

INTRACULTURA: MODULO DE MOVILIDAD EN EL ITA

Data de aceite: 03/08/2023

Ariadna Rocío Cardoza-Rodriguez

Instituto Tecnológico de Aguascalientes,
Aguascalientes

Marcela De León-Saldaña

Instituto Tecnológico de Aguascalientes,
Aguascalientes

Paula Alexandra Ocañas-Cardoza

Univerisadad Panamericana Campus
Aguascalientes

Samuel Iván Ocañas- Cardoza

Instituto Tecnológico de Aguascalientes,
Aguascalientes
Univerisadad Panamericana Campus
Aguascalientes

de “caminos” de cemento, piedra o marcados por rocas. Otros senderos áridos en donde lo cotidiano del transitar ha dejado su huella.

En el presente trabajo se busca: Establecer que caminos se utilizan para transitar , las formas de desplazarse en los corredores y espacios en los que se mueven los estudiantes en la institución así como docentes, instructores, personal administrativo, autoridades, y prestadores de servicios, para registrar la movilidad de los transeúntes en edificios ya existentes, que apoyan a describir conductas, se utiliza el trazados con fotografías digitales, medición de distancias de caminos establecidos y rutas de preferencia de los transeúntes, así como cuestionarios específicos de las razones por las cuales se prefiere transitar por estos caminos, se hace un levantamiento de los espacios que no cuentan con caminos para trasladarse de un edificio a otro, se miden todas las rampas y se registran los edificios que cuentan con ellas, se inspeccionan las condiciones del piso y se lleva a cabo un conteo de escalones.

RESUMEN: La movilidad es de suma importancia en una sociedad, toda comunidad se relaciona internamente, con características diferentes, al entrar en una institución lo primero que se hace es transitar en ella, en el Instituto Tecnológico de Aguascalientes (ITA), existen espacios destinados para desplazarse, algunos de ellos trazados desde la creación de los edificios otros forjados por la misma comunidad, espacios abiertos que han sido habilitados para recorrer, con la colocación

1 | INTRODUCCIÓN

En el ITA, existen espacios destinados para desplazarse, algunos de ellos trazados desde la creación de los edificios otros forjados por la misma comunidad, espacios abiertos que han sido habilitados para recorrer, con la colocación de “caminos” de cemento, piedra o marcados por rocas. Otros senderos áridos en donde lo cotidiano del transitar ha dejado su huella.

Sin embargo, la vialidad por espacios que no tienen las condiciones de caminos o rutas se ha hecho común.

Para establecer el concepto de cultura vial se toma de Camacho Cabreta (2009) [1], que la define “Desde la perspectiva antropológica como la manera en que los seres humanos viven, sienten, piensan, actúan en desde y para el cotidiano de los espacios de movilización y desplazamiento.

Para contextualizar, se anexa el concepto de proceso Civilizadorio que se inició, en el siglo XVII en la cultura occidental europea. Según un estudio de Elías [2], en donde se plantea la construcción del comportamiento, hábitos y costumbres a largo plazo, la parte central del estudio es el tiempo y momento en que se lleva a cabo, si bien se introduce a México en la época del Porfiriato, cada gobierno ha establecido una línea de movilidad y urbanidad para cada época.

El presente proyecto tiene una duración actual de 3 años, una primer idea fue la de que en las instituciones la movilidad cambia en cada periodo, no en base a los directivos, pero si en ciclos de los personajes que predominan en cada época en las instituciones educativas.

Es así como surge la idea de pensar en cómo se da la movilidad hacia el interior de la institución con una corriente actual de lo que pasa en el aquí y el ahora fusionándolo con un concepto de época “Intracultura” que se extrae del concepto de intranet, que es una red interna, según las definiciones tecnológicas la Intranet, proporciona un espacio común, en el que se desarrollan las estrategias, información, memorandos, entre otras aplicaciones, las cuales son utilizadas por la empresa u establecimiento educativo.

Con este concepto en mente se establece la intracultura, como una red interna en donde existe este espacio común cerrado, delimitado por paredes físicas, en el cual la comunidad que habita y se traslada en un tiempo determinado en ella, desarrolla flujos en donde utiliza lo necesario, desde el uso de espacios para determinadas actividades así como la construcción de edificios destinados a un propósito específico, teniendo una red de comunicación vertical desde los directivos pasando por los diferentes niveles que impregnan de estrategias e información a toda la comunidad.

En el presente trabajo se busca: Establecer que caminos se utilizan para transitar, las formas de desplazarse en los corredores y espacios en los que se mueven los estudiantes en la institución así como docentes, instructores, personal administrativo, autoridades,

y prestadores de servicios, para registrar la movilidad de los transeúntes en edificios ya existentes, que apoyan a describir conductas, se utiliza el trazados con fotografías digitales, medición de distancias de caminos establecidos y rutas de preferencia de los transeúntes, así como cuestionarios específicos de las razones por las cuales se prefiere transitar por estos caminos, se hace un levantamiento de los espacios que no cuentan con caminos para trasladarse de un edificio a otro, se miden todas las rampas y se registran los edificios que cuentan con ellas, se inspeccionan las condiciones del piso y se lleva a cabo un conteo de escalones.

2 | TEORÍA

Del latín urbanitas (urbanitatis) la urbanidad son una serie de formas de comportarse de un individuo que se deben cumplir y llevar a cabo para tener una mejor relación con las personas.

La convivencia siempre debería contar con reglas que permitan un comportamiento adecuado y con mejor interacción con las personas. Las sociedades cuentan con normas de comportamiento, que no todas están plasmadas en un papel, esto da paso a establecer conductas propias para entornos particulares, cuando se hacen respetar aportan una mejor convivencia.

Sin normas de comportamiento se puede llegar al caos y la desolación, con el convivir cotidiano se puede llegar a la relegación o segmentación de una porción de población, en el caso de las instituciones es una seria consecuencia que debe revisarse con anticipación.

Existen normas mínimas, para una correcta relación, como: caminar por nuestra derecha en un sentido y por la izquierda en el otro, pedir por favor las cosas, dar las gracias cuando al ser atendidos o por brindan tiempo, ceder el paso a personas con capacidades diferentes y adultos mayores, no estropear los jardines pisándolos, estas reglas simples hacen la interacción en espacios comunes agradables.

Lo relevante de las normas y leyes es que existan y que se hagan cumplir, en el caso de instituciones educativas desde que se ingresa a ellas se deben poner en práctica por ejemplo ser cortes y educado, una institución educativa debe ser reflejo de la labor que se lleva a cabo lo que se enseña y a su vez dar ejemplo de estas prácticas de enseñanza con la interacción.

Demostrar una buena educación y urbanidad ayuda en diferentes situaciones, es indicar que se puede desenvolverse de forma correcta en cualquier actividad e indica en una institución educativa la relevancia que se le pone a la educación en todos los ámbitos, como lo es poder comunicarse de forma correcta en la vitalidad.

El tener muchos conocimientos en un área técnica, pero sin urbanidad provoca rechazo y soledad. El contar con un comportamiento adecuado a las circunstancias, conlleva al agrado y aceptación social, el cual se nota desde que se introduce a un grupo o

institución, la falta del mismo igualmente se nota.

Menciona Rotterdam desde 1537, la urbanidad es saber convivir, agradar y dar estilo a lo que se hace en sociedad. [3]

La convivencia representa el orden o desorden de una institución, el grado de respeto por los grupos y denota el comportamiento y relación con su entorno, para esta investigación es relevante la educación en urbanidad ya que es un principio básico para hacer referencia al comportamiento de esta comunidad en específico. Es de suma importancia definir la cultura vial, ya que es la que le da vida a la movilidad, la cultura vial. Desde la perspectiva antropológica es la manera como los seres humanos viven, sienten, piensan y actúan en desde y para el cotidiano de los espacios de movilización y desplazamiento. [4]

Por movilidad se entiende como el conjunto de desplazamientos, de personas y mercancías, que se producen en un entorno físico. Cuando se habla de movilidad urbana se refiere a la totalidad de desplazamientos que se realizan en la ciudad [5]

En el ITA, transitar por espacios que no son vías de tránsito se ha hecho común. Hablar de un sector social urbano, “educado”. Ya que las personas que conviven en el ITA cuentan con estudios en su mayoría de licenciatura en un 90% de los empleados y los estudiantes cursan este nivel educativo.

Si la familia es la forma primaria de la vida en sociedad, entonces una institución educativa de nivel superior en donde los estudiantes están al menos 4 años y medio, conforman ese periodo de tiempo una sociedad en la que las tradiciones y la innovación coexisten, y en la que las relaciones internas son una garantía de orden social.

La institución educativa es entonces este espacio común en que posibilita una conducta que debería ser homogénea en cuanto las costumbres que se llevan a cabo en esta, con la generación de una oportunidad única de formación de conductas apropiadas para los estudiantes y trabajadores. En esta lógica se expresan las normas que regulan la transmisión de valores sociales, morales y éticas que dominan las relaciones entre la comunidad tecnológica, los hábitos, las estrategias sociales que los conforman y les ayudaran a participar en el mundo exterior. [6]

Como referencia de las condiciones mínimas para la construcción de edificios se cuenta con algunas leyes, que permiten la inclusión de personas con capacidades diferentes. Como la Ley General para la inclusión de las personas con discapacidad, en su artículo I de la accesibilidad, comenta las medidas pertinentes para asegurar el acceso a las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con los demás, en cuanto al entorno físico, el transporte entre otros.

Artículo 17.

Para asegurar la accesibilidad en la infraestructura básica, equipamiento o entorno urbano y los espacios públicos, se contemplarán entre otros, los siguientes lineamientos:

- I. Que sea de carácter universal, obligatorio y adaptado para todas las personas;

- II. Que incluya el uso de señalización, facilidades arquitectónicas, tecnologías, información, sistema braille, lengua de señas mexicana, ayudas técnicas, perros guía o animal de servicio y otros apoyos, y
- III. Que la adecuación de las instalaciones públicas sea progresiva [7]

Según la Norma Oficial Mexicana NOM-001-SSA2-1993 que establece los requisitos arquitectónicos para facilitar el acceso, tránsito y permanencia de los discapacitados a los establecimientos de atención médica del sistema nacional de salud. En la norma se establecen los parámetros para la construcción o remodelación, en cuanto a las rampas, puertas, escaleras, escalones, elevadores, sanitarios, vestidores y estacionamientos.

Con la referencia de la norma anterior se hizo un levantamiento de dimensiones de todas las rampas en el I.T.A, así mismo se contaron los edificios a los cuales un discapacitado no tiene acceso.

En el estado de Aguascalientes existe una ley que permite establecer parámetros en los vehículos, como la clasificación de los mismos condición indispensable para el tipo de entradas a la institución, áreas para colocar los diferentes vehículos, incluyendo los de capacidades diferentes, en esta misma ley existen los derechos y obligaciones de los peatones, condiciones de señalamientos en las diferentes áreas de tránsito, clasificación de las diferentes vías públicas, si se considera que el I.T.A, es un lugar cerrado con una interioridad específica se puede hacer la clasificación de los vehículos, ya que muchos de los considerados en esta ley ingresan a la institución sin contar con áreas específicas para ello como son los camiones de proveedores, existen también normas de circulación en la vía pública, un programa de educación vial, algo que no se considera en la institución para prevención de accidentes viales y como se deben tratar.

Existen como antecedentes normas que ya tienen lineamientos, como es la perspectiva de educación que se tenía en el año 1982, en donde se visualizaba a la educación del año 2000.

Describen que la cultura puede concebirse de dos maneras: o como semi terminado que resulte de las contribuciones de muchas generaciones anteriores y que se trata de transmitir y hacer accesible a todos o como un proceso con múltiples entradas: algo que se va construyendo a partir de la participación de todos.

El primer enfoque, es fácil imprimir a la cultura una especie de peso impositivo: se transmiten esquemas hechos que incorporan, incluso, visiones externas a nuestro país. Es como suponer la existencia de una capital cultura que, por considerarlo bueno, debería transmitirse a todos.

En el segundo en cambio, sin prescindir de ninguna de las partes de la acumulación hasta ahora, se pone el énfasis en estimular las aportaciones de todos continuamente; la cultura se va creando.

El que los responsables acerca de la cultura y la educación asuman un enfoque u otro tienen un impacto decisivo sobre el papel que haya de jugar la educación.

La educación es sobre todo un proceso. A diferencia de otros servicios, las necesidades de educación no disminuyen al educar. Satisfacer necesidades educativas crea mayores necesidades educativas. [8]

En el ITA la cultura de vialidad se modifica día a día, las nuevas generaciones de estudiantes y docentes ponen poca atención al transitar, se registran hechos con la observación en donde los transeúntes simplemente caminan hacia su destino sin notar si el lugar por donde lo hace es realmente una vía de tránsito o un jardín incluso si hay alguna planta o tiene que saltar por un lugar que claramente no es un lugar de vialidad.

El considerar tomar ejemplos de otras culturas es para poder mejorar la propia cultura, cabe aclarar que los empleados de la institución permanecen al menos 30 años, los estudiantes como máximo 7 años, los proveedores y personal por honorarios o subcontratado, pueden permanecer desde días hasta años, se registra la existencia de proveedores con los mismos años que la institución.

Se mencionan algunos ejemplos de otros países como referencia para este trabajo, ya que ello implica que existe movilidad estudiada desde otras perspectivas.

En países como Reino Unido, menciona que el ser peatón es una sensación y trato diferente al de ser conductor. Es por ello que muchos habitantes prefieren moverse en sus vehículos que ser peatones, la solución no es esta, pero es una de las múltiples razones de incremento de los conductores, que conlleva a estacionarse en lugares prohibidos por la cercanía a sus destinos, creando un desorden y caos vial, afectando aún más a los peatones. [9]

Algunas escuelas e instituciones de nivel superior cuentan con reglamentos como el caso del ITESM campus Aguascalientes el cual tiene reglamento para los conductores propios y extraños, el cual especifica claramente las responsabilidades y sanciones de no cumplir las reglas. [10]. El I.T.A, no cuenta con un reglamento para peatones o conductores de los diferentes estacionamientos.

La presente investigación utiliza la observación y conteo, apegándose al método cuantitativo-cualitativo también denominado mixto. Ambos enfoques emplean procesos cuidadosos, metódicos y empíricos en su esfuerzo para generar conocimiento, por lo que la definición previa de investigación se aplica a los dos por igual, y utilizan, en términos generales, cinco fases similares y relacionadas entre sí [11].

En la investigación, se plantea lo social, dentro de los límites científicos. Como proyecto, en una investigación no es conveniente hablar únicamente, ni de Paradigma Cualitativo, Metodología Cualitativa o Investigación Cualitativa; puesto que lo cualitativo o cuantitativo son enfoques de la investigación científica, y ambos deben ser usados en una misma investigación, interaccionando sus metodologías, para abordar un problema de índole educativo. Las diferencias no se dan en el nivel del tipo de problema que se pretende investigar, sino a nivel de los métodos e instrumentos que cada cual aplica, la forma de tratar los resultados. La conjunción de ambos paradigmas coadyuva al logro de resultados

óptimos en investigaciones en lo referente a lo educativo.[12]

3 I PARTE EXPERIMENTAL

En una primera observación, se nota que existen menos áreas verdes, pese a los diferentes esfuerzos de diferentes administraciones, de incluir a los estudiantes en plantar y cuidar estas áreas. Los esfuerzos no han dado frutos, la comunidad culpa a la falta de agua como principal factor de la destrucción de pastos, sin embargo con el crecimiento de matrícula estudiantil, docente y personal subcontratado, el transitar se ha hecho desordenado.

La construcción de edificios en espacios que según las administraciones en turno han elaborado en lugares lejanos y sin un previo análisis de rutas y/o caminos.

El primer paso para esta investigación fue hacer un levantamiento de los edificios que contaban con áreas para discapacitados, y conocer que rampas existentes en la institución cubrían con los requerimientos de la Norma Oficial Mexicana NOM-001-SSA2-1993, el resultado fue que no hay rampas que cumplan los requerimientos, los edificios principales no cuentan con rampas como es: Desarrollo Académico, Recursos financieros, Subdirecciones y Dirección, estos departamentos se encuentran en un tercero y segundo piso.

Al observar que los estudiantes se atropellan en las entradas de laboratorios, aulas y corredores, se aplicó un amplio cuestionario de 50 preguntas, dividido en secciones, con preguntas de conductores, autos, bicicletas, motocicletas y patinetas, a peatones, relación con los vigilantes, proveedores, instructores, docentes, personal administrativo y autoridades, la respuesta fue sorprendente, las respuestas en mayoría de los cuestionarios cometían pocos atropellos, sin embargo la observación decía otra cosa.

Se optó entonces por hacer un levantamiento gráfico de las aulas para saber en qué lugares se sientan los estudiantes; la mayoría lo hace pegado a las ventanas, un círculo en el centro del salón y en la parte posterior, el espacio para 40 estudiantes en un aula es de 6 * 10 m, otorga a cada estudiante un espacio de 80 cm². Con estas evidencias ellos responden que ceden el paso y tienen cuidado con sus compañeros y pertenencias.

Se procedió a dibujar en un plano de la institución, las áreas verdes, ya sea que tengan o no pasto, se trazó todos los caminos que utilizan los estudiantes, y los caminos que realmente utilizan en los estacionamientos, se encontraron 123 caminos por las áreas verdes y al menos un camino por cada estacionamiento por la parte central del mismo.

Se procedió entonces a la observación y entrevista directa, a cada estudiante que pasaba por un área verde se le preguntaba la razón, con esta nueva información se creó un segundo cuestionario de solamente 8 preguntas, en el cual se le increpaba el por qué pisaban áreas verdes.

Las respuestas obtenidas son realmente interesantes.

Esta investigación ha llevado ya tres años, al inicio se pensó como algo sencillo, que con un levantamiento gráfico y respuestas de cuestionarios podrá resolverse, la verdad es que cada vez se tornó compleja y con inversión de tiempo y recursos. Hasta ahora se han graficado los resultados y se analizan en porcentajes.

4 | RESULTADOS

La investigación se ha prolongado por 3 años debido a las discrepancias entre las respuestas de los cuestionarios y la observación, la primera discrepancia que se encontró fue la respuesta a la siguiente pregunta, solo como ejemplo, ya que la comunidad en el ITA en el papel suele ser respetuosa y se desplaza de forma armonioso.

-Al desplazarse de un lugar a otro, ¿utiliza pasillos y corredores destinados para ello?

Con las siguientes posibles respuestas:

	Siempre	%	Reg-ular	%	Fre-cuente	%	Nunca	%	En ocasiones	%	Total	%
Mujer	47	15.11	16	5.14	58	18.6	1	0.322	0	0	122	39.23
Hombre	84	27.01	24	7.72	78	25.1	1	0.322	2	0.64	189	60.77

Las respuestas tienden en un 39% en el caso de las mujeres a siempre, regular y frecuente en el caso de los hombres a 59%.

Estas respuestas hicieron dudar y se procedió al trazado del mapa.

En donde se registraron 132 caminos “clandestinos” en Rojo por las áreas verdes y un camino justo por la mitad para cada estacionamiento en Azul.



Se procedió a conocer las razones de porque transitan por caminos no oficiales.

En otro cuestionario se les pregunto directamente: Piso áreas verdes ¿Por qué?

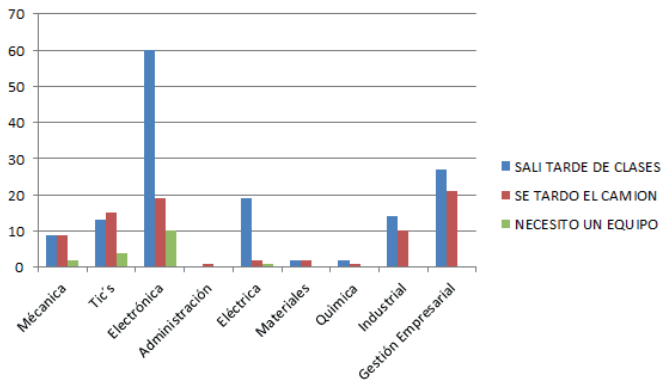
Ingenierías	ME PER-DI	NO ME FIJE	NO ME IM-POR-TA	VIA OTRA PER-SONA	TEN-GO PRISA	FLO-JERA	COS-TUMBRE	EL PASTO DEBE PIS-ARSE	ES MAS RAPI-DO	SIN SEÑALA-MIENTO
Mécanica	2	16	7	7	16	8	10	1	10	9
Tic's	11	20	18	21	34	9	17	9	17	12
Electrónica	11	32	14	29	67	42	125	1	44	22
Administración	1	2	2	3	3	1	3	0	2	2
Eléctrica	2	18	8	6	13	5	5	0	11	9
Materiales	3	3	0	3	4	1	2	1	0	2
Química	4	5	4	3	3	6	3	9	2	4
Industrial	8	18	2	12	22	5	7	1	14	6
Gestión Empresarial	12	42	3	34	47	5	9	3	27	25
Total	54	156	58	118	209	82	181	25	127	91

Como se puede observar en mayoría tiene prisa, es por costumbre, no se fijan.

En menor proporción se les hace más rápido, por imitación y no hay señalamiento.

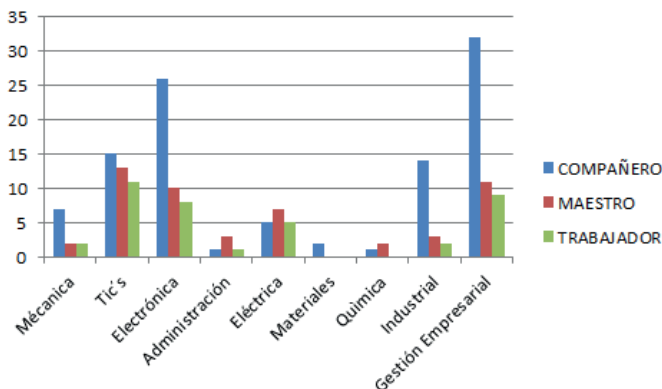
Se les pregunto algunas razones por las que tienen prisa y fueron las siguientes

	SALI TARDE DE CLASES	SE TARDO EL CAMION	NECESITO UN EQUIPO
Mécanica	9	9	2
Tic's	13	15	4
Electrónica	60	19	10
Administración	0	1	0
Eléctrica	19	2	1
Materiales	2	2	0
Química	2	1	0
Industrial	14	10	0
Gestión Empresarial	27	21	0



En el caso de imitación se les pregunto a quién vieron que seguía esa ruta y estas fueron las respuestas.

	COMPAÑERO	MAESTRO	TRABAJADOR
Mécanica	7	2	2
Tic's	15	13	11
Electrónica	26	10	8
Administración	1	3	1
Eléctrica	5	7	5
Materiales	2	0	0
Química	1	2	0
Industrial	14	3	2
Gestión Empresarial	32	11	9



Se presentan resultados que validen la intención de registrar las causas por las cuales las personas transitan de forma desorganizada por la institución, en un inicio se pensó en que los estudiantes no tienen educación, pero las respuestas revelan una relación entre los quehaceres administrativos y las razones de los transeúntes por las que son desorganizados. Existen diversos registros y conteos que apoyan los resultados, como el conteo de automóviles en los estacionamientos, que se estacionan en lugares incorrectos, imposibilita el flujo, el hecho de que no existan lugares para vehículos de 2 ruedas, obliga a que estacionen en áreas verdes. Los caminos que eligen para circular no son en distancia menores, pero si evitan el uso de escalones en la institución existen 698 en total.

CONCLUSIONES

Al iniciar la presente investigación se antojó como un tema interesante y sencillo, conforme se obtuvo información se tornó compleja, debido a las incoherencias entre las respuestas en papel y las acciones, las respuestas en papel de hacer lo correcto parece que es importante cubrir las apariencias, en esta investigación se hace evidente con lo que contestan en papel en contraste con la observación.

La comunidad estudiantil en el primer cuestionario respondió lo que creía correcto, más no lo que realmente hacen, en una segunda parte se les cuestionaba por qué estaban parados en un área verde, de forma verbal la primer reacción era de ponerse a la defensiva y argumentar que no era un área verde, ya con calma, decían las razones que se incluyen en el segundo cuestionario.

Analizar el trazado de caminos fue difícil ya que había lugares en donde se pasaban por cualquier lugar y en diferentes direcciones, representadas en el mapa como auténticas telarañas.

Ha sido de lo más significativo irse adentrando en cada respuesta, por ejemplo al preguntarles porque no usan la banquetas las respuestas eran sensatas, es decir las condiciones de las banquetas ponen en peligro su integridad, se realizó un levantamiento

fotográfico que demuestran que existen banquetas en situaciones singulares, por ejemplo esta un poste de un faro justo en medio de la banqueta la cual mide 80 cm, y justo al lado se encuentra una tapa de registro mal cerrada con una esquina levantada.

La falta de mantenimiento de los caminos oficiales se ve claramente.

Otra respuesta que resalto fue, al preguntarles porque llevaban prisa, comentan que en su horario no tienen una hora específica para desayunar, que las distancias de un salón a otro son considerables y que los maestros no respetan los horarios de entrada y salida y eso hace que se retrasen para llegar a su clase.

Esto denostó una falta de organización en la elaboración de horarios ya que se busca hora, maestro y espacio, pero no se consideran las distancias entre espacios.

Los docentes igual tienen la misma dificultad de trasladarse de un espacio a otro y suelen llegar un poco retrasados esto hace que salgan justo a tiempo o bien tarde de su hora clase. Los espacios para ingerir alimentos están situados en lugares distantes de la mayoría de las aulas, y si se considera que no cuentan con una hora libre, entonces suelen llegar tarde a ciertas clases y comiendo.

No hay sanitarios, eso hace que también tengan prisa. El servicio de transporte público tampoco ayuda en que sean puntuales. La respuesta de pisar áreas verdes por flojera es controversial ya que según los primeros cuestionarios la edad promedio es de 20.5 años.

Los docentes, personal administrativo, autoridades y proveedores responden que no pisan áreas verdes, en el levantamiento fotográfico, se tienen suficientes evidencias de lo contrario.

La investigación ha revelado respuestas interesantes, una administración preocupada y ocupada en asuntos académicos se ve reflejada en una armoniosa movilidad institucional, el mantenimiento correcto de las instalaciones apoya a un mejor transitar, reparar escalones, colocar letreros, poner cercas en los jardines, traza de forma visual los límites en la institución.

Parece entonces que la comunidad hace lo que se le permite y si se le permite todo en cuestiones de movilidad, toda el área verde se torna camino, sin respeto y a placer del transeúnte.

REFERENCIAS

1. [http://culturavial.net/que-es-cultura-vial/\(18-Mar-2015\)](http://culturavial.net/que-es-cultura-vial/(18-Mar-2015)).
2. ELIAS Norbert , El proceso de la civilización. Investigaciones socio genéticas y Psicogenéticas, México, Fondo de Cultura Económica, 1989.
3. Erasmo de Rotterdam. 1537. De la urbanidad en las maneras de los niños. De civilitate morum puerilium

4. Camácho_cabreta(2009)Culturavial.net <http://culturavial.net/que-es-cultura-vial/>
5. <http://www.ecologistasenaccion.org/article9844.html>
6. CARREÑO , Manuel Antonio , Manual de urbanidad y buenas maneras ,México, 1998
7. <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGIPD.pdf>
8. <http://www.salud.gob.mx/unidades/cdi/nom/001ssa23.html>
9. Prospectivas de la cultura y educación en México al año 2000, Edición José Antonio Esteva Marabota, Mariana Sanchez Saldaña, 1982, SEP Impreso y hecho en México
10. <http://pedestrianliberation.org/the-law-2/>
11. Manual de transito de ITESM campus Aguascalientes
12. Grinell, R. (1997). Social work research & evaluation: Quantitative and qualitative approaches. E.E. Peacock Publishers, 5.ed. Illinois.
13. Hernández Sampieri, Roberto Metodología de la investigación, Mc Graw Hill, 5ta Edición, 2010, impreso en Perú.