



**UNIVERSIDAD LAICA VICENTE ROCAFUERTE DE GUAYAQUIL**

**FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DERECHO**

**CARRERA DE PERIODISMO**

**ANTEPROYECTO DE INVESTIGACIÓN**

**PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE**

**LICENCIADO EN PERIODISMO**

**TEMA**

**PRODUCCIÓN AUDIOVISUAL COMO HERRAMIENTA FORMATIVA EN  
PROCESOS DE EDUCACIÓN Y SEGURIDAD VIAL**

**TÍTULO**

**PRODUCCIÓN AUDIOVISUAL COMO HERRAMIENTA FORMATIVA EN  
PROCESOS DE EDUCACIÓN Y SEGURIDAD VIAL DE LOS USUARIOS VIALES  
DE LA CIUDAD DE GUAYAQUIL**

**TUTOR**

**MSC. DIANA ALMEIDA AGUILERA**

**AUTORES**

**JOSÉ HILARIO FLORES VILLEGAS**

**DIEGO EMILIO LÓPEZ MATAMOROS**

**GUAYAQUIL**

**2020**

<b>REPOSITARIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA</b>	
<b>FICHA DE REGISTRO DE TESIS</b>	
<b>TÍTULO Y SUBTÍTULO:</b> PRODUCCIÓN AUDIOVISUAL COMO HERRAMIENTA FORMATIVA EN PROCESOS DE EDUCACIÓN Y SEGURIDAD VIAL DE LOS USUARIO VIALES DE LA CIUDAD DE GUAYAQUIL.	
<b>AUTORES:</b> Flores Villegas José Hilario López Matamoros Diego Emilio	<b>REVISORES O TUTORES:</b> Lcda. Diana Almeida Aguilera, Msc.
<b>INSTITUCIÓN:</b> Universidad Laica Vicente Rocafuerte de Guayaquil	<b>Grado obtenido:</b> LICENCIADO
<b>FACULTAD:</b> CIENCIAS SOCIALES Y DERECHO	<b>CARRERA:</b> PERIODISMO
<b>FECHA DE PUBLICACIÓN:</b> 2020	<b>N. DE PAGS:</b> 116
<b>ÁREAS TEMÁTICAS:</b> Periodismo e información	
<b>PALABRAS CLAVE:</b> Educación, seguridad vial, producción audiovisual, Usuario.	
<b>RESUMEN:</b> Con la presente investigación se pretende analizar el aporte que tienen las producciones audiovisuales como una herramienta formativa con contenido de educación y seguridad, además de demostrar la importancia de conocer estas medidas de prevención que ayude a crear una nueva y mejor cultura en el tránsito. Por esta razón se considera necesario conocer temas sobre Educación y seguridad vial desde temprana edad como elemento esencial que favorezca a fomentar valores y nuevos hábitos que aporten a mejorar nuestra conducta sobre las vías. Por lo cual se abordó un enfoque mixto o	

<p>cualicuantitativo, en la cual se trabajó con una ficha de observación que funcionó para registrar y verificar el comportamiento que tienen los usuarios viales sobre las vías terrestre de la ciudad, a través de un estudio estadístico la encuesta permitió evaluar el nivel de conocimientos sobre las leyes, normas y reglamentos de tránsito, mientras que, como último método investigativo se entrevistó a dos expertos productores audiovisuales donde dieron sus opiniones y perspectivas respecto al funcionamiento y al uso de este producto visual como una herramienta educomunicacional.</p>		
<b>N. DE REGISTRO (en base de datos):</b>	<b>N. DE CLASIFICACIÓN:</b>	
<b>DIRECCIÓN URL (tesis en la web):</b>		
<b>ADJUNTO PDF:</b>	<b>SI</b> <input checked="" type="checkbox"/>	<b>NO</b> <input type="checkbox"/>
<b>CONTACTO CON AUTORES:</b> Flores Villegas José Hilario López Matamoros Diego Emilio	<b>Teléfono:</b> 0985852713 0969358660	<b>E-mail:</b> Jflores_91@hotmail.com Diego.lopezmatamoros@gmail.com
<b>CONTACTO EN LA INSTITUCIÓN:</b>	<b>MsC. Patricia Jurado Ávila</b> <b>Teléfono:</b> 2596500 Ext. 249 <b>E-mail:</b> pjuradoa@ulvr.edu.ec <b>MG. Federico Guillermo Varas Chiquito</b> <b>Teléfono:</b> 2596500 Ext. 253 <b>E-mail:</b> fvarasc@ulvr.edu.ec	

# CERTIFICADO DE ANTIPLAGIO ACADÉMICO



## Urkund Analysis Result

**Analysed Document:** TESIS FINAL PARA REVISION 28 DE ENERO 2020.docx (D63222011)  
**Submitted:** 1/30/2020 11:43:00 PM  
**Submitted By:** \${Xml.Encode(Model.Document.Submitter.Email)}  
**Significance:** 6 %

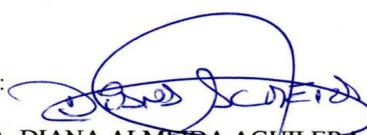
### Sources included in the report:

LIMONES, SALINAS, ZAMBRANO 2-2 CAP I-II.docx (D61295291)  
Medranda\_Gutierrez\_Jennifer&Moran\_Duran\_Tatiana\_CICLO\_I\_2018\_2019.docx (D40892001)  
PROYECTO DE INVESTIGACION ROJAS PAREDES BYRON RAMIRO.docx (D62574825)  
MICHELLE TOLOZANO URKUND.docx (D61194208)  
Muñoz\_González\_Byron\_CICLO\_I\_2018\_2019.docx (D40908984)  
PROYECTO DE INVESTIGACION CALERO ORTIZ PABLO ANDREZ.docx (D62296436)  
Jhordy Sañay\_Tesis.pdf (D47311607)  
<https://sites.google.com/site/luisemilioquintogrado/practica-4>  
[https://es.wikipedia.org/wiki/Producci%C3%B3n\\_audiovisual](https://es.wikipedia.org/wiki/Producci%C3%B3n_audiovisual)  
<https://www.atm.gob.ec/Show/WhoWeAre>  
<http://blogs.uji.es/bibliotecauji/los-materiales-audiovisuales-en-la-ensenanza-y-el-aprendizaje/>  
<https://docplayer.es/58851277-Universidad-de-guayaquil-facultad-de-comunicacion-social-carrera-de-diseno-grafico.html>  
<https://educacion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2019/10/Guia-de-educacion-vial.pdf>  
<https://repositorio.uta.edu.ec/jspui/bitstream/123456789/13694/1/FJCS-DE-870.pdf>  
<https://es.slideshare.net/johnorellanaec/materia-educaci-nvial>  
<https://docplayer.es/amp/148959527-Universidad-tecnica-de-ambato.html>  
<https://docplayer.es/84159516-Universidad-central-del-ecuador.html>

### Instances where selected sources appear:

40

Firma:

  
LCDA. DIANA ALMEIDA AGUILERA, MSC

C.C. 092123396-1

## **DECLARACIÓN DE AUTORÍA Y CESIÓN DE DERECHOS PATRIMONIALES**

Los estudiantes egresados Flores Villegas José Hilario con cédula de ciudadanía N° 092724437-6 y López Matamoros Diego Emilio con cédula de ciudadanía N° 091956692-7 y declaramos bajo juramento, que la autoría del presente proyecto de investigación, **PRODUCCIÓN AUDIOVISUAL COMO HERRAMIENTA FORMATIVA EN PROCESOS DE EDUCACIÓN Y SEGURIDAD VIAL DE LOS USUARIO VIALES DE LA CIUDAD DE GUAYAQUIL.**, corresponde totalmente a los suscritos y nos responsabilizamos con los criterios y opiniones científicas que en el mismo se declaran, como producto de la investigación realizada.

De la misma forma, cedemos los derechos patrimoniales y de titularidad a la Universidad Laica VICENTE ROCAFUERTE de Guayaquil, según lo establece la normativa vigente.

Autores

Firma: 

FLORES VILLEGAS JOSÉ HILARIO

C.I. 092724437-6

Firma: 

LÓPEZ MATAMOROS DIEGO EMILIO

C.I. 091956692-7

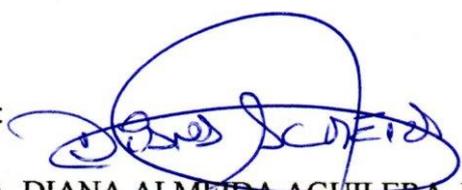
## CERTIFICACIÓN DE ACEPTACIÓN DEL TUTOR

En mi calidad de Tutor del Proyecto de Investigación **PRODUCCIÓN AUDIOVISUAL COMO HERRAMIENTA FORMATIVA EN PROCESOS DE EDUCACIÓN Y SEGURIDAD VIAL DE LOS USUARIO VIALES DE LA CIUDAD DE GUAYAQUIL**, designado(a) por el Consejo Directivo de la Facultad de Ciencias Sociales y Derecho de la Universidad Laica VICENTE ROCAFUERTE de Guayaquil.

### CERTIFICO:

Haber dirigido, revisado y aprobado en todas sus partes el Proyecto de Investigación titulado: **PRODUCCIÓN AUDIOVISUAL COMO HERRAMIENTA FORMATIVA EN PROCESOS DE EDUCACIÓN Y SEGURIDAD VIAL DE LOS USUARIO VIALES DE LA CIUDAD DE GUAYAQUIL**, presentado por los estudiantes LÓPEZ MATAMOROS DIEGO EMILIO y FLORES VILLEGAS JOSÉ HILARIO como requisito previo, para optar al Título de LICENCIADO EN PERIODISMO, encontrándose apto para su sustentación.

Firma:

  
LCDA. DIANA ALMEIDA AGUILERA, MSC

C.C. 092123396-1

## **AGRADECIMIENTO**

Yo, **Diego Emilio López Matamoros**, con cédula de ciudadanía N° 091956692-7, quiero agradecer a Dios infinitamente por darme la sabiduría, entendimiento y fe, todos aquellos dones que me permitieron llegar a esta meta y cumplir uno de mis sueños, por brindarme unos padres dignos de mi admiración ellos son: Manuel López Ochoa (padre) y Adela Matamoros Mosquera (madre) solo me queda decirles gracias por todo.

A mi enamorada Evelyn Quimis, mis hermanos (Luis, Andrés y Paola), mi sobrina Andrea y a mi tía Carmen les agradezco el apoyo y el ánimo que siempre me otorgaron.

Agradezco a la Universidad Laica Vicente Rocafuerte de Guayaquil, a los profesores que pasaron por mi vida para mi crecimiento profesional, a la Unidad Educativa Atenas International School por abrirnos las puertas de su institución y a la Dirección de Educación y Seguridad vial ATM.

Y el agradecimiento más especial es a mi tutora Msc. Diana Almeida por sus largas horas de revisión, correcciones y consejos que me brindadas en cada reunión para este proyecto se logre.

## **DEDICATORIA**

El presente trabajo investigativo lo dedico esencialmente a las personas que me han estado acompañando a lo largo de mi vida y que no han dejado de estar a mi lado siempre mis padres, dedico el actual proyecto a Manuel López (padre) y Adela Matamoros (madre) porque son ellos quienes se esforzaron para darme lo mejor y la más valiosa herencia que es el “Estudio”, además de los constante consejos que me brindaban para jamás darme por vencido y siempre seguir adelante por más dura que haya sido la prueba.

A mi enamorada (Evelyn) por el constante apoyo, tiempo, paciencia y correcciones que me daba para continuar, además no dejarme rendir.

A mis hermanos (Luis, Andrés y Paola) y mi sobrina Andrea por darme siempre ánimo.

A mi compañero de proyecto José Flores.

A mi tutora y docentes: Lcda. Diana Almeida MsC, Lcdo. Federico Varas. MsC y Lcdo. Manuel Lázaro MsC.

## AGRADECIMIENTO

Yo, **José Hilario Flores Villegas**, con cédula de ciudadanía N° 0927244376, quiero agradecer a Dios en primer lugar por haberme dado la oportunidad de rodearme de la gente que me ha apoyado, a mi madre Norma Villegas por haber sido ese pilar fundamental para mis estudios y por todas las oraciones que ha hecho, a mis hermanos y a mis tías Nelly y Martha, a mi abuela por sus bendiciones.

A la Universidad Laica Vicente Rocafuerte por esas enseñanzas adquiridas junto a sus maestros; también al Msc. Manuel Lázaro por la oportunidad de formar parte del equipo de Noti Laica y poder sacar un noticiero de calidad junto a mis compañeros de estudios.

A los directivos de Xtrema Radio de Balzar por haberme brindado las facilidades para poder estudiar al mismo tiempo que trabajar, por permitirme dar mis conocimientos en beneficio de mi cantón natal.

Al Ing. Eduardo Coello, director de Star Shows producciones S.A por la oportunidad de incursionar en la televisión nacional y poner mis conocimientos a prueba.

A nuestra tutora, la Msc. Diana Almeida quien nos supo guiar durante las tutorías y que gracias a sus exigencias hemos podido tener unas calificaciones tanto.

Finalmente, quiero agradecer a una persona quien durante su paso me ayudó incondicionalmente y con sus consejos me guio hasta superar muchas debilidades espirituales, el Rvdo. Padre. Wilson Chango, infinitas gracias a usted y a mis amigos espirituales con quienes fortalecimos la fe en Dios.

## **DEDICATORIA**

Durante mi vida, ha existido una persona que siempre ha estado allí, siendo el pilar fundamental y de apoyo moral durante cada día. Este presente proyecto de investigación va dedicado a ella, mi madre Norma Villegas, quien no ha estado presente físicamente algunos años pero si espiritualmente mediante la oración; ella me ha dado la oportunidad de estudiar y superarme profesionalmente.

También a mis hermanos: Christian, Hamilton, Lissette y Norma por sus palabras de aliento al saber que se sienten orgullosos de mí.

A mi tía Martha, por haberme brindado su casa para poder alojarme y por la confianza que me ha dado. También a mi tía Nelly por cada fin de semana que me esperaba en Balzar con un almuerzo y ropa limpia además de mi abuela Amira Pin quien siempre preguntó por mí y con sus oraciones nunca me pasó nada malo.

A los maestros, con quienes aprendimos en las aulas y en las calles la responsabilidad del periodismo y a ejercerlo con altura.

A mis compañeros de aula y de universidad con quienes compartimos buenos momentos e inolvidables, en especial a Diego López con quien me llevé muy bien desde el primer día de clases y esta amistad ha perdurado hasta ahora que compartimos muchas ideas al momento de realizar este proyecto y que se ha visto reflejado en las calificaciones obtenidas.

# ÍNDICE

REPOSITARIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA .....	II
CERTIFICADO DE ANTIPLAGIO ACADÉMICO.....	IV
DECLARACIÓN DE AUTORÍA Y CESIÓN DE DERECHOS PATRIMONIALES .....	V
CERTIFICACIÓN DE ACEPTACIÓN DEL TUTOR .....	VI
INDICE DE TABLA.....	XIV
INDICE DE FIGURA.....	XV
RESUMEN .....	XVI
ABSTRACT.....	XVII
INTRODUCCIÓN .....	1
CAPÍTULO I .....	3
DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN .....	3
1.1    PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	3
1.2    FORMULACIÓN DEL PROBLEMA .....	5
1.3    SISTEMATIZACIÓN DEL PROBLEMA .....	5
1.4    OBJETIVO DE INVESTIGACIÓN.....	6
1.4.1    OBJETIVO GENERAL .....	6
1.4.2    OBJETIVO ESPECÍFICOS .....	6
1.5    JUSTIFICACIÓN .....	6
1.6    DELIMITACIÓN DEL TEMA .....	7
1.7    IDEA A DEFENDER.....	7
1.8    LÍNEA DE INVESTIGACIÓN INSTITUCIONAL .....	7
CAPÍTULO II .....	8
MARCO TEÓRICO.....	8
2.1    ANTECEDENTES .....	8
2.1.1    PRIMER ACCIDENTE DE TRÁNSITO A NIVEL MUNDIAL .....	8
2.1.2    COMISIÓN DE TRÁNSITO DEL GUAYAS (C.T.G).....	9
2.1.3    EDUCACIÓN VIAL EN GUAYAQUIL.....	12
2.1.4    MISIÓN DE LA UNIDAD DE EDUCACIÓN Y SEGURIDAD VIAL.....	12
2.1.5    VISIÓN DE LA UNIDAD DE EDUCACIÓN Y SEGURIDAD VIAL .....	12
2.1.6    SEGURIDAD VIAL.....	13
2.1.7    EDUCACIÓN VIAL .....	14
2.1.8    PILARES DEL PLAN NACIONAL SEGURIDAD VIAL.....	15
2.1.9    IMPORTANCIA DE LA EDUCACIÓN Y SEGURIDAD VIAL.....	17

2.1.10	ELEMENTOS DEL TRÁNSITO Y PEATONES.....	19
2.1.11	DERECHOS Y DEBERES DE LOS PEATONES.....	20
2.1.12	SEÑALES DE TRÁNSITO.....	21
2.1.13	PRODUCCIÓN AUDIOVISUAL.....	23
2.1.14	¿QUÉ ES LA PRODUCCIÓN AUDIOVISUAL?.....	24
2.1.15	LAS FASES DE UNA PRODUCCIÓN AUDIOVISUAL .....	25
2.1.16	PRODUCTOS AUDIOVISUALES, COMO RECURSO DE RESPONSABILIDAD VIAL .....	26
2.1.17	CALIDAD DE PRODUCTOS AUDIOVISUALES EN EL ECUADOR .....	27
2.1.18	INFLUENCIA DE LOS MEDIOS ANTE UNA INFORMACIÓN VERTIDA.....	29
2.1.19	CAPACIDAD DE ENTENDIMIENTO .....	30
2.1.20	EDUCOMUNICACIÓN.....	31
2.1.21	¿QUÉ ES LA EDUCOMUNICACIÓN?.....	31
2.1.22	PLATAFORMAS Y MEDIOS DIGITALES.....	32
2.1.23	CUMPLIMIENTO DE LOS MEDIOS EN PUBLICAR CAMPAÑAS REFERENTE A TEMAS DE TRÁNSITO.....	32
2.1.24	INFLUENCIA DE LAS PRODUCCIONES AUDIOVISUALES EN LA SOCIEDAD .....	33
2.1.25	LA ENSEÑANZA VIRTUAL EN PROCESOS DE EDUCACIÓN.....	34
2.1.26	PRINCIPALES CAUSAS DE SINIESTROS DE TRÁNSITO.....	37
2.2	MARCO CONCEPTUAL .....	41
2.3	MARCO LEGAL.....	42
2.3.1	CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL (C.O.I.P.) .....	42
2.3.2	LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL.....	42
2.3.3	REGLAMENTO GENERAL PARA LA APLICACIÓN DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL .....	43
2.3.4	LA LEY ORGÁNICA DE COMUNICACIÓN.....	43
CAPÍTULO III.....		46
3.	MARCO METODOLÓGICO.....	46
3.1	TIPOS DE INVESTIGACIÓN .....	46
3.2	ENFOQUE DE LA INVESTIGACIÓN .....	47
3.3	TÉCNICAS DE LA INVESTIGACIÓN .....	47
3.3.1	Encuestas .....	47
3.3.2	Entrevistas .....	48
3.3.3	Ficha de Observación.....	48
3.4	POBLACIÓN Y MUESTRA.....	51

3.5 ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS.....	53
3.6 ENTREVISTAS A EXPERTOS EN EL ÁREA AUDIOVISUAL .....	69
BIBLIOGRAFÍA .....	78
ANEXOS .....	81

## INDICE DE TABLA

Tabla 1 .....	15
Tabla 2 .....	37
Tabla 3 .....	38
Tabla 4 .....	40
Tabla 5 .....	48
Tabla 6 .....	50
Tabla 7 .....	52
Tabla 9 .....	53
Tabla 10 .....	54
Tabla 11 .....	55
Tabla 12 .....	57
Tabla 13 .....	58
Tabla 14 .....	59
Tabla 15 .....	61
Tabla 16 .....	62
Tabla 17 .....	63
Tabla 18 .....	64
Tabla 19 .....	65
Tabla 20 .....	66
Tabla 21 .....	67
Tabla 22 .....	68

## INDICE DE FIGURA

Figura 1 Mary Ward, primera víctima por accidente.....	8
Figura 2: (Mestanza), Guayaquil, 2015). Municipio asume el control de tránsito en Guayaquil. ....	11
Figura 3 Pilares Fundamentales Del Plan Nacional Seguridad Vial.....	16
Figura 4 Fases de una producción audiovisual .....	25
Figura 5 Informe comparativo de Diciembre 2017 - 2018.....	38
Figura 6 Causas de siniestros de tránsito, Guayaquil 2018.....	39
Figura 7 La observación se realizó en la Av. Víctor Emilio Estrada .....	49
Figura 8 La observación se realizó en la Av. 25 de Julio C.C Riocentro Sur.....	51
Figura 9 Ubicación y referencia.....	52
Figura 10 Exteriores del Colegio Atenas International School,.....	53
Figura 11 Conocimiento en tránsito.....	54
Figura 12 Nivel de conocimiento en educación vial.....	55
Figura 13 Nivel de conocimiento en seguridad vial.....	56
Figura 14 Nivel de conocimiento acerca de la Ley Orgánica de transporte . ....	57
Figura 15 Nivel de conocimiento sobre la ley de tránsito.....	58
Figura 16 Nivel de conocimiento sobre contravenciones .....	60
Figura 17 Derechos y deberes de los peatones.....	61
Figura 18 Accidentes de tránsito en Guayaquil .....	62
Figura 19 Conceptos y medidas de educación y seguridad vial.....	63
Figura 20 Accidentes anuales en Guayaquil.....	64
Figura 21 Contenido de las producciones audiovisuales .....	65
Figura 22 Viralización de videos a través de las redes sociales.....	66
Figura 23 Implementación sobre temas de educación vial en instituciones .....	67
Figura 24 Implementación sobre temas de educación vial .....	68

## RESUMEN

Con la presente investigación se pretende analizar el aporte que tienen las producciones audiovisuales como una herramienta formativa con contenido de educación y seguridad, además de demostrar la importancia de conocer estas medidas de prevención que ayude a crear una nueva y mejor cultura en el tránsito.

Por esta razón se considera necesario conocer temas sobre Educación y seguridad vial desde temprana edad como elemento esencial que favorezca a fomentar valores y nuevos hábitos que aporten a mejorar nuestra conducta sobre las vías.

Por lo cual se abordó un enfoque mixto o cualicuantitativo, en la cual se trabajó con una ficha de observación que funcionó para registrar y verificar el comportamiento que tienen los usuarios viales sobre las vías terrestre de la ciudad, a través de un estudio estadístico la encuesta permitió evaluar el nivel de conocimientos sobre las leyes, normas y reglamentos de tránsito, mientras que, como último método investigativo se entrevistó a dos expertos productores audiovisuales donde dieron sus opiniones y perspectivas respecto al funcionamiento y al uso de este producto visual como una herramienta educomunicacional.

**Palabras clave:** Educación, seguridad vial, producción audiovisual, usuario.

## ABSTRACT

This research aims to analyze the contribution of audiovisual productions as a training tool with education and safety content, in addition to demonstrating the importance of knowing these prevention measures that help create a new and better culture in transit.

For this reason, it is considered necessary to know topics about Education and road safety from an early age as an essential element that favors the promotion of values and new habits that contribute to improving our behavior on the roads.

Therefore, a mixed or qualitative quantitative approach was approached, in which we worked with an observation sheet that worked to record and verify the behavior of road users on the city's land roads, through a statistical study the survey It allowed assessing the level of knowledge about traffic laws, regulations and regulations, while, as a last investigative method, two expert audiovisual producers were interviewed where they gave their opinions and perspectives regarding the operation and use of this visual product as an education communication tool .

**Key words:** Education, road safety, audiovisual production, usuary

## INTRODUCCIÓN

En una sociedad urbanizada y una movilidad vehicular y peatonal compleja que crece cada día. Los accidentes de tránsito figuran como un gran problema a nivel nacional, estos hechos han conmocionado a todo un país que deja como resultado incontables pérdidas humanas.

Por esta razón se considera necesario conocer temas sobre Educación y seguridad vial desde temprana edad como elemento esencial que favorezca a fomentar valores y nuevos hábitos que aporten a mejorar nuestra conducta sobre las vías. Con la finalidad de que cada uno de los actores de la vía se convierta en un futuro conductor y peatón socialmente responsables, prudentes y que a su vez conozca las herramientas para prevenir siniestros de tránsito.

Un medio eficiente para evadir accidentes de tránsito es a través de la Educación y seguridad vial, conocer la norma legislativa, saber descifrar las señales y decidir respetar cada una de estas reglas fundamentales garantiza tener una movilidad segura.

Con la presente investigación se pretende analizar el aporte que tendría las producciones audiovisuales como una herramienta formativa con contenido de educación y seguridad, además de demostrar la importancia de conocer estas medidas de prevención que ayude a crear una nueva y mejor cultura en el tránsito.

El primer capítulo está enfocado en el planteamiento del problema, objetivos generales y específicos planteados, la sistematización y justificación del tema de investigación, así como también la idea a defender y exponer las posibles soluciones.

Para sustentar la investigación, en la II capítulo se presentan los antecedentes de los accidentes de tránsito, información necesaria que colabore con la importancia de conocer sobre las normas de educación y seguridad para tener un mejor desplazamiento por las vías, conceptos relacionados en producción audiovisual, datos referenciales, bibliografía y bases legales.

Mientras que el III capítulo se detallan los mecanismos metodológicos aplicados que respalden la indagación obtenida durante el proceso de recolección de datos, los mismos que permitan responder lo antes expuestos, presentar una investigación auténtica y por último las conclusiones y recomendaciones finales.

# CAPÍTULO I

## DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

### TEMA:

PRODUCCIÓN AUDIOVISUAL COMO HERRAMIENTA FORMATIVA EN  
PROCESOS DE EDUCACIÓN Y SEGURIDAD VIAL.

### TÍTULO

PRODUCCIÓN AUDIOVISUAL COMO HERRAMIENTA FORMATIVA EN  
PROCESOS DE EDUCACIÓN Y SEGURIDAD VIAL DE LOS USUARIOS VIALES  
DE LA CIUDAD DE GUAYAQUIL.

### 1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

A diario, en todos los medios de comunicación a nivel mundial, es común observar que en algún lugar hubo un accidente de tránsito.

Las estadísticas muestran a Ecuador con una carente cultura vial donde los protagonistas, transeúntes (niños, niñas, jóvenes, adultos mayores, y personas con discapacidad), incurrir en imprudencias ineludibles con un alto riesgo que, en ocasiones terminan de forma trágica y a su vez conductores (ciclistas, motociclistas) quienes hacen caso omiso a las leyes y reglamentos de tránsito, infringiendo el deber objetivo de cuidado e ignorando el sentido común; se podría decir que poco valoran la vida humana, por tales motivos la tasa de mortalidad en el país no deja de aumentar el número de víctimas cada año.

La Organización Mundial de la Salud (OMS), indica que anualmente alrededor 1,35 millones de vidas mueren a causa de accidentes de tránsito y hasta 50 millones de personas sufren traumatismos no mortales, y muchos traumatismos que provocan discapacidad en estos siniestros.

A nivel de Latinoamérica, Ecuador ocupa el segundo lugar con un alto índice de siniestralidad en sus vías, debajo de Venezuela que está en primer lugar.

El Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC), ha situado que en Ecuador los accidentes de tránsito lo consideran como la sexta causa de mortalidad, después de las enfermedades como la diabetes y afectaciones cardiacas.

Las estadísticas de la ANT (Agencia Nacional de Tránsito) establecen un aumento considerable; según esta entidad, en el año 2016 el resultado fue de 972 muertos en 15.473 siniestros registrados, lo cual representa el 6,28% en comparación de años anteriores. El 2017 reflejó un alza de 7,06% con un total de 1.011 muertos en 14.322 accidentes. En el 2018 este porcentaje se elevó a 8,49%. En este año se registraron 1.058 fallecidos en 12.460 siniestros. Esta es la tasa de mortalidad más alta en los últimos años, la siniestralidad va en aumento por la falta de cultura de tránsito tanto en los conductores como en los peatones, esto se debería a la inobservancia e imprudencia al no respetar las señales existentes.

En el año 2018 se reportó tal vez uno de los siniestros más lamentables en nuestro país. Un bus de la cooperativa “Señor de los Milagros” que transportaba a hinchas de un equipo de fútbol con destino a la ciudad de Guayaquil se volcó, la desgracia tuvo lugar en el kilómetro 57 de la vía Cuenca. -Molleturo, provincia de Azuay, en la cual 12 personas fallecieron y 30 resultaron lesionadas.

Mientras que en este año 2019, según reportes emitidos por la Autoridad de Tránsito Municipal (ATM), se registraron ocho accidentes en sus primeros días en diferentes puntos de la ciudad.

Luego de conocer estas cifras es notable que existe un gran problema, es por eso que muchos se preguntan, ¿Por qué a lo largo de los años no se logra reducir el número de muertes por accidentes de tránsito en las vías? La ANT puntualiza que el exceso de velocidad, la conducción en estado de embriaguez, el consumo de sustancias estupefacientes, el sueño, la distracción, el no respetar las señales reglamentarias de tránsito, daños mecánicos, mal estacionados, cambio brusco o indebido de carril, no utilizar el cinturón de seguridad, el uso del celular al conducir por parte de los conductores, y la imprudencia del peatón al no circular por la zona de seguridad desconociendo sobre sus derechos y obligaciones, y no respetar la señalización existente (semáforo y señales manuales), son las principales causas por las cuales se producen accidentes, lo que deja constancia de que en Ecuador hay escasa cultura vial.

Anteriormente la autoridad que asumía esta competencia era la Comisión de Tránsito del Ecuador (CTE), durante su tiempo de vigencia en la ciudad de Guayaquil, esta institución impartió charlas y talleres a jóvenes, los cuales desde varios puntos de vista lograron resultados positivos para los ciudadanos.

El 1 de agosto del 2015, la Autoridad de Tránsito Municipal (ATM), asumió la planificación operativa del control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial de la ciudad de Guayaquil, por tal motivo consideró importante la creación de una unidad que se dedique en forma exclusiva a la capacitación de los usuarios viales en general sobre leyes, reglamentos y normas de comportamiento vial, conductas preventivas con la finalidad de reducir siniestros de tránsito.

El 28 de julio del 2017 se creó la “Unidad de Educación y Seguridad vial” de la autoridad de tránsito municipal, la misma que busca proteger y garantizar la conducta vial de todos los usuarios de vías, elevar propuestas de mejoras, desarrollando instancias de comunicación y concientización con el ciudadano en normas de tránsito, potenciar el desarrollo de actividades de prevención y educación de seguridad vial de calidad junto con un personal operativo altamente capacitado, profesional, con experiencia en procedimientos y en materia de tránsito.

De esta forma se buscará una estrategia para hacer que los medios de comunicación quienes tienen el propósito de informar, educar y entretener, se involucren de una u otra forma, esto de acuerdo con la ley de comunicación en cuyo artículo 8 indica que: “Art. 8.- Prevalencia en la difusión de contenidos. - en forma general, difundirán contenidos con carácter informativo, educativo y cultural, en forma prevalente.....”

Los medios audiovisuales, específicamente televisión, se la considera como uno de los mass media más influyentes en la sociedad; por ende este proyecto tiene como finalidad investigar y conocer el alcance de las diferentes propuestas audiovisuales presentadas con anterioridad y si estas han cumplido con sus expectativas en concientización sobre temas de tránsito, buscando determinar el nivel de cultura vial, además si los jóvenes son conscientes de los riesgos al momento de transitar y las consecuencias de no tener conocimiento e instrucción previa al momento de conducir un vehículo.

## **1.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA**

¿Cómo influye la producción audiovisual como herramienta formativa en los procesos de educación y seguridad vial?

## **1.3 SISTEMATIZACIÓN DEL PROBLEMA**

- La producción audiovisual como herramienta formativa en procesos de educación y seguridad vial.

- ¿Qué es una producción audiovisual?
- ¿En qué consiste el termino EduComunicacional?
- ¿En qué consiste y por qué es importante la Educación y seguridad vial?
- ¿Cómo se diferencian los delitos y las contravenciones de tránsito?
- ¿Cuál es la contravención más común que se comete con mayor frecuencia?
- ¿Deberes y derechos que tienen los grupos ciudadanos?
- ¿Consecuencia por la que los conductores desobedecen las señales de tránsito?
- Principales causas de los accidentes de tránsito
- ¿Qué medios de comunicación cumplen con la normativa de la LOC de generar contenido educativo de índole vial?

## **1.4 OBJETIVO DE INVESTIGACIÓN**

### **1.4.1 OBJETIVO GENERAL**

Analizar la producción audiovisual como herramienta de procesos formativos en materia de educación y seguridad vial en la ciudad de Guayaquil.

### **1.4.2 OBJETIVO ESPECÍFICOS**

- Determinar las bases teóricas y epistemológicas que sustenten el desarrollo de la presente investigación sobre la producción audiovisual como herramienta Educomunicacional en materia de seguridad vial.
- Determinar las principales causas de accidentes de tránsito.
- Definir conceptos y bases legales en materia de tránsito.
- Identificar el grado de conocimiento de los jóvenes en educación y seguridad vial.
- Valorar la producción audiovisual como herramienta Educomunicacional en materia de seguridad vial.
- Recomendar el uso de producción audiovisual en la formación sobre educación vial.

## **1.5 JUSTIFICACIÓN**

En la actualidad, las producciones audiovisuales cuyos contenidos vayan enfocados a la educación y concientización sobre deberes y obligaciones en temas de tránsito son muy escasas; al conocer por fuentes oficiales ANT (Agencia Nacional de Tránsito) las cifras en temas de siniestros, se propone buscar una estrategia innovadora para qué, a través de videos

los usuarios desarrollen sentido común para que conozcan sobre el comportamiento en la red vial.

Esta investigación pretende presentar los resultados que se podrían mejorar con este tipo de propuestas y un mejor aprovechamiento de los recursos visuales ya que es de fácil interpretación por parte de los grupos juveniles, muy aparte que el mensaje se lo puede transmitir y compartir de forma inmediata en diferentes formatos.

Los que se beneficiarán con esta indagación serán todos los usuarios viales no solo de Guayaquil, sino a nivel nacional, para de esta manera dejar un antecedente a esta gran problemática como son los accidentes de tránsito que ocurren a diario. A través de una forma dinámica y visual poder conocer sus derechos, deberes y obligaciones tanto como peatón, pasajero y conductor, para socializar y cultivar a las nuevas generaciones una mejor disciplina, crear conciencia social y reducir los siniestros en las vías.

## **1.6 DELIMITACIÓN DEL TEMA**

- Dirigido a: Jóvenes y adolescentes entre 15 a 18 años.
- Ubicación: Ciudad Guayaquil.
- Campo: Unidad Educativa Atenas International School
- Área: Bachillerato
- Delimitación de Tiempo: 2019 – 2020

## **1.7 IDEA A DEFENDER**

Si existieran piezas audiovisuales en materia de educación y seguridad vial se fomentaría un cambio de conducta y conciencia en la red vial por parte de la ciudadanía al conocer sus derechos, deberes y obligaciones.

## **1.8 LÍNEA DE INVESTIGACIÓN INSTITUCIONAL**

Dominio: Modelos pedagógicos inclusivos innovadores y transformadores de escenarios en ambientes de aprendizaje con cohesión e inclusión social.

Línea Institucional: Formación integral, atención a la diversidad y educación inclusiva.

Líneas de la Facultad: Inclusión social educativa, atención a la diversidad.

## CAPÍTULO II

### MARCO TEÓRICO

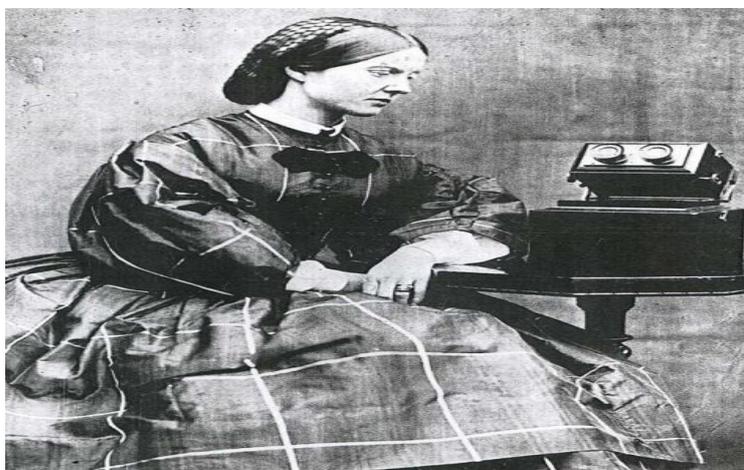
#### 2.1 ANTECEDENTES

En este capítulo y marco de planificación se pretende que los ciudadanos guayaquileños de forma especial los jóvenes se conviertan en la guía del futuro incorporando de forma paulatina conocimientos en temas de educación y seguridad vial, con el fin de que a largo plazo sean capaces de tomar decisiones que contribuyan a mejorar su conducta para disminuir la tasa de siniestralidad en el país.

Con el presente proyecto se busca incentivar a los estudiantes a tener una mejor cultura vial que conlleve a crear una conciencia clara que les permita identificar cuáles son los riesgos que se originan al irrespetar las normas de tránsito, además de evaluar el grado de peligro que representa al estar en las vías.

##### 2.1.1 PRIMER ACCIDENTE DE TRÁNSITO A NIVEL MUNDIAL

En 1869 en Irlanda, Mary Ward falleció a los 42 años, fue una eminente científica anglo-irlandesa reconocida en su país, pionera en los campos de la microscopia y telecopia, Ward murió tras caer bajo las ruedas de un coche de vapor experimental construido por sus primos. El suceso ocurrió el 31 de agosto de 1869, convirtiéndose en la primera persona fallecida por un vehículo a motor.



**Figura 1** Mary Ward, primera víctima por accidente.

**Fuente:** (Kukso, 2019)

En 1896, Inglaterra, Bridget Driscoll, de Surrey, de 44 años, es la primera persona fallecida (atropellada) por un automóvil impulsado por un motor a gasolina. Este incidente aconteció el 17 de agosto de 1896: Según los reportes de aquel entonces el vehículo pertenecía a la compañía Anglo-Francesa Roger-Benz, y era conducido por Arturo Edsell, empleado de la entidad, él se transportaba a una velocidad de 10 km/h, excediendo el límite permitido de ese entonces que era de 6km/h.

Aquel día el conductor Arturo Edsell a pesar del grito “retroceda”, de que sonara la campana y que las acompañantes reaccionaran antes de la colisión, la señora Driscoll se paralizó y murió a causas de las heridas graves en su cabeza, y se convirtió en el primer peatón fallecido en un siniestro automovilístico. Después de una larga investigación de aproximadamente 6 horas y con las pruebas pertinentes el veredicto final lo determinó como una “muerte accidental”, y no se llevó a ningún proceso legal contra del conductor ni de la compañía.

La Organización Mundial de la Salud (OMS), en conmemoración de aquel suceso que se registró como la primera muerte que involucra a un peatón por accidente de tránsito que fue inmersa Bridget Driscoll, el **17 de agosto** se implantó como el “**Día Mundial del Peatón**”, con la finalidad de difundir una cultura vial, reforzar el uso de los espacios peatonales, promover el respeto, así como recordar las obligaciones que implica la circulación a pie.

### **2.1.2 COMISIÓN DE TRÁNSITO DEL GUAYAS (C.T.G)**

Esta institución se fundó en el año de 1948 con el decreto de emergencia del Presidente Constitucional de la República: Carlos Julio Arosemena Tola, quién firmó dicho mandato el **29 de enero de 1948**. La C.T.G. se creó con la finalidad de ser la institución encargada del control sobre las vías, ser el brazo ejecutor y de dar cumplimiento a las normativas de tránsito, establecer mejoras en la infraestructura vial y en los diferentes tipos de transportes, mejorar los sistemas de seguridad para los vehículos, así como establecer programas de educación vial.

Desde su inicio contó con el apoyo incondicional de los ciudadanos y autoridades, la creación de este organismo era un “verdadero clamor” de la ciudadanía por la elevada cantidad de accidentes que acontecían a diario en la provincia. Al poco tiempo se vio en la

necesidad de reforzar con más elementos para tener un mayor alcance de vigilancia; luego de años de servicio la Comisión de Tránsito del Guayas (C.T.G) pasó a incorporarse al sistema nacional de control que ahora forma parte y cambió su nombre a Comisión de Tránsito del Ecuador (C.T.E).

En concordancia de lo que establece la Constitución del Ecuador en su última revisión en el año 2008, el Capítulo cuarto Régimen de competencias, Art. 264 y el art. 55 Código orgánico organización territorial autonomía descentralización (COOTAD) revela que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales podrán asumir competencias exclusivas de tránsito sin perjuicio en planificación, regulación y control dentro de su territorio que determina la ley.

Guayaquil es uno de los (GAD`S) Gobiernos Autónomos Descentralizados con la mejor gestión administrativa del Ecuador, tomó su competencia de tránsito mediante sus consejeros municipales liderado por el Ab. Jaime Nebot Saadí, exalcalde de la ciudad.

En el 2012 el Municipio de Guayaquil se creó la Empresa pública municipal de tránsito bajo el nombre de la Autoridad de Tránsito Municipal (A.T.M.) con el objetivo de tener un organismo moderador en las vías, con la misión de establecer y ejecutar políticas para implementar un sistema integrado de regulación, control, seguridad vial y la preservación del medio ambiente y la visión de formar en la ciudadanía una cultura de movilidad que conlleve a la mejora constante del tránsito, transporte terrestre y la seguridad vial; a través del desarrollo de un sistema integrado de vialidad, transporte, regulación y control en un período de 4 años.

La A.T.M asumió la competitividad el **1 de agosto del 2015**, desde aquella fecha la Comisión de Tránsito del Ecuador dejó el control de las calles de Guayaquil la cual manejó por más 67 años desde su fundación. La transferencia de dominio fue en el Hemiciclo la Rotonda 9 de Octubre y Malecón, centro de la ciudad, El General Luis Lalama Alvarado, jefe del cuerpo de Vigilante de la CTE, atribuyó el mando al Crnel. Lcdo. Enrique Varas Rendón que se convirtió en el primer comandante del control de tránsito de la ATM, a partir de esa fecha los vigilantes fueron retirados del área urbana.

La Empresa Pública Municipal de Transito (A.T.M), junto a su cuerpo de agentes civiles de tránsito, después de un proceso de instrucción durante 6 meses se convirtieron en los encargados de fiscalizar, organizar, controlar y patrullar las calles de la ciudad.



**Figura 2:** (Mestanza), Guayaquil, 2015. Municipio asume el control de tránsito en Guayaquil.

**Fuente:** Diario EL COMERCIO versión digital.

En los procesos de capacitación y educación de acuerdo a lo que establece la Constitución del Ecuador y la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en los Art. 26 y 4 respectivamente indican que es deber del Estado garantizar a todas las personas de forma individual o colectiva a la libre enseñanza en su propio lenguaje y ámbito cultural en materia de tránsito.

Durante su administración, la CTE para dar cumplimiento a la normativa denominó uno de sus proyectos “Nuevo Rumbo Cultural”, donde participaron alrededor de 30.000 estudiantes de 150 establecimientos educativos de la provincia con el fin de preparar durante los días sábados a jóvenes para recibir instrucción teórica (leyes y reglamentos) y práctica (apoyo de agentes en las calles), para que los mismos repliquen lo aprendido en sus respectivos planteles y hogares sobre las normas que deben seguir tanto los peatones como los conductores.

### **2.1.3 EDUCACIÓN VIAL EN GUAYAQUIL**

En la actualidad la ATM, institución encargada del tránsito del cantón, debido a la necesidad de tener un ente encargado de obedecer a lo expuesto creó la Unidad de Educación y Seguridad vial (**UESV**) el 28 de julio del 2017, con el objetivo de integrar, enseñar y educar a los usuarios de las vías de forma general para el uso correcto de todos los medios de transporte terrestre y de cómo transitar dentro de la calzada para que de esta forma busquen salvaguardar su integridad física y precautelar su seguridad.

### **2.1.4 MISIÓN DE LA UNIDAD DE EDUCACIÓN Y SEGURIDAD VIAL.**

La misión de la UESV es ser una unidad que busca proteger y garantizar la conducta vial de todos los usuarios de las vías, mediante la capacitación constante y de calidad, además de elevar propuestas para mejorar las mismas, en consecuencia, con las normas establecidas, desarrollando instancias de comunicación y concientización con el cuidado en lo que a normas de tránsito se refiere a fin de lograr mejorar los niveles de seguridad en la circulación de espacios públicos.

### **2.1.5 VISIÓN DE LA UNIDAD DE EDUCACIÓN Y SEGURIDAD VIAL**

Su visión es ser formadores del cambio de comportamiento de los usuarios viales, contribuyendo enormemente a que los accidentes de tránsito disminuyan, además buscan potenciar el desarrollo de actividades de prevención y educación en materia de seguridad vial de excelencia expresada en calidad.

La Unidad de Educación Vial en su primer año alcanzó a capacitar un total de **72.000 personas** en temas de educación vial en diferentes entidades representativas de la ciudad; en el 2018 superó la cifra y logró orientar a **110.000 usuarios viales** entre empresas públicas, privadas, escuelas, colegios y sectores populares.

El programa denominado “**Generación del Cambio**” que realiza la UESV consiste en educar e incentivar a los estudiantes de bachillerato de distintas unidades educativas quienes se convertirán en futuros conductores, a conocer acerca de los riesgos en las vías, comprender

las normativas de tránsito y así promover una mejor cultura vial y mediante esta estrategia reducir los accidentes.

En la actualidad es importante impartir temas de educación vial en los adolescentes; una publicación realizada por la Organización Mundial de la Salud (OMS) 2017 revela: “Que los más propensos a sufrir y están inmersos en los accidentes de tránsito son jóvenes de 15 a 18 años de edad, debido a su inexperiencia y falta de conocimiento”.

Compartir contenido de seguridad vial a los usuarios de las vías debe considerarse de forma trascendental, en Ecuador existe una pésima cultura vial, este factor se ha convertido en una de las principales causas de muerte por accidentes de tránsito, se toma en cuenta que la mayoría de los ciudadanos se han enfocado en otros ámbitos y no existe la preocupación por auto-educarse.

Un claro ejemplo de aquello es que en la ciudad, los conductores no respetan las normas de circulación, los motociclistas trasladan pasajeros más allá de la capacidad permitida, además de no llevar el respectivo casco homologado de seguridad, y en los peatones los cruces indebidos, a pesar de que las leyes son cada vez más estrictas, aún no se logra superar esta problemática desde su última reforma en el año 2014.

### **2.1.6 SEGURIDAD VIAL**

Consiste en la disciplina (conducta humana particular o colectiva) que aplica acciones y mecanismos para el uso correcto de las vías y así transitar de forma segura, garantizar el buen funcionamiento, y más que todo la responsabilidad de los usuarios de la vía pública que se consideran como un factor frágil, principal en punto de la seguridad y la prevención de accidentes de tránsito.

La seguridad vial se divide en dos ramas: **ACTIVA** es toda actividad o elemento cuando un conductor o un peatón realiza maniobras defensivas, cuyo fin es evitar que se produzcan accidentes de tránsito y **PASIVA** son los elementos que reducen al mínimo los daños que se pueden producir cuando el accidente de tránsito, como son el cinturón de seguridad y el airbag, es decir justo en el momento del suceso.

En la actualidad la mayoría de los vehículos cuentan con ambos mecanismos, en el caso de la carrocería es activa porque la distribución de masas, altura, anchura, etc..., brinda mejor

protección para los conductores, mientras que, la pasiva protege la integridad física de los pasajeros en caso de accidentes.

### **2.1.7 EDUCACIÓN VIAL**

Es un proceso educativo por el cual los usuarios viales adquieren el conocimiento de las leyes, normas y reglamentos en materia de tránsito y su finalidad es instruir a que tanto los peatones y conductores las puedan aplicar y conocer, cuyo objetivo principal es enseñar, capacitar y orientar.

EL MANUAL DE SEGURIDAD VIAL ESCRITO por los autores (Guido Bulián, Noberto Pace, Juan Taddeo, Hugo Restivo y Eduardo Bertotti, 1986), indica que la educación vial “Es el sistema integral de enseñanza, mediante el cual se posibilita el conocimiento de las normas y pautas a que debe ajustarse el comportamiento urbano en el tránsito, con miras a que aquellas sean aceptadas, reconocidas y acatadas voluntariamente” (pág.18).

Del análisis de la mencionada definición se observan sus dos objetivos principales:

“Instrucción: que implica la “enseñanza” (la formación o capacitación) y el “conocimiento” (la información) de las normas y pautas a las que debe ajustar su conducta el usuario de la vía pública (leyes, señalamiento, prevención de accidentes, etc.)”. (Bulián, et al., 1986, Pág. 19)

“Educación: que propende a la formación de valores para el desarrollo de un comportamiento social adecuado en la vía pública: aceptación, reconocimiento y acatamiento voluntario de las normas” (Bulián, et al., 1986, Pág. 19).

Del carácter “integral” enunciado en la definición, entendemos que la metodología de enseñanza debe abarcar tres variantes:

Sistemática: Orientada al niño y al adolescente a través de la inclusión de la materia en el currículo oficial de enseñanza, ya sea como asignatura única, o distribuyendo su contenido en las otras materias (Bulián, et al., 1986, Pág. 20).

Parasistemática: Aquella que se realiza en forma paralela a la sistemática y para su apoyo en los mismos establecimientos educacionales, con la presencia de expertos y material técnico (Bulián, et al., 1986, Pág. 20).

Asistemática: Destinada al adulto, tratando de reeducar al actual usuario a través de acciones y campañas que formen parte de un programa orgánico y permanente, utilizando adecuadamente los medios masivos de comunicación pública (Bulián, et al., 1986, Pág. 20).

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV), es muy explícita en algunos artículos que hace referencia sobre las capacitaciones y de fortalecer a la población en temas de educación y seguridad vial, como son el Art 1, 4 y 185, mientras que los Art.- 255 y 256 del reglamento señalan que a los medios de comunicación les corresponde además de entretener, informar y concientizar a la ciudadanía sobre diferentes temas de interés como es la educación y seguridad vial.

Otros artículos que se deben de considerar con más trascendencia, para difundir entre los conductores son las contravenciones de tránsito estipuladas en el Código Orgánico Integral Penal (COIP) desde el art.- 385 hasta 392, divididas en 7 clases, las mismas que se refieren al valor de las multas cuando se comete una infracción y es sancionado de acuerdo a ley.

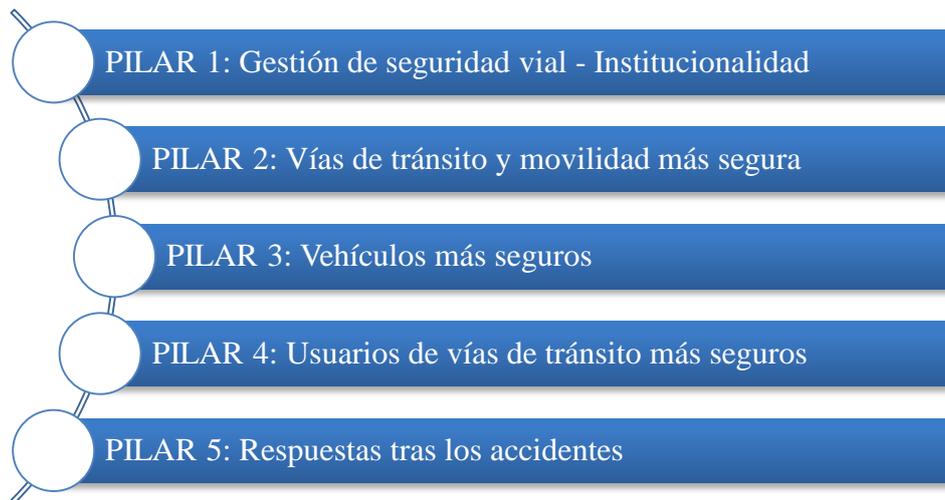
**Tabla 1** Clases de contravenciones

Clase	Sanción pecuniaria	Valor económico	Reducción puntos
1era	100%	\$394,00	-10
2da	50%	\$197,00	-9
3ra	40%	\$157,60	-7,5
4ta	30%	\$118,20	-6
5ta	15%	\$59,10	-4,5
6ta	10%	\$39,40	-3
7ma	5%	\$19,70	-1,5

**Fuente:** (Código Orgánico Integral Penal, 2014, pág. 173)

### 2.1.8 PILARES DEL PLAN NACIONAL SEGURIDAD VIAL

En la versión digital del 2015 de la guía didáctica de seguridad vial de la Comisión de Tránsito del Ecuador, Escuela de Formación de Oficiales y Tropa (E.F.O.T) señala sobre 5 bases esenciales del plan nacional firmado con la Organización Mundial de la Salud. Ca



**Figura 3** Pilares Fundamentales Del Plan Nacional Seguridad Vial

**Fuente:** (Comisión de Tránsito del Ecuador , 2015, pág. 6)

El primer pilar fundamental dentro del Plan Nacional de Seguridad Vial contempla la **Gestión para la seguridad vial**, (Comisión de Tránsito del Ecuador , 2015, pág. 6) nos indica que consiste en la creación de asociaciones multisectoriales y la clasificación de organismos coordinadores que tengan una rápida respuesta en elaborar planes en materia de seguridad vial y ejecutarlos, teniendo de soporte una recopilación de información obtenida mediante encuestas probatorias para ajustar un diseño de contramedidas y de vigilar su aplicación.

**2.- Vías de tránsito y movilidad más segura**, reforzar la seguridad, la calidad y la protección de las redes en las carreteras para beneficio de todos los que transitan por las vías, esto se logra mediante un estudio previo sobre la infraestructura vial, al mejoramiento en la planificación y el funcionamiento, teniendo en cuenta la seguridad (Comisión de Tránsito del Ecuador , 2015, pág. 6).

**3.- Vehículos más seguros**, acelerar la introducción de nuevos implementos tecnológicos en seguridad pasiva y activa para los vehículos, sistemas inteligentes de transporte, reglamentos y revisiones técnicas (Comisión de Tránsito del Ecuador , 2015, pág. 7).

**4.- Usuario de las vías más seguros**, creación de programas integrales de capacitación y orientación a los conductores y peatones en legislación de tránsito para aumentar las tasas

de utilización de cinturón de seguridad no solo para el conductor, sino para todos los ocupantes, uso del casco homologado de seguridad, reducir la conducción bajo efectos de alcohol, sustancias estupefacientes (drogas), exceso de velocidad y otros factores (Comisión de Tránsito del Ecuador , 2015, pág. 7).

**5.- Respuestas tras los accidentes de tránsito,** desarrollar una mejor respuesta a las emergencias en caso de accidentes de tránsito, mejorar la capacidad de los sistemas de salud para brindar a las víctimas el socorro apropiado (Comisión de Tránsito del Ecuador , 2015, pág. 8).

### **2.1.9 IMPORTANCIA DE LA EDUCACIÓN Y SEGURIDAD VIAL**

En los últimos años según cifras de la ANT, existe un incremento significativo de accidentes sobre las vías; en Guayaquil se presentó un total de 508 siniestros de tránsito de acuerdo a las estadísticas en el año 2018, convirtiéndose así en la ciudad con más tragedias del país. Esto debido a los peatones, conductores, motociclistas y ciclistas que circulan por las calles o aceras, y que por diversos motivos no tienen el cuidado pertinente de transitar como: la distracción, imprudencia, negligencia, el uso del celular, irrespetar las señales de tránsito, estacionar en lugares no permitidos, no uso del casco de seguridad, ingesta de alcohol u otras sustancias, entre otras.

Aquí se detallan algunos de los accidentes acontecidos en nuestro país publicado por los diferentes diarios a nivel nacional, donde se evidencia las inobservancias de las normativas de tránsito, una muestra de aquello se evidencia a continuación:

Impactante accidente de tránsito en el centro de Guayaquil deja un herido

“Un accidente de tránsito se registró la mañana de hoy 24 de abril del 2018, en la entrada del túnel del Cerro Santa Ana, con dirección hacia la avenida Boyacá” (El Diario, 2018).

Accidente causa la muerte de 10 devotos de la Virgen del Cisne

“El siniestro se dio a las 04:34, los fallecidos son 7 adultos y tres menores de edad, cuarenta y cinco peregrinos que iban la madrugada de este sábado hasta Loja para visitar a la ‘Churona’ no pudieron llegar a su destino” (Expreso, 2018).

Cuatro heridos dejó el choque múltiple en el norte de Guayaquil

“Varios vehículos que esperaban el cambio de luz en el semáforo de las avenidas Isidro Ayora y Francisco Rizo, Samanes 4, cerca de la Cruz del Papa, norte de Guayaquil, fueron embestidos por una camioneta que circulaba a toda velocidad” (El Telegrafo, 2018)

La Guía docente de educación en seguridad vial, propuesta por el Dr. Carlos A. Nunes Velloso puntualiza 5 principios fundamentales a tomar en cuenta sobre la importancia de conocer estos temas.

- Principio de la responsabilidad. - Todos los usuarios de la vía pública deben asumir la responsabilidad de cumplir la normativa existente, evitando ser un peligro o un obstáculo para los demás usuarios, adoptando un comportamiento adecuado en cada momento y asumiendo las consecuencias de sus actos. (Nunes, s.f., pág. 3)
- Principio de confianza en la normalidad del tránsito. - Todos los usuarios de la vía pública que se comporten siguiendo el principio de responsabilidad y por lo tanto cumplan las normas de tránsito, tienen el derecho de esperar que los demás usuarios también las cumplan y por lo tanto hagan uso adecuado de ellas. (Nunes, s.f. pag.4)
- Principio de la seguridad o de defensa. - En determinada circunstancia, el principio de seguridad o de la defensa, se antepone al de confianza. Nadie debe confiar ilimitadamente en que los demás usuarios cumplan al pie de la letra las normas reglamentarias, en casos excepcionales, algún usuario puede tener un inesperado cambio de actitud y tener un comportamiento contrario a la norma. (Nunes, s.f. pag.4)
- Principio de conducción dirigida. - Este principio nos dice que los conductores deben ser dueños del movimiento de su vehículo en todo momento nos obliga pues, a concentrar toda nuestra atención y nuestra conciencia a la actividad de conducir, sin distracciones que nos haga perder el dominio sobre nuestro vehículo y por lo tanto provocar daños a los demás usuarios. (Nunes, s.f. pag.4)
- Principio de señalización. - La norma general de circulación indica que se debe circular por la derecha. Este principio dice que si existe un obstáculo que impida el paso o altere o limite esta regla, debe estar convenientemente señalizado. Como se ve este principio es complementario al de confianza ya que si no existe ninguna señal que indique alguna alteración de la normal circulación el conductor circulará con la confianza de que no hay ningún obstáculo y si hubiera, estaría señalizado. (Nunes, s.f. pag.4)

Se requiere de suma urgencia que los diferentes usuarios de las vías tomen conciencia sobre lo relevante y fundamental que es conocer estos temas, en su mayoría con esta medida se podría tener una mejor cultura durante su desplazamiento.

La educación vial refuerza y promueve los buenos hábitos, saber sobre las leyes, reglamentos y normas, la conducción correcta de toda clase de vehículo, conservación del medio ambiente, la manera correcta de usar las vías, las calles, pasos elevados y de esta forma disminuir los siniestros.

### **2.1.10 ELEMENTOS DEL TRÁNSITO Y PEATONES**

El manual sobre temas de educación y seguridad, hace referencia que el sistema o red vial es aquella parte esencial que juega un papel trascendental en la acertada comunicación que tienen los ciudadanos dentro de las vías y el correcto comportamiento que deben de tener. La red vial está constituida por las calles urbanas y rurales, avenidas, autopistas, carreteras, caminos vecinales y sus obras complementarias como puentes elevados, veredas, señalización, iluminación, entre otras.

En el sistema vial existen 3 elementos principales que intervienen en el tránsito como son: Elemento humano, Elemento material y Elemento legal.

El Elemento Humano, es considerado el más importante en la circulación, está formado en el interés y preocupación universal que lucha constantemente por la preservación de su existencia por ser el más vulnerable del sistema y que se subdivide en 4 partes:

- Peatón. - Es la persona que transita a pie por las vías terrestres sean públicas o privadas, el mismo que debe de conocer y actuar de acuerdo a las normas, también se considera como peatón a los discapacitados que se trasladan en mecanismos especiales por ellos o terceros.
- Pasajero. - Es la persona que utiliza un medio de transporte para movilizarse de un lugar a otro sin ser el conductor.
- Conductor. - Es la persona legalmente facultada para conducir un vehículo automotor y quien guía, dirige o maniobra un vehículo remolcado, existen dos tipos: profesional y no profesional.
- Agente de tránsito. - Es el encargado de dirigir el tráfico, controlar la movilidad terrestre, controlar las infracciones, prevenir accidentes y socorrer a los ciudadanos en caso de haber un accidente, es decir sus competencias es controlar, fiscalizar y regularizar.

En nuestro país es indudable el comportamiento erróneo que tienen los ciudadanos, es común observar en las calles de Guayaquil como los peatones no esperan hasta que el semáforo cambie y se ponga en rojo para cruzar, en otras circunstancias realizan maniobras evasivas que en ocasiones terminan en daños fatales, sin tomar en cuenta que existen vehículos que circulan a gran velocidad.

Otra actitud que toman los peatones es no utilizar las zonas de seguridad peatonales, sitios o áreas específicas donde deben caminar correctamente como son:

- Paso cebra o paso peatonal. - señalización horizontal o marca sobre el pavimento que indica por donde debe de circular el peatón.
- Paso elevado peatonal. - Es una estructura elevada destinada para el cruce seguro de los peatones de avenidas amplias.
- Acera o vereda. - Parte reservada para el uso exclusivo de los peatones, ubicada a los costados de la vía.
- Parterre central o isla de seguridad. - Área construida en las vías urbanas y destinadas a encauzar el movimiento de vehículos o como refugio de peatones.

Otro proceder erróneo que se ha convertido en un factor de riesgo al movilizarse, que en múltiples ocasiones provocan accidentes es el uso del celular, esto hace que circulen indebidamente por las vías y se convierta en una distracción al transitar.

### **2.1.11 DERECHOS Y DEBERES DE LOS PEATONES**

Los términos, derechos y deberes son completamente diferentes, pero están relacionados entre sí, por eso es importante identificarlos y conocerlos para que de esta manera una sociedad funcione como corresponde.

Derecho. - Se lo define como el conjunto de normas jurídicas que regulan la conducta del hombre en la sociedad, es decir, es la facultad de hacer o exigir todo que esté regido en un marco legal.

Esto indica que los peatones tienen derecho a tener las garantías necesarias para un tránsito seguro, que las aceras y calzadas estén libres de obstáculos para poder trasladarse, contar con una correcta señalización vial y estructuras como pasos cebras, pasos elevados, islas de seguridad adecuadas que brinden las garantías necesarias, además de tener

preferencia en el cruce en todas las intersecciones reguladas por semáforos y esto se lo puede visualizar en el Art. 198 de la LOTTTSV.

Deberes. - son las obligaciones que deben cumplir de manera obligatoria los hombres dentro de una sociedad por mandato constitucional.

En caso de los peatones de la misma forma que tienen derecho a circular por infraestructura correctamente señalada también deben de acatar las normas y mejorar su comportamiento durante su movilización en la vía por tal como lo estipula el art. 199 de la LOTTTSV.

### **2.1.12 SEÑALES DE TRÁNSITO**

Otra de las causas principales por las que producen accidentes que dejan como resultado personas lesionadas o perezidas es por no respetar las señales de tránsito reglamentarias las cuales deben estar marcadas sobre la calzada.

La circulación peatonal y vehicular debe ser regulada y guiada, contar con una forma segura, fluida, ordenada y cómoda. Las señales de tránsito son indispensables para la convivencia en la vía pública, es importante que los usuarios conozcan por lo menos el 90% de lo que indica y el 10% las puedan entender y aplicarlas, esto contribuiría a salvar millones de vidas cada año.

Las señales de tránsito son objetos, avisos, medios acústicos, marcas, signos o leyendas colocadas que contienen instrucciones viales para regular el tránsito con la finalidad de prevenir, alertar e informar acerca de rutas, direcciones, destinos y puntos específicos; considerando los objetivos que cumplen las señales, estas se clasifican en:

Señales acústicas. - Son aquellas que se perciben por el sentido auditivo a través del sonido, entre ellas tenemos: el silbato del agente de tránsito, bocina o claxon de los autos y las sirenas de los vehículos de emergencia.

Señales luminosas. - Son aquellas que se distinguen por el sentido de la vista mediante un dispositivo electrónico y materiales transparentes e iluminados como son: el semáforo vehicular y peatonal, balizas de los vehículos y señales reflectivas.

Señales manuales. - Son movimientos coordinados de brazos y manos que permiten comunicarse en las vías además ayudan con el ordenamiento, dirección y regulación del tránsito.

Señales reglamentarias. - Son las que informan a los usuarios de las prohibiciones, restricciones, obligaciones y autorizaciones existentes para el uso de las vías, su forma es rectangular, su color primordial es rojo con fondo blanco y sus letras pueden ser negras o blancas, su incumplimiento contribuye a una sanción establecida en la ley.

Señales preventivas. - Son las que alertan al conductor de potenciales peligros que se encuentran más adelante, tienen forma de rombo, cuadrado con diagonal vertical con un símbolo o leyenda y de color negro con un fondo amarillo. Estas señales indican la necesidad de tomar precauciones que requieren de reducir de velocidad en la circulación.

Señales informativas. - Su función es orientar y guiar a los usuarios viales, proporcionar la información necesaria para que puedan llegar a sus destinos de forma segura, simple y directa, son de forma rectangular con eje más largo en sentido horizontal su fondo es de color verde y sus letras blancas reflectivas, estas se clasifican en señales de información de guía, de servicio y misceláneos.

Señales turísticas.- Son aquellas que sirven para dirigir al conductor o transeúnte, tienen formas rectangulares o cuadradas, dependiendo del tipo que se utilice son de color verde, son informativas de destino, azul informativas de servicio o actividades turísticas o apoyos a servicios y café pictogramas natural y cultura con el fin de dar información sobre direcciones, sitios de interés, destinos turísticos, servicios y distancias; las mismas se dividen en naturales, culturales y actividades turísticas.

Señales de obra. - Las señales o dispositivos para obras viales, su propósito especial es advertir a los usuarios sobre las condiciones en que se encuentra la vía, su forma es rectangular de color naranja con letras negras

Las señales Horizontales. - son las marcas efectuadas sobre la superficie de la vía, es decir líneas, símbolos, leyendas u otras indicaciones, por lo general son de color blanca y amarilla cada una de estas con un lenguaje específico que el conductor debe entender; además de las líneas cuenta con tachas bicolors, el color blanco indica que pueden ser traspasadas, las amarillas que no permite cruzarlas y la roja señalan peligro.

Se clasifican en líneas longitudinales, líneas transversales, símbolos y leyendas.

Líneas Longitudinales. - Establecen los carriles y calzadas, indican zonas con o sin prohibición de adelantar o estacionar y si son exclusivo para determinados tipos de vehículos, las líneas segmentadas en el pavimento de manera longitudinal tienen los siguientes conceptos:

- Amarillas: Separación de tránsito viajando en direcciones opuestas, restricciones y limite en el borde izquierdo en caso de tener parterres.
- Blancas: La separación de flujos de tránsito en la misma dirección, borde derecho de la vía (berma), zonas de estacionamientos, proximidad a un cruce cebra.
- Azules: Estacionamiento con límite de tiempo.

Líneas transversales. - Indican el lugar y la distancia en que el vehículo debe de detener la marcha, es decir que se aproxima un cruce de peatones o ciclovías. Se clasifican en líneas de pare, ceda el paso, detención y de cruce.

Símbolos y leyendas. - Estas guían, advierten y regulan la circulación, aquí se incluyen flechas y triángulos de ceda el paso; leyendas tales como pare, parada de buses, carriles exclusivos, taxis entre otros.

### **2.1.13 PRODUCCIÓN AUDIOVISUAL**

Tras la aparición en Estados Unidos del cine sonoro en los años treinta, el término producción audiovisual comenzó a usarse; sin embargo, en la década de los 50 esta expresión tomó fuerza en Francia como técnica de difusión simultánea. A partir de entonces, este vocablo se amplía hasta el terreno de los medios de comunicación. La palabra audiovisual enlaza la integración e interrelación entre lo auditivo y lo visual creando un producto, de esta forma se crean nuevas realidades mediante la unión de estos sentidos.

Según la publicación digital de Diario de Alcalá ubicado en España del año 2019, define a la producción audiovisual de la siguiente manera.

La palabra audiovisual abarca todo lo que combina sonido e imágenes visuales.

En el caso de la producción audiovisual se trata de la creación de material para

ser transmitido en canales de comunicación audiovisuales, por ejemplo, la televisión y el cine. (Diario de Alcalá, 2019)

Y en cuanto a su desarrollo “el contenido puede ser series, películas, comerciales, cortometrajes, videos, etc. Estas producciones pueden ser muy sencillas o muy complejas. Para la creación de contenido de alta factura, que sirva, por ejemplo, para promocionar una empresa o para un video musical” (Diario de Alcalá, 2019).

En un producto audiovisual, la realidad se percibe en la unión de imágenes y sonidos, que se complementan entre sí, los productores audiovisuales concuerdan en que una producción requiere de los siguientes mecanismos:

1. La concordancia en el que a cada sonido le corresponde una imagen.
2. La complementariedad; lo que no aporta uno lo aporta el otro.
3. El refuerzo de los significados sonoros y visuales que insisten en un mismo propósito.
4. El contraste entre ambos que determina el significado nace del contraste entre ambos.

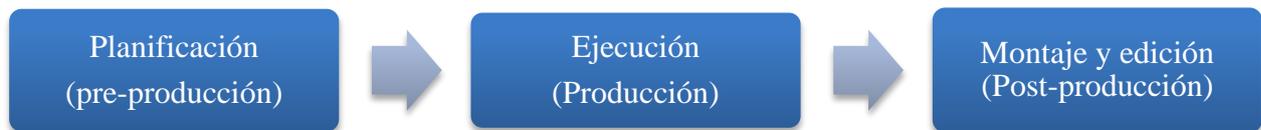
Con la aparición de nuevas tecnologías, la producción audiovisual se ha extendido a tal punto de realizar producciones para internet y redes sociales, buscando llegar a un público más amplio, sin restricciones de edad y sin horarios, sumado a esto, los bajos costos que conllevan su realización, publicación y promoción.

#### **2.1.14 ¿QUÉ ES LA PRODUCCIÓN AUDIOVISUAL?**

María J. Ortiz en el año 2018, en su libro titulado Producción y realización en medios audiovisuales, publicado por la RUA, Universidad de Alicante plantea que la producción audiovisual: “Se refiere al proceso general de creación de una obra audiovisual, es decir, a toda la actividad que empieza con la idea y termina con la obtención de la copia estándar” (Ortiz, 2018, pág. 14).

En ese mismo libro se habla sobre otros puntos que, aunque no parecieran relevantes lo son, la gestión que involucra el financiamiento, localizaciones, plan de trabajo y hasta permisos convierten a una producción audiovisual en un proyecto donde se debe mover un personal eficiente y con conocimientos de diversos temas.

## 2.1.15 LAS FASES DE UNA PRODUCCIÓN AUDIOVISUAL



**Figura 4** Fases de una producción audiovisual

**Fuente:** Datos de investigación del sitio web (produccionaudiovisual.com, s.f.)

La preproducción es la fase más importante, es un proceso totalmente independiente del siguiente, que es la producción como tal, esta comprende desde el momento en el que nace la idea hasta que empieza la grabación. El equipo de producción atenderá a la resolución de los problemas que planteen las personas y los medios precisos para la realización del programa. En primer lugar, se encargarán de la supervisión y corrección del guion técnico, del que se distribuirán copias a los miembros del equipo técnico y artístico, así como al resto de personas que precisen de información sobre el mismo.

Según las indicaciones del guion, el equipo de producción seleccionará los lugares donde se llevará a cabo la grabación e iniciará los trámites necesarios para evitar posibles problemas durante el rodaje en los escenarios y localizaciones. Del mismo modo, debe conseguir los permisos pertinentes para poder hacer uso de determinadas piezas musicales que poseen copyright.

En esta fase de preproducción se contratan ya los equipos técnicos, artísticos, de edición, de vestuario, de maquillaje, etc. con los que se contará durante la realización del programa. Por otra parte, los equipos de producción y realización deberán elaborar una serie de listas en las que se detalle con la mayor exactitud posible las necesidades de atrezzo y mobiliario. En definitiva, en esas listas se precisará qué personas, materiales y medios serán necesarios en cada momento de la grabación.

Todo el material previamente citado, será de vital ayuda para que el equipo de producción pueda visualizar el volumen de trabajo a desarrollar. El final de la fase de preproducción se resume en la confección de un plan de trabajo en el que quedará programado las actividades normalmente, aquí se incluye una serie de formularios que recogen toda la estructura administrativa del producto audiovisual.

La producción y rodaje es la puesta en práctica de todas las ideas pensadas en la fase de preproducción, una mala planificación supondría un gasto importante de tiempo y capital. En esta etapa se incorporan el equipo de cámaras, los técnicos de sonido, el equipo de dirección artística y decoración, los iluminadores, etc. El trabajo que se efectúa en esta fase queda recogido en la orden de trabajo diaria, que se materializa en datos reales en el parte de producción.

Y finalmente la Postproducción consiste en la selección del material grabado, de esta forma se selecciona la toma que servirá para la edición y montaje de la obra. La producción se encarga en esta última fase de la obtención del producto final, es decir, el máster de grabación a partir del que se procederá al proceso de copia. Para ello debe asegurarse de que se respeten los plazos de postproducción de la imagen, así como controlar el alquiler de las salas de edición y sonorización, supervisar el trabajo de doblaje y el grafismo electrónico.

#### **2.1.16 PRODUCTOS AUDIOVISUALES, COMO RECURSO DE RESPONSABILIDAD VIAL**

Son muy pocos los productos audiovisuales cuyo enfoque realice conciencia en la cultura de las leyes de tránsito y seguridad vial, en un mundo tan amplio como es la televisión o las nuevas tecnologías llámese a este las redes sociales, resulta paradójico no encontrar una amplia producción, si le sumamos a esto el alto índice de accidentes tanto en el país como a nivel de Latinoamérica resultaría incomprensible que no se haga conciencia en los medios de comunicación tanto a los peatones como a los conductores y que el escaso material que se publique sea en tiempos de feriado.

En las redes sociales de las entidades, las cuales deberían velar por la seguridad vial no se encuentran muchas publicaciones dirigidas a concienciar a los ciudadanos sobre el peligro en las vías, no obstante, en el canal de YouTube de la CTE si bien es cierto existen productos audiovisuales, estas no están disponibles de forma fácil a los internautas.

Por otra parte, la ATM de forma más precisa en Guayaquil, tiene productos audiovisuales de los diferentes recorridos y capacitaciones impartidas tanto en instituciones educativas como entidades públicas y privadas.

### **2.1.17 CALIDAD DE PRODUCTOS AUDIOVISUALES EN EL ECUADOR**

La producción audiovisual en el Ecuador con el pasar de los años ha ido en aumento, muchos de quienes se dedican a la industria han implementado, desde técnicas que se desarrollan en mercados internacionales hasta la importación de equipos y muchas veces de personal capacitado, mientras otros han optado por una preparación en otros países con el único objetivo de regresar con una mentalidad más amplia y a la par de las exigencias de este mercado, ya que quienes la ejercen en la actualidad son poli funcionales y se desenvuelven en un campo muy competitivo y angosto, donde si no se actualizan tienden en desaparecer rápido.

Con la entrada en vigencia de la Ley Orgánica de Comunicación (LOC) en junio del 2013 ha existido un cambio significativo, al menos así lo ven los productores audiovisuales ya que en el Art. 98 de esta ley prohíbe la exportación de piezas audiovisuales obligando a las empresas a realizar los productos dentro del país.

A criterio del gremio, este artículo es significativo ya que genera empleo, obliga a la preparación constante y ayuda a crear confianza a la calidad de los productos que se realizan dentro del país.

En un artículo publicado por Diario El Telégrafo en su versión digital en marzo del 2015, denominado *“Producción audiovisual, ¿es el momento de Ecuador?”* se trae a colación a los productores audiovisuales y la Ley Orgánica de Comunicación (LOC) definiendo los beneficios de este reglamento y el cambio sustancial a la cultura cinematográfica. “Desde 2010, la producción nacional se ha visto sacudida por una serie de cambios, a raíz de las nuevas reformas y leyes en el área de la comunicación y la creación de institutos que promueven el desarrollo de proyectos audiovisuales” (El Telegrafo, 2015).

El artículo 97 de la Ley Orgánica de Comunicación de Ecuador (LOC) señala que los medios de comunicación audiovisual, de origen nacional, deben destinar de manera progresiva al menos el 60% de su programación diaria a la difusión de contenidos de producción nacional.

Esto como una contribución y fomento a la creatividad y el empeño que ponen al momento de diseñar un producto, sumándole a esto la capacidad de competir a nivel internacional.

La preparación constante juega un papel fundamental entre los productores, quienes se ven asechados por nuevas empresas productoras y personas quienes se preparan a diario en universidades e institutos con el fin de conocer el concepto de producir para luego ponerlo en marcha.

En una entrevista para diario El Telégrafo en su edición digital, Adrián Castro director de la Casa de Producción Levector indica que “En este panorama, las productoras deben aprovechar y adaptarse a los cambios para lograr levantar la producción nacional. Así como aumenta la producción nacional de comerciales y otras publicidades dirigidas a empresas internacionales, la calidad debe ir a la par” (Castro, 2015).

“Como crecieron las exigencias, hay que ver que las productoras puedan cumplir con eso, ya que, al venir marcas internacionales, vienen con ciertos estándares” (Castro, 2015).

Por otro lado, existe una serie de falencias en este campo: hay escasez de recursos y tanto las locaciones como el presupuesto son limitantes. Otro de los problemas es que Ecuador no es un fabricante o productor de herramientas ni elementos para la producción. Por ello, deben importarse a altos precios y el presupuesto determina en gran medida la calidad de las producciones.

Con el crecimiento del campo comunicacional, las nuevas tecnologías y la exigencia de una calidad del producto que cubra la necesidad del cliente, hacer producción no resulta barato.

Antes de la puesta en vigencia de la Ley Orgánica de Comunicación (LOC) hacer producción era muy difícil, así lo revelan las entrevistas a quienes durante años se han dedicado a este negocio, de hecho en una entrevista publicada en febrero del 2019 en el diario digital “Plan V”, el secretario ejecutivo de la Asociación de Productores Audiovisuales del Ecuador, y productor ecuatoriano (Roberto Sempértegui, 2019) expresó: “antes recibíamos el material desde el extranjero, a esto se lo llamaba enlatado y quienes recibían dicho producto solo se encargaban de la rotoscopía, el doblaje y locución”.

A criterio de Sempértegui, las publicidades no se ajustaban en la mayoría de veces a la cultura del país, la gesticulación no combinaba entre otros detalles lo que al final convertía a la publicidad en un fracaso.

“La gente está acostumbrada a ver personas oriundas de Ecuador, además; en cambio ellos se ajustaban a una idea creada en países como Malasia, Canadá, EEUU, Argentina, México, Colombia lo que no llamaba la atención al público local” (Roberto Sempértegui, 2019)

También indicó que otro segmento era el de las diferentes marcas que iban a filmar sus publicidades al extranjero.

“Con un buen presupuesto se iban a producir en Colombia, en Uruguay, en Argentina, y el creativo de la agencia se iba con el cliente. Volvían con el material bajo el brazo, y lo ponían en la televisión nacional” (Roberto Sempértegui, 2019).

En estos casos no generaban impuestos ni trabajo y al contrario la salida de divisas era inevitable, lo único que quedaba era realizar comerciales pequeños los cuales se producían en el Ecuador lo que evitaba el crecimiento de la industria audiovisual ecuatoriana.

El pasado mes de enero, la Comisión de Derechos Colectivos insistió en el pleno de la Asamblea sobre la eliminación del Art. 98 de la LOC, mismo que prohíbe la importación de piezas audiovisuales y obliga a la creación de las mismas en territorio nacional, esto generó polémica y disgusto por parte del gremio, quienes se presentaron inconformes ante tal medida que aseguraron les perjudicaría, tras protestas y reclamos se vetó la reforma con lo que el artículo sigue siendo claro en la prohibición de importar piezas audiovisuales.

#### **2.1.18 INFLUENCIA DE LOS MEDIOS ANTE UNA INFORMACIÓN VERTIDA**

Es de conocimiento general que cuando una información es publicada en algún medio de comunicación esta puede generar diversos puntos de vista, por ende, el mensaje tiene que ser claro y preciso para evitar la distorsión y que este pueda ser percibido de la misma manera ante el público al cual va dirigido.

El quehacer periodístico es muy importante y muchas veces puede ser delicado por eso la información que se maneje debe ser tratada con responsabilidad y criterio, ya que si este no cumple con los requerimientos (objetividad, precisión, transparencia y corroborada) puede salirse de contexto y generar una distorsión al mensaje emitido; se hace preciso entonces, conocer el tema a fondo y dominarlo para que de esta manera se haga más fácil emitir un hecho o acontecimiento.

Ahora bien, si estos requerimientos son necesarios para una noticia, ¿Podrán servir para un proyecto audiovisual?

Los proyectos audiovisuales se basan específicamente en un mensaje que informa sobre un producto o servicio que se ofrece y este debe ser claro para convencer al cliente de que lo que se presenta es tan bueno, entonces basados a un esquema antes planteado se debe analizar cómo se va a proyectar, se va a formar un esquema para grabar y posteriormente se va a ejecutar y a seleccionar material para que el producto encaje en lo planeado.

En el caso de la producción audiovisual cuyos contenidos se basan a la formación y educación en temas relacionados a tránsito y seguridad vial, los mensajes han tenido un impacto favorable durante un determinado tiempo y no ha sido fortalecido constantemente en los medios de comunicación convencionales, por esto es necesario crear productos que impacto visual directos, con mensajes claros y precisos los cuales mediante estudios y análisis a largo plazo puedan realizarse, aunque tal vez suene repetitivo estos puedan repetirse sin convertirse en monótonos o aburridos ante la audiencia.

#### **2.1.19 CAPACIDAD DE ENTENDIMIENTO**

El ser humano posee una capacidad de discernir ideas y captar mensajes, de hecho, existen diferentes tipos de comunicación, ya sean visual, hablada, en mímicas o por medio de señales, todas estas se van aprendiendo a lo largo de la vida. Aristóteles consideraba que “el alma de un recién nacido es como una hoja en blanco en la que la experiencia va escribiendo poco a poco” por ende, es imprescindible que estos vayan educándose en diferentes ámbitos, es de allí que parte la necesidad imperiosa de crear contenidos encaminados tanto a la educación como la concienciación sobre leyes de tránsito, esto les ayudará en un futuro previniendo y reduciendo el índice de accidentabilidad.

En el caso de los jóvenes y adultos, es necesaria la capacitación periódica, la cual, a través de imágenes y testimonios puedan crear una cultura tanto en los peatones como en los conductores de algún medio de transporte.

En el caso de la CTE o de la ATM estas entidades encargadas del control del tránsito cuentan con el departamento de educación vial, la cual enfocada en la enseñanza sobre leyes y usos correctos de los medios de transporte instruyen a jóvenes y adultos para tratar de reducir el número de siniestros los cuales al año ocasionan pérdidas de vida o secuelas.

Estas instituciones recurren a los planteles educativos en busca de crear conciencia a través de charlas y dinámicas, el objetivo, mediante estos planteamientos es crear conciencia a futuro y que estos entiendan sobre los riesgos y además se conviertan en portadores de esa idea de cambio hacia sus padres o el resto de la sociedad.

### **2.1.20 EDUCOMUNICACIÓN**

En una definición elemental la palabra Educomunicación se determina como un espacio teórico-práctico que pretende una intervención de algunas líneas básicas cómo son los medios de comunicación y producciones con contenido educativo además de la práctica epistemológica y experimental del concepto.

La historia registra que la primera persona que utilizo el término “educomunicador” fue el periodista argentino Mario Kaplun en Ciespal Ecuador, se refiere al voluntario o profesional capaz de mediar procesos de periodismo alternativo y proyectos de radio comunitaria.

En 1979 la UNESCO reconoce el término Educomunicación, luego su paso por América latina fue rápido en comparación a Europa donde comenzó a escucharse, esto sin minimizarlo ya que si bien no se expandía de forma rápida lo hacía de forma imparable.

### **2.1.21 ¿QUÉ ES LA EDUCOMUNICACIÓN?**

El profesor Ismar de Oliveira Soares en una publicación digital realizada por la Universidad Sao Pablo en el 2012 explica que la Educomunicación es “El conjunto de acciones inherentes a la planificación, implementación, evaluación de procesos, programas, productos destinados a crear y fortalecer ecosistemas comunicativos en espacios educativos presenciales o virtuales, tales como escuelas, centros culturales, emisoras de televisión, radios y otros espacios” (Oliveira, 2012).

Este término también es conocido con la abreviatura “educom”. Por ejemplo, está el uso de la radio en la escuela, la radio digital vía web, el periódico comunitario, los videojuegos, entornos de aprendizaje online, podcasts, blogs, fotografía digital, producción de noticias para publicar en medios libres comunitarios, etc.

En un ensayo titulado Comunicación y Educación publicado en el portal de la Educomunicación, (Martínez-Salanova, 2019) define a ambos términos de la siguiente manera: “La educación y la comunicación, tienen como principal meta lograr ciudadanos

responsables y participativos, con capacidad crítica, creadores en común de soluciones de los problemas, que cuestionen la información que reciben, que informen y que opinen”.

Se busca crear en los ciudadanos un pensamiento crítico y que estos puedan discernir entre que es verdad y que no.

### **2.1.22 PLATAFORMAS Y MEDIOS DIGITALES**

Es común ingresar a alguna red social y observar publicaciones de diferentes productos y servicios que se ofrecen a un público determinado, esto se ha hecho posible gracias al avance tecnológico ya que da al auspiciante una variedad más amplia de medios donde pautar, hasta cierto punto ha afectado a los medios de comunicación tradicionales (Radio, Televisión y Prensa escrita) por lo cual estos preparan estrategias para atraer a clientes potenciales y mantener a quienes durante años siguen confiando.

En la web uno puede encontrar diversidad de publicidades, por lo cual se hace indispensable que sea usada en favor de hacer conciencia a los usuarios viales para que estos comprendan sobre la necesidad de educarse en temas de tránsito y conocer sobre sus derechos y obligaciones.

Cuando ocurre un siniestro de tránsito se puede observar de forma casi inmediata publicaciones sobre el hecho y las consecuencias que dejan los accidentes, puede parecer algo ilógico que se vean a diario estas publicaciones pero que no se haga conciencia sobre esto, de hecho la gran mayoría se “viraliza” en las redes, muchos comentan, comparten y hasta piden oraciones por los afectados pero muy pocos ponen en consideración los riesgos de salir sin tener una instrucción sobre conducir, cruzar la calle o respetar alguna señal de tránsito.

Son muy pocas las estrategias que se utilizan para llegar al usuario vial, de hecho, en los medios convencionales se ve muy poca publicidad sobre el tema del tránsito y no se diga en los medios virtuales, por eso se vuelve indispensable promover una campaña amplia y que se incluyan todos los medios para que el impacto sea favorable a largo plazo.

### **2.1.23 CUMPLIMIENTO DE LOS MEDIOS EN PUBLICAR CAMPAÑAS REFERENTE A TEMAS DE TRÁNSITO**

Es común levantarse temprano y encender la televisión, la radio o leer el periódico, muchos lo han convertido en un hábito antes de salir a trabajar o a sus lugares de estudios, pero si bien es cierto el tiempo es limitado durante el lapso en el que se observa o se escuchan

las noticias, no es menos común observar una publicidad donde se haga conciencia sobre temas de tránsito.

Durante los reportes en vivo o los reportajes a diario se observan muchos accidentes de tránsito, algunos con saldos que lamentar; se reporta desde el lugar o se realiza una nota donde se indica las circunstancias del hecho, hasta se entrevistan a agentes de tránsito, transeúntes y conductores, pero todo esto queda allí, solo en recomendaciones.

Las pocas campañas enfocadas en viabilidad no han sido explotadas de forma correcta, de hecho, la inversión de estos al parecer no ha sido lo suficiente ya que si le sumamos a la CTE que tiene un 10% en la participación de la contratación de la publicidad y propaganda de la actividad de difusión publicitaria de la institución en medios de comunicación locales o regionales y un 20% en medios comunitarios.

#### **2.1.24 INFLUENCIA DE LAS PRODUCCIONES AUDIOVISUALES EN LA SOCIEDAD**

Con la aparición de las nuevas tecnologías de la comunicación se sobrentiende que la manera como se perciben, se sienten, se piensan y se interpretan las cosas ha cambiado, creando un ambiente comunicacional nuevo y que influye mucho en una percepción diferente de la sociedad.

En la actualidad, vivimos en un mundo donde la tecnología juega un papel fundamental en la vida de millones, esta sociedad es cada vez más exigente entre lo que quiere y lo que pueden entregar; durante años producir una pieza audiovisual ha sido un verdadero reto, tanto por el poco conocimiento de la época, así como los escasos recursos.

Los jóvenes, así como los niños son los más vulnerables en creer muchas de las cosas que se ven tanto en la televisión como en la internet, por ende, existen horarios para transmitir un programa o restricciones en la web para evitar que estos puedan acceder a un contenido que pueda ser mal interpretado; una producción puede ser descifrada desde diferentes lados y su interpretación puede influenciar en la personalidad y afectar su desarrollo.

Según el artículo publicado en la edición digital de la revista **Universidad y Sociedad Vol. 7, docentes de la Universidad de Guayaquil (Carlos Barros y Rusvel Barros, 2015) indican que:** “Los progresos científicos como los tecnológicos han modificado radicalmente

la relación del hombre con la naturaleza y la interacción entre los seres vivos. Hoy en día la ciencia y la tecnología calan los niveles más altos en la sociedad actual”.

En el mismo, hacen énfasis sobre el acercamiento de las nuevas tecnologías a las aulas de clase, lo que incurriría a un mejor aprendizaje y dominio de lo que acontece en el mundo, todo esto en tiempo real.

“Acercar estos estudios a las aulas, hacerlos valederos e importantes para la transformación positiva de las nuevas generaciones es un tema que debe ser recurrente en los escenarios educativos, sobre todo si estos medios forman parte del quehacer del estudiante” (Barros y Barros, 2015).

Actualmente se evidencian las ventajas sobre el uso de medios audiovisuales en el proceso de enseñanza y aprendizaje en los jóvenes, su implementación ayuda a que el alumno asimile una mayor cantidad de información al percibirla de forma simultánea a través de 2 de los sentidos como son: la vista y el oído, mejorando el nivel de educación en los alumnos a tal punto de reducir el tiempo de instrucción e incluso los costos de enseñanza.

En el mismo artículo digital publicado por los Msc. Barros y Msc. Barros se dice que en “Los últimos diez años han sido fecundos en avances tecnológicos aplicables a la educación para ofrecer lo mejor y más importante en experiencias para los alumnos y hacerlo extensivo a un número cada vez mayor” (Barros y Barros, 2015).

De esta manera se antepone de manera imprescindible la necesidad de ir actualizando conocimientos de forma constante y para esto se necesita ir implementando los recursos tecnológicos tanto en las aulas de clase así como en los hogares, sin dejar a un lado una supervisión constante para eludir desde publicidad engañosa hasta información errónea que no haya sido corroborada para evitar una distorsión en los conocimientos adquiridos, ya que es de conocimiento el sin número de información existente en la internet.

#### **2.1.25 LA ENSEÑANZA VIRTUAL EN PROCESOS DE EDUCACIÓN**

El desarrollo de implementos tecnológicos en información y comunicación ha crecido de una forma extraordinaria e indispensable en diferentes ámbitos a lo largo del tiempo y ha sido de gran ayuda para la sociedad; en la actualidad gracias a esta evolución mecánica se ha podido introducir esta herramienta de aprendizaje como una nueva técnica pedagógica denominada la enseñanza virtual.

La enseñanza virtual se refiere al progreso de transmisiones de formación que tiene como objetivo principal la enseñanza y el aprendizaje en procesos pedagógicos además de un mecanismo para constituir valores éticos para uno o varios individuos a través de videos.

En una publicación sobre Los materiales audiovisuales en la enseñanza y el aprendizaje del portal web (La Mar Llibres, 2015) señala que estos recursos “Son instrumentos tecnológicos que presentan la información utilizando sistemas acústicos, ópticos o una combinación de ambos y que, por lo tanto, pueden servir de complemento a los medios de comunicación clásico de la enseñanza”.

En otro ensayo digital publicado por la Universidad Autónoma de Zacatecas del tema Medios de enseñanza – aprendizaje por (Sandoval, s.f.) Indica: “Los medios audiovisuales son un conjunto de técnicas visuales y auditivas que apoyan la enseñanza, facilitando una mayor y más rápida comprensión e interpretación de ideas”.

Además, señala que “La eficiencia de los medios audiovisuales en la enseñanza se basa en la percepción a través de los sentidos. Los medios audiovisuales, de acuerdo a la forma que son utilizados se pueden considerar como apoyos directos de la proyección” (Sandoval, s.f.).

Es decir que en un breve análisis entre ambos escritos se refleja que a través de este método de educación estos contenidos audiovisuales que juntan imágenes, sonidos y texto favorecerían a una sociedad especialmente a los jóvenes a incrementar su rendimiento, crear valores morales, desarrollar capacidades de creatividad, el autoaprendizaje, posibilita la intelectualidad y la continua actualización de contexto como nuevas técnicas de estudio.

El audiovisual es un gran campo de trabajo; y lo es, sobre todas las cosas, porque posee una dimensión artística. Lo audiovisual tiene el privilegio de ser una síntesis de distintos lenguajes artísticos porque combina códigos teatrales, de las artes plásticas, de la música, etc., y constituyen un poderoso estímulo para el desarrollo de las capacidades de expresión, comunicación y creación. (Sandoval, s.f.)

El audiovisual como se detalla en el ítem anterior comprende un arduo trabajo de campo que exige el 100% de atención, se debe tomar en cuenta cual será el contenido que se desea impartir, dicho recurso siempre se acompaña de un material que logre focalizar la atención y mostrar interés sobre el tema central, ya que en la actualidad muy pocos jóvenes

tienen esta costumbre de la lectura, según señala (Sandoval, s.f.) En su investigación “Los adolescentes no leen porque les atrae más lo audiovisual que la lectura, la cual exige cierto esfuerzo intelectual”.

Prefieren este tipo de prácticas ya que contiene menos textos y los reemplazan videos con una mayor explicación visual, más sencilla que permite compartirlo de diferentes formas, ayuda a los estudiantes a visualizar y comprender mejor los acontecimientos que suceden en su país o generar valores éticos de responsabilidad.

Los medios y los recursos audiovisuales en su gran mayoría influyen en un alto porcentaje en la sociedad, ya que dichos productos se constituyen por su fácil acceso al conocimiento y definición de diferentes entornos, además, debe estar acompañada de un lenguaje apropiado que interviene y desempeña un papel importante en la ciudadanía.

Como se ha expuesto en anteriores incisos que es de conocimiento general, la existencia de una problemática en este país sobre los accidentes de tránsito que suceden a diario, de acuerdo a los datos recopilados la incógnita es ¿Cómo podrían contribuir las producciones audiovisuales en nuestra sociedad para instruir o inducir a los ciudadanos a formar contenidos de seguridad vial?

Su aporte sería que mediante imágenes o videos de testimonios reales comenzar a incentivar a los jóvenes a conocer la normativa de tránsito de una forma diferente, dinámica y sencilla pero con el objetivo de crear conocimientos que ayuden a la sociedad principalmente a los que serán futuros conductores, aparte de saber sobre lo que manda la ley, también advertir cuales serían los riesgos que tienen al circular por las vías cuando no poseer una licencia de conducir, realizar maniobras peligrosas que pongan en peligro no solo su vida sino de todos los usuarios que utilizan las vías, no respetar la velocidad establecida, no utilizar los debidos implementos de seguridad como el uso del cinturón de seguridad para todos los ocupantes del vehículo y el casco homologado para los motociclistas, e incluir a los peatones a utilizar su espacios destinados para moverse.

En otras palabras, lo que se busca es que en el futuro a través de los recursos visuales se logre generar en los usuarios viales una mezcla de conocimiento, conciencia y responsabilidad vial.

## 2.1.26 PRINCIPALES CAUSAS DE SINIESTROS DE TRÁNSITO

Como ya es de conocimiento general, los siniestros de tránsito se han convertido en una grave problemática en el país ya que diariamente estos sucesos se apoderan de las vías y a causa de ellos muchos terminan con graves lesiones o pérdidas de sus extremidades humanas, mientras que otros, mueren.

El portal web de la Agencia Nacional de Tránsito (ANT), publica con fecha 15 de enero del 2019, los datos estadísticos acerca de los siniestros ocurridos por mes durante todo el año 2018.

**Tabla 2** Siniestros por provincia a nivel nacional – Diciembre 2018.



DIRECCIÓN DE ESTUDIOS Y PROYECTOS

SINIESTROS POR PROVINCIA A NIVEL NACIONAL- DICIEMBRE 2018															TOTAL A DICIEMBRE 2018	REPRESENTACIÓN	%
PROVINCIAS	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC					
AZUAY	133	109	146	100	129	148	128	122	114	150	119	130	1.528		5,99		
BOLIVAR	21	22	17	8	9	7	7	6	7	7	6	10	127		0,50		
CANAR	12	9	15	10	14	7	6	7	10	3	2	7	102		0,40		
CARCHI	7	4	7	7	10	11	2	4	4	4	5	3	68		0,27		
COTOPAXI	11	10	5	11	11	10	11	4	13	12	5	10	113		0,44		
CHIMBORAZO	71	72	62	62	47	36	55	46	65	63	51	72	702		2,75		
EL ORO	45	34	32	43	36	30	34	29	37	38	36	40	434		1,70		
ESMERALDAS	9	23	18	12	15	9	6	16	9	7	10	12	146		0,57		
GUAYAS	664	594	639	678	715	660	820	788	689	760	735	877	8.619		33,76		
IMBABURA	24	33	31	27	33	33	17	29	27	28	39	37	358		1,40		
LOJA	37	35	45	45	31	44	37	43	49	52	63	46	527		2,06		
LOS RIOS	59	67	60	77	56	66	69	61	66	81	96	85	837		3,23		
MANABI	90	99	90	97	72	99	99	90	132	109	87	109	1.173		4,53		
MORONA SANTIAGO	11	16	12	7	17	17	17	14	14	11	9	13	158		0,62		
NAPO	12	4	4	10	7	4	3	6	3	8	8	13	82		0,32		
PASTAZA	10	6	4	4	1	3	5	4	6	4	5	3	55		0,22		
PICHINCHA	648	629	666	666	631	656	628	613	668	621	539	572	7.599		29,76		
TUNGURAHUA	76	104	125	113	141	123	129	116	124	134	108	114	1.407		5,51		
ZAMORA CHINCHIPE	5	8	5	14	7	9	2	8	6	9	7	8	88		0,34		
GALAPAGOS	-	-	-	2	-	1	-	1	-	1	-	1	6		0,02		
SUCUMBIOS	9	10	2	5	10	11	5	3	3	7	4	4	73		0,29		
ORELLANA	12	8	8	9	2	6	9	17	7	22	8	10	118		0,46		
SANTO DOMINGO DE LOS TSACHILAS	45	35	45	46	34	46	40	47	43	68	78	112	639		2,50		
SANTA ELENA	49	54	59	47	47	51	38	45	47	39	34	61	571		2,24		
<b>TOTAL</b>	<b>2.060</b>	<b>1.975</b>	<b>2.129</b>	<b>2.130</b>	<b>2.077</b>	<b>2.089</b>	<b>2.167</b>	<b>2.119</b>	<b>2.143</b>	<b>2.238</b>	<b>2.054</b>	<b>2.349</b>	<b>25.530</b>		<b>100</b>		
<b>%</b>	<b>8,07</b>	<b>7,74</b>	<b>8,34</b>	<b>8,34</b>	<b>8,14</b>	<b>8,18</b>	<b>8,49</b>	<b>8,30</b>	<b>8,39</b>	<b>8,77</b>	<b>8,05</b>	<b>9,20</b>	<b>100,00</b>				

**Fuente:** (Agencia Nacional de Tránsito, 2019), Dirección de estudios y proyectos.

Según el cuadro estadístico de la ANT, las provincias con mayor número de siniestros de tránsito de enero a diciembre fueron Guayas, Pichincha y Azuay con 8.619, 7.599 y 1.528 en ese orden respectivamente en el año 2018.

De la misma manera de acuerdo a la recopilación de los datos numéricos de la figura antes expuesta, en el mes de diciembre se incrementan en un gran porcentaje. En el Guayas hubo un total de 877 accidentes de tránsito en ese año, en el siguiente cuadro comparativo se puede observar que en el 2018 los siniestros tuvieron un incremento a diferencia del año 2017 con 841.

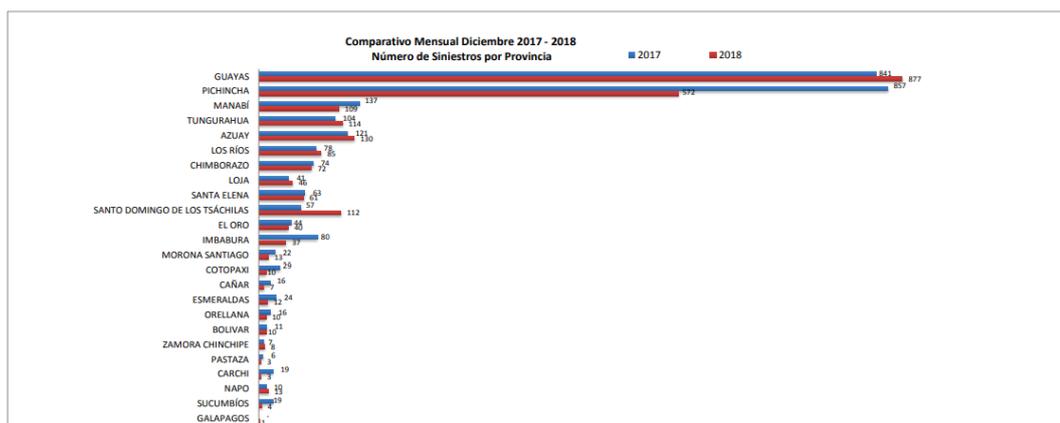


Figura 5 Informe comparativo de Diciembre 2017 - 2018.

Fuente: (Agencia Nacional de Tránsito, 2019), Dirección de estudios y proyectos.

Los reportes de la dirección de estudios y proyectos ANT, determinan diferentes causas que provocan accidentes de tránsito, de tal manera que, en un análisis general, el mayor porcentaje de culpabilidad es el factor humano, es decir, el 80% de los conductores que están debidamente autorizados y facultados para conducir un vehículo impulsado a motor.

En la siguiente figura se detallan con exactitud de acuerdo a la Agencia Nacional de Tránsito las distintas causas por las cuales en las diferentes carreteras y calles de nuestro territorio nacional ocurrieron accidentes en el 2018.

Tabla 3 Causas de siniestros de tránsito, 2018.

SINIESTROS POR CAUSAS PROBABLES A NIVEL NACIONAL- DICIEMBRE 2018													DIRECCIÓN DE ESTUDIOS Y PROYECTOS			
CODIGO	CAUSAS PROBABLES	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	TOTAL A DICIEMBRE 2018	REPRESENTADOR	%
C01	CASO FORTUITO O FUERZA MAYOR (EXPLOSION DE NEUMATICO NUEVO, DERRUMBRE, MINUCION, CADAS FUITE, ARIAL, PRESENCIA INTERFERENTE E IMPREVISTA DE SEMOVIENTES EN LA VIA, ETC.)	12	10	37	28	30	19	14	9	10	19	14	21	223		0,87
C02	PRESENCIA DE AGENTES EXTERNOS EN LA VIA (AGUA, ACEITE, PIEDRA, LASTRE, ESCOMBROS, MADEROS, ETC.)	9	16	11	15	6	5	17	15	1	21	16	14	148		0,56
C03	CONducIR EN ESTADO DE SOMNOLENCIA O MALAS CONDICIONES FISICAS (BUENO, CANSANCIO Y FATIGA)	35	23	30	27	19	29	42	23	45	17	20	43	383		1,38
C04	DAÑOS MECÁNICOS PREVISIBLES	3	5	11	6	4	4	3	4	3	16	9	6	74		0,29
C05	FALLA MECÁNICA EN LOS SISTEMAS Y/O NEUMÁTICOS (SISTEMA DE FRENO, DIRECCION, ELECTRONICO O MECANICO)	14	22	18	19	13	17	22	14	11	21	20	19	210		0,82
C06	CONducIR BAJO LA INFLUENCIA DE ALCOHOL, SUSTANCIAS ESTUPEFACIENTES O PSICOTROPICAS Y/O MEDICAMENTOS	139	114	159	157	164	141	155	137	138	151	165	235	1.855		7,27
C07	PLATON TRANSCURRIR BAJO INFLUENCIA DE ALCOHOL, SUSTANCIAS ESTUPEFACIENTES O PSICOTROPICAS Y/O MEDICAMENTOS	5	8	3	4	5	6	2	5	8	1	4	7	68		0,25
C08	RIESGO Y VOLUNTAD NO CUMPLIR CON LAS NORMAS DE SEGURIDAD NECESARIAS AL TRANSPORTAR CARGAS	3	1	3	1	3	3	3	5	2	2	-	-	26		0,10
C09	CONducIR VEHICULO SUPERANDO LOS LIMITES MÁXIMOS DE VELOCIDAD	327	319	296	376	341	336	393	352	291	396	336	305	4.068		15,93
C10	CONDICIONES AMBIENTALES Y/O ATMOSFERICAS (NEBLA, NEBLINA, GRANIZO, LLUVIA)	48	65	25	50	29	21	14	11	23	8	30	8	332		1,30
C11	NO MANTENER LA DISTANCIA PRUDENCIAL CON RESPECTO AL VEHICULO QUE LE ANTECEDE	167	107	146	148	124	142	146	186	277	193	172	338	2.146		8,41
C12	NO GUARDAR LA DISTANCIA LATERAL MINIMA DE SEGURIDAD ENTRE VEHICULOS	147	132	191	177	157	177	166	313	145	257	237	238	2.337		9,16
C14	CONducIR DESATENTO A LAS CONDICIONES DE TRÁNSITO (CELULAR, PANTALLAS DE VIDEO, COMIDA, MAQUILLAJE O CUALQUIER OTRO ELEMENTO DISTRACTOR)	392	629	441	524	481	511	491	475	506	589	568	554	6.161		24,13
C15	DEJAR O RECOGER PASAJEROS EN LUGARES NO PERMITIDOS	50	13	42	30	38	32	27	36	43	12	4	9	336		1,32
C16	NO TRANSPORTAR POR LAS ACERAS O ZONAS DE SEGURIDAD DESTINADAS PARA EL EFECTO	41	44	50	55	59	66	37	59	45	47	40	31	574		2,25
C17	BAJARSE O SUBIRSE DE VEHICULOS EN MOVIMIENTO SIN TOMAR LAS PRECAUCIONES DEBIDAS	24	11	27	16	23	12	20	14	14	9	7	7	186		0,73
C18	CONducIR EN SENTIDO CONTRARIO A LA VIA NORMAL DE CIRCULACION	30	16	35	7	32	22	35	13	21	24	9	18	262		1,03
C19	REALIZAR CAMBIO BRUSCO O INDEBIDO DE CARRIL	121	86	130	80	146	121	162	118	112	123	110	126	1.435		5,62
C20	NO MAL ESTACIONADO, EL CONDUCTOR QUE DETIENGA O ESTACIONE VEHICULOS EN SITIOS O ZONAS QUE ENTRANEN PELIGRO, TALES COMO ZONA DE SEGURIDAD, CURVAS, PUENTES, TUNELES, PENDIENTES	8	2	2	3	1	1	2	1	1	6	1	3	31		0,12
C21	MALAS CONDICIONES DE LA VIA Y/O CONFIGURACION (ILUMINACION Y DISEÑO)	4	3	10	6	15	12	4	2	6	-	2	3	67		0,26
C22	ADELANTAR O REBASAR A OTRO VEHICULO EN MOVIMIENTO EN ZONAS O SITIOS PELIGROSOS TALES COMO: CURVAS, PUENTES, TUNELES, PENDIENTES, ETC.	8	10	6	5	5	4	11	7	63	6	6	18	149		0,58
C23	NO RESPECTAR LAS SEÑALES REGLAMENTARIAS DE TRÁNSITO (PARE, CEDA EL PASO, LUZ ROJA DEL SEMAFORO, ETC.)	255	239	269	215	236	249	247	201	208	230	211	211	2.771		10,85
C24	NO RESPECTAR LAS SEÑALES MANUALES DEL AGENTE DE TRÁNSITO	-	1	-	3	3	-	0	-	2	1	2	1	13		0,05
C25	NO CEDER EL DERECHO DE VIA O PREFERENCIA DE PASO A VEHICULOS	63	42	86	73	76	91	94	35	56	30	18	38	701		2,75
C26	NO CEDER EL DERECHO DE VIA O PREFERENCIA DE PASO AL PLATON	107	31	65	54	47	34	25	41	56	34	23	67	669		2,53
C27	PLATON QUE CRUZLA CALZADA SIN RESPECTAR LA SEÑALIZACION EXISTENTE (SEMAFOROS O SEÑALES MANUALES)	25	25	36	49	46	34	34	41	25	25	25	26	386		1,56
C28	DISPOSITIVO REGULADOR DE TRÁNSITO EN MAL ESTADO DE FUNCIONAMIENTO (SEMAFORO)	23	-	19	-	-	1	-	1	2	-	-	3	50		0,20
	TOTAL	2.989	1.978	3.129	2.138	2.077	2.889	2.167	2.119	2.143	2.238	2.054	2.349	25.530		100,00

Fuente: (Agencia Nacional de Tránsito, 2019), Dirección de estudios y proyectos.

Los principales motivos que provocaron siniestros viales en el 2018 muestran estas cinco causantes con los resultados más altos de la tabla, las cuales son **conducir desatento** a las condiciones de tránsito (celular, pantallas de video, comida, maquillaje o cualquier otro elemento distractor) con un total de 6.161 accidentes, el segundo lugar es conducir un vehículo superando los **límites máximos de velocidad** con 4.068, la tercera **no respetar las señales reglamentarias de tránsito**. (Pare, ceda el paso, luz roja del semáforo, etc.), 2.771, la cuarta no guardar **la distancia lateral mínima** de seguridad, 2.337 y la **distancia prudencial** horizontal entre los vehículos con 2.146.

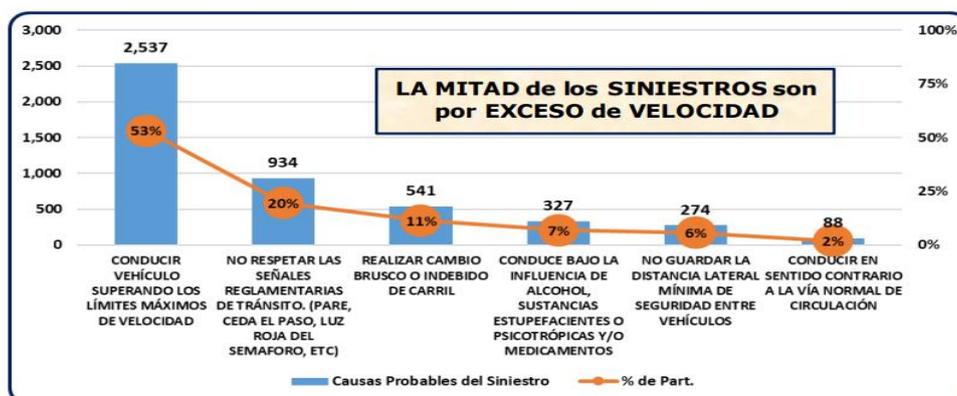
En Guayaquil desde que la Autoridad de Tránsito Municipal asumió su competencia ha tenido un gran avance en mejoras tecnológicas para poder controlar la movilidad dentro de la ciudad, sin embargo, los accidentes viales son un problema nacional ya que continúan aconteciendo debido a que aún existen conductores irresponsables que ponen en riesgos la vida de los demás usuarios en las vías.

El compendio estadístico realizado por la Dirección de planificación de la ATM, demuestra que es de vital importancia registrar, procesar y analizar debidamente la información obtenida con el fin de que sirvan de insumos para considerar la gestión de sus procesos. En Guayaquil durante el año 2018 refleja las razones más frecuentes por la que han acontecido siniestros de tránsito.

**CAUSAS PROBABLES de SINIESTROS MÁS FRECUENTES**  
Año 2018



**1 de cada 10 siniestros es por conducir bajo la influencia de alcohol, sustancias estupefacientes o psicotrópicas.**



**Figura 6** Causas de siniestros de tránsito, Guayaquil 2018.

**Fuente:** (Dirección de planificación de la Autoridad de Tránsito Municipal, 2019).

Es decir que entre los principales motivos que incitan siniestros de tránsito con mayor instancia en Guayaquil está el exceder el límite de velocidad permitido con 2.537, le siguen los conductores que no respetan las señales reglamentarias de tránsito con 934, los cambios bruscos de carril, 541 y conducir bajo la influencia del alcohol y otras sustancias.

Mientras que las contravenciones de tránsito más comunes que infligen los conductores según el reporte de la ATM en el 2018 fueron:

- Art. 390 literal 7 que indica La o el conductor que detenga o estacione un vehículo automotor en lugares no permitidos.
- Art. 392 literal 6 la o el conductor que no utilice el cinturón de seguridad.
- Art. 392 literal 1 la o el conductor que use inadecuada y reiteradamente la bocina u otros dispositivos sonoros.
- Art. 389 literal 1 la o el conductor que desobedezca las órdenes de los agentes de tránsito.
- Art 390 lit. 11 la o el conductor que haga cambio brusco o indebido de carril.

Cada una de ellas establecidas en el Código Orgánico Integral Penal (COIP) en la sección de las infracciones de tránsito.

**Tabla 4** Motivos de multa, Guayaquil 2017 - 2018.

N°	MOTIVO DE MULTA	ENE - DIC	
		Año 2017	Año 2018
1	ART :390 LIT: 07 DETEN.ESTAC.VEH.LUGAR NO PERMITIDO DEJAR/RECIBIR PASJ.CARG.	12,407	34,823
2	ART :392 LIT: 06 COND. QUE NO UTILICE CINTURON DE SEGURIDAD.	22,406	22,323
3	ART :392 LIT: 01 COND. UTILICE INADECUADAMENTE BOCINA/DISPOSITIVOS SONOROS	17,009	22,100
4	ART :6 LIT: 02 VEH. PARTICULAR ESTACIONAR SITIO NO PERMITIDO POR ATM	5	17,413
5	ART :389 LIT: 01 DESOBEDECER SEÑALES DE TRANSITO U ORDENES DE AGENTES	14,584	15,835
6	ART :390 LIT: 11 COND. QUE HAGA CAMBIO BRUSCO O INDEBIDO DE CARRIL	3,373	12,671
7	ART :391 LIT: 05 COND. ESTACIONE EN SITIOS PROHIBIDOS POR LA LEY Y REGLAMENTO	67,949	8,369
8	ART :392 LIT: 12 CICLISTA O MOTOCICLISTA QUE CIRCULE POR SITIOS NO PERMITIDOS	7,199	8,310
9	ART :389 LIT: 11 COND/ACOMPT.MOT/TRI/CUAD/NO UT.CASC.SEG.NO UT.PRED.REFL NOCH	12,251	7,432
10	ART :391 LIT: 21 PERSONA CONDUZCA VEHI.AUTOM.SIN PORTAR LICENC.DE CONducIR	6,543	6,367
11	ART :391 LIT: 12 COND.UTILICE TEF.CEL.MIENTRAS CONDUCE/NO UTILIC DISP.HOMOLG.	3,081	4,188
12	ART :387 LIT: 02 CONducIR CON LIC. CADUCADA/ANULADA/REVOCADA/SUSPENDIDA	5,267	3,303
13	ART :2 LIT: 01 DOBLE COLUMNA / ESTACIONAR SITIOS PROHIB. FUERA ZONA CENTRAL	1,343	3,126
14	ART :386 LIT: 3.1 COND. QUE TRANSPORTE PASAJERO/BIENES SIN TITULO HABILITANTE	3,199	2,634
15	ART :5 LIT: 02 VEH. PARQUEEN ZONA EXCLUSIVA PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD	1,424	2,319
16	ART :1 LIT: 01 DOBLE COLUMNA O ESTACIONAR EN SITIOS PROHIB. ZONA CENTRAL	2,077	2,300

**Fuente:** (Dirección de planificación de la Autoridad de Tránsito Municipal, 2019)

## 2.2 MARCO CONCEPTUAL

**Seguridad vial:** se refiere a aquello que está exento de peligro, daño o riesgo. El concepto de seguridad vial, por lo tanto, supone la prevención de siniestro de tránsito con el objetivo de proteger la vida de las personas, o la minimización de sus efectos. (Nunes, s.f., pág. 1)

**Tránsito:** Se entiende por tal “la acción de desplazarse o trasladarse de un lugar a otro”. En el caso de nuestra materia se involucra en ella la vía pública, por ello su denominación correcta (hoy, en la práctica, abreviada) es tránsito público (Guido Bulián, Noberto Pace, Juan Taddeo, Hugo Restivo y Eduardo Bertotti, 1986, pág. 5).

**Vía pública:** Se entiende por tal el espacio librado a la circulación sea en ámbito rural o en ámbito urbano, se caracteriza singularmente por el uso múltiple y promiscuo de toda población (Bulián, et al., 1986, pág. 5).

**Accidente de tránsito:** Todo hecho que produzca daño a personas o cosas como consecuencia de la circulación, una definición técnica adecuada sería “Es el resultado final de una cadena de errores, vinculados con el factor humano, vehicular y ambiental” (Bulián, et al., 1986, pág. 23).

**Falta, infracción o contravención:** Acto, intencional o no, que viola, infringe o contraviene las disposiciones legales no penales, encontrándose además tipificado en el régimen contravencional pertinente, teniendo como consecuencia una sanción (Bulián, et al., 1986, pág. 23).

**Producción audiovisual:** Proceso con el cual se realiza una pieza audiovisual; una actividad que en primera instancia inicia como una idea culminará con la obtención estándar de una copia plasmada (Ortiz, 2018).

**Calidad de producción:** Con el avance tecnológico la exigencia de productos audiovisuales de mejor calidad ha hecho que esta labor se convierta en una actividad cada vez más compleja, por ende, los productores audiovisuales deben tener una preparación constante para presentar cada día un trabajo acorde. (Castro, 2015)

**Influencia:** Es el mecanismo usado para instruir a un grupo determinado mediante la presentación de una pieza audiovisual cuyo objetivo es penetrar en el subconsciente y hacer ver lo bueno, lo malo o diferenciar entre algunas realidades. (Barros y Barros, 2015)

**Entendimiento:** El ser humano posee una gran capacidad de discernir ideas y captar mensajes, de hecho, existen diferentes tipos de comunicación, estas pueden ser: visual, hablada, en mímicas o por medio de señales, a lo largo de la vida se van aprendiendo diferentes tipos de métodos para comunicarnos. (Locke, s.f.)

**Educomunicación:** “Es el conjunto de acciones inherentes a la planificación, implementación, evaluación de procesos, programas, productos destinados a crear y fortalecer ecosistemas comunicativos en espacios educativos presenciales o virtuales, tales como escuelas, centros culturales, emisoras de televisión, radios y otros espacios”. (Oliveira, 2012)

## **2.3 MARCO LEGAL**

### **2.3.1 CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL (C.O.I.P.)**

Las nuevas formas de conductas que hoy son parte del diario convivir ecuatoriano ameritaban nuevas estrategias que no solo apuntalen la norma bajo las cuales como ciudadanos debemos regirnos, sino aquellas que determinen precautelar nuestras vidas, la de las víctimas y sancionar a los que convulsionen la tranquilidad y el orden público con nuevos delitos está en plena vigencia el llamado Código Orgánico Integral Penal, un cuerpo de leyes y normas que establece conceptos bien definidos sobre las garantías y seguridad jurídica en espacios que como hemos visto han sido mal aplicados o interpretados.

Para obtener un mejor resultado que contribuya con la sociedad en el **Capítulo octavo** se encuentra detallado todo lo relacionado con las infracciones de tránsito que todo conductor y peatón deben de conocer de manera obligatoria estipulados desde el **Art. 371 hasta 392 de la actual norma jurídica.**

### **2.3.2 LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL**

Los logros y propósitos enmarcados en la ley indican con absoluta precisión la obligatoriedad de las autoridades a desarrollar un marco de seguridad vial, a fin de que los ciudadanos cuenten con la suficiente garantía al desplazarse por las calles y vías públicas, Corresponde al estado crear, desarrollar y ejecutar políticas vinculadas con una cultura al tránsito y en este marco la ley señala es implementar conocimientos básicos que permitan que conductores y peatones no solo conozcas normas de tránsito, sino que la respeten con la

finalidad de fomentar cambiar los malos hábitos y el desconocimiento de los presente estatutos.

**Art. 1.-** La presente Ley tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socio-económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos.

**Art. 4.-** Es obligación del Estado garantizar el derecho de las personas a ser educadas y capacitadas en materia de tránsito y seguridad vial, en su propia lengua y ámbito cultural.

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

Desde su última actualización en el 2014 indica en temas de difusión de campañas de responsabilidad vial:

La propuesta por la cual se apunta es a fomentar, difundir, instruir una cultura vial que marque el respeto a las leyes de tránsito a través los medios digitales de los que hoy se disponen para que peatones y conductores hacia donde se dirige que es la educación, proponiendo a que se conozca, se nutran y se inteligencien en esta materia buscando siempre el acatamiento y la responsabilidad que debemos tener sobre algo elemental, la vida, apuntando siempre a crear conciencia en la necesidad de reducir accidentes y tragedias que hoy ocupan grandes titulares en los medios de comunicación

**Art. 255.-** 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, de los GADs, o privadas, de nivel pre-básico, básico, medio y superior del país.

### **2.3.4 LA LEY ORGÁNICA DE COMUNICACIÓN**

Desde su entrada en vigencia en el año 2013, sin duda en este largo trajinar del quehacer periodístico se demostraron justificaciones y pretextos para redactar y defender una

ley que en lo de fondo no hacía correcciones o propugnaban opciones en el trabajo de los periodistas o comunicadores, sino que más bien instruía y se creaba “en forma encubierta y malhadada” espacios para supuestamente resarcir lo que llamaron “vulneración de derechos”. Se limitaron los espacios de periodistas que en la difusión de sus notas o reportajes investigativos decían una verdad, se coartó la libertad de expresión y se quiso que los periodistas no compartan “roles estelares” en el gran escenario de la noticia. El tiempo dio la razón de esta “equivocación” que se cometió. Se dieron rectificaciones. No hay vulneración de derechos, lo que hay es un trabajo honesto y valiente de los comunicadores ecuatorianos, es por eso que para las producciones audiovisuales se expone los siguientes artículos.

Este artículo solo establece que los medios de comunicación asuman plena conciencia y responsabilidad sobre el contenido de los espacios que difunde de carácter informativo, educativo y cultural para que todos los ciudadanos puedan de esta manera buscar y fomentar valores que aporten a la sociedad y la razón social ante un determinado hecho, mostrando productos de calidad y enfocado en los instrumentos internacionales adoptados por el país.

Art. 8.- Prevalencia en la difusión de contenidos. - Los medios de comunicación, en forma general, difundirán contenidos de carácter informativo, educativo y cultural, en forma prevalente. Estos contenidos deberán propender a la calidad y ser difusores de los valores y los derechos fundamentales consignados en la Constitución y en los instrumentos internacionales de derechos humanos.

La ley decreta la obligatoriedad de los medios de comunicación a asignar espacios de contenido educativo- cultural añadiendo al gran espacio informativo opciones que puedan valer para los ecuatorianos esta ley vigente se extienden puntos significativos relacionados al tipo de programación y la responsabilidad de los medios en destinar a diario programas que generen conciencia social, formación y educación para crear culturas sobre leyes, sobre moral, la ideología y la importancia de socializar contenidos que afiance el enriquecimiento académico.

Art. 74.- Obligaciones de los medios audiovisuales. - Los medios de comunicación audiovisuales de señal abierta tendrán la obligación de prestar gratuitamente los siguientes servicios sociales de información de interés general:

3. Destinar una hora diaria, no acumulable para programas oficiales de tele-educación, cultura, salubridad y derechos elaborados por los Ministerios o Secretarías con competencia en estas materias.

## **CAPÍTULO III**

### **3. MARCO METODOLÓGICO**

En el presente capítulo se enfatiza en el diseño metodológico que se van a utilizar diferentes métodos, mecanismos e instrumentos que servirán para poder analizar y desarrollar los propósitos de esta investigación, los mismo que valdrán como soporte para cumplir con los objetivos antes expuestos.

El objetivo principal de la entrevista es obtener información, mediante este método se busca aprovechar la recolección de datos que funcionará para constatar el tema de investigación, preguntas donde el profesional expresa su punto de vista.

Se entrevistó con el Ing. Eduardo Coello y el Msc. Matthew Wijatyk, expertos productores audiovisuales con una larga trayectoria en la realización de contenidos dentro y fuera del país en diferentes medios de comunicación.

La encuesta corresponde a un cuestionario de 14 preguntas, que se divide en dos partes una pertenece a reglas y conocimientos de seguridad vial, mientras que el resto se refiere a producciones audiovisuales.

Con las preguntas enfocadas en temas de educación y seguridad vial, se busca medir el conocimiento que poseen los estudiantes de 15 a 18 años de edad, de la Unidad Educativa Atenas Internacional School, sobre las normas, leyes y reglamentos de tránsito.

Mientras que el resto de interrogantes aportarán con información valiosa, además de que determinarán el nivel de aceptación que obtendría el utilizar las producciones audiovisuales como herramienta formativa en beneficio de la sociedad, lo que podría cambiar la actitud y el comportamiento de los usuarios viales, así mismo ayudaría a que adquieran más conocimiento sobre estos temas.

#### **3.1 TIPOS DE INVESTIGACIÓN**

Los tipos de investigación que se emplearán para realizar la presente investigación serán:

**Descriptiva**, mediante este método de investigación se podrá buscar y conocer las situaciones y actitudes predominantes, saber con exactitud las actividades que realizan los usuarios viales cuando se trasladan de un lugar a otro por la vía pública o la calle, además de comprobar si están obedeciendo la normativa de tránsito que comprueba su seguridad vial.

**Explicativa**, a través de esta técnica se pretende establecer las causas y efectos que originan este fenómeno de estudio, en este caso es el comportamiento de los usuarios viales, es decir, analizar y comprender de mejor manera los resultados obtenidos para elaborar un diagnóstico y evaluación del problema.

### **3.2 ENFOQUE DE LA INVESTIGACIÓN**

El presente proyecto tiene un enfoque cualicuantitativo o llamado también mixto, ya que en este se utilizaron los enfoques cualitativo y cuantitativo, los cuales permitieron desarrollar un resumen a través de la recolección de datos por varias vías como fuentes de información.

A través del enfoque cualitativo se definieron las cualidades de la presente investigación, es decir, la información recogida mediante la entrevista y la ficha de observación sirvió como sustento para analizar el comportamiento de las personas y de esta manera tener un mayor entendimiento sobre las causas del problema.

Mientras que, la cuantitativa permitió recoger datos numéricos mediante la encuesta, la cual midió el conocimiento de la población establecida con la finalidad de realizar un correcto análisis estadístico.

### **3.3 TÉCNICAS DE LA INVESTIGACIÓN**

Las técnicas utilizadas en el proyecto investigativo fueron:

#### **3.3.1 Encuestas**

La encuesta fue aplicada a los estudiantes de una institución educativa, de la cual se obtendrá los datos recopilados y el conocimiento que poseen los jóvenes en contenidos de

educación y seguridad vial, con esto se sustentará una información eficaz y veraz para el presente proyecto.

### 3.3.2 Entrevistas

Las entrevistas se efectuaron a dos especialistas en dirección, elaboración y realización de producciones audiovisuales, las cuales aportaron de forma positiva a la investigación con la información y sus puntos de vista sobre el tema.

### 3.3.3 Ficha de Observación

La observación se realizó en dos zonas distintas de la ciudad (norte y sur) con la finalidad de captar, registrar y poseer un mayor alcance de información del objeto de estudio, es decir, el comportamiento que tienen los actores de la vía durante su movilización.

**Tabla 5** Resultado de la ficha de observación sector Norte

N°	ESTUDIO DE CASO –FICHA DE OBSERVACIÓN	RESPUESTA	
		SI	NO
1	Los peatones respetan el espacio destinado para su debido cruce como la zona de seguridad peatonal, paso elevado peatonal y la acera.	<b>X</b>	
2	Los peatones obedecen el color rojo del semáforo vehicular y respetan el color verde del semáforo peatonal que les permite el cruzar.		<b>X</b>
3	Los peatones esperan el cambio del semáforo sobre la vereda y no sobre la calle.		<b>X</b>
4	Los conductores respetan y cumplen la norma de tránsito sobre el uso del cinturón de seguridad.	<b>X</b>	
5	Los conductores respetan el límite entre la línea de contención y la zona de seguridad peatonal, y no invaden parcialmente el respectivo espacio.		<b>X</b>

**Elaborado por:** Flores, J & López, D (2019)

Durante el tiempo que los autores de esta investigación realizaron la observación, se logró evidenciar la escasa cultura vial por parte de los peatones. Esta técnica de visualización

se empleó en la Av. Víctor Emilio Estrada y las Monjas, zona norte de la ciudad, del análisis de la ficha se resume lo siguiente:

1. De los 10 peatones observados, se notó que todos respetaron las distintas zonas de seguridad.
2. De las 10 personas observadas, solo 2 peatones obedecieron el respectivo semáforo, mientras que en los 8 restantes se observó la desesperación para cruzar.
3. De las 10 personas observadas, solo 1 peatón esperó sobre la acera, mientras que la diferencia (9) lo hizo en la calle.
4. De los 10 conductores observados, se notó que todos utilizaban el cinturón de seguridad.
5. De los 10 conductores observados, se notó que no todos respetaron (5) el límite entre la línea divisoria y la zona peatonal.



**Figura 7** La observación se realizó en la Av. Víctor Emilio Estrada (Urdesa) a la altura de Telepizza.

**Tomado por:** Flores, J (2019).

**Tabla 6** Resultado de la ficha de observación sector Sur

N°	ESTUDIO DE CASO – FICHA DE OBSERVACIÓN	RESPUESTA	
		SI	NO
1	Los peatones respetan el espacio destinado para su debido cruce como la zona de seguridad peatonal, paso elevado peatonal y la acera.	<b>X</b>	
2	Los peatones obedecen el color rojo del semáforo vehicular y respetan el color verde del semáforo peatonal que les permite el cruzar.		<b>X</b>
3	Los peatones esperan el cambio del semáforo sobre la vereda y no sobre la calle.		<b>X</b>
4	Los conductores respetan y cumplen la norma de tránsito sobre el uso del cinturón de seguridad.	<b>X</b>	
5	Los conductores respetan el límite entre la línea de contención y la zona de seguridad peatonal, y no invaden parcialmente el respectivo espacio.		<b>X</b>

**Elaborado por:** Flores, J & López, D (2019)

Durante el tiempo de observación de los autores de esta investigación en este sector, se notó la pésima cultura vial por parte de los peatones. Esta técnica de visualización se empleó en la Av. 25 de Julio a la altura del C.C Riocentro Sur y su análisis dejó como resultado lo siguiente:

1. De los 10 peatones observados, se notó que todos respetaron las distintas zonas de seguridad.
2. De las 10 personas observadas, solo 2 peatones respetaron el semáforo, mientras que el restante (8) cruzó sin mirar la respectiva señal de tránsito.
3. De las 10 personas observadas, solo 4 peatones se mantuvieron sobre la vereda hasta que el semáforo cambie, mientras que la diferencia (6) lo hizo en la borde de la calle.
4. De los 10 conductores observados, se notó que todos utilizaban el cinturón de seguridad.

- De los 10 conductores observados, se notó que 3 vehículos invadieron la zona peatonal, mientras que la diferencia (7) mantuvo la distancia.



**Figura 8** La observación se realizó en la Av. 25 de Julio C.C Riocentro Sur.

**Fuente:** López, D (2019)

**Análisis:** En las diferentes zonas que se aplicó la ficha de observación, los resultados obtenidos son similares lo que denota que no importa el NSE (Nivel Socio Económico) ni estatus social, ya que en ninguno de los 2 casos respetaron las reglas viales. Esto demuestra la necesidad que existe de mejorar la cultura vial, es decir, asumir un comportamiento correcto durante el respectivo desplazamiento por las distintas vías terrestres y más que todo acatar la normativa de tránsito.

### 3.4 POBLACIÓN Y MUESTRA

En la actual investigación se consideró como población a los estudiantes de la Unidad Educativa Atenas International School, porque se vio la necesidad de socializar, sensibilizar y medir el conocimiento de los jóvenes en temas de educación y seguridad vial, ya que son ellos los que transitan diariamente y hacen uso de este espacio de movilidad como es la acera o la vereda.

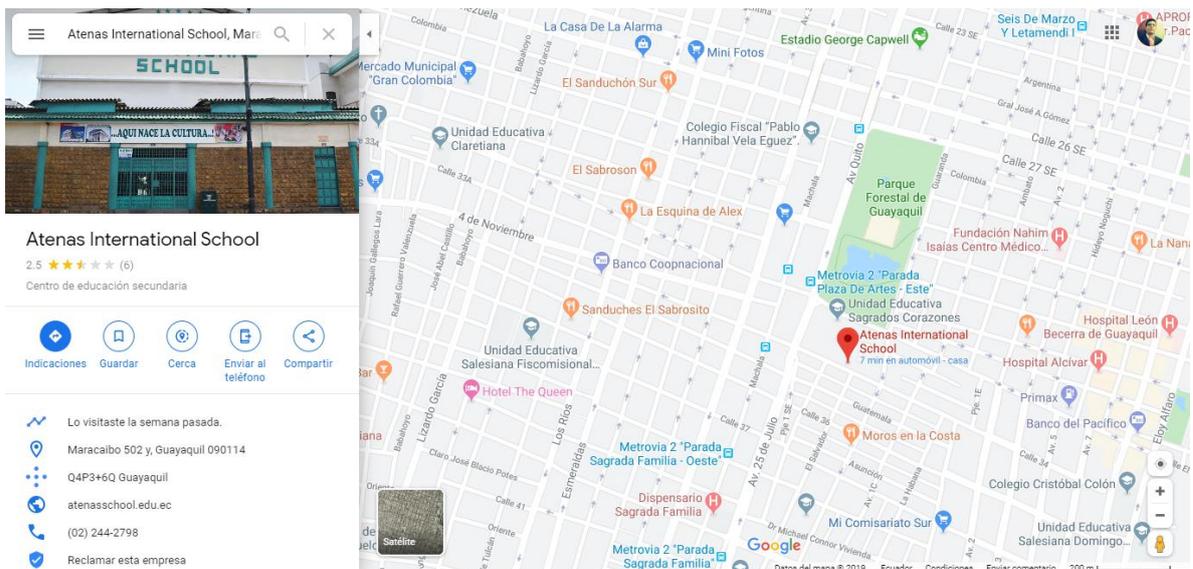
La Unidad Educativa Atenas International School está localizada en la provincia del Guayas, cantón Guayaquil, parroquia Ximena, en la Av. Maracaibo 502 y San Salvador (sur

de la ciudad). La encuesta fue realizada a los estudiantes de primero, segundo y tercero de bachillerato; además de a los alumnos del décimo año de educación básica con edades comprendidas entre 15 y 18 años. No se aplicó la fórmula del muestreo probabilístico por ser una muestra finita. A continuación se detalla la cantidad de estudiantes por cursos:

**Tabla 7** Cantidad de Estudiantes por aulas

CURSOS	CANTIDAD
10mo de Educación Básica	21
1ero de bachillerato	25
2do de bachillerato	10
3ero de bachillerato	44
Total	100

**Elaborado por:** Flores, J & López, D (2019)



**Figura 9** Ubicación y referencia.

**Fuente:** <https://www.google.com/> (2019)



**Figura 10** Exteriores del Colegio Atenas International School,  
**Tomado por:** López, D (2019).

### 3.5 ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS

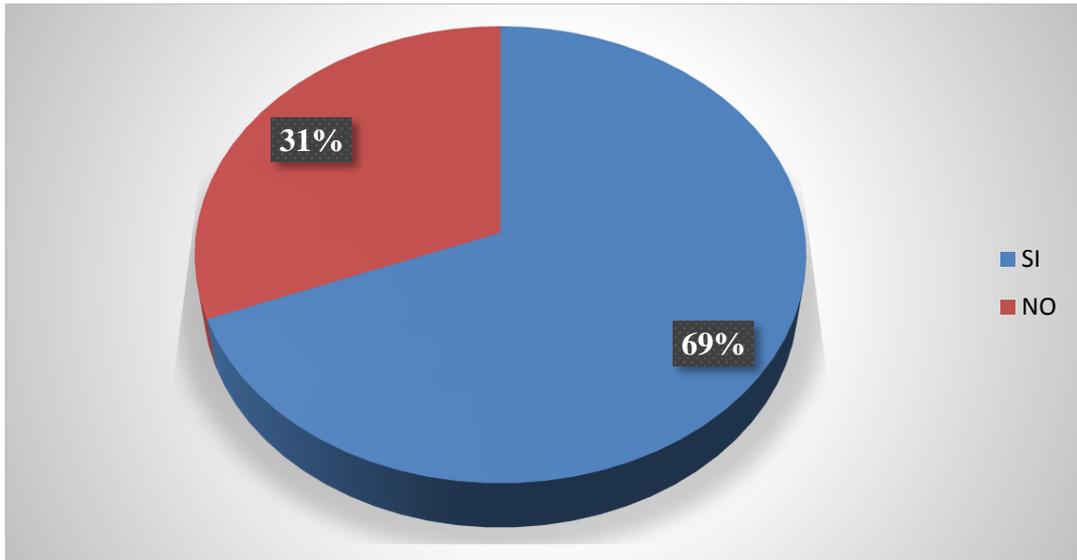
**3.5.1** A continuación se realizará el análisis de las encuestas aplicadas a los estudiantes de la Unidad Educativa Atenas International School.

**1. ¿Conoce usted sobre temas de tránsito y seguridad vial?**

**Tabla 8** Conocimiento en tránsito

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	69	69%
NO	31	31%
TOTAL	100	100%

Elaborado por: López, D & Flores, J (2019)



**Figura 11** Conocimiento en tránsito

**Elaborado por:** Flores, J & López, D (2019)

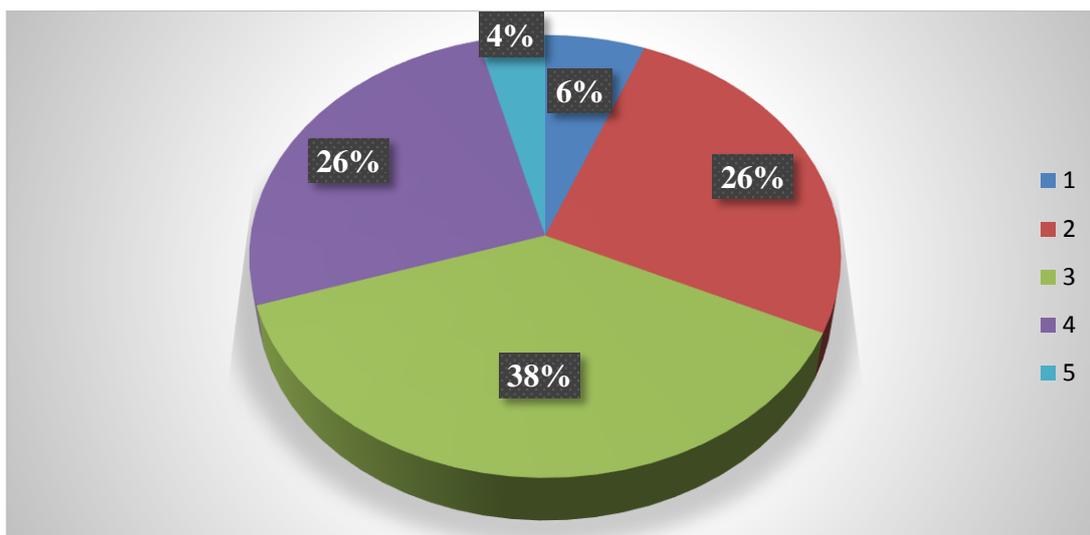
**Análisis:** De los 100 jóvenes encuestados, el 69% de los estudiantes contestó que conoce sobre temas de seguridad vial, mientras que, el 31% desconoce totalmente sobre las leyes, normas y reglamentos de tránsito, lo que denota que hace falta difundir y socializar este tipo de información.

**2. En escala del 1 al 5, siendo 1 el nivel más bajo y 5 el más alto, ¿Indique usted su grado de conocimiento sobre educación vial?**

**Tabla 9** Nivel de conocimiento en educación vial

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
1 PÉSIMO	6	6%
2 REGULAR	26	26%
3 BUENO	38	38%
4 MUY BUENO	26	26%
5 EXCELENTE	4	4%
TOTAL	100	100%

**Elaborado por:** Flores, J & López, D (2019)



**Figura 12** Nivel de conocimiento en educación vial

**Elaborado por:** Flores, J & López, D (2019)

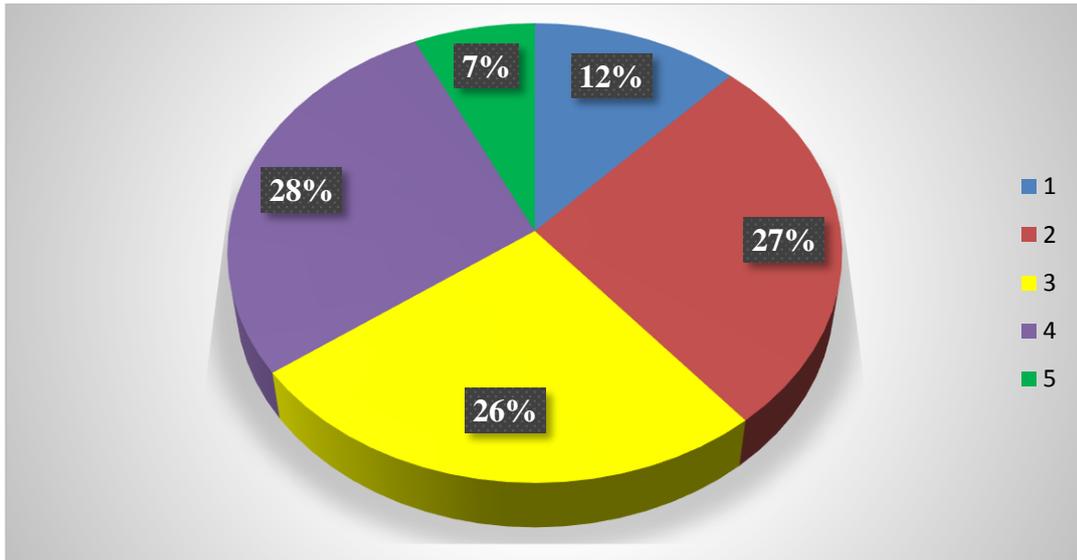
**Análisis:** Según el resultado de la encuesta realizada a los estudiantes y de acuerdo a la escala de likert del 1 al 5 sobre el grado de conocimiento en educación vial se determinó que el 6% tiene un pésimo nivel, un 26% regular, el 38% bueno, un 26% muy bueno, pero solo un 4% del total de encuestados comprende y entiende sobre temas de educación vial, lo que reafirma la escasa noción de las personas sobre este tipo de temas y corrobora la urgente necesidad de que se tomen correctivos de parte de las entidades pertinentes.

**3. En escala del 1 al 5, siendo 1 el nivel más bajo y 5 el más alto, ¿Indique usted qué tanto conoce el significado de seguridad vial?**

**Tabla 10** Nivel de conocimiento de seguridad vial

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
<b>1 PÉSIMO</b>	12	12%
<b>2 REGULAR</b>	27	27%
<b>3 BUENO</b>	26	26%
<b>4 MUY BUENO</b>	28	28%
<b>5 EXCELENTE</b>	7	7%
<b>TOTAL</b>	100	100%

**Elaborado por:** Flores, J & López, D (2019)



**Figura 13** Nivel de conocimiento en seguridad vial

**Elaborado por:** Flores, J & López, D (2019)

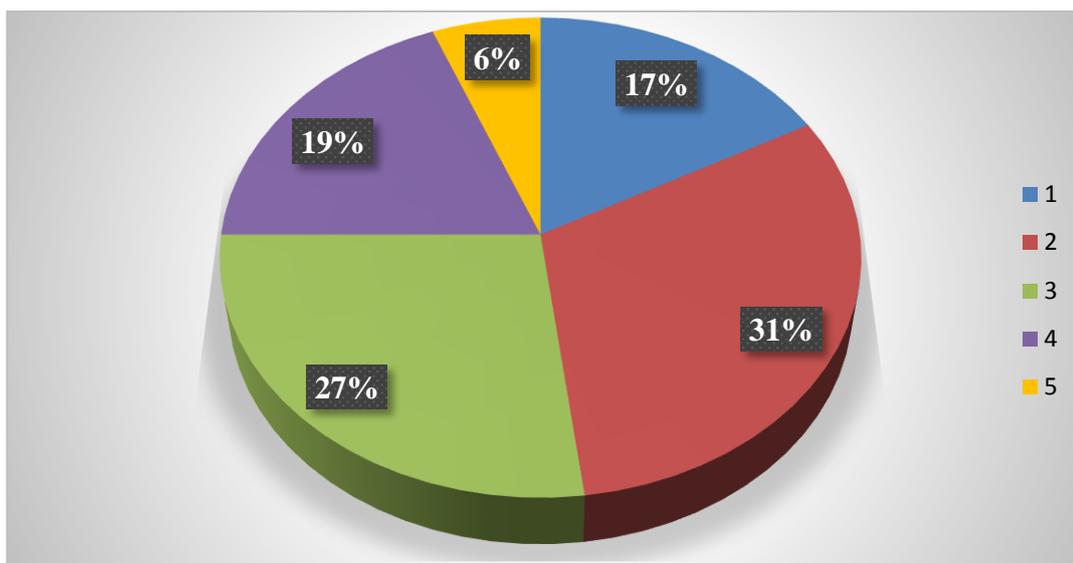
**Análisis:** Según el resultado de la encuesta realizada a los estudiantes y de acuerdo a la escala de likert del 1 al 5 sobre el grado de conocimiento en seguridad vial se estableció que: Un 12% posee un pésimo nivel de conocimiento, es decir que desconoce totalmente las medidas para evitar accidentes de tránsito, el 27% regular, un 26% tiene un nivel bueno o aceptable, el 28% muy bueno, sin embargo ignoran ciertos conceptos; mientras que, solo el 7% del total de encuestados lo comprende. Aprender, conocer y divulgar los diferentes métodos preventivos de seguridad vial se lo considera importante porque a través de este mecanismo se ayuda al usuario vial a garantizar el respeto a las distintas señales viales, lo que servirá para salvaguardar la vida, pero se debe de tomar en cuenta que se necesita de urgencia que estas medidas se las impartan con ayuda de expertos que puntualicen estos temas con el fin de generar conciencia vial.

4. En escala del 1 al 5, siendo 1 el nivel más bajo y 5 el más alto, ¿Indique usted qué tanto conoce acerca de la Ley Orgánica de Transporte, Tránsito y Seguridad?

**Tabla 11** Nivel de conocimiento en ley de tránsito

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
1 PESIMO	17	17%
2 REGULAR	31	31%
3 BUENO	27	27%
4 MUY BUENO	19	19%
5 EXCELENTE	6	6%
TOTAL	100	100%

**Elaborado por:** Flores, J & López, D (2019)



**Figura 14** Nivel de conocimiento acerca de la Ley Orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

**Elaborado por:** Flores, J & López, D (2019)

**Análisis:** Según el resultado de la encuesta realizada a los estudiantes y de acuerdo a la escala de likert del 1 al 5 sobre el grado de conocimiento acerca de la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial se determinó que el 17% no la conoce, es decir tiene un pésimo nivel y por ende no sabe sobre la existencia de la misma; un 31% muestra un conocimiento regular, el 27% un nivel bueno, un 19% conoce sobre esta ley pero no a

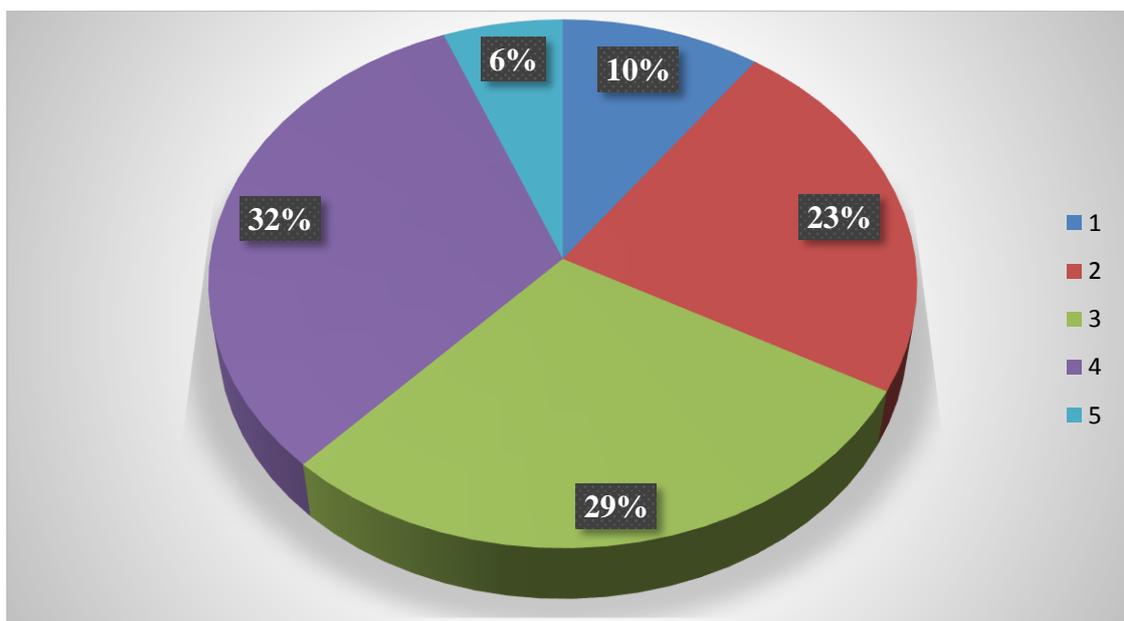
profundidad; mientras que solo un 6% afirma que la conoce. De esta manera queda en evidencia la falta de socialización de esta información entre los jóvenes. Las falencias existentes se deben a este problema social ocasionado por el no conocimiento de los deberes y derechos, por ende se hace necesario fortalecer la educación para revertir y crear conductores y peatones responsables.

**5. En escala del 1 al 5, siendo 1 el nivel más bajo y 5 el más alto, ¿Indique usted que tanto conoce de las leyes de tránsito?**

**Tabla 12** Nivel de conocimiento sobre la ley de tránsito

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
1 PÉSIMO	10	10%
2 REGULAR	23	23%
3 BUENO	29	29%
4 MUY BUENO	32	32%
5 EXCELENTE	6	6%
TOTAL	100	100%

**Elaborado por:** Flores, J & López, D (2019)



**Figura 15** Nivel de conocimiento sobre la ley de tránsito

**Elaborado por:** Flores, J & López, D (2019)

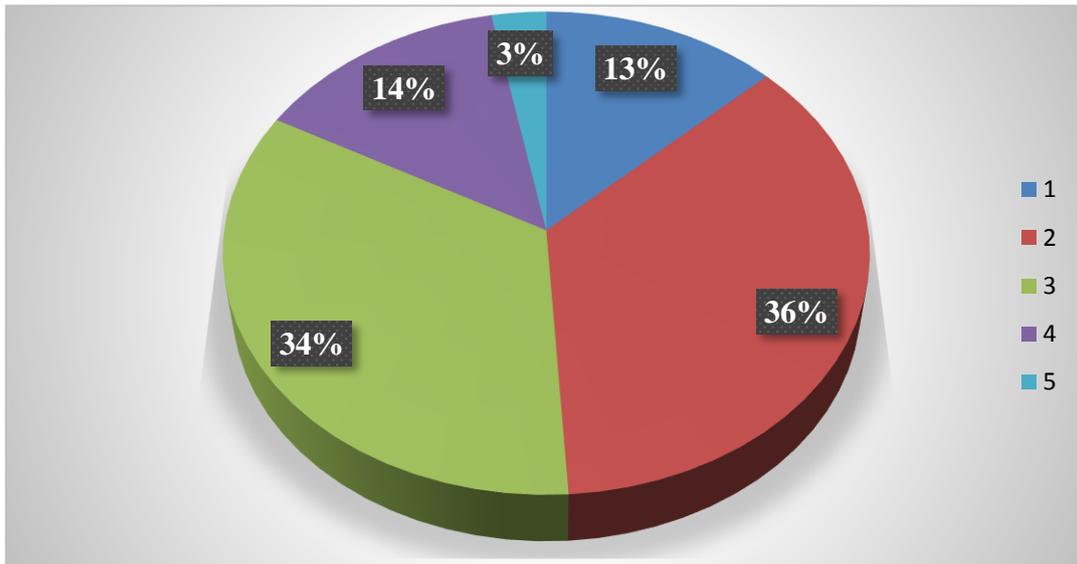
**Análisis:** Según los resultados de la encuesta realizada a los estudiantes y de acuerdo a la escala de likert del 1 al 5 sobre el grado de conocimiento acerca de las leyes de tránsito un 10% tiene un pésimo conocimiento, es decir, no conoce; un 23% tiene un nivel regular; un 29% tiene un buen conocimiento, un 32% muy bueno; mientras que solo un 6% indica que sí las conoce. Cada uno de los ciudadanos debe desempeñar un rol importante para que una sociedad funcione correctamente. En relación a lo antes expuesto no conocer una ley trae consecuencias consigo, en este caso, la poca difusión y enseñanza acerca de las leyes de tránsito ha generado un impacto negativo en la sociedad y esto provoca que se cometan errores que dejan marcas de por vida (siniestros o accidentes). Es por esto que necesario saber este tipo de información para crear una mejor cultura en la que se concientice y se conozca sobre las disposiciones actuales de un país o estado.

6. En escala del 1 al 5, siendo 1 el nivel más bajo y 5 el más alto, ¿Indique usted que tanto conoce sobre las contravenciones de tránsito que rigen en el Ecuador?

**Tabla 13** Nivel de conocimiento sobre contravenciones

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
1 PÉSIMO	13	13%
2 REGULAR	36	36%
3 BUENO	34	34%
4 MUY BUENO	14	14%
5 EXCELENTE	3	3%
TOTAL	100	100%

**Elaborado por:** Flores, J & López, D (2019)



**Figura 16** Nivel de conocimiento sobre contravenciones

**Elaborado por:** Flores, J & López, D (2019)

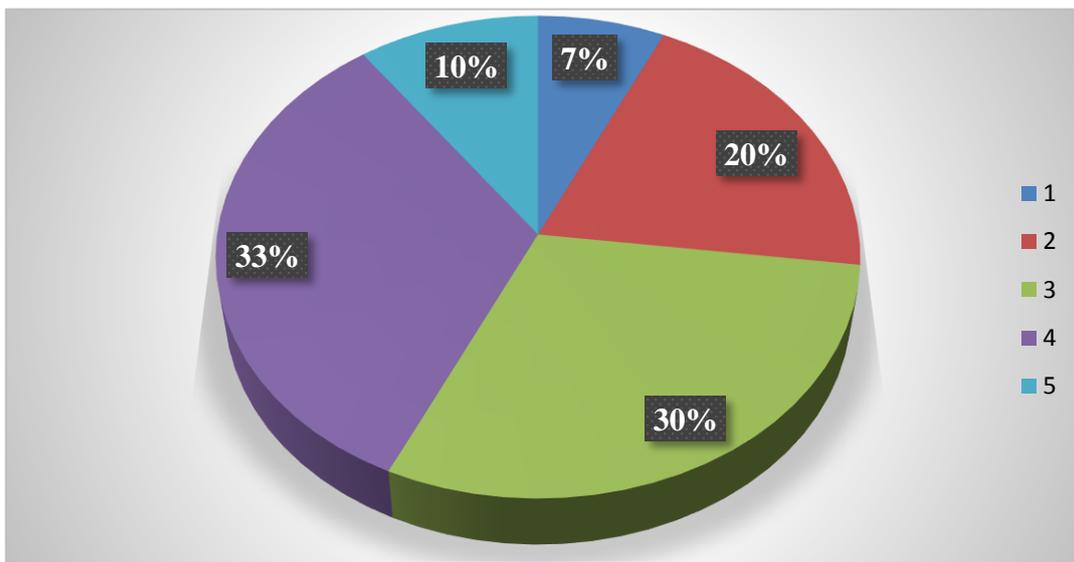
**Análisis:** Según los resultados de la encuesta realizada a los estudiantes y de acuerdo a la escala de likert del 1 al 5 sobre el grado de conocimiento acerca de las contravenciones de tránsito se obtuvo que: el 13% tiene un pésimo conocimiento, es decir, desconoce sobre el tema; el 36% regular, el 34% un nivel bueno, un 14% de los encuestados muy bueno, mientras que solo un 3% indica que conoce sobre las contravenciones de tránsito que rigen en el Ecuador. Cada ciudadano debe de asumir su compromiso de auto-educarse para evitar ser sancionado; en el caso de las contravenciones de tránsito debe ser la institución reguladora la encargada de brindar un método educativo que incentive y aclare las interrogantes que los usuarios viales tengan. Es decir, debe ser un trabajo en conjunto para que de esta manera se logre mejorar la conducta de un individuo en las vías.

7. En escala del 1 al 5, siendo 1 el nivel más bajo y 5 el más alto, ¿Indique usted que tanto conoce acerca de los derechos y deberes del peatón?

**Tabla 14** Derechos y deberes de los peatones

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
1 PÉSIMO	7	7%
2 REGULAR	20	20%
3 BUENO	30	30%
4 MUY BUENO	33	33%
5 EXCELENTE	10	10%
TOTAL	100	100%

**Elaborado por:** Flores, J & López, D (2019)



**Figura 17** Derechos y deberes de los peatones

**Elaborado por:** Flores, J & López, D (2019)

**Análisis:** Según los resultados de la encuesta realizada, en esta pregunta se determinó que: existe un pésimo conocimiento por parte del 7% de los encuestados, es decir, no tiene ninguna noción sobre sus obligaciones; el 20% regular, un 30% nivel bueno, el 33% muy bueno, lo que quiere decir que este porcentaje conoce algunos de sus derechos pero no con mayor detalle, mientras que, solo el 10% indica que conoce sus responsabilidades.

Todo usuario vial tiene derechos que debe respetar, pero también tiene obligaciones que debe cumplir; estos dos términos van de la mano para que una sociedad pueda avanzar. Cada

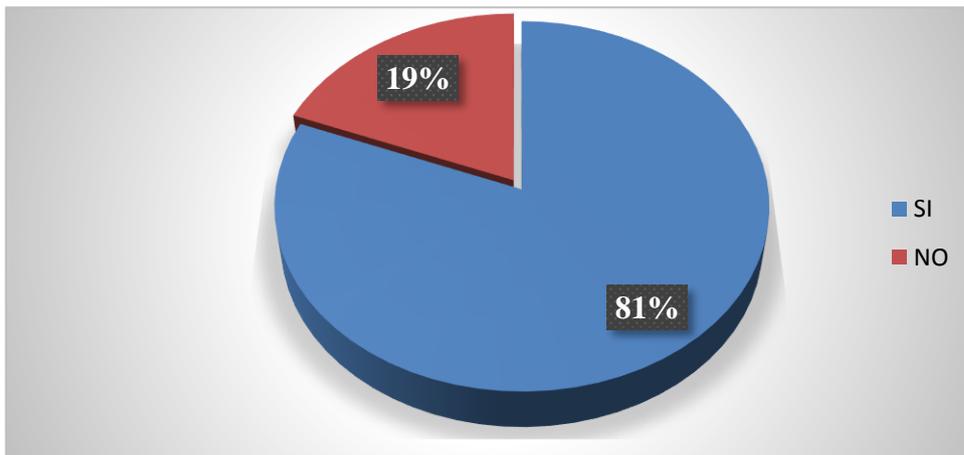
derecho tiene como finalidad un deber y una responsabilidad que debe obedecer. En otras palabras y según el porcentaje que señala la presente encuesta, es notable la falta de compromiso que tiene la ciudadanía de conocer cada una de estas normas, dando a entender que en Guayaquil existe un escaso nivel de entendimiento en este tema, por eso es necesario educar al peatón para que puedan mejorar su comportamiento en las vías.

**8. ¿Considera usted que la falta de conocimiento acerca de las normas de tránsito es la principal causa de accidentes en la ciudad de Guayaquil?**

**Tabla 15** Accidentes de tránsito en Guayaquil

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	81	81%
NO	19	19%
TOTAL	100	100%

**Elaborado por:** Flores, J & López, D (2019)



**Figura 18** Accidentes de tránsito en Guayaquil

**Elaborado por:** Flores, J & López, D (2019)

**Análisis:** Según el resultado de la encuesta realizada a los estudiantes se determinó que el 81% considera que los siniestros viales se deben a la falta de conocimiento sobre las leyes de tránsito, es decir, que los conductores y peatones infringen el deber objetivo de cuidado, mientras que el 19% no lo establece como un motivo, esto indica que la mayoría de los jóvenes encuestados comprende lo importante que es obedecer las señales de tránsito para

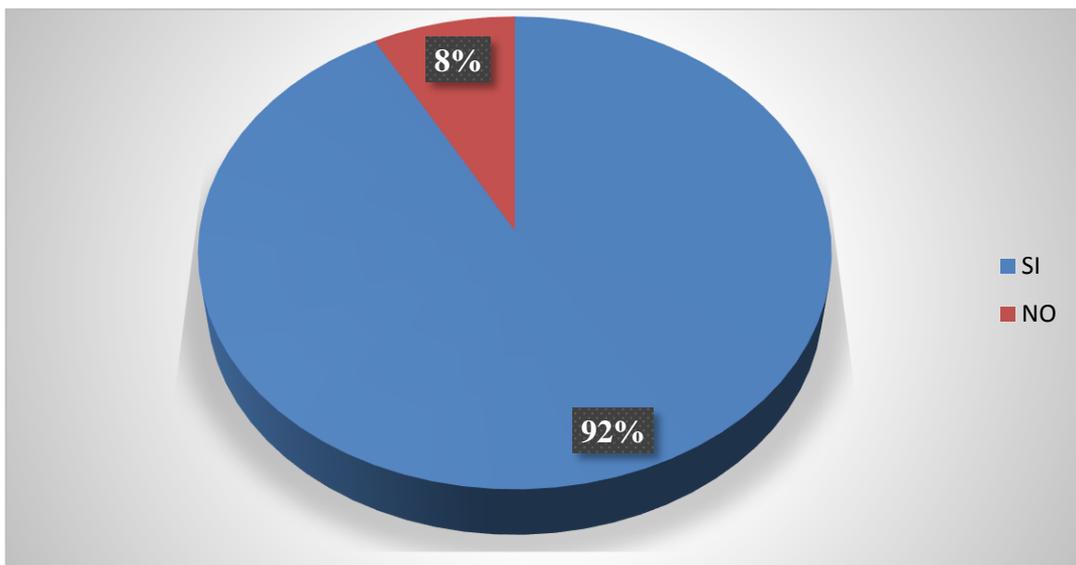
reducir accidentes, pero aún se ve la necesidad de socializar e interpretar este tipo de información.

**9. ¿Le interesaría a usted conocer sobre conceptos y medidas de educación y seguridad vial?**

**Tabla 16** Conceptos y medidas de educación y seguridad vial

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	92	92%
NO	8	8%
TOTAL	100	100%

**Elaborado por:** Flores, J & López, D (2019)



**Figura 19** Conceptos y medidas de educación y seguridad vial

**Elaborado por:** Flores, J & López, D (2019)

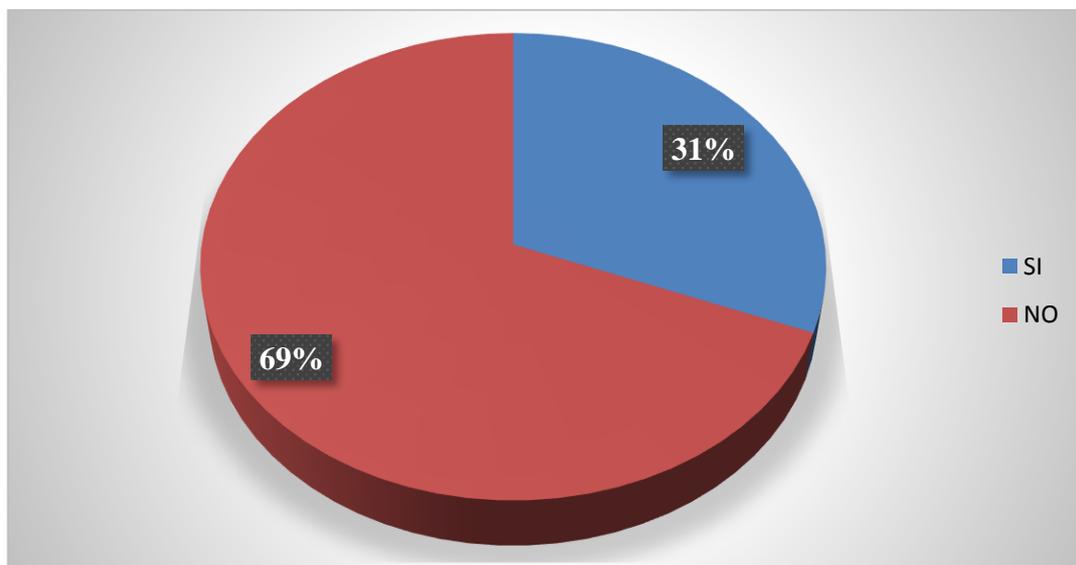
**Análisis:** Según el resultado de la encuesta realizada a los estudiantes de entre 15 y 18 años de esta institución educativa, el 92% de los jóvenes está dispuesto a conocer más sobre conceptos de educación y medidas de seguridad vial, mientras que el 8% no tiene interés, por ende, se debe de planificar una estrategia que incentive a los adolescentes a conocer este tipo de información comprensible y con ello salvaguarden sus vidas.

**10. ¿Conoce usted cuántos accidentes de tránsito ocurren cada año en Guayaquil?**

**Tabla 17** Accidentes anuales en Guayaquil

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	31	31%
NO	69	69%
TOTAL	100	100%

**Elaborado por:** Flores, J & López, D (2019)



**Figura 20** Accidentes anuales en Guayaquil

**Elaborado por:** Flores, J & López, D (2019)

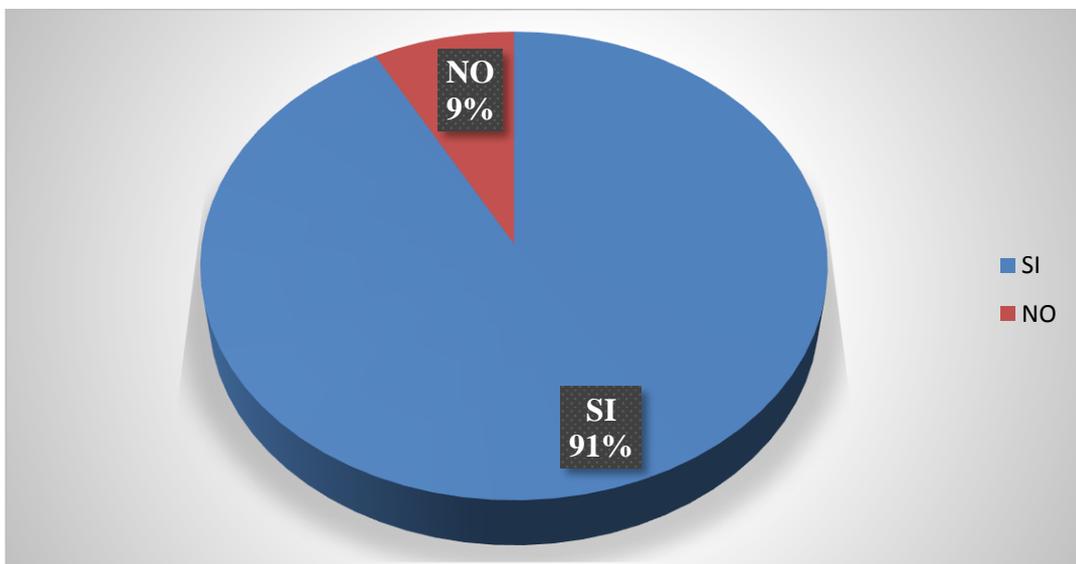
**Análisis:** El resultado de la encuesta realizada en esta institución educativa determina que el 69% de los estudiantes de 15 a 18 años no tiene conocimiento sobre cuántos accidentes de tránsito ocurren en Guayaquil, mientras que el 31% afirma que sí conoce el porcentaje anual de siniestros viales; a pesar de que vivimos en una sociedad con una tecnología que avanza constantemente, en la era actual y según lo que reflejan los valores de la presente encuesta, no existe una correcta difusión en los medios de comunicación sobre temas de tránsito y esto ha generado como resultado que los adolescentes ignoren o le resten importancia a los sucesos de su entorno.

11. **¿Considera necesario que se realicen producciones audiovisuales con contenido enfocado en la concientización para prevenir accidentes en las calles?**

**Tabla 18** Contenido de la producciones audiovisuales

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	91	91%
NO	9	9%
TOTAL	100	100%

**Elaborado por:** Flores, J & López, D (2019)



**Figura 21** Contenido de las producciones audiovisuales

**Elaborado por:** Flores, J & López, D (2019)

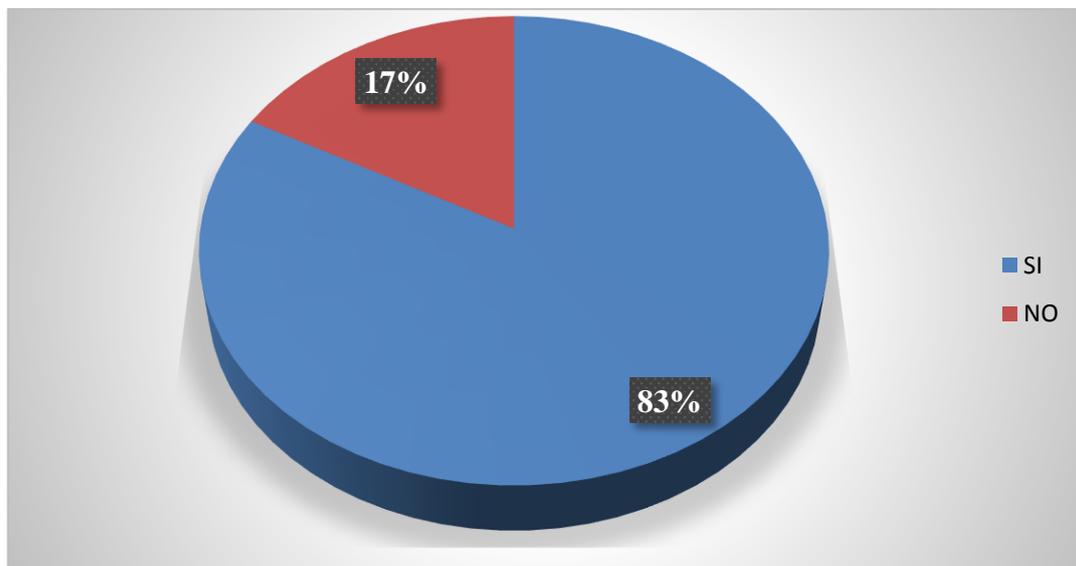
**Análisis:** El 91% de los estudiantes afirma que es necesario que se realicen producciones audiovisuales con contenidos enfocados en la concientización para prevenir accidentes en las calles, mientras que el 9% no lo aprueba.

**12. ¿Usaría sus redes sociales para compartir videos que contribuyan a tener una mejor cultura vial?**

**Tabla 19** Viralización de videos a través de las redes sociales

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	83	83%
NO	17	17%
TOTAL	100	100%

**Elaborado por:** Flores, J & López, D (2019)



**Figura 22** Viralización de videos a través de las redes sociales

**Elaborado por:** Flores, J & López, D (2019)

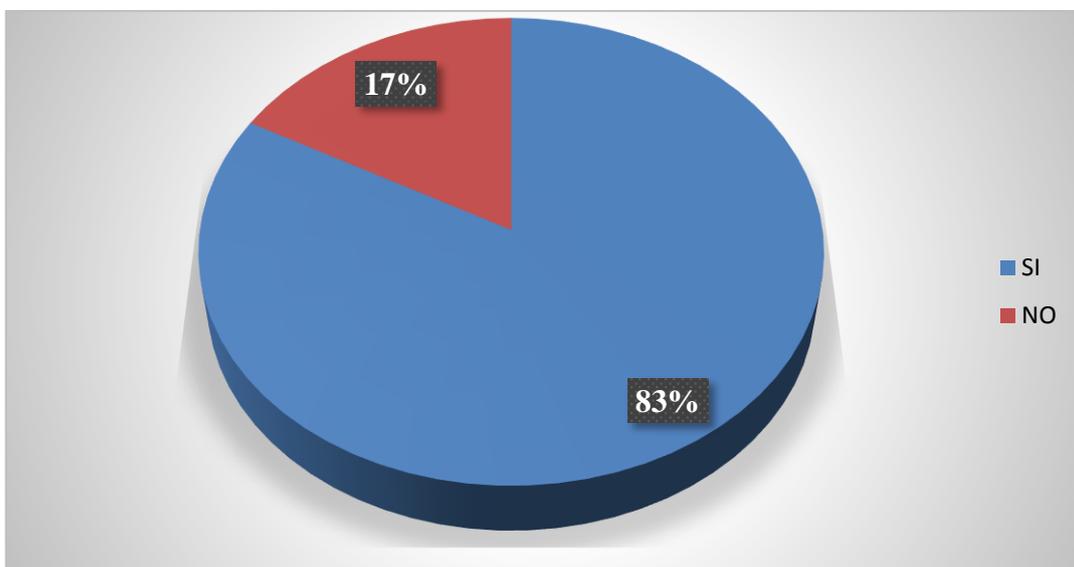
**Análisis:** Viralizar videos a través de las diferentes plataformas como YouTube y Facebook se ha vuelto cotidiano en nuestra sociedad, a diario se observa que a través de estos “nuevos medios de difusión” se puede tener un gran alcance, en pocas palabras viralizar es compartir una secuencia de imágenes o videos de forma inmediata que llega a millones de usuarios dependiendo del contenido que se vaya a comunicar. En esta pregunta se determinó que el 83% de los estudiantes que sí estaría de acuerdo en usar sus redes sociales para compartir videos que contribuyan a tener una mejor cultura vial; mientras que el 17% no lo aprueba porque considera que es mejor educarse en las aulas con un experto en estos temas.

**13. ¿Considera necesario que en las instituciones educativas se implemente una materia que enseñe conceptos sobre educación vial?**

**Tabla 20** Implementación sobre temas de educación vial

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	83	83%
NO	17	17%
TOTAL	100	100%

**Elaborado por:** Flores, J & López, D (2019)



**Figura 23** Implementación sobre temas de educación vial en instituciones

**Elaborado por:** Flores, J & López, D (2019)

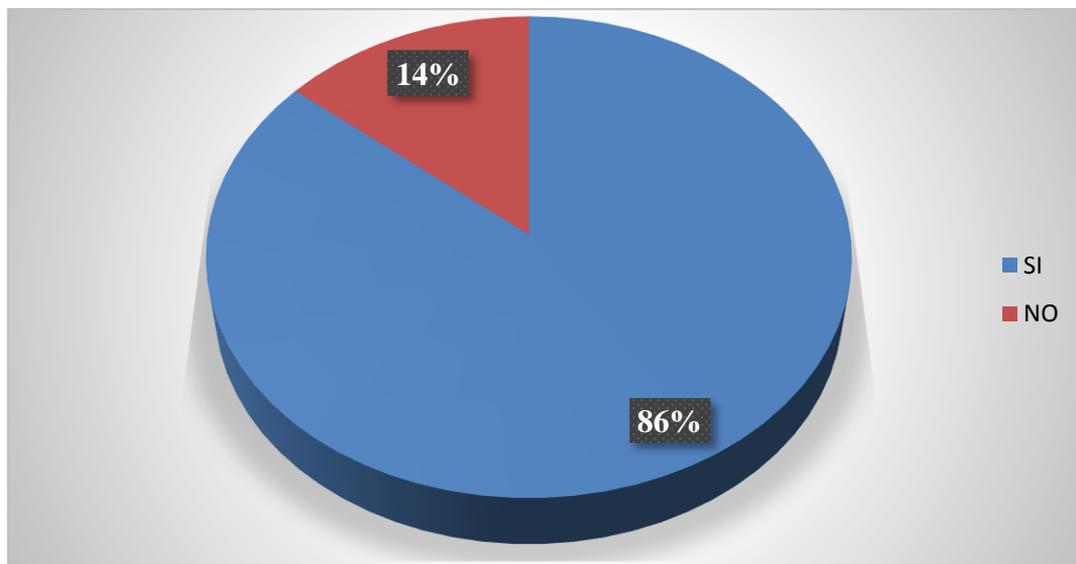
**Análisis:** El 83% de los estudiantes considera que sí es necesario que en las instituciones educativas se implemente una materia que enseñe conceptos sobre educación vial, mientras que el 17% cree que no, por ende, hace falta que en la malla curricular de los establecimientos educativos se incorpore de forma paulatina una materia que ayude a los jóvenes a entender y comprender sobre temas de educación y seguridad vial, con la finalidad de que se logre concienciar este tipo de información sobre todo a quienes aspiran en el futuro conducir un vehículo.

**14. ¿Cree usted que si existieran producciones audiovisuales sobre temas de seguridad vial se lograría disminuir el porcentaje de accidentes de tránsito?**

**Tabla 21** Producciones audiovisuales temas de seguridad vial

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	86	86%
NO	14	14%
TOTAL	100	100%

**Elaborado por:** Flores, J & López, D (2019)



**Figura 24** Implementación sobre temas de educación vial

**Elaborado por:** Flores, J & López, D (2019)

**Análisis:** Una producción audiovisual es un conjunto de imágenes y sonidos que se deben de aprovechar. Se conoce que en esta era digital viralizar un producto audiovisual es solo cuestión de segundos, pero hay que tomar en consideración el contenido que se desea compartir, en este caso el 86% de los estudiantes encuestados concuerda que si existieran producciones audiovisuales sobre temas de seguridad vial ayudaría a disminuir el porcentaje de accidentes de tránsito como por ejemplo: Uso del Cinturón, Casco de seguridad para los motociclistas, precaución al cruzar la calle, evitar uso del celular, entre otros. Mientras que el 14% no lo considera así ya que para este determinado grupo en algunas ocasiones es casi imposible que de esta forma se logren reducir los accidentes y es necesario que estos temas sean explicados y detallados por expertos que socialicen e impartan recomendaciones preventivas.

### **3.6 ENTREVISTAS A EXPERTOS EN EL ÁREA AUDIOVISUAL**

Como complemento al proyecto de investigación, se dialogó con el Ing. Eduardo Coello y el Msc. Matthew Wijatyk, ambos productores audiovisuales con vasta experiencia en la realización de contenidos para diversos medios de comunicación tanto del Ecuador como a nivel internacional.

A ellos se les consultó sobre temas referentes a la realización de spots publicitarios dirigidos a adolescentes, así como sobre programas cuyos enfoques van relacionados a crear conciencia sobre leyes de tránsito y seguridad vial en el país y principalmente en Guayaquil.

Si bien es cierto en el país existe muy poco contenido sobre temas de tránsito y seguridad vial, ambos concuerdan en que es hora de incluir aspectos como estos, el problema según ellos es la falta de compromiso y apoyo tanto de los entes relacionados, como de los propios medios de comunicación, sumado a esto el financiamiento casi escaso a este tipo de acciones.

El avance tecnológico, la adquisición de nuevas herramientas acorde a las exigencias de los clientes y la preparación constante del equipo convierten a una producción audiovisual no solo en un arte, sino también en una lucha por buscar el mecanismo apropiado para que el producto cale en el subconsciente del espectador, esperando que el mensaje tenga el impacto deseado.

#### **ENTREVISTA AL ING. EDUARDO COELLO FARIÁS, PRODUCTOR DE TELEVISIÓN Y DIRECCIÓN CINEMATOGRAFICA.**

Eduardo Coello Farías, Productor de Televisión y Dirección Cinematográfica, explica que antes de realizar una producción audiovisual enfocada hacia los jóvenes se tiene que realizar un previo estudio de campo, es decir, una evaluación psicológica que servirá como un mecanismo para proponer medidas eficaces para tratar el problema ya definido desde lo observado.

La información prevalece como un factor importante para poder realizar una producción audiovisual ya que es de vital importancia para poder ejecutar un proyecto visual.

Para dichos productos dirigidos hacia los jóvenes se debe de tener un lenguaje simple y directo si se desea obtener el resultado previsto el cual es incentivar al público joven a

compartir spots educativos y que mediante este elemento tomen conciencia sobre su comportamiento en las vías, es decir que mientras haya menos “texto”, es mejor; además se debe tener una combinación idónea entre imágenes, música y un mensaje preciso.

El experto audiovisual detalla que para difundir un spot publicitario dirigido a los adolescentes hay que ser estratégico en el horario. Recomienda que el horario adecuado y con mayor impacto sea el nocturno, la razón es porque en ese tiempo los jóvenes están desocupados y aprovechan ese espacio para ver televisión o informarse.

Coello, enfatiza en que no hay campañas audiovisuales preventivas que permitan disminuir los accidentes, él sugiere, que se busquen los mecanismos pertinentes para aplicar una cultura enfocada en la educación sobre temas de tránsito y seguridad vial, adaptándolos a un grupo determinado.

El especialista indica que para obtener un mejor resultado, el Estado también debería implementar políticas para crear conciencia sobre las leyes de tránsito y seguridad vial.

“El Estado tiene la responsabilidad de llevar información hacia la sociedad, de lo contrario nada va a cambiar, a diario vemos accidentes de tránsito en Guayaquil o Quito, nadie respeta las señales de tránsito, se tiene poca importancia y desinformación”, sostiene Coello.

Es decir, que las claves para tener una producción audiovisual de calidad, son definir al público que se va trabajar mediante una observación de campo, los factores psicológicos e información eficiente y un lenguaje preciso que sirva como base para generar un contenido de lo que plantea proyectar en las diferentes plataformas de transmisión.

El productor destaca que si se educa a la población, se pueden tener resultados favorables, buscando crear una sociedad que conozca los aspectos básicos y los convierta en conductores o peatones responsables, reduciendo significativamente los accidentes de tránsito.

## **ENTREVISTA AL MSC. MATTHEW WIJATYK, PRODUCCIÓN AUDIOVISUAL Y DOCENTE DEL ITSU**

Matthew Wijatyk es Magíster en Producción Audiovisual y docente del Instituto Tecnológico Superior Urdesa (ITSU), el experto fue entrevistado por los autores de la

presente investigación con la finalidad de valorar aspectos fundamentales en el tema en cuestión.

Con Wijatyk se ahondó en interrogantes como: la creación de contenidos audiovisuales, ¿Cuál es el principio básico de la producción audiovisual?, ¿Qué tan importante se ha convertido el estudio en materias de producción en la actualidad? y ¿Cómo fomentaría la cultura en educación sobre el tránsito y seguridad vial mediante producciones audiovisuales? (Las preguntas efectuadas durante la entrevista se detallan en el anexo).

Según Wijatyk el principio básico que se debe considerar para una producción audiovisual es el contenido que se va mostrar al usuario, el cual se desprende de la investigación previa donde también se define el público objetivo, en este caso al target juvenil y se buscan los mecanismos tecnológicos, humanos y ambientación para su elaboración; añade que se debe ser cuidadoso con los movimientos de cámaras, planos, inicio potente, iluminación, el libreto y la corrección de colores.

En todo sistema de aprendizaje y formación académica, el estudio o investigación como parte de la enseñanza es prioritario, se debe de puntualizar no solo los conocimientos básicos o avanzados sino de acuerdo a los temas que se estudie, también depende del gusto o el interés de quién lo asuma.

La pedagogía es importante al momento de transmitir conocimientos y experiencias adquiridas; sin embargo, el docente cree que depende del nivel de entendimiento de cada persona lo que le beneficiará al momento de aplicar lo aprendido.

Según Wijatyk, cambiar el sistema educativo es preponderante para mejorar la conciencia vial, si bien es cierto los jóvenes a corta edad sienten curiosidad por conducir un vehículo, se debe impartir desde los establecimientos educativos la enseñanza adecuada con expertos en el tema y aplicando psicología para saber a profundidad cuál es el pensamiento de cada uno, además de la evaluación constante y los mecanismos utilizados como los spots publicitarios donde interactúen los jóvenes ya que entre ellos se entienden mejor y manejan un mismo lenguaje.

Para el experto en producción audiovisual, en la actualidad ningún medio de comunicación transmite spots publicitarios informativos-educativos que aporten a la sociedad, considera que se debe de desarrollar una cultura de tránsito como principal meta y a su vez asumir la gran responsabilidad de manejar este tema.

No basta con crear y difundir segmentos o espacios relacionados con la educación vial sino se encuentran los canales, formas o mecanismos con los que se pueda fácilmente llegar a los actores de este escenario. La prioridad, dice, es desarrollar una conciencia pública en la que no solo se pueda compartir conocimientos sino también responsabilidades, indicó el productor.

A criterio del docente, puede haber normas que trabajen en la prevención y en la tipificación de conductas punitivas y sancionadoras, pero si el mensaje no es claro, preciso, ni fluido, de nada le servirá al ciudadano.

Ambos expertos coinciden en que el gran desafío es impulsar de manera paralela campañas que difundan derechos y deberes en el tema de tránsito, motivar al principal protagonista en convivir con una cultura que muestre conciencia, convicciones y el respeto al derecho de los demás.

## CONCLUSIONES

Luego de realizar la presente investigación se llegó a las siguientes conclusiones:

1. En el segundo capítulo se analizaron a profundidad los diferentes referentes teóricos y epistemológicos a nivel nacional e internacional sobre la producción audiovisual como una herramienta educomunicacional para socializar y concienciar temas de seguridad vial; indagación que lo largo de su desarrollo, sustenta firmemente el tema en cuestión.
2. La Agencia Nacional de Tránsito (ANT) en su informe anual del año 2018, identificó las principales causas de los accidentes de tránsito, entre las que se detallan: Conducir un vehículo de forma desatenta o haciendo uso de artículos cotidianos o tecnológicos tales como: celular, maquillaje, comida, así también por tener un dialogo con sus acompañantes lo que puede crear distracción. Exceder los límites de velocidad determinado para vías urbanas y carreteras, sumado a esto el no conducir a la defensiva, sin conocer la zona o con la calzada mojada. El irrespeto a las señales reglamentarias de tránsito (Pare, ceda el paso o la luz roja del semáforo). La imprudencia de los conductores al no guardar la distancia lateral mínima entre vehículos. No guardar la distancia prudencial horizontal entre vehículos, principalmente en las avenidas con mayor flujo.
3. Mediante un análisis de los documentos recopilados se ha llegado a determinar la importancia de la educación vial como una herramienta de formación, la cual ayuda a mejorar la cultura de los futuros conductores, reduciendo significativamente los siniestros en las vías, estos datos se sustentan en documentos sobre temas de seguridad vial, mientras que en el Código Orgánico Integral Penal (COIP) como base legal del mismo determina las contravenciones y sanciones a los infractores.
4. Después de aplicar la encuesta a estudiantes de entre 15 y 18 años de edad en un establecimiento educativo de la ciudad de Guayaquil, se determinó que un mínimo porcentaje de jóvenes posee un excelente conocimiento sobre temas de tránsito y seguridad vial; mientras que la mayoría de los participantes encuestados desconoce o sabe poco sobre el tema planteado. En relación a lo antes expuesto, es reprochable que en los planteles educativos no se impartan talleres sobre tránsito y educación vial que permitan conocer los derechos y las obligaciones de los usuarios viales.

5. Los dos expertos en el área audiovisual entrevistados para efectos de la presente investigación coinciden en que los avances tecnológicos, la aparición de nuevas herramientas y la preparación constante convierten a una producción audiovisual no solo en una pieza de entretenimiento, sino en una herramienta educomunicacional que lucha por buscar el mecanismo apropiado para que el producto cale en el subconsciente del espectador, esperando que el mensaje tenga el impacto deseado. Ambos concuerdan en que actualmente existen muchos mecanismos para educar pero no todos son efectivos, se debe apuntar a captar la atención del grupo objetivo de una manera atractiva, de ahí que valoran el uso de la producción audiovisual para educar a la población sobre todo en temas tan sensibles como la seguridad vial lo que permitiría bajar estadísticas sobre siniestralidad, lo que ayudaría a salvar vidas.
6. Por lo antes expuesto los productores audiovisuales recomiendan abiertamente el uso de producción audiovisual en la ejecución de campañas comunicacionales sobre temas de educación y seguridad vial que busquen crear una sociedad consiente, que conozca los aspectos básicos y que convierta a los conductores o peatones en seres responsables. Afirman que con piezas audiovisuales se lograría motivar al principal protagonista, el ser humano, a convivir con una cultura que muestre conciencia, convicciones y el respeto al derecho de los demás.

## **OTRA CONCLUSIÓN**

De acuerdo a la investigación realizada para este proyecto, y según los datos obtenidos por parte de las fuentes oficiales de nuestro país se llegó a la conclusión que; en Ecuador existe una insuficiente cultura vial, esto se debe a la conducta equivocada que tienen los principales actores de la vía (peatones y conductores), es evidente que en múltiples ocasiones la irresponsabilidad y la inobservancia del factor humano son los que provocan los accidentes de tránsito.

En el caso de los peatones se debe a su erróneo desplazamiento por las distintas vías terrestres, como ejemplo, se puede mencionar que muchos de ellos no circulan por la respectiva zona de seguridad (paso cebra o aceras), tampoco hacen uso del paso elevado peatonal, no respetan el semáforo y se cruzan por la mitad de la calle y otras veces por en medio de los vehículos, lo que hace evidente que no solo expone su vida al peligro, sino la de los demás usuarios.

Mientras que, para los conductores es más notable que infringen en la mayoría de casos el deber objetivo del cuidado, entre las más comunes podemos mencionar que son: no respetar “la señal pare”, el semáforo, ingerir alcohol u otras sustancias (drogas), invadir el carril contrario de circulación, estacionarse en lugares no permitidos y exceder los límites de velocidad.

## RECOMENDACIONES

Luego de realizar las respectivas conclusiones antes expuestas se recomienda lo siguiente:

1. En base a lo planteado en la presente tesis, se hace un llamado a establecer la importancia de la educación mediante la utilización de los diversos medios de comunicación para crear conciencia en el público objetivo y reducir la siniestralidad en las vías mediante campañas audiovisuales con temas puntuales.
2. Tomando como fundamento los datos de la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) del año 2018, para poder reducir considerablemente los accidentes se cree que debe existir interés tanto del factor humano (conductor o peatón) y la empresa reguladora de tránsito de cada país, provincia o cantón en autoeducarse; es decir un trabajo conjunto que pretenda socializar, difundir, sensibilizar y promover mediante campañas, talleres o conversatorios enfocados sobre el respeto a las normas de tránsito con la finalidad de que la ciudadanía aporte de forma positiva al cambio de actitud sobre las vías.
3. La importancia de la educación vial como un instrumento de formación se determina como un factor viable para que una sociedad pueda contribuir a mejorar su cultura en el tránsito, por lo que se recomienda establecer acciones que logren motivar a la ciudadanía en general a conocer no solo las normas de tránsito como lo son las señales, sino también las bases legales como: El Código Orgánico Integral Penal (COIP), Ley Orgánica De Transporte Terrestre Tránsito Y Seguridad Vial en conjunto con el reglamento aplicativo de la ley
4. La Unidad Educativa Atenas International School, al ser una institución pedagógica se le recomienda elaborar una estrategia que busque incentivar a sus estudiantes a conocer sobre las normas, leyes y reglamentos de tránsito, con la intención de que utilicen todos estos conocimientos que adquieran como métodos preventivos para evitar que se involucren en accidentes, lo esencial en este caso sería implantar campañas utilizando los medios digitales de forma constante e inclusive creando juegos que al mismo tiempo de entretener eduque en temas de tránsito, además de que contribuyan al cambio de su disciplina en las calles.
5. Se debe apuntar al uso de nuevas tecnologías que ayuden a crear conciencia sobre el uso adecuado de los vehículos y el comportamiento en las vías, estos mensajes dirigidos a un grupo específico debe ser precisos y atractivos para ayudar a que este

cale en la población de forma rápida, mediante la educomunicación se podrá conseguir resultados en un menor tiempo, pero esta debe ser constante y acorde a las necesidades que se requieran para cumplir este objetivo.

6. La base principal de esta investigación es promover que la producción audiovisual sea utilizada como una herramienta formativa de educación y concientización, es decir, que con un mensaje claro, conciso y preciso ayude a incentivar a los jóvenes a conocer medidas y conceptos de seguridad vial, para que de esta manera a temprana edad puedan conocer sobre estos temas y obtener el don de la responsabilidad y así cumplan con las leyes que rigen en el país.

## BIBLIOGRAFÍA

(s.f.). Obtenido de <https://www.atm.gob.ec/Show/WhoWeAre>

Agencia Nacional de Tránsito. (22 de Enero de 2019). *Dirección de estudios y proyectos*. Obtenido de <https://www.ant.gob.ec/index.php/descargable/file/6096-siniestros-diciembre-2018>

Barros, C. B. (10 de 2015). *Los medios audiovisuales y su influencia en la educación desde alternativas de análisis*. Obtenido de Revista Universidad y Sociedad Vol. 7: [http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S2218-36202015000300005](http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2218-36202015000300005)

Blog de la Ingeniería Civil. (s.f.). Obtenido de <https://blogingenieria.com/ingenieria-mecanica/infografia-automovil-benz/>

Castro, A. (29 de 03 de 2015). *Producción audiovisual, ¿es el momento de Ecuador?* Obtenido de <https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/guayaquil/1/produccion-audiovisual-es-el-momento-de-ecuador>

Código Orgánico Integral Penal. (2014). Quito.

Comisión de Tránsito del Ecuador . (2015). *Guía didáctica de seguridad vial*. Obtenido de <https://docplayer.es/75819218-Guia-didactica-datos-de-identificacion-comision-de-transito-del-ecuador-escuela-de-formacion-de-oficiales-y-tropa-asignatura-seguridad-vial.html>

Diario de Alcalá. (2019). Producción audiovisual, concepto y características. España. Obtenido de <https://www.diariodealcala.es/2019/02/27/produccion-audiovisual-concepto-y-caracteristicas/>

DIARIO LOS ANDES. (s.f.). HISTORIA DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO. MENDOZA, ARGENTINA. Obtenido de <https://losandes.com.ar/article/historia-accidentes-transito-738296>

Dirección de planificación de la Autoridad de Tránsito Municipal. (2019). *Área de estadística*. Obtenido de <https://www.atm.gob.ec/>

El Diario. (24 de Abril de 2018). Impactante accidente de tránsito en el centro de Guayaquil deja un herido. Portoviejo, Ecuador. Obtenido de <http://www.eldiario.ec/noticias-manabi-ecuador/469916-impactante-accidente-de-transito-en-el-centro-de-guayaquil-deja-un-herido/>

El Telegrafo. (29 de 03 de 2015). *Producción audiovisual, ¿es el momento de Ecuador?* Obtenido de <https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/guayaquil/1/produccion-audiovisual-es-el-momento-de-ecuador>

- El Telegrafo. (16 de Noviembre de 2018). Cuatro heridos dejó choque múltiple en el norte de Guayaquil. Guayaquil, Ecuador. Obtenido de <https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/judicial/12/cuatro-heridos-choque-multiple-guayaquil>
- ESCOSEM. (23 de 3 de 2012). Obtenido de <http://consulvial-ecuador.blogspot.com/2013/03/los-primeros-accidentes-de-trafico.html>
- Expreso. (1 de Septiembre de 2018). Accidente causa la muerte de 10 devotos de la Virgen del Cisne. Guayaquil, Ecuador. Obtenido de <https://www.expreso.ec/actualidad/vigendelcisne-cuencaloja-cooperativaviajeros-emergencia-accidente-DD2353746>
- Guido Bulián, Noberto Pace, Juan Taddeo, Hugo Restivo y Eduardo Bertotti. (1986). MANUAL DE SEGURIDAD VIAL. Obtenido de <http://www.ecofield.com.ar/images-blog/IMAGES/SVF1.pdf>
- Kukso, F. (7 de Enero de 2019). Obtenido de <https://twitter.com/fedkukso/status/1082320819915759616>
- La Mar Llibres. (15 de Septiembre de 2015). *Los materiales audiovisuales en la enseñanza y el aprendizaje*. Obtenido de <http://blogs.uji.es/bibliotecauji/los-materiales-audiovisuales-en-la-ensenanza-y-el-aprendizaje/>
- Ley Orgánica de comunicación. (2019). Obtenido de <https://lotaip.eltelegrafo.com.ec/2017/junio/LEY-ORGANICA-DE-COMUNICACIONO.pdf>
- Ley Orgánica de Empresas Públicas. (2018). Obtenido de [http://www.pichincha.gob.ec/images/xvillamarin/lotaip/anexos/2018/lit\\_a/a2/ley\\_organica\\_de\\_empresas\\_publicas\\_loep\\_agosto\\_2018.pdf](http://www.pichincha.gob.ec/images/xvillamarin/lotaip/anexos/2018/lit_a/a2/ley_organica_de_empresas_publicas_loep_agosto_2018.pdf)
- Ley Orgánica Integral Penal. (2019). Obtenido de [http://www.cordicom.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2019/02/Ley\\_Organica\\_Comunicacion\\_reformada.pdf](http://www.cordicom.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2019/02/Ley_Organica_Comunicacion_reformada.pdf)
- Locke, J. (s.f.). *ENSAYO SOBRE EL ENTENDIMIENTO HUMANO*. Obtenido de <https://www.uv.es/ivorra/Filosofia/Historia/Ensayo.html>
- Martínez-Salanova, E. (2019). *Educomunicación*. Obtenido de <https://educomunicacion.es/didactica/0016educomunicacion.htm>
- Mestanza, J. C. (31 de Julio de 2015). El Municipio asume el control del tránsito en Guayaquil esta madrugada. Guayaquil, Ecuador. Obtenido de <https://www.elcomercio.com/actualidad/municipio-asume-control-transito-guayaquil.html>

- Mgs., D. J. (s.f.). *Derechos ecuador.ec*. Obtenido de Las Infracciones de Tránsito en el COIP:  
<https://www.derechoecuador.com/las-infracciones-de-transito-en-el-coip>
- MORENO, I. (2016). *UNIVERSIDAD REGIONAL AUTÓNOMA DE LOS ANDES*. Obtenido de DELITOS DE TRANSITO Y EL PRINCIPIO DE PROPORCIONALIDAD:  
<http://dspace.uniandes.edu.ec/bitstream/123456789/4743/1/TUAEXCOMAB012-2016.pdf>
- Nunes, C. (s.f.). *GUIA DOCENTE DE EDUCACION EN SEGURIDAD VIAL*. Obtenido de  
<http://personeriadetunja.gov.co/MUY%20IMPORTANTE%20EDUCATIVO%20GUIA%20Seguridad%20Vial.pdf>
- Oliveira, I. d. (2012). *Núcleo de Comunicação e Educação*. Obtenido de Universidade de São Paulo:  
<http://www.usp.br/nce/wcp/arq/textos/27.pdf>
- Ortiz, M. J. (2018). *Producción y realización en medios audiovisuales*. Obtenido de RUA Universidad de Alicante:  
[https://rua.ua.es/dspace/bitstream/10045/73827/1/2018\\_Ortiz\\_Produccion-y-realizacion-en-medios-audiovisuales.pdf](https://rua.ua.es/dspace/bitstream/10045/73827/1/2018_Ortiz_Produccion-y-realizacion-en-medios-audiovisuales.pdf)
- PARABRISAS. (17 de AGOSTO de 2018). 17 de agosto: Día Mundial del Peatón. BUENOS AIRES, ARGENTINA. Obtenido de <https://parabrisas.perfil.com/noticias/manejo-preventivo/2018-08-17-manejo-preventivo-17-de-agosto-dia-mundial-del-peaton.phtml>
- Pérez, D. J. (s.f.). *Derechos Ecuador.ec*. Obtenido de Penas y delitos de tránsito:  
<https://www.derechoecuador.com/penas-y-delitos-de-traacutensito>
- produccionaduiovisual.com. (s.f.). Obtenido de <https://produccionaudiovisual.com/que-es-la-produccion-audiovisual/>
- Roberto Sempértegui. (11 de 02 de 2019). *Sempértegui: el fin del artículo 98 de la LOC solo beneficia a las transnacionales*. Obtenido de <https://www.planv.com.ec/historias/sociedad/sempertegui-el-fin-del-articulo-98-la-loc-solo-beneficia-transnacionales>
- Sandoval, J. (s.f.). *Medios de enseñanza - aprendizaje*. Obtenido de <http://blogs.uji.es/bibliotecauji/los-materiales-audiovisuales-en-la-ensenanza-y-el-aprendizaje/>

## **ANEXOS**

### **ANEXO-1**

#### **Ficha de entrevista**

**EDUARDO COELLO FARIAS, Productor de televisión y docente de dirección Cinematográfica.**

**1. ¿Cuál es el principio básico de la producción audiovisual?**

El principio básico se basa en enfoque, los principios básicos son de acuerdo a las producciones nacionales que se pidan, entonces el principio básico debe enfocarse a la producción audiovisual.

**2. ¿Qué tan importante se ha convertido el estudio en materias de producción en la actualidad?**

Hay que educarse para poder avanzar en producciones audiovisuales en el Ecuador, nosotros tenemos en los medios hay muchas personas que creen ser productores o que están involucrados en él, pero no están teniendo los conocimientos verdaderos para poder hacer una producción audiovisual y vernos a un nivel internacional y que hasta el momento nos falta.

**3. Con la creación de la Ley Orgánica de comunicación, ¿Cuáles han sido los alcances logrados?**

Los alcances logrados en el at. 98 ha sido más equitativo para hacer las producciones porque en este artículo da la oportunidad a que muchos ecuatorianos involucrados en el medio tengan el trabajo, anteriormente se traía producciones realizadas afuera y no había conocimientos sobre producción como los de la actualidad como tienen que ser, si se hace una producción tiene que ser la mano de obra ecuatoriana por lo menos en un 80% según el artículo.

**4. ¿Existe el apoyo a las producciones audiovisuales por parte de las marcas existentes en el país?**

Si hablamos sobre las compañías publicitarias que son encargadas de las marcas porque las marcas no se manejan directamente, sino a través de un ente que ellos eligen. Sí, si existen inconvenientes debido a que se manejan por el mejor postor y no se ve la producción audiovisual, la calidad de la producción audiovisual sino la parte económica de qué es lo más

barato, y como se dice lo barato sale caro; esas son las producciones que tenemos en la actualidad como spots publicitarios una calidad muy baja porque los presupuestos que se manejan no son los presupuestos reales que dan las marcas.

**5. ¿Cómo fomentaría la cultura en educación sobre el tránsito y seguridad vial mediante producciones audiovisuales?**

Anteriormente los canales de la televisión ecuatoriana ayudaban en este sentido, emitían spots publicitarios los cuales desconozco si eran reconocidos de forma monetaria o si era colaboración de los canales, se sacaba mucha información para la educación vial, al momento ya no se ve dicha publicidad, ya no hay educación en las televisoras tenemos cualquier otro programa menos de contenido educativo que es una de las partes fundamentales y principales ya que el tránsito actualmente especialmente en la ciudad de Guayaquil al ser esta metrópolis se mueve de manera rápida.

No tenemos en este momento como realizar información por medio de un spot publicitario, lo podemos realizar nosotros como productores pero no tenemos como ser reproducidos o que la idea sea llevada a pantalla para que haya educación.

**6. ¿Cuáles serían los puntos claves para llegar a los adolescentes mediante una producción audiovisual?**

Para ser una producción audiovisual sea cual sea el target en este caso los jóvenes, se debería primero realizar un estudio psicológico no es de hacer una producción porque si, es decir me dirijo al joven pero en realidad no he hecho un estudio para saber sus pensamientos para determinar cuáles son sus prioridades para saber de qué manera puedo llegar a ellos por medio de un spot publicitario o de una producción audiovisual.

Lo primero para mí es hacer un estudio psicológico o un sondeo en los colegios luego hacer ciertas preguntas que le competen al tránsito pues cuando nosotros realizamos un spot publicitario vamos de la mano con la entidad de tránsito, ellos son los encargados del reglamento y de una serie de procesos. Nosotros como productora hacemos un spot publicitario educativo bajo una información veraz de acuerdo a eso se puede llegar al joven de lo contrario no es posible, se puede hacer publicidad pero no se llega a los jóvenes porque no estas dentro del pensamiento de la parte psicológica del joven.

**7. ¿Cuáles son los horarios adecuados para implementar un spot publicitario dirigido a adolescentes?**

Con los horarios hay que ser estratégicos, pienso que el que el más llegaría es el nocturno. Pues es en este horario donde el joven ya haya estudiado en la mañana o en la tarde ya está descansando, tomando sus alimentos ya a esa hora va a tener el espacio para poder ver o informarse, el joven se está proyectando a obtener una licencia por ende ese joven necesita información. Aquí también esa inmersa la parte psicológica como cautivamos al joven para que pueda en cierto horario ver lo que a él le interesa, sino no está interesado no va a ver nada así este puesto en cualquier horario.

**8. ¿Qué tipo de estudio realizaría para crear un spot publicitario que vaya dirigido a adolescentes?**

Un estudio psicológico para poder crear el spot publicitario, este se tiene que crear en base a la investigación que realiza el productor o el director del mismo.

**9. ¿Qué tipo de políticas debería implementar el Estado para crear consciencia sobre las leyes de tránsito y seguridad vial?**

Educación, no solamente al joven sino a la sociedad entera necesita educación vial, las personas no van a venir a buscar la información el Estado tiene que llevar la información hacia la sociedad de lo contrario nada va a cambiar, a diario vemos accidentes de tránsito en ciudades como Guayaquil o Quito nadie respeta las señales de tránsito porque se tiene poca importancia y una desinformación.

**10. En temas de redes sociales ¿Cómo se puede fortalecer la difusión de contenidos educativos para crear una mejor conciencia vial entre los jóvenes de 15 a 18 años?**

Realizar un Estudio de las necesidades del joven entre 15 a 18 años si hablamos de conciencia vial en el caso de obtener una licencia, se tendría que cambiar el sistema Educativo para la conducción, pues a nivel internacional para sacar una licencia no se logra de un día para el otro.

Se lleva un proceso el cual inicia con estudios, obtienes un libro y con el mismo se asiste a una escuela de conducción. Una vez que se asiste a una escuela de conducción (no

cualquier escuela, sino una certificada por el Ministerio de Transporte) donde se dan todas las prácticas necesarias para aprender a conducir un vehículo y a ser responsable. Cuando termina ese proceso llegan las pruebas teóricas que consisten en un plano digital y contestar las preguntas psicológicas. Luego viene la prueba práctica y adquieres un certificado, no es la licencia de conducir, es sólo un certificado para poder manejar por el lapso de 1 año en compañía de una persona, esta persona ya tiene licencia de conducir.

Si en ese año se ha aprendido a conducir a la defensiva utilizando la psicología al momento de conducir, se otorga la licencia al usuario. De no hacerlo y no pasar la prueba, se conceden 6 meses más, si no se pasa en estos 6 meses se vuelve a otorgar 6 meses, si a los 2 años no se ha cumplido los requisitos de conducción y conciencia vial no te dan la licencia, te dan 2 años más. Esto genera la conciencia vial, que se formen buenos conductores, afuera se maneja a velocidades mayores a 100 km/h, se tienen que conocer cuáles son los carriles, en que carril tienes que ir, cuál es el carril de las motos y una serie de cosas. Eso le falta al Ecuador y eso se puede manejar por redes sociales influyendo en los jóvenes en algo que es de importancia para ellos, sino se influye en algo que a ellos les interese nunca van a prestarle atención a la educación vial.

#### **11. ¿Qué tan importante es educar a los jóvenes desde ahora en temas de tránsito y seguridad vial usando piezas audiovisuales?**

Es importante que el joven se eduque poniéndole trabajos audiovisuales en programas televisivos para que ellos dentro de lo que les interesa, un claro ejemplo: Un musical, una novela o cualquier programa audiovisual que ponga la televisora esté también inmersa la parte del tránsito y la seguridad vial.

Lo audiovisual es importante porque no solo les dices las cosas que ocurren, sino que también las observan y que más hacerlo con un spot una plaqueta para que generen las ideas y sepan lo que es manejar un vehículo, la responsabilidad y la seguridad que debe tener para él y para los que van dentro de un vehículo.

#### **12. ¿Qué tipo de campaña publicitaria usaría para poder llegar a los jóvenes que no comprenden la importancia de la seguridad vial?**

Si se trata de jóvenes de 15 a 18 años que están interesados en conducir y que cuando toman un vehículo lo primero que pasa es que tienen un accidente de tránsito, les ocurre por ignorancia, porque no tienen la debida educación vial.

Sí, se puede realizar una campaña en los medios como televisión, prensa escrita y redes sociales, pero lo más importante es acudir directamente a los colegios ya que hablamos de jóvenes

El Ministerio de transporte debería contar con un programa que visite 2 veces al año y realice campañas dentro de los colegios y formarlos en Educación Vial, a la vez las Autoridades de las instituciones educativas tomar prueba a sus estudiantes y darles la oportunidad a los que obtengan mejores calificaciones en la campaña, que tengan un tipo de premiación, este puede ser descuentos en la escuela de conducción, o que participen en las campañas publicitarias ya que entre jóvenes se entienden. Tipos de campañas publicitarias existen muchos que se pueden aplicar, pero directamente con la fuente; despejarles las dudas hacer pruebas psicológicas y medir cuáles son las reacciones al enfrentar o tener algún problema en el momento de conducir.

### **Ficha de entrevista**

**MATTHEW WIJATYK, Director, productor audiovisual y profesor del ITSU (Instituto Tecnológico Superior Urdesa)**

#### **1. ¿Cuál es el principio básico de la producción audiovisual?**

Depende de qué estamos buscando vamos a hablar en el caso de la producción cual es el contenido que vamos a realizar que vamos a mostrarle al televidente, la producción tiene que ver también con el cliente con el target, a quien se lo vas a vender, quien está pidiendo este tipo de programas o esta programación para poder pensar que es lo que vamos a hacer, no podemos hacer cualquier cosa sino qué es lo que estamos buscando

#### **2. ¿Qué tan importante se ha convertido el estudio en materias de producción en la actualidad?**

Es bastante ambiguo tenemos la facilidad de poder conectarnos a las redes y encontrar información por todos lados, si tu buscas información en internet automáticamente vas a aprender, puedes aprender lo que sea si eres suficientemente disciplinado si eres autodidacta lo puedes hacer; sin embargo hay cosas que es importante saber, la educación tecnológica o en las universidades lo único que necesitas en realidad es la experiencia de otro, de una persona que ya lo hizo por eso es muy importante la universidad pues ahí te encuentras con profesores que ya lo han hecho, entonces vamos a suponer que eres una persona autodidacta y

que lees en tu computador todo el día que estas en las redes estudiando pero no lo sabes poner en práctica, por más que sepas la teoría vienes al aula y no sales hacerlo por es necesario que tengas alguien que te guíe porque en todo hay partes técnicas pero también hay “mañas” y la experiencia es la que va a ayudarte.

**3. Con la creación de la Ley Orgánica de comunicación, ¿Cuáles han sido los alcances logrados?**

Yo estuve cuando apareció la ley de comunicación, en el boom de la producción audiovisual aquí se hacían muy buenos comerciales, se hacía cine años 2012-2013-2014 y se abrieron puertas para que muchos de nosotros los que estudiábamos el tema podamos poner en práctica lo que sabíamos. Como todo tipo de ley algunos nos sirvió a otros no, depende como te has movido alrededor de tu trabajo hay personas que se vieron bloqueadas por la ley y a otros les fue muy bien, siempre estos temas de escritos y de leyes hay que ver a quien le benefician y a quien no, en mi caso hasta el momento me ha ido bien con el tema no te puedo decir que está mal pero hay personas que te van a decir que les ha ido mal es cuestión de ponerte en ese punto de vista para saber que pasó.

**4. ¿En qué les favorece la no reforma del art. 98 de la Ley Orgánica de Comunicación?**

El Art. 98 es muy claro en el cual te dice que toda producción comercial debe tener y ser hecha en el Ecuador en el art. Nuevo decía que tenía que ser hecha por ecuatorianos eso significaba muchas cosas en muchos “huecos” en esa ley porque te iban a llevar a otro país a hacer producción y venderlo aquí, eso significaba que aquí las personas que hacen el catering, los tramoyistas, los maquinistas o los de mano de obra de un orden jerárquico más bajo pero no menos importante se iba a quedar sin esos trabajos, porque tu solo te ibas con tu director camarógrafo y cinematógrafo y tu productor de otro lado asistente de producción otro lado entonces las personas se quedaban sin esos puestos. Es muy importante siempre verificar estas leyes y cómo funcionan.

**5. ¿Existe el apoyo a las producciones audiovisuales por parte de las marcas existentes en el país?**

Hay algo que es real y que es con lo que todos los ecuatorianos hemos crecido rodéate de personas que te puedan ayudar no es que sabes sino quien conoces porque pasa aquí mucho, hay muchísima gente que ha podido comer con este tema y otros que no han podido

hacerlo porque se han ido armando grupos que no te dejan pasar una línea por más que tú seas muy bueno y es ahí donde se tiene que ser perseverante.

Los comerciales hechos en Ecuador le dio mucho trabajo a todos, eso ayudó a que Ecuador se tecnifique más ahora los ecuatorianos podemos competir con cualquiera alrededor del mundo en niveles cinematográficos y de producción.

**6. ¿Cómo fomentaría la cultura en educación sobre el tránsito y seguridad vial mediante producciones audiovisuales?**

Lo primero que hay que hacer es una reforma para que nuestra televisión tenga menos espacios en los que no nos dicen nada y nos ayudan a crecer en nada, desde las noticias ¿Cómo puede ser posible que tu enciendas el televisor pongas el noticiero y lo primero que veas es asaltaron por aquí o robaron por allá? Eso es lo primero para poder fomentar educación vial. Aquí es muy difícil, cuando uno va en su carro piensa que es el único que va en la calle y hablo de muchos de nosotros porque muchas veces pasa que te lanzas en tu vehículo.

Con la implementación de leyes que ya existen y que son muy buenas por ejemplo en la carretera hay radares que te van marcando a qué velocidad vas y es bueno porque te marca un límite, en las calles casi todos utilizan su cinturón de seguridad tanto piloto como copiloto y está bien porque es por la seguridad y la forma de fomentarlo, es verdad hay que hacer campañas más fuertes, campañas de educación vial que se generen en programas que tienen alto rating que los pongan ahí para que la gente vea, si estás en casa y ves estos programas durante el día eso significa que no estas conduciendo, de qué sirve que lo pongan durante el día el que está en la calle no lo ve, hay que buscar los tiempos durante la noche todos están en su casa, durante el día no serviría una campaña como esa.

**7. ¿Cuáles serían los puntos claves para llegar a los adolescentes mediante una producción audiovisual?**

Ver y especificar qué necesita el adolescente debemos observar las ondas y en qué ola está el adolescente por ejemplo hace unos años éramos punkeros, metaleros, quizás emos, reguetoneros, etc. de acuerdo a las olas se van moviendo y va cambiando, entonces hay que observar hacia donde se mueve la mayoría y crear un contenido adecuado.

**8. ¿Cuáles son los horarios adecuados para implementar un spot publicitario dirigido a adolescentes?**

Para que los jóvenes lo vean los horarios claves son horas de almuerzo, está comiendo el que viene del colegio y el que se va al horario vespertino y además al finalizar el día que la mayoría de los jóvenes están en sus casas ahí es un buen momento para poder fomentar la ed. Vial de lo contrario nadie lo va a ver.

**9. ¿Qué tipo de estudio realizaría para crear un spot publicitario que vaya dirigido a adolescentes?**

Hacer encuestas a los jóvenes que saben ellos sobre el tránsito, si saben utilizar un paso cebra ¿qué significa una luz roja? ¿Qué significa el hombre rojo en el semáforo? ¿Qué hace un vigilante, cómo te puede ayudar? todo eso hay que investigar mediante una encuesta y determinar si saben o no y empezar a ayudar a fortalecer los conocimientos

**10. ¿Qué tipo de políticas debería implementar el Estado para crear consciencia sobre las leyes de tránsito y seguridad vial?**

Tengo una simple observación, nosotros adaptamos todo lo que se ha hecho en otros países, siempre se hace lo más fácil ¿Cómo les fue allá? Ponlo entonces aquí veamos qué pasa. Somos distintos y primero hay que salir a observar y estudiar a nuestra gente, aunque a medida que va pasando el tiempo muchas más personas hemos viajado, tenemos familiares y hemos hecho un viaje y conocemos como funcionan las leyes en otro lado. La cuestión aquí es el trato de los agentes de tránsito con la gente que ellos tampoco rompan las leyes porque muchas veces te paran por nada, muchas veces te paran te piden documentos y sale un problema y pues aparece una multa ni si quiera te explica o se deja ir al conductor con una advertencia y verifique su vehículo, repárelo.

Aquí no funcionan las cosas así, y existen multas de más de un salario básico y con la mentalidad de “quien tiene un carro si lo puede pagar” hay que observar al que está actuando adentro y al de afuera a los dos sino no se puede crear políticas públicas que exija a una entidad de tránsito que proponga educación o programas de educación vial primero hay que observar adentro y como funciona para actuar afuera, la gente no respeta a los vigilantes porque no todos los vigilantes lo son, hay cosas de sentido común que hay que empezar a respetar.

## ANEXO-2

### Autorización para la encuesta por parte de la Unidad Educativa Atenas International School.

Guayaquil, Lunes 28 de octubre de 2019.

**AUTORIZACIÓN**

Sres. -  
Directivos de la Unidad Educativa Atenas International School.

Previo y reciba un cordial saludo me dirijo a usted de la manera más respetuosa para solicitarle, una autorización de su prestigiosa institución educativa para realizar una encuesta de carácter informativo con el tema de nuestro proyecto *PRODUCCIÓN AUDIOVISUAL COMO HERRAMIENTA FORMATIVA EN PROCESOS DE EDUCACIÓN Y SEGURIDAD VIAL DE LOS USUARIOS VIALES DE LA CIUDAD DE GUAYAQUIL* a sus jóvenes estudiantes de 15 a 18 años.

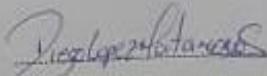
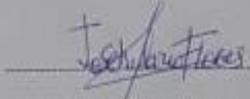
Por lo cual detallamos de la manera más atenta nuestros datos como encuestadores:

Sr. Diego Emilio López Matamoros y el Sr. José Hilario Flores Villegas ambos estudiantes de la Universidad Laica Vicente Rocafuerte de Guayaquil de la Carrera de Periodismo.

Esperando que sea favorable y nos faculte para poder aplicar la encuesta mencionada.

Gracias.

Atentamente

 Diego Emilio López Matamoros Teléfono: 0969358660	 José Hilario Flores Villegas Teléfono: 0985852713
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

**UNIDAD EDUCATIVA  
"ATENAS INTERNATIONAL SCHOOL"**  
Leda. Ma. de Lourdes Nieto F.  
ASISTENTE RECTORADO  
28/Oct/19











7. En escala del 1 al 5, siendo 1 el nivel más bajo y 5 el más alto, ¿Indique usted que tanto conoce acerca de los derechos y deberes del peatón?
- 1      ▪ (2)      ▪ 3      ▪ 4      ▪ 5
8. ¿Considera usted que la falta de conocimiento acerca de las normas de tránsito es la principal causa de accidentes en la ciudad de Guayaquil?
- Si      ▪ (No)
9. ¿Le interesaría a usted conocer sobre conceptos y medidas de educación y seguridad vial?
- Si      ▪ (No)
10. ¿Conoce usted cuántos accidentes de tránsito ocurren cada año en Guayaquil?
- Si      ▪ (No)
11. ¿Considera necesario que se realicen producciones audiovisuales con contenido enfocado en la concientización para prevenir accidentes en las calles?
- (Si)      ▪ No
12. ¿Usaría sus redes sociales para compartir videos que contribuyan a tener una mejor cultura vial?
- Si      ▪ (No)
13. ¿Considera necesario que en las instituciones educativas se implemente una materia que enseñe conceptos sobre educación vial?
- Si      ▪ (No)
14. ¿Cree usted que si existieran producciones audiovisuales sobre temas de seguridad vial se lograría disminuir el porcentaje de accidentes de tránsito?
- (Si)      ▪ No

## ANEXO-4

### Ficha de observación sector sur

## FICHA DE OBSERVACIÓN

Investigación sobre la movilidad peatonal en diferentes puntos de la ciudad (norte y sur).

**Objetivo:** Analizar el comportamiento de los usuarios de la vía y registrar los datos observados cuidadosamente para determinar una conclusión en el área de estudio.

**Propósito:** Permitir coleccionar y ordenar los criterios de desempeño y obediencia de cada ítem expuesto en la siguiente ficha.

Nº	ESTUDIO DE CASO	RESPUESTA	
		SI	NO
1	Los peatones respetan el espacio destinado para su debido cruce como la zona de seguridad peatonal, paso elevado peatonal y la acera.	✓	
2	Los peatones obedecen el color rojo del semáforo vehicular y respetan el color verde del semáforo peatonal que les permite el cruzar.		✓
3	Los peatones esperan el cambio del semáforo sobre la vereda y no sobre la calle.		✓
4	Los conductores respetan y cumplen la norma de tránsito sobre el uso del cinturón de seguridad.	✓	
5	Los conductores respetan el límite entre la línea de contención y la zona de seguridad peatonal, y no invaden parcialmente el respectivo espacio.		✓

## Ficha de observación sector norte

### FICHA DE OBSERVACIÓN

Investigación sobre la movilidad peatonal en diferentes puntos de la ciudad (norte y sur).

**Objetivo:** Analizar el comportamiento de los usuarios de la vía y registrar los datos observados cuidadosamente para determinar una conclusión en el área de estudio.

**Propósito:** Permitir coleccionar y ordenar los criterios de desempeño y obediencia de cada ítem expuesto en la siguiente ficha.

Nº	ESTUDIO DE CASO	RESPUESTA	
		SI	NO
1	Los peatones respetan el espacio destinado para su debido cruce como la zona de seguridad peatonal, paso elevado peatonal y la acera.	X	
2	Los peatones obedecen el color rojo del semáforo vehicular y respetan el color verde del semáforo peatonal que les permite el cruzar.		X
3	Los peatones esperan el cambio del semáforo sobre la vereda y no sobre la calle.		X
4	Los conductores respetan y cumplen la norma de tránsito sobre el uso del cinturón de seguridad.	X	
5	Los conductores respetan el límite entre la línea de contención y la zona de seguridad peatonal, y no invaden parcialmente el respectivo espacio.		X

## ANEXO-5

### Fotos



Matthew Wijatyk, director,  
audiovisual y profesor del ITSU

productor Eduardo Coello Farías,  
Productor de televisión y docente de dirección  
Cinematográfica.



Encuesta aplicada en estudiantes 1ero de  
bachillerato.

Encuesta aplicada en estudiantes 2do de  
bachillerato.



Encuesta aplicada en estudiantes de bachillerato general 1.



Encuesta aplicada en estudiantes de bachillerato general 2.



Ficha de observación aplicada en el norte (Urdesa).



Ficha de observación aplicada en el sur (Av. 25 de julio).