

PROPUESTAS LEGALES Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA EN EL ORDENAMIENTO DEL TRANSPORTE URBANO DE MOTOTAXIS

Data de aceite: 02/10/2023

Juan Mauricio Pilco Churata

<https://orcid.org/0000-0002-1524-4628>
Universidad Nacional de Juliaca-Perú

Abraham Melitón Contreras Vargas

<https://orcid.org/0000-0003-4596-8173>
Universidad Nacional de Juliaca-Perú

Juan Manuel Tito Humpiri

<https://orcid.org/0000-0002-9965-2484>
Universidad Nacional de Juliaca-Perú

Octavio Condori Mamani

<https://orcid.org/0000-0001-6537-196X>
Universidad Nacional de Juliaca-Perú

Benigno Callata Quispe

<http://orcid.org/000-0002-6809-0650>
Universidad Andina Néstor Cáceres
Velásquez Juliaca-Perú

Cynthia Juliana Pilco Quispe

<https://orcid.org/0009-0002-3155-0104>
Universidad Católica de Santa María-
Arequipa-Perú

Jhon Alexander Pilco Quispe

<https://orcid.org/0009-0000-5170-6765>
Universidad Católica de Santa María-
Arequipa-Perú

Shiomara Yamilé Monzón Quispe

<https://orcid.org/0009-0005-2756-728X>
Universidad Católica de Santa María-
Arequipa-Perú

RESUMEN: El estudio de investigación que se presenta, tiene el objeto central de; Determinar las propuestas normativas y participación ciudadana en el ordenamiento del transporte urbano de vehículos menores en la municipalidad provincial de San Román, con el propósito de plantear propuestas ante el gobierno edil en el ordenamiento del transporte con la participación de los ciudadanos. En cuanto a la metodología que se aplicó, es descriptivo, porque describe e interpreta sistemáticamente las características de las variables de estudio, según su propósito: es el tipo de investigación teórica, y según su estrategia es de tipo de investigación descriptivo. El diseño que se utilizó, es la investigación no experimental, de muestreo probabilístico, por ello se aplicó el diseño correlación lineal, con una muestra de estudio de 326 conductores. La técnica empleada es la encuesta. En cuanto a los instrumentos utilizados tenemos: el

cuestionario. Se concluyó que, la relación matemática: $r^2_{100} = (0,86)^2 100 = 74\%$. Existe una influencia muy significativa en la propuesta normativa y participación ciudadana implementada por la municipalidad provincial de San Román, en el ordenamiento del transporte urbano de vehículos menores, cuya influencia estadísticamente es del orden del 74%. Es decir, la inoperancia de las propuestas normativas por los ciudadanos, genera un caos en el ordenamiento de tránsito de vehículos menores.

PALABRAS CLAVE: Políticas; funcionario; propuestas; ordenamiento; tránsito.

LEGAL PROPOSALS AND CITIZEN PARTICIPATION IN THE ORDERING OF URBAN MOTORCYCLE TAXI TRANSPORT

ABSTRACT: The research study that is presented has the central object of; Determine the regulatory proposals and citizen participation in the ordering of urban transport of minor vehicles in the provincial municipality of San Román, with the purpose of presenting proposals to the municipal government in the ordering of transport with the participation of citizens. As for the methodology that was applied, it is descriptive, because it systematically describes and interprets the characteristics of the study variables, according to its purpose: it is the type of theoretical research, and according to its strategy it is of the descriptive type of research. The design that was used is non-experimental research, probabilistic sampling, for this reason the linear correlation design was applied, with a study sample of 326 drivers. The technique used is the survey. As for the instruments used we have: the questionnaire. It was concluded that the mathematical relationship: $r^2_{100} = (0.86)^2 100 = 74\%$. There is a very significant influence in the normative proposal and citizen participation implemented by the provincial municipality of San Román, in the ordering of urban transport of smaller vehicles, whose statistical influence is of the order of 74%. That is to say, the ineffectiveness of the normative proposals by the citizens, generates chaos in the ordering of traffic of minor vehicles.

KEYWORDS: Policies; official; proposals; ordering; transit.

INTRODUCCIÓN

En estos tiempos el problema de ordenamiento del transporte urbano de vehículos menores, es apreciado como incontrolables por los ciudadanos y gobernantes ediles en los países en vías de crecimiento económico. Es bajo esos criterios que, hace décadas en América Latina han experimentado una serie de cambios en las zonas urbanas, donde las pequeñas ciudades se convirtieron en urbes, lo que conlleva la saturación poblacional, que causa efectos nocivos en el incremento del nivel de la pobreza y la informalidad. Así entonces, las ciudades nacieron como resultado de los procesos de modernización, que incluyen tanto el incremento en los medios de producción y distribución de los bienes económicos transmitidas por las transformaciones políticas basadas en mentalidades cambiantes que sucedieron en las localidades, hasta convertirse en las grandes metrópolis (Burgos Ortiz, 2017).

Un aspecto trascendental en los transportistas de vehículos menores es que

deberían tener; colores diferenciados, códigos correlativos, numeración sucesiva, vías y rutas exclusivos, con el único objetivo de evitar la informalidad. Así como se suscitó en Colombia formulándose el pacto para pintar las motos con los colores de la bandera de la ciudad monteriana (blanco, azul y rojo), tiene que ver con los señalamientos de autoridades y comunidades sobre la vinculación de algunos mototaxistas con actividades de sicariato entre otras manifestaciones delictivas. La mayoría de crímenes y atracos efectuados en la ciudad son cometidos por delincuentes que se movilizan en moto, según estadísticas policiales (Benjamín Castillo, 2010).

Dentro de sus facultades, las municipalidades, ostentan el deber de recaudar tributos en trámites administrativos a los transportistas formales, pero si no regulan a los vehículos menores informales, es contradictorio y desleal por no aplicar el criterio de igualdad de condiciones frente a reglamentaciones e imposiciones de orden legal. Ante esta desigualdad, el mototaxismo es una amenaza constante para los distintos proyectos de ordenamiento en sistemas masivos del transporte, sin sanciones igualitarias las labores del mototaxismo serán considerados como una competencia informal y desleal para el transporte público legal, y en algunas ciudades esta actividad es aprovechada por ciertas personas del mal vivir, como una fachada para cometer hurtos o actos ilegales (Cerquera Losada et al., 2019).

Otros aspectos legales requieren mayor enfoque hacia los transportistas urbanos informales en vehículos menores para erradicar el congestionamiento vehicular, ahora frente al desinterés en ellos, se mostraron en la ciudad de Cartagena Colombia, donde para controlar el fenómeno del tráfico de vehículos menores, las autoridades de tránsito han impuesto una serie de normatividades como la de pico y placa, encargadas de imponer restricciones a la circulación en determinadas horas, días y lugares. Sin embargo, estas normatividades no han controlado eficazmente el fenómeno debido al alto porcentaje de mototaxistas que infringen estas regulaciones (Yáñez Contreras & Acevedo González, 2014).

Examinando los avances del desorden en el servicio del transporte urbano, se puede decir que, si no proponen regular a los transportistas informales, tanto las autoridades y los ciudadanos, estaríamos frente a simples observadores. A pesar de ser una alternativa económica para muchas familias, este tipo de transporte informal se ha convertido en un serio problema para las autoridades nacionales, regionales y locales debido a la espera de pasajeros, ocupando espacios viales y peatonales, generando altos grados de accidentalidad y seguridad, pues en algunos casos propicia la delincuencia, sumado a la ilegalidad de tránsito vehicular por no contar con los documentos legales obligatorios como transportista de vehículos menores (Barragán Sánchez et al., 2020).

Cuando tratamos el tema de ordenamiento del transporte urbano en la competencia de regulación normativa, no solo es tarea de la autoridad edil, también involucra esa labor a los ciudadanos en proponer rutas con vías de tránsito exclusivos para el transporte urbano

de vehículos menores en los lugares céntricos de las ciudades más congestionados para evitar sucesos fatales con pérdidas de vidas humanas. Uno de los factores de riesgos principales para la circulación, es su interacción con vehículos de alta velocidad y otros más pesados. Los carriles exclusivos para los mototaxistas deben usarse con fines de separar a otros vehículos del tráfico general, y consisten en una vía separada por barreras físicas o estructuradas, fuera de las vías principales que circulan los demás vehículos, Organización Mundial de la Salud (OMS, 2017).

Las regulaciones de ordenanzas municipales en ordenamiento de tránsito vehicular deberían ser tomados en cuenta por los vecinos como parte revisor o consultor en la elaboración de iniciativas legislativas para el consenso entre gobernante edil y vecinos. Entonces en ese entender se puede sintetizar que, la participación ciudadana es un proceso de interacción entre los ciudadanos y el Estado juntos, para fijar ideales en el espacio público donde ambas partes manifiestan sus intereses con el objetivo de influir en los asuntos públicos, en el que los ciudadanos buscan incidir en la toma de decisiones y los funcionarios públicos buscan identificar las preferencias de la ciudadanía, para así mejorar la calidad de la democracia y de las instituciones públicas (Montecinos & Contreras, 2019).

Los fracasos de la autoridad edil en la ciudad de Juliaca en la implementación y diseños en los proyectos de las ciclovías, proponiendo lugares inadecuados de las calles y jirones céntricas donde causó más congestión vehicular, erradamente han sido ejecutados sin ninguna consulta a los ciudadanos, desaprovechando un potencial clave para promover y fortalecer los aciertos en la ejecución de estas obras. Referente a los proyectos de movilidad activa, como las ciclorrutas, son propensas a la oposición de los grupos de interés, la participación en los proyectos otorga legitimidad y es probable que conduzca a una mayor aceptación del resultado final. Por otro lado, la calidad de los proyectos y las políticas también se puede mejorar mediante la participación, ya que los ciudadanos a menudo son más conscientes de las situaciones y necesidades locales que los planificadores e ingenieros (Moscoso et al., 2020).

Estos inadecuados diseños o descuidos de los mantenimientos de la vialidad vehicular, son causas que generan una congestión innecesaria en denominadas horas punta de mayor afluencia de los vehículos y usuarios que coinciden ir hacia distintas partes por razones de trabajos, estudios o negocios en las localidades de Juliaca y San Miguel. Por ello en muchas ciudades es frecuente encontrar casos de falta de demarcación de los carriles de circulación, inesperados cambios en el número de carriles, paraderos de buses situados justamente donde se reduce el ancho de la calzada u otras deficiencias que entorpecen la fluidez del tránsito. Asimismo, el mal estado del pavimento por deterioro, y en especial la presencia de baches, que poco a poco forman crecientes restricciones de capacidad y aumentan la congestión (Bull, 2013).

Recalcando las proposiciones normativas de ordenar las vías en las ciudades por los ciudadanos, también nacen a partir de la voluntad política de los gobernantes como un

mecanismo retador en enfoques normativos basados en unir a todas las personas desde el entorno de la sociedad civil, enfocados en sus puntos de vista de distintas formas de saberes, para su elaboración de las reglas del transporte urbano. Las responsabilidades en seguridad vial deben compartirse con el público, para tomar decisiones en concejo municipal o colegir ante otros funcionarios públicos que contribuyen en el diseño y operación de este sistema, conocidos comúnmente como los diseñadores del sistema, entre quienes abarca a los; legisladores, policías, planificadores, administradores, diseñadores e ingenieros, entre otros actores (Welle et al., 2018).

El concejo municipal, aprobará las normativas en las iniciativas legislativas que instituyen como dispositivos municipales a propuesta del alcalde, esto como un derecho mediante el cual los vecinos plantean al gobierno local la adopción de una norma legal municipal de cumplimiento obligatorio por todos o una parte de los vecinos de la jurisdicción o del propio concejo municipal. Toda iniciativa requiere el respaldo de firmas certificadas instituidas por el Registro Nacional de Identificación y Estado Civil; RENIEC, de más del 1 % (uno por ciento) del total de electores del distrito o provincia correspondiente, cumpliendo este requisito se inicia el trámite y aprobación del mecanismo de iniciativa vecinal (Ley Orgánica de Municipalidades Ley N° 27972, 2003).

Significa que el reconocimiento de los representantes, es asumido por el concejo municipal en cuestiones de propuestas normativas de ordenamiento, diseños viales, presupuestos en infraestructuras viales, entre otras facultades que integra la función clave de la participación ciudadana. Tienen también el derecho al ejercicio de ser elegidos y de elegir libremente a sus representantes vecinales, de acuerdo con las condiciones en los procedimientos determinados por ley orgánica de municipalidades. Es un derecho y deber de los vecinos participar en el gobierno municipal de su competencia. Las ordenanzas se legislan y promueven con los mecanismos directos e indirectos de su participación, estando para ello en pleno derecho al voto que les faculta a los ciudadanos en goce de su capacidad civil (Mállap Rivera, 2013).

Por más buenas fueran las intenciones de implementar propuestas de ordenamiento en la ciudad, estas no serán convincentes, si no tienen cimiento de formación educativo desde los currículos de estudio en los centros educativos de la ciudad de Juliaca. Es decir que las instituciones educativas tienen la importante tarea de promover en los niños y jóvenes una mirada atenta sobre la complejidad del espacio público actual, hacer reflexionar sobre la base de eliminar los malos hábitos provocan accidentes fatales en cada sociedad que va configurando un modo de transitar distinta a otros, y la voluntad de ser partícipes en la construcción de formas más seguras de vincularnos en el espacio vial (Ippolito et al., 2010).

Actualmente hay propuestas desacertadas o nulas de salvar vidas en Juliaca, solo se observa trabajos débiles en diseños de construcciones de puentes peatonales como la solución principal para proteger a los peatones de accidentes fatales en las vías de

tránsito, aunque por ellas deberían transitar los vehículos, observando que es molesto su uso para los peatones, pues son reacios a utilizar estas estructuras. Cuando se le obliga al peatón a gastar más tiempo en sus desplazamientos por la utilización de los puentes se le está dando un lugar abajo en la jerarquía de la movilidad (Fajardo Hoyos & Gómez Sánchez, 2015).

Deduciendo ideas la elaboración de las propuestas normativas del transporte urbano en vehículos menores, emergen a consecuencia de los problemas de congestión vehicular de tránsito en los lugares céntricos de las ciudades, para evitar estos malestares es evidente que la entidad municipal señale rutas y carriles exclusivos del tránsito vehicular. Para ello es fundamental socializar con los ciudadanos la aprobación en una ordenanza municipal así; ubicación de los vehículos menores de transporte urbano en el carril izquierdo de la vía; a los vehículos particulares en el carril medio de la vía; en cuanto al transporte urbano de vehículos mayores en el carril derecho de la vía.

METODOLOGÍA

Fundamentando el trabajo de investigación. Se enuncia que, es descriptivo, porque describe e interpreta las características constantemente en las variables de estudio. En el sentido de que trata de determinar el grado de causalidad entre las dos variables existentes. La investigación se enmarca en el tipo de investigación aplicada. Se señala que, es una investigación de tipo aplicativo, porque se busca dar solución a un problema de la sociedad, particularmente de los pobladores y ciudadanos de la provincia de San Román (Hernández Sampieri et al., 2014).

Para el proceso de viabilidad del estudio, fue el diseño no experimental, por el hecho que no se genera ninguna situación, sino que se observan situaciones ya existentes, no son provocadas intencionalmente en la investigación, en otras palabras no es posible manipularlas, tampoco se puede tener el control directo de las variables (Hernández Sampieri et al., 2014).

La población de estudio está conformada básicamente por los conductores de vehículos menores de empresas y asociaciones como son: los mototaxistas que diariamente transitan haciendo servicio de pasajero y de carga por las arterias de la ciudad de Juliaca.

La muestra de estudio es un número menor a la población, por lo que, representado por el tipo de muestra probabilístico, y es obtenida mediante la siguiente fórmula estadística:

$$n = \frac{NZ^2}{4N\varepsilon^2 + Z^2}$$

Donde:

n = Tamaño mínimo de la muestra

N = Población de estudio (2119)

Z = Grado de confianza (1,96)

ε = Error máximo permisible (0,05)

Reemplazando en la formula anterior, se tiene:

$$n = \frac{2119(1,96)^2}{4(2119)(0,05)^2 + (1,96)^2}$$

n = 326

La técnica empleada es la encuesta: porque al investigar se realizó el trabajo de campo mediante este procedimiento investigativo, siendo esta la más eficaz para el acopio de la información. En cuanto a los instrumentos utilizados tenemos: el cuestionario, con las que se recogió la información sobre el contenido de los indicadores e índices de las variables, que son los medios físicos cuidadosamente elaborados y aplicados a los elementos de la muestra de estudio.

El diseño estadístico se adoptó para esta investigación, conforme a la naturaleza de la hipótesis, es el coeficiente de correlación lineal simple de Pearson, y la fórmula estadística es el siguiente:

$$r = \frac{n(\sum U_i U_j n_{ij}) - (\sum U_i n_i)(\sum U_j n_j)}{\sqrt{[n(\sum U_i^2 n_i) - (\sum U_i n_i)^2][n(\sum U_j^2 n_j) - (\sum U_j n_j)^2]}}$$

Donde:

r = Coeficiente de correlación lineal simple.

n = Tamaño de la muestra.

U_i = Valor transformado o codificado para la variable X.

U_j = Valor transformado o codificado para la variable Y.

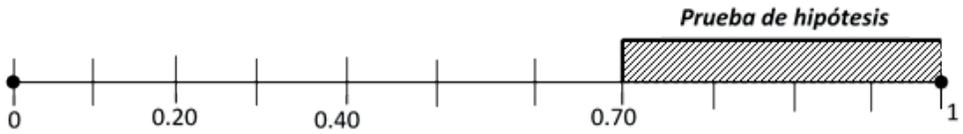
N_{ij} = Frecuencia absoluta condicionada de las variables X e Y.

\sum = Sumatoria.

Para validar la hipótesis de la investigación, se usa el grado de correlación de las variables, visualizadas a través de intervalos de clase sobre un segmento de recta:

- | | |
|---------------------------|------------------------------------------------------------------|
| $r \in (0,1]$ | Correlación directa positiva de donde se ha particionado: |
| i) $r = 0$ | No existe correlación alguna entre las variables de estudio |
| ii) $0 < r < 0.20$ | Existe correlación positiva no significativa. |
| iii) $0.20 \leq r < 0.40$ | Existe una correlación positiva baja. |
| iv) $0.40 \leq r < 0.70$ | Existe una correlación significativa. |
| v) $0.70 \leq r < 1$ | Existe alto grado de correlación entre las variables de estudio. |
| vi) $r = 1$ | Correlación positiva perfecta. |

Diagrama Lineal:



RESULTADOS

Planificado el estudio se desarrolló sistemáticamente los datos, aplicando las técnicas e instrumentos propuestos, luego del procesamiento de los datos se arribó a resultados coherentes y fehacientes, donde identificaron diferentes argumentos de otras realidades en propuestas legales a través de los ciudadanos, estas similitudes se relacionaron directamente con las situaciones problemáticas existentes en el ámbito del transporte urbano de vehículos menores en la provincia de San Román. Ilustrados los resultados en tablas y gráficos estadísticos, se interpretan observaciones detalladamente. Para tal fin, se establecen las siguientes tablas con caracteres cualitativos y cuantitativos.

Nivel	Frec.	%
Mala	152	47
Regular	111	34
Buena	63	20
Total	326	100

Tabla 1: Distribución de frecuencias para los transportistas en vehículos menores de la municipalidad provincial San Román; según nivel de calificación en propuestas legales y participación ciudadana

Fuente: Elaborado por el autor

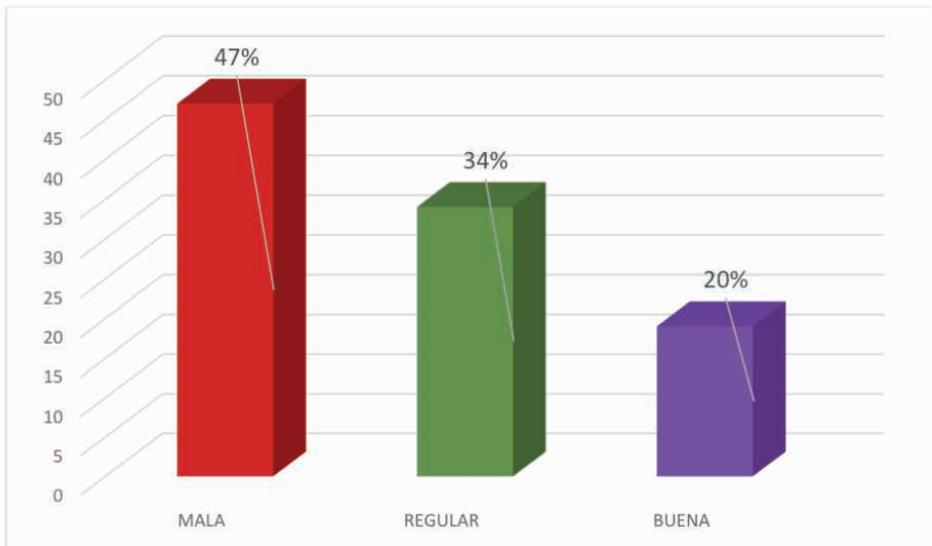


Gráfico 1: Distribución de barras para los transportistas de la jurisdicción municipal provincial de San Román; según nivel de calificación en propuestas legales y participación ciudadana

Fuente: Tabla N° 1

Interpretación y análisis

En la tabla N° 1 y Gráfico N° 1, comparando que, 326 transportistas de la jurisdicción del municipio provincial de San Román, sobre la calificación de las propuestas legales por la autoridad municipal. La mayoría de ellas tienen el nivel de calificación de **malo** y representan el 47%; y 34% se muestran en el nivel calificativo de **regular**, se observa también, que algunos transportistas se expresan en el nivel de **bueno** con 20%.

Nivel	Frec.	%
Nunca	103	32
A veces	141	43
Siempre	82	25
Total	326	100

Tabla 2: Distribución de frecuencias para los transportistas de la jurisdicción municipal provincial de San Román; según nivel de calificación en ordenamiento del transporte urbano de vehículos menores

Fuente: Elaborado por el autor

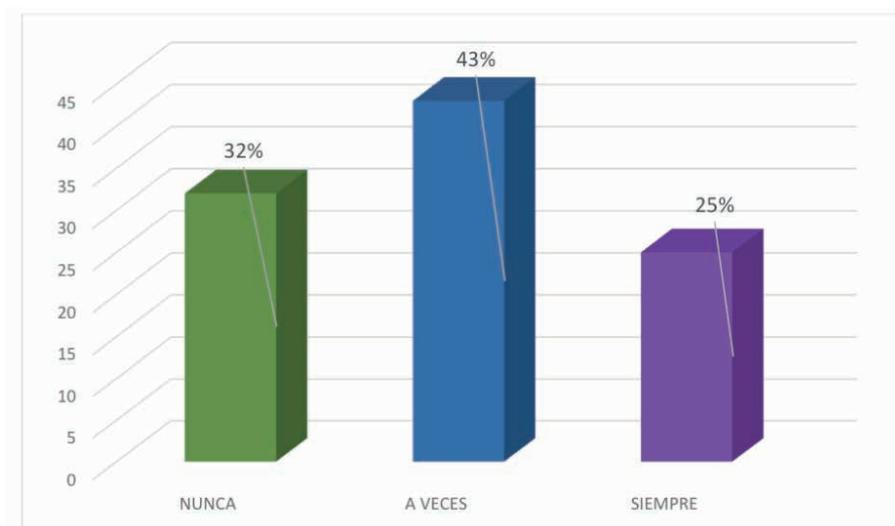


Gráfico 2: Distribución de barras para los transportistas de la jurisdicción municipal provincial de San Román; según nivel de calificación en ordenamiento del transporte de vehículos menores

Fuente: Tabla N° 2

Interpretación y análisis

En la tabla N° 2 y gráfico N°2, se observa que, de los 326 transportistas de la competencia de la municipalidad, sobre la calificación del ordenamiento del transporte urbano en vehículos menores: en su mayoría de los transportistas indican el nivel de ordenamiento de **A veces** y representan el 43%; y el 32% indican en el nivel calificativo

de **nunca**, se observa también que algunos transportistas indican el calificativo de nivel **siempre** forman el 25%.

Ordenamiento del Transporte Urbano	Propuestas legales y participación ciudadana							
	Mala		Regular		Bueno		Total	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Nunca	65	20	33	10	5	2	103	32%
A veces	47	14	51	16	43	13	141	43%
Siempre	40	12	27	8	15	5	82	25%
Total	111	46	152	34	63	20	326	100

Tabla 3: Propuestas legales y participación ciudadana asociado al ordenamiento del transporte urbano de vehículos menores en la municipalidad provincial de San Román

Fuente: Elaborado por el autor

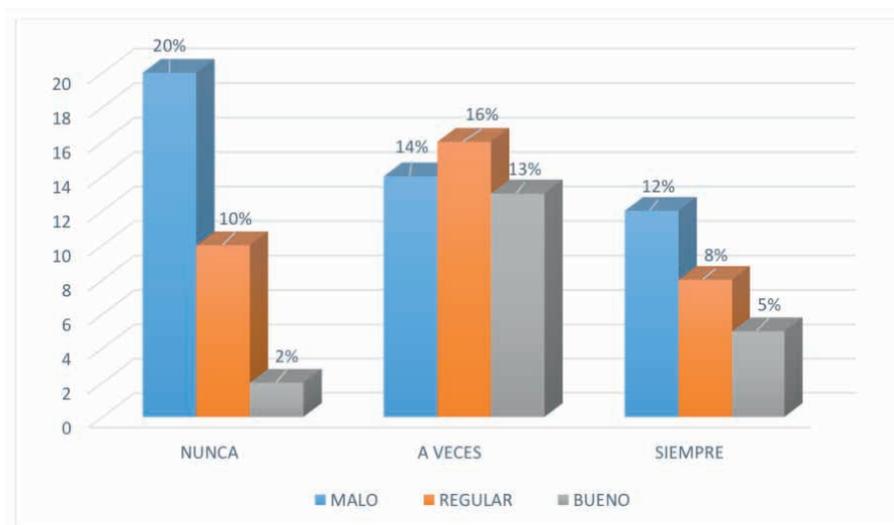


Gráfico 3: Propuestas legales y participación ciudadana asociado al ordenamiento del transporte urbano de vehículos menores en la municipalidad provincial de San Román

Fuente: Tabla N° 3

Interpretación y análisis

En la tabla N° 3 y gráfico N° 3, se refleja que, el 46% de los transportistas de la jurisdicción de la municipalidad provincial de San Román, indican el nivel de malo en propuestas legales por la municipalidad, esto es a consecuencia de no realizar la consulta a la participación ciudadana. El 34% de ellos figuran en el nivel de regular y los que presentan nivel bueno representan el 20%. Sobre el ordenamiento del transporte urbano,

los transportistas manifiestan de a veces representan el 43%, el 32% de ellos indican el nivel de nunca, y los transportistas que forman el nivel de siempre figuran con el 25%.

Al asociar las políticas municipales con el ordenamiento del transporte urbano, se observa con predominio el 20% de ellos indican que su aplicación es malo en las propuestas legales con participación ciudadana y a la vez revelan de nunca se cumple el ordenamiento; así mismo el 16% presentan de regular las propuestas legales y participación ciudadana y presentan de a veces se aplica el ordenamiento, en cambio los que señalan las propuestas son buenas y a veces se aplica el ordenamiento que forman el 13%.

X_i Z_1	16-22	22-28	28-34	34-40	40-46	n_j	U_j	$\sum U_j n_j$	$\sum U_j^2 n_j$	$\sum U_i U_j n_{ij}$
20-23					8 32	8	2	16	32	32
17-20			12 0	18 18	6 12	36	1	36	36	30
14-17			108 0	35 0		143	0	52 - 164	0	0
11-14		97 97	17 0			114	- 1	- 114	114	97
08-11	15 60	10 20				25	- 2	- 50	100	80
n_i	15	107	137	53	14	326		-112	282	239
U_i	- 2	- 1	0	1	2					
$\sum U_i n_i$	- 30	- 107	- 137 81	53	28	-56				
$\sum U_i^2 n_i$	60	107	0	53	56	276				
$\sum U_i U_j n_{ij}$	60	117	0	18	44	239				

Tabla N° 4 Correlación entre propuestas legales y participación ciudadana con el ordenamiento de tránsito de vehículos menores – 2022

Fuente: Elaborado por el autor

Fórmula del coeficiente de correlación lineal simple

$$r = \frac{n(\sum U_i U_j n_{ij}) - (\sum U_i n_i)(\sum U_j n_j)}{\sqrt{[n(\sum U_i^2 n_i) - (\sum U_i n_i)^2][n(\sum U_j^2 n_j) - (\sum U_j n_j)^2]}}$$

$$r = \frac{326(239) - (-56)(-112)}{\sqrt{[326(276) - (-56)^2][326(282) - (-112)^2]}}$$

$$r = 0,86$$

Análisis e interpretación

El coeficiente de correlación lineal simple de Pearson $r = 0,86$ indica una correlación alta o muy significativa entre las propuestas legales y participación ciudadana con el ordenamiento de tránsito de vehículos menores ante la municipalidad provincial de San Román, lo que muestra una interdependencia fuerte entre ambas variables.

Verificación de la hipótesis general

La relación matemática: $r^2 \cdot 100 = (0,86)^2 \cdot 100 = 74\%$. Existe una influencia muy significativa de las propuestas legales y la participación ciudadana implementada por la municipalidad provincial de San Román, en el ordenamiento de tránsito de los vehículos menores mototaxis en la ciudad de Juliaca, cuya influencia estadísticamente es del orden del 74%. Es decir, la inoperancia de las propuestas legales y participación ciudadana, genera un caos en el ordenamiento de tránsito de vehículos menores.

DISCUSIÓN

Obtenidos los datos de las encuestas realizadas a los transportistas de servicio urbano en vehículos menores de la ciudad de Juliaca, concerniente a la asociación de las propuestas legales y participación ciudadana para el ordenamiento de tránsito en los lugares céntricos de la localidad, donde se causa mayor congestión vehicular, se muestran que su implementación de reducir la congestión por la autoridad edil, es calificado de malo con 46% de forma mayoritaria, en otro sector afirman que es regular en un 34%, mientras en un sector reducido indica que es bueno de 20%, todo ello en virtud por la inacción de los gobernantes o dejar de lado a los ciudadanos. Respecto al estudio explicado son similares a las comparaciones con el contexto del estudio hechas por, Rojas Calle y Sánchez Dávila (2021) aseveran que, se pueden observar que en muchos gobiernos locales la participación ciudadana es casi nula, esto debido a que las autoridades no le han dado la debida consideración que amerita capacitar y promover la participación ciudadana en forma informada y responsable en las decisiones públicas para mejorar el estilo de vida de la sociedad.

Igualmente, se complementan los calificativos de malos en las propuestas ediles unilaterales arribados, que conlleva desaciertos defendidos por Zamora Sandoval y Cornejo Ortega (2021) consideran que, sin mecanismos de control ciudadano, aumenta la posibilidad de arbitrariedades en los manejos de un gobierno municipal eficiente, ordenado y transparente, esa impericia gubernamental es debido a veces, por los malos manejos de informaciones deficientes, máxime si ésta es imprecisa, incompleta o está sesgada. Estos desaciertos en la toma de decisiones de ordenamiento, se han encontrado en la implementación de las ciclovías en las diferentes arterias de la ciudad de Juliaca, las cuales, no han sido socializados a los ciudadanos en las distintas modalidades que requería esa labor conjunta asociada de funcionarios públicos y ciudadanía. Desastrosamente se puede observar claramente que los ciudadanos no han sido tomados en cuenta por las autoridades municipales, consecuentemente la congestión vehicular, es caótica en las denominadas horas pico o días de mayor movimiento comercial en las partes céntricas de la ciudad.

Los ordenamientos en el transporte urbano de mototaxis, coinciden así con Padrón (2018) donde refiere que, diariamente existen inobservancias de las leyes reguladoras de tránsito, cuando los transportistas hacen uso de las vías públicas, ellos tienen que lidiar con múltiples problemas como: aceras invadidas por comerciantes informales, vehículos mal estacionados, peatones que circulan y cruzan las calles por zonas no permitidos, autoridades o particulares que efectúan trabajos en la vía pública obstruyendo el tráfico, sin orientar señalizaciones correctas, conductores que crean caos vial realizando maniobras temerarias, negligentes y otras conductas inseguras. Estos casos de congestión vehicular o peatonal, son muy comunes en la ciudad de Juliaca, pues los comerciantes formales exhiben los productos de venta en las veredas, igualmente siguen con ese protocolo las instituciones financieras que estacionan sus vehículos ocupando parte de la vía de tránsito, paralelamente bien instalados al frontis de sus empresas, actualmente no se salvan de ser ocupados todas las vías de los contornos comerciales o mercados por los negociantes informales.

Empleando las similitudes concordamos en mediadas propositivas de ordenamiento a los aproximaciones con Maza Ávila et al. (2019) arguyen en proponer e implementar programas encaminados a fortalecer la educación vial, donde las autoridades de tránsito promuevan espacios de sensibilización para motivar el respeto a las señales de tránsito por parte de todos los actores de la vía, así como reforzar las exhortaciones en materia de seguridad vial. Estos programas también deben incluir la formación de niños y jóvenes desde las escuelas, pues ellos se convertirán en los futuros actores viales. La promulgación de propuestas normativas como curso en educación vial, desde los centros educativos primarios, es una propuesta que debería estar incluido en los currículos de estudios aprobados en ley por los legisladores y el ejecutivo, preparando así, a los ciudadanos a mejorar su cultura de comportamientos de conocer sus derechos y deberes.

Relativos a las propuestas en diseños viales reflejan los parecidos con Targa et

al. (2020) fundamenta que las causas de los siniestros viales en Lima responden a un factor de comportamiento de los usuarios de la vía. Sin embargo, este diagnóstico debe reconocer que el comportamiento de los usuarios en la vía está también influenciado por el diseño mismo de la infraestructura. Un ejemplo es el ancho del carril de circulación. Carriles con un ancho mayor (3,5 m) resultan en velocidades efectivas mayores que en carriles con un ancho menor (3,0 m). En las vías céntricas de la ciudad de Juliaca, se propone ampliar el diseño vial con carriles exclusivos para ordenar la circulación del transporte urbano de mototaxis por el carril izquierdo de la vía, en cuanto al recorrido de las otras vías, están divididos para los vehículos particulares y el transporte urbano de vehículos mayores sucesivamente, incluyendo necesariamente en las peticiones de concesiones de las rutas o paraderos que otorga la municipalidad, acreditando las razones del uso de unas calles adecuadas especialmente para ellos.

CONCLUSIONES

Se comprobó que las propuestas legales y la participación ciudadana al ser asociados con el ordenamiento del transporte urbano de mototaxis de la provincia de San Román, en las labores de legislar se logró detectar la existencia de un carácter individualista practicadas desde otras autoridades ediles, equivocadamente sobrellevan desaprovechar los ideales de los vecinos en la toma de decisiones, en distintas modalidades de evitar el tráfico vehicular con; diseños viales exclusivos para el servicio urbano, zonas de estacionamientos o paraderos, rutas, cursos de educación vial desde la niñez y reglamentaciones aprobadas en sesiones de concejo municipal. Ampliando el estudio del ordenamiento en el transporte urbano de mototaxis, se aprecia que son trabajos asociados entre autoridad y ciudadanos, además para el surgimiento de las propuestas de políticas legales necesitan ser planteadas, promovidas, implementadas, dirigidas y controladas desde las realidades mismas de los actores que involucran al ámbito del transporte urbano de mototaxis, instadas por la voluntad política de los gobernantes ediles, promulgando el reconocimiento de representatividad de los ciudadanos ante el concejo municipal, de ese modo son integrados en la toma de decisiones participativas con voz y voto al nivel de un miembro del concejo municipal.

REFERÊNCIAS

Barragán Sánchez, F., Alba Maldonado, J. M., & Gelvez Santiago, M. Z. (2020). Análisis socioeconómico del mototaxismo en Ocaña, Norte de Santander, Colombia. *Cultura, Educación y Sociedad*, 11(2), 161-176. doi:<http://dx.doi.org/10.17981/cultedusoc.11.2.2020.10>.

Benjamín Castillo, O. (2010). El mototaxismo ¿Problema informal o un medio de generación de ingresos para resolver en parte el problema del desempleo en montería? *Económicas CUC*, 31(1), 89-104.

Bull, A. (2013). *Congestión de tránsito; El problema y cómo enfrentarlo*. Santiago de Chile, Chile: Unidad de Transporte de la CEPAL.

Burgos Ortiz, S. Y. (2017). El mototaxismo: Un medio de transporte urbano como alternativa económica en San Juan de Pasto. *Revista de sociología*, V(1), 11-27. Recuperado el 19 de octubre de 2022, de <https://revistas.udenar.edu.co/index.php/revsocio/article/view/3527#:~:text=Esta%20actividad%20informal%20es%20una,subsistencia%20para%20quienes%20lo%20practican.>

Cerquera Losada, Ó. H., Orjuela Yacue, C. F., & Ferrari, S. E. (2019). *Revista Facultad de Ciencias Económicas*, 27(2), 33-50. doi:doi: <https://doi.org/10.18359/rfce.3788>

Fajardo Hoyos, C. L., & Gómez Sánchez, A. M. (2015). Análisis de la elección modal de transporte público y privado en la ciudad de Popayán. *Territorios*, 157-190. doi:<http://dx.doi.org/10.12804/territ33.2015.07>

Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., & María del Pilar Baptista Lucio, M. D. (2014). *Metodología de la investigación* (Sexta edición ed.). México: McGRAW-HILL / Interamericana Editores, S.A. DE C.V.

Ippolito, M., Caeiro, M. D., & Carvani, M. (2010). *Educación vial: Propuestas para la enseñanza*. Ministerio de Educación de Argentina. Buenos Aires: Ministerio de Educación: Secretaria de Educación. Recuperado el 03 de noviembre de 2022, de <http://www.bnm.me.gov.ar/giga1/documentos/EL002853.pdf>

Ley Orgánica de Municipalidades Ley N° 27972. (2003). Diario Oficial El Peruano. Juliaca, San Román, Perú: Congreso de la República. Recuperado el 29 de octubre de 2022, de <https://lpderecho.pe/ley-organica-municipalidades-ley-27972-actualizado/>

Mállap Rivera, J. (2013). *Comentarios al régimen normativo municipal*. Lima, Perú: Gaceta Jurídica S.A.

Maza Ávila, F. J., Fals Galezo, M. P., Espinosa Flórez, L. C., Safar Cano, C. F., & Licona Dáger, D. (2019). Percepciones del riesgo asociado a la práctica del mototaxismo en Cartagena, Colombia. *Economía & Región*, 13(2), 57-81.

Montecinos, E., & Contreras, P. (Abril-junio de 2019). Participación ciudadana en la gestión pública: Una revisión sobre el estado actual. *Revista Venezolana de Gerencia*, 24(86), 341-356.

Moscoso, M., Van Laake, T., Quiñones, L., Pardo, C., & Hidalgo, D. (2020). *Transporte urbano sostenible en América Latina: evaluaciones y recomendaciones para políticas de movilidad*. Bogotá, Colombia: Giz Tumi.

OMS. (2017). *Seguridad de los vehículos de motor de dos y tres ruedas: Manual de seguridad vial para decisores y*. Ginebra: OMS.

Padrón, C. J. (2018). Estado actual del marco legal del transporte terrestre y la seguridad vial en Venezuela. *Visión Gerencial*(2), 316-326.

Rojas Calle, D., & Sánchez Dávila, K. (2021). Empoderamiento de la ciudadanía a través de la participación ciudadana para un gobierno local integral. *Ciencia Latina Revista Científica Multidisciplinar*, 5(4), 6036-6072. doi:https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v5i4.758

Targa, F., Portabales, I., Buis, J., Olivares Medina, C., Flores, J., & Peña, J. (2020). *Propuesta y recomendaciones para la formulación de una estrategia para la bicicleta en Lima Metropolitana*. Washington, Estados Unidos de América (EUA): Grupo Banco Mundial.

Welle, B., Bray Sharpin, A., Adiazola-Steil, C., Soames, J., Shotten, M., Bose, D., . . . Imamoglu, T. (2018). *Sostenibilidad y seguridad: visión y marco para lograr cero muertes en las vías*. Washington: World Resources Institute.

Yáñez Contreras, M., & Acevedo González, K. (2014). Determinantes de la decisión de los mototaxistas en Cartagena (Colombia) de infringir la medida de pico y placa. *Revista Facultad de Ciencias Económicas: Investigación y Reflexión*, 22(1), 35-47. doi:<https://doi.org/10.18359/rfce.638>

Zamora Sandoval, K., & Cornejo Ortega, J. L. (2021). Percepción sobre los procesos colaborativos y de participación ciudadana en la zona metropolitana de Puerto Vallarta. *región y sociedad*, 1-30. doi:doi:10.22198/rys2021/33/1466