



UNIVERSIDAD DE CUENCA

RESUMEN

Podemos definir la Educación Vial como parte de la Educación Social, siendo una eficaz base de actuación ciudadana, dado que trata de crear hábitos y actitudes positivas de convivencia, de calidad de vida, calidad medioambiental y la SEGURIDAD VIAL. .

Uno de los objetivos que enseña la Educación Vial es preparar al alumnado para enfrentarse a las situaciones de la vida cotidiana y dar la respuesta adecuada a cada una de ellas.

Este estudio pretende indagar el proceso de comunicación y al mismo tiempo evaluar si la recepción de la información es captada de manera correcta por parte de los estudiantes que participan en el desarrollo del programa.

Además se pretende conocer la acogida que tuvo la campaña en las calles de la ciudad, enfocándonos en los ciudadanos en cuanto a su actuación en respetar las leyes de tránsito en las vías cuando manejan un vehículo y al momento que son transeúntes.

Palabras claves:

Seguridad Vial, Leyes de tránsito, Comunicación, Transeúntes, Señalización ética, grupos focales, muestreos, variables.

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



UNIVERSIDAD DE CUENCA

INDICE

Introducción

Resumen

Capítulo I

1.1 Reseña histórica del Departamento de Educación Vial

1.1a Visión Teórica de Educación Vial en el mundo

1.1 b Visión Teórica de Educación Vial en América Latina

1.1 c Visión Teórica de Educación Vial en el país

1.1 d Transcendencia del Programa de Educación Vial en Cuenca

1.2 Semiología de Tránsito

1.2 a. Semiótica verbal y señalética

1.2 b. Señales de Tránsito

1.3 Planificación y cobertura de la campaña Educación Vial en Cuenca

1.4 Análisis de los folletos o contenido de orientación

1.5 Análisis del comportamiento ciudadano ante la recepción de información en los programas de Educación Vial de los dos últimos años

1.5 a. Cuadros estadísticos de conclusiones de encuestas realizadas por la Jefatura de Tránsito. 2008-2009

Capítulo II

Proceso de la Comunicación del Programa de Educación Vial

2.1 La Comunicación en el tránsito

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



UNIVERSIDAD DE CUENCA

2.2 La comunicación utilizada para la difusión de mensajes a los estudiantes

2.3 Estrategias utilizadas para impartir la teoría sobre Educación Vial

Capítulo III

3.1 Contextualización de teorías sobre métodos investigativos

3.2 Estudio del trabajo estudiantil por medio de grupos focales

3.3 Actividades y compromisos dentro del programa de Educación Vial

Capítulo IV

4.1 Capacitación a niños y adultos sobre educación vial por parte de los estudiantes

4.2 Conclusiones sobre aceptación de la campaña en las calles de Cuenca

4.3 Proceso de la comunicación en imágenes

Conclusiones

Recomendaciones

Bibliografía

Anexos

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



UNIVERSIDAD DE CUENCA

UNIVERSIDAD DE CUENCA

FACULTAD DE FILOSOFÍA, LETRAS Y CIENCIAS DE LA EDUCACIÓN

ESCUELA DE COMUNICACIÓN SOCIAL

**“ESTUDIO DEL PROCESO DE COMUNICACIÓN DEL PROGRAMA DE
EDUCACIÓN VIAL CON LOS ALUMNOS DE LOS COLEGIOS PARTICIPANTES
DE LA CIUDAD DE CUENCA”**

Tesis previa a la obtención del
Título de Licenciada en Ciencias de
la Comunicación Social, mención
Periodismo.

DIRECTOR:

Dr. Salvador Pesántez

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo

Olga Esther España Merchán

CUENCA-ECUADOR

2011-2012

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo

Olga Esther España Merchán



UNIVERSIDAD DE CUENCA

AGRADECIMIENTO

Expresamos nuestro agradecimiento a la Universidad de Cuenca y a la Escuela de Comunicación Social, a los docentes y compañeros de estudio que compartieron sus conocimientos, experiencia y tiempo en nuestra formación académica y humana.

Este agradecimiento lo hacemos extensivo de manera especial al Dr. Salvador Pesántez docente de la Facultad de Filosofía quien con su pedagogía ayudó a nuestra formación profesional.

También agradecemos a personas que fueron pilares fundamentales en el proceso y culminación de nuestra carrera, a nuestros padres, quienes con su esfuerzo supieron alentarnos día a día y valorar todos estos años de estudio.

Gabriela y Olga

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



UNIVERSIDAD DE CUENCA

DEDICATORIA

El trabajo realizado para la creación de la tesis lo dedico en primer lugar a Dios por la vida y fuerza dada para continuar con mis proyectos. A mis padres y hermanos por el apoyo constante y la educación que forjaron mi personalidad.

Olga

Esta tesis la dedico en primer lugar a Dios, a mis papas Marcelo y Anita y mis hermanos Miguel y Santiago por el apoyo incondicional que me ofrecieron en todo momento y por enseñarme cada día los valores de la vida. Y de manera especial a un gran hombre que estuvo día a día y paso a paso de mi vida, para que sea una mujer de bien, motivándome a grandes proyectos en mi vida, mi papito Miguel.

Gaby

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



UNIVERSIDAD DE CUENCA

INTRODUCCIÓN

El trabajo efectuado se concreta en la investigación de campo para analizar el proceso de la comunicación dentro del Programa de Educación Vial, hacia los estudiantes de segundo y tercero de bachillerato de los colegios de Cuenca.

La educación vial es parte de la actuación ciudadana, son actos y actitudes positivas de convivencia, de calidad de vida; constituye un paso más que el conocimiento de normas y señales de circulación, se trata de valores viales. Si tenemos en cuenta el tránsito es un sistema organizado y que lo conforman los seres humanos, al hacer educación vial.

Para el desarrollo del presente estudio se propone como objetivo explorar la metodología, el desarrollo de las clases, la manera de capacitación de los instructores, el nivel de aprendizaje de los estudiantes, los materiales didácticos que fueron utilizados como herramienta para su enseñanza.

En base a los datos estadísticos de accidentabilidad elaborados por la Jefatura de Tránsito y a los objetivos planteados se parte de dos hipótesis:

1. Los jóvenes participantes del programa de Educación Vial reciben una teoría básica de lo que son las leyes de tránsito, y en su mayoría los conocimientos impartidos quedan solamente en las aulas.
2. El proceso de la comunicación entre capacitadores y brigadistas se encuentra en un nivel óptimo ya que la información es difundida de manera personal y directa.

El modelo teórico que abarca el desarrollo de la tesis, presenta la trayectoria del programa de Educación Vial, para luego profundizar en lo que a leyes de tránsito se trata.

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



UNIVERSIDAD DE CUENCA

La metodología utilizada para el proceso de diagnóstico se basa en métodos y técnicas de investigación cualitativa y cuantitativa, por medio del uso del cuestionario, entrevista estructurada y grupos focales, para evaluar el nivel del conocimiento y la importancia que tendrá el programa al momento de llevar a la práctica por medio de los estudiantes o brigadistas a las vías.

Para ello, es importante conocer la estructura del programa de Capacitación de Educación Vial impartido por los responsables del Departamento, con un análisis de los instrumentos que utilizan los instructores e instruidos para encontrar fortalezas y debilidades hacia los alumnos. Evaluar el conocimiento de los estudiantes por medio de encuestas o de foros para observar el nivel de codificación del mensaje impartido por los capacitadores.

Y de esta manera lograr que nuestro propósito de dar a conocer la validez o falta de comunicación dentro del programa, llegue a los dirigentes, alumnos y ciudadanía en general para realizar los cambios necesarios y mejorar las metodologías y el sistema de enseñanza. Con ello, los cambios serán notorios al momento de que reduzca la tasa de accidentabilidad y aumente los conocimientos de las leyes de tránsito gracias al trabajo de los estudiantes brigadistas en conjunto con la Policía Nacional del Ecuador.

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



UNIVERSIDAD DE CUENCA

CAPITULO 1

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



RESEÑA HISTÓRICA DE LA EDUCACIÓN VIAL

1.1a Visión Teórica de Educación Vial en el mundo

La Educación Vial representa uno de los principales desafíos asociados al desarrollo de las sociedades actuales, por lo que nos hemos basado en paradigmas de enseñanza en otros países o continentes. La problemática sobre índices de accidentes y falta de cumplimiento en el respeto a las leyes de tránsito, se encuentra en todo país, con la diferencia que en cada uno de ellos, plantean soluciones diferentes pero involucradas en la Educación Vial impartidas en escuelas y colegios.

En Europa la Educación Vial es tomada como uno de los pilares fundamentales dentro de la Ley Orgánica de Ordenación del Sistema Educativo. Esta se complementa en el desarrollo de los jóvenes en el proceso educativo general.

En 1973 la Dirección General de Ordenación Educativa aprobó las Orientaciones Pedagógicas para el desarrollo de la Educación Vial, las mismas que fueron tomadas como paradigmas en el continente europeo. El interés por reducir los índices de accidentes de tránsito, llevó a que se reforme las leyes y se incluya en el pensum de estudio escolar la Educación Vial.

¹Los accidentes de tráfico se han convertido en un problema de salud pública global y, por consiguiente, prioritario para la Unión Europea. En la Europa hay 375 millones de usuarios de la carretera, 200 de los cuales tienen permiso de conducir, y 4 millones de kilómetros de carreteras por donde circulan más de 200 millones de vehículos.

La Comisión Europea elaboró en 2003 el Programa de Acción Europeo de Seguridad Vial, que tiene como objetivo reducir a la mitad (50%) el número de víctimas de accidentes de tráfico en la Unión Europea, (anualmente se producen 40.000 muertes y 1.700.000 heridos en las carreteras de la Unión Europea).

¹ Texto virtual sobre Prácticas Innovadoras de Seguridad Vial Europea: Barcelona, 2007-www.euroap.org

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



Las guías pedagógicas que utilizan los instructores en las escuelas se basan en los textos formados específicamente para niños. ²Dentro del Eje Transversal de Educación Vial y dado que se pretende el pleno desarrollo del individuo, los contenidos trabajados son tratados desde su triple vertiente. Es decir, trabajan tanto conceptos como procedimientos y actitudes.

CONCEPTOS	☐ ☐ Nuevas normas de circulación, casco, reflectantes, móvil. ☐ ☐ Las señales: tipos, formas, significado. ☐ ☐ Vocabulario relacionado con la Educación vial. ☐ ☐ Prevención de accidentes.
PROCEDIMIENTOS	☐ ☐ Observación de distintas situaciones en las cuales se deben cumplir las normas de seguridad ☐ ☐ Identificar las señales por su forma y reconocer las más habituales. ☐ ☐ Conocer el significado de las señales que realizan los agentes. ☐ ☐ Favorecer la creación de hábitos de vida saludables ☐ ☐ Utilizar y comprender Vocabulario referido Educación Vial.
ACTITUDES	☐ ☐ Valorar la importancia de cumplir las normas de Educación Vial ☐ ☐ Respeto por las personas que intervienen en el cumplimiento de las normas de Educación Vial. ☐ ☐ Espíritu crítico respecto al cuidado de nuestra salud.

² Guía del Profesor: Educación Vial en la Escuela; autores: Martha Prieto, José Vázquez, Minerva Losada y Alfredo Rodríguez.

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



Mientras que en Asia, sus políticas se enfocan en una resolución aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas, cuyo tema es de Mejoramiento de la Seguridad Vial en el mundo. Las resoluciones que tratarán de mejorar las estrategias para resguardar la seguridad en las vías y las metodologías de la educación vial son las siguientes:

³Invita a la Organización Mundial de la Salud y a las comisiones regionales de las Naciones Unidas a que, promuevan la colaboración multisectorial organizando, cuando corresponda, semanas mundiales de las Naciones Unidas sobre la seguridad vial, incluidos los foros mundiales de partes interesadas en la seguridad vial en el mundo.

Alienta a las organizaciones tanto del sector privado como del sector público que tengan parques automotores, incluidos los organismos del sistema de las Naciones Unidas, a que elaboren y apliquen políticas y prácticas que reduzcan el riesgo de colisión para los ocupantes de vehículos y otros usuarios de las vías de tránsito.

1.1b Visión teórica de Educación Vial en América Latina

Según la Organización Mundial de la Salud, América Latina y el Caribe tienen la más alta tasa de víctimas mortales asociadas al tránsito terrestre con 26,1 fallecidos por cada 100 mil habitantes, y sus proyecciones indican que dicha tasa se incrementará a 30 fallecidos por cada 100 mil habitantes para el año 2020.

Debido a lo anterior se creó un grupo llamado Comité Transitorio para la Seguridad Vial en América Latina y el Caribe, el cual tiene como objetivo la

³ Asamblea Nacional de Asia: www.eclac.cl

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



colaboración entre los sectores de los gobiernos, la sociedad civil y el sector privado.

Los países que encabezan el ranking de la mortalidad vial en Latinoamérica son Argentina y México con 27.00 muertes. Mientras que Ecuador presenta una cifra de 25.75 muertes. En todo América Latina la tasa de mortalidad se representa en 20.41 muertes de cada 100.000 habitantes, según datos estadísticos de la OMS y el Banco Mundial.

⁴En el factor humano es donde pocos gobiernos tienen éxito en la gestión de preservar la vida humana. La inversión económica en EDUCACIÓN VIAL determina que la calidad de vida de los habitantes de una nación organizada pueda disfrutar de seguridad vial.

Agustín Rodolfo de la Precilla, instructor y educador vial de Argentina, señala en sus redacciones de análisis de Educación Vial, que las responsabilidades del factor humano en los incidentes de tránsito alcanzan a un 90%. La causa principal es la falta de respeto a las normas de tránsito, a la vía pública como el exceso de velocidad.

Educación vial en Colombia

En el periódico digital del Tiempo de Colombia, se publica que el Fondo de Prevención Vial lanzó una ruidosa campaña para inculcarle a la ciudadanía más respeto y responsabilidad en las vías. Aunque las campañas tienen un gran impacto entre la gente, por lo que se ve en las calles el comportamiento de conductores, peatones, ciclistas y motociclistas no son lo suficientemente adecuadas.

⁴ www.cronicayanalisis.com.ar

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



⁵ La capital Bogotana cuenta con un museo en el que los Niños, pueden observar escenarios o réplicas de una ciudad con todos los elementos de movilidad en donde reciben instrucción sobre seguridad vial y pueden interactuar como conductores y peatones.

Según el Fondo de Prevención Vial de Colombia informó al servicio público: Que el 36% de los conductores aprendió a manejar solo; el 27% le enseñó un familiar; el 33% tomó un curso en una escuela de conducción; el 16% le enseñó un amigo; dando como resultado que el 79% de los conductores no hacen cursos para aprender a manejar y cuyas Consecuencias, Colombia ocupa el primer lugar en el mundo en muertos por número de vehículos: 263 muertos/100.000veh.

En América Chile tiene 118, Argentina 108. Turquía 67 y USA 20. Los accidentes en Colombia dejan más de 7000 muertos al año, segunda causa de mortalidad después del homicidio. Pérdidas de más de 1.2 millones de dólares. El 40.3% de los muertos en accidentes de tránsito son peatones. Los vehículos de los servicios públicos representan el 10% del parque automotor, pero están involucrados en el 50% de los incidentes.

1.1 c Visión teórica de Educación Vial en Ecuador

Contextualización

Antes de redactar los orígenes del departamento de Educación Vial en el Ecuador y por ende en la ciudad de Cuenca, es necesario conocer el porqué de la unión de dos términos globales como: vialidad y educación.

I Vialidad: Al indagar en los diferentes espacios de la web relacionados con el tránsito y la vialidad, los conceptos sobre el segundo se asemejan, desde el

⁵ www.eltiempo.com: Colombia

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



contexto general mundial hasta el de una ciudad.⁶ En los artículos virtuales “Ingeniería de Tránsito; Representaciones y Servicios de Ingeniería S.A; México y Perú”, el concepto de vialidad “abarca todos los medios directos, en las que encontramos vías que pueden ser tanto de comunicación y transporte, los medios por donde encontramos estas vías pueden ser el agua, el aire y la tierra”. Desde el punto de vista ingenieril y del constructor, la vialidad de una región o país, es parte de toda la infraestructura física (camino, carreteras, autopistas, ferrocarriles, aeropuertos, puentes y puertos).

Según Milton Bedoya, Director del Departamento de Educación Vial del Azuay, el concepto de vialidad es una sola, la única diferencia es el sistema o estructura de acuerdo a las necesidades de la ciudad. “La vialidad es la estructura o forma de los espacios que sirven para conectar los diferentes lugares de la ciudad y varían de acuerdo a la forma y extensión de cada ciudad o país”.

Sistema vial de Cuenca: El sistema vial de una ciudad, está constituido por toda la infraestructura que sirve como soporte del sistema de transporte. Está compuesto de los siguientes:

Vías locales: Contribuyen para el movimiento de flujos dentro de las áreas de actividad como el acceso directo a la propiedad.

- a) **Vías colectoras:** Contribuyen para el movimiento de viajes entre vías arteriales y locales.
- b) **Vías arteriales:** Contribuyen para el movimiento de viajes entre vías expresas y colectoras. Mínimo número de accesos directos.
- c) **Vías expresas:** Grandes volúmenes y movimientos rápidos. Sin accesos directos y con intercambios viales.

⁶ Artículos virtuales “Ingeniería de Tránsito; Representaciones y Servicios de Ingeniería S.A; México y Perú”. Es una página virtual en la que ingresan los aportes de profesionales en vialidad y leyes de tránsito. Los autores de los textos son ciudadanos de diferentes lugares de México y Perú.

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



II Educación: En los libros de la asignatura de lenguaje que utilizan los estudiantes de primaria, la educación es un proceso de enseñanza, de modificar al hombre para cultivar en él, los conocimientos necesarios que requiere para surgir en el mundo. Sin embargo, en el foro de educación, Vicaria Episcopal de Educación del Arzobispado de Buenos Aires, “la educación se logra a través del perfeccionamiento inmediato de las capacidades humanas, pero no es lo mismo educación que instrucción, como lo que se realiza en las escuelas. La instrucción es la transmisión de conocimientos, mientras que la educación contiene como parte a la instrucción, pero trasciende los planteos académicos, piensa en el hombre como persona y como comunidad”.

Con estos argumentos y con el concepto dado por la Jefatura de Control de Tránsito del Azuay, ⁷“la educación vial es el conjunto de normas y reglas de tránsito que toda persona debe saber, para su buen comportamiento frente al tránsito y salvar sus vidas por medio de la educación”.

Educación Vial en Ecuador

La educación vial sigue siendo una necesidad por satisfacer, es el título de una nota de opinión publicada el 20 de mayo del 2009 en el periódico manabita, El Diario. En la opinión periodística señala que la circulación vehicular sigue en el país es un agravante en el registro de accidentes.

⁸“Es verdad que se dan voces de protesta contra ciertos articulados de la nueva ley de tránsito, pero aquello no disminuye la obligatoriedad del ciudadano conductor a encuadrarse en las disposiciones emitidas para la regulación de la

⁷ Texto: Consejos para la Seguridad Vial. Es un folleto donde se encuentran los temas relacionados con la Ley de Tránsito, elaborado por estudiantes del colegio Hermano Miguel, en el periodo escolar 2009-2010

⁸ www.eltiempo.com.ec

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



circulación vehicular, así como lo correspondiente al comportamiento del peatón, en cuanto al respeto a la vida y al orden social”

Mientras que en otro diario, El Tiempo, de Cuenca, publica el 06 de junio del 2009, “Peatones y conductores con deficiencias en educación vial”. En ella manifiesta que desde la aprobación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, la Policía lleva adelante una campaña informativa sobre los deberes y obligaciones de los peatones. La dificultad que se presenta a la hora de difundir las campañas es que la mayoría de conductores y peatones, no respetan las indicaciones de los policías.

1.1. d Trascendencia del Programa de Educación Vial en Cuenca

Milton Bedoya, quien inició como coordinador del departamento de Educación Vial en el Azuay en 1992 hasta la actualidad, relató una breve reseña del desarrollo del programa en los colegios.

Señala que, la iniciativa para conocer las actitudes de los estudiantes surgió en 1983-84 con la primera etapa de educación vial por medio del programa de alfabetización, el mismo que se convirtió como requisito para la graduación de los alumnos del segundo año de bachillerato.

Después de cuatro años, inició una segunda etapa denominada “Ecuador Estudia”. Su autor fue Leonidas Proaño, quien recopiló a todas las instancias públicas para lograr la alfabetización de las comunidades.

La tercera etapa del programa fue en 1993-94, con el nombre de “Nuevo rumbo cultural”, el cual pasó hacer manejado individualmente por cada instancia. Mientras que en el 2000 el programa fue coordinado por la Dirección Provincial de Educación del Azuay. “El objetivo del programa de educación vial, es organizar, evaluar y promocionar a los estudiantes para tratar de disminuir el índice de accidentes en Cuenca. La participación ha sido buena, porque se cuenta cada año con un aproximado de 2000 estudiantes de 27 colegios de Cuenca, y en la que se

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



incluye los de Gualaceo y Paute. Ahora se trabaja para que integren los de Santa Isabel y los colegios a distancia de régimen costa”, indicó Bedoya.

Reglamento: En el acuerdo ministerial 0298-10, el reglamento anuncia que el 25% de los estudiantes del segundo año de bachillerato deben cumplir con el programa de educación vial, mientras que el 75% del resto de los alumnos tienen la facilidad de escoger otros campos de acción.

El tiempo que deben cumplir es de 200 horas que se dividen en dos etapas. La primera con 120 horas que serán iniciadas en el segundo año de bachillerato y la segunda etapa es la complementación con 80 horas de forma obligatoria en el tercer año de bachillerato.

1.2 Semiología de Tránsito

Al hablar de semiología, también se habla de semiótica, tan solo que son dos términos casi diferentes pero tiene el mismo objetivo que es, el estudio de los signos como lo señalan los autores expertos en la materia.

Para mejor entender y explicar este capítulo, iniciaremos desde los conceptos utilizados por los estudiosos en la rama semiótica, para luego enfatizar sobre las de tránsito y sus significados. Observar una serie de letras sobre un papel da a entender que su unión comunica algo y ese algo es un mensaje, una palabra o un signo. Tomamos a continuación las concepciones de tres clásicos de la semiótica.

Ferdinand de Saussure (1857-1913)

Este autor fue el primer fundador de la semiótica, por ende estudió la lengua como el más importante de todos los sistemas sígnicos, cuyo aporte principal es el desarrollo del SIGNO.

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



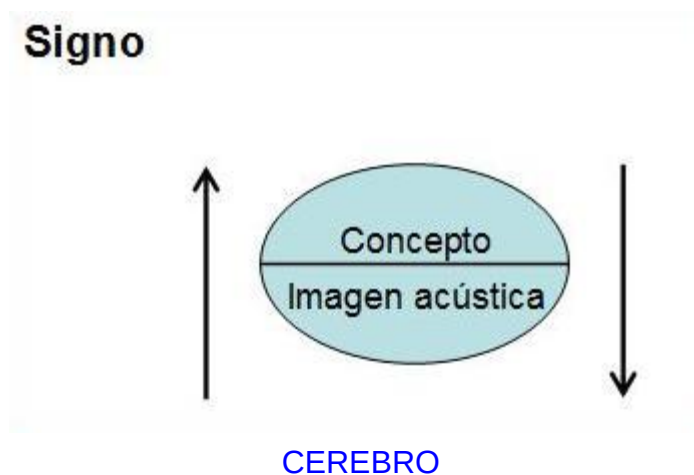
El concepto de signo según Saussure,⁹ es la entidad constituida por dos elementos de naturaleza psíquica que son, el concepto y la imagen acústica, o el significado y el significante.

Los dos elementos que constituyen un signo son dependientes de cada uno, es decir, que si tenemos un objeto no podremos identificarlo si no conocemos su concepto. No hay significantes sin significados.

Significante: Es una entidad mental que surge de lo material o de lo físico de un objeto que se queda en nuestra mente. Es una imagen acústica.

Significado: Es el concepto de la imagen mental o de la materia que se quedó en nuestra mente.

En el gráfico se representa que el concepto o significado se encuentra en el cerebro, mientras que la imagen acústica o significante está en los objetos que podemos observar e identificar gracias a sus nombres:



⁹ Texto: Trabajo de curso Teoría de la Comunicación, de Ileana Medina y Ricardo Gessa. Es la recopilación de algunos textos y revistas que han sido usados para las clases de periodismo; pg. 56-62. El concepto mencionado de semiótica fue contextualizado con los argumentos de la Revista Diálogos No. 22.

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



Para explicar dichos conceptos, es preciso retomar los ejemplos entregados en clases de semiótica. El dibujar un árbol en la pizarra, el profesor decía que sólo el dibujo era el significante, pero sí se escribe la palabra árbol, entonces ese es el significado.

*El signo cuenta con dos características, es arbitrario y convencional y requiere de un código. Al referirnos a un signo arbitrario es que no existe un nexo lógico ni casual, el vínculo que une al significante con el significado está inmotivado. Mientras que un signo es convencional porque la relación parte de un pacto social previo. Todas estas características que engloban a un signo lo hacen entendible gracias al código, que es el repertorio de reglas pertenecientes a un esquema cultural estable, es decir a los diferentes tipos de lengua en el mundo.

Charles Sander Peirce (1839-1914)

Peirce considerado como padre de la semiótica moderna dice que el signo está centrado en la problemática lógica de las relaciones entre signos y objetos. A diferencia de Saussure, incluye el objeto como un componente de la descripción del signo.

*La definición del signo tiene una relación tripolar, signo, objeto e interpretante, porque el signo está en lugar del objeto y el interpretante es la modificación producida en el pensamiento por un signo.

Según Peirce en sus extractos de su libro “La Ciencia de la Semiótica” publicados en la web indica que el signo se clasifica en íconos, índices y símbolos:

Ícono: “Es un signo que poseería el carácter que lo vuelve significativo aún cuando su objeto no tuviera existencia”. Ejemplo: un trazo de lápiz en un papel que representa una línea geométrica, o un personaje que se sienta identificado con una clase de música como Julio Jaramillo, quien fue un ícono de los pasillos.

Índice: “Es un signo que perdería al instante el carácter que hace de él un signo si su objeto fuera suprimido”. Ejemplo: Al observar a un hombre cojeando de una de

AUTORAS:

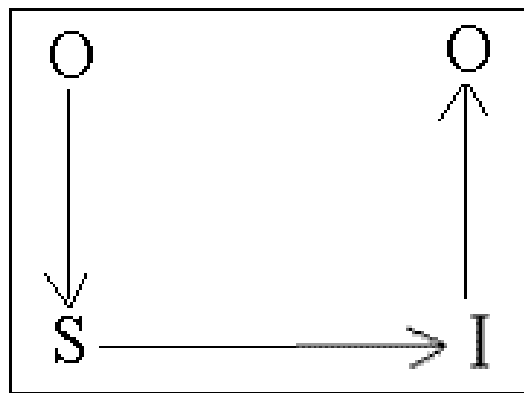
Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



sus piernas, nos da un indicio de que tuvo un accidente, o al ver una nube negra en el cielo, nos da un indicio de que lloverá.

Símbolo: “Es un signo que perdería el carácter que lo convierte en un signo si no hubiera interpretante”. Es la representación de algo que existe o no por otro objeto que lo asimila ya sea por su forma o significado. Ejemplo: una paloma es el símbolo de la paz a pesar de que no se la conoce, pero la simboliza por su belleza y libertad de volar.

Los signos pueden ser entidades manipulables. El signo dispone de tres formas de relación: Sintáctica, es la que estudia las relaciones entre los signos; Semántica, estudia la relación que se establece entre el signo y el objeto designado; Pragmática, estudia la relación entre el signo y el sujeto que lo utiliza.



Peirce explica que un signo es sustituido por una cosa ausente que sería el objeto (O) y que este objeto o signo será interpretado relacionándolo con otro objeto, lo que concluye con un análisis pragmático semiótico donde se incluye a la sintáctica con la semántica.

Charles Morris (1901-1979)

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



Morris fue partidario de la teoría de Pierce pero también tiene sus propias ideas sobre la semiótica. “La concibe como una ciencia de dos caras. Es una ciencia en sí misma, porque puede ser la disciplina unificadora de las ciencias humanas en general y la otra cara se refiere a que es un instrumento de la ciencia, por cuanto toda ciencia utiliza y se expresa con signos. De esta manera, la semiótica se ubica como parte fundamental de una metaciencia (ciencia de las ciencias)”.

Morris también aporta a las tres dimensiones semióticas: Semántica; cuando el signo entra en relación con su designado o lo que alude. Pragmática; cuando el signo entra en relación con su interpretante. Sintáctica; cuando el signo entra en relación con otros signos.

Este autor indicó que “el individuo hace frente a los signos que se le presentan con un conocimiento de cómo funcionan. Le es más fácil defenderse contra la explotación por parte de los otros... Si se pregunta qué tipo de signo le sale al paso, con qué propósito se utiliza, que pruebas hay de su verdad y adecuación, su actuación se transformará de respuesta automática en conducta crítica e inteligente.”

Con estas ideas, que se formaron por medio del desconocimiento, Morris analizó los sistemas conceptuales diversos, diferentes objetos de estudio y metodologías.

Definiendo el pensamiento de los autores mencionados, podremos decir que la semiótica es la ciencia que estudia los signos por medio de tres instancias, el signo, el objeto y el intérprete que se desenvuelve dentro de una sociedad.

1.2.a Semiótica verbal y señalética

La comunicación como es conocida, la verbal y no verbal, es objeto de estudio para analizar la semiología verbal y la de señalética. Es así que Roland Barthes se preocupó por conocer los elementos de la semiología que lleva a la comunicación verbal.

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



Para Barthes ¹⁰“no hay lengua sin habla y no hay habla fuera de la lengua”. Estas se encuentran en una relación de comprensión recíproca. Por una parte la lengua “es un tesoro depositado por la práctica del habla en los sujetos de una comunidad. No podría existir una lingüística del habla, porque todo habla, a partir del momento mismo en que se la aprehende como proceso de comunicación, es ya lengua”.

El significado y significante, se encuentran dentro de la terminología de Saussure, pero Roland Barthes utiliza estos componentes del signo para relacionarlos con la lingüística. Al signo lo inserta en una serie de términos afines y desemejantes como la señal, indicio, ícono y símbolo, que son los principales rivales del signo. *“En la lingüística, el significado da lugar a discusiones sobre su grado de realidad. Sin embargo, se lo concibe como una representación psíquica de una cosa. Mientras que el significante es la sustancia material de la palabra”.

Señalética: Es un sistema de comunicación visual (no verbal), un conjunto de señales o símbolos que guían, orientan u organizan a una persona o conjunto de personas que se encuentren en centros comerciales, fábricas, parques tecnológicos, aeropuertos y otras localidades con grandes espacios. Es una forma de evitar preguntar algo y que sólo por medio de los símbolos se llegue a su objetivo.

Imágenes que se encuentran en diferentes instituciones o localidades públicas o privadas. Cada una representa el servicio que brinda el espacio donde se hallan las personas.

¹⁰ Libro: La aventura semiológica de Roland Barthes, pág. 21-81. En cada capítulo sumerge opiniones de diferentes autores de la comunicación verbal y no verbal, pero se enfatiza en la lengua más que en los símbolos.

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



UNIVERSIDAD DE CUENCA



Mark L. Knapp, profesor de Comunicación no verbal de la Universidad de Texas, señala que la cantidad de emblemas que se utiliza se produce con las manos pero no exclusivamente. *“Fruncir la nariz puede querer decir, estoy enojado o puf como apesta. Encoger los hombros como, no saber. Los emblemas faciales son más breves. Los emblemas se los usa para comunicar. Es decir que la señal producida es la no verbal, mientras que la interpretación de la señal es verbal, se atribuye a significado”.

Fernando Poyatos, español y otro profesor de comunicación, integra al paralenguaje en la comunicación no verbal. ¹¹“El paralenguaje son cualidades no verbales y modificadoras de la voz, sonidos y silencios con que se apoya o contradice las estructuras verbales. Se refiere a todo tipo de señales concurrentes con una emisión propiamente lingüística. Intervienen en él los aparatos fonadores y los órganos nasales”.

¹¹ Mark L. Knapp; La comunicación no verbal; capítulo El cuerpo y el entorno; pág. 13-33

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



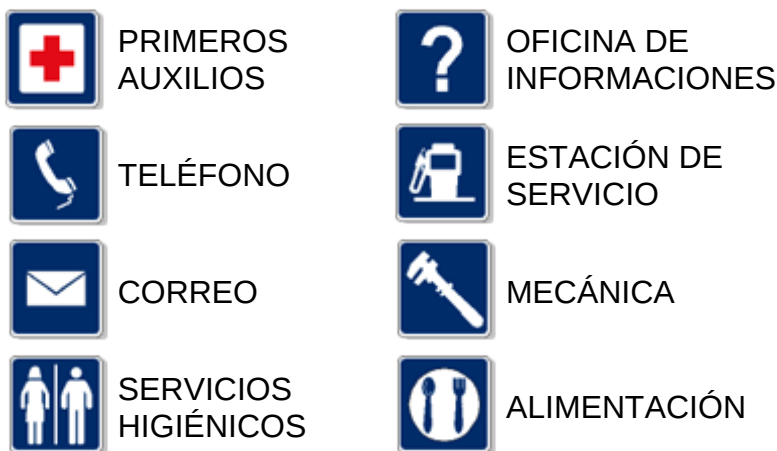
1.2. b Señales de Tránsito

De acuerdo al texto, Consejos para la seguridad vial y los datos entregados por la Policía Nacional del Ecuador, presentaremos las clases de señales de tránsito con sus respectivos dibujos que los identifican

¹²Existe una gran variedad de señales en la que indican lo que puede o no hacerse, sin embargo, en la teoría de las leyes de tránsito, las señales se las divide en información, prevención, reglamentación y transitorias.

SEÑALES DE INFORMACIÓN: Son las que indican a los conductores las cuestiones que tiene que ver con los precedentes más importantes y atrayentes de la ruta. Estas señales tienen formas y longitudes que dependen de la visibilidad y las dimensiones que tenga el camino en la que están ubicadas las mismas.

Las señales de información se caracterizan por tener un fondo de color verde y letras y símbolos de color blanco. Pero también hay de color azul y blanco como fondo y sus íconos de color negro. Los símbolos y colores son signos de mensajes. No se requiere escribir la información, sino, con solo dibujarlo o pintar con un color conocido y que represente el peligro o avance, se sobre entiende el mensaje.



¹² Texto: Consejos para la seguridad vial; Policía Nacional del Ecuador. Dibujos del texto virtual señales de tránsito.com

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



UNIVERSIDAD DE CUENCA



HOSPEDAJE



REFUGIO



AEREOPUERTO



CANCHA DE
ATERRIZAJE



ESTACION DE
FERROCARRILES



TRANSBORDADOR

Señales de atractivo
turístico

Estas señales se usan
para informar a los
usuarios la existencia de
lugares de recreación o

de atractivo turístico que se encuentren próximos a la vía, tales como parque nacional, playas, artesanía y buceo, entre otras. Son cuadradas, de fondo café; su símbolo es blanco. Cuando se requiere inscribir una leyenda, ésta es blanca y la señal, rectangular. Estas señales pueden mostrarse agrupadas en placas paneles de señalización, en la proximidad de una localidad o ciudad, manteniendo siempre cada señal individual sus dimensiones mínimas. Cuando en un mismo panel se inscriban señales de servicio y de información turística, estas últimas pueden tener el color de fondo de las señales de servicio.



PARQUE NACIONAL



PALEONTOLOGÍA



FAUNA



FLORA



BIOLOGÍA MARINA Y/O PISCICULTURA



GEOLOGÍA



CASCADA



ACANTILADO



CERRO



VOLCÁN

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



SEÑALES PARA AUTOPISTA Y VÍAS

Estas señales entregan información adicional al usuario y solo tienen aplicación tratándose de este tipo de vías.



Otras señales Informativas

En general, estas señales son de fondo azul en autopistas y autovías y verde en vías convencionales. Sus símbolos y leyendas son blancos.



PLAZA DE PEAJE

Esta señal se utiliza para informar la proximidad de una plaza de peaje; debe acompañarse de una placa adicional que indique la distancia de ella.



PLAZA DE PASAJE

Esta señal se utiliza para informar la proximidad de una plaza de pesaje; debe acompañarse de una placa adicional que indique la distancia de ella.

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



PARADA DE BUSES

Esta señal indica el lugar donde está autorizada la detención de buses de transporte público para tomar o dejar pasajeros.



PISTA SOLO BUSES

Esta señal informa la proximidad de pistas exclusivas para buses. Debe ser instalada de manera de indicar con anticipación el inicio de tal modalidad. Tiene fondo verde y su símbolo es blanco.



VÍA PERPENDICULAR CON PISTA SOLO BUSES

Esta señal se utiliza para informar que en la próxima vía perpendicular existe una pista exclusiva para buses.

SEÑALES DE PREVENCIÓN:

Este tipo de señales tiene como finalidad advertir al conductor del vehículo de la existencia de un peligro o situación poco común. Las advertencias pueden ser permanentes o temporales. Visualmente se caracterizan por tener un color de fondo amarillo conjuntamente con letras e íconos negros. Con regularidad aparecen con forma de rombo.

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



UNIVERSIDAD DE CUENCA



SEÑALES DE REGLAMENTACIÓN O PROHIBIDAS

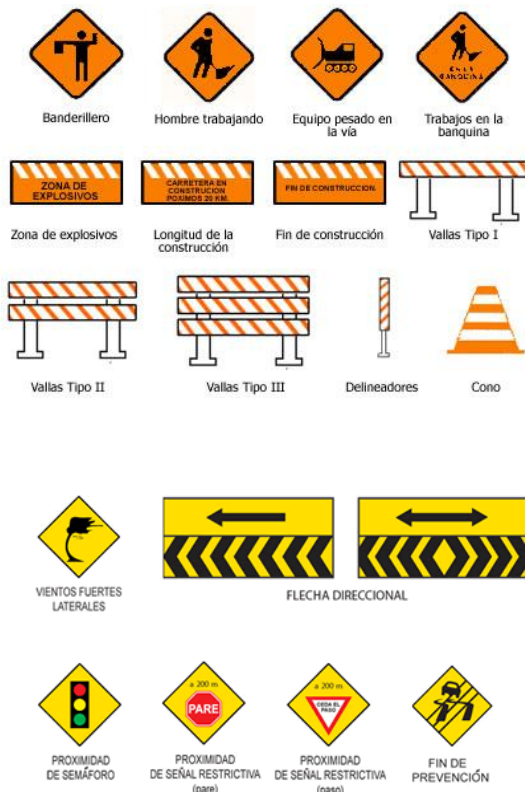
Tienen por objeto indicar a los usuarios de las vías las limitaciones, prohibiciones o restricciones sobre su uso. El no cumplimiento constituye una falta, que se sancionará conforme a las normas del presente código. Su color de fondo es rojo y de letras o ícono de color negro.

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



SEÑALES TRANSITORIAS: Los carteles transitorios son en su mayoría de color anaranjados fosforescentes, indicando así las condiciones para conducir. Generalmente indican que el camino por recorrer del conductor no es tan ideal como de costumbre.



AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



1.3 Planificación y cobertura de la campaña Educación Vial en Cuenca

Para cumplir lo que dispone la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en el Art. 4 sobre “que es obligación del Estado garantizar el derecho de las personas a ser educadas y capacitadas en materia de tránsito y seguridad vial, por lo que se establece la enseñanza obligatoria en todos los establecimientos de educación públicos y privados del país, de temas relacionados con la prevención y seguridad vial, así como tránsito, señalización, uso de las vías públicas, de conformidad con los programas elaborados por la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y el Ministerio de Educación”. El departamento de educación vial del Azuay, se organiza en la inscripción de los colegios para luego iniciar el proceso de capacitación.

Los instructores que serán encargados de capacitar a los estudiantes son miembros de la Policía Nacional, preparados por los jefes de la jerarquía superior en Quito en el Departamento Nacional de Educación Vial. Después de orientar a los 20 instructores que se destina para Cuenca, cuyo número varía según la cantidad de estudiantes, se reúnen con los dirigentes de la ciudad para sociabilizar los conocimientos recibidos y programar los temas que serán impartidos a los alumnos.

Cada instructor tiene a su cargo un grupo de estudiantes de los diferentes colegios de Cuenca, a los cuales se les entrega folletos y un libro esencial con la materia respectiva. Las clases las reciben en un solo recinto educativo, en este caso lo realizan en los predios del colegio Manuela de Garaicoa. Las capacitaciones inician en octubre y se destina cada sábado para impartirlas.

Este programa se enfoca en cuatro etapas a lo largo del año lectivo:

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



Primera etapa

Las primeras clases se destinan a la instrucción formal, es decir, que los brigadistas o instructores que son los policías, les recuerdan los valores y principios del humano ante la sociedad. En esta etapa, el comportamiento es el punto esencial, ya que dicha educación moral la retoman a través de la formación policial.

Segunda etapa

Los temas impartidos en la segunda etapa es la teoría básica de la materia de vialidad y tránsito. En ella se incluye las leyes, sanciones de las infracciones graves y leves, conceptos de las señales de tránsito, el uso correcto de las vías y espacios peatonales.

Tercera etapa

Después de conocer los reglamentos, valores y teoría necesaria sobre la Ley de tránsito, los alumnos salen a multiplicar sus conocimientos en las escuelas, colegios e instituciones que lo requieran, por medio de charlas y materiales didácticos elaborados por ellos.

Cuarta etapa

Esta es la parte donde los estudiantes se distribuyen a los diferentes puntos de la ciudad de Cuenca, con la finalidad de impartir las normas que deben cumplir el peatón y conductor. Cabe recalcar que los jóvenes no dirigen el tránsito como se ha llegado a pensar por el hecho que se encuentran en las calles y que el disgusto se refleja en el comportamiento de los ciudadanos. Por esa razón, los brigadistas indican a los alumnos que la función de ellos es de informar a las personas, cómo deben comportarse en las vías y que normas deben respetar para prevenir accidentes y no causarlos.

La seguridad vial es el ente en el que rodean el cumplimiento de las leyes, y que al respetarlas se obtiene precaución y seguridad al caminar o conducir. Arcelio

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



Hernández Mussio, ¹³ en su libro “Hacia una nueva cultura de seguridad vial”, habla sobre la educación vial que debe conocer el peatón. “La educación debe iniciarse desde edades muy tempranas y debe continuarse en todas las universidades educativas para que haya un cambio”.

“La disputa espacial entre el vehículo automotor y el peatón es la más grave que debe resolver el derecho del tránsito.... El problema está en que un tránsito de vehículos excesivamente funcional puede equivaler a sacrificar el tránsito del peatón”. Según Hernández, el cambio depende de un buen código vehicular y pone como ejemplo el de California, donde ordena a los conductores ceder el paso a los peatones que crucen la calzada en una intersección de vías por un cruce peatonal sin demarcación. Pero estos código que literalmente son los adecuados y proporcionara seguridad vial, sí realmente la cumplieran.

1.4 Análisis de los folletos o contenido de orientación

Para el desarrollo de un mejor funcionamiento en cuanto a los programas de Educación Vial emprendidos en la ciudad de Cuenca, el departamento cuenta con varios programas de capacitación para la ciudadanía, ya que se debe estar al tanto de todas las leyes de tránsito que en nuestro país existe. Es por eso que personeros del departamento han visto conveniente realizar algunos trípticos y volantes informativos para que los mismos sean repartidos y difundidos por parte de los estudiantes de los distintos colegios de la ciudad de Cuenca para la ciudadanía cuencana.

En breves rasgos vamos a dar a conocer la explicación de cada uno de los títulos de los trípticos que complementaron para la entrega de información de las campañas difundidas:

¹³ Hacia una nueva cultura de seguridad vial; capítulo: educación vial del peatón, pág. 6-3

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



· TODO ES MEJOR SI LO HACEMOS JUNTOS

Es el título del boletín donde explica acerca de las normas que se deben seguir cuando salimos de viaje, como debe ser nuestro comportamiento en el momento en el que estamos en la vía así también como en un lugar de distracción.

Las leyes de tránsito que debemos seguir en las vías y las medidas precautelares que debemos tener con el vehículo.

· USO DEL STICKER

En este folleto nos habla acerca del uso correcto que se debe dar a nuestro vehículo, es decir, que el uso exclusivo es para transportar y no para cometer accidentes. El gráfico del sticker es un cinturón de seguridad como una de las leyes que están impuestas por la Dirección Nacional de Tránsito, para que de esta manera se eviten más corazones azules en las vías de nuestra ciudad. Es así que se pretende trabajar con la enseñanza del uso del cinturón de seguridad cada vez que se vaya a dar uso del vehículo y concienciar a las personas de cuán importante y seguro es el uso del cinturón de seguridad.

· POR UNA COMUNIDAD MÁS ORGANIZADA

El título de este artículo se enfoca en cuatro aspectos fundamentales donde se involucra a la comunidad y su manera de organización:

1. **EN EL DOMICILIO:** Su contenido señala que las personas deben aprender a que no se debe dar ninguna información acerca de las personas que viven en casa, que sean parte de la familia, ningún movimiento, ni números telefónicos. Se debe identificar a las personas extrañas que merodeen la vivienda y de manera inmediata dar aviso a la policía. En el caso de que se vaya a abandonar la

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



UNIVERSIDAD DE CUENCA

casa es mejor dejarla encargada con un pariente o familiar de confianza, para no correr ningún riesgo de robo.

2. **EN EL VEHICULO:** Para brindar seguridad al conductor y al vehículo se deben variar las horas de llegada y las rutas que se toman para llegar al destino final, en este caso el domicilio. Es aconsejable la instalación o el uso de puertas a control remoto para la apertura del garaje. También se debe desconfiar de personas que estén cerca de la casa con actitudes que usted crea sospechosas.
3. **EN LA OFICINA:** Precautelar, no dejar a vista los documentos de uso personal como documentos de finanzas, se debe colocar los seguros respectivos de la oficina al momento de salir ya de las horas laborales. También se pueden sugerir límites de ingreso a personas que no tienen nada que ver con la institución al cual usted pertenece, y de manera importante memorizar las características físicas de las personas que se creen sospechosas.
4. **LA ESCOPOLOMINA:** Si alguna persona va a realizar algún depósito o algún retiro de dinero, es mejor ir acompañado ya que esto podría evitar algún percance o algún robo. Se debe mirar alrededor a las personas que son desconocidas que traten de acercarse y evitarlas.

Podemos observar que en los trípticos de las leyes de tránsito se manejan un target dirigido hacia los adultos, jóvenes y niños ya que son enseñanzas esenciales y de gran importancia para que la ciudadanía conozca de manera minuciosa las leyes de tránsito y de esta manera las puedan cumplir a cabalidad.

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



1.5 Análisis del comportamiento ciudadano ante la recepción de información en los programas de Educación Vial de los dos últimos años

Para conocer el comportamiento diario de conductores y peatones de la ciudad hemos realizado una indagación directa con las personas por medio de encuestas. El contenido de las encuestas fueron relacionadas con la actividad diaria que cumplen en sus vehículos, al manejar y caminar.

El número de los encuestados fueron 400 escogidos después de realizar un muestreo de la población seleccionada al azar en el Centro Histórico de la ciudad. La parroquia elegida fue Gil Ramírez Dávalos con 8960 habitantes, dato que nos facilitó el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. Sin embargo de este número nos concretamos con 2000 personas que viven desde la Gran Colombia, Benigno Malo, Padre Aguirre hasta la Sucre. El resultado de 400 personas lo obtuvimos mediante el muestreo aleatorio simple, que se lo aplica a poblaciones pequeñas y al azar.

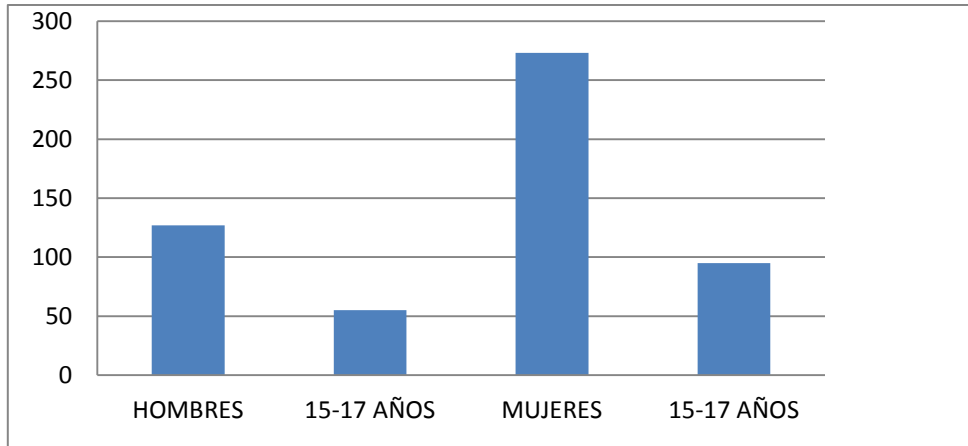
De los 400 seleccionados, 150 personas fueron menores de edad, es decir desde 15 a 17 años, 95 fueron mujeres y 55 hombres. Mientras que el resto comprendían desde los 20 a 35 años de edad. La mayoría de los participantes fueron de sexo femenino, exactamente 273 mujeres y 127 hombres.

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



Población encuestada por género y edad para comprobar si tienen conocimientos sobre las normas de tránsito.



Las 10 preguntas formuladas fueron obtenidas del banco de test de la Comisión de Tránsito del Azuay, las cuales abarcaron conocimientos básicos del peatón y conductor sin necesidad de haber recibido cursos profundos sobre el tema. Sin embargo, 97 personas admitieron que no recibieron materia de educación vial y que desconocen las Leyes de Tránsito.

Tabulación de las respuestas:

Pregunta 1: ¿Las normas a las que están sujetos los peatones, pasajeros y ciclistas que utilizan las vías públicas, están establecidas en...?, 25 personas no eligieron la respuesta correcta.

Pregunta 2: ¿Los peatones, obligatoriamente deben cruzar la calzada por...?, los 400 encuestados respondieron correctamente.

Pregunta 3: ¿En vías con varios carriles unidireccionales, los adelantamientos se los realizará por el carril...?, ocho personas respondieron incorrectamente

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



UNIVERSIDAD DE CUENCA

Pregunta 4: ¿Qué sanción le impondría el agente de tránsito si estaciona su vehículo en una parada de bus...?, 22 ciudadanos no acertaron.

Pregunta 5: ¿Qué luz del semáforo significa prevención, advertencia, cambio de color...?, todos respondieron acertadamente.

Pregunta 6: ¿La parte de la vía pública reservada para el uso exclusivo de los peatones se llama...?, de igual manera respondieron de manera correcta.

Pregunta 7: ¿Las licencias para conducir vehículos automotores deben ser renovadas cada...?, 18 personas respondieron incorrectamente.

Pregunta 8: ¿Mientras conduce, no debería utilizar el teléfono celular porque...?, todos respondieron correctamente.

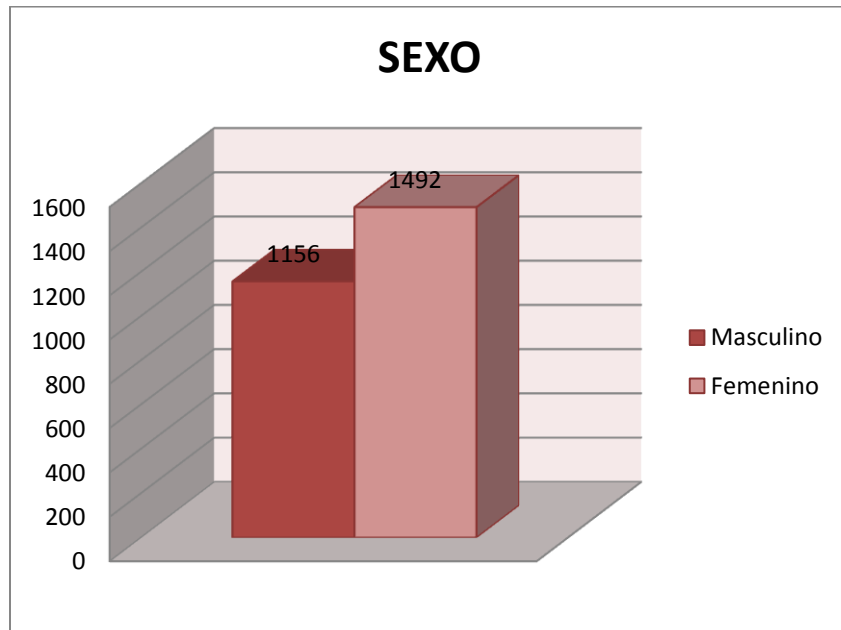
Pregunta 9: ¿Es obligatorio el uso del cinturón de seguridad, cuando conduzco un vehículo...?, todos respondieron correctamente. Pregunta 10: ¿Qué tiempo de vigencia tiene la matrícula de su vehículo? 24 encuestados no acertaron.

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



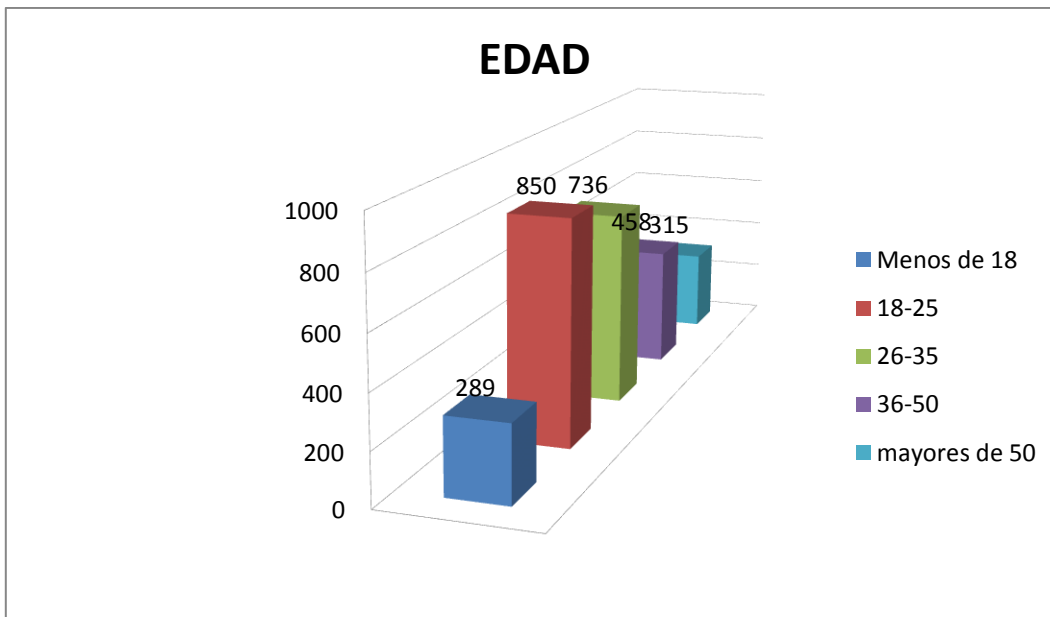
**1.5. a CUADROS ESTADISTICOS DE CONLCUSIONES DE ENCUESTAS
REALIZADAS POR LA JEFATURA DE CONTROL DE TRÁNSITO DEL AZUAY
(2008-2009)**



De esta manera podemos concluir que el sexo femenino en la ciudad de Cuenca es el que comete más infracciones e irrespeta leyes de tránsito por no tener el conocimiento suficiente de educación vial.

AUTORAS:

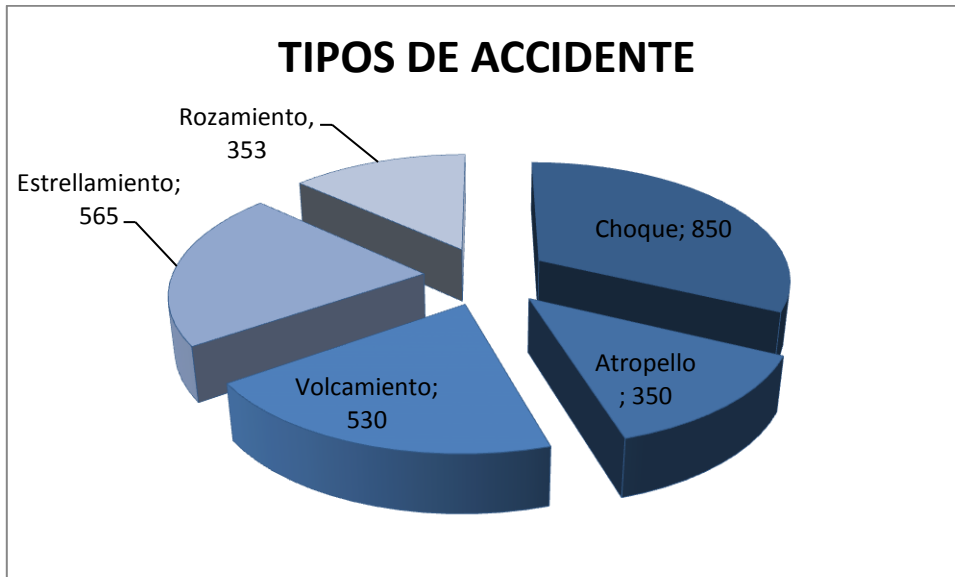
Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



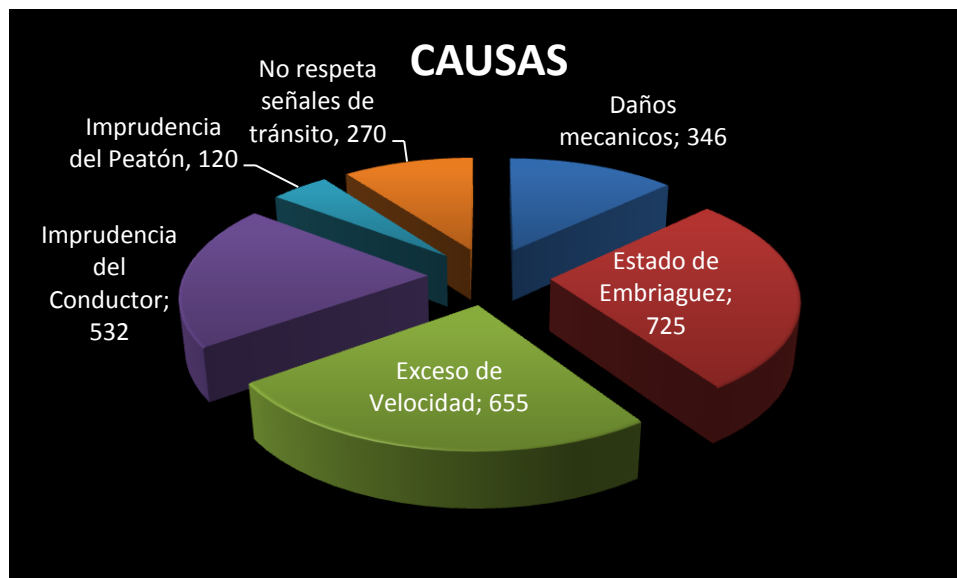
En cuanto al porcentaje de las edades se puede observar que de gran manera al momento de causar o tener un accidente de tránsito son personas que oscilan entre las edades de 18 y 25 años, siguiéndoles en segundo lugar personas entre 26 y 35 años, continúan los de 36 y 50 años, los de mayores de 50 años y menores de 18 años.

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



Los tipos de accidentes como observamos en la gráfica se da en gran mayoría por ocasionarse choques con un porcentaje de 850, por estrellamiento 565, por volcamiento 530, por atropello 350 y por rozamiento 353.



Las causales para que ocurran los accidentes de tránsito según las encuestas realizadas las personas que se encuentran en estado de embriaguez encabezan

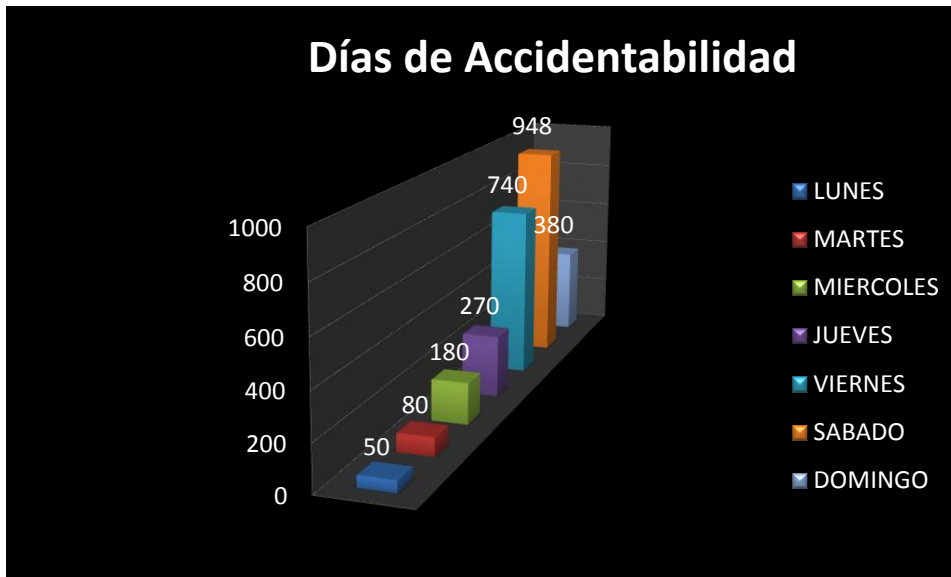
AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



UNIVERSIDAD DE CUENCA

la lista de causas en la accidentabilidad en la ciudad de Cuenca con un porcentaje de 725 causas de accidentes, continúan, por exceso de velocidad 655, por imprudencia del conductor 532, daños mecánicos 346, y por irrespetar las leyes de tránsito 270 causas.



Los días en que se ocasionan más accidentes de tránsito en la ciudad de Cuenca son los sábados con un porcentaje de 948 accidentes, continúan los viernes con 740, 380 los domingos, 270 los jueves, 180 los miércoles, 80 los martes y los días lunes un porcentaje de 50 accidentes.

CONCLUSIONES DE LAS ENCUESTAS

Con la ayuda de las encuestas realizadas y con la demostración en los cuadros estadísticos podemos concluir que los habitantes de la ciudad de Cuenca no tienen aún un total conocimiento sobre la Ley de Tránsito por lo que irrespetan sus normas y se lo verifica al encontrar vehículos chocados en las calzadas, incluso hasta pérdidas humanas.

Tenemos que acotar que coincidimos con el Director del Departamento de Educación Vial del Azuay, Milton Bedoya, de que no se puede hacer un seguimiento cabal de las captaciones de los ciudadanos a través de los

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



programas, porque desde hace tres años se retoma el programa con los estudiantes de los terceros cursos dándose cambios anuales en la forma de difundir la información. Sin embargo, la dedicación de aproximadamente 2000 estudiantes ha sido aceptada por los usuarios de las vías públicas, aunque existen personas que al percibir unos consejos sienten molestias e incomodidad, porque están acostumbrados a interpretar las normas de tránsito a su conveniencia.

Contravenciones:

Para comprender a que se llama contravenciones y cuales son su clasificación, presentaremos a continuación una interpretación de cada una de ellas entregadas por la Comisión de Tránsito del Azuay.

Concepto de contravención:

Es una falta o infracción a las normas de tránsito que no son de gravedad, por lo que se limita a una sanción menos rígida que un delito.

Las contravenciones se clasifican en leves, graves y muy graves y dentro de cada una de ellas se clasifican en otras categorías que contemplan una sanción diferente.

Contravenciones leves:

Las leves abarcan las de primera clase, donde se sanciona con la reducción de 1.5 de la licencia de conducir y una multa de 5% de la remuneración básica unificada por arrojar desechos a la vía pública, no utilizar cinturón de seguridad, por no caminar por las aceras, no tener placas en su vehículo, por permitir exceso de pasajeros, etc.

Las de segunda clase son multadas con tres puntos menos en la licencia y el pago del 10% de remuneración básica. Las contravenciones son conducir con luces apagadas, estacionar en lugares prohibidos, invasión de vías, conducir sin portar licencia, usar el teléfono mientras conduce, competencia deportiva, vidrios polarizados, etc.

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



Las de tercera clase son multadas con 4.5 puntos menos en la licencia y el pago del 15% de remuneración básica y 20 horas de trabajo comunitario. Las contravenciones son conducir en sentido contrario, recoger pasajeros en lugares prohibidos, llevar en brazos a personas o animales, conducir sin luces, no utilizar el casco de seguridad, exceso de pasajeros en motocicleta, etc.

Contravenciones graves:

De igual manera son de primera, segunda y tercera clase con contravenciones similares a las leves, con la única diferencia de que las sanciones de primera clase son de seis puntos menos a la licencia y una multa del 30% de remuneración básica. La de segunda es de 7.5 puntos menos con una multa del 40% de remuneración básica y la tercera clase es de nueve puntos menos por causar daños en la vía pública y con una multa del 50% de remuneración básica.

Contravenciones muy graves:

Son todos los tipos de accidentes de tránsito que cause el conductor por estar en estado de embriaguez. En este se resta 10 puntos de la licencia más la multa de una remuneración básica del salario unificado con tres días de prisión. En caso de que exista una víctima mortal, las autoridades competentes investigarán la culpabilidad y la sanción que se merezca.

Con estos datos, el resultado de las respuestas de las encuestas realizadas por nosotras, se podría interpretar que aún existe desconocimiento de las leyes de tránsito, así como también desinterés por conocerlas.

Los conductores que causan de accidentes tienen licencias desde la categoría A hasta la E y aun así cometen infracciones, por lo que se presume que las capacitaciones no satisfacen en su totalidad.

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



UNIVERSIDAD DE CUENCA

CAPITULO 2

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



PROCESO DE LA COMUNICACIÓN DEL PROGRAMA DE EDUCACIÓN VIAL

2.1 La Comunicación en el tránsito

El estudio de la comunicación se lo ha tomado desde la escuela y la hemos profundizado en los estudios superiores, por lo que la conceptualizamos como la acción de decir algo a alguien.

Sin embargo, este concepto simple es retomado por Manuel Martín Serrano, autor español de libros enfatizados en la comunicación.¹⁴ Para Serrano la comunicación es un medio para asegurar la supervivencia de las especies, por tanto, es un mecanismo de control sobre el medio y a la vez un mecanismo de adaptación, un modo de referirse al mundo. En otras palabras, es la participación de actores que por medio de instrumentos expresan o modifican la materia o información. A esto, lo define como una comunicación humana.

Así como las personas se pueden comunicar de manera directa entre dos o más individuos, o por medio de varios objetos, en el tránsito también existe comunicación y es de gran importancia que se la difunda a los estudiantes de educación vial para su desenvolvimiento en las vías.

Los agentes encargados de dirigir el sistema vehicular se comunican con los conductores de maneras diferentes, pero que son captadas por la ciudadanía que obtuvieron una capacitación adecuada de educación vial, ya sea en los colegios o escuelas de conducción.

A continuación les presentaremos las variadas formas que utilizan la policía de tránsito para comunicarse con las personas y que muchos hemos observado y actuado por impulso pero desconocemos sus significados.

¹⁴ Martín Serrano, Manuel; Teoría de la Comunicación, Ed. Paidós; Barcelona; pp. 129-136. Conferencia ¿Para qué sirve estudiar teoría de la comunicación?

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



Juan Benavides, Jefe de Operativo de Transito de la Comisión de Tránsito del Azuay, nos explicó detalladamente los tipos de comunicación que utilizan la policía para regular el desplazamiento vehicular.

I Comunicación Manual

Entendemos a la comunicación manual como la utilización de las manos para expresar algo sin necesidad de hablar. Cada movimiento comunica algo diferente que en la materia del tránsito comunica órdenes.

El agente policial respectivamente uniformado permanece en la mitad o los extremos de las calles para dirigir al tránsito vehicular y brindar seguridad al peatón. En este tipo de comunicación sus instrumentos son sus manos para indicar lo siguiente:

- a) PARE: Para ordenar a los vehículos a detenerse y para que los automotores de la otra intersección circulen, el policía se coloca frente a los autos en el mismo sentido extendiendo la mano abierta y de manera horizontal. El agente realizará esta acción a pesar de que exista semáforos o un disco pare en el lugar, ya que los ciudadanos deben acatarse a la disposición del uniformado.

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



- b) **DETENCIÓN Y SANCIÓN:** El policía para solicitar al conductor que salga de la circulación vehicular y que se coloque a la derecha de la vía, después de haber detectado alguna infracción realiza lo siguiente: En primer lugar le indica con sus manos que deberá detenerse como lo señalado en el punto anterior, para enseguida estirar su brazo a lado derecho, indicando el lugar donde deberá estacionarse para ser sancionado y evitar congestión en la vía.

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



- c) JALAR EL TRÁNSITO: Para que el tránsito circule normalmente después de realizar algún operativo o detenerlos para que otros entrenen movimiento, el agente levanta su brazo y con la mano abierta comienza a aventar el aire de derecha a izquierda. Este movimiento indica que el conductor deberá poner en marcha su vehículo.



Los conductores también utilizan formas para comunicarse entre sí al momento de realizar algún movimiento con su vehículo. Esas señales permiten que el otro

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



UNIVERSIDAD DE CUENCA

conductor esté atento de lo que sucederá y así evitar accidentes en caso de que las luces direccionales no funcionen.

- d) GIRAR A LA IZQUIERDA: El conductor que desea salir de su estacionamiento o adelantarse por el otro carril debe sacar el brazo izquierdo y estirarlo hacia abajo. Con esa señal los otros conductores reducirán la marcha hasta que el interesado logre su objetivo.



- e) GIRAR A LA DERECHA: El conductor que desee pasar al carril derecho para reducir la velocidad, debe sacar el brazo izquierdo levantando el antebrazo a 90° del hombro.

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



- f) ESTACIONAR: El conductor que desee estacionar su vehículo y que ya se encuentre en el carril derecho, deberá sacar el brazo izquierdo y estirarlo completamente hacia arriba para indicar que ya no circulará.



AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



II Comunicación Acústica

Esta comunicación se relaciona al sonido y dentro de ella se encuentran los de pito y sirenas. En algunas ocasiones, la comunicación acústica se complementa con la manual en caso de que exista una mayor congestión vehicular y que se requiera que a más de observar, los conductores y peatones deban escuchar.

- a) PITO-SEGUIR: El policía indica a los vehículos que deben continuar su marcha con solo soplar su pito, efectuando un sonido corto y uno largo.



- b) PITO-PARE: El policía indica a los vehículos que deben parar su marcha con solo soplar su pito, efectuando un sonido largo.



AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



UNIVERSIDAD DE CUENCA

- c) PITO-SALUDO: Cuando una autoridad o policía de rango superior pasa frente a un agente de tránsito, este efectuará con su pito dos sonidos cortos y uno largo, lo cual significa que cumple con el saludo sin dejar el lugar de trabajo.
- d) SIRENA: El sonido de las sirenas se las utilizan para tener privilegio en las calles y circular rápidamente en casos de emergencia. Además, se las instalan en los vehículos donde se trasladan autoridades ejecutivas como al presidente del país.



III Comunicación Luminosa

Otra forma de comunicarse en las vías es por medio de los objetos luminosos, que también indican órdenes. Entre ellas están, las balizas, semáforos y toletes que cumplen la función de agentes de tránsito y que son respetadas por los ciudadanos.

- a) BALIZA: La baliza son las luces colocadas sobre los patrulleros o vehículos oficiales que comunican que existe alguna emergencia y sirve también para ahuyentar o disuadir al delincuente.

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



- b) SEMÁFOROS: Son dispositivos o señales de tránsito que cumple la función de dirigir el tráfico vehicular. Sus colores varían en cierto tiempo y comunican lo siguiente: El rojo indica que el vehículo debe detenerse y permitir el paso a otros; El amarillo señala prevención y que debe reducir la velocidad; El verde comunica que la circulación no debe parar.



- c) TOLETE LUMINOSO: El tolete es de color rojo y es usado por la policía para los operativos nocturnos. El conductor debe parar el vehículo cuando observe que el agente de tránsito alce y baje el tolete de manera continua.

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



Según Benavides, la comunicación más usada por los policías de tránsito desde siempre es la manual y la acústica referente al pito. Estas señales también son impartidas a los ciudadanos a través del módulo teórico del Sindicato de Choferes del Azuay, para la obtención de la licencia profesional.

La finalidad de impartir dichos conocimientos de tránsito es para proteger la integridad de las personas y sus bienes, conferir seguridad en el tránsito peatonal y vehicular. Es por ello que los agentes de tránsito reciben orientación sobre señalización vial para regular el desplazamiento vehicular como lo ordena la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en sus artículos 185-186-198.

2.2 La comunicación utilizada para la difusión de mensajes a los estudiantes

Como hemos podido observar en el capítulo anterior de nuestra tesis, existen varios tipos de comunicación que se puede usar entre los agentes de tránsito y los conductores como: la comunicación manual, la acústica y la luminosa.

Ahora bien, tomaremos en cuenta la manera de comunicarse entre los capacitadores del departamento de Educación Vial y sus instruidos, la forma de impartir sus conocimientos a los 2700 estudiantes de la ciudad de Cuenca que representan a los 24 colegios inscritos para ser capacitados en leyes de Tránsito, ya que es de conocimiento que los cursos de Educación Vial se los imparte a nivel nacional.

Según declaraciones del Cabo Primero Víctor Chuquitarco, al momento de empezar con las charlas de capacitación las desarrollan en tres fases:

- La Presentación
- El Conocimiento de las Leyes de Tránsito, y
- Las Enseñanzas (como en una escuela)

El trabajo es hacer que el alumno se incentive a venir a las clases de educación vial y que sea una ayuda para la policía nacional. En el desarrollo del curso de

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



capacitación se les enseña a como respetar las leyes de tránsito, las señales y demás ordenanzas expuestas por el Departamento de Educación Vial, es un proceso que se realiza con los estudiantes.

La manera más eficaz para compartir los conocimientos es interactuando con el alumno, se les da clases donde se les enseña a formar, a marchar, y después de eso viene las clases con el módulo de educación vial, donde se encuentra lo básico: definición de lo que es un paso cebra, ayudar a la ciudadanía, etc.

Luego de ese proceso de formación, ellos hacen un trabajo de campo, porque la policía no se abastece, y se presta a trabajar con los alumnos en las partes de mayor incidencia de tránsito, y trabajar también en las escuelas rurales. Es en este momento en donde se aplica una labor comunitaria.

2.2. a Comunicación Directa y Grupal en el Programa de Educación Vial

De acuerdo a la experiencia de los instructores a cargo del mayor número de estudiantes, que va de 50 a 200 jóvenes, señalan que la comunicación dentro del programa entre alumnos y capacitadores es directa y grupal.

La comunicación que se establece en cada grupo o pelotón es como las clases de colegio, en la que se expone los temas, se lo desarrollan, se hacen tareas, hay preguntas y respuestas. Es por esa razón que los instructores definen que su comunicación es directa, sin que intervenga ningún objeto que agudice la enseñanza, es decir cara a cara y de manera grupal, porque se transmite información a un conjunto de personas que buscan cumplir ciertas metas.

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



Para entender de una manera más concreta señalaremos lo que Martín Serrano define como comunicación directa y grupal.¹⁵ La comunicación directa es la interacción entre los individuos de manera física y en la que pueden utilizarse los cinco sentidos con retroalimentación inmediata. Además, la comunicación puede ser verbal y no verbal.

*La comunicación grupal es la que tiene lugar entre dos o más personas que conforman un cierto círculo de sociedad que se involucra en un solo tema de interés masivo.

Para el Cabo primero Carlos Mendoza, instructor de otro de los pelotones de educación vial, la comunicación que usan y la más necesaria es una comunicación directa, porque se trabaja personalmente con ellos, y luego ellos se comunican con los niños de las escuelas donde exponen sus conocimientos sobre la ley de tránsito y contravenciones, dando paso de esta manera a dirigirse a los ciudadanos en las calles en el mes de abril, donde realizarán campañas preventivas, como por ejemplo el que no deben conducir con el celular en la mano, respetar el paso cebra, indicarles las sanciones, etc.

Los policías para llegar a impartir sus charlas a los alumnos han sido capacitados de una manera adecuada. “Hemos aprendido relaciones humanas, derechos humanos y tipos de enseñanza como los maestros para enseñar a los niños de escuela”, indicó Carlos Mendoza.

Lamentablemente en el desarrollo de la capacitación de Educación vial se puede observar que tienen algunas deficiencias y necesidades como la falta de infraestructura.

Deficiencias del programa: Cada policía tiene que trabajar con su propia computadora, sus propios materiales. Para Víctor Chuquitarco existe un

¹⁵ Martín Serrano, Manuel; Teoría de la Comunicación; Ed. Paidós; Barcelona 1984, pg. 302

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



presupuesto anual para el desarrollo de las capacitaciones, pero son los directivos quienes canalizan mal el presupuesto. Los alumnos no cuentan con aulas permanentes, por lo que las clases las reciben en los patios de la institución Manuela Garaicoa de Calderón. En cuestión a la falta de instrumentos e infraestructura se debe a que no hay interés de auto gestionar las necesidades para brindar comodidad y calidad de aprendizaje a los alumnos.

2.3 Estrategias utilizadas para impartir la teoría sobre Educación Vial

Después de realizar algunas clases de integración entre los jóvenes de diferentes colegios, cada instructor encargado de un cierto número de estudiantes que sobrepasa los 40, empiezan la labor de comunicar lo que deben conocer sobre el programa de Educación Vial y su teoría.

Es por ello que, los capacitadores utilizan varias estrategias o metodologías para sus clases, y que según ellos, los materiales que requieren han sido obtenidos por su propia cuenta.

Carlos Mendoza, instructor de más de 200 alumnos, señala algunas de las estrategias que pone en práctica para impartir conocimientos:

- 1) **Enseñanza verbal**: Es la primera estrategia utilizada por los policías durante los seis meses de clase teórica. Para enseñar mediante el diálogo, los instructores se capacitan dentro y fuera del país con recursos propios o de la institución, ya que requiere preparación pedagógica para llegar a los alumnos por medio de las palabras.

Es necesario recalcar que la enseñanza verbal debe ser reforzada por instrumentos educativos, para que las clases no se tornen aburridas y los alumnos presten atención toda la mañana. Estos instrumentos son trípticos, folletos y videos.

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



- a) Trípticos o folletos: Son materiales de apoyo para reforzar la materia o el tema del que se encuentra en estudio. Estos trípticos contienen información reducida sobre las contravenciones a Ley de Tránsito y se complementa con gráficos para llamar la atención del alumno.
 - b) Videos educativos: En las clases se presentan algunos videos sobre el comportamiento del peatón y conductor, sobre las señales de tránsito, se enfatiza las contravenciones y sanciones y se les muestra las consecuencias de irrespetar lo aprendido. Todos los videos son educativos por lo que no presentan ningún tipo de violencia.
- 2) **Capacitación en maquetas:** Los estudiantes o nuevos brigadistas también aprenden a través de la realización de maquetas, que representan la teoría de los folletos. Los materiales que utilizan son varios como la madera, cartón, papel y otros. Las maquetas son miniaturas de las señales de tránsito que son entregadas a las escuelas rurales para continuar con la educación vial.
- 3) **Charlas a jardines:** Los conocimientos adquiridos por los alumnos de la secundaria se trasladan a los jardines de la ciudad. Ahora son los jóvenes quienes deben comunicar y enseñar a los niños el cómo comportarse en las vías. Un pequeño grupo de estudiantes se preparan para colocarse frente a los más pequeños de las escuelas y por medio de dinámicas, juegos y materiales realizados por ellos, deberán lograr que los niños conozcan los peligros existentes en las calles.

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



2.3.a Conclusiones de las metodologías utilizadas en programas anteriores

De acuerdo a las versiones de Carlos Mendoza, las metodologías precedentes, utilizadas en los años anteriores han dado buenos resultados, lo cual lo demuestra la gran aceptación de este año por parte de los colegios al escoger el programa de Educación Vial para la formación de sus alumnos. Es decir, que en el 2009 hubo 1700 estudiantes con 10 instructores, mientras que en el 2010, se inscribieron más de 2000 alumnos y existen 40 instructores.

Además, Mendoza mencionó que en las estadísticas, la causa principal de accidentes es la embriagues e irrespeto a las señales de tránsito. Sin embargo, los ciudadanos aceptan las indicaciones de los alumnos cuando se encuentran en las calles para realizar la campaña de prevención.

Mientras que Víctor Chuquitarco instructor del programa, comentó que en los años anteriores, los resultados no han sido muy favorables para capacitadores y capacitados. Esto se debe a la falta de interés por parte de las autoridades encargadas del programa, ya que carecen de materiales e infraestructura, como lo ya explicado en el punto anterior.

Según Chuquitarco, habrá buenos resultados cuando se trabaje con todo lo necesario, cuando los jóvenes tengan todo el apoyo del personal de la policía al momento de indicar sanciones y sugerir el respeto a las leyes de tránsito a los ciudadanos en las calles, y todo ese proceso se representará en la disminución de accidentes de tránsito.

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



UNIVERSIDAD DE CUENCA

CAPITULO 3

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



EVALUACIÓN DEL PROGRAMA DE EDUCACIÓN VIAL

3.1 Contextualización de teorías sobre métodos investigativos usados para la evaluación del Programa de Educación Vial

Para llevar a cabo el trabajo de selección de estudiantes por medio de muestreo y búsqueda de las variables necesarias para determinar la investigación de campo, se ha visto pertinente indagar en la metodología cuantitativa y cualitativa cuya teoría presentaremos a continuación para un mejor entendimiento de las actividades realizadas.

En el trabajo de campo es necesaria la utilización de metodologías de investigación para que los resultados sean verídicos y exactos. El estudio realizado en este capítulo fue abarcado dentro de los métodos cualitativos y cuantitativos.

Método Cuantitativo

¹⁶El método cuantitativo determina la realidad desde el punto de vista estadístico o matemático y cuyos resultados permite la inferencia a todo el universo, porque las respuestas a las preguntas son más generales. Lo cuantitativo deduce un tema de interés público, es decir, de un problema general extrae información para la conclusión para llegar a lo particular.

Este método se clasifica en descriptiva, explicativa y predictiva. La descriptiva expone las características del fenómeno estudiado. La explicativa señala y analiza tanto razones como causas que hacen al fenómeno. La predicativa proporciona pautas de cómo se desarrollará el fenómeno en el futuro.

En el estudio e investigación de fenómenos sociales, se define por método cuantitativo al procedimiento utilizado para explicar eventos a través de una gran cantidad de datos.

¹⁶ Folleto de Métodos Cualitativos; documentos bajados de Internet, por Humberto Balarezo de la Universidad del Azuay: pág. 105-112-113

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



¹⁷Lo que pretende la investigación cuantitativa es determinar y explicar las causas de un problema, por medio de la recolección de grandes cantidades de datos que permitan fundamentar una hipótesis.

En conclusión, el método cuantitativo busca acercar, a través de la recolección, estudio y análisis de grandes cantidades de datos mediante técnicas y tecnología estadística como la muestra que puede ser elegida al azar o a través del criterio del investigador.

Las técnica que utilizamos en nuestro estudio, es la descriptiva y explicativa, porque de los datos obtenidos, lo analizamos indagando a las partes involucradas, buscamos diferencias y explicamos las causas que llevan a su proceder.

Método Cualitativo

¹⁸La investigación cualitativa se realiza sobre elementos como la palabra hablada o escrita y la conducta directamente observable, codificando los datos obtenidos e interpretándolos. Los resultados usualmente no se pueden inferir a toda la población, es decir induce respuestas más detalladas al problema general.

La técnica inductiva que trabaja directamente con este tipo de metodología, ayuda a la definición de la hipótesis. El método cualitativo se clasifica en indagatoria, interpretativa y particularizante.

La indagatoria estudia sobre el fenómeno hasta sus elementos mínimos. La interpretativa describe y comprende un objeto en su totalidad o sus aspectos concretos. La particularizante determina que los resultados no se pueden inferir a un universo. Los investigadores cualitativos hacen registros narrativos de los fenómenos que son estudiados mediante técnicas como la observación participante y las entrevistas no estructuradas.

¹⁷ Fuente mundial de críticas y reseñas; es.shvoong.com

¹⁸ Texto; Métodos y Técnicas de Investigación Social; Iván F. Rodrigo Mendizábal: pág. 112-113-114

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



La investigación cualitativa trata de identificar la naturaleza profunda de las realidades, su sistema de relaciones, su estructura dinámica; mientras que la investigación cuantitativa trata de determinar la fuerza de asociación o correlación entre variables, la generalización y objetivación de los resultados a través de una muestra para hacer inferencia a una población de la cual toda muestra procede.

Nuestra investigación también se basó en el método cualitativo y se utilizó las técnicas indagatoria e interpretativa, porque realizamos encuestas, análisis de contenido, observación, entrevistas, grupos focales, estudios de caso y análisis de discurso.

Técnica de Muestreo

¹⁹El muestreo es una herramienta de la investigación científica. Su función básica es determinar que parte de una realidad en estudio (población o universo) debe examinarse con la finalidad de hacer inferencias sobre dicha población. El error que se comete debido al hecho de que se obtienen conclusiones sobre cierta realidad a partir de la observación de sólo una parte de ella, se denomina error de muestreo. Obtener una muestra adecuada significa lograr una versión simplificada de la población, que reproduzca de algún modo sus rasgos básicos.

Muestra: En todas las ocasiones en que no es posible o conveniente realizar un censo, lo que hacemos es trabajar con una muestra, entendiendo por tal una parte representativa de la población. Para que una muestra sea representativa, y por lo tanto útil, debe de reflejar las similitudes y diferencias encontradas en la población, ejemplificar las características de la misma.

¹⁹ www.mitecnologia.com

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



El muestreo se clasifica en dos grandes grupos como lo son métodos de muestreo probabilísticos y métodos de muestreo no probabilísticos.

Muestreo No Probabilístico: Los elementos de la muestra son seleccionados por procedimientos al azar o con probabilidades de selección. Por lo tanto es imposible determinar el grado de representatividad de la muestra.

Muestreo Probabilístico, Aleatorio: Los elementos de la muestra son seleccionados siguiendo un procedimiento que brinden a cada uno de los elementos de la población una probabilidad conocida de ser incluidos en la muestra. El muestreo aleatorio se divide en simple aleatorio, estratificado, sistemático, por conglomerados y por áreas.

Variables

²⁰ La variable se aplica a un grupo de personas u objetos, los cuales pueden adquirir diversos valores respecto a la variable. Como por ejemplo: el sexo, el atractivo físico, el aprendizaje de conceptos, la religión, la agresividad verbal. Las variables adquieren valor para la investigación científica cuando pueden ser relacionadas con otras (formar parte de una hipótesis o una teoría). En este caso se les denomina constructos o construcciones hipotéticas.

Los términos variables de la hipótesis deben ser comprensibles, precisas y concretas posible. Los términos vagos o confusos no tienen cabida en la hipótesis. La relación entre variables propuestas por una hipótesis debe ser clara y lógica.

La hipótesis son aquellas que indican lo que estamos buscando o tratando de probar y pueden definirse como explicaciones tentativas del fenómeno investigado formuladas a manera de proposiciones. También se dice que las hipótesis no

²⁰ Metodología de la Investigación; Roberto Hernández Sampieri, Carlos Fernández Collado y Pilar Baptista Lucio. Pág. 74-75-76-77

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



necesariamente son verdaderas, pueden o no serlo, pueden o no comprobarse con hechos.

Las hipótesis deben referirse a una situación social real. Solo puede someterse a una prueba en un universo y contexto bien definido. En ocasiones en la hipótesis se hace explícita la realidad, y otras veces la realidad se define a través de explicaciones que acompañan a la hipótesis.

3.2 Análisis del trabajo estudiantil por medio de grupos focales

Para desarrollar este punto se solicitó a cinco representantes o alumnos de cada grupo para conformar la unión de 50 jóvenes. Con ellos iniciamos los grupos focales que determinaron el proceso de comunicación dentro del programa de Educación Vial.

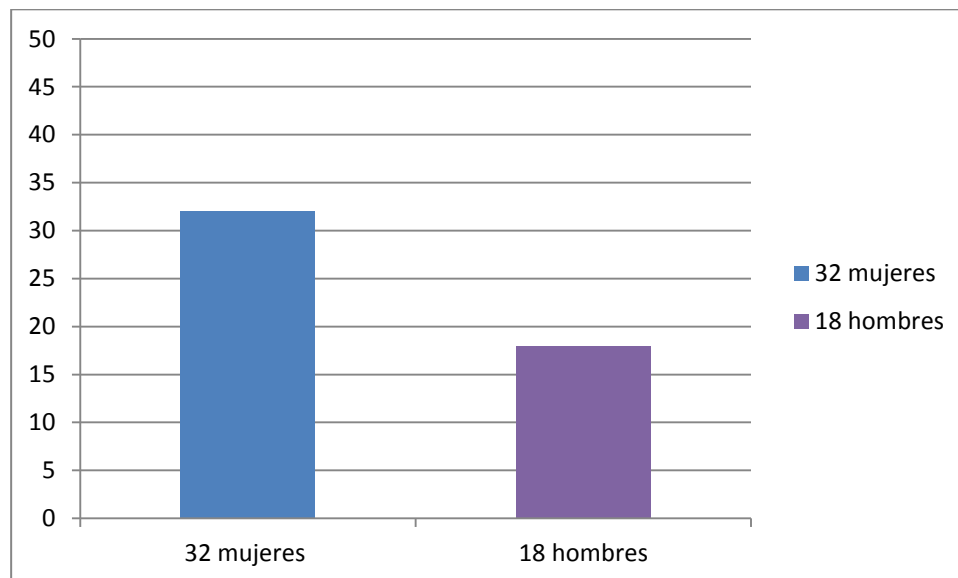
A continuación expondremos los dos trabajos realizados con estos grupos que los conformaban estudiantes de 16, 17 y 18 años.

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



Participantes de los Grupos Focales



TRABAJO I: En la primera reunión, nos enfocamos en tres temas para trabajar durante los 45 minutos de clases: Recolección de conocimientos sobre la Ley de Tránsito antes y después de ingresar al programa de Educación Vial; Análisis de la comunicación entre alumnos e instructores; Comentarios sobre la capacitación de los temas expuestos en clases.

- a) **Recolección de conocimientos sobre la Ley de Tránsito antes y después de ingresar al programa de Educación Vial:** Los jóvenes comentaron que desde sus respectivas escuelas y hogares aprendieron a que se debe respetar las luces del semáforo, las paradas de buses y pasos cebra, pero son conscientes de que en muchos casos no lo cumplen a cabalidad.

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



Después de tener más de tres clases desde que iniciaron el programa, los estudiantes presentaron una lista de lo que aprenden durante toda la mañana:

- 1) Actividad física (flexiones, abdominales, marcha)
- 2) Actividad disciplinaria (Alineaciones, giros, posturas de órdenes)
- 3) Defensa personal
- 4) Jerarquías o rangos policiales
- 5) Señales de tránsito
- 6) Infracciones de primer y segundo grado

Cabe recalcar que no todos los pelotones (En el ámbito militar es una pequeña unidad. En el programa de Educación Vial se lo usa para nombrar a los grupos de estudiantes.) tienen el mismo grado de conocimientos, unos grupos tienen instrucciones más avanzadas, mientras que otros repiten las clases anteriores porque no cuentan con un mismo instructor cada sábado.

En este tema, algunos estudiantes se mostraron confusos al comparar sus conocimientos con los de sus compañeros. David Cumbe, 17 años, comentó que al iniciar la clase, su instructor demora media hora en tomar lista y otra media hora para formarlos. Según el alumno, cada clase se repite las mismas actividades de la anterior y lo único que han aprendido todo este tiempo es a formarse, dar giros y a cantar y que esto se debe a que cada sábado llega un policía diferente y no preparan clases teóricas.

Karen Tenezaca, 16 años, coadyuva el comentario de su compañero, indicando que en su pelotón tienen el mismo instructor y eso favorece las clases. Cada sábado repasan datos importantes pero siempre llega preparado para indicar

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



nuevas tareas. Los jóvenes indican que no tienen aún el folleto de teoría pero ya conocen algunos temas de la Ley de Tránsito.

b) **Análisis de la comunicación entre alumnos e instructores:** La participación de los estudiantes fue activa y lo demostraron mediante un comentario:

El policía o instructor utiliza toda su fuerza de voz para que aproximadamente 200 alumnos puedan escucharlo. Las primeras filas son las afortunadas al escuchar sin interrupción todo lo que explica, mientras que las subsiguientes, por el hecho de que se encuentran alejados del instructor, realizan otras actividades y no ponen atención.

Después de dar alguna indicación de disciplina, el instructor camina de un lado para el otro ubicando a los jóvenes que no permanecen adecuadamente en la fila. Al explicar sobre las funciones y obligaciones del conductor o peatón, lo hacen de manera rápida con tonos de voz altos y bajos, por lo que se complica el entendimiento.

Para descansar la hora y media de escuchar la clase, el policía les hace realizar movimientos o ejercicios corporales y luego viene un receso de 15 minutos para enseguida volver a estar de pie.

La comunicación es esencialmente oral, pero también lo hacen por el lenguaje no verbal, utilizando la mímica. Existe algunas interferencias que hacen que los alumnos no capten la información. Una de ellas es el ruido ambiental porque no tienen aula, ni siquiera un megáfono para que todos escuchen, no tienen pizarra ni cuadernos para tomar apuntes.

Las deficiencias de materiales y la falta de preparación anticipada de clases hacen que la comunicación no sea clara, por lo que los alumnos la comparan con una “clase de una materia no deseada en su colegio”.

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



- c) **Comentarios con relación a la captación de los temas expuestos en clases:** Casi similar al punto anterior, cada grupo exponía los comentarios de sus integrantes con un poco de recelo de que sea conocido por los instructores y tomados de manera negativa.

Los cinco grupos focales conformados por 10 estudiantes concordaron y compartieron los mismos comentarios de cada uno, los cuales los hemos resumido en tres puntos:

- 1) Las clases inician de manera activa y participativa al momento de hacer los ejercicios. Todos los alumnos, hombres y mujeres cumplen con las actividades físicas sin inconvenientes. Esto demuestra que la clase al principio es captada y cumplida por todos.

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



UNIVERSIDAD DE CUENCA

- 2) Después del receso, los jóvenes regresan con menos ánimo y la participación en clase es pasiva. Los instructores hablan menos, la clase se torna lenta y sin dinámica. Pocos alumnos opinan, responden preguntas, por lo que deciden realizar más ejercicios.
- 3) Las clases no son difíciles ni complicadas de entender, pero no existe una actividad adecuada para que toda la mañana los alumnos se mantengan interesados. En todo el tiempo en que lleva el programa de Educación Vial, han realizado una clase general con infocus y expositores sobre las ventajas del SOAT (Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito; es un seguro que cubre los gastos de las víctimas.). En dicha clase todo el personal se instaló en el coliseo del colegio “Manuela Garaicoa” y un gran porcentaje de alumnos se dedicó a otra actividad ya que la pantalla se encontraba en una sola dirección.

TRABAJO II: En el segundo encuentro se trabajó con 50 alumnos, de los cuales algunos se repetían de la reunión anterior. Los temas a tratarse fueron: Debate sobre el género (masculino o femenino) que cometen más infracciones de tránsito. Recomendaciones y posibles soluciones propuestas por los estudiantes.

- a) **Cuál de los géneros cometen más infracciones de tránsito**: Los estudiantes analizaron varias situaciones negativas de varones y mujeres para luego dar una conclusión.

Varones: Tanto varones como mujeres de los diferentes grupos focales resumieron que los de sexo masculino por naturaleza actúan por instinto, eso lleva a que no tienen paciencia ante una larga fila por una luz roja y cuando conducen aceleran más, antes de frenar.

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán

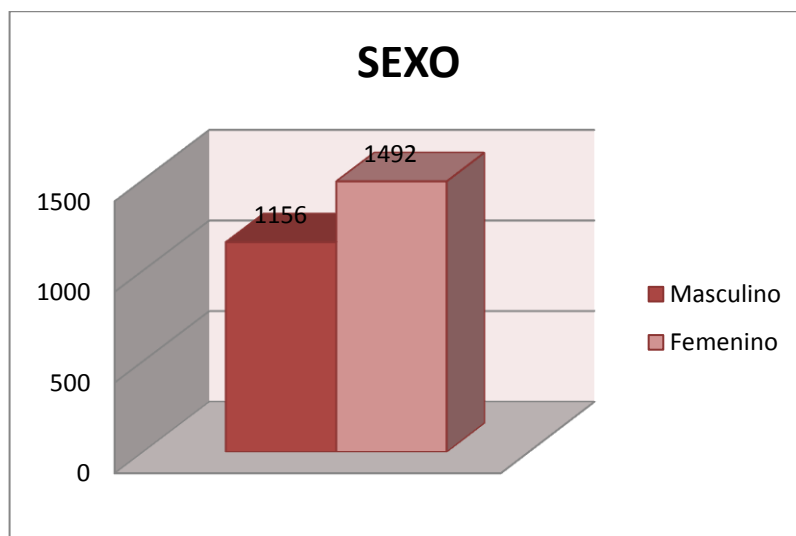


Las competencias de carreras son su mejor actividad, ya que no miden los peligros en las vías por imponer su adrenalina. Otra de las causas a que cometan accidentes es el consumo de alcohol. Inician con una copa y terminan con botellas en el vehículo y además con víctimas mortales.

Mujeres: Las mujeres se preocupan demasiado por su apariencia que hasta en su vehículo se arreglan sin darse cuenta que el mínimo descuido puede provocar peligro. Una de sus ventajas es ser pacientes, pero cuando tardan demasiado en arrancar y los conductores de los vehículos traseros las presionan, ellas se ponen nerviosas y congestionan más el tráfico.

Conclusión: Las responsabilidades son repartidas para hombres y mujeres, pero muchas de las veces los varones las incumplen y huyen, mientras que las mujeres las incumplen pero las enfrentan. Así lo demuestran las estadísticas de accidentabilidad de la Jefatura de Tránsito del Azuay, al registrar los accidentes donde la mayoría de los partes están con nombres de mujeres.

Con el estudio realizado por esta institución, en la que se conoce que los varones cometen al año 1156 infracciones, mientras que las mujeres tienen la supremacía con 1492 infracciones, se aporta a las conclusiones tomadas por los estudiantes que conformaron los grupos focales.



AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



Recomendaciones y posibles soluciones propuestas por los estudiantes:

Después de haber realizado los grupos focales y haber dialogado e investigado con los estudiantes que participan del Programa de Educación Vial, hemos logrado conocer que para los capacitados de los distintos colegios de la ciudad de Cuenca, que cada sábado van hasta las instalaciones del Colegio “Manuela Garaicoa de Calderón” para participar del desarrollo del programa se les ha tornado un tanto dificultoso.

Según Patricio García de 17 años, alumno asistente del programa de Educación Vial, la infraestructura con la que cuenta el colegio al que asisten para ser capacitados no es la adecuada ya que no cuentan con las aulas que den acogida a un pelotón de aproximadamente 200 alumnos. Manifiestan que el departamento de Educación Vial es el que debería proporcionar de una buena infraestructura para la comodidad y para el buen aprendizaje de los estudiantes, pero que lamentablemente ellos no han hecho nada por dar oídos a sus peticiones.

Mientras tanto Leonardo Loja, estudiante de otro grupo focal, nos comenta que en el grupo de trabajo al que el asiste, el inconveniente pasa por que cada semana tienen instructores diferentes y las clases vuelven a empezar de cero, nos cuenta también que en su pelotón lo que han aprendido hasta el momento es a formarse, y algunos rangos de los policías, aún carecen del conocimiento sobre lo que es una ley de tránsito, cosa que en otros pelotones saben ya algo básico de lo que son leyes de tránsito.

En base a esto, los alumnos manifestaron también que entre los coordinadores existe falta de comunicación, ya que como mencionamos en algunos grupos semanalmente existen cambios de instructores y esto ha hecho que no puedan avanzar en los puntos previstos para cada semana y hacen que el curso tenga un retroceso y no un avance.

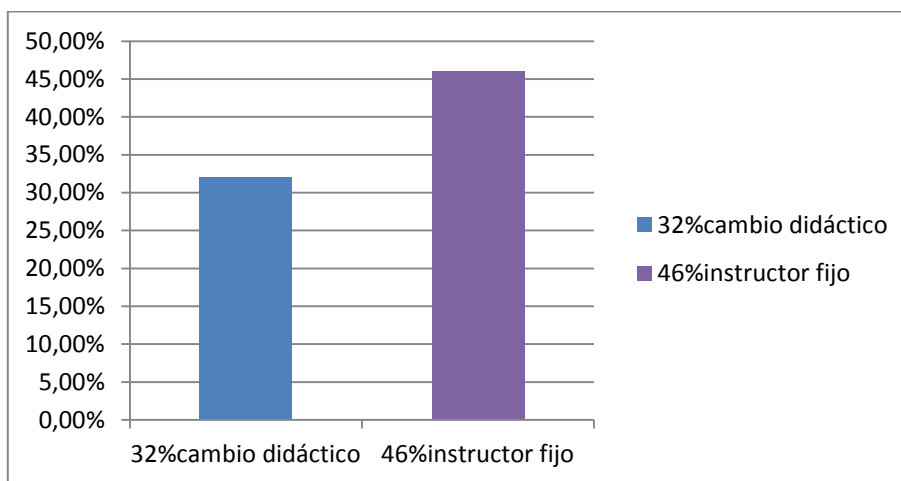
AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



En los análisis que hemos realizado con los alumnos, ellos piden que por parte de las autoridades, ya sean directivos del departamento de Educación Vial o por parte de personas que laboren con el gobierno, trabajen en la formación de un instituto o se busquen mejorar la infraestructura donde desarrollan el programa , o a su vez conseguir algún lugar que sea apto para las charlas de capacitación de educación vial, pero hasta el momento no se ha observado cambio alguno y mucho menos que se planifique la búsqueda del lugar adecuado con la comodidad que los alumnos asistentes necesiten.

Otra observación que los alumnos hicieron, es que se mantengan a los instructores de cada grupo para que de esta manera se pueda avanzar con el trabajo que cada semana se desarrolla, y de manera esencial que exista comunicación entre los capacitadores para que puedan fusionar con los conocimientos y cada pelotón vaya a un mismo nivel de aprendizaje de lo que es el programa de Educación Vial.



El 32% de estudiantes que participaron en los grupos focales, señalaron que hace falta un cambio en la pedagogía y en la infraestructura, es decir, la ausencia de aulas para recibir clases, es un inconveniente principal para receptar mejor la

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



información, por lo que sugieren que para el próximo programa, las clases teóricas sean dentro de una habitación y no en los patios.

Mientras que el 64% de alumnos, solicitaron que el instructor de la primera clase se mantenga durante todo el año lectivo, ya que eso les beneficia para continuar con un mismo ritmo de estudio.

3.2 Actividades y compromisos dentro del programa de Educación Vial

3.2 a Plan de Movilidad en Cuenca

Durante el año lectivo los jóvenes que participan en el programa de Educación Vial han recibido clases físicas y parte de teoría sobre las leyes de tránsito. En medida que pasaron los meses, los dirigentes han expuesto charlas colectivas y entre ellas la más importante para la ciudad, Plan de Movilidad en Cuenca.

Esta actividad ofrecida en la primera semana de abril, en la que participaron estudiantes y autoridades municipales, tuvo la finalidad de involucrar al Departamento de Educación Vial con el proyecto de Movilidad Alternativa.

Acuerdo

Jaime Ordóñez, gerente de la Empresa de Movilidad en Cuenca, EMOV, firmó un acuerdo con el departamento para que en las clases se implemente la Movilidad Alternativa y sean los jóvenes quienes concienticen a sus familiares a utilizar otros medios de transporte y disminuir la circulación de vehículos particulares, y así reducir la contaminación. Los alumnos contaron con expositores capacitados que laboran en la EMOV.

María Cecilia Alvarado, concejala de Cuenca y miembro de la EMOV, manifestó que esta actividad se llevara a cabo el primer viernes de cada mes durante la jornada que se extiende desde las 8:00 hasta las 17:00 horas. La ciudadanía

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



UNIVERSIDAD DE CUENCA

podrá optar el uso del transporte público, la bicicleta, el vehículo compartido o simplemente la caminata para trasladarse a sus lugares de destino.

3.2 b Marcha por la Semana Mundial de la Seguridad Vial



Con la participación de 2500 alumnos del Programa de Educación Vial se dio la marcha por la Semana Mundial de la Seguridad Vial, el 25 de abril a las 09:00 en San Blas.

Los jóvenes recorrieron la calle Simón Bolívar hasta llegar al parque Calderón, donde las autoridades policiales y de la ciudad inauguraron oficialmente el evento.

Pablo Velazco, jefe de Tránsito del Azuay, manifestó que el objetivo de la marcha es para concientizar a la ciudadana cuencana sobre la importancia de conocer la Ley de Tránsito. La participación de los estudiantes se la considera importante ya

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



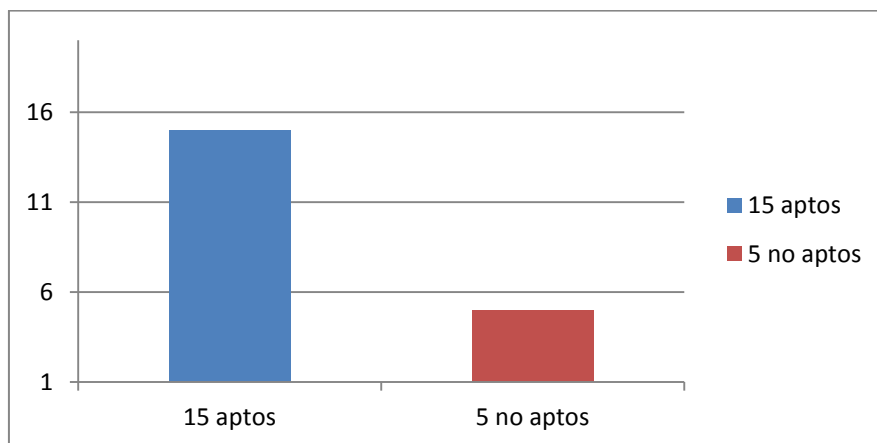
que ellos son los portadores y nexos para difundir lo aprendido a conductores y peatones.

Campaña

Los alumnos que asistieron a la marcha conocían el motivo de su salida, pero no todos demostraron interés en los discursos dados por las autoridades.

Alumnas del colegio Herlinda Toral, indicaron que para la asistencia a la marcha, los instructores les comunicaron con una semana de anticipación. Sin embargo, ese mismo día, les informaron que darán clases de capacitación a las escuelas, lo que les sorprendió ya que no se encontraban preparadas para dicha labor designada.

Mediante un sondeo a 20 estudiantes presentes en la marcha por la Semana Mundial de la Seguridad Vial, 15 de ellos manifestaron sentirse capaces para difundir las charlas en las escuelas sobre las normas de tránsito, y cinco brigadistas comentaron no tener la suficiente capacitación para la tarea recomendada.



AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



UNIVERSIDAD DE CUENCA

Milton Bedoya, coordinador del Programa de Educación Vial del Azuay, comentó que los estudiantes acudirán a las escuelas con sus materiales didácticos y junto con un instructor, capacitarán a los niños. Además señaló que durante la Semana Mundial de Seguridad Vial, los jóvenes estarán en las vías para entregar información a los conductores, cuando el semáforo se encuentre en rojo.

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



UNIVERSIDAD DE CUENCA

CAPITULO 4

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



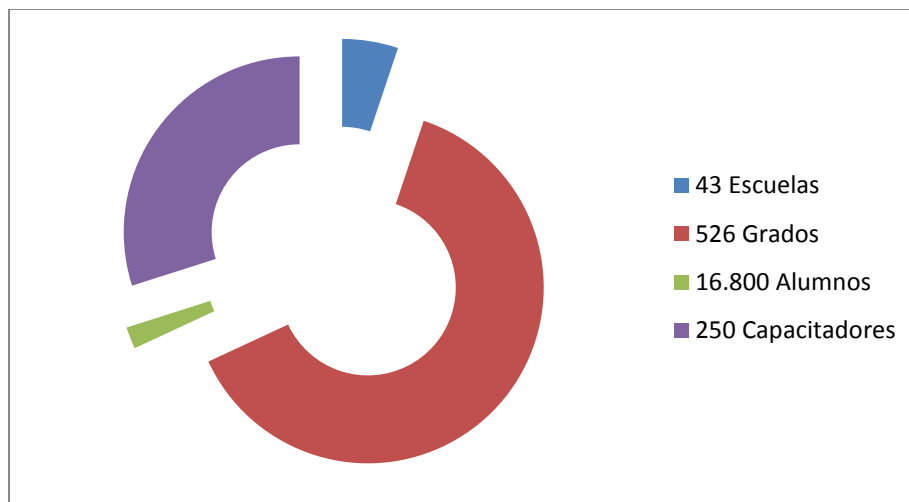
COBERTURA DE LA DIFUSIÓN DEL PROGRAMA DE EDUCACIÓN VIAL

4.1 Capacitación a niños y adultos sobre educación vial por parte de los estudiantes.

Con la Semana Mundial de la Educación Vial, los dirigentes del programa informaron a los estudiantes las actividades que realizarían en las últimas semanas de abril y las primeras de mayo.

La primera parte de la difusión de la campaña se dio en 43 establecimientos educativos de la ciudad. Las visitas realizadas por parte de los brigadistas fueron por pelotones de 250 estudiantes por día en las escuelas designadas. El número de paralelos visitados fue de 526 dando una totalidad de 16.800 alumnos de sección primaria capacitados.

Capacitación en las escuelas urbanas



La apertura de la difusión de conocimientos la hicieron los alumnos del Colegio Daniel Córdova, quienes visitaron la Escuela Luis Cordero. Los 50 capacitadores se dividieron en grupo de cuatro para cubrir todos los grados del establecimiento.

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



Procedimiento de capacitación en los paralelos de la escuela Luis Cordero

Los estudiantes de secundaria trabajaron junto a un instructor, quien se encargó de coordinar las funciones y calificar la actuación de los capacitadores. El desarrollo de actividades se dio con un proceso de dinámica para integrar a los niños en el conocimiento de las leyes de tránsito.

Para la presentación de las temáticas, los jóvenes trabajaron con los siguientes materiales: dos banners por paralelos, los mismos que contenían graficas sobre planos de representación de las leyes de tránsito como:

Señales Verticales: recordemos que estas señales se encuentran a lo largo de las vías, carreteras y caminos, de una u otra manera permiten al usuario del sistema vial llegar a su destino sin problemas.

Señales Horizontales: son aquellas que están pintadas sobre el pavimento de la calzada. Se dividen en longitudinales y transversales.

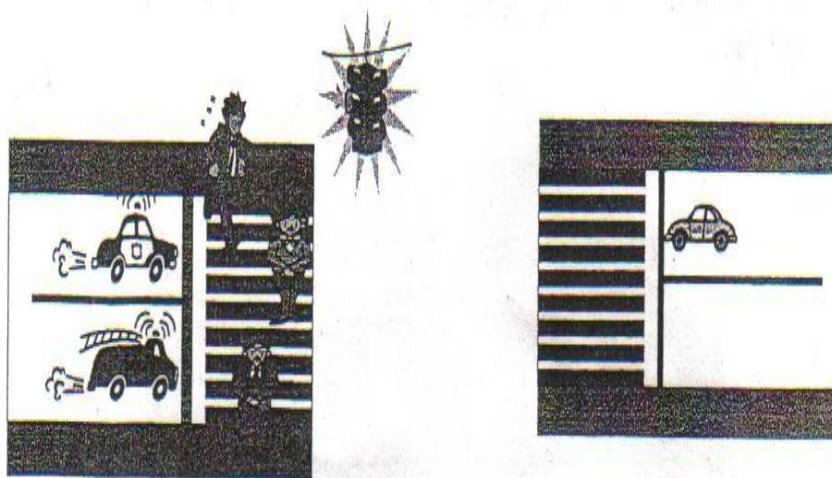
Señales Reglamentarias: notifican a los usuarios, prohibiciones, obligaciones y autorizaciones.

Señales Preventivas: llamadas también de advertencia de peligro. Tienen por objetivo advertir al usuario la existencia de una condición peligrosa y su naturaleza.

Señales Informativas: orientan y guían a los usuarios de las vías proporcionando información para llegar a su destino.

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



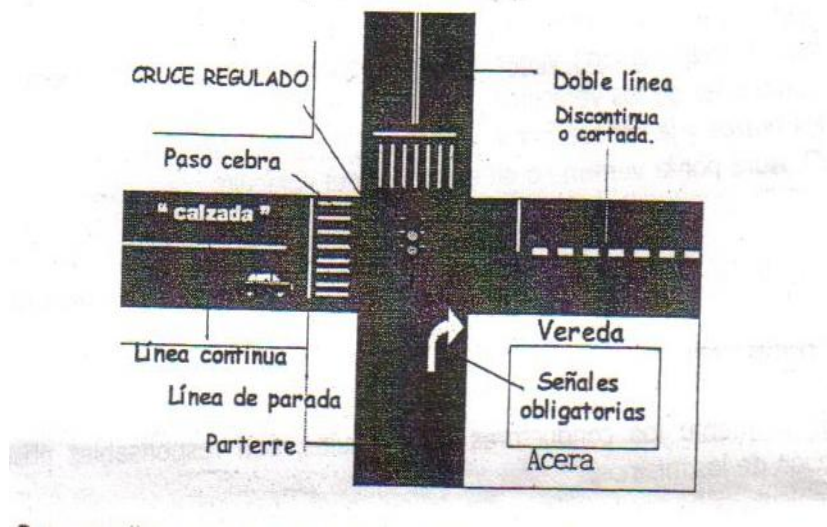
F1

Al exponer el uso adecuado del paso cebra y de los colores del semáforo, los estudiantes presentaron las maquetas y comentaron cómo actuar en cada color que se encuentre activo, las partes de la calle y por dónde cruzarla. A esto acotaron la responsabilidad del conductor, al estacionar sobre la línea de parada o el paso cebra, lo cual obliga a los niños a cruzar la calle por detrás de los carros, lo que provoca grave peligro.

Los gráficos usados presentaron variedad de colores para diferenciar las funciones del peatón y conductor. Colores y flechas señalaron los nombres propios de cada objeto para que los niños entiendan y capten con mayor facilidad.

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



F,2

Al finalizar la clase, los jóvenes realizaron un plan de informe de labores, donde constataron los temas dados, la participación, los materiales, las recomendaciones, conclusiones y anexos como fotografías y recortes de prensa. Además, incluyeron agradecimientos, dedicatorias y una breve introducción del trabajo.

Otros estudiantes realizaron maquetas de cartulina, de madera en la que representaban las señales, deberes y prohibiciones de los peatones como:

DEBERES

- Los peatones deben caminar por los sitios determinados para su mayor seguridad.
- Al circular por las vías públicas deberán hacerlo en sentido contrario a la dirección normal de circulación de los vehículos.
- En las intersecciones sin regulación de tránsito, los peatones que se encuentran cruzando la calzada tendrán derecho de vía.

Figuras 1 y 2, pertenecen al texto “Manual Básico del Estudiante Brigadista”, realizado por la Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial.

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



- En las ciudades los peatones deberán cruzar la calzada por las zonas peatonales remarcadas debiendo los conductores detener la marcha de los vehículos antes de la zona de cruce peatonal.

PROHIBICIONES

- Circular o detenerse en la calzada de las vías abiertas al tránsito vehicular.
- Cruzar en forma diagonal las intersecciones debiendo hacerlo solo hacia la hacer opuesta y en forma perpendicular.
- Bajar intempestivamente de la acera o cruzar la calzada a la carrera.
- Queda prohibido el uso de las vías como área de deporte.

Los temas expuestos fueron sustraídos del Manual Básico del Estudiante Brigadista. En la etapa de exposición, los jóvenes utilizaron una comunicación verbal directa para explicar los conceptos de los deberes y obligaciones de los conductores, pasajeros, peatones y agentes de tránsito.

La comunicación verbal fue complementada con la expresión corporal del estudiante para reforzar el entendimiento de los niños sobre las señales manuales y corporales del policía.

Algunos alumnos de los grados participantes fueron solicitados para que realicen las mímicas de las señales de tránsito, con el objetivo de demostrar que se captó el primer tema difundido y que de esta manera exista participación, realizando así:

Las señales manuales del policía: son los movimientos sincronizados de brazos y manos que le permiten dirigir y ordenar el tránsito vehicular y peatonal.

Señales manuales del conductor: con movimientos sincronizados de brazos y manos que le permiten al conductor anticipar un giro a la izquierda, derecha o estacionarse.

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



Señales corporales del policía: la parte anterior y posterior del cuerpo del policía significan el color rojo del semáforo. Por lo tanto, los peatones y vehículos tienen la obligación de parar. La parte lateral del cuerpo del policía significa la luz verde del semáforo.

Participación de los niños

Los alumnos de la escuela Luis Cordero prestaron atención durante toda la clase y realizaron varias preguntas sobre los temas expuestos por los jóvenes. La participación fue activa, dinámica al momento de interpretar los dibujos de las calles, autos, peatones y semáforos.

Algunos niños contaron anécdotas propias y de sus compañeros cuando salen de clases. La distracción y los juegos entre amigos fueron las causas más nombradas por ellos, como los factores que lleva a irrespetar las señales de tránsito. Por ejemplo, realizar competencias desde la salida de la escuela hacia la tienda, cruzar la calle entre los vehículos estacionados o antes que lleguen al semáforo, dirigirse a la parada o a sus casas mientras patean la pelota y correr cuando el semáforo está en amarillo.

4.2 Conclusiones sobre aceptación de la campaña en las calles de Cuenca.

Mientras algunos estudiantes capacitaron a 43 escuelas, otros lo hicieron en las calles de Cuenca. Los jóvenes se instalaron en la Avenida España, avenida Huayna Capac, calle Benigno Malo, Simón Bolívar, Mariscal Sucre y otras calles del Centro Histórico.

Cada grupo tuvo la compañía de los policías de tránsito para resguardar su seguridad. Con el uniforme respectivo se ubicaron en las esquinas de las veredas y bajo los semáforos. A más de su persona, llevaron consigo letreros de pare para profundizar el mensaje.

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



La actividad de difundir las normas de tránsito inició al momento de la luz roja. Los brigadistas con los letreros se colocaron frente a los vehículos y con las manos invitaron a los peatones a cruzar por los pasos cebra.

Cuando los ciudadanos cruzaron detrás de los autos estacionados, los jóvenes se acercaron a ellos y les comentaron la función del paso peatonal y del peligro que corrían. De igual manera lo hicieron con los vehículos que se quedaban sobre las líneas de cruce.

Sondeo sobre la capacitación

En cada uno de los tres sectores de la ciudad se eligió al azar a 10 ciudadanos entre peatones y conductores, para conocer las conclusiones de los capacitados.

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



ENCUESTADOS	
HOMBRES	17
MUJERES	13
TOTAL	30



Sector del Terminal Terrestre: de las 10 personas, tres fueron conductores con licencia A y manifestaron que es fundamental la participación de los jóvenes en temas de tránsito, ya que varios de ellos serán futuros conductores y sabrán la responsabilidad de lo que es conducir en las calles.

Los siete peatones concordaron con los comentarios, porque son indicaciones para salvar sus vidas. Además, comentaron que en momentos de apuros cruzan las calles sin ver pasos peatonales, ni mucho menos semáforos en rojo.

Huayna Capac: Los encuestados fueron dos conductores y ocho peatones. Para los dos ciudadanos la información recibida ayuda a recordar rápidamente las clases que también cursaron en sus colegios respectivos.

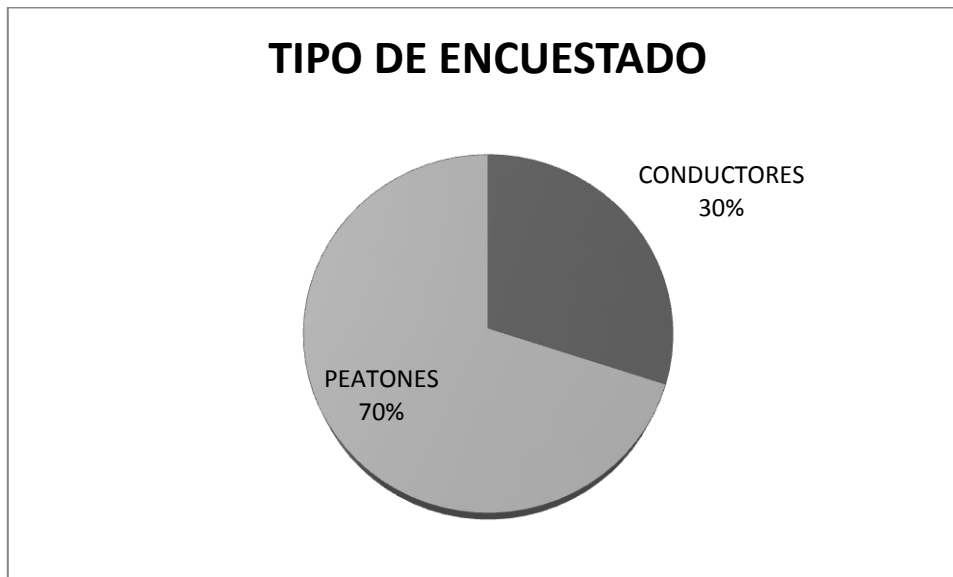
AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



Parque Calderón: Cuatro fueron conductores y seis peatones entre adultos y otros estudiantes. Los 10 encuestados agradecieron a los jóvenes después de receptar los mensajes de prevención. Para la mayoría eran datos ya conocidos y que los ponen en práctica, pero para el resto fue información superficial, ya que no habían tenido clases de normas de tránsito en sus colegios.

TIPO DE ENCUESTADO	
CONDUCTORES	9
PEATONES	21
TOTAL	30



Reacciones de los ciudadanos

Así como hubo ciudadanos que aceptaron las recomendaciones, también existieron personas que demostraron desagrado a la actividad. Algunos ciudadanos a pesar de que los jóvenes les indicaron la actuación correcta de cruzar la calle, evitaron el paso cebra y manifestaron su mal humor.

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



UNIVERSIDAD DE CUENCA

Al ver que algunas personas no les prestaron atención, los estudiantes comunicaron a los policías para que frente a ellos demuestren respeto al trabajo comunitario. Sin embargo, las reacciones de los conductores en las avenidas fue la de acelerar cuando los brigadistas solicitaron el pare para que crucen los peatones.

REACCIONES DE APOYO	
SI	25
NO	5
TOTAL	30



Los 25 ciudadanos que apoyaron la campaña, se debe a que conocen y cursaron en su etapa de secundaria dicho programa. Por ello, manifestaron agrado y educación al momento en que los estudiantes compartieron alguna normas de tránsito. La educación y cultura destacó la personalidad y comportamiento del porcentaje de ciudadanos que apoyaron con su colaboración.

Las cinco personas que demostraron incomodidad al presenciar a los jóvenes en las calles, no apoyaron la campaña porque según las opiniones dadas, concluyen a que obstaculizan la circulación vehicular y además, ponen en riesgo sus vidas al estar en la mitad de las vías.

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



Conclusiones de los estudiantes sobre el Proceso de Comunicación del Programa de Educación Vial.

Los datos presentados a continuación fueron obtenidos después de realizar una encuesta a un grupo determinado de estudiantes que participaron en el Programa de Educación Vial. El grupo de 50 alumnos fue elegido al azar, después de efectuar un muestreo simple del universo que equivale de 25 a 50 alumnos por pelotón. Es decir, de los pelotones que abarcan a 25 estudiantes se escogió a cinco y de los de 50 alumnos se eligió a 10 personas.

Al grupo de 50 personas se les entregó una encuesta en la que respondieron toda la temática relacionada con la comunicación interna del programa. A continuación, un ejemplar de la encuesta formulada, al finalizar las clases de Educación Vial.

Ejemplo:

Encuesta dirigida a los estudiantes de los colegios participantes en el Programa de Educación Vial.

Introducción: La encuesta es anónima para que usted la responda con toda confianza. En las preguntas de opción múltiple, marque con una X y en las preguntas abiertas de una razón.

1. ¿Cómo calificas la charla difundida en el primer día del desarrollo del programa?

Excelente ____

Buena ____

Regular ____

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



UNIVERSIDAD DE CUENCA

2. ¿Tuviste inconvenientes con el resto del grupo al momento de dar tu información personal?

SI _____

NO _____

Porque.....

3. ¿La manera de interacción entre capacitador y estudiante es?

Excelente _____

Buena _____

Regular _____

4. ¿La información dictada por los capacitadores es por medio de?

Audiovisuales _____

Folletos _____

Charlas _____

Pizarra _____

Todos _____

5. ¿Las clases dictadas por parte de los capacitadores le parecen dinámicas?

SI _____

NO _____

Porque.....

6. ¿La manera de explicar que usan los capacitadores es?

Comprensible _____

Difícil _____

Abstracta _____

7. ¿Cree que sus instructores cumplen correctamente sus funciones?

SI _____

NO _____

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo

Olga Esther España Merchán



UNIVERSIDAD DE CUENCA

Porqué.....

8. ¿Existe participación por parte de las estudiantes en el momento de recibir la capacitación?

SI ____

NO ____

Porque.....

9. ¿Qué tipo de comunicación cree Ud. Que utilizan durante el día de capacitación?

Comunicación interpersonal ____

Comunicación publica ____

Comunicación unidireccional ____

10. ¿Han tenido problemas en comunicar lo aprendido a los ciudadanos en las calles de la ciudad?

SI ____

NO ____

Porque.....

11. Comentario final

¿Cree Ud. Que se debería mejorar o mantener el tipo de comunicación entre los alumnos y capacitadores?

SI ____

NO ____

Porque.....

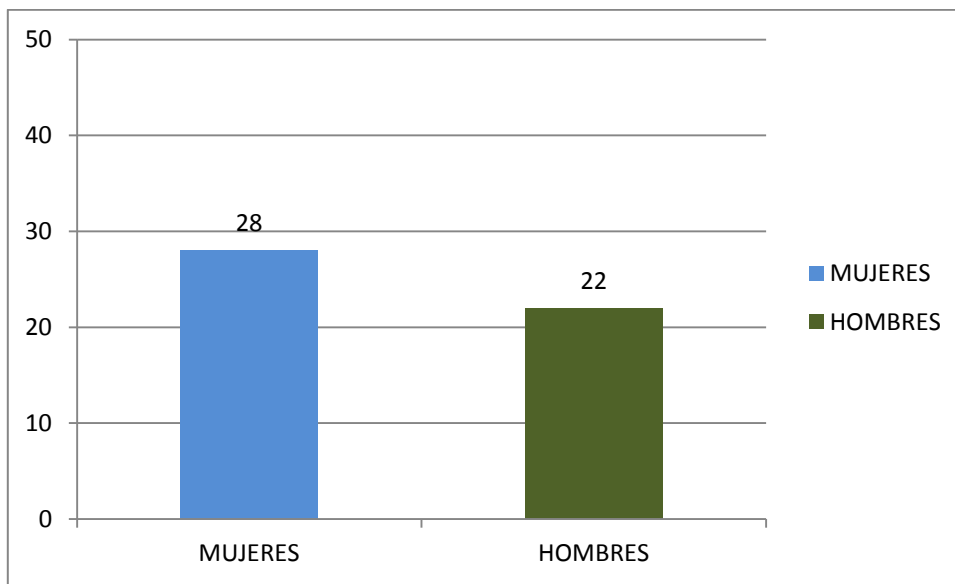
AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



Estudiantes o brigadistas encuestados

MUJERES	HOMBRES	TOTAL
28	22	50



Respuestas dadas por los estudiantes sobre el funcionamiento del Proceso de Comunicación dentro del Programa de Educación Vial.

De los 50 alumnos, 24 comentaron que en el proceso de la comunicación debería efectuarse cambios para un mayor entendimiento y mejorar el pensum de estudio.

19 brigadistas indicaron que el proceso de comunicación es insuficiente, que no da resultado ya que al finalizar, los conocimientos no fueron concretados ni profundizados con teoría. Es decir, que durante todo el año, la única actividad que tomó fuerza fueron los ejercicios y que la comunicación no dio resultados esperados.

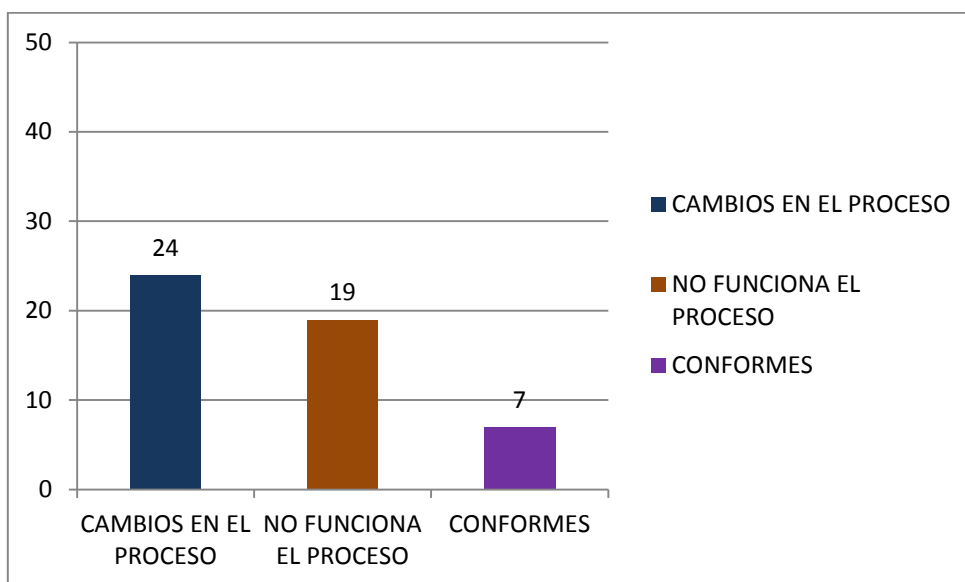
AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



Solamente siete personas señalaron que el proceso de comunicación fue aceptable y demostraron conformidad con los temas aprendidos y actividades realizadas.

CAMBIOS EN EL PROCESO	NO FUNCIONA EL PROCESO	CONFORMES	TOTAL
24	19	7	50



4.3 Proceso de la comunicación en imágenes

El proceso general de las diversas formas de comunicarse entre los instructores, dirigentes y estudiantes, abarca desde el primer día de clases con la formación en las filas, la actividad física, la difusión de la campaña hasta el cierre del programa.

Los tipos de comunicación utilizados durante el año lectivo, ya analizados en capítulos anteriores, (comunicación directa, verbal, no verbal, interpersonal o pública), surgieron conforme avanzaba el pensum educativo. Por esa razón, es pertinente exponer por medio de imágenes o fotografías, todo el desarrollo del

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



programa dentro y fuera del establecimiento, con la finalidad de demostrar el proceso de la comunicación estudiada en esta tesis, que se enfoca en toda noticia recibida y realizada por ellos.

Las fotografías están dotadas de persuasión y en algunas ocasiones informan sin necesidad de hablar. Gisèle Freund (fotógrafa y comunicadora francesa) aclaró que las imágenes son poderosas en la comunicación y que se han convertido en el lenguaje más corriente de la civilización.

Por eso finalizaremos este capítulo con la colocación de fotografías que recogen las etapas más concretas desde noviembre hasta mayo, en la que se genera un proceso de comunicación, su recepción y difusión de lo captado.

Las primeras actividades fueron ejercicios corporales, formación, giros, los cuales se mantuvieron durante todo el año.

Las clases las recibieron en los patios del colegio Manuela de Garaicoa desde las 08h00 hasta el medio día. Las clases teóricas se expusieron en las formaciones y en los estados de descanso.



AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



UNIVERSIDAD DE CUENCA

La primera comunicación que tuvieron los jóvenes, fue las órdenes de los oficiales al mando de los grupos. La comunicación fue directa y pública, ya que las instrucciones se dieron en los patios a todos los pelotones.

Al seleccionar los grupos y separarse, los encargados de cada pelotón se comunicaron de manera interpersonal con cada uno de sus alumnos. Este proceso se dio en el momento de tomar lista, indicar detalles, presentaciones y órdenes de actividades.



El proceso de comunicación no solo se entabló por grupos, si no también, lo expandieron al realizar las capacitaciones con proyección visual a todos los estudiantes del programa. Estas clases generales fueron dadas en el coliseo del colegio Manuela de Garaicoa.



AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



UNIVERSIDAD DE CUENCA

Después de una larga temporada dentro del plantel recibiendo clases físicas y parte de teoría, los alumnos participaron en la marcha por la Semana Internacional de la Educación Vial.

Todos salieron a las calles del Centro Histórico de la ciudad para informar a los ciudadanos sobre la campaña que realizarán durante las semanas de abril, y para concienciar a conductores y peatones sobre el respeto de las normas de tránsito.



En la marcha la comunicación fue difundida por pancartas, la presencia de estudiantes con sus uniformes, policías y autoridades de la Comisión de Tránsito del Azuay.



AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



UNIVERSIDAD DE CUENCA

La primera difusión de la campaña de Educación Vial inició con las capacitaciones a los alumnos de primaria en las diversas escuelas de la ciudad.

Para finalizar, los brigadistas se movilizaron a las calles principales de la ciudad para intervenir en el orden de la circulación vehicular y el uso adecuado de los pasos peatonales.

La comunicación impartida fue por medio de trípticos informativos con las obligaciones y derechos de los usuarios de las vías, consejos de cómo y por donde cruzar la calle y el respeto a los colores de los semáforos.

La comunicación verbal directa fue complementada con la simbólica, es decir, con la utilización de sus manos y herramientas para señalar las direcciones y avisos de tránsito.



La finalidad de difundir este tipo de comunicación fue para concientizar a las personas responsables de conducir la vida de otros y evitar que sucedan más accidentes de tránsito y la pérdida de vidas humanas.

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



CONCLUSIONES

Con las técnicas investigativas puestas en práctica a lo largo de la duración del programa de Educación Vial y respuestas dadas por los involucrados en la investigación de campo, les presentamos las conclusiones que determinaron lo siguiente:

La comunicación dentro del programa de Educación Vial se encuentra estabilizada en el mismo método pedagógico de todos los años. Esto se refiere a que los alumnos reciben todo el año lectivo clases físicas en los patios del colegio, temas de señales de tránsito dictadas al aire libre, los folletos que contienen el material teórico lo reciben después de tres meses de clases, no cuentan con aulas para que la comunicación verbal sea apoyada con materiales preparados por los instructores.

El proceso de comunicación ha tenido varias interrupciones cuando, los instructores de las primeras semanas son trasladados a otros pelotones, y los estudiantes deben acoplarse a otras personas y a la repetición de los temas ya expuestos.

En los dos encuentros se tomó a 50 muestras de un universo de más de 2000 alumnos, es decir, 100 estudiantes para la técnica de entrevistas y encuestas, de las cuales indicaron lo siguiente:

En las primeras encuestas realizadas a los alumnos de secundaria, 24 jóvenes de los 50 encuestados manifestaron que la comunicación interna debería tener cambios, como informar si las clases se suspenden o no la siguiente semana por alguna razón, si hay cambio o no de los instructores para cada clase, preparar con anticipación los temas que expondrán para no repetirlos cada sábado.

Las conclusiones de 19 brigadistas del grupo de los encuestados, se relacionó con la de los 24 compañeros, con la diferencia de que para el segundo grupo, el programa y su comunicación son insuficientes para capacitar a los ciudadanos. La falta de teoría, materiales de apoyo como pizarra, libros, videos y estrategias

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



UNIVERSIDAD DE CUENCA

pedagógicas para atraer la atención del alumno, fueron las deficiencias que señalaron los estudiantes como obstáculos para que el programa cumpla con su objetivo, educar sobre las leyes de tránsito y seguridad vial.

Solamente, siete personas mostraron conformidad con las actividades realizadas en todo el año, y manifestaron que la comunicación fue clara en algunos pelotones, ya que los instructores se mantuvieron fijos y las clases avanzaban sin problemas.

Con respecto a los ciudadanos que receptaron la información de la campaña, el 17% de los 30 encuestados no colaboraron con respetar las indicaciones dadas por los estudiantes. Ellos comentaron que la presencia de alumnos interrumpía la circulación vehicular y ponían en riesgo su integridad física, ante algún conductor en estado de embriaguez o descuido.

Mientras que el 83% de los ciudadanos aceptaron con amabilidad la intervención de los brigadistas. Señalaron que la participación de los jóvenes es esencial como futuros conductores y que mejor que desde la adolescencia se inculque los derechos y obligaciones de un peatón y conductor. Los encuestados fueron elegidos al azar, 10 de tres sectores diferentes. Nueve fueron conductores y 21 peatones.

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



RECOMENDACIONES

Después de que los resultados den conclusiones de cambios y necesidades, las recomendaciones para que se generen esos cambios las dieron los estudiantes y algunos instructores.

En el capítulo uno, el representante del Departamento de Educación Vial a nivel del Azuay, comunicó que no tienen estudios profundos sobre un seguimiento para conocer qué resultados han generado los programas de Educación Vial dados hasta la actualidad.

Para ello, los mismos instructores o capacitadores han recomendado que los dirigentes de las estancias relacionadas con el tránsito, ejecuten un proceso investigativo al finalizar las campañas de prevención y luego con una tabulación de datos estadísticos, comparar si el índice de contravenciones y accidentes ha reducido o no.

En caso de que los resultados sean negativos, una de la solución sería buscar nuevas estrategias para la difusión y captación de los mensajes. Diseñar nuevas campañas que enganche la conciencia del ser humano ante los peligros que puede causar o ser víctima.

Los estudiantes también recomendaron varios puntos que se vincula con una mejor pedagogía. Las pruebas físicas son aprobadas por los alumnos, pero requieren conocer una teoría dinámica para que el aprendizaje de las normas de tránsito sea bien aceptado y de fácil captación.

Para mejorar la teoría recomiendan una mayor preparación en los temas con técnicas de estudio, similar al de una clase de un docente de colegio. A más de eso, requieren que se les permita utilizar apuntes de las ideas importantes y temas de mayor profundidad.

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



UNIVERSIDAD DE CUENCA

A estas recomendaciones adjuntan la falta de un espacio para la recepción de clases. Es decir, la necesidad de ingresar a las aulas para que con mayor comodidad, tanto alumno como instructor puedan difundir y receptar la información.

Al tomar en cuenta estas peticiones, los ciudadanos indicaron que tanto peatones como conductores cumplirán a cabalidad sus deberes y respetaran los derechos de los otros sin necesidad de la presencia de un oficial a sus espaldas.

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



UNIVERSIDAD DE CUENCA

BIBLIOGRAFÍA

Dominick Joseph R. “La Dinámica de la Comunicación Masiva”

Martín Barbero, Jesús (1986):” De los medios a las mediaciones”

Mauricio Wolf “La Investigación de la Comunicación de Masas”.

Daniel Prieto Castillo “El diagnóstico a la comunicación, CIESPAL”.

Roland Barthes “Elementos de la Semiología”.

Wilbur Schramm “El desarrollo de la Comunicación y el Proceso del Desarrollo”.

Eduardo Santoro “Efectos de la Comunicación de Masas”.

Herbert Blúmer “Análisis de las Masas”.

“Policía Nacional Manual del Instructor de Educación Vial”.

Roberto Hernández Sampieri, Carlos Fernández Collado y Pilar Baptista Lucio
“Metodología de la Investigación”

Humberto Balarezo “Métodos Cualitativos”

Internet

Manuel Martin Serrano; www.comunicacionymedios.com.

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo

Olga Esther España Merchán



UNIVERSIDAD DE CUENCA

www.portalcomunicacion.com

www.monografias.com

www.altavista.com

www.comiteseguridadvial.org

www.educacionvial.blogspot.com

www.cronicayanalisis.com.ar

www.eltiempo.com (diario digital Colombia)

www.metodoscuantitativosshvoong.com

www.mitecnologico.com

www.europa.com (Prácticas Innovadoras de Seguridad Vial en Europa)

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo

Olga Esther España Merchán



UNIVERSIDAD DE CUENCA

ANEXOS

a) Encuesta para el conocimiento de los ciudadanos sobre educación vial.

La encuesta es anónima para que usted la responda con toda confianza. Las preguntas son de opción múltiple, por lo que debe encerrar o subrayar la respuesta que le parezca correcta.

Gracias por su colaboración.

Sexo: F – M

Edad:

1. ¿Las normas a las que están sujetos los peatones, pasajeros y ciclistas que utilizan las vías públicas, están establecidas en...?

- a) La Ley de señales
- b) La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
- c) Reglamento de Tránsito

2. ¿Los peatones, obligatoriamente deben cruzar la calzada por...?

- a) Las zonas peatonales
- b) La berma
- c) Los parterres

3. ¿En vías con varios carriles unidireccionales, los adelantamientos se los realizará por el carril...?

- a) Central
- b) Izquierdo
- c) Derecho

4. ¿El límite máximo de velocidad establecido para los vehículos livianos en el sector urbano es de...?

- a) 50 km/h
- b) 90 km/h
- c) 100 km/h

5. ¿Qué sanción le impondría el agente de tránsito si estaciona su vehículo en una parada de bus...?

- a) Retiro del vehículo y multa
- b) Llamado de atención
- c) Ninguna

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



- 6.** ¿Qué luz del semáforo significa prevención, advertencia, cambio de color...?
- a) Verde
 - b) Rojo
 - c) Amarillo
- 7.** ¿Quién utiliza el servicio de transporte público o particular para trasladarse de un lugar a otro, sin que sea el conductor se considera...?
- a) Peatón
 - b) Pasajero
 - c) Conductor
- 8.** ¿La parte de la vía pública reservada para el uso exclusivo de los peatones se llama...?
- a) Acera o Vereda
 - b) Parterre
 - c) Berma
- 9.** ¿La parte de la vía pública, comprendida entre los bordes del camino y aceras, destinada a la circulación de vehículos se llama...?
- a) Vereda
 - b) Parterre
 - c) Calzada
- 10.** ¿El impacto de un vehículo en movimiento contra un objeto fijo o un vehículo estacionado, se llama...?
- a) Choque
 - b) Estrellamiento
 - c) Colisión
- 11.** ¿La marca transversal pintada antes de un cruce demarcado cebra, en la que los conductores se detienen para ceder el paso a los peatones se llama...?
- a) Línea de parada
 - b) Línea de ceda el paso
 - c) Línea de arranque
- 12.** ¿El documento que acredita la inscripción de un vehículo a motor en las respectivas Comisiones Provinciales de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial como requisito obligatorio para la circulación se llama...?
- a) Licencia
 - b) Matrícula
 - c) Permiso de circulación
- 13.** ¿Las licencias para conducir vehículos automotores deben ser renovadas cada...?
- a) 2 años

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



- b) 4 años
- c) 5 años

14. ¿Es obligatorio el uso de direccionales antes de efectuar un viraje...?

- a) Si el conductor lo desea
- b) Si está el agente o policía presente
- c) Siempre

15. ¿Cualquier persona puede construir reductores de velocidad sobre la calzada...?

- a) En su barrio
- b) En cualquier sitio
- c) En ningún lugar

16. ¿Mientras conduce, no debería utilizar el teléfono celular porque...?

- a) La distracción puede ocasionar un accidente
- b) Es difícil atender adecuadamente la llamada
- c) No sincroniza las marchas del vehículo con precisión

17. ¿Es obligatorio el uso del cinturón de seguridad, cuando conduzco un vehículo...?

- a) Solamente en carreteras y en la noche
- b) Si lleva acompañantes
- c) Siempre y en cualquier circunstancia

18. ¿Qué tiempo de vigencia tiene la matricula de su vehículo...?

- a) 2 años
- b) 5 años
- c) 1 año

19. ¿La luz de marcha atrás (retro) es obligatoria para todo tipo de vehículos...?

- a) Si
- b) Solamente cuando los vehículos son nuevos.
- c) Únicamente para vehículos grandes.

20. ¿Es necesario revisar la presión de inflado de los neumáticos...?

- a) No, nunca.
- b) Sí, pero solo en verano.
- c) Sí, de manera regular.

b) DATOS ESTADISTICOS DE ACCIDENTALIDAD EN LA CIUDAD DE CUENCA DURANTE LOS ANOS 2008-2009.

AUTORES:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



UNIVERSIDAD DE CUENCA

CLASE DE LOS ACCIDENTES	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	TOTAL
ATROPELLO	9	21	18	16	13	18	11	13	12	8	139
ARROLLAMIENTO	0	0	0	0	1	0	2	0	3	3	9
ESTRELLAMIENTO	16	14	18	9	25	26	22	18	17	16	181
CHOQUE	41	37	47	36	48	58	57	42	31	39	436
VOLCAMIENTO	5	4	9	6	3	5	9	10	7	6	64
ROZAMIENTO	5	4	4	5	8	3	3	4	5	1	42
COLISION	2	0	0	0	2	4	3	2	2	2	17
CAÍDA DE PASAJEROS	3	1	1	0	1	0	0	0	0	0	6
ENCUNETAMIENTO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
INCENDIO DE VEHICULO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
OTROS (Obstaculos - derrumbe)	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2
TOTAL	81	83	97	72	101	114	107	89	77	75	896

CONTRAVENCIONES	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	TOTAL
1RA CLASE LEVES	55	52	66	47	197	310	747	373	120	217	2184
2DA CLASE LEVES	78	103	138	92	173	247	453	378	421	419	2502
3RA CLASE LEVES	94	106	101	113	115	192	282	212	185	209	1609
1RA CLASE GRAVES	102	183	172	144	129	269	468	468	352	296	2583
2DA CLASE GRAVES	14	10	1	2	6	12	19	17	10	15	106
3RA CLASE GRAVES	35	36	36	29	41	49	33	86	71	178	594
MUY GRAVE	2	5	0	0	0	1	0	6	2	2	18
STEAKERS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	380	495	514	427	661	1080	2002	1540	1161	1336	9596

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



UNIVERSIDAD DE CUENCA

CAUSAS DE ACCIDENTES	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	TOTAL
EMBRIAGUEZ DEL CONDUCTOR	9	14	17	5	18	14	14	19	4	4	118
EMBRIAGUEZ DEL PEATON	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
IMPRUDENCIA CONDUCTOR	30	29	25	30	32	42	39	30	25	30	312
EXCESO DE VELOCIDAD	1	3	7	4	4	1	2	4	5	3	34
MAL REBAZAMIENTO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MAL ESTACIONAMIENTO	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	2
PASAR SEMAFORO EN ROJO	3	0	0	5	4	8	6	4	1	2	33
IMPRUDENCIA PEATON	3	3	1	5	5	4	2	2	2	2	29
FACTORES CLIMATICOS	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	2
MAL ESTADO DE LA VIA	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	5
NO RESPETAR SEÑALES TRANSITO	5	1	4	1	7	5	2	2	1	3	31
DAÑOS MECANICOS – FRENOS	0	1	2	0	1	1	0	2	0	1	8
CASOS FORTUITOS	0	0	0	0	1	0	0	1	1	1	4
OTRAS CAUSAS	30	30	40	21	27	38	41	24	37	27	315
ENCANDILAMIENTO	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
FALLAS DE ILUMINACION	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
OBSTACULO EN LA VIA	0	0	1	0	0	0	0	0	0		1
TOTAL	81	83	97	72	101	114	107	89	77	75	896

VICTIMAS	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	TOTAL
MUERTOS	2	6	5	5	7	3	11	5	5	4	53
HERIDOS	70	56	67	63	45	47	99	45	47	48	587
TRAUMÁTICOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	72	62	72	68	52	50	110	50	52	52	640

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



- c) Encuesta dirigida a los estudiantes de los colegios participantes en el Programa de Educación Vial.

Introducción: La encuesta es anónima para que usted la responda con toda confianza. En las preguntas de opción múltiple, marque con una X y en las preguntas abiertas de una razón.

1. ¿Cómo calificas la charla difundida en el primer día del desarrollo del programa?

Excelente ____

Buena ____

Regular ____

2. ¿Tuviste inconvenientes con el resto del grupo al momento de dar tu información personal?

SI ____

NO ____

Porque.....
.....
.....

3. ¿La manera de interacción entre capacitador y estudiante es?

Excelente ____

Buena ____

Regular ____

4. ¿La información dictada por los capacitadores es por medio de?

Audiovisuales ____

Folletos ____

Charlas ____

Pizarra ____

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



UNIVERSIDAD DE CUENCA

Todos _____

5. ¿Las clases dictadas por parte de los capacitadores le parecen dinámicas?

SI _____

NO _____

Porque.....
.....
.....

6. ¿La manera de explicar que usan los capacitadores es?

Comprensible _____

Difícil _____

Abstracta _____

7. ¿Cree que sus instructores cumplen correctamente sus funciones?

SI _____

NO _____

Porqué.....
.....
.....

8. ¿Existe participación por parte de las estudiantes en el momento de recibir la capacitación?

SI _____

NO _____

Porque.....
.....
.....

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



UNIVERSIDAD DE CUENCA

9. ¿Qué tipo de comunicación cree Ud. Que utilizan durante el día de capacitación?

Comunicación interpersonal ____

Comunicación publica ____

Comunicación unidireccional ____

10. ¿Han tenido problemas en comunicar lo aprendido a los ciudadanos en las calles de la ciudad de Cuenca?

SI ____

NO ____

Porque.....
.....

11. Comentario final

¿Cree Ud. Que se debería mejorar o mantener el tipo de comunicación entre los alumnos y capacitadores?

SI ____

NO ____

Porque.....
.....

Diseño de Tesis

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



UNIVERSIDAD DE CUENCA

“ESTUDIO DEL PROCESO DE COMUNICACIÓN DEL PROGRAMA DE EDUCACIÓN VIAL CON LOS ALUMNOS DE LOS COLEGIOS PARTICIPANTES DE LA CIUDAD DE CUENCA”

JUSTIFICACIÓN DEL TEMA

Se ha visto pertinente trabajar con el Departamento de Educación Vial, y su programa destinado a la capacitación y concienciación de los estudiantes de diferentes colegios de la ciudad de Cuenca, sobre Educación Vial. El presente trabajo consiste en indagar el proceso de comunicación entre los capacitadores, los alumnos de los colegios participantes y el público como receptor del mensaje entregado por parte de los alumnos en el Programa de Educación Vial.

Nos centraremos en los tipos de comunicación que utilizan en el programa, para medir la relación entre capacitadores y alumnos, los métodos pedagógicos usados para impartir la información o material sobre el programa. El conocimiento que reciben los estudiantes, será de gran importancia para que sean ellos los que difundan a la ciudadanía sobre las leyes de tránsito estipuladas por la Policía Nacional del Ecuador, y así mejorar el Programa con los estudiantes por medio de una buena comunicación, y a la vez esta influirá en el comportamiento de la ciudadanía en materia de tránsito.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

La razón por la que se va a llevar a cabo nuestro trabajo, es para responder las siguientes preguntas: ¿Cómo se da el proceso de comunicación entre los capacitadores y estudiantes?, ¿Qué tipo de comunicación utilizan para capacitar a los estudiantes?, ¿Qué estrategias se llevan a cabo para difundir el mensaje de

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



capacitación?, ¿De qué manera receptan la información dada por los capacitadores?, ¿Qué material didáctico utilizan para emitir la teoría del programa? ¿Cómo evalúan a los alumnos sobre los conocimientos adquiridos en el programa de Educación Vial? ¿Cuál es la reacción de los ciudadanos al recibir la información de los estudiantes? ¿De qué manera ha influido el Programa de Educación Vial para reducir los niveles de accidentabilidad?

Es una necesidad imperiosa que la ciudadanía conozca la problemática de tránsito, transporte y seguridad vial para poder cumplir con la normativa dictaminada por la Ley de Tránsito; es por ello, que se ha tomado en cuenta el trabajo realizado con los alumnos de los Colegios de la ciudad de Cuenca.

Para llevar a cabo este análisis, ha sido importante indagar los antecedentes del Departamento y del Programa: El Departamento de Educación Vial fue creado en el año 1983, bajo la responsabilidad del Programa de Alfabetización, pasando en el año de 1987 al programa Ecuador Estudia; en el año de 1992 pasa al programa de Nuevo Rumbo Cultural y desde el año 1997, se retoma con el nombre de programa de Educación Vial con el convenio interinstitucional celebrado entre el Ministerio de Gobierno y el Ministerio de Educación y Cultura; impartiendo conjuntamente las normas y reglamentos sobre la participación estudiantil, como requisito previo a la obtención del Título de Bachiller en cualquier de las modalidades, programa que se sigue manteniendo hasta la actualidad.

En el transcurso de lo que va el surgimiento del Departamento se ha visto la falta de material para difusión y apoyo de los entes reguladores para poder llegar en una forma más eficiente al elemento humano que interviene en la circulación de las vías públicas.

El programa de Educación Vial ha tenido el apoyo de los estudiantes de secundaria, principalmente los de quinto curso. Al inicio participaban de forma voluntaria 200 alumnos de los colegios; Ciudad de Cuenca, Herlinda Toral, Manuela Garaicoa de Calderón y Daniel Córdova.

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



UNIVERSIDAD DE CUENCA

El 19 de Octubre del 2007 entró en vigencia el Programa de Educación para jóvenes y adultos de manera obligatoria; es decir, que los alumnos que cursen el segundo año de bachillerato deben cumplir 120 horas de práctica y 80 horas cuando pasen al tercer año de bachillerato.

Después de obtener una capacitación sobre educación vial, los alumnos salen a las calles a controlar el tráfico y a educar a las personas por medio de afiches y de sus conocimientos sobre los reglamentos de tránsito.

OBJETIVO GENERAL

Analizar cómo se produce el proceso de la comunicación dentro del Programa de Educación Vial con la participación de los estudiantes de los colegios de la ciudad de Cuenca, para evaluar el nivel del conocimiento y la importancia que tendrá el Programa al momento de llevar a la práctica por medio de los ciudadanos en las vías.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Conocer como está estructurado el programa de Capacitación de Educación Vial, impartido por los responsables del Departamento con un análisis de los instrumentos que utilizan los instructores e instruidos para encontrar fortalezas y debilidades hacia los alumnos.
- Evaluar el conocimiento de los estudiantes por medio de encuestas o de foros para observar el nivel de codificación del mensaje impartido por los capacitadores acerca del Programa de Educación Vial.

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



- Verificar en los ciudadanos si la participación de los alumnos de los colegios causan efectos en su comportamiento, por medio de la observación y encuestas a un determinado grupo de personas para medir sus conocimientos en las leyes de tránsito y a la vez evitar más accidentes en las vías por falta de incumplimiento a las normas puestas por la Policía Nacional del Ecuador.

HIPOTESIS GENERAL

Por medio de los datos estadísticos proporcionados por la Jefatura de Tránsito, se ha considerado que desde los dos últimos años (2008-2009) los niveles de contravención de las leyes de tránsito han sido las más incumplidas por parte de los ciudadanos, llevando estas a causar un alto índice de accidentabilidad en las calles de la ciudad.

Con esta información damos a suponer que el Programa de Educación Vial que inicia en 1983 no ha cumplido con las expectativas para lo que fue creado, por la falta de conocimiento de señalética y leyes de tránsito.

HIPOTESIS ESPECÍFICAS

- En el material entregado para capacitar a las estudiantes se tiene variada información, por lo que su evaluación determinará si es apto para apoyar la sustentación de los temas con relación al mensaje que se quiere transmitir.
- Tomar en cuenta en el desarrollo de la capacitación, si el programa tuvo la expectativa esperada por los alumnos de los colegios de la ciudad de Cuenca, al momento de emitir sus conocimientos hacia otras personas que hacen uso de las Leyes de Tránsito.

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán



- La información receptada por el público será usada para beneficio de peatones y conductores, y así mejorar la circulación y evitar inconvenientes en las vías de la ciudad, de esta manera dando cumplimiento a las leyes de tránsito impuestas por la Policía Nacional del Ecuador.

METODOLOGIA

Se realizará una recopilación teórica de los antecedentes del Departamento de Educación Vial, su origen, su desarrollo y las Campañas que se manejan hasta la actualidad. Con estos elementos se tendrán conocimiento sobre la función principal y estrategia que se utiliza en dicho lugar para llegar a concientizar a las personas y de esta manera reducir los accidentes de tránsito y muertes que existen en la ciudad.

Para obtener la información adecuada y necesaria, se recurrirá a la revisión bibliográfica (estadísticas), donde se tomará en cuenta los antecedentes del Departamento de Educación Vial, su origen, su desarrollo, sus Convenios y las Campañas que se manejan hasta la actualidad. A esto se incluirá entrevistas con sus respectivas preguntas a responsables o capacitadores del programa, y dirigentes como el Director del Departamento de Educación Vial y a los Rectores de los establecimientos. Se tomara una muestra de los estudiantes para realizar encuestas, de igual manera se llevara a cabo encuestas con el público. Para finalizar, se hará una observación sistemática para conocer la evaluación sobre lo aprendido en el programa.

AUTORAS:

Ana Gabriela Gutiérrez Fajardo
Olga Esther España Merchán