UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA

MODALIDAD DE ESTUDIOS A DISTANCIA

CARRERA DE COMUNICACIÓN SOCIAL

“ANALISIS RETROSPECTIVO SOBRE LA INCIDENCIA QUE GENERAN LOS MENSAJES RADIALES SOBRE LA LEY DE TRANSITO QUE SE EMITEN A TRAVÉS DE RADIO VIGIA DE LA CIUDAD DE QUITO Y SU REPERCUSION EN CONDUCTORES Y PEATONES PERIODO 2008-2009”

Tesis previa a la obtención de grado de Licenciado en Ciencias de la Comunicación.

AUTOR:

PABLO FERNANDO PAREDES MORAN

DIRECTOR:

LIC. SYBEL ONTANEDA ANDRADE

LOJA – ECUADOR

2013

CERTIFICACIÓN

Lic. Sybel Ontaneda Andrade

DOCENTE DE LA CARRERA DE COMUNICACIÓN SOCIAL, ÁREA DE EDUCACIÓN, EL ARTE Y LA COMUNICACIÓN, DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA.

CERTIFICA.

Que el trabajo de investigación titulado **"ANÁLISIS RETROSPECTIVO SOBRE LA INCIDENCIA QUE GENERAN LOS MENSAJES RADIALES SOBRE LA LEY DE TRÁNSITO QUE SE EMITEN ATRAVÉS DE RADIO VIGÍA DE LA CIUDAD DE QUITO Y SU REPERCUSIÓN EN CONDUCTORES Y PEATONES PERIODO 2008-2009"**, desarrollado por el aspirante al título de licenciado en Ciencias de la Comunicación, Pablo Fernando Paredes Morán, ha sido dirigido y revisado, por lo que autoriza su presentación.

Loja, 30 de enero de 2013

Lic. Sybel Ontaneda Andrade

DIRECTOR DE TESIS

AUTORÍA

Yo Pablo Fernando Paredes Morán, declaro ser autor del presente trabajo de tesis y eximo expresamente a la Universidad Nacional de Loja y a sus representantes jurídicos de posibles reclamos o acciones legales por el contenido de la misma.

Adicionalmente acepto y autorizo a la Universidad Nacional de Loja la publicación de mi tesis en el repositorio institucional-Biblioteca virtual.

Autor: Pablo Fernando Paredes Morán

Firma:

Cedula: 100100308-4

Fecha: 09 de Julio del 2013

CARTA DE AUTORIZACION DE TESIS POR PARTE DEL AUTOR, PARA LA CONSULTA, REPRODUCION PARCIAL O TOTAL, Y PUBLICACION ELECTRONICA DEL TEXTO COMPLETO

Yo, Pablo Fernando Paredes Morán, declaro ser autor de la tesis Titulada **"ANALISIS RETROSPECTIVO SOBRE LA INCIDENCIA QUE GENERAN LOS MENSAJES RADIALES SOBRE LA LEY DE TRANSITO QUE SE EMITEN A TRAVÉS DE RADIO VIGIA DE LA CIUDAD DE QUITO Y SU REPERCUSION EN CONDUCTORES Y PEATONES PERIODO 2008-2009"**Como requisito para optar al título de ***Licenciado en Ciencias de la Comunicación***; autorizo al Sistema Bibliotecario de la Universidad Nacional de Loja para que con fines académicos, muestre al mundo la producción intelectual de la Universidad, a través de su visibilidad de su contenido de la siguiente manera en el Repositorio Digital Institucional.

Los usuarios pueden consultar el contenido de este trabajo en el RDI, en las redes de Información de país y del exterior, con las cuales tenga convenio la Universidad.

Para constancia de esta autorización en la ciudad de Loja a los 09 días del mes de Julio del dos mil trece, firma el autor.

La Universidad Nacional de Loja no se responsabiliza por el plagio o copia de la tesis que realice un tercero.

Firma:
Autor: Pablo Fernando Paredes Morán
Cedula: **100100308-4**
Dirección: **Avda. Quitumbe Ñan y S33 Bloques Pionero III Mz. 1 Dpto. 403**
Correo Electrónico:nandoparedes@hotmail.com
Teléfono: 0993064284
Director de Tesis: Lic. Sybel Ontaneda Andrade

Tribunal de Grado:

Mg. Mishell Aldean Riofrio

Mg. José Picoita Quezada

Dra. Enith Costa Muñoz

DEDICATORIA

El presente trabajo de investigación, a más de constituirse en la parte culminante de una carrera universitaria que en el futuro con ética y profesionalismo me permitirá defender los más caros intereses de mi patria y de los sectores sociales más vulnerables, entre ellos la Seguridad Vial; quiero dedicarlo a mis padres, hermanos; y, de manera muy especial a mi amada esposa Angélica Mariuxi, quienes se han convertido en el pilar fundamental para el logro de este anhelado sueño.

Pablo Fernando

AGRADECIMIENTO

Mi agradecimiento a la Universidad Nacional de Loja, Modalidad de Estudios a Distancia, Carrera de Comunicación Social, a sus autoridades y profesores, quienes guiaron mi formación y fueron los artífices de la culminación de este tan anhelado objetivo.

Quiero también dejar constancia de mi gratitud a todos quienes laboran en Radio Vigía “La Voz de la Policía Nacional” y al Departamento de Educación Vial de la Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial, quienes me brindaron todas las facilidades en cuanto a información y acceso a sus archivos; lo que permitió la obtención de valiosos datos que aportaron significativamente al desarrollo de esta investigación.

Mi imperecedero agradecimiento al señor licenciado Sybel Ontaneda Andrade, quien como docente y luego como Director de Tesis, me impartió sus conocimientos y experiencias para lograr culminar con éxito este ideal que me propuse.

EL AUTOR

ESQUEMA DE CONTENIDOS

Portada

Certificación

Autoría

Carta de autorización

Dedicatoria

Agradecimiento

a. Titulo;
b. Resumen en castellano y traducción al inglés;
c. Introducción;
d. Revisión de literatura;
e. Materiales y métodos;
f. Resultados;
g. Discusión;
h. Conclusiones;
i. Recomendaciones;
j. Bibliografía; y,
k. Anexos

Índice

a. Titulo

“ANALISIS RETROSPECTIVO SOBRE LA INCIDENCIA QUE GENERAN LOS MENSAJES RADIALES SOBRE LA LEY DE TRÀNSITO QUE SE EMITEN A TRAVES DE RADIO VIGIA DE LA CIUDAD DE QUITO Y SU REPERCUSION EN CONDUCTORES Y PEATONES PERIODO 2008-2009”

b.- Resumen

El presente trabajo de investigación titulado: **"ANÁLISIS RETROSPECTIVO SOBRE LA INCIDENCIA QUE GENERAN LOS MENSAJES RADIALES SOBRE LA LEY DE TRÁNSITO QUE SE EMITEN ATRAVÉS DE RADIO VIGÍA DE LA CIUDAD DE QUITO Y SU REPERCUSIÓN EN CONDUCTORES Y PEATONES PERIODO 2008-2009"**, ha sido determinado por la situación que se da en la diferentes campañas de Educación Vial emprendidas por la Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial, institución en la que se realizó esta investigación, cuya labor realizada en beneficio de la comunidad del país, no es difundida de una forma adecuada, impidiendo el éxito de las campañas.

Su estructura contiene:

Introducción: En la que se da a conocer en una forma sucinta de qué segmentos consta el presente trabajo investigativo; aquello permitirá a quienes hagan uso de la misma tener una idea completa del contenido de la misma.

Metodología: En la que se detalla métodos, técnicas e instrumentos que se utilizó para el proceso investigativo.

Exposición y discusión de resultados: Comprende el desarrollo de la investigación, basada principalmente en la tabulación; y, el análisis cuantitativo y cualitativo de los resultados de la encuesta aplicada a 400 personas entre estudiantes, alumnos de escuela de conducción y personal policial de la ciudad de Quito; así como la comprobación de la hipótesis y la verificación de los objetivos planteados en el proyecto de la investigación.

Conclusiones y Recomendaciones: Comprende ocho conclusiones y seis recomendaciones, las primeras, son el resultado de un trabajo investigativo

minucioso y profundo; y, las segundas, son parámetros que en base a las conclusiones, el autor del presente trabajo investigativo se permite plantear de manera especial a las autoridades de la Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial, con la finalidad de que su objetivo principal se cumpla, esto es disminuir los accidentes de tránsito en la capital y en el país.

Propuesta: Incluye como parte preliminar; antecedentes, marco referencial, justificación, objetivos, presupuesto, financiamiento, ejecutor, beneficiarios, actores involucrados, impacto social, evaluación, estudio de factibilidad y cronograma; además y como parte principal de la propuesta se registran el guión y el libreto de los microprogramas o mensajes radiales sobre la temática tratada.

Summary

The present work of investigation(research) titled: " RETROSPECTIVE ANALYSIS ON THE INCIDENT THAT THE RADIAL(ROAD) MESSAGES GENERATE ON THE LAW OF TRAFFIC THAT ATRAVÉS OF RADIO(RADIUS) ISSUES(EMITS) WATCHTOWER OF THE CITY OF I REMOVE AND HIS(HER,YOUR) REPERCUSSION IN DRIVERS AND PEDESTRIANS PERIOD 2008-2009 ", has been determined by the situation that gives itself in different campaigns of Road Education undertaken by the National Direction(Address) of Control of Traffic and Road Security, institution in the one that carried out this investigation(research), which labor realized in benefit of the community of the country, is not spread of a suitable form, preventing the success of the campaigns.

Its structure contains:

Introduction: In which we explain in a succinct way what this segment includes research work that allow those who make use of it to have a complete idea ofthe content thereof.

Methodology: In which detailed methods, techniques and instruments used for the research process.

Presentation and discussion of results: Includes the development of research, mainly based on the tabulation, and quantitative and qualitative analysis of the results of the survey of 400 people including students, school students and staff driving city police Quito, as well as hypothesis testing and verification of the objectives outlined in the research project.

Conclusions and Recommendations: It comprises eight findings and six recommendations, the first, are the result of a careful and thorough investigative work, and, second, are parameters based on the findings, the author of this investigative work can be approached especially to the authorities of the National Traffic Control and Road Safety, in order to fulfill its main objective, that is to reduce traffic accidents in the capital and the

country.

Proposal: Include as part preliminary, background, frame of reference, justification, objectives, budget, finance, executor, beneficiaries, stakeholders, social impact assessment, feasibility study and schedule, as well as main part of the proposal are recorded script and the libretto of micro or radio messages on the subject treated.

c.- Introducción

La difusión que realizan las instituciones públicas y privadas respecto a su labor, en especial aquella que se ejecuta a través de la radio, se ha convertido hoy en día en algo muy importante e imprescindible dentro del accionar de las mencionadas entidades indistintamente de cuál sea su actividad.

Dentro de este contexto la Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial, acantonada en la ciudad de Quito no debería ser la excepción; tomando en cuenta que la problemática de los accidentes de tránsito es un tema de grandes repercusiones que afecta a todo el mundo y está considerado como uno de los mayores males que castigan hoy a la humanidad, por el número de fallecidos, heridos o discapacitados temporales o permanentes.
Los accidentes de tránsito en los últimos años, han provocado aproximadamente 300 millones de dólares en daños materiales a la sociedad ecuatoriana.

Los choques, atropellos y estrellamientos son los accidentes que más se producen en el país, debido a que los conductores irrespetan las señales de tránsito, los peatones no utilizan la zona de seguridad, cruzan las vías corriendo, no usan los pasos peatonales elevados y los conductores manejan sus vehículos con exceso de velocidad, según lo hemos podido evidenciar en ciudades como Quito.

Las provincias en las que más accidentes de tránsito se producen son: Pichincha, Azuay, Tungurahua y Manabí; esta situación se debe a que por las calles y carreteras de estas provincias circula el mayor número de

vehículos, especialmente en la provincia de Pichincha. (De la provincia del Guayas no se incluyen datos). [1]

Los vehículos de servicio particular son los que más accidentes ocasionan, seguidos por los de alquiler y los vehículos de Estado. Esta situación se presenta porque los vehículos particulares son más numerosos que los de alquiler y por falta de mecanismos más efectivos de control de los vehículos estatales.

Los conductores que ocasionan el mayor número de accidentes son los portadores de la licencia tipo "B", seguidos por los conductores de la licencia tipo "E". Esta situación también se produce porque el número de conductores con licencia tipo "B" es muy superior a otros tipos de licencias y la falta de conocimiento y capacitación de los conductores sobre las normas y disposiciones de la Ley y los Reglamentos de Tránsito.

Esta problemática se agrava por la poca o casi nula difusión de los medios de comunicación sobre la importancia del respeto a las leyes y normas de tránsito.

Por este motivo hemos realizado una investigación que nos permitió demostrar la necesidad de implementar en Radio Vigía "La Voz de la Policía, un programa radial que difunda las actividades que realiza la mencionada institución; y, a través de mensajes disuasivos se pueda fomentar el respeto a los reglamentos y Ley de Tránsito, en pro de bajar la incidencia de mortalidad en esta capital, por este motivo.

El trabajo de investigación denominado **"ANÁLISIS RETROSPECTIVO SOBRE LA INCIDENCIA QUE GENERAN LOS MENSAJES RADIALES SOBRE LA LEY DE TRÁNSITO QUE SE EMITEN ATRAVÉS DE RADIO**

[1] NOBOA, Edgar, Crnel. De Policía: CÓMO EVITAR LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO, 1era Edición, Nov. 2006. Pág. 29.

VIGÍA DE LA CIUDAD DE QUITO Y SU REPERCUSIÓN EN CONDUCTORES Y PEATONES PERIODO 2008-2009”, que pongo a consideración contiene:

Introducción, la misma que permite al lector tener un conocimiento global del contenido de la tesis, fruto de un tesonero trabajo de investigación bibliográfica y de campo.

Metodología, en la que se exponen los métodos, técnicas, procedimientos y herramientas utilizadas para llevar a efecto la presente investigación.

Exposición y discusión de resultados, que incluye un análisis de los resultados de la encuesta aplicada a los estudiantes del segundo curso del ciclo diversificado (quinto curso) participantes del Campo de Educación Vial de la ciudad de Quito, cuyos datos me permitieron comprobar la hipótesis planteada al inicio del presente trabajo investigativo.

Como consecuencia de la investigación de campo realizada se derivan varias conclusiones y recomendaciones, que reflejan la realidad de los temas abordados y, la posibilidad de que a través de un programa radial, la ciudadanía tome conciencia de lo fundamental que es la creación de una cultura de tránsito.

Como parte culminante de esta investigación se pone a consideración la propuesta, cuyo contenido consta de antecedentes, marco referencial, justificación, objetivos, presupuesto, financiamiento, ejecutores, beneficiarios, impacto social, evaluación y cronograma; asimismo se registran el guión y el libreto de los micro-programas (cuñas o mensajes) a través de los cuales se busca concienciar a la ciudadanía y más que todo cambiar de actitud en el sistema vial.

Como todo investigador; y, en este caso como miembro de la Policía Nacional, anhelo que el presente trabajo investigativo, contribuya en algo en la problemática de los Accidentes de Tránsito en nuestro país y particularmente en esta capital.

d.- Revisión de Literatura

Guiados en la actual propuesta teórica de la campaña de Educación Vial, tratamos de plantear una alternativa de reestructuración, basada en la investigación y consulta de materiales disponibles sobre el tema bajo estudio.

Entre otras fuentes bibliográficas y autores que hablan de comunicación, educación y medios tenemos las respectivas Leyes de Tránsito, revistas institucionales de la Dirección Nacional de Tránsito; Luis Gonzaga Motta con "Planificación de la comunicación en proyectos participativos"; "Sicología de la Comunicación Social" de G. Maletzke; "El Medio Radiofónico en la Comunicación Social" de Nelson H. Carvajal; "La Radio por Dentro y por Fuera" de Jimmy García Camargo; "Los Medios de Comunicación y la Tecnología Educativa" de Margarita Castañeda Yánez; "Comunicación o Incomunicación" de Marco Ordoñez y otros; "Dirección y Control de Tránsito de Paul P. Weston; "Ingeniería de Tránsito" del Teniente Patricio Sarabia; "Manual del Conductor"; Nueva Ley de Tránsito y Transporte Terrestre, Dirección Nacional de Tránsito, Departamento de Educación Vial; "Manual de Educación y Seguridad Vial, emitido por la pagina: www.costaricaweb.com, que expresa: "los vehículos en circulación aumentan día (a) día, junto con el mejoramiento de muchas vías; esto trae consigo un aumento en la cantidad de accidentes de tránsito. Cada año hay más personas incapacitadas temporal o permanentemente", por esta causa.

Según la página PacoCostas.Com: "conocer cómo funciona la máquina, su manejo, la mejor manera de utilizarla…son las mejores armas para el juego". De acuerdo a la página: www.det.es/seguridadvial/leyes.html: "La seguridad vial es responsabilidad de todos; incumbe en primer lugar a los poderes públicos, que asuman la responsabilidad de crear una normativa que unifique pautas de comportamiento, que tengan capacidad de adaptación

ante lo que es una realidad en cambio constante y que sea conocida y comprendida por los ciudadanos".

Pieza clave para el éxito (del proyecto comunicativo), son los mecanismos de difusión del mismo. Por lo tanto, es de suma importancia extremar la atención en las formulas comunicativas y medio de divulgación a elegir para dar a conocer un evento de esta magnitud. Se debe tratar de conseguir una presencia continua, a lo largo del año, en todos los grandes medios de comunicación (en nuestro caso la radio), consiguiendo así que la filosofía del proyecto salpique constantes referencias al evento y sus objetivos.

CAPITULO I

MENSAJES RADIALES

Un estudio reciente reveló las principales imprudencias cometidas por peatones y conductores en nuestro país, tales como no respetar las luces rojas, conducir a exceso de velocidad, fumar mientras se maneja y hablar por celular. Una de las últimas campañas emprendida por el Ministerio de Obras Publicas "Párale el Carro" que une tanto al sector público como al privado.

Peatones que cruzan la calle debajo de los pasos peatonales elevados, conductores que no usan el cinturón de seguridad, niños sentados en el asiento del copiloto del auto, maquillarse mientras se maneja, hablar por celular y enviar mensajes de texto, son sólo algunas de las recurrentes prácticas de los ecuatorianos.

Asimismo, llama la atención la poca autocrítica respecto a sus propias conductas en la vía pública de conductores y peatones; el estudio también mostró que la mayor amenaza a la hora de salir a la calle, para la mayoría

de las personas, son la agresividad y el incumplimiento de las normas por parte de los demás.

Manejar distraídos o sin atender debidamente el volante son la causa de uno en cada cuatro accidentes automovilísticos.

La campaña de seguridad vial “Párale el carro”, busca que la ciudadanía denuncie al 911 o al 101 el exceso de velocidad, el irrespeto al ciclista, al chofer irresponsable, el uso del teléfono celular al volante, el irrespeto al peatón y la conducción de automotores por parte de personas en estado etílico.

El proyecto basará su desarrollo en cinco puntos fundamentales:

1).- Gestión de seguridad vial, orientada a la vigilancia y control a los usuarios viales para garantizar un transporte seguro, tanto de pasajeros como de carga.

2).- Vías de tránsito y movilidad segura, destinada a la vigilancia y disposición de calles y carreteras seguras para todo tipo de transporte con señalización completa.

3).- Vehículos seguros para garantizar el buen estado de los mismos, tanto en carrocería, llantas y sistema mecánico.

4).- Educación vial para los usuarios de las vías y vehículos de pasajeros, dirigida a personas de todas las edades.

5).- Atención rápida y oportuna a las víctimas de los accidentes de tránsito.
“Todo esto, es de dos vías. Es decir existe una corresponsabilidad, tanto del Gobierno como del usuario, sea el conductor de un vehículo como el peatón. Ellos deben cooperar con el cumplimiento de las normas de tránsito

existentes", manifestó Ricardo del Hierro, subsecretario del Ministerio de Transporte y Obras Públicas del Ecuador.

Sandra Delgado, directora técnica del Fondo del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (Fonsat), hizo un llamado a la solidaridad ciudadana para evitar las 11.868 muertes ocurridas por accidentes de tránsito desde 2008 hasta el 15 de agosto de 2012.

El Fonsat también registra, en el mismo lapso, 124.000 personas heridas y 290 discapacitados permanentes y temporales por percances de tránsito. Como producto de las indemnizaciones el Fonsat ha desembolsado
$ 80'000.000.

El Director Ejecutivo de la Comisión de Tránsito del Ecuador (CTE), Héctor Solórzano, hizo un llamado también para el respeto de las leyes y señales de tránsito.

El Comercial de Radio

El comercial o mensaje de radio no es más que una pieza publicitaria preparada para ser escuchada por este medio. Es la extensión de la campaña creada para ser colocada en la radio. El mismo necesita de imágenes que vayan desde los ojos hasta la mente, solo se necesita persuadir al consumidor con un fuerte mensaje que a su vez, genere en el mismo, sentimientos positivos, con respecto al producto, esto es lo que constituye el éxito de un comercial de radio.

Ventajas y desventajas

Ventajas de la Radio.- La radio y sus mensajes se mueven con su audiencia. Pueden ser escuchados en el trabajo, en la playa, en la bañera, en la silla del dentista o en las tiendas. El mensaje de la radio puede llegar

sin que su recipiente esté conscientemente buscándolo. El oyente no tiene que estar pendiente para escuchar su mensaje. La radio permite la selección por grupo de enfoque basado en: Geografía, los oyentes están concentrados en el área definida por la señal de la estación Hora la audiencia cambia según la hora del día, mañana, mediodía o noche. Formato puede llegarse a diversas audiencias según el formato, ya sea rock, blues, clásica, música suave. Se puede pautar una cuña en radio sin tener que planificarlo con mucha anticipación. Esto abre a la posibilidad para que los anunciantes reaccionen a eventos momentáneos, tales como, una ola de calor o una oferta de un competidor. El mensaje puede transmitirse con la frecuencia que usted seleccione (o así lo permita el formato de la estación). Por ejemplo, usted puede mantener una cuña diaria por un año o dos veces por hora por día. La radio tiene un atractivo local. Usted puede enlazar su mensaje a los eventos locales o al tiempo, para dar énfasis en la relevancia de su mensaje. El mensaje tiene una voz. Puede ser amistosa, seria, triste, puede tener un tono machista o de humor, o que se acomode a su mensaje.

Sobre todo, la voz puede tener un tono conversacional, una cualidad que lo hace fácil de escuchar y entender. La compra de tiempo en la radio es costo-eficiente. La producción de cuñas de radio es sencilla. Con sólo enviar un resumen, un libreto completo o una lista de temas, la estación puede desarrollar la cuña. La mayor parte de las estaciones producen su cuña sin costo adicional.

LA RADIO

Radio, sistema de comunicación mediante ondas electromagnéticas que se propagan por el espacio. Se utilizan ondas radiofónicas de diferente longitud para distintos fines; por lo general se identifican mediante su frecuencia, que es la inversa de la longitud de onda de la radiación.

HISTORIA DE LA RADIO

Guillermo Marconi, en 1895, transmitió por primera vez la palabra humana a través del aire. Desde aquél entonces, su desarrollo y la incorporación de nuevas y mejores técnicas y tecnologías han convertido a la radio en un poderoso instrumento de una nueva inserción del individuo en la humanidad y de ésta en su universo particular.

La siguiente, es una breve cronología de la radio. En 1.842, Joseph Henry, descubrió la naturaleza oscilatoria de las cargas eléctricas; en 1.857, Fedderson, demostró que al descargar un condensador electrónico se producen oscilaciones con chispas intermitentes; en 1.878 David Edgard Hughes, observó que un contacto inestable en un circuito que contenía una batería y un receptor telefónico (inventado por Bell en 1.876), producía en el receptor sonidos que correspondían a los que llegaban al diafragma de la bocina.

En 1833, George Francis Fitzgerald, concibió un método para producir ondas electromagnéticas mediante la descarga de un condensador. Más tarde, Henrich Hertz produjo, detectó y midió ondas electromagnéticas y demostró que las ondas podían reflejarse, refractarse, polarizarse e interferirse. Posteriormente, Oliver Joseph Lodge, patentó una bocina de inducción. Y, por esta misma época (1.888) Alexander Stepanovitch Popoff, transmitió y recibió en Morse y por telegrafía sin hilos las palabras "Henrich Hertz". Fue Marconi quien inventó un sistema de telegrafía sin hilos.

Entre 1.920 y 1.930, la radiodifusión comercial se extendió por todo el mundo y en todos los países con características idénticas.

Se han establecido tres etapas en el desarrollo mundial de la radiodifusión. Desde los primeros años del siglo XX hasta 1.927, es la edad de la telegrafía

sin hilos. Los ensayos realizados antes de la Primera Guerra Mundial interesaban a muy pocos.

Al restablecerse la paz, vuelve la expansión de la radio que había sido frenada por el conflicto bélico. Empiezan las emisiones regulares y hacia 1.927; se acepta en toda Europa como medio de retransmisión a gran escala. Al empezar la década de los años cuarenta del siglo anterior, los progresos son considerables, mejoran los programas y la radio llega a ser un instrumento de propaganda con características internacionales.

La tercera etapa comienza al finalizar la Segunda Guerra Mundial. Se caracteriza por el aumento del público, los progresos técnicos, el perfeccionamiento de los programas y, sobre todo, por la concurrencia de una nueva forma de difusión por medio de ondas: la televisión.
En las primeras épocas de la radiodifusión comercial, fue de capital importancia la llamada "potencia en antena" de las emisoras. Se medía esta potencia en vatios o kilovatios y todas las emisoras que aspiraban llegar a vastas audiencias montaron transmisores de onda de corta frecuencia, cuyo alcance es considerablemente mayor que la de "onda larga", que es una onda local.

La radio a fines del siglo XX tuvo grandes innovaciones debido a la implementación de nuevas tecnologías. Entre las cadenas que sobresalen en el mundo se consideran a las siguientes: BBC de Londres, Radio Moscú, Radio Exterior de España, Radio Francia Internacional, Radio La Habana de Cuba, La Voz de Estados Unidos de América, Radio Nederland de Holanda, HCJB La Voz de los Andes instalada en Ecuador, todas ellas en onda corta AM. En América Latina podemos citar. Radio Caracol de Colombia, Radio Programas del Perú, entre otras.

Hoy, a inicios del siglo XXI, la radio tiene un futuro insospechado. Como los más importantes avances podemos citar la radio AM en estéreo y la radio

FM satelital que dentro de poco, no conocerá fronteras y será posible sintonizarla en cualquier parte del mundo sin interferencia alguna.

LA RADIO EN EL ECUADOR

Podría tomarse como punto de partida de la radiodifusión en el Ecuador, a las emisiones experimentales que efectuó Radio "El Prado" de la ciudad de Riobamba en el año de 1925.

A partir de esta fecha, pocos fueron los pioneros de la radio que, con equipos de reducida potencia hacían significativos esfuerzos para emitir y receptar mensajes. La radio para aquella época, no despertaba mayor interés en el público. Debido Al alto costo de los receptores de radio, éstos existían muy pocos ya que eran importados como objetos de lujo por algunas familias de excelentes condiciones económicas para que sirvan de distracción hogareña, mientras que para la mayoría de la población era muy difícil adquirirlos.

Los primeros aparatos receptores ingresaron a Guayaquil entre los años 1925 y 1927. Según algunos historiadores, la primera emisora cultural de Guayaquil, llamada "Radio París", de propiedad de Francisco Andrade Arbaiza, funcionaba con un transmisor construido por él mismo y estaba ubicada en el tradicional barrio Las Peñas.

Se conoce que Juan Berh, guayaquileño de 22 años, construyó un aparato radial de 20 wats de onda corta, para lanzar al aire las primeras ondas, el 16 de julio de 1930, su Ecuador Radio, HC2JBS, en los 31 metros.

Para 1931, se establece en Quito la Radio "La Voz de los Andes" -HCJB- de propiedad de un grupo evangélico llamado Hoy Cristo Jesús Bendice.

Hoy a inicios del siglo XXI, la radio tiene un futuro insospechado en nuestro país. Como los más importantes avances podemos citar la radio AM en estéreo y la radio FM satelital que dentro de poco, no conocerá fronteras y será posible sintonizarla en cualquier parte del mundo sin interferencia alguna[2]

LA RADIO EN QUITO

"Obtenida la resultante histórica de poder transmitir el sonido a través del espacio, llenando el éter de ondas portadoras de mensajes, se comenzó a darles una estructura formal a ese sonido y a esos mensajes.

El año de 1920 marca el punto de partida de la radiodifusión; comienza a ser un medio de comunicación que, poco a poco, se va desarrollando, tecnificando; dándole a los pueblos un nuevo motivo de recreación, de cultura y de información. Esto último fue lo fundamental en los comienzos de la radio: la noticia"34

"A fines de la década de los 20 y cuando en Quito comienza la radiodifusión; un obrero ganaba 90 sucres mensuales, un quintal de arroz costaba 18,50 sucres; de azúcar 25,50; la carne se cotizaba a 0,60 la libra, etc.

Manuel Mantilla Mata, fue uno de los iniciadores de la radio en Quito.

Algunas emisoras preferían hacer transmisiones nocturnas para evitar interferencias atmosféricas. Las transmisiones a control remoto tenían el mismo empirismo del resto y, aun cuando ya se usaba el teléfono, su técnica y empleo eran rudimentarios y las transmisiones fuera de la emisora era toda una odisea, cuando se transmitía desde calles y carreteras, las líneas se tomaban directamente de las redes telefónicas"35

---

[2] INIGUEZ, José, TEXTO GUIA MODULO V "COMUNICACIÓN ELECTRÓNICA: LA RADIO", U.N.L., Pags. 22-23.

LA RADIO EN LA EDUCACIÓN

- "Como ha dicho Mick Jagger, puede que, algún día, se reconozca que el progreso bien entendido "no está en conseguir siempre lo que se quiere; sino en conseguir lo que se necesita"[3].

- "La radio es el medio más efectivo y rentable para la educación de las poblaciones rurales (y urbanas). Capaz de satisfacer sus necesidades cotidianas, es por lo tanto, un contribuyente del desarrollo nacional. La radio es una extraordinaria herramienta para el desarrollo cultural, social, económico y personal"[4].

- "La radio es una fuerza fundamental para el progreso, no sólo en sentido material; sino que ésta, además, siembra la semilla de la libertad: un derecho fundamental de toda la humanidad."[5]

- De todos los medios de enseñanza – aprendizaje... el único que es totalmente portátil y carente de intrusionismo visual, es decir, que no distrae, es el audio". [6]

- "El audio, tiene un conjunto de ventajas para profesores y alumnos que lo convierten en el mejor método. Su simplicidad técnica, su carácter flexible, informal y portátil lo hacen tan útil a los estudiantes como pueda serlo cualquier otro medio de aprendizaje... Bien utilizada, la radio es un instrumento de una eficacia tremenda y muchas veces inmediata"[7].
- "Las músicas. Son un elemento de extraordinaria eficacia para popularizar un producto.

---

[3] MAYOR, Z. Federico: La radio semilla de libertad y progreso; columna Opinión de la revista RADIO Y EDUCACIÓN DE ADULTOS de Radio ECCA de España, pág. 5, año 1989
[4] MAYOR, Z. Federico: La radio semilla de libertad y progreso; columna Opinión de la revista RADIO Y EDUCACIÓN DE ADULTOS de Radio ECCA de España, pág. 5, año 1989
[5] Obra citada, pág. 6.
[6] Publicación de N. DURBRIDGE en revista 'Distance teaching news' (N° 8, primavera/verano, 1989), citado en columna De Otras Fuentes; de la revista RADIO Y EDUCACIÓN DE ADULTOS de Radio ECCA de España, pág. 7, año 1989.
[7] LORENTE, Joaquín: La radio: Un despertar en la oreja; columna De Otras Fuentes de la revista RADIO Y EDUCACIÓN DE ADULTOS N° 12, de Radio ECCA de España, pág. 9, año 1989.

- Los efectos especiales son los sonidos de producción. Hay que tenerlos siempre en consideración, por lo mucho que pueden romper y apoyar el efecto de la locución”[8].

LA RADIO Y LA CULTURA

“Para el comunicador la cultura es esencial para tener más gente mayor informada con fines de conocimiento, comprensión y acción... Para el comunicador la cultura es una realidad concreta que se manifiesta mediante el mensaje claro, preciso y directo”[9].

CARACTERÍSTICAS DE LA RADIO COMO MEDIO DE COMUNICACIÓN SOCIAL:

a) Tiene la ventaja de ir a hablar al domicilio del consumidor.
b) El mensaje puede comunicarse personalmente
c) Los oyentes son diversos según las horas y días de los programas
d) Sus formas son: comunicados comerciales, emisiones patrocinadas, etc.[10].

FUNCIÓN DE LA RADIO

- “Conocemos que la función de la radio es la de “ofrecer a los pueblos, sano entretenimiento, orientación, información y cultura, con criterio de educación y buen gusto”[11].

- “La radio, hoy en día, es un medio muy propio para la vida moderna, por su rapidez y su dinamismo; porque no cautiva ni obliga”[12]

---

[8] Obra citada, pág. 10.
[9] Íbid, pág. 44.
[10] RÍQUEZ V., Eva: COMUNICACIÓN, colección Cuadernos Sociales N° 8, pág. pág. 47, editorial San Marcos, Lima – Perú, año 1999.
[11] Obra citada, pág. 124..
[12] Obra citada, pág. 160.

ENCUESTA DE RADIOS MAS ESCUCHADAS EN QUITO				
RADIO	**AM**	**FM**	**N° OYENTES**	
RADIO MUNDO		X	5	
SONORAMA		X	3	
GITANA		X	3	
CANELA		X	5	
ECUASHIRY		X	2	
SIDERAL	X		2	
ZARACAY		X	2	
VIGÍA	X		1	
MUNICIPAL	X		1	
IRFEYAL	X		1	
BOLÍVAR		X	1	
CENTRO		X	1	
GALAXIA		X	1	
GENIAL		X	1	
JOYA ESTÉREO		X	1	
ERES		X	1	
EMISORA CENTRAL	X		1	
AMÉRICA		X	1	
LA RED		X	1	
QUITO	**X**		1	
LA OTRA		X	5	
ONDA AZUL		X	1	
N° TOTAL DE OYENTES			**41**	**%**
PREFIEREN AM			7	17,65%
PREFIEREN FM			36	82,35%

El cuadro anterior nos refleja que la mayor parte de oyentes prefieren las emisoras musicales, un número menor prefiere emisoras habladas - musicales; mientras que en menor número se encuentran las emisoras

habladas: deportivas y educativas; cabe señalar que está es la realidad de la situación radial en la capital de la república.

LA DIFUSIÓN

Divulgar noticias (información) a través de medios de comunicación masiva, de interés para un público determinado.

LA INFORMACIÓN

La información es un mensaje que logra disminuir la incertidumbre. Por otra parte, la comunicación se reconoce como un proceso de intercambio de información, un intercambio de ideas cuyo resultado es la concreción de ideas nuevas o el reforzamiento de las ideas preconcebidas. Debe ser por eso que en la historia del mundo, las revoluciones de la humanidad han estado signadas por los grandes avances que se han dado en la capacidad de comunicación del hombre.

Actualmente, las discusiones académicas, los negocios, las relaciones internacionales, las actividades humanas más cotidianas están centradas en una revolución por demás significativa, porque tiene como base a las Tecnologías de Información y Comunicación, innovaciones que favorecen enormemente el flujo de información y que, por supuesto, mejoran las posibilidades de comunicación humana.[13]

[13] CANGA, Jesús, La Prensa y las Nuevas Tecnologías. Manual de la Redacción Electrónica. Ediciones Deusto S.A. Madrid, 1988. Pág. 15

LA COMUNICACIÓN.

Definición.

El origen de la palabra comunicación está en la lengua latina. Procede del adjetivo "communis" que significa común. De este vocablo se derivan también comunal, comunidad, comunión, etc.
Del verbo latino comunicarse, que puede traducirse como compartir o tener comunicaciones con otros, han aparecido otras palabras como: comunicado, comunicante, comunicativo, y especialmente comunicación.

Comunicación es la acción y el efecto de comunicar algo o de comunicarse.
El Diccionario de la Real Academia dice: "Hacer a otro partícipe de lo que uno tiene". "Descubrir, manifestar o hacer saber a uno alguna cosa". "Conversar, tratar con alguno de palabra o por escrito". Tratándose de las cosas inanimadas también se refiere a: "Correspondencia o paso de unas cosas con otras". "Unión que se establece entre ciertas cosas". "Cada uno de los recursos que ponen en comunicación las cosas". [14]

TIPOS DE COMUNICACIÓN

Los seres humanos pasan gran tiempo de sus vidas comunicándose verbalmente o corporalmente. Por ejemplo la correspondencia (escrita), un saludo (gestual), un llamado telefónico (verbal), una reunión con amigos (grupal).

Aristóteles definió a la comunicación como la búsqueda de todos los medios de persuasión que se tiene al alcance, cuya meta principal es el logro de una respuesta determinada.

[14] FUENTES, Juan , Comunicación, www.blogdrive.com/comunicación/pnl.htm

Comunicar es afectar al medio. Toda vez que comunicamos tenemos un propósito, y éste puede ser:

a. **Consumatorio:** Se agota en sí mismo. No persigue ulterioridades. No va más allá de lo que está haciendo. Su único objetivo es transmitir una información o mensaje y no espera ningún feed back en particular.
Instrumental: La mayor parte de la comunicación es de este tipo.

Las personas se valen de este tipo de comunicación para

Conseguir un propósito. [15]

ANTECEDENTES HISTÓRICOS DE LAS PROPUESTAS DE EDUCACIÓN VIAL EN LA CIUDAD DE QUITO.

Los antecedentes históricos de la Campaña Nacional de Educación Vial han sido tomados de la Tesis "Los Accidentes de Tránsito en la Ciudad de Quito" elaborada en 1994, por María Eugenia Garcés C. y Edwin Echeverría M, que textualmente nos dice:

"Durante los años 1982 – 1983, se diseñaron los planes y objetivos de esta campaña (de Educación Vial) y se estableció el presupuesto. En el año de 1983 se dictaron los respectivos acuerdos ministeriales entre las carteras de gobierno y educación; en los cuales se determinó que los establecimientos preprimarios y primarios del país impartan obligadamente la educación vial o nociones sobre señales y demás temas sobre el tránsito terrestre.

Entre tanto el Consejo Nacional de Tránsito diseñó una cartilla que fue distribuida a todo el magisterio del país a través de seminarios, primero en uno de carácter nacional para supervisores escolares y, luego en sendos

[15] ENCARTA 2006

seminarios en cada una de las provincias y cabeceras cantonales; para los maestros del nivel preprimario y primario, con la coordinación de los directores provinciales de educación., acción adoptada como motivación, e impulso en el arranque de la campaña. Se diseñaron cuñas radiales y spots de televisión que fueron difundidos en los medios de comunicación del país; como medios colaterales. Además se realizaron afiches, cartillas y otro tipo de mensajes. La empresa privada brindó su colaboración y auspició con la elaboración de varios afiches. Así arrancó la Campaña de Educación Vial, con mucho éxito y también mucha expectativa. Lamentablemente, los funcionarios que estaban encargados de su ejecución, tanto de la Dirección como del Consejo Nacional de Tránsito fueron reemplazados o cesaron en sus funciones algunos de ellos, lo cual incidió para que la campaña perdiera vigor y agonizara en su primera fase; además de que nunca se hizo una evaluación de ella.

Desde 1983 arrancó el plan quinquenal y debió terminar en el 88 para, inmediatamente, efectuarse la evaluación correspondiente; sin embargo es a partir de 1994 que se ha retomado esta labor, orientándola hacia otros fines, aprovechando la experiencia del pasado. De esta manera, en 1993, el Consejo Nacional de Tránsito, mediante la Dirección Ejecutiva de entonces, consiguió que el Consejo Nacional de Desarrollo (CONADE), aprobara un Plan de Educación Vial que consta en el presupuesto de 1994.

Hacia 1994, el Consejo Nacional de Tránsito estudia varios proyectos de reformas a la Ley de Tránsito, entre ellas las presentadas por el Consejo Nacional de Discapacitados (CONADIS); LA Federación Nacional de Transportistas (FNT); la Policía Nacional; y, por supuesto el remitido por el Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre.

Por otra parte, también la Comisión legislativa de lo ambiental presentó un proyecto de reformas, especialmente en lo que concierne a la preservación del medio ambiente”[16].

Según los autores de la tesis, nunca se realizó evaluación alguna; manifiestan que tampoco existen datos o archivos de lo elaborado para aquella campaña, inclusive las comunicaciones oficiales referentes al tema.
Consideramos necesario aclarar que en la propuesta de la Campaña Nacional de Educación Vial emitida en 1.983, aun no aparecen involucrados los establecimientos de educación secundaria del país. Es a partir del 8 de agosto de 1996 que, según Acuerdo Ministerial 3591, el Ministerio de Educación y Cultura, basado en el Artículo 242 del Reglamento General de la Ley de Educación, establece la alternativa para los estudiantes de tercer curso del Ciclo Diversificado (sextos cursos), para que puedan efectuar trabajos de investigación o prácticas en temas como Educación Ambiental y Vial, previos a la obtención del título de bachilleres.

¿QUÉ ES LA POLICÍA NACIONAL?

“Es una institución del Estado ecuatoriano cuyo campo de acción se localiza en las esferas más complejas de la vida de nuestra sociedad, porque le corresponde la más alta responsabilidad de trabajar por el bien común, en escenarios tan difíciles donde frecuentemente se rebasan los límites de la condición humana.

El principal objetivo de nuestra entidad, sobre todo en la última década ha sido precisamente su profesionalidad, cuyos avances positivos han entregado productos tangibles a la ciudadanía, a través de las unidades especializadas contra secuestros, programas de protección ciudadana,

[16] GARCÉS C., María Eugenia y ECHEVERRÍA M. Edwin: Tesis - **LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LA CIUDAD DE QUITO**, 1994.

operativos de combate al narcotráfico y las nuevas prácticas para el control de tránsito motorizado.

Es importante destacar que la función policial no puede ni debe mecanizarse en su ejercicio, tampoco mantenerse en la rigidez de su función, obcecada y carente de sensibilidad para aplicar un juicio de valores, consciente de los derechos humanos y capaz de entender a los ciudadanos comunes”[17].

VISIÒN

“La Policía Nacional en el próximo quinquenio será una institución de excelencia y calidad.

Ejercerá el liderazgo en todos los niveles de mando, en la seguridad interna, respetuosa de los Derechos Humanos, con vocación comunitaria; será profesional, científica, técnica y especializada con hombres y mujeres formados integralmente, para lograr un alto grado de confianza y credibilidad de la ciudadanía”[18].

OBJETIVO GENERAL

“Alcanzar una Institución Policial líder en la seguridad ciudadana, científica, técnica y especializada, con un marco legal y organización administrativa modernos y con recursos suficientes para garantizar el orden interno del país”[19].

MISIÓN

“La Policía Nacional garantiza la seguridad y el orden públicos. Colabora con el desarrollo social y económico del país y participa en la defensa de la

[17]POLICÍA NACIONAL DEL ECUADOR: **Revista TRÁNSITO**, 2001.
[18] POLICÍA NACIONAL: Revista de la Dirección de Operaciones, s.a, s/a.
[19] Obra citada

Soberanía Nacional, en forma permanente en todo el territorio nacional; con el objeto de mantener la paz ciudadana, alcanzar los objetivos institucionales y preservar los objetivos nacionales permanentes”[20].

EL ACCIONAR DE LA POLICÍA NACIONAL SE ESTABLECE EN AREAS COMO:

- “CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LA REPÚBLICA
- CÓDIGO PENAL COMÚN
- CÓDIGO DE PROCEDIMIENTO PENAL
- LEY DE SEGURIDAD NACIONAL
- LEY ORGÁNICA DE LA POLICÍA NACIONAL
- LEY DE SUSTANCIAS ESTUPEFACIENTES Y SICOTRÓPICAS
- LEY DE MIGRACIÓN Y EXTRANJERÍA
- **LEY DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRES”** [21].

UNIDADES ESPECIALES DE LA POLICìA NACIONAL

Son comandos tácticos de reacción inmediata, flexibles y de gran capacidad de maniobra y movilización, con adiestramiento especializado y apto para utilizarlos en diversas acciones policiales.

Grupo de Intervención y Rescate "GIR."
Unidad de Investigaciones Especiales "U.I.E.S."
Grupo de operaciones Especiales "G.O.E."
Unidad de Equitación v Remonta "U.E.R."
Unidad de Acción Comunitaria "U.N.A.C.O."
Unidad Antisecuestro v Extorsión "UNASE"
Unidad de Protección del Medio Ambiente "U.P.M"

[20]Obra citada
[21] Obra citada

DIRECCIONES NACIONALES DE SERVICIOS QUE INTEGRAN LA POLICÌA NACIONAL EN EL ECUADOR.

Las Direcciones Nacionales de Servicios son los órganos técnicos y científicos de la Policía Nacional, que se encargan de planificar y definir las políticas de los servicios policiales:

Dirección Nacional de Servicio Urbano y Rural
Dirección Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre
Dirección Nacional de la Policía Judicial e Investigaciones
Dirección Nacional de Antinarcóticos
Dirección Nacional de Migración
Dirección Nacional de Seguridad Pública
Dirección Nacional de Bienestar Social
Dirección Nacional de Salud
Dirección Nacional de Educación
Dirección Nacional Financiera
Dirección Nacional de Comunicaciones
Dirección Nacional de Asesoría Jurídica
Dirección Nacional de Policía Especializada para Niños, Niñas, Adolescentes, DINAPEN

DIRECCIÓN NACIONAL DE TRÀNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRES

Es el organismo responsable de organizar, cooperar en la planificación y controlar las actividades de tránsito y transportes terrestres en las Jurisdicciones señaladas por la Ley.

⇒ **Unidades De Apoyo**

Ingeniería de Tránsito

Departamentos de: Señalización, Planificación y Construcciones

Unidades de Tránsito
Departamento de Educación Vial
Servicio de Investigación de Accidentes de Tránsito SIAT

BREVE HISTORIA DE LA POLICÍA NACIONAL

PERIODO GRAN COLOMBIANO (1822 – 1830)

"El 2 de octubre de 1827, el Congreso Colombiano expidió un decreto creando las Jefaturas de Policía en las principales ciudades del país y disponiendo la elaboración de un Reglamento de Policía por parte del Ejecutivo, en forma inmediata fueron establecidas dichas Jefaturas en Quito, Guayaquil y Cuenca. De igual manera, el 22 de diciembre del mismo año, fue expedido el Reglamento de Policía de Colombia aprobado por el Libertador Simón Bolívar.

PERIODO REPUBLICANO I (1830 – 1884)

(POLICÍA EN LOS MUNICIPIOS)

Establecida la República del Ecuador el 13 de mayo de 1830, se expiden los primeros reglamentos de policía en 1831 para Quito y en 1833 para Guayaquil, estructurando a la Policía con jefe, comisarios y celadores, todos dependientes del correspondiente Consejo Municipal y con jurisdicción cantonal.

Entre los años 1835 y 1884 fueron expedidos nuevos reglamentos para Quito y Guayaquil, así como para Cuenca, Loja, Latacunga, Otavalo, Ambato, Riobamba y Azoguez todos elaborados por el respectivo Consejo Municipal y aprobados por la Presidencia de la República y el Congreso Nacional.

El 25 de noviembre de 1865, se suprimen las Jefaturas de Policía y se crean en su lugar las intendencias de Policía, estructuradas con intendentes, comisarios, celadores y gendarmes.

PERIODO REPUBLICANO II (1884-1938)

(POLICÍA DEL ESTADO)

POLICÍA DE ORDEN Y SEGURIDAD

El 14 de junio de 1884 procede un trascendental hecho en la historia policial ecuatoriana: la organización de la Policía de La República o Policía del Estado por disposición del presidente José María Plácido Caamaño. Esta entidad, genuino origen de la actual Policía Nacional, fue denominada oficialmente Policía de Orden y Seguridad y conformada en cuerpos provinciales comandados cada uno por un Intendente General.

A pesar de su carácter civil la Policía de Orden y Seguridad fue organizada militarmente el 15 de agosto de 1885. Donde sus integrantes pasaron a denominarse Soldados de Policía, siendo desmilitarizada el 3 de agosto de 1892 por el presidente Luis Cordero Dávila.

Mediante decreto del 21 de agosto de 1886 se crea el servicio de Policía Rural, en las provincias de Guayas, Manabí, Los Ríos.

POLICÍA NACIONAL

Al expedirse el 12 de diciembre de 1923 un nuevo Reglamento General para la Organización y Servicio de la Policía, por parte del presidente José Luis Tamayo, la Policía de Orden y Seguridad cambia a la nueva identidad de Policía Nacional.

Como hechos de importancia en este periodo, en cuanto a la actividad y estructura interna de la Institución, se destacan los siguientes:

- El establecimiento de la Oficina de Identificación y Dactiloscopia, el 12 de marzo de 1924 para auxilio de las autoridades judiciales

- La creación de las primeras escuelas de Policía, en Quito y en Guayaquil, mediante decreto de agosto de 1925, con el aporte técnico de una misión policial francesa contratada por el Gobierno Nacional.

- La adquisición de la primera lancha para uso de la Policía Nacional en Guayaquil, el 8 de noviembre de 1927.

- La adquisición de las primeras motocicletas para el servicio policial en Quito, el 7 de Julio de 1928, marca Harley Davison y en número de dos.

FUERZASDEPOLICÍA

El 4 de enero de 1938 el General Alberto Enríquez Gallo, Jefe Supremo de la República, dicta una nueva ley orgánica, por la cual se organiza militarmente a la Institución en su estructura y jerarquías y se le asigna el nuevo nombre de Fuerzas de Policía.

El 22 de febrero del mismo año se expide la primera Ley de Personal bajo él título de Ley de Situación Militar y Ascensos de las Fuerzas de Policía.

En el esquema organizativo se contempla solamente la existencia de los servicios Urbano, Rural y de Tránsito, este último incorporado como pelotón al servicio Urbano.

PERIODO REPUBLICANO III (1938 – 2000) (PROFESIONALIZACIÓN)

El 2 de Marzo de 1938 se decreta la creación de la Escuela Militar de Carabineros, como establecimiento para la formación de oficiales, hecho que marca el inicio de la etapa de profesionalización institucional.

CUERPO DE CARABINEROS

Al expedirse el 8 de julio de 1938 una nueva ley orgánica; las Fuerzas de Policía se transforman en Cuerpo de Carabineros, manteniendo su carácter militar; se suprime la Inspección General de Policía y se crea en su reemplazo la Comandancia General.

GUARDIA CIVIL NACIONAL

Asumido el mando supremo de la República el doctor José María Velasco Ibarra, el Cuerpo de Carabineros fue extinguido el 6 de junio de 1944 y transformado en una institución de carácter civil denominada Guardia Civil Nacional.

POLICÍA CIVIL NACIONAL

El 31 de Octubre de 1951 el Congreso Nacional introduce varias reformas una de las cuales sustituye el nombre de Guardia Civil por la nueva identidad de Policía Nacional.

Estableciendo también las denominaciones jerárquicas de prefecto jefe, prefecto, subprefecto, inspector, subinspector primero y subinspector segundo para los oficiales.

POLICÍA NACIONAL

Promulgada el 9 de Noviembre de 1964 elimina la Identidad de Policía Civil Nacional y la Institución adopta el nuevo nombre de POLICÍA NACIONAL, estructurada con los servicios Urbano, Rural, de Tránsito y de Investigaciones.

PAPEL QUE DESEMPEÑA LA POLICÍA NACIONAL EN LA SOCIEDAD

La Policía Nacional, en concordancia con las Leyes vigentes, han adoptado medidas de orden y seguridad individual y social, de acuerdo a las exigencias y al desarrollo del país. Todas las actitudes negativas que impiden el desarrollo social, podemos erradicarlas con la función que cumple la Policía Nacional, gracias a la firmeza, capacidad y al trabajo profesional de sus miembros.

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ECUADOR

Art. 183.- La Fuerza Pública estará constituida por las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional. Su misión, organización, preparación, empleo y control estarán regulados por esta ley.

La Policía Nacional tendrá como misión fundamental garantizar la seguridad y el orden públicos. Constituirá fuerza auxiliar de las Fuerzas Armadas para la defensa de la Soberanía Nacional. Estará bajo la supervisión, evaluación y control del Consejo Nacional de Policía, cuya organización y funciones se regularan en la Ley.

FUNCIONES Y DIRECCIONES NACIONALES DE LA POLICÍA NACIONAL

FUNCIONES ESPECÍFICAS DE LA POLICÍA NACIONAL

- Mantener la paz, el orden y la seguridad pública.
- Prevenir la comisión de delitos y participar en la investigación de las infracciones comunes utilizando los medios autorizados por la Ley; con el fin de asegurar una convivencia pacífica de los habitantes del territorio nacional.
- Custodiar a los infractores o presuntos infractores; y, ponerlos a órdenes de las autoridades competentes dentro del plazo previsto por la Ley.
- Prevenir, participar en la investigación y control del uso indebido y tráfico ilícito de sustancias estupefacientes y psicotrópicas, precursores químicos, enriquecimiento ilícito y testaferrismo en el país, coordinando con la Interpol y más organismos similares nacionales y extranjeros.
- Cooperar con la administración de justicia a través de la Policía Judicial y demás servicios policiales.
- Mantener la seguridad externa de los centros de rehabilitación social del país e interna en casos de emergencia a solicitud de la autoridad competente.
- Participar en la planificación, ejecutar y controlar las actividades del tránsito y transportes terrestres en las jurisdicciones que la Ley autorice.
- Cooperar en la protección del ecosistema.
- Controlar el movimiento migratorio y la permanencia de extranjeros en el país.
- Colaborar al desarrollo social y económico del país.
- Garantizar los derechos de las personas y la protección de sus bienes en especial los del menor, la mujer y la familia en sus bienes fundamentales, consagrados en la Constitución Política de la República, en las leyes y en los tratados internacionales ratificados por el Ecuador; y,
- Las demás que determinen la Constitución Política de la República y las Leyes.

EL CONSEJO NACIONAL DE TRÁNSITO

Según el Art. 19 de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre, el Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre: “Es una entidad de derecho público, adscrita al Ministerio de Gobierno, con personería jurídica, jurisdicción nacional, presupuesto y patrimonio propios, autonomía administrativa y económica. Es la máxima autoridad nacional dentro de la organización y control del tránsito y del transporte terrestre y sus resoluciones son obligatorias”.

LA DIRECCIÒN NACIONAL DE TRÁNSITO

Según el Art. 27 de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre, la Dirección Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre: “Es un organismo del sector público con personería jurídica, presupuesto y patrimonio propios, de organización, planificación, ejecución y control de las actividades de tránsito y transporte terrestre a nivel nacional a excepción de la provincia del Guayas”.

Entre los deberes y atribuciones, relacionadas con nuestra propuesta comunicativa radiofónica, de esta dirección, podemos mencionar las siguientes:

- Preparar y ejecutar planes y programas de prevención de accidentes de tránsito, señalización y semaforización de conformidad con el Plan Nacional aprobado por el Consejo Nacional.

- Supervisar y controlar la correcta utilización de los recursos asignados y distribuidos en las dependencias de tránsito del país.

ESTUDIO E INVESTIGACIÒN DE LOS CAMBIOS REALIZADOS POR EL PROGRAMA DE EDUCACIÒN VIAL VIGENTE.

¿QUÉ ES LA EDUCACIÓN VIAL?

Educación Vial, es el proceso por el cual "la Policía Nacional orienta su actividad en difundir todo aquello que se relaciona con la seguridad vial de la comunidad, tratando de esta manera de reducir los accidentes de tránsito en el país"[22].

Uno de los aspectos que el departamento, ha dado mayor importancia es la Educación Vial a todo nivel en especial dirigido al sector estudiantil, bajo la consideración de que el ordenamiento vial en el convivir diario, no es sólo responsabilidad de las autoridades de tránsito, sino acción mancomunada entre los conductores, peatones y ciudadanía en general.

La Educación Vial se inicia desde los niños de preprimaria y de los primeros grados, secundaria, universidad y público en general con grandes campañas educativas, a nivel nacional, donde se forman brigadas de seguridad vial, con la participación de alumnos de los niveles superiores de los diferentes colegios, los mismos que se transforman en multiplicadores de conocimientos adquiridos, ayudando y motivando a todos los usuarios de la vía pública para que tomen conciencia del papel que deben cumplir dentro del sistema vial.

"El Departamento de Educación Vial, a través del trabajo profesional de los señores instructores, llegan a empresas públicas, privadas, gremiales y educativas, con conferencias, seminarios, charlas sobre la ley, reglamentos, normas y procedimientos del tránsito, con la finalidad de cambiar de actitud al conductor, pasajero y peatón"[23].

---

[22] POLICÍA NACIONAL DEL ECUADOR, Columna Educación Vial, Revista DIRECCIÓN NACIONAL DE TRÁNSITO, 2002, pág. 30

[23] Obra citada

PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA EN LA EDUCACIÓN VIAL

"El Departamento de Educación Vial, depende de la Dirección Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre, y desarrolla planes estratégicos para afrontar con decisión la prevención en el caso de los accidentes de tránsito.

La planificación estratégica ha permitido formar y capacitar a más de 5.000 brigadistas estudiantiles en la ciudad de Quito y más de 15.000 a nivel nacional"[24] en términos promedios de las diversas campañas, según datos proporcionados por el Departamento de Educación Vial.

COORDINACIÓN DE ACTIVIDADES CON ESTABLECIMIENTOS EDUCATIVOS

ACTIVIDADES CUMPLIDAS CON LOS ESTABLECIMIENTOS EDUCATIVOS

En base al Art. 43 de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre, en el capítulo **De la Educación para el Tránsito y Transporte Terrestres y del Transporte Escolar,** se establece los siguientes objetivos:

a) Proteger la integridad de las personas y de sus bienes;
b) Conferir seguridad en el tránsito peatonal y vehicular;
c) **Educar y capacitar a las personas en general para el uso correcto de todos los medios de tránsito y transporte terrestre;**
d) Prevenir y controlar la contaminación ambiental y ruido; y,
e) **La disminución del cometimiento de las infracciones de tránsito.**

El Art. 44 del mismo capítulo en lo referente a las campañas masivas de educación dice:

[24] ZAPATA, Ángel, Tte., Policía Nacional del Ecuador: Planificación Estratégica en la Educación Vial, columna Tránsito siglo XXI, revista TRÁNSITO SIGLO XXI, 1999, pág. 20.

“La Dirección Nacional de Tránsito y la Comisión de Tránsito de la provincia del Guayas mantendrán periódicamente campañas masivas de educación para el tránsito y transporte terrestres, de acuerdos con los programas de estudio elaborados conjuntamente por el Consejo Nacional de Tránsito y el Ministerio de Educación, Cultura, Deportes y Recreación”.

BRIGADAS ESTUDIANTILES

Concepto. Es un grupo de estudiantes de los quintos cursos de los diferentes establecimientos educativos que tienen como finalidad el difundir y multiplicar conocimientos sobre seguridad vial a la ciudadanía.

ORGANIZACIÓN DE BRIGADAS ESTUDIANTILES

⇒ **Unidad Ejecutora:**

Policía Nacional
Dirección Nacional de Tránsito
Departamento de Educación Vial

⇒ **Unidad Coordinadora:**

Ministerio de Educación y Cultura
División Ambiental y Vial

⇒ **Establecimientos Educativos**

Autoridades del plantel
Estudiantes Brigadistas

ELEMENTO LEGAL

El Reglamento Especial que Norma la Participación Estudiantil en Educación Ambiental y Vial, como opción en el trabajo, previo al grado de los alumnos de sextos cursos que están para obtener el título de bachillerato, resuelve:

Art. 1 (Participantes).- Participarán los estudiantes del segundo curso del ciclo diversificado (quinto curso) que voluntariamente hayan escogido Educación Ambiental y Vial, como opción de trabajo práctico, previo a su graduación de bachiller. Excepcionalmente participarán también los estudiantes de tercer curso (sexto curso) del ciclo diversificado.

ACTIVIDADES QUE REALIZARÁN LAS BRIGADAS DE EDUCACIÓN VIAL:

- Difundir la importancia de Educación Vial en el ámbito social comunitario.

- Concienciar a la comunidad sobre normas de seguridad, mediante conferencias y realizar encuestas de los accidentes de tránsito.

- Preparar casas abiertas, foros, seminarios, exposiciones en los establecimientos educativos y colaborar con eventos culturales y deportivos que desarrolle la institución.

- Promocionar, en los establecimientos educativos la participación estudiantil como brigadistas de Educación Vial.

- Colaborar con peatones y pasajeros en el uso correcto de las paradas preestablecidas de transporte público.

FASES DE EDUCACIÓN VIAL

En base a la información del mencionado Departamento de Educación Vial se establecen cuatro fases que deben cumplirse para llevar a cabo las campañas educativas:

1. Instrucción formal en los recintos policiales. Se lo capacita al estudiante para marchas, saludos, honores e instrucción formal de la Policía Nacional.

2. Capacitación. Los instructores la realizan en los colegios. Según el pensum de estudios utilizan cargas horarias para el aprendizaje de la Ley de Tránsito con sus respectivas normas y reglamentos.

3. Ejecución. Los estudiantes pasan a ser los que van a las escuelas primarias, jardines, y cursos menores (ciclo básico) de los colegios a dar charlas de conocimientos en calidad de **multiplicadores de conocimientos.**

4. Trabajo de campo. Se realiza un trabajo de campo en el que participan tanto los instructores como los estudiantes participantes para educar a la ciudadanía, en especial al peatón para que respete las leyes de tránsito.

CAPITULO 2

LA LEY DE TRANSITO

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial Publicada en el suplemento del Registro Oficial Nº 415 del 29 de marzo del 2011.

Art. 4.- Es obligación del Estado garantizar el derecho de las personas a ser educadas y capacitadas en materia de tránsito y seguridad vial. Para el efecto se establecen, entre otras medidas, la enseñanza obligatoria en todos los establecimientos de educación públicos y privados del país en todos sus niveles, de temas relacionados con la prevención y seguridad vial, así como los principios, disposiciones y normas fundamentales que regulan el tránsito, su señalización, el uso de las vías públicas, de los medios de transporte

terrestre, de conformidad con los programas de estudios elaborados conjuntamente por la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y el Ministerio de Educación.

Art. 7.- Las vías de circulación terrestre del país son bienes nacionales de uso público, y quedan abiertas al tránsito nacional e internacional de peatones y vehículos motorizados y no motorizados, de conformidad con la Ley, sus reglamentos e instrumentos internacionales vigentes. En materia de transporte terrestre y tránsito, el Estado garantiza la libre movilidad de personas, vehículos y bienes, bajo normas y condiciones de seguridad vial y observancia de las disposiciones de circulación vial.

Título II
DE LA EDUCACION VIAL Y CAPACITACION

Art. 185.- (Reformado por el Art. 93 de la Ley s/n, R.O. 415-S, 29-III-2011).- La educación para el tránsito y seguridad vial establece los siguientes objetivos:

a) Reducir de forma sistemática los accidentes de tránsito;
b) Proteger la integridad de las personas y sus bienes;
c) Conferir seguridad en el tránsito peatonal y vehicular;
d) Formar y capacitar a las personas en general para el uso correcto de todos los medios de transporte terrestre;
e) Prevenir y controlar la contaminación ambiental;
f) Procurar la disminución de la comisión de las infracciones de tránsito;
g) Capacitar a los docentes de educación básica y bachillerato, de escuelas de capacitación de conductores profesionales y no profesionales, en materia de seguridad vial y normas generales de tránsito, en coordinación con el Ministerio de Educación;
h) Difundir, por los medios de comunicación, los principios y normas generales de señalización universal y comportamiento en el tránsito;

i) Garantizar la capacitación permanente para el mejoramiento profesional de docentes, instructores, agentes de control y conductores;

j) Promover la utilización de formas de transportes no contaminantes como medio de movilización;

k) Salvaguardar la integridad física y precautelar los derechos de niños, niñas y adolescentes, con discapacidad y demás grupos vulnerables;

l) Promover el respeto a los derechos humanos, eliminando toda forma de discriminación, y generar un trato inclusivo de niños, niñas, adolescentes, mujeres, adultos mayores de 65 años de edad y con discapacidad, y demás usuarios de las vías.

El Ministerio de Educación, la Comisión Nacional y los Gobiernos Autónomos Descentralizados, en el ámbito de sus competencias, velarán por el estricto cumplimiento de los objetivos consignados en este artículo.

Art. 186.- El Ministerio de Educación, conjuntamente con el Director Ejecutivo de la Comisión Nacional y en coordinación con la Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial, en el ámbito de sus competencias, diseñarán y autorizarán los planes y programas educativos para estudiantes, peatones, conductores, instructores viales y demás actores relacionados con la educación, prevención, tránsito y seguridad vial.

Disposiciones Transitorias

Quinta.- En el plazo máximo de ciento ochenta días el Ministerio de Educación en coordinación con la comisión Nacional, incorporará en los planes de educación nacional los temas relacionados con las disposiciones de esta Ley.

REGLAMENTO GENERAL PARA LA APLICACIÓN DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

(Decreto No. 1738)

Que la Asamblea Nacional Constituyente expidió la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, promulgada en el Registro Oficial Suplemento No.
398 de 7 de agosto del 2008.

Título XXIV
DE LA EDUCACIÓN VIAL Y CAPACITACIÓN

Art. 252.- El cumplimiento de los objetivos establecidos en el Art. 185 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre será responsabilidad de las Comisiones Provinciales, conjuntamente con las Jefaturas Provinciales y Sub-Jefaturas de Control y la Comisión de Tránsito del Guayas y ejecutadas a través de los Departamentos de Educación Vial de los organismos de control.

Capítulo I
DE LA EDUCACIÓN VIAL
Art. 253.- La educación vial se realizará de forma permanente y obligatoria mediante programas, proyectos, publicaciones, campañas periódicas y otras actividades diversas que permitan su difusión masiva a través de los medios de comunicación, así como de los programas de educación en las diferentes instituciones educativas públicas, fiscomisionales, misionales, municipales o privadas, de nivel pre-básico, básico, medio y superior del país.

Art. 254.- En los programas curriculares de estudio de los establecimientos de educación de nivel pre-básico, básico y medio del país deberán incluirse obligatoriamente los planes y programas de educación vial autorizados por el Director Ejecutivo de la Comisión Nacional, el Ministerio de Educación y la Dirección Nacional de Control. En los niveles pre-primario y primario se ejecutarán como eje transversal. En el nivel medio y superior se considerará y evaluará como una materia.

DE LOS ACTORES DE LA SEGURIDAD VIAL

Capítulo I

DE LOS USUARIOS DE LAS VÍAS

Sección I

DE LOS PEATONES

Art. 265.- Los peatones y las personas con movilidad reducida que transitan en artefactos especiales manejados por ellos mismos o por terceros como: andadores, sillas de ruedas, sillas motorizadas, y otros, tendrán derecho a:

1. Hacer uso de la calzada en forma excepcional en el caso de que un obstáculo se encuentre bloqueando la acera. En tal caso, debe tomar las precauciones respectivas para salvaguardar su integridad física y la de terceros;
2. Tener derecho de paso respecto a los vehículos que cruzan la acera para ingresar o salir de áreas de estacionamiento;
3. Continuar con el cruce de vía una vez que este se haya iniciado, siempre y cuando haya tenido preferencia de cruce, aun cuando la luz verde del semáforo haya cambiado;
4. Tener derecho de paso en los casos en que tanto el peatón como el automotor tengan derecho de vía en una intersección, cuando el automotor vaya a girar hacia la derecha o izquierda; y,
5. Contar con la ayuda necesaria por parte de personas responsables y en especial de los agentes de tránsito, al momento de cruzar las vías públicas, en el caso de que los peatones sean niños o niñas menores de diez años de edad, adultos mayores de 65 años de edad, invidentes, personas con movilidad reducida u otras personas con capacidades especiales.

Art. 266.- Sin perjuicio de los deberes establecidos en el Art. 199 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, los peatones, durante su desplazamiento por la vía pública deberán cumplir lo siguiente:

1. Ceder el paso, despejar la calzada y permanecer en los refugios o zonas peatonales en el momento en que vehículos de bomberos, ambulancias,

policiales y oficiales que se encuentren en servicio hagan uso de sus señales audibles y luminosas;

2. En el caso de grupos de niños, estos deben ser conducidos por las aceras en no más de dos columnas o hileras, con un guía adelante y otro atrás, preferentemente agarrados de la mano. Para cruzar la vía, cuando sea posible, el guía debe solicitar el apoyo de los agentes de tránsito;

3. Abstenerse de cruzar la calle en forma diagonal, así como intempestiva o temerariamente;

4. Cruzar, tomando las debidas precauciones, en las vías en que no existan cerca: intersecciones, semáforos, pasos cebra, pasos elevados o deprimidos, que permitan un cruce peatonal seguro, siempre y cuando no lo haga en curva de vía;

5. Abstenerse de transitar por las vías públicas en las que la infraestructura ponga en riesgo su seguridad, como son: túneles, pasos a desnivel exclusivos para automotores, así como vías, viaductos y puentes férreos; y,

6. Permitir se le realice las pruebas in situ para la detección de alcohol, sustancias estupefacientes, narcolépticas y psicotrópicas por parte de un agente de tránsito, en los casos que se determinan en este Reglamento y siguiendo los procedimientos señalados por el mismo.

Art. 267.- Las personas invidentes, sordomudos, con movilidad reducida u otras personas con capacidades especiales, gozarán de los siguientes derechos y preferencias, además de los comunes a los peatones:

1. Disponer de vías públicas libres de obstáculos, no invadidas y adecuadas a sus necesidades particulares;

2. Contar con infraestructura y señalización vial adecuadas a sus necesidades que garanticen su seguridad; y,

3. Gozarán de derecho de paso sobre las personas y los vehículos, en las intersecciones, pasos peatonales, cruces cebra y donde no existan semáforos. Es obligación de todo usuario vial, incluyendo a los conductores ceder el paso y mantenerse detenidos hasta que concluyan el cruce.

Sección II

DEL PROCEDIMIENTO PARA LOS PEATONES

Art. 268.- En el cometimiento de contravenciones de tránsito por parte de las personas en general, y que no presentaren algún documento de identificación, el agente de tránsito o policía, acompañará al infractor para verificar por cualquier medio su identidad, para luego proceder a la suscripción y entrega de la citación correspondiente

.

Se exceptúa de este procedimiento a los menores de edad.

Art. 269.- Cuando el peatón sea el presunto autor de un delito de tránsito en donde resulte muertos o lesionados graves siempre que cuenten con los suficientes elementos probatorios será aprehendido y puesto a órdenes del juez de tránsito competente.

Capítulo II

DE LOS CONDUCTORES

Art. 270.- En todo momento los conductores son responsables de su seguridad, de la seguridad de los pasajeros y la del resto de usuarios viales.

Art. 271.- Los conductores guiarán sus vehículos con la mayor precaución y prudencia posible, respetando las órdenes y señales manuales del agente de tránsito y en general toda señalización colocada en la vía pública.

Art. 272.- Circularán siempre por su derecha salvo los casos de excepción señalados en el presente Reglamento o cuando los agentes de tránsito así lo indiquen.

Art. 273.- Ante la presencia de peatones sobre las vías, disminuirán la velocidad y de ser preciso detendrá la marcha del vehículo y tomarán cualquier otra precaución necesaria.

Art. 274.- Se prohíbe abastecer de combustible a los vehículos que conducen cuando el motor se encuentre encendido.

Art. 275.- Se prohíbe efectuar maniobras o depositar en la vía pública materiales de construcción u objetos que impidan o dificulten la circulación de vehículos y peatones, salvo cuando la autoridad competente lo haya autorizado.

Plan Nacional del Buen Vivir

Política 7.8. Mejorar los niveles de seguridad en los espacios públicos.

a. Implementar medidas de seguridad vial a través de la dotación de señaléctica especializada e infraestructura.
b. d. Generar y garantizar espacios seguros para la circulación de peatones y usuarios de vehículos no motorizados.

Metas
7.8.1 Disminuir en un 20% la mortalidad por accidentes de tránsito al 2013.
Educación Vial.

Entendemos por Educación Vial: "Toda acción educativa encaminada al desarrollo de conocimientos, hábitos y actitudes que mejoran el comportamiento como conductor, peatón o viajero, con el fin último de reducir la tasa de accidentabilidad".

La Educación Vial es un proceso continuo que abarca a todas las edades. Sus objetivos específicos variarán en función de las características de cada edad y los diferentes contextos ambientales. Cuando la educación comienza temprano la mejora de hábitos y conductas se consigue de forma más fácil, además de hacer innecesaria la formación en edades más avanzadas, en las que la presión social hace que algunas conductas sean más resistentes al cambio.

La Sociedad y la Educación Vial.

La Educación Vial en su conjunto es una tarea de todos. No sólo debemos preocuparnos de la Educación Vial a través de las diversas instituciones sociales básicas: la familia, la escuela, el Estado, la Iglesia, los medios de comunicación, y diversas instituciones públicas y privada, sino también en todas las situaciones convivenciales sin olvidarnos que el tráfico está presente en todo momento en nuestras vidas tanto de peatón, como de conductor, y de usuario de transporte y viajero.

La educación implica un aprendizaje. Hay que saber y comportarse bien. Esto es lo que se pretende en nuestra enseñanza. Hasta que no se alcanza esto no hay verdadero aprendizaje, todos lo demás son factores que facilitan, predisponen y pueden contribuir en mayor o menor grado al éxito. Hasta que los nuevos conocimientos se convierten en algo habitual, superando la momentánea memoria de algo que pronto se olvida o en un comportamiento simulado ante el profesor de la escuela o el examinador, hasta que no se han hecho algo suyo, espontáneo, connatural, no se logra el objetivo de la educación.

La Educación Vial no debe entenderse únicamente como el mero aprendizaje de un repertorio de normas y señales de circulación ni de un catálogo de reglas de cortesía y urbanidad. La Educación Vial debe ser algo más. Debe ir encaminada, además, a la enseñanza y el aprendizaje y adquisición de unos hábitos de comportamiento que modifiquen y centren actitudes frente al hecho del tráfico como fenómeno social y de riesgo y a mantener con los demás usuarios unas relaciones de convivencia ordenada, solidaria, responsable y de respeto mutuo acordes con la sociedad en que vivimos.

La Educación Vial debe ir dirigida, en principio, a todos los ciudadanos, pero en primer lugar, como destinatarios de la Educación están los niños, lo que lleva a distinguir entre Educación Vial Infantil y Educación Vial Escolar,

según la edad de los niños. La primera comprendería a los niños de hasta 5 años y la segunda a los niños de 6 a los 18 años.

Desde el punto de vista de exposición de riesgo, los roles o papeles dominantes que los niños tienen en la circulación como usuarios de la vía y que deben ser tenidos en cuenta a la hora de impartir la educación son, por grupos de edad, los siguientes:

- Hasta los 4 años, como peatón y pasajero.
- De 5 a 14 años, como peatón, ciclista y pasajero.
- De 15 a 18, como conductor de bicicletas, ciclomotores y motocicletas de pequeña cilindrada y como pasajero.

Agentes Educadores Sociales.

De los agentes educadores, algunos lo son constitutivamente como los padres, profesores y el sistema educativo en general. Además hay que contar con instituciones a las que necesariamente pertenecemos.

La tarea de los padres es imprescindible para el logro de los fines educativos. En primer lugar, como educadores de base creando hábitos y actitudes. En segundo lugar, actuando como motivadores del comportamiento de sus hijos en base a su propio comportamiento vial correcto y adecuado, pues no hay que olvidar que los padres son modelo de comportamiento para sus hijos y éstos aprenden y hacen lo que ven. Si los padres cumplen y respetan las normas y señales de circulación, los hijos tendrán una buena base sobre que apoyarse. Por el contrario, un mal ejemplo, un comportamiento no acorde con dichas normas y señales, conllevará una conducta, un hábito, difícil de modificar. En tercer lugar, apoyando la acción educativa que en el colegio, en la escuela, llevan a cabo los maestros.

Como colaboradores del profesorado encargado de impartir la educación vial, no hay que olvidar a las Policías Locales. En primer lugar, con ocasión de vigilar y velar por la seguridad de los niños a la entrada y salida de los

Centros Escolares. En segundo lugar, apoyando la tarea de los profesores en los colegios o impartiendo clases en los Parques Infantiles de Tráfico. En tercer lugar en la calle, donde la Policía está en permanente contacto con el ciudadano. La calle puede ser considerada como un lugar de formación, aprendizaje, puesta en práctica y reciclaje permanente de los conocimientos en materia de educación vial, el lugar idóneo donde la Policía Local, ejerciendo sus funciones de vigilancia, prevención y corrección de comportamientos inadecuados, puede desempeñar una extraordinaria labor en beneficio de la seguridad vial.

Y por último, es necesario contar con los recursos didácticos necesarios, lo que exige un gran esfuerzo de medios económicos, materiales y personales. Si se está de acuerdo en que los maestros deben enseñar en la escuela las normas esenciales de comportamiento vial, también hay que reconocer y estar de acuerdo en que es necesario facilitarles la tarea poniendo a su alcance programas, medios y recursos didácticos adecuados.
La Dirección General de Tráfico, desde su creación, es consciente de ello y así lo demuestra la publicación de diverso material escrito y audiovisual dedicado a los niños, la creación de diversas Unidades Móviles de Parques Infantiles de Tráfico, la colaboración con los Ayuntamientos en la financiación de la construcción de Parques Infantiles de Tráfico fijos, el suministro de material didáctico a dichos Parques.

De todos modos, es necesario tener presente que la vida en sociedad ni se facilita, ni siquiera se hace posible, por un conocimiento de las leyes que la rigen. Lo que hace posible la vida en sociedad es el sentido cívico y la moral social de la mayoría de los individuos, cualidades que se adquieren con la educación que, iniciada en la infancia en el seno de la familia, continúa en la Escuela, en la enseñanza media y a través de la influencia de los grupos sociales, profesionales o de otra naturaleza.

Así pues, del mismo modo que el comportamiento en el tráfico es indisociable de las relaciones sociales, la educación vial debe quedar integrada en la educación general. Y para seguir el ritmo de constante evolución de las condiciones de la circulación, la educación vial debe ser permanente.

e. Materiales y Métodos

Materiales Utilizadas

Computadora, impresora, copiadora, tinta, papel bond, CDs, grabadora, casetts, estudio de grabación, teléfono, esferográficos, internet, bibliografía, archivos.

Métodos

El presente trabajo investigativo se enmarca en las características de los siguientes métodos: científico, inductivo, deductivo, analítico y sintético.

Científico.- Dentro de este método, la observación ha sido la principal característica, la que me permitió conocer de cerca las múltiples actividades del Departamento de Educación Vial de la Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial; y, la dificultad para que las mismas sean difundidas en forma apropiada por los medios de comunicación.

Inductivo.- El método en mención ha permitido al autor del presente trabajo de investigación, observar y ser partícipe de las actividades que realiza la Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial y el Departamento de Educación Vial; y, que las mismas sean difundidas en forma oportuna y amplia; sin embargo debido a que los espacios que la prensa escrita le otorga a esta difusión son muy limitados.

Deductivo.- Este método ha permitido analizar los datos obtenidos durante la investigación; y, llegar a la conclusión de que falta colaboración ciudadana para mejorar los niveles de seguridad vial en la ciudad y en el país.

Analítico.- Este método me permitió minuciosamente analizar la información obtenida durante el proceso investigativo; y, llegar a la conclusión de que las principales razones por las que la ciudadanía no conoce de las actividades

que realiza la Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial son: Los espacios que la prensa escrita de la ciudad de Quito otorga para difundir las actividades que realiza la institución, son muy limitados y en páginas intermedias; la falta de oportunidad para emitir los boletines de prensa debido a trámites burocráticos propios de una institución que se caracteriza por la jerarquía; y, la mayoría de la gente debido a razones de tiempo y situación geográfica no tiene acceso a los diferentes diarios.

Sintético.- Con la aplicación de este método fue factible sintetizar e interpretar cada uno de los datos obtenidos durante el proceso de investigación, estableciendo conclusiones determinantes respecto al problema generado por la falta de un programa radial para difundir las actividades que realiza la Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial.

Técnicas e instrumentos

La recolección bibliográfica.- Esta técnica facilitó al autor de este trabajo durante el proceso de la investigación, la recopilación de material bibliográfico, en bibliotecas, archivos de revistas, revisión de tesis, internet, suplementos y otros; los mismos que han servido para elaborar el marco teórico que es parte del proyecto ; y profundizar el conocimiento de la loable labor que realiza la Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial a través de su departamento de Educación Vial.

La observación.- Permitió mantener un contacto permanente y directo con las personas que realizan el control de las actividades, así como mantener diálogos con quienes se benefician de esta labor; y con quienes están encargados de la difusión de las mismas, permitiéndonos tener una idea más clara del problema; y así poder plantear posibles soluciones.

La encuesta.- El uso de esta técnica es sin duda, lo que más ha aportado al desarrollo de esta investigación, pues a través de ella, se ha logrado auscultar opiniones respecto al conocimiento o desconocimiento por parte de la ciudadanía de las actividades que realiza el Departamento de Educación Vial de la Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial; y, la posibilidad de difundir las mismas a través de un programa radial. Además ha permitido obtener datos reales y concretos, que han servido para realizar la exposición de conclusiones y recomendaciones, así como la comprobación de la hipótesis planteada.

Procedimientos utilizados

Para la aplicación de la encuesta formulamos un cuestionario para los estudiantes de colegios fiscales y particulares con 10 preguntas, así como para los alumnos del curso de Aneta; y 2 preguntas en la encuesta para los miembros policiales.

La encuesta fue dirigìda especialmente a los sectores de la población involucrados con la problemática investigativa, sin descartar la aplicación de entrevistas a actores directos de la temática que permitió realizar la comprobación de los objetivos y las hipótesis planteadas en el presente proyecto de investigación, así como obtener los referentes básicos para plantear las conclusiones y recomendaciones del caso para dar solución a las diferentes manifestaciones del problema.

La población investigada fueron los ciudadanos que habitan en la ciudad de Quito, que en su totalidad suman un universo poblacional de 2`239.141 habitantes y de acuerdo a la fórmula del universo infinito dio como resultado la aplicación de 400 encuestas indistintamente.

$$n = \frac{N}{1 + N(e)2}$$

Para obtener la muestra de una población de un 2`239.141 habitantes del cantón Quito de la provincia de Pichincha se utilizó la siguiente formula.

N = 2`239.141

Z = 95% 1.96 Tabla de frecuencias

n = Z2.p.q e2

$p = 0.50$

$q = 0.50$

$e = 5\%$

$$n = \frac{(1.96)2 * 0.50 * 0.50}{(0.05)2}$$

$n = 384$ encuestas

f. Resultados

INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTADOS

Con la finalidad de auscultar opiniones respecto a las actividades que realiza la Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial y su Departamento de Educación Vial, en torno al tema de tránsito; y, comprobar con ello la hipótesis planteada en el proyecto de investigación, se determinó la necesidad de utilizar la técnica de la encuesta, la misma que fue aplicada a 400 personas entre estudiantes de colegios, personal policial y alumnos de ANETA (Automóvil Club del Ecuador) de la ciudad de Quito; para lo cual se elaboró 3 cuestionarios dos de ellos de 10 preguntas y uno de dos, cuyo formato consta en este informe.

ENCUESTA PARA ESTUDIANTES DE COLEGIOS FISCALES Y PARTICULARES DE LA CIUDAD DE QUITO

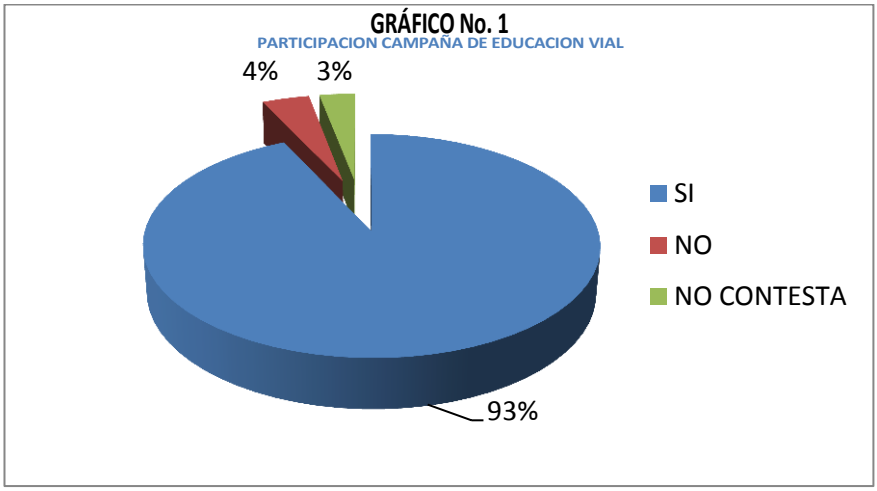
1. **¿Ha participado usted en alguna campaña de Educación Vial?**

2. **CUADRO No. 1**

VARIABLE	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	83	83%
NO	4	4%
NO CONTESTA	3	3%
TOTAL	**100**	**100%**

FUENTE: Encuesta

ELABORACIÓN: Fernando Paredes M.



ANÁLISIS E INTERPRETACION

El 83%; de las personas responden que si han participado y el 4% indica; que NO y, 3 encuestados cuyo porcentaje es del 3% no contestan esta pregunta.

¿QUÉ ES LA EDUCACIÓN VIAL?

Educación Vial, es el proceso por el cual "la Policía Nacional orienta su actividad en difundir todo aquello que se relaciona con la seguridad vial de la comunidad, tratando de esta manera de reducir los accidentes de tránsito en el país"[25].

Uno de los aspectos que el departamento, ha dado mayor importancia es la Educación Vial a todo nivel en especial dirigido al sector estudiantil, bajo la consideración de que el ordenamiento vial en el convivir diario, no es sólo responsabilidad de las autoridades de tránsito, sino acción mancomunada entre los conductores, peatones y ciudadanía en general.

[25]POLICÍA NACIONAL DEL ECUADOR, Columna Educación Vial, Revista DIRECCIÓN NACIONAL DE TRÁNSITO, 2002, pág. 30

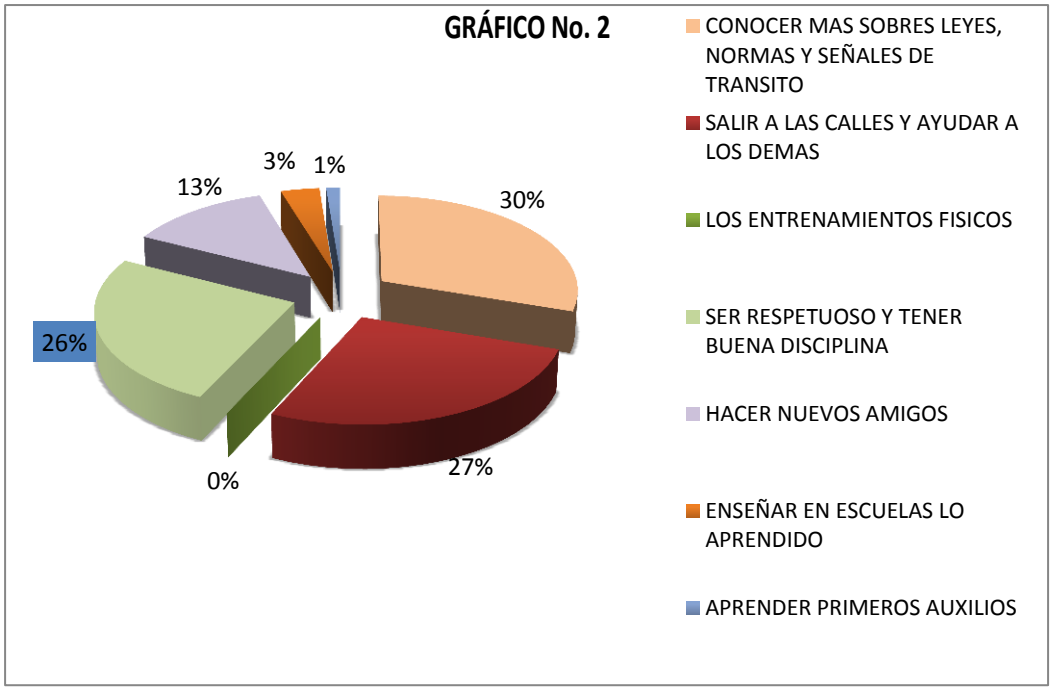
2.- Anote tres experiencias positivas del programa de Educación Vial en el que usted participó?

CUADRO No. 2

VARIABLE	FRECUENCIA	PORCENTAJE
CONOCER MAS SOBRES LEYES, NORMAS Y SEÑALES DE TRANSITO	26	23,80%
SALIR A LAS CALLES Y AYUDAR A LOS DEMAS	23	21,10%
LOS ENTRENAMIENTOS FISICOS	23	21.10%
SER RESPETUOSO Y TENER BUENA DISCIPLINA	22	20,18%
HACER NUEVOS AMIGOS	11	10,09%
ENSEÑAR EN ESCUELAS LO APRENDIDO	3	2,75%
APRENDER PRIMEROS AUXILIOS	1	0,98%
TOTAL	**109**	**100%**

FUENTE: Encuesta

ELABORACIÓN: Fernando Paredes M.



Anote tres experiencias negativas:

CUADRO Nro. 3

VARIABLE	FRECUENCIA	PORCENTAJE
MALTRATO A ESTUDIANTES POR INSTRUCTORES	23	29,48%
NO ME AGRADARON LOS ENTRENAMIENTOS	17	21,79%
MAL COMPORTAMIENTO DE CONDUCTORES Y PEATONES	13	16.67%
POCA ORGANIZACIÓN, INDISCIPLINA E IMPUNTUALIDAD	7	8,97%
LOS MISMOS POLICIAS NO SEGUIAN LAS NORMAS	4	5,13%
FALTA DE UNION EN PELOTONES ESTUDIANTILES	3	3,85%
DESIGUALDAD ENTRE COLEGIOS PARTICULARES Y FISCALES	3	3,85%
TIEMPO MUY CORTO PARA LAS CLASES Y LOS ENTRENAMIENTOS FISICOS	3	3,85%
FORMA DE ENSEÑAR POCO PEDAGOGICA	3	3,85%
INTERRUMPEN EL HORARIO NORMAL DE CLASES	1	1,28%
NO TENGO NINGUNA	1	1,28%
TOTAL	**78**	**100%**

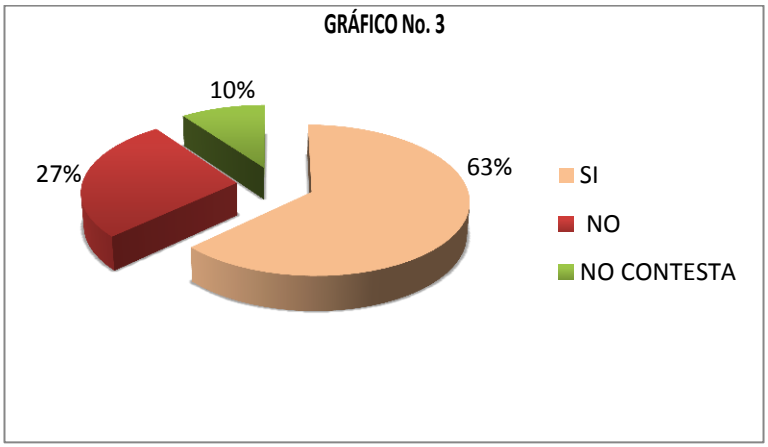
5.- La metodología utilizada por los instructores de la Dirección fue efectiva? SI NO ¿Por qué?

CUADRO Nro. 4

VARIABLE	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	63	63,00%
NO	27	27,00%
NO CONTESTA	10	10,00%
TOTAL	**100**	**100%**

FUENTE: Encuesta

ELABORACIÓN: Fernando Paredes M.



ANÁLISIS CUANTITATIVO:

El 63,00%; considera que la metodología utilizada por los instructores fue efectiva mientras que el 27,00% opina lo contrario; y, 10 encuestados no contestan esta pregunta.

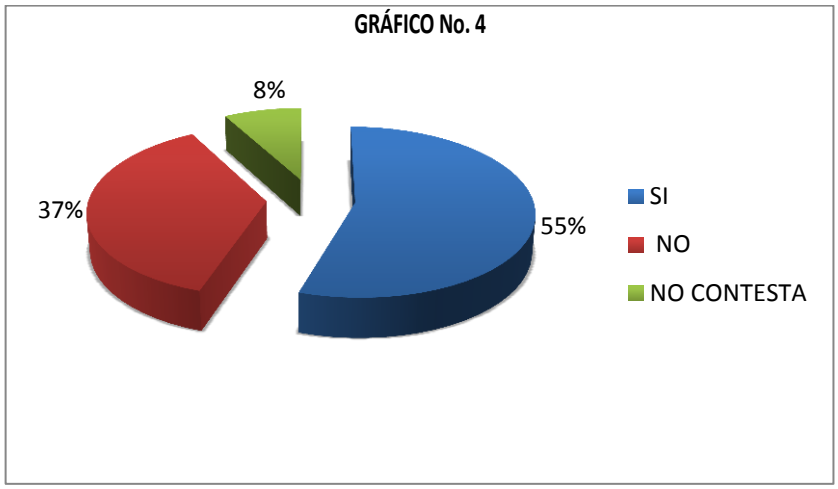
6.- ¿Considera usted que este tipo de campañas son de beneficio para la comunidad?

CUADRO Nro. 5

VARIABLE	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	55	55%
NO	37	37%
NO CONTESTA	8	8,%
TOTAL	**100**	**100%**

FUENTE: Encuesta

ELABORACIÓN: Fernando Paredes M.



ANÁLISIS CUANTITATIVO:

El 55,00% de los encuestados consideran que si son de beneficio para la comunidad las campañas; mientras que un 37,00% manifiestan que no; y, 8 encuestados no contestan esta pregunta.

7.- ¿Cree usted que tanto conductores como peatones, conocen y respetan las leyes de tránsito? SI NO Por qué?

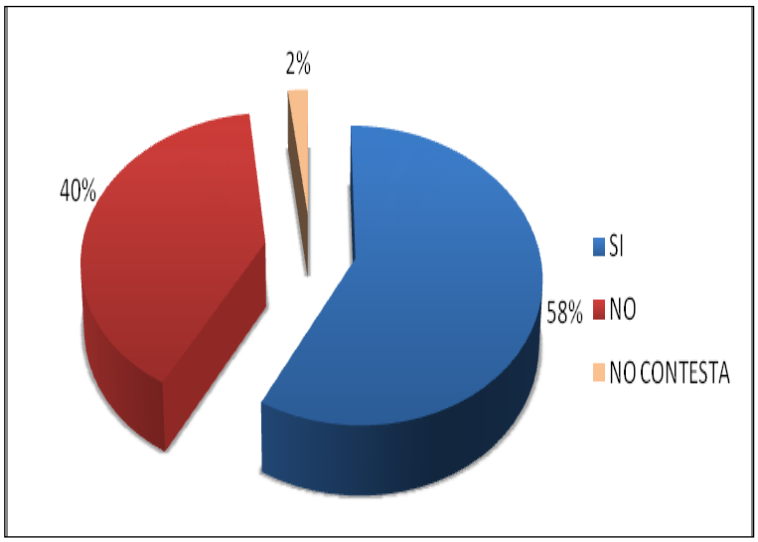
CUADRO No. 6

VARIABLE	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	58	58%
NO	40	40%
NO CONTESTA	2	2%
TOTAL	**100**	**100%**

FUENTE: Encuesta

ELABORACIÓN: Fernando Paredes M.

GRÁFICO No. 5



ANÁLISIS CUANTITATIVO:

El 58% de las personas indagadas responde a esta pregunta que si conocen y respetan las leyes de tránsito, mientras que un 40%, contestan que NO; y, 2 personas equivalente al 2% no contestan a esta pregunta.

8.- Cree usted que se deberían endurecer las sanciones a quienes contravienen con las normas y leyes de tránsito?

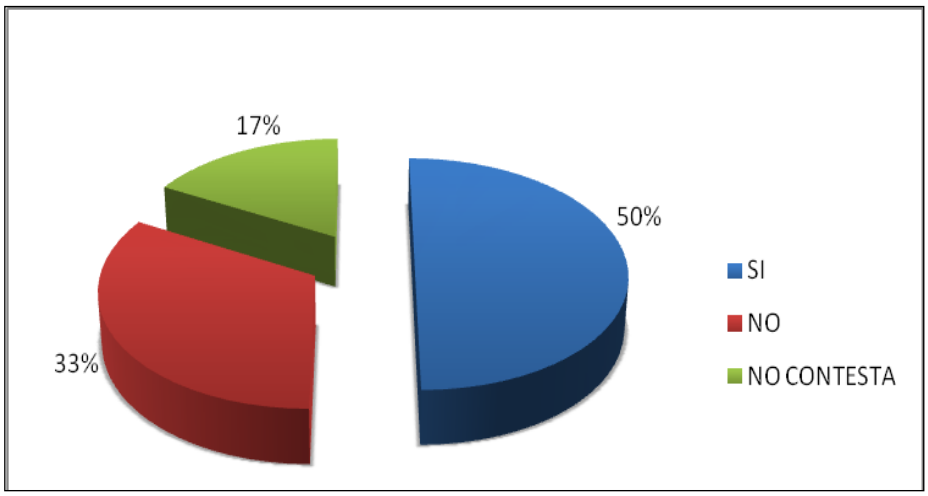
CUADRO No. 7

VARIABLE	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	50	50%
NO	33	33%
NO CONTESTA	17	17%
TOTAL	**100**	**100%**

FUENTE: Encuesta

ELABORACIÓN: Fernando Paredes M.

GRÁFICO No. 6



ANÁLISIS CUANTITATIVO:

Ante la pregunta de que si se debe endurecer las sanciones a quienes contravienen con las normas y leyes de tránsito, los estudiantes consultados en un 50% respondieron afirmativamente, mientras que un 33% dijeron que NO; no contestando 17 estudiantes.

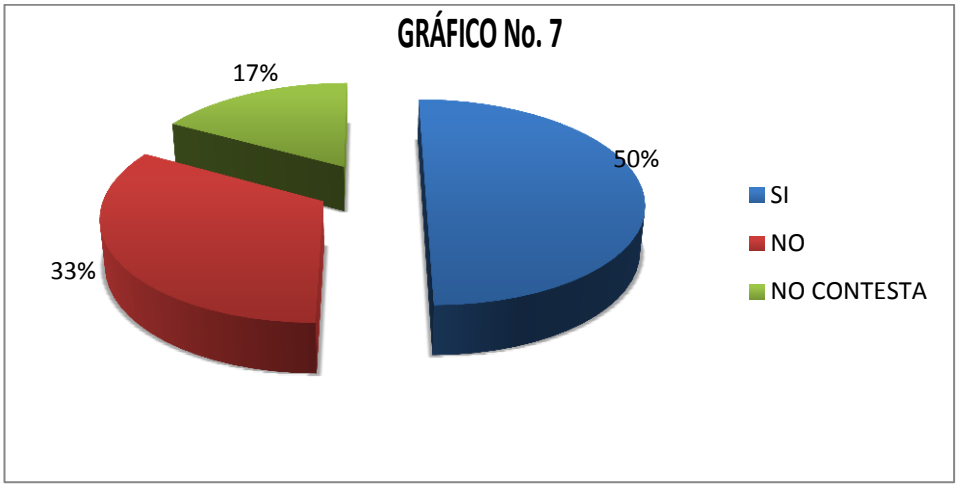
9.- Considera que las señales de tránsito existentes en la ciudad de Quito, son adecuadas y suficientes?

CUADRO No. 8

VARIABLE	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	50	50%
NO	33	33%
NO CONTESTA	17	17%
TOTAL	**100**	**100%**

FUENTE: Encuesta

ELABORACIÓN: Fernando Paredes M.



ANÁLISIS CUANTITATIVO:

Un porcentaje del 50% considera como adecuadas y suficientes las señales de tránsito existentes en Quito; mientras que el 33% dice que no; y, 17 encuestados no contestan esta pregunta.

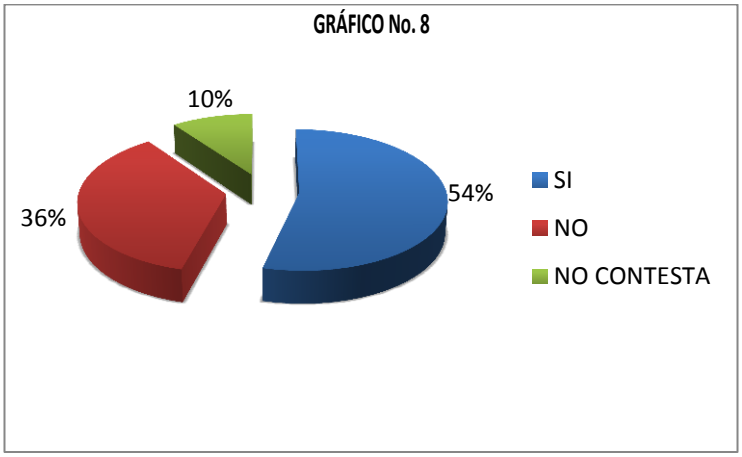
10.- Considera usted que los sistemas de transporte integrado: Trolebús y Ecovia, descongestionan y mejoran la circulación vial en la ciudad?

CUADRO No. 9

VARIABLE	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	54	54%
NO	36	36%
NO CONTESTA	10	10%
TOTAL	**100**	**100%**

FUENTE: Encuesta

ELABORACIÓN: Fernando Paredes M.



ANÁLISIS CUANTITATIVO:

El 54,00% de los encuestados, respondieron en forma afirmativa ante esta pregunta, mientras que el 36% respondieron que NO; y, 10 estudiantes indagados no aportaron con ninguna respuesta a esta pregunta.

ENCUESTA PARA ALUMNOS DE ANETA DE LA CIUDAD DE QUITO

1.- ¿Qué opinión tiene usted sobre las campañas de Educación Vial?

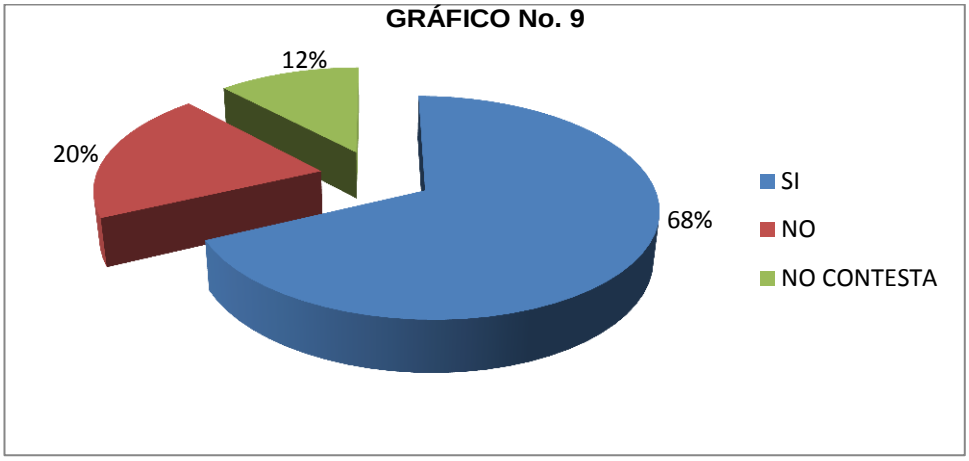
CUADRO No.10

VARIABLE	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	68	68%
NO	20	20%
NO CONTESTA	12	12%
TOTAL	**100**	**100%**

FUENTE: Encuesta

ELABORACIÓN: Fernando Paredes M.

VARIABLE	FRECUENCIA	PORCENTAJE
ES UNA CAMPAÑA MUY BUENA PARA PEATONES Y CONDUCTORES	35	35%
ES IMPORTANTE CONOCER LAS LEYES DE TRANSITO	20	20%
LA CAMPAÑA TIENE UNA BUENA INTENCION, DEBERIA SER PERMANENTE	14	14%
SON MUY BUENAS PERO FALTA MAYOR DIFUSION POR LOS MEDIOS COMUNICAC	14	14%
LAS CAMPAÑAS DEBERIAN EXTENDERSE A TODA FAMILIA Y COMUNIDAD	8	8%
ES UNA AYUDA PARA TRATAR DE QUE LAS PERSONAS NO SEAN IRRESPONSABLES	4	4%



ANÁLISIS CUANTITATIVO:

El 35% de las personas encuestadas califican de muy buenas las campañas para peatones y conductores; mientras que un 20% considera que es importante conocer las leyes de tránsito; sugiriendo un 14% que deberían ser permanentes, y el mismo tanto por ciento ultimo considera que hace falta mayor difusión por los medios de comunicación.

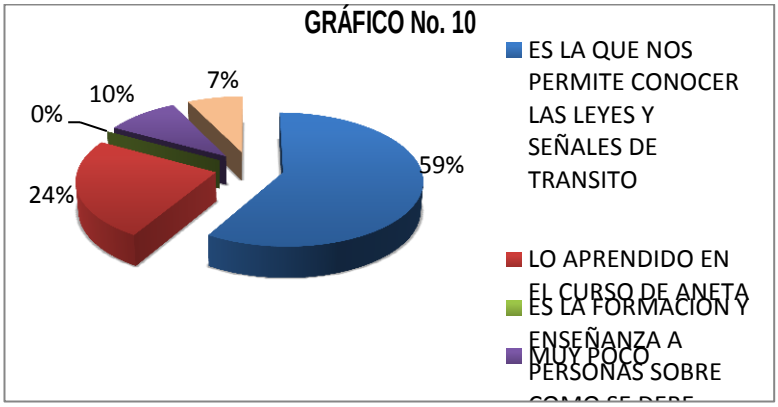
2.- ¿Qué conoce usted de Educación Vial?

CUADRO No. 11

VARIABLE	FRECUENCIA	PORCENTAJE
ES LA QUE NOS PERMITE CONOCER LAS LEYES Y SEÑALES DE TRANSITO	48	48%
LO APRENDIDO EN EL CURSO DE ANETA	20	20%
ES LA FORMACION Y ENSEÑANZA A PERSONAS SOBRE COMO SE DEBE TRANSITAR EN LAS VIAS	18	18%
MUY POCO	8	8%
NADA	6	6%
TOTAL	100	100%

FUENTE: Encuesta

ELABORACIÓN: Fernando Paredes M.



ANÁLISIS CUANTITATIVO:

Ante la pregunta de qué conoce usted de Educación, Vial un 48% reconoce que esta nos permite conocer las leyes y señales de tránsito; mientras que un 18% señala que es la cual nos forma y enseña de cómo se debe transitar por la vías. De igual forma los encuestados en un 8% referían conocer muy poco y un 6% no conocer nada.

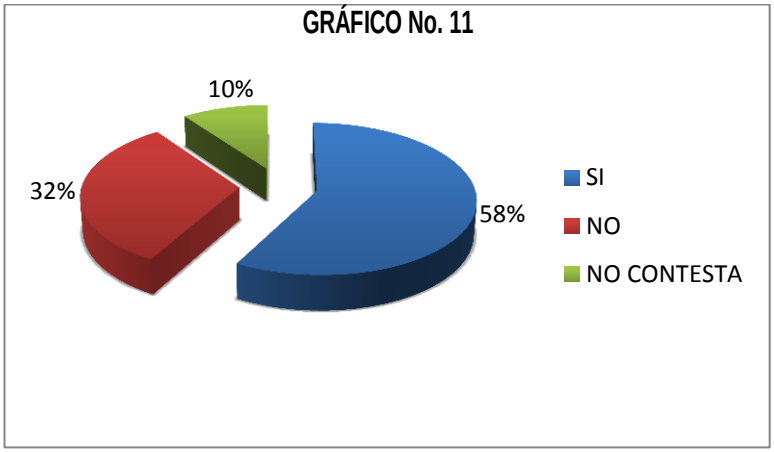
3.- La metodología utilizada por los instructores es efectiva?

CUADRO Nro. 12

VARIABLE	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	58	58%
NO	32	32%
NO CONTESTA	10	10%
TOTAL	**100**	**100%**

FUENTE: Encuesta

ELABORACIÓN: Fernando Paredes M.



ANÁLISIS CUANTITATIVO:

Ante la pregunta de qué conoce usted de Educación, Vial un 48% reconoce que esta nos permite conocer las leyes y señales de tránsito; mientras que un 18% señala que es la cual nos forma y enseña de cómo se debe transitar por la vías. De igual forma los encuestados en un 8% referían conocer muy poco y un 6% no conocer nada.

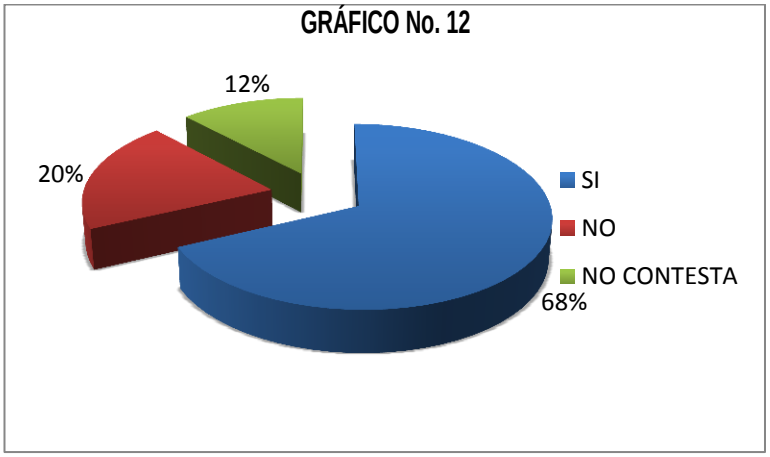
4.- Considera usted que este tipo de campañas son de beneficio para la comunidad?

CUADRO No 13

VARIABLE	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	68	68%
NO	20	20%
NO CONTESTA	12	12%
TOTAL	**100**	**100%**

FUENTE: Encuesta

ELABORACIÓN: Fernando Paredes M.



ANÁLISIS CUANTITATIVO:

Ante la pregunta de qué las campañas de Educación Vial son de beneficio para la comunidad 68% reconoce que SI; mientras que un 20% señala que NO por cuanto no se pone en práctica lo que recomiendan las mismas; un 12% de los encuestados no respondieron esta interrogante.

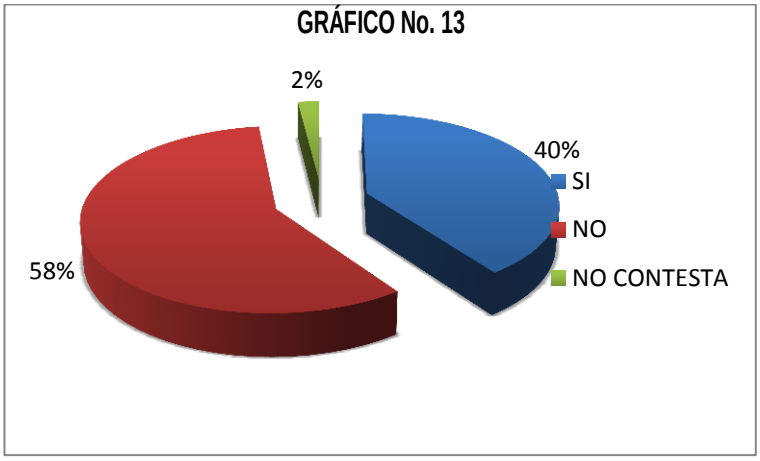
5.- Cree usted que tanto conductores como peatones, conocen y respetan las leyes de tránsito? SI NO ¿Por qué?

CUADRO No. 14

VARIABLE	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	40	40%
NO	58	58%
NO CONTESTA	2	2%
TOTAL	**100**	**100%**

FUENTE: Encuesta

ELABORACIÓN: Fernando Paredes M.



ANÁLISIS CUANTITATIVO:

El 40% de las personas indagadas responde que conductores y peatones conocen y respetan las leyes de tránsito, mientras que el 58%, contestan que NO; y, 2 personas no contestan a esta pregunta.

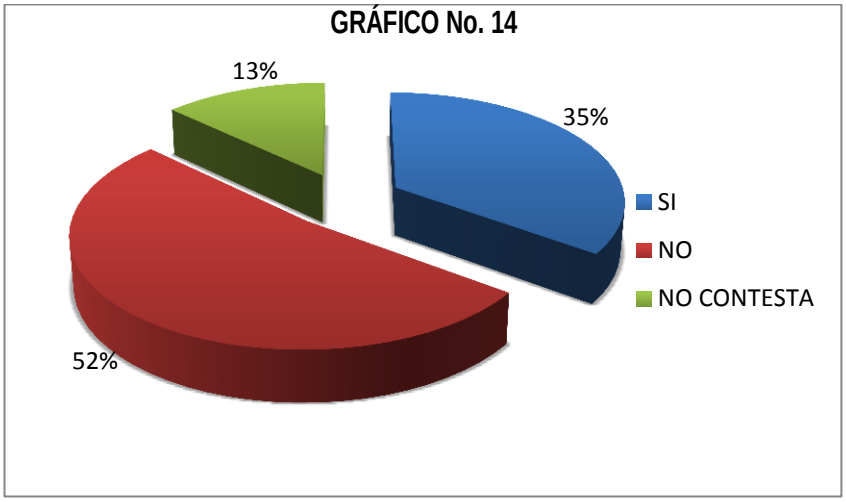
6.- Considera que las señales de tránsito existentes en la ciudad de Quito, son adecuadas y suficientes?

CUADRO No. 15

VARIABLE	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	35	35%
NO	52	52%
NO CONTESTA	13	13%
TOTAL	**100**	**100%**

FUENTE: Encuesta

ELABORACIÓN: Fernando Paredes M.



ANÁLISIS CUANTITATIVO:

En esta pregunta, el 35% de las 100 encuestas que como muestra se ha aplicado, consideran que las señales de tránsito en Quito son adecuadas y suficientes; mientras que el 52%, en esta caso la mayoría responden que no son suficientes y un 13% no contestan a esta pregunta.

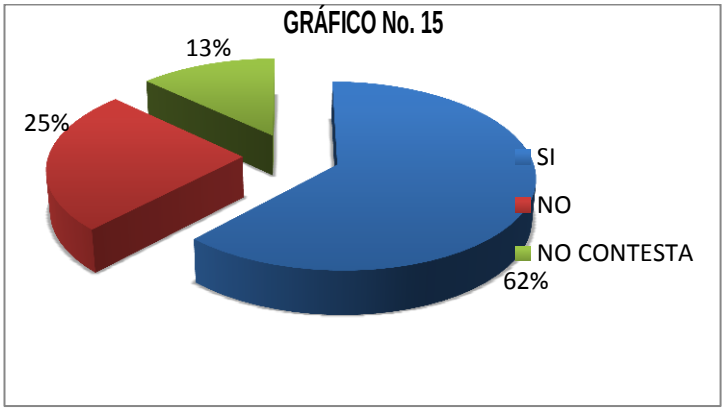
7.- Cree usted que los sistemas de transporte integrado: Trolebús y Ecovia, descongestionan y mejoran la circulación vial en la ciudad?

CUADRO No. 16

VARIABLE	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	62	62%
NO	25	25%
NO CONTESTA	13	13%
TOTAL	**100**	**100%**

FUENTE: Encuesta

ELABORACIÓN: Fernando Paredes M.



ANÁLISIS CUANTITATIVO:

En relación a la pregunta planteada el 62,00% de las 100 encuestas aplicadas, respondieron en forma afirmativa, mientras que un 25% respondieron que NO; y, 13 estudiantes indagados no aportaron con ninguna respuesta a esta pregunta.

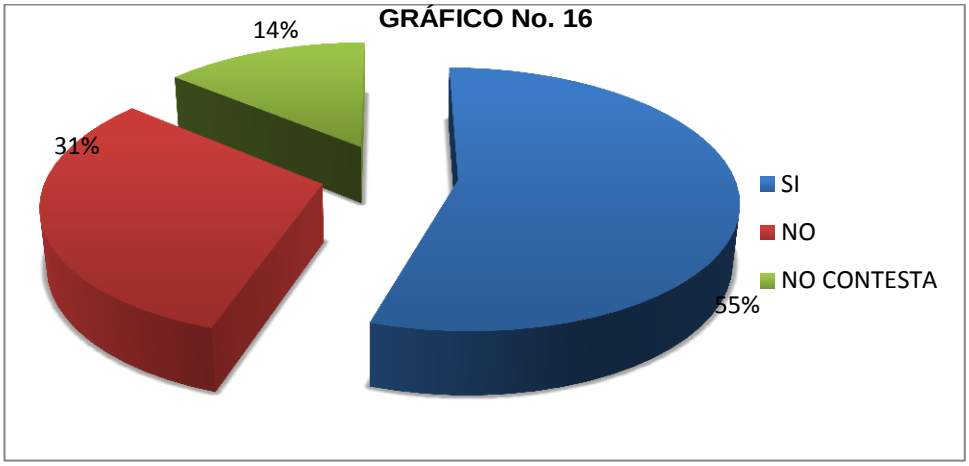
8.- Considera usted que se deberían endurecer las sanciones a quienes contravienen con las normas y leyes de tránsito?

CUADRO No. 17

VARIABLE	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	55	55%
NO	31	31%
NO CONTESTA	14	14%
TOTAL	**100**	**100%**

FUENTE: Encuesta

ELABORACIÓN: Fernando Paredes M.



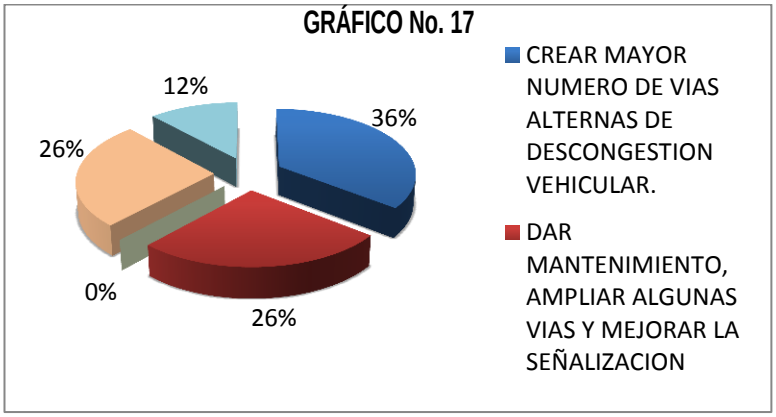
ANÁLISIS CUANTITATIVO:

Ante la pregunta de que si se debe endurecer las sanciones a quienes contravienen con las normas y leyes de tránsito, los estudiantes consultados en un 55% respondieron afirmativamente, mientras que un 31% dijeron que NO; no contestando 14 estudiantes.

9.- Desde su punto de vista ¿qué es lo que hace falta para mejorar la circulación vehicular en la ciudad?

CUADRO No. 18

VARIABLE	FRECUENCIA	PORCENTAJE
CREAR MAYOR NUMERO DE VIAS ALTERNAS DE DESCONGESTION VEHICULAR.	27	27%
DAR MANTENIMIENTO, AMPLIAR ALGUNAS VIAS Y MEJORAR LA SEÑALIZACION	20	20%
MAS CONCIENCIA AL CONDUCIR O CIRCULAR POR LAS VIAS COMO PEATON	24	24%
FORTALECER LAS CAMPAÑAS DE EDUCACION VIAL	20	20%
MAYOR NUMERO DE POLICIAS EN LAS CALLES.	9	9%



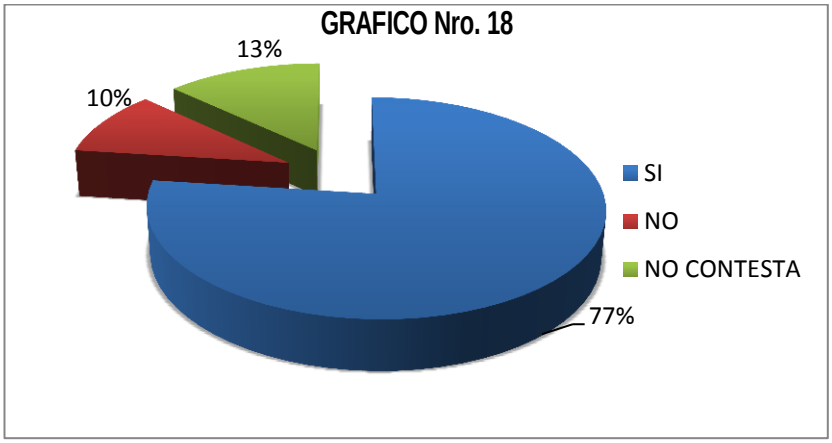
ANÁLISIS CUANTITATIVO:

Ante la pregunta de que hace falta para mejorar la circulación de tránsito en la ciudad un 27% de los encuestados considera crear mayor número de vías alternas de descongestión, de igual forma un 20% manifiesta que hace falta dar mantenimiento y ampliar algunas vías y mejorar la señalización; en cambio un 24% de los cursantes del curso de Aneta considera que hacen falta más conciencia en el conductor y en el peatón. Un 20% recomienda fortalecer las campañas de Educación Vial y finalmente un menor porcentaje un 9% considera que hacen falta más policías en las calles.

10.- Cree necesario, implementar campañas publicitarias y programas especializados en Educación Vial, a través de Radio? SI o NO ¿Por qué?

CUADRO No. 19

VARIABLE	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	77	77%
NO	10	10%
NO CONTESTA	13	13%
TOTAL	**100**	**100%**



ANÁLISIS CUANTITATIVO:

La última pregunta del cuestionario arroja los siguientes resultados; el 77% del total de la muestra consideran necesario implementar diversas campañas publicitarias o programas especializados en Educación Vial, para disminuir los accidentes de tránsito, mientras que un 10% que es la minoría no considera necesario; 13 alumnos no contestaron esta pregunta.

4.2- COMPROBACION O CONTRASTACION DE HIPOTESIS

La primera, séptima y 10 preguntas de las encuestas aplicadas a un sector poblacional muy representativo de la ciudad de Quito, se han convertido en las interrogantes base para lograr la comprobación de la hipótesis planteada en el proyecto de investigación; las antes mencionadas preguntas son:

1.- Ha participado usted de alguna campaña de Educación Vial?

2.- Considera usted que conductores y peatones conocen y respetan las normas y leyes de tránsito.

10.- Cree usted necesario, implementar campañas publicitarias y programas especializados en Educación Vial, a través de la Radio?

Los datos obtenidos demuestran en el caso de la primera pregunta que 83 personas equivalente al 83% de las 100 encuestadas, han participado de alguna campaña de Educación Vial, y unos 4 alumnos que en porcentaje equivale al 4%, afirman no haber sido parte de este tipo de campañas; mientras que 3 personas cuyo equivalente corresponde al 3%, no contestan a esta pregunta.

De igual forma los resultados de la séptima pregunta, cuyo objetivo fue auscultar si los conductores y peatones conocen y respetan las leyes de tránsito, objeto de esta investigación, demuestran que 58 personas equivalente al 58% de las 100 encuestadas, contestaron que SI, mientras que 40 estudiantes con un porcentaje del 40% aducen no conocer lo que contempla la nueva ley de tránsito; es necesario anotar que apenas 2 personas con un porcentaje del 2% no opinan sobre esta pregunta.

En lo que respecta a la décima pregunta de si considera necesario y valioso implementar campañas publicitarias y programas especializados en la radio, un 77% participa que SI y 10 alumnos que equivale al 10% manifiestan lo contrario.

Los datos obtenidos de las interrogantes antes referidas, demuestran que la ciudadanía desconoce las ventajas y desventajas del desconocimiento de las normas y leyes de tránsito en nuestro diario vivir y creen que una mejor difusión a través de un medio de mayor accesibilidad como la radio, no solo que permitiría disminuir las estadísticas de los accidentes de tránsito en nuestro medio, sino también aportaría a establecer una cultura en el tránsito.
Lo antes expuesto permite demostrar la comprobación de la hipótesis planteada en el sentido de que la inexistencia de una programación radial que difunda en forma periódica las actividades y campañas ejecutadas por la Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial en apoyo a disminuir la accidentabilidad en la ciudad y el país.

VERIFICACIÓN DE OBJETIVOS

Los objetivos planteados en el proyecto de investigación se han cumplido; pues a través de la investigación de campo, bibliográfica y la observación se ha podido determinar que la no existencia de un programa radial especializado y frecuente, trae como consecuencia el desconocimiento y la falta de respeto a las normas y Ley de Tránsito, manteniéndose casi inalterable las estadísticas de mortalidad por accidentes de tránsito.

Ante lo expuesto anteriormente se plantea como alternativa de solución la implementación de un programa radial o microprogramas o spots publicitarios permanentes o en su defecto una campaña sostenida a través de Radio Vigía “La Voz de la Policía Nacional” que permita que la ciudadanía conozca y ponga en práctica lo que establece la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre.

Es necesario anotar que los efectos y beneficios de esta difusión serán progresivos, pues la programación que se propone apenas es el inicio de un largo camino que día a día debe ser mejorado a través de una congruencia de ideas de todos quienes de una u otra forma están vinculados al sistema vial en nuestro país.

g. Discusión

Con la finalidad de auscultar opiniones respecto a las actividades que realiza la Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial y su Departamento de Educación Vial, en torno al tema de tránsito; y, comprobar con ello la hipótesis planteada en el proyecto de investigación, se determinó la necesidad de utilizar la técnica de la encuesta, la misma que fue aplicada a 400 personas entre estudiantes de colegios, personal policial y alumnos de ANETA (Automóvil Club del Ecuador) de la ciudad de Quito; para lo cual se elaboró 3 cuestionarios dos de ellos de 10 preguntas y uno de dos, cuyo formato consta en este informe.

Según los estudios realizados las causas de accidentes por elementos externos en el año 2008 registró un 19.2%, y en el 2012 fue del 13.3%. Sin embargo, esto no es suficiente porque mueren en la ciudad 320 personas al año.

Respecto a las muertes violentas, se mantiene la tendencia que posiciona a los accidentes de tránsito como la primera causa. Según las estadísticas a nivel nacional, entre el 2010 y el 2012 y en el distrito entre 2009 a 2011, por imprudencia o impericia se registra una tasa del 50.09% a nivel nacional y del 47% en el distrito; el exceso de velocidad a nivel nacional alcanza una tasa del 12.31% y del 16% en el distrito; por irrespeto a las normas la tasa se coloca en el 13.20% a nivel nacional y en 7.40% en el distrito; por

embriaguez, la tasa se ubica en el 9.73% a nivel nacional y en el 13.50% en el distrito.

La tasa de muertes por causas externas por cada 100.000 habitantes en el distrito en el período 2003 – 2012 en lo referente a accidentes de tránsito se ubicó en 23 puntos el 2003 y en un 13.3 puntos en el 2012. Esto frente a homicidios, suicidios y causas accidentales que registran porcentajes más bajos.

Con respecto a los accidentes de tránsito en día y horario de ocurrencia en el 2011, 2012 y de enero a marzo de 2013, se indica que estos se producen en un 61% en la madrugada, los viernes, sábados y domingos. Esto en relación a otros horarios y otros días de la semana.

h. Conclusiones

Una vez concluida nuestra labor investigativa tenemos las siguientes conclusiones:

- Solamente los estudiantes de la ciudad de Quito representan el 45 % del gran total nacional, lo que implica un porcentaje bastante alto en relación al resto de ciudades.

- El personal de la Policía Nacional en su mayoría no recibe la suficiente capacitación profesional en Derechos y Relaciones Humanas, conforme a lo registrado en páginas anteriores.

- Las mayores causas de los accidentes de tránsito en la zona urbana de Quito, se dan por: impericia e imprudencia del conductor; exceso de velocidad y embriaguez del conductor.

- En el mes de mayo del 2003, los mayores porcentajes de víctimas se producen a causa de atropellos, choques y estrellamientos; en su mayoría resultan heridos y la población más afectada es la de adultos y adultas.

- Debido a que en las ciudades existen las mejores vías (asfaltadas) para la circulación vehicular, es también en ellas donde se registra el mayor número de accidentes de tránsito y víctimas en relación a la zona rural.

- Los días de la semana de mayor número de accidentes de tránsito son, en su orden: sábado, jueves y viernes; las horas de mayor ocurrencia de dichos accidentes, en su orden son: de 8h00 a 10h00; de 6h00 a 8h00; y de 10h00 a 12h00 (horas pico).

- El mayor porcentaje de accidentes de tránsito son causados por los vehículos particulares y de alquiler; y de estos a su vez son los automóviles, camionetas (vehículos livianos) y buses.

- El hecho de que un conductor posea una licencia de conducir Profesional de Primera o que esté capacitado como sportman, no garantiza una disminución de accidentes de tránsito, conforme lo registrado en el cuadro correspondiente a Categorías del Conductor (ver capítulo IV)

i. Recomendaciones

- Acogiéndonos a las opiniones vertidas por el General Jorge Villarroel, Director Nacional de ANETA, “el Ministerio de Educación debería asignar una carga horaria permanente para impartir las clases de Educación Vial y esto debería darse desde la infancia **–‘es más fácil educar a un niño, que castigar a un hombre”.**

- Es necesario que en la institución policial, las estadísticas sean bien elaboradas, con el objeto que nos permitan identificar qué infracciones se están cometiendo en mayor número” cuáles son sus causas y los efectos que éstas ocasionan.

- Es necesario que la actual Agencia Nacional de Tránsito impulse políticas que propendan a eliminar actos de corrupción registrados en las escuelas de capacitación para conductores en el país; como por ejemplo la otorgación de licencias sin haber aprobado el curso respectivo.

- De nuestros análisis se desprende que es conveniente que las campañas de Educación Vial se focalicen a la población adulta de la ciudad.

- Es necesario que los futuros instructores sean lo suficientemente capacitados en Derechos y Relaciones Humanas, aparte de los conocimientos técnicos que obligatoriamente deben poseer; esto permitiría disminuir el actual grado de resistencia manifestado por los estudiantes, ante los agentes e instructores de tránsito.

- Se recomienda dar mayor énfasis a los aspectos psicológico – morales del conductor y peatón para rescatar el respeto, la cortesía al volante, la paciencia y la consideración hacia los demás buscando siempre el bien común.

j. Bibliografía

- **AGRIPINA, CARLOS, ESTELA Y OTROS**. “Recepción de Programas Radiales” (Cuaderno).
- **ALFARO M., Rosa María**. “La Interlocución Radiofónica”.
- **CARVAJAL C., Nelson H.** “El Medio Radiofónico en la Comunicación Social”.
- **CARVALHO, Berdenave**. “Planificación y Comunicación”.
- **CASTAÑEDA YÁNEZ,** Margarita. “Los medios de Comunicación y la Tecnología Educativa”.
- **CIESPAL**. Revista Chasqui: “Comunicación hacia el siglo XXI”.
- **CONTRERAS B., Eduardo**. “Evaluación de Proyectos de Comunicación”
- **CONTRERAS**, Eduardo. “Prácticas de Comunicación Popular” (Cuaderno).
- **DIRECCIÓN NACIONAL DE TRÁNSITO**, Departamento De Educación Vial. “Manual del Conductor: Nueva Ley de Tránsito y Transporte Terrestres
- **GARCÍA CAMARGO, Jimmy**. “El Mundo de la Radio”.
- **GARCÍA CAMARGO, Jimmy**. “La Radio por Dentro y por Fuera”.
- **GONZAGA MOTTA, Luis**. “Planificación de la comunicación en proyectos participativos”
- **KAPLÚN, Mario**. “A la Educación por la Comunicación”
- **LÓPEZ, José Fernando y otros**. “Decisiones”

- **LÓPEZ VIGIL, José Ignacio**. “Manual Urgente Radialistas Apasionados”
- **MALETZKE, G.** “Psicología de la Comunicación Social”
- **MATA, María Cristina**. “Investigación Radiofónica”
- **ORDÓÑEZ, Marco.** “Comunicación o Incomunicación”
- **POLICÍA NACIONAL.** Ley de Tránsito y revistas institucionales de la Dirección Nacional de Tránsito
- **PRIETO CASTILLO**, Daniel. “La Vida Cotidiana”
- **PRIETO CASTILLO**, Daniel. “Radiodrama y vida cotidiana”.
- **RODRÍGUEZ CASTELO**, Hernán. “Redacción Periodística”
- **SARABIA, Patricio**, Tnte.; “Ingeniería de Tránsito”
- **TAUFIC, Camilo**. “Periodismo y lucha de clases”.
- **WESTON B. Paúl**, “Dirección y Control de Tránsito”

K. Anexos

ANEXO 1 ENCUESTA

La presente encuesta tiene como objetivo, auscultar opiniones sobre las diversas campañas de educación vial establecidas en esta capital por parte de la Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial, como parte de un trabajo investigativo previo a la obtención de un título académico en ciencias de la comunicación social de la Universidad Nacional de Loja, por lo que le solicitamos contestar con la mayor sinceridad posible, a las siguientes preguntas

ENCUESTA PARA ALUMNOS DE ANETA DE LA CIUDAD DE QUITO

1. ¿Qué opinión tiene usted sobre las campañas de Educación Vial?

Enumere las que conoce.

- ……...
- ……
- ……

2.- **¿Qué conoce usted de Educación Vial?**

3.- La metodología utilizada por los instructores, ¿es efectiva?

SI ( )

NO ( )

Porqué

…….....

4. ¿Considera usted que este tipo de campañas son de beneficio para la comunidad?

SI ( )

NO ( )

Por qué

……..

5. ¿Cree usted que tanto conductores como peatones, conocen y respetan las leyes?

SI ( )

NO ( )

Por qué

……

6.- ¿Considera que las señales de tránsito existentes en la ciudad de Quito, son adecuadas y suficientes?

SI ( )

NO ( )

Por qué

……

7.- ¿Considera usted que los sistemas de transporte integrado: Trolebús y Ecovía, descongestionan y mejoran la circulación vial en la ciudad?

SI ( )

NO ( )

Por qué

……

8. ¿Cree usted que se deberían endurecer las sanciones a quienes contravienen con las normas y leyes de tránsito?

SI ( )

NO ( )

Por qué

……

9. Desde su punto de vista, ¿qué es lo que hace falta para mejorar la circulación de tránsito en la ciudad?

……

10. ¿Considera usted necesario, implementar campañas publicitarias y programas especializados en Educación Vial, a través de la radio?

SI NO ¿POR QUÉ?

……

ANEXO 2 ENCUESTA A ESTUDIANTES DE COLEGIOS CAPITALINOS

1.- ¿Ha participado usted en alguna campaña de Ecuación Vial? SI NO ¿Por qué?

2.- Anote tres experiencias positivas del programa de Educación Vial en el que usted participó?

3. - Anote tres experiencias negativas

4.- Para mejorar aquellas situaciones negativas, ¿qué alternativas de cambio propondría?

5.- La metodología utilizada por los instructores de la Dirección Nacional de Tránsito, ¿fue efectiva? SI NO ¿Por qué?

6.- ¿Considera usted que este tipo de campañas son de beneficio para la comunidad? ¿Por qué? Exponga tres razones
SÍ PORQUE:

7.- ¿Hubo colaboración por parte de la ciudadanía en el desarrollo de la campaña?
SI NO ¿Por qué?

8.- ¿Cree usted que tanto conductores como peatones conocen y respetan las leyes de tránsito establecidas? SI NO ¿Por qué?

9. - ¿Considera usted que las señales de tránsito existentes en la ciudad de Quito son adecuadas y suficientes para mejorar la circulación vial? SI NO ¿Por qué?

10.- ¿Cuál cree usted que debe ser el aporte de la radio en este tipo de campañas?

- **Mediante programas dedicados exclusivamente al tema**

- **Mediante cuñas publicitarias**

- **Otros. Especifique cuáles**

ENCUESTA A MIEMBROS DE LA POLICÍA NACIONAL

1.- ¿Cuál es su concepto de Educación Vial?

2.- ¿Ha recibido por parte de la institución policial, la suficiente capacitación profesional en el área de Derechos y Relaciones Humanas?.

ANEXO 3 PROYECTO

UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA

CARRERA DE COMUNICACIÓN SOCIAL

MODALIDAD DE ESTUDIOS A DISTANCIA

TEMA:

"ANALISIS RETROSPECTIVO SOBRE LA INCIDENCIA QUE GENERAN LOS MENSAJES RADIALES SOBRE LA LEY DE TRANSITO QUE SE EMITEN A TRAVÉS DE RADIO VIGIA DE LA CIUDAD DE QUITO Y SU REPERCUSION EN CONDUCTORES Y PEATONES PERIODO 2008-2009"

.

2. PROBLEMA

El mundo a través de los años ha sido azotado por desastres naturales que han causado graves daños a la naturaleza y ocasionado pérdidas de miles de vidas humanas. En la actualidad surge otro gran desastre, que en varios países ya lo señalan como "La epidemia del siglo"; puesto que miles de personas han sido afectadas por esta causa. [26]

Esta epidemia se llama "la inseguridad vial" que termina con la vida de las personas, y tiene un mayor impacto en las ciudades de los países en desarrollo, especialmente porque afecta a la situación económica de los Estados, entre los cuales consta nuestro país. [27]

---

[26] NOBOA, Edgar, Crnel. De Policía: CÓMO EVITAR LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO, 1era Edición, Nov. 2006. Pág. 9.

[27] Obra Citada

Se calcula que los costos mundiales por los accidentes de tránsito ascienden a 518 mil millones de dólares por año y que de acuerdo a las tendencias y proyecciones realizadas, los accidentes de tránsito aumentarán, en la próxima década, convirtiéndose en un problema universal, que generará una grave crisis mundial de salud pública.

La problemática de los accidentes de tránsito es un tema de grandes repercusiones que afecta a todo el mundo y está considerado como uno de los mayores males que castigan hoy a la humanidad, por el número de fallecidos, heridos o discapacitados temporales o permanentes.

Los accidentes de tránsito en los últimos años, han provocado aproximadamente 300 millones de dólares en daños materiales a la sociedad ecuatoriana.

Los choques, atropellos y estrellamientos son los accidentes que más se producen en el país, debido a que los conductores irrespetan las señales de tránsito, los peatones no utilizan la zona de seguridad, cruzan las vías corriendo, no usan los pasos peatonales elevados y los conductores manejan sus vehículos con exceso de velocidad, según cita el autor. [28]

Las provincias en las que más accidentes de tránsito se producen son: Pichincha, Azuay, Tungurahua y Manabí; esta situación se debe a que por las calles y carreteras de estas provincias circula el mayor número de vehículos, especialmente en la provincia de Pichincha. (De la provincia del Guayas no se incluyen datos). [29]

Los vehículos de servicio particular son los que más accidentes ocasionan, seguidos por los de alquiler y los vehículos de Estado. Esta situación se

[28] ZAPATA, Ángel, Myr. De Policía: MANUAL PREVENIR LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO, Diseño y impresión: CRBS GAB, cap. 1, pág. 3.
[29] NOBOA, Edgar, Crnel. De Policía: CÓMO EVITAR LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO, 1era Edición, Nov. 2006. Pág. 29.

presenta porque los vehículos particulares son más numerosos que los de alquiler y por falta de mecanismos más efectivos de control de los vehículos estatales.

Los conductores que ocasionan el mayor número de accidentes son los portadores de la licencia tipo “B”, seguidos por los conductores de la licencia tipo “E”. Esta situación también se produce porque el número de conductores con licencia tipo “B” es muy superior a otros tipos de licencias y la falta de conocimiento y capacitación de los conductores sobre las normas y disposiciones de la Ley y los Reglamentos de Tránsito.

¿Por qué tantas personas han tenido que fallecer; por qué muchos ciudadanos sufren de algún tipo de discapacidad o por qué tantas pérdidas económicas se han causado..? Solo existe una respuesta: por no haber prevenido los accidentes de tránsito; así lo señala el Mayor de Policía Ángel Zapata, en su Manual para prevenir los accidentes de tránsito. [30]

Está considerado como uno de los peores males que afecta a nuestra sociedad, ya que en cualquier instante aparecen “los accidentes de tránsito”.

Siendo una problemática en la que todos tenemos alguna responsabilidad, es ahora cuando debemos darnos una oportunidad para evitarlos.

Desde un punto de vista individual, se puede decir que a causa de los accidentes de tránsito 1 de cada 3 personas pasará un día en el hospital; 1 de cada 20 morirá o quedará lesionado/a y 1 de cada 80 morirá 40 años antes de lo que debería.

En el Ecuador existen 1`600.000 discapacitados, en su mayoría debido a los accidentes de tránsito. 33 millones de vidas humanas en todo el mundo han

[30] ZAPATA, Ángel, Myr. De Policía: MANUAL PREVENIR LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO, Diseño y impresión: CRBS GAB, Presentación.

cobrado los accidentes de tránsito, desde la aparición del automóvil al final del siglo XIX, hasta la actualidad. Choques, volcamientos, atropellos y demás tipos de accidentes cobran una vida cada 50 segundos y hieren a otra cada 2 segundos en todo el planeta; así lo señalaron en el XVI en el Simposio Internacional de accidentes de tráfico, desarrollado en Pekín.

El Ecuador es un país pequeño en extensión geográfica, pero con una población deseosa de actualizar conocimientos, de seguir practicando la cortesía, la amabilidad y el respeto a todos los usuarios de las vías públicas; con una verdadera capacitación, así como con las reformas necesarias a la actual ley de tránsito, lograremos cumplir estos objetivos.

Los accidentes de tránsito se presentan en forma repentina y en fracciones de segundo. El 90% son provocados por falla humana y también se producen por otras causas que están relacionadas con el mal estado de las vías, de los vehículos o por las condiciones atmosféricas.

Los accidentes de tránsito no son producto de la fatalidad, de la mala suerte o del destino, sino que responden a una causalidad, que bien podría ser evitada, si la sociedad en general tomara conciencia de los daños que generan los accidentes de tránsito y cooperara con la seguridad vial, porque la prevención en materia vial requiere del esfuerzo conjunto de los estamentos sociales.

El Crnel. Edgar Noboa, autor del libro Como evitar los accidentes de tránsito, considera que un gran porcentaje de accidentes se producen en la noche y/o en la madrugada, ya que a estas horas las probabilidades de riesgo se triplican por diferentes causas, como: la monotonía en la conducción, la reducción de la visibilidad, el cruce de peatones o animales, los vehículos

mal estacionados, muchos de ellos sin luces de parqueo y por el encandilamiento, etc.[31]

El tránsito en las ciudades es cada vez más conflictivo por la mala distribución y diseño de las vías, el excesivo número de vehículos, peatones, ciclistas y motociclistas que no respetan las normas de circulación vial, la inadecuada señalización y semaforización y la falta de modernos equipos de control.

Generalmente los niños son los más vulnerables en las vías, en especial aquellos pertenecientes a los estamentos pobres de países como el nuestro; en razón de que, tienen que movilizarse a pie o en bicicleta, no disponen de campos deportivos y juegan en las calles, no han sido capacitados para medir los peligros y por su baja estatura son menos visibles para los conductores y muchos mueren atropellados.

En los países de altos ingresos económicos las víctimas de los accidentes de tránsito son los conductores y pasajeros de los vehículos, mientras que en los países de bajos ingresos son los peatones, ciclistas, motociclistas y los usuarios de los transportes públicos. Los accidentes de tránsito constituyen la primera causa de muerte en la población joven, cuya edad se encuentra comprendida de uno a treinta y cuatro años, registrándose un porcentaje mayor de víctimas en el segmento de varones, comprendidos entre los 17 y los 24 años.

Uno de los principales problemas por los que generalmente atraviesan tanto conductores como peatones en la ciudad de Quito, es el elevado índice de accidentes de tránsito causados por irresponsabilidad tanto de unos como de otros, en la mayoría de los casos; así como por el desconocimiento de las normas y ley de tránsito; debido a la poca apertura, producción y difusión de

[31] NOBOA, Edgar, Crnel. De Policía: CÓMO EVITAR LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO, 1era Edición, Nov. 2006. Pág. 9.

programas radiales interactivos destinados a un mayor conocimiento sobre el tema de la Educación Vial; y en términos generales, por la insuficiente información sobre el tema tratado.

Según datos estadísticos proporcionados por la Dirección Nacional de Tránsito, en el año 2005, se establece que el más alto porcentaje de accidentes de tránsito fue causado por impericia e imprudencia del conductor, por mal rebasamiento, invasión de carril, exceso de velocidad, embriaguez del conductor, etc.

El mayor número de accidentes se producen por la imprudencia, impericia e inobservancia de las normas de tránsito, seguido por los malos rebasamientos, conducir en estado de embriaguez y exceso de velocidad. Existe demasiada irresponsabilidad de los conductores, quienes no saber calcular bien las distancias y la potencia de sus vehículos para efectuar un buen rebasamiento y porque los fines de semana la mayoría de conductores maneja en estado de embriaguez.

El mayor número de accidentes de tránsito se producen en los días viernes, sábados y domingos, por la impericia e imprudencia de los conductores, exceso de velocidad, mal rebasamiento y muy especialmente por conducir en estado de embriaguez, puesto que en estos días, se realizan las fiestas, presentaciones artísticas, actos sociales, culturales y otros. Además por la costumbre que tiene la sociedad ecuatoriana de festejar el famoso “san viernes”, que muchas ocasiones se transforma en consumo de licor durante todo el fin de semana.

A esta problemática, hay que añadir, que la mayoría de los medios de comunicación social, poca o casi nada apertura dan a la difusión de las normas y ley de tránsito, vigente en nuestro país.

Tomando en cuenta la realidad de esta problemática, por lo anteriormente expuesto he visto conveniente investigar el problema, ya que el tráfico de vehículos es el signo de nuestro tiempo, el hombre moderno se desplaza continuamente a lugares lejanos y cercanos; las distancias gracias a esta diversidad de vehículos ya no existen, las comunicaciones son más rápidas y el tráfico es más denso.

Todo esto ha hecho que se produzca una situación de confusión y desorden entre los conductores y transeúntes, ocasionando un alto índice de accidentes de tránsito en las calles, avenidas, autopistas, caminos, carreteras, etc.; así como también, por el irrespeto a la ley y normas de tránsito; por falta de una adecuada formación de los conductores y de una actitud positiva de la comunidad en general como peatones, así como por la poca difusión que los medios de comunicación social principalmente los radiales le dan al tema de tránsito, situación está que ha obligado a la Dirección Nacional de control de tránsito y Seguridad Vial a contratar espacios publicitarios en los diversos medios audiovisuales de preferencia radiales para que difundan mensajes a la ciudadanía en torno a cómo evitar los accidentes de tránsito.

Es así que en la campaña publicitaria del 2008 se contrató los servicios de los siguientes medios de comunicación:

TELEVISIÓN:

ECUAVISA	Representada por el Ing. Juan Patricio Jaramillo
CANAL UNO	Representada por el Sr. Jaime Carrillo Guevara
GAMAVISION	Representada por el Sr. Nicolás Vega
RTU	Representada por el Dr. Ángel Costta García
TELECUATRO RTS	Representada por el Sr. Jorge Urrutia
HOY TV.	Representada por el P. Nicolás Dousdebes
TELEAMAZONAS	Representada por el Sr. Sebastián Corral

RADIO:

DEMOCRACIA	Representada por el Lic. Gonzalo Rosero
AMERICA	Representada por el Dr. Galo Enríquez
SONORAMA	Representada por el Sr. Mauricio Rivas
VISION	Representada por el Dr. Diego Oquendo
LA LUNA	Representada por el Sr. Ataulfo Tobar B.
CATOLICA	Representada por el P. Nicolás Dousdebes
ZARACAY	Representada por el Sr. Holger Velastegui
ECUADORADIO	Representada por el Dr. Javier Almeida

3. MARCO TEÓRICO

3.1. MARCO REFERENCIAL CONCEPTUAL

3.1.1 EL FACTOR HUMANO

Está considerado como la causa principal de los accidentes de tránsito porque los conductores se convierten en procesadores de la información que les llega al cerebro a través de la vista, la que es analizada y estudiada y en fracciones de segundo toman una decisión, para salir de una situación de emergencia que se puede presentar en cualquier momento.

Si la persona que va a conducir no ha descansado lo suficiente, se embriagó o ha consumido drogas, tomó medicamentos que causan sueño, comió más de la cuenta o está afectado emocionalmente, tiene preocupaciones, temor, fatiga, euforia, se ha despreocupado de las condiciones en la que se encuentra el vehículo y los neumáticos y sufre alergias, contribuye para que se produzcan los accidentes de tránsito, porque el factor humano juega un rol importante.

A estas situaciones negativas podemos agregar también que la mayoría de conductores incurren en actos que afectan la seguridad en materia vial por: Negligencia, impericia, imprudencia e inobservancia de las normas de

tránsito, el irrespeto a las normas y disposiciones de tránsito y por no saber como comportarnos en las calles y carreteras, ya que unas veces nos encontramos como conductores y en otras ocasiones como peatones o pasajeros.

Dentro del elemento humano se encuentran los siguientes:

a. Los conductores;

b. Los peatones; y,

c. Los pasajeros.

a.- Los conductores.- Son aquellas personas que conducen o guían un automotor, los cuales deben poseer las habilidades y destrezas suficientes para efectuar las maniobras que hay que realizar durante la conducción, mantener las mejores relaciones con los otros conductores, estar en perfectas condiciones de salud, analizar los peligros, calcular bien las distancias, reaccionar a tiempo y respetar las señales de tránsito, puesto que, es necesario preservar la vida de las personas, que por causa de los accidentes pueden ser afectadas, ante el incumplimiento de las normas de tránsito por parte de los conductores, quienes por rutina o la excesiva confianza de sus habilidades en la conducción, manejan sus vehículos irrespetando la ley.

b. Los pasajeros.- Son aquellas personas que hacen uso del servicio de transporte público o privado para trasladarse de un lugar a otro en vehículos, que pueden ser: auto, camioneta, bus, buseta, camión, motocicleta, etc. Si bien los pasajeros no conducen el vehículo porque tienen una actitud pasiva dentro de la conducción, deben cumplir las disposiciones que rigen para los pasajeros, mientras se movilizan de un lugar a otro; en vista de que, por desconocimiento de las normas de tránsito pueden generar accidentes de graves consecuencias.

c. Los peatones.- Son aquellas personas que circulan a pie, por sus propios medios de locomoción y los discapacitados que transitan en artefactos especiales manejados por ellos o por terceros.

El elemento humano y el vehículo forman un solo conjunto, cuando están circulando por las diferentes vías, pero quien toma las decisiones, calcula las velocidades, pita, acelera, aplica los frenos, utiliza el embrague, respeta o no a los conductores, mantiene la distancia adecuada que le permita frenar con seguridad, obedece o no las normas, a las autoridades, protege su vida y la de los demás, es el conductor.

La mayoría de accidentes de tránsito se producen por causa del mal comportamiento de los conductores, muchas ocasiones los conductores se distraen, no definen bien los peligros que acechan, son insensibles y confiados, se descuidan y tratan de demostrar una exagerada confianza en sus actos, realizan cualquier tipo de maniobra con absoluta irresponsabilidad, no miden los riesgos, dejan todo al azar y no tiene presente que conducir un vehículo requiere de altos niveles de concentración.

3.1.2. EL ESTADO DE LOS VEHÌCULOS

Está considerada como la segunda causa de los accidentes de tránsito, siendo también responsabilidad de quien va a conducir, mantener el vehículo en perfectas condiciones y someterlo a periódicos chequeos mecánicos de los diferentes sistemas que componen el vehículo, como los de dirección, frenos, suspensión, iluminación, llantas, escape, vidrios, limpiaparabrisas, pitos espejos retrovisores, parachoques y además llevar en el vehículo los triángulos de seguridad, el extintor y el botiquín de primeros auxilios y saber cómo utilizarlos para poder enfrentar bien cualquier emergencia.

El buen estado del vehículo depende del correcto funcionamiento de los siguientes equipos e implementos:

- Las llantas.- Uno de los elementos esenciales y que deben ser objeto de una atención preferente, es el relacionado con las llantas, ya que las mismas son el contacto que el vehículo mantiene con la calzada por lo tanto deben estar en perfectas condiciones con la presión de aire correcta y la banda de rodadura en buen estado, bien alineadas y balanceadas, inclusive la llanta de emergencia.

Un 70% por ciento de los accidentes mortales de tránsito, se producen por fallas de las llantas, por reventón, deterioro, desgaste o pinchazos; pero muchos conductores no tienen presente que cuando circulan con las llantas lizas, la posibilidad de sufrir un accidente se multiplica por cuatro y peor todavía si hay lluvia, exceso de velocidad o el conductor se encuentra en malas condiciones físicas o psíquicas.

- Los frenos.- Deben estar funcionando correctamente todos sus componentes, hay que mantener en buen estado los discos, retenedores, cilindros y zapatillas y chequear en forma periódica el líquido de frenos el que debe estar en el nivel más alto y mantener las cañerías limpias.

- La suspensión.- El estado de la suspensión también es fundamental y debe ser controlado en forma periódica, principalmente los amortiguadores, resortes y las barras. Los técnicos indican que la seguridad de un vehículo depende hasta en un 90% del estado en el que se encuentre la suspensión, puesto que la misma tiene que ver con la estabilidad del vehículo y si se encuentra mal, aumenta la distancia para frenar, las llantas se desgastan en forma irregular y la dirección se vuelve dura e inestable.

- Las luces.- Tienen que ser objeto de revisión periódica para verificar su estado y cambiar los bombillos y fusibles si es necesario, además hay que

verificar el correcto funcionamiento de las luces de los direccionales, del freno y las de parqueo.

- El motor.- Hay que darle el mantenimiento recomendado por los fabricantes y no esperar que se presenten daños mayores; es recomendable controlar el estado del motor de acuerdo al kilometraje, mantener siempre bien afinado y calibrados todos sus componentes, cambiar los aceites de las cajas, dirección, transmisión y motor, los filtros, líquidos, correas y mangueras conforme recomiendan los expertos.

- El sistema eléctrico.- Debe estar funcionando correctamente partiendo de la batería, relay y la bobina y además todos los cables tiene que estar protegidos para evitar roturas y mantener repuestos de los fusibles de acuerdo al amperaje.

- Los parabrisas delantero y posterior.- Tienen que estar siempre limpios, sin roturas ni trizados y también hay que controlar el nivel de agua del lava parabrisas y mantener en buen estado las plumas y los vidrios de las ventanas.

- Los cinturones de seguridad.- Deben estar funcionando en forma correcta y sin roturas, para que los conductores y todos los pasajeros puedan hacer uso. Y también hay que tener gata, llave de ruedas, chaleco antireflectivo y los triángulos de seguridad listos para ser utilizados.

Si los vehículos se encuentran en mal estado de funcionamiento es porque los conductores no se preocupan de darle el mantenimiento adecuado y pueden verse comprometidos en accidentes de tránsito, por fallas de los sistemas que componen el vehículo, que pudieron ser corregidos a tiempo.

3.1.3. TIPOS DE VEHÌCULOS

- **Automóvil.-** Vehículo liviano destinado al transporte de un reducido número de personas.
- **Autocarril.-** Vehículo unitario para el transporte de personas o carga que circula sobre rieles.
- **Ambulancia.-** Vehículo especialmente diseñado para el transporte de enfermos y heridos.
- **Bicicleta.-** Vehículo de dos ruedas de tracción humana, en la que el movimiento de los pies se trasmite a la rueda trasera por medio de una cadena o engranaje.
- **Bus.-** Vehículo a motor de mediana capacidad destinado especialmente para el transporte de pasajeros.
- **Buseta.-** Vehículo a motor de baja capacidad destinado al transporte de pasajeros de hasta 22 asientos.
- **Camioneta.-** Vehículo a motor construido para el transporte de carga con capacidad de más de 3.500 kg.
- **Camión.-** Vehículo a motor construido especialmente para el transporte de carga con capacidad de más de 3.500 kg. Y chasis de diseño especial.
- **Camión grúa.-** Vehículo a motor con dispositivos para transportar o remolcar vehículos.
- **Furgón.-** Parte de la carrocería de estructura cerrada, diseñada para el transporte de carga.
- **Furgoneta.-** Vehículo de transporte de pasajeros de hasta 16 asientos.
- **Mixto.-** Vehículo a motor acondicionado para el transporte de pasajeros y carga.
- **Motocicleta.-** Vehículo a motor de dos ruedas sin estabilidad propia.
- **Moto triciclo.-** Vehículo a motor de tres a cuatro ruedas.
- **Ómnibus.-** Vehículo de servicio público de gran capacidad para el transporte público de pasajeros, con un mínimo de 36 personas sentadas.
- **Taxi.-** Automóvil de color amarillo destinado al transporte público urbano de personas.

- **Tren.-** Automotor para el transporte masivo de pasajeros y carga, integrado por varios vagones que circula sobre rieles.
- **Trolebús.-** Es un vehículo eléctrico y a combustible de transporte público, montado sobre neumáticos y que toma la corriente por medio de un cable aéreo.

3.1.4. LAS CONDICIONES ATMOSFÈRICAS

Constituyen la tercera causa de los accidentes de tránsito, las cuales aparecen en forma imprevista y muchos conductores las minimizan, no le dan la importancia y no saben cómo reaccionar ante estos fenómenos, porque no están acostumbrados a conducir cuando se presentan estas circunstancias, por falta de conciencia de los peligros que ocasionan o porque no toman en consideración el riesgo que significa conducir con exceso de velocidad cuando existe lluvia, neblina, polvo o vientos fuertes y también por caminos que se encuentran en malas condiciones, en los que existe ripio, tierra, lodo o cochas de agua.

Los conductores cuando se presentan estas variaciones climáticas mantienen la misma velocidad que cuando circulan en condiciones normales, sin considerar que el asfalto se vuelve resbaloso e imprevisible, porque los factores ambientales son la causa para que se produzcan los derrapes o subvirajes, ya que el conductor no se adapta de inmediato al cambio repentino del ambiente que lo rodea y se produce una disminución de la visibilidad.

Los conductores no toman las providencias para evitar los accidentes, actúan en forma irresponsable y no reducen la velocidad y además no tienen presente que, el único responsable de que se suscite un accidente cuando existen malas condiciones atmosféricas es el conductor, siendo recomendable reducir la velocidad del vehículo, a la mitad de la que se encontraba circulando.

3.1.5. LA OSCURIDAD, EL VIENTO, EL HUMO Y EL POLVO

Estos fenómenos meteorológicos representan un peligro real para los conductores, ya que en determinado momento las condiciones de visibilidad son totalmente nulas, con el riesgo de que el conductor pierda el control del vehículo y sufra un accidente, si no reduce la velocidad, enciende las luces, pone a funcionar rápidamente las plumas, conserva el control del volante, mantiene la tranquilidad y realiza cualquier maniobra con el objeto de no chocar con el vehículo que viene en sentido contrario o con el de adelante.

En la noche los conductores ven solamente dos colores, el negro y el amarillo o el blanco de las luces de los vehículos, muchas veces solo puede observar las luces de los faros de vehículos que vienen en sentido contrario, porque se reduce totalmente la visibilidad y difícilmente podrá ver a un peatón, un ciclista o a un animal que cruza la vía, por lo que es necesario estar preparados para enfrentar con éxito estos sucesos imprevistos, como son los siguientes:

- **El humo.-** Representa un peligro para la conducción cuando existen incendios o hay gran cantidad de humo o smog en determinada zona, en vista de que los conductores que cruzan por aquellos espacios pierden la visibilidad y corren serios riesgos de sufrir un accidente, porque pueden chocar contra el vehículo de adelante, salirse de la vía o chocar de frente con el vehículo que viene en sentido contrario.

- **La oscuridad.-** La conducción es sumamente difícil sino se toman las medidas de seguridad correspondientes, debido a que muchos conductores estacionan sus vehículos en el carril de circulación del costado derecho, sin colocar las luces de parqueo, ni poner los triángulos de seguridad y además se presentan dificultades cuando los conductores sufren encandilamiento de los vehículos que circulan en sentido contrario o porque sus automotores no tienen las luces en perfecto estado de funcionamiento o están mal alineadas.

Por estas circunstancias es preferible en la medida de lo posible, no conducir durante la noche, ya que los riesgos aumentan y los peligros de sufrir un accidente se triplican.

- **El viento.-** Representa un grave peligro para los conductores que circulan especialmente por las avenidas y carreteras, ya que si existen fuertes vientos pueden salir desplazados hacia los costados de la vía, volcar o chocar contra otros vehículos, si los conductores no están atentos, no toman con las dos manos el volante y no mantienen las llantas con la capa de rodadura en buen estado. Cuando se circula a altas velocidades el riesgo aumenta; en vista de que, el vehículo puede ser lanzado fuera de la carretera, especialmente si el viento viene en forma lateral. Por tanto es conveniente extremar las precauciones al salir de los túneles, cuando existen obstáculos en las vías y cuando pasan otros vehículos cerca de su automotor.

- **El polvo.-** También constituye un peligro para los conductores que utilizan este tipo de carreteras, porque muchos no están capacitados para conducir por estas vías o porque el polvo les impide ver con claridad lo que pasa a los costados, adelante y atrás de su vehículo.

Situación que se vuelve más peligrosa si el conductor: no reduce la velocidad, no enciende las luces, no mantiene en perfectas condiciones mecánicas el vehículo y las llantas se encuentran en mal estado.

3.1.6. LAS VÌAS

Está considerado como el cuarto factor que influye en los accidentes de tránsito; puesto que, las vías son construidas para brindar comodidad y facilitar el desplazamiento de los automotores y usuarios; siendo necesario

que todas las vías sean bien diseñadas, que exista una adecuada planificación urbana y que haya un permanente mantenimiento y buen estado de conservación, con auxilio médico y mecánico para situaciones de emergencia, con un permanente patrullaje policial, con varios carriles de circulación y con una adecuada y moderna señalización, para prevenir los accidentes de tránsito y minimizar los riesgos.

En el Ecuador varias carreteras han sido concesionadas a empresas particulares ante la ineficiencia del Ministerio de Obras Públicas, es fácil distinguir entre una vía concesionada y otra que no lo está, porque éstas últimas generalmente se encuentran en mal estado, con huecos, piedras en la vía y sin una adecuada señalización, lo cual genera problemas y daños a la suspensión, llantas y frenos de los vehículos.

En la actualidad el número de vehículos, personas y animales que se desplazan por las calles, avenidas y carreteras es inmenso, las vías se encuentran saturadas de vehículos, hay problemas de congestión en varias ciudades del país, esto se debe a que las actividades comerciales también han aumentado; existe una mayor presencia de ciclistas, motociclistas y transportes que sirven para movilizar a las personas que están vinculadas a las diferentes actividades económicas, lo que genera problemas de contaminación y ruido; sin embargo existe un limitado espacio destinado para la circulación vehicular y peatonal, por lo que los accidentes de tránsito tienden a aumentar, particularmente en la ciudades, donde ya empiezan a generarse problemas para la salud de las personas y daños en los automotores.

En otros países se utiliza el transporte de personas y carga por medio de trenes de varios vagones, que se desplazan agrandes velocidades, por los rieles o por nuevas vías como: el tren de levitación magnética de la China o el tren bala de Japón y el tren monocarril de EE.UU.

En el Ecuador algunas vías han sido reparadas y ampliados los carriles de circulación, pero muy poco se hace en materia vial, la mayoría de carreteras se encuentran en mal estado. En lo relacionado a la construcción de nuevas carreteras, se viene ejecutando la ampliación de la carretera Quito-Guayaquil; está planificado construir otra carretera que una al Ecuador con Brasil.

3.1.7 CONCEPTO DE LAS VÌAS

Avenida.- Vía pública urbana, generalmente dividida por islas de seguridad y compuestas de dos o más calzadas, en la que existen uno o más carriles de circulación.

Parterre.- Vereda o isla de seguridad central en las vías que divide el sentido de circulación y sirve de refugio a los peatones.

Carretera.- Vía de carácter público por donde transitan personas y vehículos, fuera de las poblaciones.

Ruta.- Recorrido legalmente autorizado a la transportación pública, considerado entre origen y destino.

Calle.- Vía pública para el tránsito de personas y vehículos dentro de poblaciones y que se compone de aceras y calzadas.

Callejón.- Lugar estrecho y largo a modo de calle, entre paredes o elevaciones. Vía secundaria generalmente angosta para uso de vehículos y peatones.

Camino vecinal.- Vía de tierra de baja circulación en el área rural.

Ciclo vías.- Vía especial para el tránsito de bicicletas o sección de la calzada reservada para el efecto.

Vía principal.- Calle o carretera en que por dispositivos de control de tránsito instalados, los vehículos tienen preferencia respecto de los demás.

Vía secundaria.- Calle o carretera no principal.

3.1.8. NORMAS Y RECOMENDACIONES PARA PEATONES Y CONDUCTORES DE CÓMO DEBEN CIRCULAR

El conductor debe:

- Estar siempre alerta y ceder el paso a los peatones.
- Reducir la velocidad en las zonas de seguridad peatonal.
- Respetar al peatón, en especial a los niños, ancianos y minusválidos.
- No conducir en estado de embriaguez.
- Tener presente que los niños no miden el peligro y cruzan las vías corriendo.
- Detener el vehículo antes de la línea de pare.
- Respetar los semáforos y las señales de tránsito y no pitar.
- Esperar a que pasen todos los peatones por la zona de seguridad y luego continuar hacia delante.
- Respetar las señales de tránsito y al peatón.
- Recordar que alguna persona puede aparecer en forma repentina.
- Tener presente que los peatones cruzan las calles corriendo.
- Recordar que la mayoría de personas no utilizan los pasos peatonales y se cruzan entre los vehículos.
- Utilizar el pito, solo si es necesario.
- Tomar las providencias, ya que muchos peatones pueden tener problemas de audición o ser ciegos.
- Encender las luces bajas para que el peatón pueda ver al vehículo.
- Reducir la velocidad al llegar a una intersección.
- Respetar al peatón y facilitar el paso.
- Recordar que muchos peatones no conocen las normas de tránsito.
- Tener en buen estado las llantas del vehículo.
- Tomar en cuenta que cuando llueve, todas las personas corren al cruzar las calles.

- Recordar que cuando hay Policía y semáforo en una intersección, prevalece la señal del Policía.
- Reducir la velocidad durante las noches, porque hay mayor peligro.
- Tener las luces en perfecto estado de funcionamiento.
- No conducir en estado de embriaguez.
- Ceder el paso a quienes caminan por las calles en estado de embriaguez.
- No conducir con exceso de pasajeros.
- Tener mucho cuidado al cruzar por zonas pobladas.
- Recordar que muchos conductores, no respetan a los vehículos de emergencia.
- Mantener una distancia prudente entre vehículo y vehículo, que le permita frenar a tiempo.
- Dar facilidades para el paso de peatones.
- No utilizar el celular mientras conduce el vehículo.
- No competir con los otros conductores.
- Utilizar el cinturón de seguridad.
- No estacionar en las esquinas o en las paradas de buses.
- Parar en los sitios establecidos y no distraerse.
- No discutir con los pasajeros; etc.

El peatón debe:

- Mirar hacia los dos costados y cruzar caminando y no correr.
- Caminar por la acera y por el lado opuesto a la calzada, no por el bordillo.
- Cruzar solo por las intersecciones.
- Cruzar por la zona de seguridad peatonal.
- Utilizar los pasos peatonales elevados
- Estar atento al semáforo y a las otras señales de tránsito.
- No cruzar las vías intempestivamente
- No cruzar las calles o las carreteras corriendo
- No cruzar la calle leyendo o cubierto la cara con paquetes

- No cruzar la calzada entre los vehículos, hacerlo por las esquinas.
- Caminar en sentido opuesto a la circulación de los vehículos, dándoles el frente, en calles sin acera.
- No cruzar en curvas y tener más cuidado cuando llueve, existe neblina o en la noche.
- Usar ropa de colores claros, chalecos y linternas.
- No utilizar audífonos de radio o celulares.
- No cruzar la calzada en forma diagonal
- Caminar por el costado derecho de la acera.
- Cruzar cuando la luz verde del semáforo este de frente al peatón.
- Obedecer las señales del Policía.
- No cruzar cuando el semáforo está en luz preventiva (amarilla)
- Cruzar las vías solo por las zonas que estén bien iluminadas
- No cruzar las vías en estado de embriaguez.
- No dormirse en las calles, ni conversar en media vía.
- No consumir licor en las veredas.
- No caminar por la línea férrea, porque existe un lato riesgo de atropello.
- Ceder el derecho de vía a los vehículos de emergencia y no bajar de la acera hasta que pasen.
- Esperar que pasen todos los vehículos de emergencia y luego cruzar la vía.
- No jugar en las calles, porque los peatones también son responsables de los accidentes.
- Caminar por las aceras y no bajar repentinamente.
- Los no videntes deben portar un bastón o estar guiados por un can.
- Al bajar de un vehículo hacerlo por el lado que da a la acera, para no ser atropellado.
- No viajar en los estribos y no discutir con el chofer, etc.

3.1.9. LA RADIO

Radio, sistema de comunicación mediante ondas electromagnéticas que se propagan por el espacio. Se utilizan ondas radiofónicas de diferente longitud para distintos fines; por lo general se identifican mediante su frecuencia, que es la inversa de la longitud de onda de la radiación.

3.1.10. HISTORIA DE LA RADIO

Guillermo Marconi, en 1895, transmitió por primera vez la palabra humana a través del aire. Desde aquél entonces, su desarrollo y la incorporación de nuevas y mejores técnicas y tecnologías han convertido a la radio en un poderoso instrumento de una nueva inserción del individuo en la humanidad y de ésta en su universo particular.

La siguiente, es una breve cronología de la radio. En 1.842, Joseph Henry, descubrió la naturaleza oscilatoria de las cargas eléctricas; en 1.857, Fedderson, demostró que al descargar un condensador electrónico se producen oscilaciones con chispas intermitentes; en 1.878 David Edgard Hughes, observó que un contacto inestable en un circuito que contenía una batería y un receptor telefónico (inventado por Bell en 1.876), producía en el receptor sonidos que correspondían a los que llegaban al diafragma de la bocina.

En 1833, George Francis Fitzgerald, concibió un método para producir ondas electromagnéticas mediante la descarga de un condensador. Más tarde, Henrich Hertz produjo, detectó y midió ondas electromagnéticas y demostró que las ondas podían reflejarse, refractarse, polarizarse e interferirse. Posteriormente, Oliver Joseph Lodge, patentó una bocina de inducción. Y, por esta misma época (1.888) Alexander Stepanovitch Popoff, transmitió y recibió en Morse y por telegrafía sin hilos las palabras "Henrich Hertz". Fue Marconi quien inventó un sistema de telegrafía sin hilos.

Entre 1.920 y 1.930, la radiodifusión comercial se extendió por todo el mundo y en todos los países con características idénticas.

Se han establecido tres etapas en el desarrollo mundial de la radiodifusión. Desde los primeros años del siglo XX hasta 1.927, es la edad de la telegrafía sin hilos. Los ensayos realizados antes de la Primera Guerra Mundial interesaban a muy pocos.

Al restablecerse la paz, vuelve la expansión de la radio que había sido frenada por el conflicto bélico. Empiezan las emisiones regulares y hacia 1.927; se acepta en toda Europa como medio de retransmisión a gran escala. Al empezar la década de los años cuarenta del siglo anterior, los progresos son considerables, mejoran los programas y la radio llega a ser un instrumento de propaganda con características internacionales.

La tercera etapa comienza al finalizar la Segunda Guerra Mundial. Se caracteriza por el aumento del público, los progresos técnicos, el perfeccionamiento de los programas y, sobre todo, por la concurrencia de una nueva forma de difusión por medio de ondas: la televisión.

En las primeras épocas de la radiodifusión comercial, fue de capital importancia la llamada "potencia en antena" de las emisoras. Se medía esta potencia en vatios o kilovatios y todas las emisoras que aspiraban llegar a vastas audiencias montaron transmisores de onda de corta frecuencia, cuyo alcance es considerablemente mayor que la de "onda larga", que es una onda local.

La radio a fines del siglo XX tuvo grandes innovaciones debido a la implementación de nuevas tecnologías. Entre las cadenas que sobresalen en el mundo se consideran a las siguientes: BBC de Londres, Radio Moscú, Radio Exterior de España, Radio Francia Internacional, Radio La Habana de Cuba, La Voz de Estados Unidos de América, Radio Nederland de Holanda,

HCJB La Voz de los Andes instalada en Ecuador, todas ellas en onda corta AM. En América Latina podemos citar. Radio Caracol de Colombia, Radio Programas del Perú, entre otras.

3.1.11. LA RADIO EN EL ECUADOR

Podría tomarse como punto de partida de la radiodifusión en el Ecuador, a las emisiones experimentales que efectuó Radio "El Prado" de la ciudad de Riobamba en el año de 1925.

A partir de esta fecha, pocos fueron los pioneros de la radio que, con equipos de reducida potencia hacían significativos esfuerzos para emitir y receptar mensajes. La radio para aquella época, no despertaba mayor interés en el público. Debido Al alto costo de los receptores de radio, éstos existían muy pocos ya que eran importados como objetos de lujo por algunas familias de excelentes condiciones económicas para que sirvan de distracción hogareña, mientras que para la mayoría de la población era muy difícil adquirirlos.

Los primeros aparatos receptores ingresaron a Guayaquil entre los años 1925 y 1927. Según algunos historiadores, la primera emisora cultural de Guayaquil, llamada "Radio París", de propiedad de Francisco Andrade Arbaiza, funcionaba con un transmisor construido por él mismo y estaba ubicada en el tradicional barrio Las Peñas.

Se conoce que Juan Berh, guayaquileño de 22 años, construyó un aparato radial de 20 wats de onda corta, para lanzar al aire las primeras ondas, el 16 de julio de 1930, su Ecuador Radio, HC2JBS, en los 31 metros.

Para 1931, se establece en Quito la Radio "La Voz de los Andes" -HCJB- de propiedad de un grupo evangélico llamado Hoy Cristo Jesús Bendice.

Hoy a inicios del siglo XXI, la radio tiene un futuro insospechado en nuestro país. Como los más importantes avances podemos citar la radio AM en estéreo y la radio FM satelital que dentro de poco, no conocerá fronteras y será posible sintonizarla en cualquier parte del mundo sin interferencia alguna[32]

3.1.12. LA RADIO EN QUITO

"Obtenida la resultante histórica de poder transmitir el sonido a través del espacio, llenando el éter de ondas portadoras de mensajes, se comenzó a darles una estructura formal a ese sonido y a esos mensajes.

El año de 1920 marca el punto de partida de la radiodifusión; comienza a ser un medio de comunicación que, poco a poco, se va desarrollando, tecnificando; dándole a los pueblos un nuevo motivo de recreación, de cultura y de información. Esto último fue lo fundamental en los comienzos de la radio: la noticia"

"A fines de la década de los 20 y cuando en Quito comienza la radiodifusión; un obrero ganaba 90 sucres mensuales, un quintal de arroz costaba 18,50 sucres; de azúcar 25,50; la carne se cotizaba a 0,60 la libra, etc.

Manuel Mantilla Mata, fue uno de los iniciadores de la radio en Quito.
Algunas emisoras preferían hacer transmisiones nocturnas para evitar interferencias atmosféricas. Las transmisiones a control remoto tenían el mismo empirismo del resto y, aun cuando ya se usaba el teléfono, su técnica y empleo eran rudimentarios y las transmisiones fuera de la emisora era toda una odisea, cuando se transmitía desde calles y carreteras, las líneas se tomaban directamente de las redes telefónicas"

[32] INIGUEZ, José, TEXTO GUIA MODULO V "COMUNICACIÓN ELECTRÓNICA: LA RADIO", U.N.L., Págs. 22-23.

3.1.13 LA RADIO EN LA EDUCACIÓN

- "Como ha dicho Mick Jagger, puede que, algún día, se reconozca que el progreso bien entendido "no está en conseguir siempre lo que se quiere; sino en conseguir lo que se necesita"[33].
- "La radio es el medio más efectivo y rentable para la educación de las poblaciones rurales (y urbanas). Capaz de satisfacer sus necesidades cotidianas, es por lo tanto, un contribuyente del desarrollo nacional. La radio es una extraordinaria herramienta para el desarrollo cultural, social, económico y personal"[34].

- "La radio es una fuerza fundamental para el progreso, no sólo en sentido material; sino que ésta, además, siembra la semilla de la libertad: un derecho fundamental de toda la humanidad."[35]

- De todos los medios de enseñanza – aprendizaje... el único que es totalmente portátil y carente de intrusionismo visual, es decir, que no distrae, es el audio". [36]

- "El audio, tiene un conjunto de ventajas para profesores y alumnos que lo convierten en el mejor método. Su simplicidad técnica, su carácter flexible, informal y portátil lo hacen tan útil a los estudiantes como pueda serlo cualquier otro medio de aprendizaje... Bien utilizada, la radio es un instrumento de una eficacia tremenda y muchas veces inmediata"[37].

- "Las músicas. Son un elemento de extraordinaria eficacia para popularizar un producto.

---

[33] MAYOR, Z. Federico: La radio semilla de libertad y progreso; columna Opinión de la revista RADIO Y EDUCACIÓN DE ADULTOS de Radio ECCA de España, pág. 5, año 1989
[34] MAYOR, Z. Federico: La radio semilla de libertad y progreso; columna Opinión de la revista RADIO Y EDUCACIÓN DE ADULTOS de Radio ECCA de España, pág. 5, año 1989
[35] Obra citada, pág. 6.
[36] Publicación de N. DURBRIDGE en revista 'Distance teaching news' (N° 8, primavera/verano, 1989), citado en columna De Otras Fuentes; de la revista RADIO Y EDUCACIÓN DE ADULTOS de Radio ECCA de España, pág. 7, año 1989.
[37] LORENTE, Joaquín: La radio: Un despertar en la oreja; columna De Otras Fuentes de la revista RADIO Y EDUCACIÓN DE ADULTOS N° 12, de Radio ECCA de España, pág. 9, año 1989.

- Los efectos especiales son los sonidos de producción. Hay que tenerlos siempre en consideración, por lo mucho que pueden romper y apoyar el efecto de la locución”[38].

3.1.14 RADIO VIGIA “LA VOZ DE LA POLICIA NACIONAL”

Desde el mes de agosto de 1982, a Radio Vigía, La Voz de la Policía Nacional de Ecuador, se sintoniza en los 840 kilociclos en Amplitud Modulada. Con 25 mil kilovatios de potencia, cubre con sus ondas casi todo el territorio nacional.

A través de los años adquirió experiencia en el manejo de la audiencia con programas educativos y culturales que fueron cubriendo los vacíos en el público perceptor. En su fase inicial estuvo dirigida por el Myr. de Policía René Bustos.

Este medio de comunicación social ha obtenido una positiva proyección en la comunidad ecuatoriana y diariamente se ha dado a conocer el trabajo tesonero que desarrolla la Policía Nacional del Ecuador.

Pero el anhelo de la Policía Nacional ha sido proyectarse aún más a través de la obtención de una Frecuencia Modulada a nivel nacional, la cual llevará a cumplir las metas deseadas por la institución policial dentro del “Plan Estratégico de Modernización y Transformación Integral de la Policía Nacional del Ecuador para el Siglo XXI, 2004-2014”.

Razón por la cual se busca que el medio de comunicación en F. M. refuerce la política del Mando Policial que se encuentra encaminada a fortalecer la comunicación con la sociedad civil, en una cultura de seguridad ciudadana y desarrollo social de la población ecuatoriana.

[38] Obra citada, pág. 10.

La Radio, respetuosa de las leyes establecidas en el Ecuador está comprometida con la ciudadanía para ser el nexo en el mejoramiento educativo de la sociedad ofreciéndoles programas para su entretenimiento y sana distracción. Algo más, es una Emisora sin fines de lucro que se mantiene como una radio netamente educativa y cultural, que se identifica con el pueblo ecuatoriano y con sus actores sociales.

PROGRAMACIÓN ATRACTIVA Y VARIADA

Los programas que se transmiten en la frecuencia 840 de Amplitud Modulada de Radio Vigía La Voz de la Policía Nacional fueron diseñados para educar a la comunidad, mediante la difusión de las Leyes, Normas y Reglamentos de Tránsito y Transporte Terrestres. Se priorizan los consejos sobre seguridad ciudadana y la difusión del trabajo profesional que desarrolla la Policía Nacional en beneficio de la colectividad.

La programación se desarrolla con formatos educativos, culturales e informativos que ayudan a la difusión de la cultura nacional. Los profesionales de la comunicación utilizan un lenguaje directo y sencillo, con el que se identifica con el oyente de todos los estratos sociales de nuestro país.

La Radio realiza todos los días un intercambio de experiencias e informaciones con los noticiarios de varias estaciones de otras provincias del país, priorizando la cobertura informativa de las actividades y el trabajo que desarrolla la Policía Nacional del Ecuador.

La Dirección Nacional de Tránsito y Transporte Terrestres consciente de la responsabilidad social que tiene frente a la comunidad, se insertó en la comunicación radiofónica, con la finalidad de propender a la disminución del número de accidentes de tránsito que día a día se producen en nuestro país y para crear en cada ciudadano una conducta de seguridad en el tránsito.

Los mensajes que emite la emisora ayudan a la comunidad, en la orientación del tránsito, conocimiento sistemático de las leyes y reglamentos de tránsito, las normas de seguridad ciudadana, la actividad contra el delito nacional e internacional que cumple la Policía.

Este medio de comunicación social es el nexo, entre la Institución Policial y el público objetivo, que busca constantemente identificarse con la actividad que cumple Radio Vigía en favor de los más necesitados en los barrios periféricos de la ciudad.

A través de las encuestas serias realizadas por empresas especializadas en ese campo, se identificó el perfil del oyente cautivo que tiene la emisora y por eso orienta su trabajo a los sectores comunitarios, sociales y educativos.

Es positivo para la comunidad el contar con una emisora policial dedicada por entero a informar del trabajo tesonero que desarrollan todas las Direcciones de la Policía Nacional del Ecuador en beneficio de la sociedad.

Radio Vigía cubre las necesidades de educar, informar, entretener, porque la política del Mando Institucional están encaminadas hacia un mayor contacto con la comunidad civil, tratando siempre de incentivar la formación de una cultura de seguridad ciudadana, de que la audiencia sienta la necesidad de sintonizar nuestra estación por la multiplicidad de informaciones.

A través de la programación de la emisora se incentiva a una formación de una cultura de seguridad ciudadana, basada en las necesidades personales y colectivas, llegando con mensajes que contengan las respuestas a las interrogantes diarias de la sociedad ecuatoriana.

La Radio es un puntal para el reforzamiento de la política del Mando Policial que está encaminado a fortalecer la comunicación con la sociedad civil,

enmarcado en una cultura de seguridad ciudadana y desarrollo social de la población ecuatoriana.

PROGRAMACIÓN

Siempre pensando en los oyentes de la emisora se reajusta la programación regular, con la finalidad de ofrecer una programación ágil, entretenida y participativa.

Radio Vigía, es la emisora portavoz del mensaje de la Policía Nacional, la variada programación incluye espacios que despiertan el interés de los oyentes.

Vigía es una plataforma de enlace y puente de comunicación entre la institución guardiana del orden, la paz y la seguridad y el pueblo ecuatoriano. Que todos los días requiere de mensajes que le recuerden que tiene que estar pendiente de su seguridad personal y familiar.

En toda la programación interactiva mantiene mensajes sobre seguridad. Las grandes campañas de Educación Vial, guían para la obtención de documentos, información sobre la actividad que cumple cada dependencia, y su servicio social que brinda al país.

A través de la programación irradia e incentiva la formación de una cultura de seguridad ciudadana, basada en las necesidades personales y colectivas.

Se mantiene el contacto directo y permanente con la población, el apoyo a la comunidad en todo el país, la difusión de todas las normas de seguridad, autoprotección, leyes y las actividades que en su lucha cotidiana contra el delito nacional e internacional que desarrolla la Policía Nacional son los

campos de acción privilegiados que cumple Radio Vigía, con esfuerzo y profesionalismo.

La emisora para la ejecución de la programación cuenta con personal especializado en el área de la comunicación social, quienes garantizan el óptimo desarrollo de la programación.

Los periodistas, locutores, reporteros y operadores trabajan diariamente para orientar a la colectividad con mística y ética periodística; por ello la programación que se emite diariamente desde las 05h30 hasta las 24h00 de lunes a viernes y desde las 07h00 hasta las 19h00 los sábados y domingos son una garantía de servicio a la comunidad y a la Institución Policial.

Radio Vigía, realiza esfuerzos muy grandes por complacer a sus oyentes en sus deseos por ampliar sus conocimientos en los diferentes tópicos del desarrollo social, económico, familiar, de distracción, deportes y entretenimiento.

PROGRAMACION ACTUAL DE RADIO VIGIA

DE LUNES A VIERNES

- **APERTURA**

05H30

- **ECUADOR Y SU MUSICA**

05H35 A 06H00

- **POLINOTICIAS**

06H00 A 08H30

- **GACETA DEPORTIVA**
- 08H30 A 09H30
- **ENCUENTRO FAMILIAR “SOLO PARA TI”**

09H30 A 11H00

- **SOLO RITMO**

- 11H00 A 12H00
- **POLINOTICIAS (SEGUNDA EMISION)**

12H00 A 13H00

- **GACETA DEPORTIVA (SEGUNDA EMISION)**

13H00 A 14H30

- **TERMOMETRO MUSICAL**
- 14H30 A 15H00
- **DOS IDEAS JUNTAS**
- 15H00 A 16H00
- **VIGIA LATINOAMERICANA**

16H00 A 18H00

- **POLINOTICIAS (TERCERA EMISION)**
- 18H00 A 18H30
- **RETORNO A CASA**
- 18H30 A 20H00
- **CARRETAS Y CARRUAJES**
- 20H00 A 20H30
- **DISCOTECA ABIERTA**
- 20H30 A 23H00
- **ECUADOR Y SU MUSICA Y CIERRE DE PROGRAMACIÓN**

23H00 A 24H00

SÁBADOS

- **ECUADOR Y SU MUSICA (APERTURA)**

DE 07H00 A 08H00

- **MICRÓFONO INTERACTIVO**
- DE 08H00 A 10H00
- **CADENA RADIAL GUBERNAMENTAL**
- DE 10H00 A 12H00
- **GACETA DEPORTIVA**
- DE 12H00 A 13H00
- **POLICÍA Y COMUNIDAD**

- DE 13H00 A 17H00

ECUADOR Y SU MUSICA (CIERRE DE AUDICION)

DE 17H00 A 19H00

DOMINGOS

- **DE TODO EN LA RADIO**

DE 07H00 A 12H00

- **GACETA DEPORTIVA**

DE 12H00 A 14H00

- **SIN LÍMITE**

DE 14H00 A 18H00

- **ECUADOR Y SU MUSICA (CIERRE DE PROGRAMACION)**

DE 18H00 A 19H00

3.1.15 CARACTERÍSTICAS DE LA RADIO COMO MEDIO DE COMUNICACIÓN SOCIAL:

a) Tiene la ventaja de ir a hablar al domicilio del consumidor.

b) El mensaje puede comunicarse personalmente

c) Los oyentes son diversos según las horas y días de los programas

d) Sus formas son: comunicados comerciales, emisiones patrocinadas, etc.[39].

3.1.16 FUNCIÓN DE LA RADIO

- "Conocemos que la función de la radio es la de "ofrecer a los pueblos, sano entretenimiento, orientación, información y cultura, con criterio de educación y buen gusto"[40].
- "La radio, hoy en día, es un medio muy propio para la vida moderna, por su rapidez y su dinamismo; porque no cautiva ni obliga"[41]

[39] RÍQUEZ V., Eva: COMUNICACIÓN, colección Cuadernos Sociales N° 8, pág. pág. 47, editorial San Marcos, Lima – Perú, año 1999.
[40] Obra citada, pág. 124.
[41] Obra citada, pág. 160.

EN CUESTA DE RADIOS MAS ESCUCHADAS EN QUITO				
RADIO	**AM**	**FM**	**N° OYENTES**	
RADIO MUNDO		X	5	
SONORAMA		X	3	
GITANA		X	3	
CANELA		X	5	
ECUASHIRY		X	2	
SIDERAL	X		2	
ZARACAY		X	2	
VIGÍA	X		1	
MUNICIPAL	X		1	
IRFEYAL	X		1	
BOLÍVAR		X	1	
CENTRO		X	1	
GALAXIA		X	1	
GENIAL		X	1	
JOYA ESTÉREO		X	1	
ERES		X	1	
EMISORA CENTRAL	X		1	
AMÉRICA		X	1	
LA RED		X	1	
QUITO	X		1	
LA OTRA		X	5	
ONDA AZUL		X	1	
N° TOTAL DE OYENTES			**41**	**%**
PREFIEREN AM			7	17,65%
PREFIEREN FM			36	82,35%

El cuadro anterior nos refleja que la mayor parte de oyentes prefieren las emisoras musicales, un número menor prefiere emisoras habladas - musicales; mientras que en menor número se encuentran las emisoras habladas: deportivas y educativas; cabe señalar que está es la realidad de la situación de sintonía radial en la capital de la república.

3.1.17. LA DIFUSIÓN

Divulgar noticias (información) a través de medios de comunicación masiva, de interés para un público determinado.

3.1.18. LA INFORMACIÓN

La información es un mensaje que logra disminuir la incertidumbre. Por otra parte, la comunicación se reconoce como un proceso de intercambio de información, un intercambio de ideas cuyo resultado es la concreción de ideas nuevas o el reforzamiento de las ideas preconcebidas. Debe ser por eso que en la historia del mundo, las revoluciones de la humanidad han estado signadas por los grandes avances que se han dado en la capacidad de comunicación del hombre.

Actualmente, las discusiones académicas, los negocios, las relaciones internacionales, las actividades humanas más cotidianas están centradas en una revolución por demás significativa, porque tiene como base a las Tecnologías de Información y Comunicación, innovaciones que favorecen enormemente el flujo de información y que, por supuesto, mejoran las posibilidades de comunicación humana.[42]

---

[42]CANGA, Jesús, La Prensa y las Nuevas Tecnologías. Manual de la Redacción Electrónica. Ediciones Deusto S.A. Madrid, 1988. Pág. 15

3.1.19. LA COMUNICACIÓN.

Definición

El origen de la palabra comunicación está en la lengua latina. Procede del adjetivo "communis" que significa común. De este vocablo se derivan también comunal, comunidad, comunión, etc.

Del verbo latino comunicarse, que puede traducirse como compartir o tener comunicaciones con otros, han aparecido otras palabras como: comunicado, comunicante, comunicativo, y especialmente comunicación.
Comunicación es la acción y el efecto de comunicar algo o de comunicarse.

El Diccionario de la Real Academia dice: "Hacer a otro partícipe de lo que uno tiene". "Descubrir, manifestar o hacer saber a uno alguna cosa". "Conversar, tratar con alguno de palabra o por escrito". Tratándose de las cosas inanimadas también se refiere a: "Correspondencia o paso de unas cosas con otras". "Unión que se establece entre ciertas cosas". "Cada uno de los recursos que ponen en comunicación las cosas".

TIPOS DE COMUNICACIÓN

Los seres humanos pasan gran tiempo de sus vidas comunicándose verbalmente o corporalmente. Por ejemplo la correspondencia (escrita), un saludo (gestual), un llamado telefónico (verbal), una reunión con amigos (grupal).

Aristóteles definió a la comunicación como la búsqueda de todos los medios de persuasión que se tiene al alcance, cuya meta principal es el logro de una respuesta determinada.

Comunicar es afectar al medio. Toda vez que comunicamos tenemos un propósito, y éste puede ser:

b. **Consumatorio:** Se agota en sí mismo. No persigue ulterioridades. No va más allá de lo que está haciendo. Su único objetivo es transmitir una información o mensaje y no espera ningún feed back en particular.
Instrumental: La mayor parte de la comunicación es de este tipo.

Las personas se valen de este tipo de comunicación para conseguir un propósito. [43]

3.2. MARCO REFERENCIAL CONTEXTUAL

3.2.1. UBICACIÓN Y CONTEXTUALIZACION

Quito (nombre completo: San Francisco de Quito) es la capital de Ecuador y de la provincia de Pichincha, y la cabecera del cantón Distrito Metropolitano de Quito. Fundada en 1534, es la más antigua capital nacional de Sudamérica.

Quito es la segunda ciudad más poblada de Ecuador (después de Guayaquil), con 1.397.698 habitantes en el último censo ecuatoriano, conducido el 25 de noviembre del 2001 por el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC), y 1.504.991 en el 2005 según una estimación del municipio de Quito basada en los números de población de INEC .

La ciudad de Quito se encuentra construida sobre una meseta-valle, en las faldas orientales del estratovolcán activo Pichincha, ubicado en la Cordillera Occidental de los Andes septentrionales de Ecuador, a 2850 msnm (altura promedio), ocupando una meseta de 12.000 km² y convirtiéndola en la ciudad capital más alta del mundo debido a que La Paz en Bolivia es la sede

[43] ENCARTA 2006

de Gobierno, mientras que Sucre ostenta el título de capital con 2800 msnm. Su temperatura ambiental oscila entre 10 y 25 °C, con grandes contrastes climáticos que se presentan durante el transcurso de un mismo día que permiten gozar a los quiteños y a sus huéspedes de las cuatro estaciones del año las veinticuatro horas, como si se tratase de una eterna primavera.
La ciudad está en el centro de la provincia de Pichincha, en el suroeste de la hoya del río Guayllabamba, la cual está rodeada por varios volcanes altos de las cordilleras Occidental y Central (también llamada Real). Los volcanes de la Cordillera Occidental que bordean la hoya incluyen, de norte a sur, el Pululahua, el Casitagua, el Pichincha, el Atacazo, el Corazón y el Illiniza. Los de la Cordillera Central incluyen el Cusinurcu, Cayambe, Saraurcu, Pambamarca, Puntas, Filocorrales, Antisana, Sincholagua y Cotopaxi. Entre las dos cordilleras hay varios volcanes como el Mojanda, Ilaló, Pasochoa y Rumiñahui.

Quito es una ciudad de altos contrastes y diversidades. Está colmada de significados que la identifican y definen, ocupa laderas o baja a los valles, serpentea a través de callejones y se abre en amplias avenidas; zigzaguea, sorteando colinas y quebradas. La ciudad está dividida en tres zonas definidas por su intrincada geografía y que se caracterizan por sus contrastes arquitectónicos y particularidades culturales: norte, centro y sur.
La ciudad en los últimos años, ha estado sujeta a un gran cambio urbanístico que la extendió hacia el norte, sur, los Valles de Tumbaco (hacia el nororiente) y Los Chillos (en el suroriente). Esto ha permitido un notable crecimiento económico y poblacional que ha generado avances en la industria, economía, comercio y hotelería, pero además ha configurado nuevos actores y nuevas demandas sociales. Esto exigió del gobierno local una reorganización geográfica, administrativa y de conducción gubernamental de la ciudad.

Quito posee el centro histórico más grande, menos alterado y el mejor preservado de América . Fue, junto al centro histórico de Cracovia en

Polonia, los primeros en ser declarados Patrimonio Cultural de la Humanidad por la Unesco, el 18 de septiembre de 1978.

3.2.2. ANTECEDENTES HISTÓRICOS DE LAS PROPUESTAS DE EDUCACIÓN VIAL EN LA CIUDAD DE QUITO.

Los antecedentes históricos de la Campaña Nacional de Educación Vial han sido tomados de la Tesis "Los Accidentes de Tránsito en la Ciudad de Quito" elaborada en 1994, por María Eugenia Garcés C. y Edwin Echeverría M, que textualmente nos dice:

"Durante los años 1982 – 1983, se diseñaron los planes y objetivos de esta campaña (de Educación Vial) y se estableció el presupuesto. En el año de 1983 se dictaron los respectivos acuerdos ministeriales entre las carteras de gobierno y educación; en los cuales se determinó que los establecimientos preprimarios y primarios del país impartan obligadamente la educación vial o nociones sobre señales y demás temas sobre el tránsito terrestre.

Entre tanto el Consejo Nacional de Tránsito diseñó una cartilla que fue distribuida a todo el magisterio del país a través de seminarios, primero en uno de carácter nacional para supervisores escolares y, luego en sendos seminarios en cada una de las provincias y cabeceras cantonales; para los maestros del nivel preprimario y primario, con la coordinación de los directores provinciales de educación, acción adoptada como motivación, e impulso en el arranque de la campaña.
Se diseñaron cuñas radiales y spots de televisión que fueron difundidos en los medios de comunicación del país; como medios colaterales; además se realizaron afiches, cartillas y otro tipo de mensajes. La empresa privada brindó su colaboración y auspició con la elaboración de varios afiches.

Así arrancó la Campaña de Educación Vial, con mucho éxito y también mucha expectativa, lamentablemente, los funcionarios que estaban

encargados de su ejecución, tanto de la Dirección como del Consejo Nacional de Tránsito fueron reemplazados o cesaron en sus funciones algunos de ellos, lo cual incidió para que la campaña perdiera vigor y agonizara en su primera fase; además de que nunca se hizo una evaluación de ella.

Desde 1983 arrancó el plan quinquenal y debió terminar en el 88 para, inmediatamente, efectuarse la evaluación correspondiente; sin embargo es a partir de 1994 que se ha retomado esta labor, orientándola hacia otros fines, aprovechando la experiencia del pasado. De esta manera, en 1993, el Consejo Nacional de Tránsito, mediante la Dirección Ejecutiva de entonces, consiguió que el Consejo Nacional de Desarrollo (CONADE), aprobara un Plan de Educación Vial que consta en el presupuesto de 1994.

Hacia 1994, el Consejo Nacional de Tránsito estudia varios proyectos de reformas a la Ley de Tránsito, entre ellas las presentadas por el Consejo Nacional de Discapacitados (CONADIS); LA Federación Nacional de Transportistas (FNT); la Policía Nacional; y, por supuesto el remitido por el Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre.
Por otra parte, también la Comisión legislativa de lo ambiental presentó un proyecto de reformas, especialmente en lo que concierne a la preservación del medio ambiente”[44].

Según los autores de la tesis, nunca se realizó evaluación alguna; manifiestan que tampoco existen datos o archivos de lo elaborado para aquella campaña, inclusive las comunicaciones oficiales referentes al tema.

Consideramos necesario aclarar que en la propuesta de la Campaña Nacional de Educación Vial emitida en 1.983, aun no aparecen involucrados los establecimientos de educación secundaria del país. Es a partir del 8 de

[44] GARCÉS C., María Eugenia y ECHEVERRÍA M. Edwin: Tesis - **LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LA CIUDAD DE QUITO**, 1994.

agosto de 1996 que, según Acuerdo Ministerial 3591, el Ministerio de Educación y Cultura, basado en el Artículo 242 del Reglamento General de la Ley de Educación, establece la alternativa para los estudiantes de tercer curso del Ciclo Diversificado (sextos cursos), para que puedan efectuar trabajos de investigación o prácticas en temas como Educación Ambiental y Vial, previos a la obtención del título de bachilleres.

3.2.3. ¿QUÉ ES LA POLICÍA NACIONAL?

"Es una institución del Estado ecuatoriano cuyo campo de acción se localiza en las esferas más complejas de la vida de nuestra sociedad, porque le corresponde la más alta responsabilidad de trabajar por el bien común, en escenarios tan difíciles donde frecuentemente se rebasan los límites de la condición humana.

El principal objetivo de nuestra entidad, sobre todo en la última década ha sido precisamente su profesionalidad, cuyos avances positivos han entregado productos tangibles a la ciudadanía, a través de las unidades especializadas contra secuestros, programas de protección ciudadana, operativos de combate al narcotráfico y las nuevas prácticas para el control de tránsito motorizado.

Es importante destacar que la función policial no puede ni debe mecanizarse en su ejercicio, tampoco mantenerse en la rigidez de su función, obcecada y carente de sensibilidad para aplicar un juicio de valores, consciente de los derechos humanos y capaz de entender a los ciudadanos comunes"[45].

3.2.4. VISIÒN

"La Policía Nacional en el próximo quinquenio será una institución de excelencia y calidad.

[45]POLICÍA NACIONAL DEL ECUADOR: **Revista TRÁNSITO**, 2001.

Ejercerá el liderazgo en todos los niveles de mando, en la seguridad interna, respetuosa de los Derechos Humanos, con vocación comunitaria; será profesional, científica, técnica y especializada con hombres y mujeres formados integralmente, para lograr un alto grado de confianza y credibilidad de la ciudadanía"[46].

3.2.5. OBJETIVO GENERAL

"Alcanzar una Institución Policial líder en la seguridad ciudadana, científica, técnica y especializada, con un marco legal y organización administrativa modernos y con recursos suficientes para garantizar el orden interno del país"[47].

3.2.6. MISIÓN

"La Policía Nacional garantiza la seguridad y el orden públicos. Colabora con el desarrollo social y económico del país y participa en la defensa de la Soberanía Nacional, en forma permanente en todo el territorio nacional; con el objeto de mantener la paz ciudadana, alcanzar los objetivos institucionales y preservar los objetivos nacionales permanentes"[48].

3.2.7. EL ACCIONAR DE LA POLICÍA NACIONAL SE ESTABLECE EN AREAS COMO:

- "CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LA REPÚBLICA
- CÓDIGO PENAL COMÚN
- CÓDIGO DE PROCEDIMIENTO PENAL
- LEY DE SEGURIDAD NACIONAL

[46] POLICÍA NACIONAL: Revista de la Dirección de Operaciones, s.a, s/a.
[47] Obra citada
[48] Obra citada

- LEY ORGÁNICA DE LA POLICÍA NACIONAL
- LEY DE SUSTANCIAS ESTUPEFACIENTES Y PSICOTRÓPICAS
- LEY DE MIGRACIÓN Y EXTRANJERÍA
- LEY DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRES”[49].

3.2.8. UNIDADES ESPECIALES DE LA POLICìA NACIONAL

Son comandos tácticos de reacción inmediata, flexibles y de gran capacidad de maniobra y movilización, con adiestramiento especializado y apto para utilizarlos en diversas acciones policiales.

- Grupo de Intervención y Rescate "GIR."
- Unidad de Investigaciones Especiales "U.I.E.S."
- Grupo de operaciones Especiales "G.O.E."
- Unidad de Equitación v Remonta "U.E.R."
- Unidad de Acción Comunitaria "U.N.A.C.O."
- Unidad Antisecuestro v Extorsión "UNASE"
- Unidad de Protección del Medio Ambiente "U.P.M"

3.2.9. DIRECCIONES NACIONALES DE SERVICIOS QUE INTEGRAN LA POLICÌA NACIONAL EN EL ECUADOR.

Las Direcciones Nacionales de Servicios son los órganos técnicos y científicos de la Policía Nacional, que se encargan de planificar y definir las políticas de los servicios policiales:

- Dirección Nacional de Servicio Urbano y Rural
- Dirección Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre
- Dirección Nacional de la Policía Judicial e Investigaciones
- Dirección Nacional de Antinarcóticos

[49] Obra citada

- Dirección Nacional de Migración
- Dirección Nacional de Seguridad Pública
- Dirección Nacional de Bienestar Social
- Dirección Nacional de Salud
- Dirección Nacional de Educación
- Dirección Nacional Financiera
- Dirección Nacional de Comunicaciones
- Dirección Nacional de Asesoría Jurídica
- Dirección Nacional de Policía Especializada para Niños, Niñas, Adolescentes, DINAPEN

3.2.10. DIRECCIÓN NACIONAL DE TRÀNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRES

Es el organismo responsable de organizar, cooperar en la planificación y controlar las actividades de tránsito y transportes terrestres en las Jurisdicciones señaladas por la Ley.

Unidades De Apoyo

- Ingeniería de Tránsito
- Departamentos de: Señalización, Planificación y Construcciones
- Unidades de Tránsito
- Departamento de Educación Vial
- Servicio de Investigación de Accidentes de Tránsito SIAT

3.2.11. BREVE HISTORIA DE LA POLICÍA NACIONAL

PERIODO GRAN COLOMBIANO (1822 – 1830)

“El 2 de octubre de 1827, el Congreso Colombiano expidió un decreto creando las Jefaturas de Policía en las principales ciudades del país y disponiendo la elaboración de un Reglamento de Policía por parte del Ejecutivo, en forma inmediata fueron establecidas dichas Jefaturas en Quito, Guayaquil y Cuenca. De igual manera, el 22 de diciembre del mismo año, fue expedido el Reglamento de Policía de Colombia aprobado por el Libertador Simón Bolívar.

PERIODO REPUBLICANO I (1830 – 1884)
(POLICÍA EN LOS MUNICIPIOS)

Establecida la República del Ecuador el 13 de mayo de 1830, se expiden los primeros reglamentos de policía en 1831 para Quito y en 1833 para Guayaquil, estructurando a la Policía con jefe, comisarios y celadores, todos dependientes del correspondiente Consejo Municipal y con jurisdicción cantonal.

Entre los años 1835 y 1884 fueron expedidos nuevos reglamentos para Quito y Guayaquil, así como para Cuenca, Loja, Latacunga, Otavalo, Ambato, Riobamba y Azogues todos elaborados por el respectivo Consejo Municipal y aprobados por la Presidencia de la República y el Congreso Nacional.

El 25 de noviembre de 1865, se suprimen las Jefaturas de Policía y se crean en su lugar las intendencias de Policía, estructuradas con intendentes, comisarios, celadores y gendarmes.

PERIODO REPUBLICANO II (1884-1938)
(POLICÍA DEL ESTADO)

POLICÍA DE ORDEN Y SEGURIDAD

El 14 de junio de 1884 procede un trascendental hecho en la historia policial ecuatoriana: la organización de la Policía de La República o Policía del Estado por disposición del presidente José María Plácido Caamaño. Esta entidad, genuino origen de la actual Policía Nacional, fue denominada oficialmente Policía de Orden y Seguridad y conformada en cuerpos provinciales comandados cada uno por un Intendente General.

A pesar de su carácter civil la Policía de Orden y Seguridad fue organizada militarmente el 15 de agosto de 1885. Donde sus integrantes pasaron a denominarse Soldados de Policía, siendo desmilitarizada el 3 de agosto de 1892 por el presidente Luís Cordero Dávila.

Mediante decreto del 21 de agosto de 1886 se crea el servicio de Policía Rural, en las provincias de Guayas, Manabí, Los Ríos.

POLICÍA NACIONAL

Al expedirse el 12 de diciembre de 1923 un nuevo Reglamento General para la Organización y Servicio de la Policía, por parte del presidente José Luís Tamayo, la Policía de Orden y Seguridad cambia a la nueva identidad de Policía Nacional.

Como hechos de importancia en este periodo, en cuanto a la actividad y estructura interna de la Institución, se destacan los siguientes:

- El establecimiento de la Oficina de Identificación y Dactiloscopia, el 12 de marzo de 1924 para auxilio de las autoridades judiciales

- La creación de las primeras escuelas de Policía, en Quito y en Guayaquil, mediante decreto de agosto de 1925, con el aporte técnico de una misión policial francesa contratada por el Gobierno Nacional.
- La adquisición de la primera lancha para uso de la Policía Nacional en Guayaquil, el 8 de noviembre de 1927.
- La adquisición de las primeras motocicletas para el servicio policial en Quito, el 7 de Julio de 1928, marca Harley Davison y en número de dos.

FUERZASDEPOLICÍA

El 4 de enero de 1938 el General Alberto Enríquez Gallo, Jefe Supremo de la República, dicta una nueva ley orgánica, por la cual se organiza militarmente a la Institución en su estructura y jerarquías y se le asigna el nuevo nombre de Fuerzas de Policía.

El 22 de febrero del mismo año se expide la primera Ley de Personal bajo él título de Ley de Situación Militar y Ascensos de las Fuerzas de Policía.

En el esquema organizativo se contempla solamente la existencia de los servicios Urbano, Rural y de Tránsito, este último incorporado como pelotón al servicio Urbano.

PERIODO REPUBLICANO III (1938 – 2000)
(PROFESIONALIZACIÓN)

El 2 de Marzo de 1938 se decreta la creación de la Escuela Militar de Carabineros, como establecimiento para la formación de oficiales, hecho que marca el inicio de la etapa de profesionalización institucional.

CUERPO DE CARABINEROS

Al expedirse el 8 de julio de 1938 una nueva ley orgánica; las Fuerzas de Policía se transforman en Cuerpo de Carabineros, manteniendo su carácter militar; se suprime la Inspección General de Policía y se crea en su reemplazo la Comandancia General.

GUARDIA CIVIL NACIONAL

Asumido el mando supremo de la República el doctor José María Velasco Ibarra, el Cuerpo de Carabineros fue extinguido el 6 de junio de 1944 y transformado en una institución de carácter civil denominada Guardia Civil Nacional.

POLICÍA CIVIL NACIONAL

El 31 de Octubre de 1951 el Congreso Nacional introduce varias reformas una de las cuales sustituye el nombre de Guardia Civil por la nueva identidad de Policía Nacional.

Estableciendo también las denominaciones jerárquicas de prefecto jefe, prefecto, subprefecto, inspector, subinspector primero y subinspector segundo para los oficiales.

POLICÍA NACIONAL

Promulgada el 9 de Noviembre de 1964 elimina la Identidad de Policía Civil Nacional y la Institución adopta el nuevo nombre de POLICÍA NACIONAL, estructurada con los servicios Urbano, Rural, de Tránsito y de Investigaciones.

PAPEL QUE DESEMPEÑA LA POLICÍA NACIONAL EN LA SOCIEDAD

La Policía Nacional, en concordancia con las Leyes vigentes, ha adoptado medidas de orden y seguridad individual y social, de acuerdo a las exigencias y al desarrollo del país. Todas las actitudes negativas que impiden el desarrollo social, podemos erradicarlas con la función que cumple

la Policía Nacional, gracias a la firmeza, capacidad y al trabajo profesional de sus miembros.

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ECUADOR

Art. 183.- La Fuerza Pública estará constituida por las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional. Su misión, organización, preparación, empleo y control estarán regulados por esta ley.

La Policía Nacional tendrá como misión fundamental garantizar la seguridad y el orden públicos. Constituirá fuerza auxiliar de las Fuerzas Armadas para la defensa de la Soberanía Nacional. Estará bajo la supervisión, evaluación y control del Consejo Nacional de Policía, cuya organización y funciones se regularan en la Ley.

FUNCIONES Y DIRECCIONES NACIONALES DE LA POLICÍA NACIONAL

FUNCIONES ESPECÍFICAS DE LA POLICÍA NACIONAL

a. Mantener la paz, el orden y la seguridad pública.
b. Prevenir la comisión de delitos y participar en la investigación de las infracciones comunes utilizando los medios autorizados por la Ley; con el fin de asegurar una convivencia pacífica de los habitantes del territorio nacional.
c. Custodiar a los infractores o presuntos infractores; y, ponerlos a órdenes de las autoridades competentes dentro del plazo previsto por la Ley.
d. Prevenir, participar en la investigación y control del uso indebido y tráfico ilícito de sustancias estupefacientes y psicotrópicas, precursores químicos, enriquecimiento ilícito y testaferrismo en el país, coordinando con la Interpol y más organismos similares nacionales y extranjeros.
e. Cooperar con la administración de justicia a través de la Policía Judicial y demás servicios policiales.

f. Mantener la seguridad externa de los centros de rehabilitación social del país e interna en casos de emergencia a solicitud de la autoridad competente.
g. Participar en la planificación, ejecutar y controlar las actividades del tránsito y transportes terrestres en las jurisdicciones que la Ley autorice.
h. Cooperar en la protección del ecosistema.
i. Controlar el movimiento migratorio y la permanencia de extranjeros en el país.
j. Colaborar al desarrollo social y económico del país.
k. Garantizar los derechos de las personas y la protección de sus bienes en especial los del menor, la mujer y la familia en sus bienes fundamentales, consagrados en la Constitución Política de la República, en las leyes y en los tratados internacionales ratificados por el Ecuador; y,
l. Las demás que determinen la Constitución Política de la República y las Leyes.

EL CONSEJO NACIONAL DE TRÁNSITO

Según el Art. 19 de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre, el Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre: “Es una entidad de derecho público, adscrita al Ministerio de Gobierno, con personería jurídica, jurisdicción nacional, presupuesto y patrimonio propios, autonomía administrativa y económica. Es la máxima autoridad nacional dentro de la organización y control del tránsito y del transporte terrestre y sus resoluciones son obligatorias”.

LA DIRECCIÓN NACIONAL DE TRÁNSITO

Según el Art. 27 de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre, la Dirección Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre: “Es un organismo del sector público con personería jurídica, presupuesto y patrimonio propios, de organización, planificación, ejecución y control de las actividades de tránsito

y transporte terrestre a nivel nacional a excepción de la provincia del Guayas".

Entre los deberes y atribuciones, relacionadas con nuestra propuesta comunicativa radiofónica, de esta dirección, podemos mencionar las siguientes:

- Preparar y ejecutar planes y programas de prevención de accidentes de tránsito, señalización y semaforización de conformidad con el Plan Nacional aprobado por el Consejo Nacional.
- Supervisar y controlar la correcta utilización de los recursos asignados y distribuidos en las dependencias de tránsito del país.

3.3. ESTADISTICAS DE CONTRAVENCIONES Y ACCIDENTES DE TRANSITO DEL PERIODO DE ENERO A DICIEMBRE DEL 2007

Según el análisis de las estadísticas, registradas en la Dirección Nacional de Transito, en el año 2.007 fueron retenidos alrededor de 3.336 por haber ocasionado accidentes de tránsito, solo en la provincia de Pichincha, lo que representa un 51.9% por esta causa.

La nueva Ley de tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial se encuentra en vigencia, tras su publicación en el registro oficial el pasado 7 de agosto. La norma aprobada el 24 de julio por la Asamblea, pretende regular íntegramente el tránsito en el país. Varias de sus innovaciones incluyen la penalización de peatones y la licencia de conducir por puntos.

En su aplicación encontraremos asuntos muy positivos porque se aplican nuevas normas y sistemas para el control del tránsito vehicular. Lo que es importante, ya que en nuestro país, los conductores de automotores o

privados, no respetan las vías urbanas y carreteras, cometiendo graves infracciones, ocasionando el incremento diario de accidentes de tránsito con sus trágicas consecuencias que traen consigo la perdida lamentable de vidas humanas.

3.4. ESTUDIO E INVESTIGACIÒN DE LOS CAMBIOS REALIZADOS POR EL PROGRAMA DE EDUCACIÒN VIAL VIGENTE.

3.3.1. ¿QUÉ ES LA EDUCACIÓN VIAL?

Educación Vial, es el proceso por el cual "la Policía Nacional orienta su actividad en difundir todo aquello que se relaciona con la seguridad vial de la comunidad, tratando de esta manera de reducir los accidentes de tránsito en el país"[50].

Uno de los aspectos que el departamento, ha dado mayor importancia es la Educación Vial a todo nivel en especial dirigido al sector estudiantil, bajo la consideración de que el ordenamiento vial en el convivir diario, no es sólo responsabilidad de las autoridades de tránsito, sino acción mancomunada entre los conductores, peatones y ciudadanía en general.

La Educación Vial se inicia desde los niños de preprimaria y de los primeros grados, secundaria, universidad y público en general con grandes campañas educativas, a nivel nacional, donde se forman brigadas de seguridad vial, con la participación de alumnos de los niveles superiores de los diferentes colegios, los mismos que se transforman en multiplicadores de conocimientos adquiridos, ayudando y motivando a todos los usuarios de la vía pública para que tomen conciencia del papel que deben cumplir dentro del sistema vial.

[50] POLICÍA NACIONAL DEL ECUADOR, Columna Educación Vial, Revista DIRECCIÓN NACIONAL DE TRÁNSITO, 2002, pág. 30

“El Departamento de Educación Vial, a través del trabajo profesional de los señores instructores, llegan a empresas públicas, privadas, gremiales y educativas, con conferencias, seminarios, charlas sobre la ley, reglamentos, normas y procedimientos del tránsito, con la finalidad de cambiar de actitud al conductor, pasajero y peatón”[51].

PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA EN LA EDUCACIÓN VIAL

“El Departamento de Educación Vial, depende de la Dirección Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre, y desarrolla planes estratégicos para afrontar con decisión la prevención en el caso de los accidentes de tránsito.

La planificación estratégica ha permitido formar y capacitar a más de 5.000 brigadistas estudiantiles en la ciudad de Quito y más de 15.000 a nivel nacional”[52] en términos promedios de las diversas campañas, según datos proporcionados por el Departamento de Educación Vial.

BRIGADAS ESTUDIANTILES

Concepto. Es un grupo de estudiantes de los quintos cursos de los diferentes establecimientos educativos que tienen como finalidad el difundir y multiplicar conocimientos sobre seguridad vial a la ciudadanía.

ORGANIZACIÓN DE BRIGADAS ESTUDIANTILES

Unidad Ejecutora:

Policía Nacional
Dirección Nacional de Tránsito

[51] Obra citada
[52] ZAPATA, Ángel, Tte., Policía Nacional del Ecuador: Planificación Estratégica en la Educación Vial, columna Tránsito siglo XXI, revista TRÁNSITO SIGLO XXI, 1999, pág. 20.

Departamento de Educación Vial

Unidad Coordinadora:

Ministerio de Educación y Cultura

División Ambiental y Vial

Establecimientos Educativos

Autoridades del plantel

Estudiantes Brigadistas

ELEMENTO LEGAL

El Reglamento Especial que Norma la Participación Estudiantil en Educación Ambiental y Vial, como opción en el trabajo, previo al grado de los alumnos de sextos cursos que están para obtener el título de bachillerato, resuelve:

Art. 1 (Participantes).- Participarán los estudiantes del segundo curso del ciclo diversificado (quinto curso) que voluntariamente hayan escogido Educación Ambiental y Vial, como opción de trabajo práctico, previo a su graduación de bachiller. Excepcionalmente participarán también los estudiantes de tercer curso (sexto curso) del ciclo diversificado.

ACTIVIDADES QUE REALIZARÁN LAS BRIGADAS DE EDUCACIÓN VIAL:

- Difundir la importancia de Educación Vial en el ámbito social comunitario.
- Concienciar a la comunidad sobre normas de seguridad, mediante conferencias y realizar encuestas de los accidentes de tránsito.

- Preparar casas abiertas, foros, seminarios, exposiciones en los establecimientos educativos y colaborar con eventos culturales y deportivos que desarrolle la institución.
- Promocionar, en los establecimientos educativos la participación estudiantil como brigadistas de Educación Vial.
- Colaborar con peatones y pasajeros en el uso correcto de las paradas preestablecidas de transporte público.

GLOSARIO DE TÉRMINOS

Acera: Parte de una vía determinada para el uso de peatones.

Ambulancia: Vehículo especialmente diseñado para el transporte de enfermos y heridos.

Anulación: Acto administrativo oficial por el cual se dejan sin valor permisos, brevets y otros documentos de tránsito.

Aparato sonoro: Mecanismo de tipo manual o eléctrico que emite sonido para prevenir al conductor y peatón,

Arrollamiento: Acción por la cual un vehículo pasa con su rueda o ruedas por encima del cuerpo de una persona o animal.

Atropello: Acción por la cual un vehículo golpea o derriba a una persona o animal.

Automóvil: Vehículo liviano, destinado a la conducción de un reducido número de personas.

Autopista: Vía construida para la circulación de vehículos automotores, sin acceso de las propiedades colindantes, con distintas calzadas para cada sentido de circulación, separadas entre sí por una franja de terreno, no destinado a la circulación, denominada parterre, o en casos excepcionales por barreras de protección llamadas generalmente islas. No cruza a nivel ninguna otra vía ni línea de ferrocarril y está especialmente señalizada e iluminada. Es una vía destinada para la circulación rápida de vehículos y generalmente está compuesta por dos o más carriles en cada sentido.

Avenida: Vía pública urbana generalmente dividida por islas de seguridad y compuesta de dos o más calzadas, en las que existen uno o más carriles de circulación, determinada al tránsito de los peatones, de los vehículos y de los animales.

Bicicleta: Cualquier instrumento activado por fuerza humana el cual puede ser conducido por una persona y que consta de dos ruedas una de las cuales es de 20 pulgadas o más en diámetro e incluyendo cualquier instrumento generalmente clasificado como bicicleta a pesar de estar equipado con dos ruedas delanteras o traseras.

Brevet: Título que le acredita la capacidad para conducir un vehículo, previa la obtención de la licencia respectiva.

Bus: Vehículo automotor de gran capacidad construido especialmente para el transporte público o privado de pasajeros

Bus escolar: Vehículo automotor de gran capacidad que se utiliza para la transportación de estudiantes y que posee colores distintivos de identificación.

Calle: Vía urbana destinada al tránsito de vehículos, personas y animales en poblaciones, compuesta por calzadas y aceras.

Calzada: Parte de una vía determinada al uso de vehículos y animales.

Camino: Vía rural determinada al uso de peatones, vehículos y animales.

Camino Privado: Vía comprendida dentro de los límites de una propiedad privada.

Camino Público: Vía destinada al tránsito público.

Camión: Vehículo automotor construido especialmente para el transporte de carga, con capacidad de más de 3,5 toneladas y chasis de diseño especial. Son de diferente clase: Hormiguero que transporta hormigón; Grúa, para transportar vehículos y/o carga; Tanquero o cisterna, que esta destinado al transporte de carga liquida; Tolva, destinado al transporte de cemento o asfalto; Tractor, con capacidad para transportar carga, arrastrar a otros vehículos como remolque o semiremolque; Volquete, vehículo con cajón basculante, destinado al transporte de materiales de construcción.

Camioneta: Vehículo automotor construido especialmente para el transporte de carga, con capacidad hasta 3.5 toneladas y 2,05 metros de ancho.

Carga: Cosas, especies, bultos, mercancías o semovientes que son trasladados en un vehículo de un lugar a otro.

Carretera: Vía de carácter público por donde transitan personas, vehículos, animales, fuera de los poblados o ciudades.

Carril de circulación: Faja demarcada o imaginaria destinada al tránsito de una columna de vehículos,

Carro de mano: Vehículo impulsado por la fuerza del hombre, tales como: carretillas y coches.

Circulación: Movimiento del tránsito por las vías urbanas y rurales.

Ciudadano/a: Persona de una ciudad o comunidad que tiene derechos y obligaciones como tal.

Colisión: Choque de dos o más vehículos.

Conductor: Persona que guía un vehículo.

Contravención: Acción y efecto de obrar contra lo que está estipulado.

Cruce: La unión de una calle o camino con otras, aunque no las atraviese. Comprende todo el ancho de la calle o camino entre las líneas de fábrica.

Cruce regulado: Aquel en el cual existe semáforo funcionando normalmente, excluyendo la intermitencia o cuando hay Policía dirigiendo el tránsito.

Cuesta: Tramo de vía, en declive hacia arriba.

Cuneta: En calles el ángulo formado por la calzada y el plano vertical producido por diferencia de nivel entre la calzada y la acera. En los caminos el paso lateral de poca profundidad.

Curva: Tramo de la vía pública, en que ésta cambia de dirección.

Chasis: Armazón del vehículo que comprende el bastidor, ruedas, transmisión con o sin motor, excluida la carrocería y todos los accesorios necesarios para acomodar al conductor, pasajero o carga.

Chofer: Conductor legalmente autorizado para manejar vehículos automotores.

Demarcación: Marca de preferencia longitudinal o transversal, sobre la calzada, para regular el tránsito de vehículos y peatones.

Derecho de vía: El privilegio del uso inmediato de la vía por parte de conductores y/o peatones.

Derecho preferente de paso: Prerrogativa de un peatón y conductor o de un vehículo para proseguir su marcha.

Detención: Paralización momentánea a la que obligan a conductores y peatones los dispositivos de señalización del tránsito o las órdenes de los funcionarios encargados de la regulación, como así mismo la paralización breve de un vehículo para dejar o recibir pasajeros mientras se produce esta maniobra.

Educación vial: Proceso que busca favorecer las relaciones humanas en las vías públicas.

Eje: Línea de rotación que une una o más ruedas.

Eje de calzada: La línea longitudinal en la calzada demarcada o imaginaria que determina las áreas con sentido de tránsito opuesto de la misma; al ser imaginaria la división se la realiza en dos partes iguales.

Esquina: El vértice del ángulo que forman las líneas de edificación convergentes,

Estación: Lugar de parada destinado a los vehículos de servicio público, listos a prestar transportación.

Estacionamiento: Lugar permitido por la Autoridad para estacionar.

Estacionar: Paralizar un vehículo en la vía pública con o sin el conductor, por un período mayor al que es necesario para dejar o recibir pasajeros o carga.

Estrellamiento: Choque de un vehículo en marcha contra otro estacionado o contra algún objeto.

Horas diurnas: Desde 1/2 hora antes del amanecer, hasta 1/2 hora después de la puesta del sol.

Horas nocturnas: Desde 1/2 hora después de la puesta del sol, hasta 1/2 hora antes del amanecer.

Intersección: Área común de calzadas que se cruzan o convergen.

Isla de seguridad: Área o espacio oficialmente designado, construido o marcado por señales especiales sobre las vías públicas, para refugio y protección exclusivo para peatones.

Ley de tránsito: Es el conjunto de leyes, reglamentos y normas de tránsito que toda persona debe conocer y respetar, garantizando de esta manera la integridad física de los usuarios de la vía pública.

Licencia de conductor: Documento que la Policía Nacional otorga a una persona para conducir un vehículo, luego que ésta ha cumplido con los requisitos respectivos.

Línea de detención de vehículos: La línea demarcada o imaginaria ubicada no menos de un metro antes de un paso para peatones.

Línea de edificación: La formada por el declive de la propiedad y la acera.

Locomoción colectiva: El servicio remunerado de transporte de personas en vehículos destinadas al uso público.

Luz baja: Luz proyectada por los conjuntos ópticos delanteros del vehículo en que el borde superior de haz luminoso es paralelo a la calzada y cuya potencia permite visualizar obstáculos a una distancia no inferior a los 50 metros.

Luz de estacionamiento: Luz continua e intermitente que permite identificar un vehículo estacionado.

Matrícula o permiso de circulación: Documento otorgado por la Policía Nacional destinado a identificar al vehículo y a su propietario con el objeto que pueda circular por las vías públicas de forma legal.

Parada: Lugar desliando al servicio público de transporte de pasajeros, para embarcarlos o desembarcarlos.

Pasajero: Persona que hace uso del servicio de transporte público que se traslada de un lugar a otro.

Paso cebra: Zona marcada con señales de tránsito para cruce de peatones.

Paso para peatones: La senda de seguridad formada por la prolongación imaginaria o demarcada de las aceras sobre la calzada o cualquier otra zona demarcada para este objetivo.

Peatón: Persona que circula por las vías.

Policía de Tránsito: Miembro de la Policía Nacional encargado de vigilar el cumplimiento de las normas de tránsito.

Placa: Distintivo metálico que permite identificar al vehículo.

Rebasar: Maniobra que efectúa un conductor para adelantar a otro vehículo que circula en la misma dirección, o que se encuentra estacionado.

Remolque: Vehículo no motorizado, con eje delantero y trasero, halado por una unidad tractora (cualquier vehículo motorizado), a la cual no se transmite carga.

Semáforos: Dispositivo luminoso mediante el cual se regula la circulación de vehículos y peatones. Es eléctrico y mecánico que dirige el tránsito deteniéndolo o poniéndolo en movimiento. Consta de los colores **ROJO** que

indica detenerse, o no cruzar; **VERDE** que autoriza cruzar en el sentido que le indica, dando preferencia de circulación a los peatones o vehículos que se encuentren dentro de la intersección; y **AMARILLA** que indica prevención o advertencia que anticipa el cambio a la luz roja, y el conductor debe detener el vehículo que esta guiando. Si esta luz se encuentra intermitente significa que el conductor puede continuar con la debida precaución.

Señal de tránsito: Los dispositivos, signos y demarcaciones de tipo oficial colocadas por la Autoridad con el objeto de regular, advertir y encausar el tránsito.

Sobrepasar: Maniobra mediante la cual un vehículo pasa a otro u otros que circulan en el mismo sentido sin traspasar el eje de la calzada.

Suspensión: Invalidez temporal de un documento de tránsito, oficialmente concedido a una persona.

Taxi: Automóvil destinado públicamente al transporte remunerado de personas.

Tránsito: Desplazamiento de peatones, animales o vehículos por las vías de uso público.

Vehículo: Medio con el cual, sobre el cual, por el cual toda persona u objeto pueden ser transportadas por una vía.

Vehículo de emergencia: El perteneciente a la Policía Nacional del Ecuador, Cuerpo de Bomberos, y las Ambulancias de las Instituciones Fiscales o de los Establecimientos particulares o privados que tengan el respectivo permiso otorgado por la Autoridad competente.

Vereda: Áreas longitudinales angostas, localizadas a los costados de los caminos, destinadas a la circulación de los peatones o acémilas.

Vía: Calle, camino u otro lugar determinado al tránsito.

Vía de tránsito restringida: Aquellas en las cuales los conductores, propietarios de los terrenos adyacentes u otras personas que no tienen derecho a entrar o salir sino por los lugares y bajo las condiciones dictaminadas por las Autoridades competentes.

Vía libre: Derecho de circulación preferente a peatones y vehículos.

Vía principal: Calle o carretera en la que el tránsito de vehículos tiene preferencia respecto de las demás, haciendo por lo mismo la obligación de detenerse antes de ingresar a ella o cruzarla.

Vía secundaria: Calle o carretera que no es vía principal.

Volcamiento: Hecho a consecuencia del cual la posición del vehículo se invierte o éste cae lateralmente.

Zona de seguridad: Área o espacio señalado por líneas pintadas o marcadas a través de la calzada que indican el camino que deben seguir los peatones al cruzarla.

Zona Urbana: Área geográfica cuyos límites, para los efectos de esta ley, están determinadas y señaladas por las Municipalidades.

4. JUSTIFICACIÓN

El tema de esta investigación, lo seleccioné porque considero importante en la actualidad informar, educar y concienciar a los elementos e integrantes del sistema; llámense estos usuarios de las vías en general; lo trascendental y primordial de conocer, respetar y practicar adecuadamente las normas y procedimientos que contempla la Ley de Tránsito vigente en el país.

La Educación Vial, busca aunar esfuerzos con todos los estamentos de la sociedad y las instituciones involucradas en esta noble causa, a fin de conseguir un cambio de actitud, ante la problemática vial por medio de la Educación Vial.

La importancia del tema también radica en que nuestro país Ecuador alcanza en materia de accidentes de tránsito niveles preocupantes; según los datos proporcionados por Justicia Vial, nuestro país ocupa el segundo lugar en América Latina y el cuarto en el mundo en el que los accidentes de tránsito son la principal causa de muerte.

Además el alto índice de accidentes de tránsito que se dan en calles, avenidas, autopistas, caminos, carreteras, están determinados por una inadecuada formación en el nivel de conocimientos de educación vial, provocados en su mayoría por una inadecuada formación de conductores y la falta de una actitud positiva de la sociedad en general como peatones, estas son razones válidas para adoptar estrategias inmediatas que disminuyan la gravedad del problema en bien de la niñez, juventud y de la sociedad en general.

El ser humano puede intervenir en el tránsito vehicular indistintamente como conductor, peatón o pasajero. La prudencia, conocimientos y habilidad con que cada uno se desenvuelva en su rol asignado, determinará o no, la generación de un accidente de tránsito.

Si bien la gran mayoría de los usuarios son respetuosos de las normas de tránsito y prudentes en su comportamiento, no pueden faltar los renuentes a entender y aceptar las reglas claras del juego, que se destacan por su irresponsabilidad en sus desplazamientos en el sistema vial poniendo en peligro la seguridad de otros usuarios.

Debemos tomar conciencia de que los accidentes viales constituyen un fenómeno social de vastas consecuencias, de interés comunitario, que provoca perjuicios socio-económicos de gran magnitud y que deben ser encarados de manera radical e inmediata.

El objetivo de crear una nueva cultura de prevención debe conducir a los miembros de la comunidad a tomar conciencia de que el tránsito no es otra cosa que una forma de "comportamiento social"

Se trata además de una necesidad inaplazable, dada la magnitud de este ámbito, que obliga a los ciudadanos a tener una convivencia continua y constante con esta realidad, en ocasiones contradictoria. Todos estos indicativos nos sitúan ante un problema social que, como tal, debe abordarse desde los fundamentos y principios básicos que sustentan el entendimiento de la persona con su entorno: la educación.

En calidad de egresado de la Universidad Nacional de Loja, considero de vital importancia el cambio de actitud y de pensamiento para en una forma conjunta todos y cada uno de los estamentos de la sociedad ecuatoriana involucrarnos más activamente en la creación de una verdadera "**cultura en el tránsito"**

Es necesario adoptar un mecanismo para evitar los accidentes: prevención primaria mediante la Educación Vial, que incida en un cambio de actitudes, comportamiento, conducta frente a sí mismo y a su entorno por vivir a plenitud, he ahí la importancia del eslogan EDUCAMOS PARA SALVAR VIDAS.

5. OBJETIVOS:

5.1.OBJETIVO GENERAL

Conseguir que la seguridad vial tome nuevas dimensiones de sensibilidad y reflexión en el seno de la sociedad, integrándose en los demás ámbitos de convivencia ciudadana: medio ambiente, salud, integración de grupos desfavorecidos, consumo, respeto por otros grupos raciales.

5.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Contribuir para que la seguridad vial sea un espacio de convivencia intergeneracional, que permita manifestar actitudes de respeto y solidaridad, entre los distintos grupos que conforman una colectividad: niños, jóvenes, adultos y mayores.

- Crear conciencia en los representantes del Ministerio de Educación para que se incorpore en el pensum de estudio de todos los establecimientos públicos y privados del país, en los niveles primario y secundario, la materia de Educación Vial.
- Determinar el nivel de conocimiento que sobre educación vial tienen los miembros de la sociedad en general.
- Definir el grado en el que se cumple las cifras de accidentalidad a través de la acción coordinada de los estamentos anteriormente enumerados.
- Promover una campaña de educación vial, dirigida a conductores y peatones de la ciudad de Quito, a fin de contribuir a que se respete la ley de Tránsito y Seguridad vial.

6. HIPÓTESIS

La mayoría de los accidentes de tránsito en la capital se producen por causa del mal comportamiento de conductores y peatones. (Miembros de la sociedad en general)

7. METODOLOGÍA

7.1. MÉTODOS.

Para la realización del presente trabajo investigativo se utilizarán varios métodos, de acuerdo al avance de la investigación, entre los cuales detallamos los siguientes:

MÉTODO HISTÓRICO.- Para realizar la descripción de la temática abordada y para conocer la evolución y desarrollo del objeto o fenómeno de investigación.

MÉTODO CIENTÍFICO.- Permitirá analizar la información sobre el tema planteado mediante el establecimiento de conclusiones valederas siguiendo los pasos de la observación, planteamiento del problema, hipótesis, verificación de objetivos y generalización.

MÉTODO INDUCTIVO.- Como su nombre lo indica, me inducirá a realizar el respectivo análisis y síntesis de los datos obtenidos, en el desarrollo de la investigación.

MÉTODO DEDUCTIVO.- Permitirá determinar las particularidades de la problemática investigada y realizar las conclusiones pertinentes en base a la información obtenida en el trabajo investigativo.

MÉTODO ESTADÍSTICO.- Para realizar la tabulación e interpretación cuantitativa y cualitativa de los resultados obtenidos en la investigación de campo.

7.2. TÉCNICAS.

Además de los métodos empleados, también se utilizará algunas técnicas que permitirán recopilar, ordenar, tabular y procesar la información, entre ellas:

RECOLECCIÓN BIBLIOGRÁFICA.- Posibilitará recopilar datos bibliográficos, a través de la visita a bibliotecas, revisión de textos, revistas, folletos, tesis, suplementos, etc.

LA OBSERVACIÓN.- Permitirá mantener un contacto directo con las actividades que realiza el Departamento de Educación Vial y la Dirección Nacional de Tránsito; así como mantener diálogos permanentes con personas y autoridades que tienen que ver con estas actividades, y con la difusión de las mismas.

LA ENCUESTA.-Dirigida especialmente a los sectores de la población involucrados con la problemática investigativa, sin descartar la realización de entrevistas a actores directos de la temática que permitirá realizar la comprobación de los objetivos y las hipótesis planteadas en el presente proyecto de investigación, así como obtener los referentes básicos para plantear las conclusiones y recomendaciones del caso para dar solución a las diferentes manifestaciones del problema.

La población investigada fueron los ciudadanos que habitan en la ciudad de Quito, que en su totalidad suman un universo poblacional de 2`239.141 habitantes y de acuerdo a la fórmula del universo infinito dio como resultado la aplicación de 400 encuestas indistintamente.

$$n = \frac{N}{1 + N(e)2}$$

Para obtener la muestra de una población de un 2`239.141 habitantes del cantón Quito de la provincia de Pichincha se utilizó la siguiente formula.

N = 2`239.141

Z = 95% 1.96 Tabla de frecuencias

n = Z2.p.q e2

$p = 0.50$

$q = 0.50$

$e = 5\%$

$$n = \frac{(1.96)2 * 0.50 * 0.50}{(0.05)2}$$

$n = 384$ encuestas

8. CRONOGRAMA

TIEMPOS ACTIVIDADES	JUNIO	JULIO	AGOST	SEPTIEM	OCT
Elaboración de proyecto	X				
Presentación y aprobación		X			
Aplicación de encuestas			X		
Tabulación de las encuestas.			X		
Elaboración y revisión del primer borrador			X		
Elaboración de la propuesta y del programa piloto.			X		
Conclusiones y recomendaciones.				X	
Elaboración del informe final.					X

9. RECURSOS Y PRESUPUESTO

9.1. RECURSOS HUMANOS

El recurso humano es muy importante para el desarrollo de la investigación para ello es importante contar con:

Investigador: Fernando Paredes Morán

- Autoridades de la Institución Policial
- Director Nacional de Tránsito.
- Coordinador de la carrera de Comunicación Social.
- Jefe e instructores del Departamento de Educación Vial.
- Personal de directivos y compañeros de Radio Vigía “La Voz de la Policía”, que según el estudio de factibilidad transmitirá el programa propuesto.
- Estudiantes de los colegios fiscales y privados que participan en el campo de acción de Educación Vial.
- Directivos y alumnos del Automóvil Club del Ecuador ANETA
- Comunidad en general de la ciudad de Quito.

2 Productores	$	200,00
2 Locutores	$	200,00
1 Técnico de sonido	$	100,00
2 Encuestadores	$	100,00
Subtotal 1	**$**	**600,00**

9.2. RECURSOS MATERIALES

Papel bond 1000 hojas (2 resmas)	$	5,00
Lápices	$	2,00
1 Cuaderno cuadriculado o libreta de apuntes	$	0,50
Casetes 6 de 60 min.	$	4,00
CD’s 5	$	5,00
Transporte	$	30,00

Subtotal 2	**$ 46,50**

9.3. RECURSOS TECNICOS

Equipo multimedia necesario para procesamiento de sonido: MP3, WINAMP, SOUND FORCE 6.0, COULD EDIT, EDITOR PLUS.

Computador, impresora	
Teléfono	
Internet	
1 Cabina de grabaciones	$ 200,00
Grabadora de periodista	$ 40,00
5 CD's de música	$ 10,00
1 CD de efectos especiales	$ 5,00
Subtotal 3	**$ 255,00**
Gran Total	**$ 901,50**

PRESUPUESTO

Los gastos previstos para el desarrollo de la presente investigación, son los detallados y los mismos serán asumidos por el autor de la presente investigación.

10. SUMARIO O ÍNDICE DE CONTENIDOS

1. TEMA	**1**
2. PROBLEMA	**1-7**
3. MARCO TEÓRICO	
3.1. MARCO CONCEPTUAL	7-39
3.2 MARCO CONTEXTUAL	39-67
4. JUSTIFICACIÓN	**67-68**
5. OBJETIVOS	
5.1. OBJETIVO GENERAL	69
5.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS	69-70
6. HIPÓTESIS	**70**
7. METODOLOGÍA	
7.1. MÉTODOS	70-71
7.2. TÉCNICAS	71-72
8. CRONOGRAMA	**72-73**
9. RECURSOS Y PRESUPUESTO	
9.1. RECURSOS HUMANOS	73-74
9.2. RECURSOS MATERIALES	74-75
9.3. RECURSOS TÉCNICOS	75
10. SUMARIO O ÍNDICE DE CONTENIDOS	**76**
11. BIBLIOGRAFÍA	**77-78**

11. BIBLIOGRAFÍA

AGRIPINA, CARLOS, ESTELA Y OTROS. “Recepción de Programas Radiales” (Cuaderno).

ALFARO M., Rosa María. “La Interlocución Radiofónica”.

CARVAJAL C., Nelson H. “El Medio Radiofónico en la Comunicación Social”.

CARVALHO, Berdenave. “Planificación y Comunicación”.

CASTAÑEDA YÁNEZ, Margarita. “Los medios de Comunicación y la Tecnología Educativa”.

CIESPAL. Revista Chasqui: “Comunicación hacia el siglo XXI”.

CONTRERAS B., Eduardo. “Evaluación de Proyectos de Comunicación”

CONTRERAS, Eduardo. “Prácticas de Comunicación Popular” (Cuaderno).

DIRECCIÓN NACIONAL DE TRÁNSITO, Departamento De Educación Vial. “Manual del Conductor: Nueva Ley de Tránsito y Transporte Terrestres

GARCÍA CAMARGO, Jimmy. “El Mundo de la Radio”.

GARCÍA CAMARGO, Jimmy. “La Radio por Dentro y por Fuera”.

GONZAGA MOTTA, Luis. “Planificación de la comunicación en proyectos participativos”

KAPLÚN, Mario. “A la Educación por la Comunicación”

LÓPEZ, José Fernando y otros. “Decisiones”

LÓPEZ VIGIL, José Ignacio. “Manual Urgente Radialistas Apasionados”

MALETZKE, G. “Sicología de la Comunicación Social”

MATA, María Cristina. “Investigación Radiofónica”

NOBOA, Edgar E. “Cómo evitar los accidentes de tránsito”

ORDÓÑEZ, Marco. “Comunicación o Incomunicación”

POLICÍA NACIONAL. Ley de Tránsito y revistas institucionales de la Dirección Nacional de Tránsito

PRIETO CASTILLO, Daniel. “La Vida Cotidiana”

PRIETO CASTILLO, Daniel. “Radiodrama y vida cotidiana”.

RODRÍGUEZ CASTELO, Hernán. “Redacción Periodística”

SARABIA, Patricio, Tnte.; “Ingeniería de Tránsito”

WESTON B. Paúl, “Dirección y Control de Tránsito”

INDICE

PORTADA i

CERTIFICACIÓN ii

AUTORÍA iii

CARTA DE AUTORIZACIÓN iv

DEDICATORIA v

AGRADECIMIENTO vi

ESQUEMA DE CONTENIDOS vii

a. TÍTULO 1

b. RESUMEN 2

Abstract 4

c. INTRODUCCIÓN 6

d. REVISIÓN DE LITERATURA 10

e. MATERIALES Y MÉTODOS 53

f. RESULTADOS 57

g. DISCUSIÓN 80

h. CONCLUSIONES 82

i. RECOMENDACIONES 84

j. BIBLIOGRAFÍA 85

k. ANEXOS 87

ÍNDICE 166