

UNIVERSIDAD SAN FRANCISCO DE QUITO USFQ

Colegio de Comunicación y Artes Contemporáneas

**El Conocimiento De La Seguridad Vial Como Alternativa De Prevención De Accidentes
En La Ciudad Quito**

Campaña de Comunicación “No Hay Marcha Atrás”

Danilo José Nazareno Cabeza

Comunicación Organizacional y Relaciones Públicas

Trabajo de fin de carrera presentado como requisito

para la obtención del título de

Licenciado en Comunicación Organizacional y Relaciones Públicas

Quito, 23 de mayo de 2021

UNIVERSIDAD SAN FRANCISCO DE QUITO USFQ

Colegio de Comunicación y Artes Contemporáneas

HOJA DE CALIFICACIÓN DE TRABAJO DE FIN DE CARRERA

Campaña de Comunicación “No Hay Marcha Atrás” para concientizar sobre la importancia de la educación y seguridad vial para el correcto uso del espacio público en la ciudad de Quito y prevención de accidentes de tránsito.

Danilo José Nazareno Cabeza

Nombre del profesor, Título académico

María José Enríquez, PHD

Quito, 23 de mayo de 2021

© DERECHOS DE AUTOR

Por medio del presente documento certifico que he leído todas las Políticas y Manuales de la Universidad San Francisco de Quito USFQ, incluyendo la Política de Propiedad Intelectual USFQ, y estoy de acuerdo con su contenido, por lo que los derechos de propiedad intelectual del presente trabajo quedan sujetos a lo dispuesto en esas Políticas.

Asimismo, autorizo a la USFQ para que realice la digitalización y publicación de este trabajo en el repositorio virtual, de conformidad a lo dispuesto en la Ley Orgánica de Educación Superior del Ecuador.

Nombres y apellidos: Danilo José Nazareno Cabeza

Código: 00137641

Cédula de identidad: 0502868003

Lugar y fecha: Quito, 23 de mayo de 2021

ACLARACIÓN PARA PUBLICACIÓN

Nota: El presente trabajo, en su totalidad o cualquiera de sus partes, no debe ser considerado como una publicación, incluso a pesar de estar disponible sin restricciones a través de un repositorio institucional. Esta declaración se alinea con las prácticas y recomendaciones presentadas por el Committee on Publication Ethics COPE descritas por Barbour et al. (2017) Discussion document on best practice for issues around theses publishing, disponible en <http://bit.ly/COPETheses>.

UNPUBLISHED DOCUMENT

Note: The following capstone project is available through Universidad San Francisco de Quito USFQ institutional repository. Nonetheless, this project – in whole or in part – should not be considered a publication. This statement follows the recommendations presented by the Committee on Publication Ethics COPE described by Barbour et al. (2017) Discussion document on best practice for issues around theses publishing available on <http://bit.ly/COPETheses>.

DEDICATORIA

A mi madre Gina por ser mi mejor amiga, que con su esfuerzo y sacrificio me ha entregado todo. A mi padre José, que desde el cielo me cuida y me da las fuerzas para no rendirme. Ustedes son el motor para que siempre quiera seguir superándome a pesar de las circunstancias.

Los amo.

AGRADECIMIENTO

A Dios, por ser mi voz y esperanza para seguir adelante. Doy gracias a mi madre Gina y mi padre José, por ser las personas que me han inculcado los mejores valores para desenvolverme en la vida y ser mi ejemplo de lucha y constancia. A mis abuelos María y Doci, por ser mi apoyo incondicional. A mis tíos, por el respeto y solidaridad que siempre me han prestado en mi etapa académica. A mi primo Josué, por ser mi mano derecha y mejor amigo en cada proceso. A mi padrastro Richard, mi madrina Consuelo y su hija Karla por el cariño que siempre me han brindado para seguir adelante y alcanzar mis objetivos.

Gracias a mi novia Doménica, por ser mi guía y apoyo incondicional para mi éxito académico y en la vida. A mis amigos y sus familias, por extenderme su afecto y positivismo años tras año para avanzar y alcanzar este logro.

Agradecer a la Universidad San Francisco de Quito y a mis docentes del COCOA quienes han sido grandes referentes para mí en este camino educativo, sus enseñanzas se verán reflejadas en mi futuro profesional. En especial a María José Enríquez, quien con su apoyo y dedicación supo guiarme en el desarrollo del presente trabajo. Gracias por haberse convertido en mis ejemplos y amigos.

RESUMEN

“Para comprender la seguridad no hay que enfrentarse a ella, sino incorporarla a uno mismo”.

Allan Watts.

La ciudad de Quito reporta un alto índice de mortalidad por accidentes de tránsito en los últimos cinco años. La presente tesis, se constituye en el involucramiento directo que tienen los ciudadanos con la educación vial y su sentido de corresponsabilidad. La falta de concientización a través de estrategias comunicacionales para fomentar una educación vial de calidad, tiene como base la baja participación y diálogo que existe entre comunidad y autoridades. A partir de los antecedentes planteados, las estadísticas, las obligaciones y compromisos de ambas partes y campaña de concientización a realizar en el 2021, se logrará tener un mayor y veraz acercamiento y difusión sobre la importancia en la educación enfocada en la seguridad vial para generar un cambio social que beneficie a toda la ciudadanía quiteña.

Palabras Clave: Seguridad vial, Quito, educación, corresponsabilidad, espacio público.

ABSTRACT

“To understand security, you don’t have to face it, but incorporate it into yourself”.

Allan Watts.

The city of Quito reports a high mortality rate due to traffic accidents in the last five years. This thesis is based on the direct involvement of citizens with road education and their sense of co-responsibility. The lack of awareness through communication strategies to promote quality road education is based on the low participation and dialogue that exists between community and authorities. Based on the proposed background, statistics, obligations and commitments of both parties and awareness campaign to be carried out in 2021, will achieve a greater and truthful approach and dissemination on the importance in education focused on road safety to generate a social change that benefits all citizens of Quito.

Key Words: Road Safety, Quito, education, co-responsibility, public space.

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN.....	10
OBJETIVOS	12
General	12
Específicos	12
CAPÍTULO I	13
1.1. Descripción del problema	13
1.2. Antecedentes.....	15
1.3. Situación Actual.....	19
1.4. Seguridad Vial	21
1.4.1. Educación Vial.	25
1.4.2. Espacio Público.	27
CAPÍTULO II.....	29
2.1. Obligaciones y restricciones de la ciudadanía en Quito.....	29
2.2. Compromisos por parte del Distrito Metropolitano de Quito	31
2.3 Corresponsabilidad entre los actores	34
CAPÍTULO III	36
3.1. Comunicación para el cambio social	36
3.1.1 Hacia las políticas.....	39
3.2. Objetivos que persigue la comunicación en la seguridad vial.....	41
3.3 Acercamiento a la comunidad para generar un cambio.....	43
CAPITULO IV	46
4.1. Presentación de la Campaña	46
4.2. Metodología de la Investigación Cualitativa.....	48
4.3. Diseño, Planificación y Ejecución de la Campaña	49
4.3.1 Logo.....	49
4.3.2. Público objetivo y Aliados Estratégicos	51
4.3.3. Planificación.....	51
4.3.4. Línea Gráfica.....	63
4.3.5. Gestión en medios.....	64
4.3.6. Logros.....	64
V CONCLUSIONES	65
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	66

INTRODUCCIÓN

Desde las últimas décadas la expansión de la movilidad y el tránsito de las personas se ha convertido en un verdadero reto para todas las ciudades del mundo, sin importar si pertenecen a países desarrollados o países en vías de desarrollo, existen variantes y características que se consideran para acentuar una identidad social, cultural y económica de las mismas. Por tal motivo, este trabajo de titulación tiene un enfoque comunicacional hacia la concientización e implementación de una educación de calidad en materia de seguridad vial, que involucre a todos los actores que participan en la movilidad y espacio público.

La falta de organización y control del crecimiento urbano en ciudades que se encuentran situadas en espacios extremadamente complejos, da apertura a la creación y fortalecimiento de problemas de seguridad vial para peatones, conductores de vehículos motorizados y ciclistas. Ecuador está ubicado entre los cinco países con más números de muertes por accidentes de tránsito en Latinoamérica, esta cifra lleva a realizar el cuestionamiento de ¿Dónde?, ¿Cómo? y ¿Por qué? existen una gran cantidad de falencias en la implementación de una buena educación vial.

El Distrito Metropolitano de Quito se ha convertido en la ciudad más poblada del país. Su abrupto crecimiento trae consigo una mala planificación y creación constante de acciones de concientización que deben tomar los ciudadanos en materia de seguridad vial. La falta de una buena educación vial y la escasez de recursos para formar estrategias de comunicación, da paso a que exista una baja participación de los actores.

Este trabajo se basa en la descripción de una problemática latente, sobre la poca participación de ciudadanos que habitan en la ciudad de Quito de diferentes edades niños, jóvenes, adultos, personas de la tercera edad a causa del bajo nivel de educación vial que se imparte las distintas instituciones y organismos de control. Partiendo desde los antecedentes a nivel nacional y local sobre el número de víctimas mortales en accidentes de tránsito, la alta cifra de llamadas de emergencias que se presentan en el espacio público y el mal cumplimiento de normativas por parte de los ciudadanos, se constatará la situación actual en la que se encuentra el Distrito Metropolitana de Quito en materia de educación vial de calidad, para una seguridad vial y cambio hacia el desarrollo.

Quito, reporta la mayor cantidad de accidentes de tránsito por año en el Ecuador durante los últimos cinco años, hasta marzo de 2020 se comprobó que el bajo nivel de conocimiento sobre educación vial activa y pasiva es uno de los factores fundamentales que estacionan esta problemática.

La poca inclusión y baja capacitación que existe a los ciudadanos motivaron a realizar este proyecto, donde se analiza las diferentes normativas, obligaciones y derechos que tiene el ciudadano al hacer uso del espacio público. Junto con el estudio de la comunicación para el cambio social, se entiende que la educación vial necesita ser implementada por medio de propuestas de comunicación innovadoras. Campañas digitales, activas e inclusivas con mensajes claros y directos, son pieza clave para generar un acercamiento positivo con la comunidad.

OBJETIVOS

General

Fomentar la concientización sobre educación y seguridad vial hacia peatones y conductores de la ciudad de Quito.

Específicos

- Generar un impacto positivo en todos los actores que forman parte del espacio público.
- Visibilizar la importancia de la educación vial en el desarrollo de las ciudades.
- Reformular el enfoque de las campañas de seguridad vial con una visión más amplia hacia: conductores, peatones y pasajeros.

CAPÍTULO I

1.1. Descripción del problema

Los siniestros de tránsito en el marco global se han convertido en una problemática que cobra la vida de millones de personas, esto por falta de cumplimiento de la normativa que establece la seguridad vial. La Organización Mundial de la Salud –OMS- indica que cada año fallecen alrededor de 1,3 millones de personas en el mundo debido a accidentes de tránsito. (OMS, 2017) Esto se ha podido evidenciar tanto en países desarrollados como en países en vías de desarrollo. En el caso de América Latina las cifras que se registran son muy similares entre los países que la conforman.

Según el Instituto Nacional de Estadística y Censos –INEC-(2017) Colombia y Ecuador registran quince accidentes de tránsito por cada mil vehículos, cifra superior a la de México y menor a la de Chile y Perú. Las principales causas de ello fueron:

1. Imprudencia del conductor: 51,9%
2. Irrespeto a la señalética: 13,4%
3. Exceso de velocidad: 12,4%

(INEC, 2017)

Tomando en cuenta estas cifras, los siniestros de tránsito se ubican en el sexto lugar dentro de las causas de muerte en Ecuador, lo que evidencia un problema real que debe ser considerado de gran importancia en el manejo de normas y compromisos entre el gobierno y la población. La Agencia Nacional de Tránsito –ANT- señala que en los últimos años existe

un aumento de fallecidos por causa de conductores en vehículos particulares (83%), lo cual supera el porcentaje de fallecidos que se movilizaban en transporte público (14%). (Machado, 2020) En el año 2019, Quito se registró como el cantón con más fallecidos (261) por accidentes de tránsito a nivel nacional, lo cual refleja la necesidad de establecer soluciones permanentes y emergentes por parte de la Municipalidad del Distrito Metropolitano de Quito.

Se considera que los altos niveles de siniestralidad son consecuencia del exceso de velocidad que existe en las vías y como se había indicado anteriormente, debido a la imprudencia del conductor al hacer uso de dispositivos móviles, ver videos o maquillarse frente al volante, no mantener una distancia prudente entre vehículos, cambios inesperados de carril y el incorrecto uso de dispositivos luminosos. Sin embargo, la responsabilidad de esto también recae en peatones, ciclistas y pasajeros, los cuales no tienen un comportamiento adecuado ante la normativa y leyes establecidas por los organismos de control.

Esta falta de conciencia se debe al desconocimiento de las normas que regulan e impulsa la seguridad vial. Dicho desconocimiento parte desde las falencias que existen por la poca o incorrecta educación vial que es implantada en la sociedad. Todos los actores sociales que hacen uso del espacio público desafortunadamente adquieren una conducta irracional como usuarios de las vías lo que causa una alta siniestralidad, esto es lo que manifiesta Víctor Jiménez (2018). (Edición Médica, 2018)

La desobediencia ciudadana es un factor crucial que se debe tomar en cuenta a la hora de integrar un plan de seguridad vial. Si no existen las bases correctas, la cultura vial en la ciudad no se seguirá desarrollando. Quito, al ser la capital del Ecuador con más de 2 millones de habitantes, es un referente para todas las otras ciudades del país, razón por la cual genera un impacto positivo o negativo según el comportamiento tanto de sus gobernantes como de sus ciudadanos. Es así, que es de suma importancia la adquisición de nuevas y mejores

estrategias de educación vial en la ciudad, para fortalecer el compromiso y la conciencia vial de los actores sociales del distrito y así generar una incidencia positiva a nivel nacional.

El presente trabajo busca identificar los objetivos e importancia de la seguridad vial dentro del espacio público y las falencias existentes en la ciudad Quito, para así crear estrategias que impulsen a la prevención de accidentes de tránsito mediante el fortalecimiento de la cultura vial en los quiteños. Además, es importante resaltar la corresponsabilidad que se debe generar entre todos los actores sociales, siendo estos: conductores, ciclistas, peatones, pasajeros y los organismos reguladores de la normativa vial. Bajo estas condiciones, esta tesis se plantea: ¿Cómo involucrar a todos los actores sociales en la formación de una correcta cultura vial en la ciudad de Quito? Para responder a ello se presentarán objetivos clave, conceptos esenciales y una campaña que se enfocará en la seguridad y educación vial.

1.2. Antecedentes

Uno de los momentos más importantes del desarrollo de las ciudades en el mundo, se da cuando aparece el vehículo en el siglo XIX en Alemania, con ello nace la necesidad de pensar en la circulación vehicular. Para inicios del siglo XX, inicia el sistema de producción en masa cuando Henry Ford decide acelerar el proceso de producción abaratando costos, es en este momento que pasa a ser indispensable crear estructuras base para implementarlas en las ciudades tanto para peatones como para vehículos, ya que los automóviles empezaron a tomar mucho más protagonismo en el espacio público.

Desde entonces las ciudades han ido evolucionando, cada vez implementando mejores características en los vehículos, más marcas y precios más accesibles. Con ello la población ha decidido invertir más en transporte ya sea público como propio: buses, automóviles,

motocicletas, bicicletas. A pesar de que este sea un paso gigante en el desarrollo de las sociedades, varias de las personas que las conforman no asumen la suficiente responsabilidad y compromiso para seguir las normas que se rigen en cuanto a circulación vial.

La seguridad vial es un eje muy importante dentro de las ciudades, ya que hoy en día todas sus calles cuentan con medios de transporte y transeúntes, los cuales deben moverse seguros. Sin duda, el peatón es el eslabón más vulnerable en la circulación vial, ya que además de estar muy expuesto a consecuencias fatales dentro de un accidente, las implementaciones legales se encuentran dirigidas en su mayoría a los conductores. A pesar de ello, esta normativa no se encuentra regularizada de la misma manera en todos los países o no se cumple correctamente, por esta razón es que en el 2017 la OMS informó que alrededor de 1,3 millones de personas fallecen cada año debido a accidentes de tránsito a nivel mundial.

Este problema se evidencia con las cifras mencionadas, ya que sin distinción entre países desarrollados o en vías de desarrollo, los siniestros de tránsito siguen siendo una de las principales causas de muerte en el mundo. Sin embargo, en países de ingresos medios y bajos, esta causalidad se presenta en un porcentaje mucho más alto (93%), en comparación con los países de ingresos altos.

“Para reducir la cantidad de muertes y traumatismos por accidente de tránsito, es necesario adoptar un marco holístico como el enfoque de sistemas de seguridad con el objetivo de garantizar un sistema de transporte seguro para todos los usuarios de las carreteras.” (OMS, 2017)

América, hasta el 2018, tuvo el 11% de muertes por accidentes de tráfico en el mundo y tiene la segunda tasa de mortalidad más baja entre las regiones con un 15,6 por cada 100.000 personas. (OMS, 2018) En los últimos años, se han registrado progresos en ciertos países y estos han sido aquellos que han decidido realizar cambios o mejoras en su legislación en cuanto a seguridad vial enfocándose en factores de riesgo clave. A pesar de ello, aún queda mucho por hacer sobre este tema en la región enfocándose en aristas específicas, como el uso correcto de casco o leyes sobre restricciones enfocadas hacia los niños.

En la Constitución de la República del Ecuador del 2008, artículo 326 numeral 5 se indica que:

“Toda persona tendrá derecho a desarrollar sus labores en un ambiente adecuado y propicio, que garantice su salud, integridad, seguridad, higiene y bienestar” (Asamblea Nacional del Ecuador, 2008)

Esto lo que refleja es que se debe llegar a alcanzar una seguridad en general dentro de los espacios en donde cada uno de los ciudadanos desarrolle sus actividades, por ende, se refiere a las calles y espacios públicos en los cuales transitan tanto peatones como cualquier tipo de vehículo. Así mismo, en el Código Orgánico Integral Penal, capítulo VIII, se establece un endurecimiento en las penas y multas por infracciones de tránsito; el mismo que entró en vigencia en el año 2015. (Asamblea Nacional del Ecuador, 2014) La Agencia Nacional de Tránsito informa que ha llevado un mayor control policial desde el año 2016, lo que ha impactado en la reducción de accidentes fatales a nivel nacional. (Zárate et al, 2017, p.3)

Los instrumentos legales que se aplican a nivel nacional son fundamentales para llevar a cabo la presente tesis, ya que son la norma bajo la que se regula la seguridad vial en la ciudad de Quito. Con ello se pueden evidenciar las acciones tomadas por el gobierno, su aplicación y los resultados obtenidos a través de los años. Uno de los factores que más ha afectado al país en cuanto a seguridad en las vías es la falta de conocimiento de las normas lo cual lleva a la inconsciencia de las personas al momento de transitar. Si bien con el paso de los años han existido cambios legales en el manejo de este tema tan trascendental, no ha existido una difusión permanente y de mayor impacto en la población.

Otro factor que incide en la falta de resultados favorables es que las personas que no cumplen con la normativa son también aquellos que no están de acuerdo con la misma, debido a un rechazo a las limitaciones que tendrían al momento de consumir alcohol. Además, el control existente en la ciudad sobre niveles de alcohol en los conductores, no es permanente y en muchos casos es corrompido entre las partes. Lastimosamente con ello, muchas personas tienen miedo a caminar por la vereda ya que no hay garantías sobre la conciencia que los conductores podrían tener al momento de subirse a un vehículo.

A pesar de que la normativa se ha ido regularizando, las cifras no han sido estables en los últimos años lo que refleja los vacíos que aún existen en esta problemática. El tema de la seguridad vial y las consecuencias de la falta de aplicación, no se lo trata con la importancia que se merece dentro de la ciudad de Quito y a esto se suma la falta de compromiso por parte de los ciudadanos.

1.3. Situación Actual

Diferentes países de la región latinoamericana han optado por implementar legislaciones más severas que regulen el control de seguridad vial en sus ciudades. Según el informe del Estado de Seguridad vial de la Región de las Américas de 2019 Ecuador ocupa el octavo lugar en la medición de la tasa de mortalidad causada por el tránsito por cada 100.000 habitantes. (OPS, 2019)

Ecuador es uno de los países que más ha reformulado leyes en los últimos siete años para el control y seguridad vial de sus ciudadanos, las cuales fueron implementadas por la Asamblea Nacional, sin embargo, el cumplimiento de esas leyes carece de rigurosidad y aplicación por los distintos organismos de control.

El mayor control que realizan las autoridades en las principales ciudades del país, se enfoca en la revisión de los niveles de consumo de alcohol de un conductor. En la ciudad de Quito, el mayor control que se realiza es hacia conductores de vehículos motorizados con pruebas de alcoholemia para determinar si el conductor está apto o no para movilizarse a bordo de un vehículo. A su vez, el sistema de control recae en el uso correcto del casco en el caso de los motoristas y en ciertos casos no existe mayor control ni aplicación de la ley hacia sus pasajeros. En cuanto a los automóviles, los agentes de tránsito inspeccionan el uso del cinturón de seguridad principalmente a las personas que van en la parte delantera del vehículo y hacen caso omiso a los pasajeros de la parte posterior del mismo.

Para el presente año 2020, y como se mencionó anteriormente, el Distrito Metropolitano de Quito se ha convertido en la ciudad más poblada del país. Por ello trae muchas consecuencias respecto al orden y la concientización que deben tomar los ciudadanos

en materia de seguridad vial. No se debe dejar de lado que el aumento de la población trae consigo una alta demanda de movilidad de los usuarios en un determinado espacio y los diferentes tipos de transporte público. Las autoridades año tras año plantean ingresar distintos planes de movilidad con el fin de optimizar el desplazamiento y garantizar la vida de sus ciudadanos. No obstante, los planes que se ejecutan no dan los resultados deseados. Un factor que alimenta este problema, es la estructura general que tiene la ciudad, al ser una ciudad rodeada de montañas y volcanes solo hace factible su crecimiento de forma lineal, y dicho crecimiento alarga las distancias de movilidad y dificulta el respectivo control de seguridad vial que se debe tener.

A nivel global, se implementó la Agenda de Desarrollo 2030, como plan de acción que impulse la prosperidad y la libertad de las personas que conforman los distintos países. Con ello se aprobaron los Objetivos de Desarrollo Sostenible -ODS-, los cuales están enfocados en erradicar la pobreza, promover la prosperidad y el bienestar de todos, y cuidar el medio ambiente haciendo frente al cambio climático. CITA Existen 17 objetivos, y el cuarto de ellos es garantizar una educación inclusiva y de calidad, abarcando todas las temáticas necesarias para que desde etapas tempranas los niños vayan formándose de la mejor forma y puedan alcanzar mejores oportunidades. En base a los índices de siniestralidad que han ocurrido en la ciudad de Quito, la presente tesis busca tomar como referencia el ya mencionado objetivo de desarrollo sostenible enfocándose en la educación vial. Por lo que a través de una óptima planificación y creación de planes educativos viales; niños, jóvenes y adultos tengan acceso a toda la información relacionada con la seguridad en las calles de la ciudad de Quito, de esta manera se logrará obtener mayor impacto con posibles resultados positivos en cuanto a cifras de siniestros de tránsito.

1.4. Seguridad Vial

La seguridad vial se refiere a las medidas adoptadas para reducir el riesgo de lesiones y muertes causadas en el tránsito. A través de la coordinación y colaboración intersectorial, los países en la región de las Américas pueden mejorar la legislación en cuanto a seguridad vial, creando un ambiente más seguro, accesible, y sostenible para los sistemas de transporte. Es esencial que los países implementen medidas para convertir las vías y hacerlas más seguras, no sólo para los ocupantes de vehículos, sino también para los usuarios más vulnerables de las vías: los peatones, los ciclistas y los motociclistas. (OPS, 2019)

La importancia de fomentar la seguridad vial no solo se enfoca en inculcar el control y medidas de seguridad que deben tomarse para precautelar la integridad física de los ciudadanos, también se debe integrar a los peatones y ciclistas en todos los espacios disponibles de movilidad. La incorrecta integración de seguridad, acompañada de un mal sistema de educación vial implementada por las autoridades de los países de la región, tiene como consecuencia un alto índice de mortalidad en las vías. A su vez, la infraestructura vial que tienen las distintas ciudades y comunidades de la región, incrementan los factores de riesgo a la hora de transitar en las mismas. Dentro de las causales clave en el entorno de la seguridad vial son: la falta de iluminación, semáforos en mal estado, señalética incorrecta o nula, etc.

Uno de los puntos más importantes a resaltar sobre seguridad vial es las dos etapas de la misma:

- *Seguridad vial activa:*

El objetivo de la seguridad activa es evitar que se den accidentes, tomando en cuenta el factor humano y estado de los vehículos y las vías. (Castro, 2016) Está relacionado

directamente con las acciones que se pueden tomar para evitar cualquier eventualidad de siniestro. La seguridad vial activa, comienza con el funcionamiento correcto de las señaléticas que se encuentran distribuidas en un determinado espacio urbano, las mismas deben contar con las condiciones y representación idónea para su correcto entendimiento. A su vez, los vehículos a utilizar dentro de las ciudades deben estar en las más aptas y aceptables condiciones para su movilización de no ser así, no se puede permitir un tránsito libre. Por último, la prevención por parte de las personas es esencial para mantener una seguridad vial activa y la misma sea funcional, las mismas deben tener y fomentar conciencia y respeto de las distintas normativas que existen para su seguridad y movilidad en un determinado espacio.

- *Seguridad vial pasiva*

Tiene como objetivo reducir las lesiones de gravedad producidas ante un accidente. (Castro, 2016) De igual forma que la seguridad vial activa, esta se sustenta en el factor humano y su forma de reacción ante una eventualidad de riesgo. El comportamiento de los ciudadanos ante un siniestro de cualquier tipo ya sea este vehicular o peatonal, los mismos no se encuentran preparados para dar un soporte y evitar una reacción en cadena de accidentes. Por ejemplo, al presentarse un siniestro de vehículo con un peatón, las comunidades tienden a aglomerarse en el lugar y exponer también sus vidas ante una alta posibilidad de choque de otro vehículo, cabe señalar que este factor y comportamiento va anclado al esquema y estructura cultural que rige en los países en vías de desarrollo, lo cual obstruye y dificulta la labor de los equipos de emergencia.

En 2017, la OMS hizo un llamado de atención a los países de América Latina con diversas recomendaciones respecto a la seguridad incentivando a que las autoridades de cada gobierno fomenten comités con la finalidad de crear políticas más inclusivas hacia los

transeúntes. A su vez, impulsar el desarrollo de sistemas de vigilancia que permitan una respuesta rápida y efectiva ante cualquier evento de siniestralidad. (OPS, 2019)

El Gobierno Nacional, la Agencia Nacional de Tránsito, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, así como federaciones de transportistas, trabajan ya en varios ejes para generar cultura que permita reducir la siniestralidad, como lo es un Pacto por la Seguridad Vial, que arrancó en 2017 y busca dar un cambio cultural para proteger la vida desde la Mitad del Mundo. (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2017) Año tras año, el gobierno de los ecuatorianos busca impulsar planes sobre una adecuada seguridad. Sin embargo, cuando se contempla su plan de gobierno junto a la designación de recursos, carecen de impacto, ya sea porque las acciones que toman como informes o campañas solo son dirigidas a ciertos grupos de la comunidad y no a un entorno más general donde todos sean incluidos.

“Debemos reducir la tasa de mortalidad en el Ecuador, ya que todos somos corresponsables del Pacto Nacional por la Seguridad Vial”. (Granda, 2017) El Gobierno por medio de dicho Pacto, intentó unir actores públicos y privados para una reestructuración cultural en las vías. No obstante, dicha reestructuración solo tiene como objetivo fortalecer los procesos de capacitación sobre temas de prevención y respuesta. Por ello, las personas no toman la atención necesaria, ya que se solo observan situaciones que plantea el gobierno en reuniones, pero al momento de acciones no se ven resultados.

En Ecuador existe una gran variedad de instituciones estatales como Ministerios de Transporte y Obras Públicas, del Interior, Salud Pública, Educación, ANT, Policía Nacional, ECU911, Comisión de Tránsito del Ecuador, Consejo de la Judicatura, Federaciones de Transporte, entre otras que buscan una mayor integración de la seguridad vial en la sociedad. Sin embargo, las instituciones mencionadas no logran acoplarse a un solo discurso y objetivo

en cuanto a seguridad y salud se refiere. El no tener un trabajo en conjunto conlleva generar mucho caos y problemas en el tránsito de las ciudades. Por lo que debe existir una dirección firme y segura para alcanzar buenos resultados en seguridad y movilidad.

El agosto de 2017, la Asamblea Nacional aprobó el Proyecto de Resolución para la Prevención, Control y Sanción de Siniestros de Tránsito, la cual tiene como fin fortalecer el control de las carreteras y vías del país, como medida de prevención de siniestros de tránsito. (Asamblea Nacional del Ecuador, 2017) Si bien es cierto que existe un control paulatino en las vías por las diversas instituciones, muchos de los resultados son en base al sistema y plan de acción que se ejecuta solo en ciertas localidades y temporadas específicas del año, mas no como una dinámica permanente en las ciudades.

La ciudad de Quito, al ser la capital de Ecuador y una de las más pobladas, se ha convertido en una ciudad muy transitada tanto por peatones como por vehículos públicos y privados, así mismo el uso de bicicletas ha ido aumentando en los últimos años. La necesidad del Distrito Metropolitano de Quito, de crear vías seguras alrededor de toda la ciudad para toda la población ha generado varios cuestionamientos y así mismo desconocimiento. A pesar de que la Agencia Metropolitana de Tránsito, muestra apertura al realizar capacitaciones en los distintos espacios en los que se requiera, el desconocimiento sigue siendo alto. La cultura ciclista en la ciudad no se evidencia mayormente, el transporte público no hace correcto uso de sus paradas establecidas, los automóviles y motocicletas no respetan la señalética y los peatones no hacen uso de los pasos peatonales indicados. La seguridad vial en Quito debe ser reforzada desde distintos sectores, y aplicando estrategias que tengan la difusión necesaria para llegar a impactar a la población, ya sea en escuelas/colegios, trabajos, redes sociales, y los distintos medios de comunicación.

1.4.1. Educación Vial.

Un concepto esencial para establecer una correcta seguridad vial en la ciudad es tener clara la definición de educación vial. La educación vial es un conjunto de compromisos y exigencias que se fomenta en el ciudadano con la finalidad de prevenir un siniestro de tránsito. (Lino, 2013) Busca instruir de una manera óptima, fácil y directa a los ciudadanos para que tengan un adecuado desenvolvimiento en el espacio público. No obstante, crecer y fomentar una buena educación vial debe partir de las planificaciones que tienen los gobiernos y municipios para garantizar la vida de sus ciudadanos. Las autoridades no cumplen con eficiencia los distintos programas educativos que ellos mismo manifiestan, deben hacerse para el proceso desarrollo de una sociedad por lo que las cifras de siniestralidad como los datos lo indican, no varían ni arrojan buenos resultados.

La educación vial es parte del motor que impulsa el desarrollo de una sociedad. Introducir propuesta y planes de desarrollo como campañas deben ir más allá de solo concientizar y promover, la educación en materia de movilidad y tránsito debe ir acompañada de la lógica y responsabilidad propia de cada individuo. No se puede exigir educación vial si no se está dispuesto a prenderla. De igual forma, a pesar que las autoridades son aquellas que deben tomar el mando en cuestión de educación vial, y los ciudadanos demandan diversos sistemas de protección para su seguridad tales como creación y reestructuración de leyes, las mismas no se pueden exigir si al final no se las van a cumplir.

Los objetivos que quiere alcanzar la educación vial intentar generar un cambio radical y evidenciar la reducción de muertes en las vías. Fomentar el conocimiento de normas básicas de viabilidad, respetando la circulación y espacio propio que cada persona utiliza son bases

esenciales para tener un comportamiento colectivo. No obstante, se debe analizar las diversas situaciones de riesgos a los que un ciudadano está expuesto en un determinado lugar o espacio específico en el cual su vida corra peligro tales como carreteras de flujo rápido donde específicamente hay riesgo de siniestralidad tanto para un conductor y para peatón. Interpretar las diversas situaciones o acciones a tomar ante cualquier evento de colisión son el camino para que la educación vial alcance los objetivos deseados. Sin embargo, no puede existir educación vial si primero no hay una auto-responsabilidad, prudencia y respeto a los diversos organismos de control ciudadano que permitan y ejecuten a cabalidad las leyes y ordenanza, aunque existe desacuerdo en las mismas.

Las campañas educativas siempre han sido un aliado para una comunicación más activa entre ciudadanos y autoridades. Sin embargo, muchas de esas campañas están plagadas de diversas fallas que simplemente no logran conectar ni transmitir el mensaje correcto. Campañas implementadas como “Párale el carro” de 2012 a nivel nacional buscó concientizar y prevenir accidentes de tránsito, no obstante, la misma tuvo un error crucial ya que solo fue dirigida a conductores para fomentar la reducción de exceso de velocidad, el uso del cinturón y la conducción en estado étílico y se ignoró al tránsito y protección de peatones en las vías. Las campañas deben involucrar a todos los actores para alcanzar resultados. A su vez, los transeúntes también tienen derecho a ser parte de una educación vial activa y de tránsito tomando en cuenta su corresponsabilidad al momento de movilizarse dentro de la ciudad.

Manuel Simbaña (2019), experto en espacios urbanos, dijo que el problema se origina por dos causas. La primera: la infraestructura vial se construye sin garantizar la seguridad del peatón; la segunda: en Ecuador no hay cultura ni educación vial. “Los conductores no tienen

una formación adecuada sobre manejo, ignoran las señales de tránsito, al igual que los peatones”. (El Telégrafo, 2019)

1.4.2. Espacio Público.

Para tener claro el espacio geográfico al que va dirigida la presente tesis, es importante definir qué es el espacio público. Se entiende que es aquel territorio de la ciudad donde cualquier persona tiene derecho a estar y circular libremente, puede ser abierto como parques y calles, o cerrados como centros o salones comunitarios. Sin embargo, el espacio público es percibido por la gente como un espacio vacío, que en ciertos lugares lo dan forma edificaciones y elementos que lo bordean, ya sean espacios de circulación y tránsito, recreación, interacción social, contemplación del paisaje y la naturaleza, etc.

Existen autores como Perahia (2007), quien indica que en los últimos años el crecimiento acelerado ha incidido en el desorden de las ciudades ya que no se integran estrategias adecuadas de desarrollo urbano y por ello se dan problemas de circulación y de tránsito. (Perahia, 2007) A medida que las ciudades van creciendo, de manera desigual, el espacio público se va reduciendo, lo que quita espacio a los ciudadanos para hacer uso de dicho espacio. Esto se da debido a la integración de cada vez más vehículos en las ciudades, lo que crea la necesidad de adaptar los espacios públicos a espacios en los que solo puedan circular los vehículos.

Si bien esto puede ser favorable para la modernización y el desarrollo, la OMS ha indicado que este factor reduce la calidad de vida de la gente, ya que cada vez se van limitando más sus espacios y con una afectación al medio ambiente. Por ello la idea de generar estructuras ordenadas en las sociedades, para el buen uso del espacio público, respetando las normas y concientizando a la población, logrará generar un impacto positivo en

el tránsito seguro dentro de las ciudades. La idea de impulsar a Quito a formar parte de las ciudades sostenibles, en donde la modernización y el desarrollo vayan de la mano de la calidad de vida de los habitantes, es el ideal para fomentar la importancia de una de las aristas más importantes: la seguridad vial.

CAPÍTULO II

2.1. Obligaciones y restricciones de la ciudadanía en Quito

Para desarrollar una estrategia vial que se pueda implementar en la ciudadanía quiteña, es necesario evidenciar cuáles son los problemas a los que se enfrenta el cambio que se busca. Una de las trabas es el desconocimiento de la normativa tanto nacional como propia del Distrito Metropolitano de Quito, por ende, al no conocer las normas vigentes sobre seguridad vial, la población no las aplica o a su vez si las conocen no concientizan sobre su aplicación. Por ello, se considera muy importante identificar las obligaciones y restricciones presentes en lo normado para que de esta manera se pueda llegar a la conciencia de los quiteños con bases fuertes y sobre todo con conocimiento en materia de seguridad vial.

Se debe entender que tanto las obligaciones como las restricciones se aplican tanto para aquellos que transitan en un medio de transporte, como para los peatones ya que el conjunto de todos ellos y sus acciones, afectan directamente a la seguridad vial de la ciudad. En el *Reglamento General para la aplicación de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial*, Título I, Artículo 40 que trata sobre las condiciones de transporte terrestre se mencionan nueve condiciones importantes:

1. Responsabilidad
2. Universalidad
3. Accesibilidad
4. Comodidad
5. Continuidad
6. Seguridad
7. Calidad

8. Estandarización
9. Medio ambiente

Aquellas condiciones que se enfocan en la seguridad vial son: responsabilidad, ya que hace referencia a la generación y cumplimiento de políticas y regulaciones en cuanto al transporte terrestre; comodidad, garantizando que el nivel del servicio que se brinde a los pasajeros sea el correcto; seguridad, este punto es de gran importancia ya que menciona la movilidad eficiente y segura tanto dentro del medio de transporte como en la infraestructura vial para pasajeros y peatones en las vías; estandarización, condición en la que se procede a revisar que todos los vehículos cumplan con normas y reglamentos técnicos de seguridad, ambientales y de comodidad. (Asamblea Nacional, 2012)

La presente tesis insta a identificar los actores que forman parte de la seguridad vial, ya que muchas veces existen confusiones con los mismos o se desconoce de alguno. La normativa se aplica directamente a peatones, bicicletas, motocicletas, automóviles, transporte público (en general) y transporte institucional. Si bien mencionadas partes se rigen lo establecido en la ley a nivel nacional, el Distrito Metropolitano de Quito también ha generado instrumentos de control como ordenanzas vigentes en las cuales se establecen puntos específicos a ser considerados por cada uno de los actores viales. La Ordenanza Metropolitana 238 hace referencia a la colocación de cinturones de seguridad en los vehículos de transporte escolar e institucional, con la finalidad de asegurar que tanto los conductores, dueños de dichos vehículos y pasajeros puedan transitar de manera segura y en caso de que exista algún accidente, no lleguen a tener como resultado consecuencias fatales. (Concejo Metropolitano de Quito, 2008)

Por otro lado, la Ordenanza Metropolitana 194 expedida en el año 2017, tiene como finalidad priorizar y regular el uso de bicicleta o a su vez la caminata como medios de

transporte dentro del distrito, para lo cual debe existir una base legal que las respalde como tal. En la mencionada ordenanza se puede encontrar que se presentan estas dos alternativas como medios de transporte sostenibles y se aclara que entre sus objetivos se encuentra el beneficio ambiental, pero también el respeto y respaldo a la seguridad de las personas que optan por usar bicicletas o caminar para transportarse. (Concejo Mteropolitano de Quito, 2017) Además, se indica que es muy importante que la sociedad entera se comprometa a cumplir y hacer cumplir la normativa que apoya a esta parte de la población que muchas veces se ve vulnerada debido a la falta de concientización por conductores de automóviles o del transporte público.

Con esto, se puede evidenciar que si existen normativas que respaldan la seguridad vial en Quito, pero que muchas veces se desconoce o no existe una correcta comunicación hacia la población quiteña, por lo que se llega a caer en el incumplimiento de la norma y muchas veces con la presencia de accidentes que comprometen la vida y seguridad de muchas personas. Teniendo claro el panorama legal al que se deben apegar los quiteños, también es necesario conocer los compromisos a los que se acoge el Distrito Metropolitano de Quito y que de esta manera se pueda plasmar que para mejorar la seguridad vial debe existir una concientización enfocada en la corresponsabilidad de ambas partes que se obtenga como resultado un cambio social permanente en Quito.

2.2. Compromisos por parte del Distrito Metropolitano de Quito

Desde el punto de vista de la seguridad y educación vial, las sociedades están constituidas en base a entes regulares que tienen la obligación de precautelar la salud y convivencia de las personas. En este caso el Distrito Metropolitano de Quito, justo con el

Gobierno Nacional son entidades encargadas de velar por la seguridad de los ciudadanos de Quito. No obstante, sus deberes y distintos compromisos en diversas ocasiones se ven afectadas y opacadas por la ineficiencia, falta de compromiso y corrupción. El sistema de Naciones Unidas, la OMS y OPS acordaron declarar el decenio 2011 -2020 como el periodo para trabajar por la seguridad vial entre varias instituciones civiles y estatales en el mundo. (OPS, 2011) La inseguridad en Quito es un problema que ha tenido un crecimiento muy notorio en las últimas décadas, la baja aplicación de la norma por parte de las instituciones que la conforman el municipio es una de las tantas causas del que al problema no se le encuentre una solución óptima.

En consecuencia, se conoce que el Municipio de Quito trabaja en conjunto con varias instituciones como la Agencia Metropolitana de Tránsito, Policía Nacional, ECU-911 entre otras para garantizar la movilidad, bienestar y seguridad física de los ciudadanos. No obstante, gran parte de las labores y acciones que se ejercen dentro y fuera del distrito no tiene el impacto positivo o la obtención de buenos resultados, todo esto debido a la baja planificación de estrategias que incentiven a la regulación del cumplimiento de las normas. Por lo tanto, debe existir una reestructuración de los compromisos y objetivos de corto y largo plazo que plantean las diferentes entidades para el bienestar y desarrollo ciudadano.

Como se manifestó anteriormente, Quito es una de las ciudades que en los últimos años registra más muertes violentas a causa de los accidentes de tránsito, aquello está acompañado de la falta de rigor en sanciones por distintas contravenciones. “También está resolver el tema de la impunidad, al momento existen más de un millón de contravenciones que no han sido juzgadas. Es imposible modificar la conducta de la gente si no se elimina la impunidad”

(Barrera, 2011). La impunidad junto con la corrupción son otros elementos que se suman a la lista de problemas que enfrenta la capital de los ecuatorianos, la falta de seriedad y obediencia en acciones y regulaciones por la falta de ética, irresponsabilidad y herencia cultural del ser humano, no permite reconstruir las grietas que ponen evidencia la mala operatividad de las autoridades.

"Todo acto temerario al volante, que amenace la vida de peatones, ciclistas o grupos vulnerables en las vías, será investigado y de ser el caso sancionar con todo el rigor de la Ley. El Municipio de Quito reitera su compromiso y apoyo necesarios para el esclarecimiento y justicia de actos que atenten contra la vida de las personas" (El Universo, 2020). Las obligaciones del Distrito Metropolitano de Quito no solo están sujetas al cumplimiento de normas y leyes que rigen, también debe existir una coordinación eficaz para que dicho cumplimiento tenga sanciones severas y breves que correspondan. Las entidades como el ECU-911, reformulan cada año protocolos de ayuda inmediata ante cualquier situación de riesgo que se presente, pero dichos protocolos no tienen un impacto y resultados positivos en la sociedad quiteña.

Existen distintas formas de educar a la sociedad para la prevención en materia de Seguridad Vial incluyendo una perspectiva integral y global donde cada persona pueda adquirir conocimiento, competencias y valores en cada etapa de su vida, dado que la educación vial no tiene límites temporales (niños, jóvenes, adultos y personas mayores), ni espaciales (familia, escuela, colegio, oficina, tiempo libre, etc.) en la vida de cada persona (Alarcón, 2009). En las última 2 décadas el parque automotor y actores de viales como ciclistas han tenido un crecimiento significativo en toda la ciudad, el crecimiento poblacional y de infraestructura de la misma ha provocado que el control, los enlaces de comunicación

vial y seguridad sean deficientes. No obstante, es obligación de las entidades gubernamentales y no gubernamentales crear y mejorar esos enlaces de comunicación para una educación vial más activa.

2.3 Corresponsabilidad entre los actores

“La cultura de respeto vial solo se logra con el compromiso de todos los actores viales.”

Boris Palacios

Los acontecimientos de los accidentes de tránsito siempre vuelven de luto a cientos de familias en Quito independientemente de la clase social a la que pertenezcan, por diferentes circunstancias y en la mayoría de los casos a causa de la imprudencia e irresponsabilidad de las mismas personas que hacen mal uso de la vía y del espacio público. De igual forma la impericia e inexperiencia de conductores, complementa que los errores del sistema social cada vez son más evidentes. Por tal razón, tener y fomentar una buena educación vial por parte de las autoridades y escuelas en conjunto con el apoyo ciudadano permitirán integrar nuevas acciones de adaptabilidad hacia un buen desarrollo.

En cada accidente y estadística de letalidad, los conductores noveles que se encuentran mayormente en la edad de 16-24 años tienen 2 a 3 veces más riesgo que conductores experimentados de sufrir un accidente vial, suponiendo un mayor riesgo para sí mismos y para sus pasajeros (StefyNet, 2009) Es preciso destacar como ciertos grupos de actores que pertenecen a la movilidad y espacio público son los más propensos a sufrir un accidente, los

jóvenes en el Ecuador a causa de la irresponsabilidad mucha veces generada a por el irrespeto a la ley, el excesivo consumo de alcohol y la falta de cultura vial los pone en la mira de estar presentes en constante situaciones de riesgo. Cuando se habla de corresponsabilidad, no solo se puede exigir una manifestación de derechos, también debe existir una correlación de aplicación y respeto a la ley sin excepciones.

Por secuencia, Los factores de distracción más comunes dentro del automóvil son: el uso de un dispositivo externo como el teléfono celular, cambiar de emisora de radio, maquillarse, llevar demasiados pasajeros y fumar. (ANT, 2014) La corresponsabilidad también tiene como características el ver y entender lo que sucede alrededor, generar un consentimiento propio en ocasiones resulta difícil, por lo cual también la interacción de mensajes de educación vial y seguridad deben tener factores que influyan de manera indirecta o directa al ciudadano y el mismo genere un comportamiento idóneo para la construcción de un cambio social.

Hay muchos factores que generan accidentalidad en las vías, la infraestructura y el comportamiento de los usuarios son las principales ramas de análisis, teniendo en cuenta que las velocidades de operación son cada vez más altas y realzan la gravedad de los accidentes, a pesar de las formas de mitigación planteadas para los impactos y la frecuencia de los mismos. (Garzón, Escobar , & Galindo, 2017) El comportamiento ciudadano está compuesto por diversos factores de identificación cultural y social, el querer generar un una valorización y concientización sobre una buena seguridad vial, también depende de estrategias comunicacionales que se puedan aplicar. La conectividad de mensajes directos y claros a las masas, promueve una mayor participación de actores en función de sus derechos y responsabilidades.

CAPÍTULO III

3.1 Comunicación para el cambio social

La comunicación para el cambio social nace como respuesta a la indiferencia y al olvido, rescatando lo más valioso del pensamiento humanista que enriquece la teoría de la comunicación: la propuesta dialógica, la suma de experiencias participativas y la voluntad de incidir en todos los niveles de la sociedad, son algunos elementos que hacen de esta propuesta un desafío. (Gumucio, 2004)

A partir de este concepto, es claro evidenciar cómo los principios sociales y de diálogo permiten una intervención cultural y comunicacional respecto al diálogo directo de conectividad de mensajes idóneos con los ciudadanos. Es importante conocer cómo una correcta comunicación genera cambios a corto y largo plazo, entender que el cambio social que realicen todos los actores permitirá un próspero desarrollo en los diferentes grupos y comunidades.

“Es entonces la comunicación para el cambio social la herramienta estratégica que contribuye a la transformación de una sociedad a partir de sus valores y paradigmas, no desde una imposición exterior o medidas de gobierno que tal vez no estudian y aprovechan las cualidades generales de la comunidad” (Gumucio, 2004) Es indispensable plantear la comunicación como eje central de un buen cambio social, no basta con emplear mensajes a ciertos grupos, sino que los mensajes que se van a usar durante una comunicación con los

ciudadanos deben ser creados partir de estrategias de participación las cuales tengan perspectivas más sólidas de inclusión, diálogo y aceptación.

Según el Consejo de Participación Ciudadana y Control Social, “La participación ciudadana es principalmente un derecho de las ciudadanas y ciudadanos, en forma individual y colectiva, de participar (ser parte de, incidir) de manera protagónica en la toma de decisiones, planificación y gestión de los asuntos públicos, y en el control popular de las instituciones del Estado y la sociedad, y de sus representantes, en un proceso permanente de construcción del poder ciudadano.” (CPCCS, 2019) Dicha participación en base a los Derechos Humanos, no puede ser apartada de los derechos de libertad, derechos de igualdad o derechos sociales, vinculados al desarrollo y bienestar social; y los derechos esenciales de la solidaridad. Tomar en cuenta a la participación como un pilar de cambio social permite un desarrollo fortalecido en la educación vial y prosperidad activa de las ciudades, la misma debe verse como un proceso en conjunto que los ciudadanos del distrito Metropolitano deben ejecutar de manera colectiva.

Por otro lado, el diálogo es recurso indispensable de las sociedades para su desarrollo y estabilidad. Cuando se requiere concientizar sobre educación y seguridad vial, el plan de comunicación a ejecutar debe ir a la par de un diálogo directo y bien estructurado que permita un análisis claro respecto a este tema de interés dentro y fuera de la ciudad de Quito. “La (RAE) define el diálogo como la plática entre dos o más personas, que alternativamente manifiestan sus ideas o afectos, o una discusión o trato en busca de avenencia” (Viloria, 2015). Por lo cual plantear una buena comunicación para el cambio social mediante un diálogo correctamente estructurado permite visibilizar la importancia de tener y conocer parte

del entorno de la educación vial. A su vez, tomar en cuenta que un cambio y próspero desarrollo da paso a la comprensión de los tejidos sociales en materia de seguridad vial los cuales darán resultados acciones colectivas en los entornos sociales de Quito.

Es importante destacar que la comunicación para el cambio social también tiene otras condiciones claras para que cumpla cada uno de los objetivos planteados; para ello, “El proceso de comunicación no puede ignorar las particularidades de cada cultura y de cada lengua; por el contrario, debe apoyarse en ellas para legitimarse.” (Gumucio, Comunicación para el cambio social: clave del desarrollo participativo, 2011). La intercomunicación cultural, es decir, los intercambios entre lenguas y culturas, son saludables cuando están compuestos por campos de igualdad y respeto, mediante el diálogo, el intercambio de ideas y la responsabilidad.

De igual forma, la generación de contenidos locales en base a modelos erróneos de comunicación modifica el conocimiento social respecto al seguridad vial del Ecuador. “El acceso a la información generada en los países industrializados se ve como la solución mágica a los problemas” (Gumucio, 2004) La solución no solo debe contar en copiar modelos de seguridad vial aplicados en países de primer mundo, debe existir una visión más allá de un planteamiento lineal y común. Analizar el entorno y crear procesos equitativos son soluciones duraderas hacia un cambio social dentro de la comunidad de los ciudadanos de Quito, la generación de contenido propio promueve el conocimiento y el aprendizaje para las futuras generaciones.

En definitiva, la tecnología y la convergencia de las redes también son condiciones indispensables para el desarrollo, siempre y cuando estén bajo control e interacción permanente con el ciudadano. “Los procesos de comunicación que se aíslan, que no establecen un diálogo más amplio con otras experiencias similares a escalas local, regional o global, tienen menos posibilidades de crecer y de ser sostenibles en el largo plazo.” (Gumucio, 2004) El uso a gran escala de la tecnología debe estructurarse en base a las necesidades de cada uno de los procesos comunicacionales. La facultad de adquisición que efectúen los actores sociales involucrados define, las características de la tecnología en la comunicación que debe utilizarse.

3.1.1 Hacia las políticas.

Como se mencionó anteriormente, Ecuador y varios países de la región latinoamericana han optado por reestructurar sus políticas en cuestión de seguridad vial. No obstante, dichas políticas no tienen el alcance e impacto adecuado por el erróneo modelo de comunicación que existe hacia los ciudadanos. Un pilar fundamental a considerar para que las políticas planteadas sean un soporte para una efectiva seguridad vial es la edu-comunicación. “Después de la II Guerra Mundial en pleno concierto de reconstrucción de Occidente surgen infinitud de programas de desarrollo que intentan paliar las desigualdades de los países atrasados o sub desarrollados del Tercer Mundo sobre las bases del crecimiento económico y la construcción nacional.” (Carretero, 2007)

La educación junto con la comunicación crea un conjunto de modelos a seguir para reformar las sociedades y entrar en cambios positivos. Por medio de la educación, de forma prioritaria, muchos países logran implantar en la sociedad un modelo conceptual y guía hacia la prosperidad.

El presente estudio cuestiona cómo la creación de políticas no tiene una conexión adecuada con la ciudadanía, ya que el modelo de comunicación que se ejerce no está en constante sintonía para el desarrollo y cambio social que se requiere “El campo de la comunicación y la educación para el desarrollo requiere una cierta flexibilidad metodológica. El método se construye en comunidad y se modifica en función de los problemas concretos que se vayan originando durante el proceso.” (Carretero, 2007) Para ello la educación comunicativa busca brindar un soporte más significativo y acceso a la información de forma más detallada y concreta, no dejando de lado el involucramiento y participación que se necesita para aumentar el análisis sobre las distintas grietas que se generarán en la comunicación, para así crear y brindar soluciones más viables.

Parte del desarrollo y cambio social también depende de la actualización constante de información necesaria a difundir, el comunicar políticas que afectan directa o indirectamente a un solo grupo de la sociedad es parte de un grave retroceso, lo cual estanca el conocimiento de seguridad vial que necesitan los ciudadanos de la ciudad de Quito. “La comunicación/educación para el cambio social, ha demostrado gran eficacia en diferentes áreas geográficas y en los ámbitos más diversos (desarrollo rural y agrícola, salud y nutrición, derechos civiles y culturales, medioambiente, población, género, paz, infancia, catástrofes, etc.)” (Barranquero, 2007) La identificación y planteamiento de programas y campañas para

el desarrollo de la seguridad vial en la ciudad de Quito, buscan un enfoque más direccionado a la participación de los ciertos grupos vulnerables, excluyendo a otros actores de igual importancia que pueden contribuir al desarrollo.

3.2. Objetivos que persigue la comunicación en la seguridad vial

En efecto, la seguridad vial tiene como principal objetivo precautelar la integridad física de los ciudadanos dentro de un entorno y determinado espacio. Sin embargo, este objetivo siempre está rodeado de obstáculos para su cumplimiento debido al mal uso de sistemas y modelos de comunicación. “Hoy en día las y los tomadores de decisiones a nivel nacional y local necesitan innovar para hacerle frente a los múltiples retos que se tienen para lograr un desarrollo armónico, sostenido y equitativo. Sin duda, uno de los principales desafíos es preservar y mejorar la calidad de vida de la ciudadanía.” (Amado Crotte & Garduño, 2018) Brindar y aplicar una comunicación de calidad en materia de educación y seguridad vial es la alternativa más viable a tomar en consideración para disminuir el número de muertes ocasionadas por accidentes de tránsito.

Dentro de este marco es preciso comprender cómo los ciudadanos desconocen sus obligaciones y derechos al circular por las calles y espacio público del Distrito Metropolitano de Quito, en base a ello parte de los objetivos que persigue la comunicación de seguridad vial es dar a conocer las alternativas y normas vigentes de una manera más clara y directa, la cual tenga como resultado un impacto positivo en la ciudadanía y las cifras de muerte por año disminuyan. Desarrollar un plan comunicacional sobre la importancia de la seguridad vial

para los Quiteños debe ir más allá de solo divulgar información respecto al tema por diferentes canales de comunicación, debe existir una ejecución de lineamientos con todas las instituciones y ejes de control de la ciudad en base a las necesidades que los peatones y conductores requieren para su seguridad.

Con lo anteriormente expuesto, la aplicación de una buena comunicación es esencial para generar un cambio social y alcanzar buenos resultados con los objetivos de un plan comunicacional. Para generar un cambio social se debe considerar herramientas, modelos y estrategias de comunicación que sean factibles para el entorno social de la ciudad de Quito. La tecnología y canales de comunicación no solo deben verse como las soluciones más factibles a la ahora educar y concientizar a las personas. Sino que en base a esas herramientas debe desarrollarse y ejecutarse propuestas diferentes de desarrollo, lo cual permita cumplir metas a corto, medio y largo plazo.

Los objetivos de comunicación en la seguridad vial para un cambio social van de la mano con los objetivos planteados en la presente tesis, los cuales buscan generar un impacto positivo y responsable en todos y cada uno de los actores que forman parte del espacio público. A su vez, visibilizar la importancia de la buena educación vial en el desarrollo próspero de la ciudad de Quito. Para ello, se debe reformular el enfoque de las campañas de comunicación y seguridad vial hacia una visión más amplia donde conductores, peatones y pasajeros tomen una concientización más productiva sobre educación y seguridad vial, para así tener un cambio exitoso permanente de forma individual y comunitaria.

3.3 Acercamiento a la comunidad para generar un cambio

La presente tesis busca tener un alcance muy alto en materia de educación para la seguridad vial en la ciudad de Quito, al ser la capital del Ecuador y la ciudad más poblada, se busca implementar nuevas medidas de educación y seguridad vial dará cambios en el aspecto político y económico, ya que los accidentes de tránsito generan pérdidas económicas. La concientización logrará dar paso a un llamado de atención al Municipio y sus autoridades, los cuales son los encargados de fortalecer las distintas normativas que rigen en la actualidad. La nueva propuesta de comunicación que se brinde a la ciudadanía buscará ir más allá del diálogo entre comunidad y Municipio, creará lazos de comunicación directa en la que la ciudadanía logre comprender y ver buenos resultados de lo seguras que estarán sus vidas en el espacio público y las vías.

Para ello, se realizará una campaña a corto plazo donde se logran plasmar nuevas ideas sobre educación y seguridad vial en la cual se podrá visibilizar la importancia que tiene una buena educación vial para el desarrollo de sociedades. No obstante, la estrategia de comunicación a realizarse debe tener un enfoque de verdadero cambio para todos y cada uno de los capitalinos, no se direccionará a pocos y determinados grupos que hacen uso del espacio público, pues tendrá como obligación incluir a todos los actores sin características de discriminación alguna.

Se buscará realizar una campaña que repercuta con fuerza en los distintos medios digitales de comunicación, como se expuso anteriormente, la comunicación para el cambio

social es de vital importancia. No obstante, para que la campaña se aplique de manera correcta se utilizaran modelos de comunicación más directos y de gran alcance entre la ciudadanía, la difusión coordinada y objetiva será pieza clave para que el mensaje tenga un impacto positivo al latente desarrollo de la ciudad en materia de seguridad vial. Difundir un mensaje claro, preciso y bien alimentado permitirá que exista una mayor corresponsabilidad de cada ciudadano.

Siempre la preocupación que se tomará a consideración, es cómo mitigar y reducir las índices muertes por accidentes tránsito que afligen a las familias de los ecuatorianos. Sin embargo, el trabajo conjunto del cambio debe ir con la corresponsabilidad ciudadana que la futura campaña generará en los habitantes de la ciudad. Introducir factores de responsabilidad, generosidad y diálogo entre ciudadano y autoridad logrará complementar las acciones de educación y seguridad vial que se requieren.

Consecuentemente, se medirá el impacto y se analizarán los resultados de la misma durante el periodo de tiempo que se ejecute. A su vez, la reformulación de un nuevo enfoque en materia de campañas comunicacionales abrirá caminos a distintas estrategias de comunicación de nuevas generaciones para contribuir para el cambio social, político y económico de la ciudad de Quito.

Por último, los objetivos de desarrollo sostenible que se implementarán para el desarrollo estratégico de la campaña comunicacional; el número cuatro, buscará informar y educar a la ciudadanía de forma clara, directa y transparente, lo cual contribuirá a que el

cambio social anteriormente planteado empiece a tener una regulación próspera y duradera; finalmente, se aplicará el objetivo número tres, con el que se alcanzarán niveles altos de bienestar, protección y salud a niños, jóvenes y adultos.

CAPITULO IV

4.1. Presentación de la Campaña

Se ha podido evidenciar que el Distrito Metropolitano de Quito se ha convertido en la ciudad más poblada del país y que su incremento acelerado de territorio y población trae consigo la necesidad inminente de crear acciones de concientización más innovadoras direccionadas hacia los ciudadanos en materia de seguridad vial. La falta de una buena y constante educación vial y la escasez de recursos para formar estrategias directas de comunicación, ha generado una baja participación de los actores que hacen uso del espacio público. A su vez, desde enero de 2020 a enero de 2021 Quito reporta la mayor cantidad de accidentes de tránsito por año en Ecuador, esto a falta del conocimiento sobre educación vial, poco interés respecto a la seguridad vial, la insuficiente participación de todo los actores y los bajos niveles corresponsabilidad que tienen los jóvenes que transitan por la ciudad .

En el año 2020 el gobierno ecuatoriano declaró una emergencia sanitaria en todo el territorio a causa de la pandemia mundial por el COVID-19, lo que provocó que autoridades del gobierno central y del Municipio de Quito apliquen medidas drásticas sobre la adecuada movilidad que deben tener los ciudadanos en cualquier medio de transporte o peatonal, aquello ha generado incertidumbre e inconformidad por el constante cambio de las normativas vigentes. Quito, al ser la ciudad más poblada, se ha convertido en el cantón con mayor número de contagios de COVID-19, por lo que las autoridades capitalinas y organismos de control han establecido protocolos específicos de movilidad y el uso del espacio público que no son acatados con responsabilidad por la mayoría de ciudadanos.

A pesar de que existen leyes y normativas de tránsito establecidas por los organismos de control, las mismas no cuentan con una retroalimentación necesaria para su correcto uso y aplicación por parte de los ciudadanos en Quito.

A partir de lo expuesto en la presente tesis, y de la mano de los objetivos de desarrollo sostenible, el número tres (ODS 3) que hace referencia a Salud y Bienestar debido a las cifras alarmantes de accidentes de tránsito y sus consecuencias que han cobrado la vida de muchos, o a su vez dejan secuelas en las personas afectadas y en su bienestar; y el número cuatro (ODS 4) sobre Educación de Calidad en base a que la educación vial constante en la sociedad es el pilar fundamental para seguir creando un espacio más seguro en el que se pueda transitar. De esta manera se creó la campaña de comunicación *No Hay Marcha Atrás*, que tuvo como misión promover la concientización sobre seguridad vial y respeto a los parámetros que la regulan para lograr la convivencia segura entre las personas que hacen uso del espacio público.

Partiendo de aquello, se creó una campaña digital de comunicación que busca integrar, fomentar y promover la concientización con respecto a seguridad vial y corresponsabilidad. Por medio de herramientas digitales de comunicación tales como: Instagram, Facebook y plataformas Streamers como Zoom y StreamYard. Se integró una interacción dinámica para la activación de la participación del público objetivo con expertos en la materia de seguridad vial e influencers de áreas sociales y de salud.

4.2. Metodología de la Investigación Cualitativa

Como se mencionó en previamente, la importancia de esta campaña es vital para el desarrollo de la ciudad de Quito, los datos y cifras son alarmantes y lastimosamente no se han dado cambios beneficiosos y estables para que la seguridad vial prime al momento de hablar de prevención de accidentes de tránsito. A pesar de que Ecuador es uno de los países que más ha reformado leyes en los últimos siete años para el control y seguridad vial de sus ciudadanos, también ocupa uno de los primeros lugares en cifras por siniestros de tránsito de la región, ubicando a Quito como la ciudad más peligrosa en este tema según la Agencia Nacional de Tránsito.

Para alcanzar los objetivos planteados en la presente campaña, se ha manejado una investigación de campo cualitativa y cuantitativa ya que en base al marco teórico establecido, entrevistas, testimonios y encuestas, se han podido constatar resultados importantes que han permitido que No Hay Marcha Atrás logre impactar en su público objetivo.

Los resultados de esta investigación han sido positivos, pero es importante tener claro que no es suficiente aún y que se debe trabajar aún más con distintas herramientas que lleguen a tener el alcance esperado. A su vez, después de analizar el trabajo realizado, se han evidenciado que la interacción es de vital importancia para generar un cambio de corresponsabilidad en los ciudadanos, lo que permite tener un enfoque claro sobre las distintas áreas en las que se debe seguir trabajando en beneficio de las personas.

Se implementaron dos encuestas para el presente trabajo con una muestra de 25 personas de edades entre 18 y 25 años que residen en la ciudad de Quito. La primera encuesta se estableció en la primera fase de la campaña para determinar qué medios de

transporte utilizan, si respetan la normativa y si tienen interés por la campaña presentada. La segunda encuesta se realizó en la cuarta fase de la campaña con las mismas personas que generaron interacción en los distintos conversatorios y mantuvieron una participación activa.

4.3. Diseño, Planificación y Ejecución de la Campaña

La campaña “No Hay Marcha Atrás” hace una invitación a la juventud quiteña a ser parte del cambio con un enfoque de corresponsabilidad e igualdad. Recordándoles que está en sus manos evitar los accidentes de tránsito, porque una vez que pasa un siniestro de cualquier índole *ya no habrá marcha atrás*. Tiene como objetivos principales los siguientes:

1. Evidenciar la importancia que tiene la educación y seguridad vial en el desarrollo social de la ciudad de Quito.
2. Incluir a todos los actores que forman parte del espacio público de la ciudad.
3. Promover una participación más activa y responsable en los jóvenes que transitan en la ciudad.

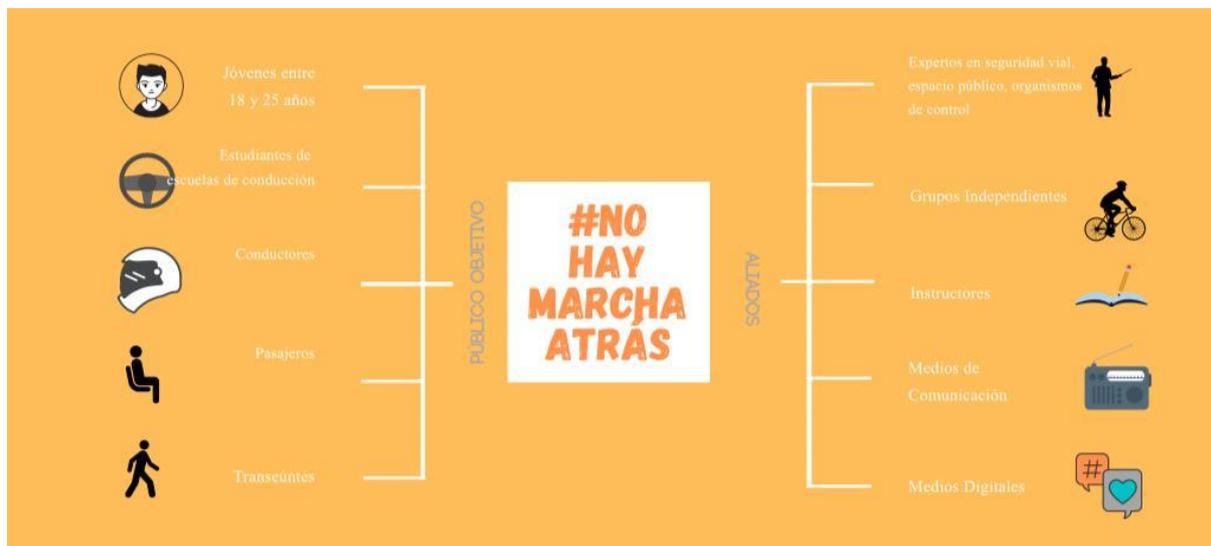
4.3.1. Logo



La inclusión es primordial para que los objetivos se cumplan y la campaña llegue a ser exitosa. Como se mencionó anteriormente, la campaña No Hay Marcha Atrás, busca fomentar una concientización mucho más participativa en su público objetivo pero a su vez también hace un llamado a la inclusión para que estas y futuras generaciones comprenden y acentúan la importancia de la seguridad vial para que la ciudad se dirija hacia el desarrollo social y sostenible. Por lo tanto se implementó un logo que invite a dicho llamado de unión de todos los actores que hacen uso del espacio público y sin diferenciación alguna.

Su forma esférica hace una representación de la ciudad y que dentro de la misma es tarea de todos tener una corresponsabilidad para salvar vidas. A su vez, están las representaciones de los medios de transporte que más utilizan los ciudadanos para moverse dentro de ella. Y por último, se incorporó el nombre de la misma con hashtag para tener una identificación y apertura en los diferentes medios de comunicación. De igual forma, se utilizó el slogan Cuida de Ti y Cuida de todos, donde se hace referencia a la responsabilidad en común que debe tener la ciudadanía junto con los organismos de control, dicho slogan también fue parte de la interacción para conectar con el público objetivo.

4.3.2. Público objetivo y Aliados Estratégicos



4.3.3. Planificación

No Hay Marcha Atrás plasmó su concepto y desarrollo en referencia a la caja de cambios que tiene un vehículo identificando cada marcha como símbolo de avanzar por fases cada etapa de la campaña. Busca impulsar a la ciudadanía a seguir adelante hasta alcanzar los objetivos propuestos y que el resultado final garantice una convivencia segura en los espacios públicos de la ciudad.



Las 4 fases de la campaña son:

Fase 1- Metiendo Primera

Fase 2- Metiendo Segunda

Fase 3- Metiendo Tercera

Fase 4 - Metiendo Cuarta

- **Fase 1 - Metiendo Primera**

Lanzamiento, difusión e invitación a la campaña

No Hay Marcha Atrás, buscó atraer a su público objetivo por medio de las redes sociales de Instagram y Facebook, herramientas digitales atractivas y actualmente las más utilizadas por jóvenes entre 18 y 29 años, dando a conocer la misión, visión para entender la importancia de la seguridad vial para la prevención de accidentes de tránsito.

- Temática Empleada: Información Relevante
- Interacción: #NoHayMarchaAtrás, #CuidaDeTi, #CuidaDeTodos
- Información: Misión, visión, noticias con certificación de veracidad de distintos medios de comunicación y fuentes oficiales.
- Tiempo: Semana y media.
- Piezas Gráficas:





- **Segunda Fase - Metiendo Segunda**

Conexión

La interacción e inclusión es crucial para el fortalecimiento de la concientización en torno a seguridad vial, por lo que se planificaron conversatorios con expertos académicos respecto al uso del espacio público en tiempos de COVID-19, seguridad vial, uso correcto del espacio público y el rol de los organismos de control en materia de educación y seguridad vial.

- a. Temática Empleada: Conexión con Expertos
- b. Interacción: #NoHayMarchaAtrás, #CuidaDeTi, #CuidaDeTodos
- c. Información: Presentación de perfiles profesionales y académicos de los expositores., tema de cada conversatorio y vía por la cual se llevó a cabo la reunión virtual.

- Fredi Paredes



Perfil: Ingeniero Civil, docente de la Pontificia Universidad Católica del Ecuador y Experto en Gestión del Espacio Público.

Tema: La seguridad vial y el rol de los jóvenes para su exigibilidad ante los organismo de control.

- Juan Valencia



Perfil: Abogado con experiencia en el sector público, jefe de agencia de la ANT y Ex Director Provincial de la ANT Santo Domingo.

Tema: La importancia de trabajar constantemente con la sociedad en materia de seguridad vial.

Tiempo: Semana y media.

Piezas Gráficas:



CONVERSATORIO CON FREDI PAREDES

Gracias a todos los que se conectaron con nosotros!



CONVERSATORIO CON JUAN VALENCIA

Gracias por acompañarnos ayer



- **Tercera Fase - Metiendo Tercera**

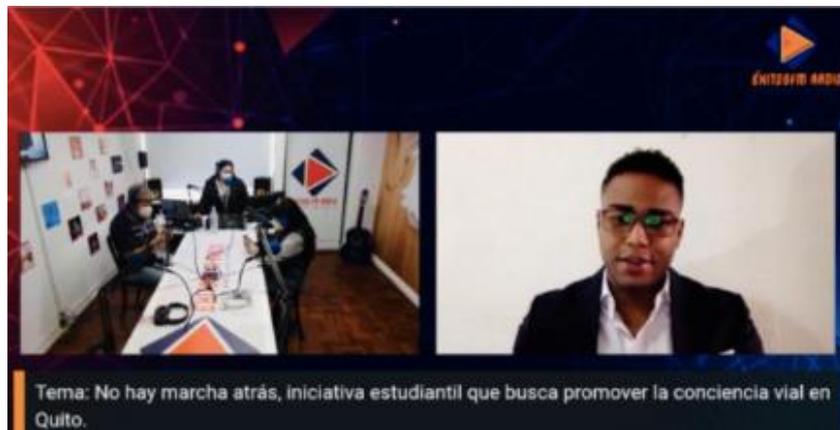
Relaciones Públicas

No Hay Marcha Atrás inició la gestión de relaciones públicas con diferentes medios de comunicación, con la finalidad de resaltar la participación, importancia y valor que tiene la campaña expuesta en materia de seguridad vial para prevenir siniestros de tránsito en Quito, aumentar la interacción con el público objetivo con respecto al correcto uso del espacio público para una convivencia efectiva y tener un mayor alcance.

- Temática Empleada: Presentación de la campaña y labor realizada
- Interacción: #NoHayMarchaAtrás, #CuidaDeti, #CuidaDeTodos

c. Información: Entrevistas, publicación de artículos y menciones en medios de comunicación:

- TeleviCentro
- Diario Metro
- Éxitos FM
- Informe.Ec
- Diario La Hora
- Área Deportiva



d. Tiempo: Una semana

- **Fase 4 - Metiendo cuarta**

Enlace, Evaluación y Cierre

Incorporación de aliados estratégicos a la Sexta Semana Mundial de las Naciones Unidas Para la Seguridad Vial, recalcar la importancia y el rol que tienen diferentes instituciones y grupos vulnerables para bajar el índice de mortalidad en el Distrito Metropolitano de Quito.

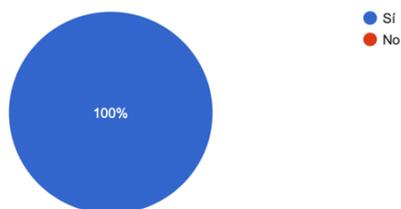
a. Temática Empleada: Invitación, presentación, compromiso y cierre de campaña

- b. Interacción: #NoHayMarchaAtrás, #CuidaDeTi, #CuidaDeTodos #Love30
- c. Información: Entrevista, enlaces, evaluación y cierre.

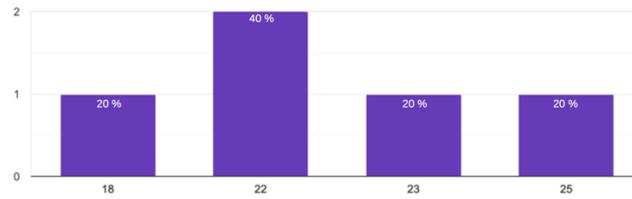
- Escuela de conducción ESCOUT
- Encuestas: Se realizó una encuesta corta con una muestra de 25 personas antes del lanzamiento de la campaña, para evidenciar que perspectiva, características y razones de conocimiento respecto a la normativa, transporte y seguridad vial tienen los usuarios en la ciudad de Quito. Se eligió un rango de edad entre 18 y 25 años y que residan en la ciudad con la finalidad de conocer cómo los ciudadanos interpretan la importancia de conocer sobre seguridad vial, y en qué ejes se pueden trabajar durante la respectiva campaña.

Antes de la Campaña

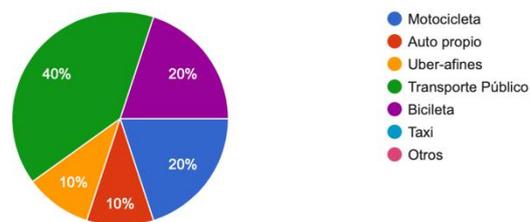
- ¿ Usted reside en la ciudad de Quito?



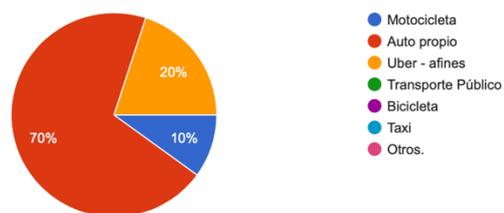
- Edades



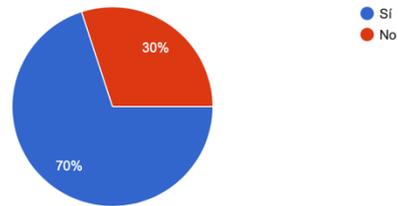
- ¿Cuál medio de transporte utiliza para movilizarse en la ciudad?



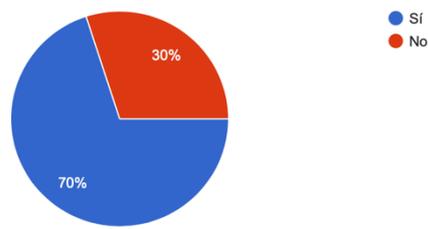
- ¿Cuál medio de transporte considera que es el más seguro para movilizarse en la ciudad?



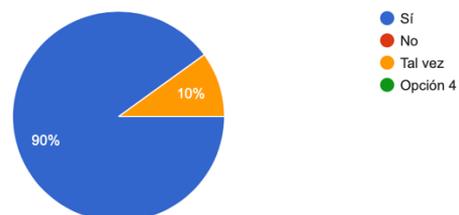
- ¿ Conoce usted sobre la normativa vigente que rige en la ciudad de Quito respecto al correcto uso del espacio público?



- ¿ Considera usted que respeta la normativa vigente en la ciudad de Quito ?

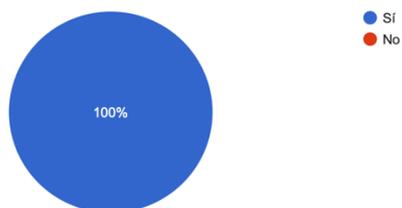


- ¿ Le gustaría conocer sobre la campaña de concientización de seguridad y educación vial en Quito " No Hay Marcha Atrás" ?

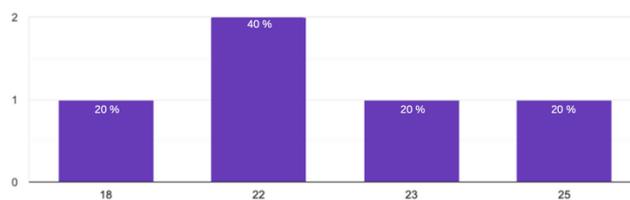


Después de la campaña

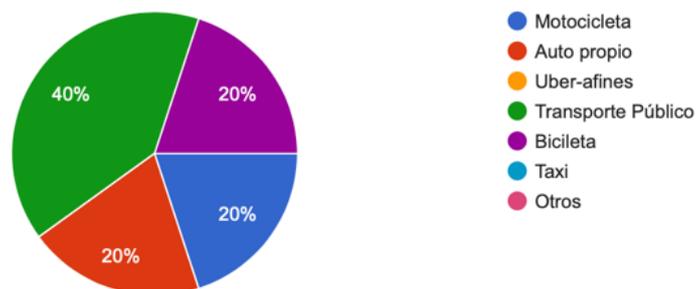
1. ¿ Cumplió la campaña con tus expectativas ?



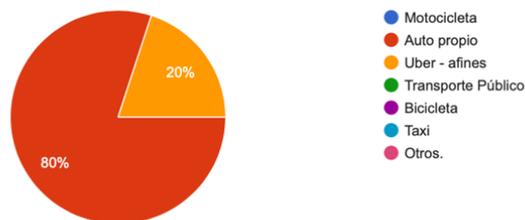
2. Edades



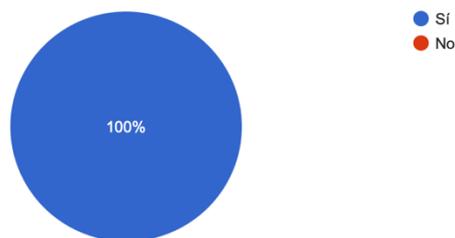
3. ¿Cuál medio de transporte utiliza para movilizarse en la ciudad?



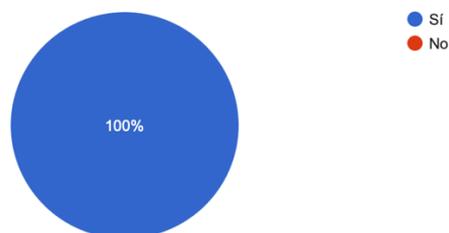
4. Después de conocer las cifras expuestas durante los conversatorios sobre siniestros de tránsito, ¿Cuál medio de transporte considera que es el más seguro para movilizarse en la ciudad?



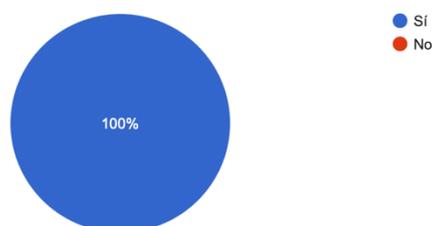
5. ¿Conoce usted sobre la normativa vigente que rige en la ciudad de Quito respecto al correcto uso del espacio público?



6. ¿ Considera usted que respeta la normativa vigente en la ciudad de Quito ?



7. Le gustaría que siguiera la interacción de la campaña de concientización sobre seguridad y educación vial en Quito " No Hay Marcha Atrás" ?

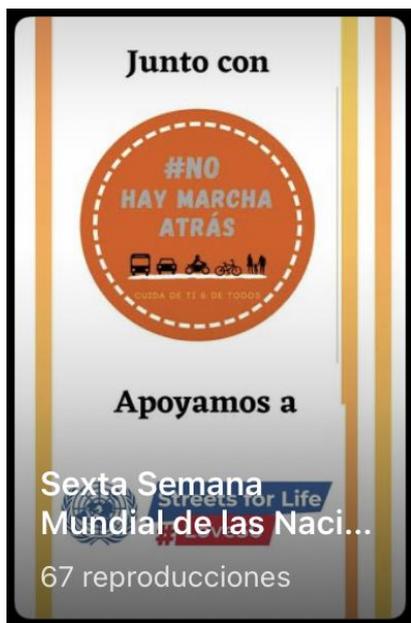


8. ¿Qué temas le gustaría que la Campaña aborde a largo plazo?

La seguridad vial en carreteras regionales.
Conducción responsable
Normativa, multas y leyes de motociclistas en Quito
Seguridad en transportes interprovinciales
Obligaciones de los conductores con la matriculación de vehículos

Durante la última fase de la campaña Metiendo Cuarta, se realizó una segunda encuesta al mismo grupo de personas tomadas en cuenta en la primera encuesta. Cabe señalar que este grupo participó activamente en los distintos conversatorios empleados para su interacción. Se pudo evidenciar que existió un cambio respecto al conocimiento de la normativa e importancia de la seguridad vial para el desarrollo sostenible de la ciudad, destacando el éxito de la campaña empleado al público objetivo. A su vez, se pudo demostrar que los usuarios de medios de transporte público están interesados en el tema siempre y cuando se de un alcance activo de participación.

- d. Tiempo: Una semana
- e. Piezas Gráficas:



4.3.4. Línea Gráfica

Paleta de color: Orange and Teal



La línea gráfica de la presente campaña partió y se definió por medio de la paleta de colores Orange and Teal, paleta que que tienen una diversidad de colores referentes a la seguridad vial mundial. Cada color hace una representación directa al cuidado y prevención que deben tener los ciudadanos. A su vez, es una paleta de colores que permitió conectar con el público objetivo para la interacción planteada en cada fase de la campaña.

4.3.5. Gestión en medios.

Se implementó una gestión de Relaciones Públicas en diferentes medios de comunicación con la finalidad de generar lazos de vinculación con la campaña de concientización social. Para ello se implementó una estrategia comunicacional con boletines, cartas de presentación y cartas de invitación a la presente campaña. A consecuencia de la situación por emergencia sanitaria que rige en la ciudad de Quito, la gestión mencionada se estableció por diferentes herramientas de comunicación como correos electrónicos y número telefónicos. Como resultado de dicha gestión se logró la acogida de distintos medios de comunicación en la ciudad de Quito entre ellos: Radio Deportiva, Radio Éxitos FM en programa Informe.ec, diario la Hora y diario Metro Ecuador.

4.3.6. Logros

- La campaña No Hay Marcha Atrás, coincidió y fue partícipe de la sexta semana mundial de las Naciones Unidas para La Seguridad Vial que se celebró del 17 al 18 de mayo de 2021. La Semana Mundial de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial se celebra cada dos años y está organizada por las comisiones regionales de la OMS y las Naciones Unidas.
- Por medio de la entrevista donde se expuso la misión e interacción activa que formó la campaña con los jóvenes se pudo tener un contacto con la Comisión Latinoamericana de Derechos Humanos, donde se realizaron conversaciones sobre posibles proyectos a futuro respecto a educación y seguridad vial en los que se puede trabajar con el apoyo de No Hay Marcha atrás.
- Se tuvo una interacción y diálogo respectivo para una futura entrevista de la semana del 31 al 4 de junio del 2021 sobre la labor que realizó No Hay Marcha Atrás durante sus 4 fases.

V CONCLUSIONES

En base a lo expuesto previamente en este trabajo, se puede concluir que la seguridad vial es esencial para el desarrollo social y sostenible de la ciudad de Quito. Dicho desarrollo se puede lograr por medio de la implementación de campañas de comunicación como No Hay Marcha Atrás que aporte efectivamente y brinde participación y voz a los ciudadanos para su seguridad. El apoyo de expertos a través de ponencias y conversatorios permite que se active positivamente el interés en materia de seguridad vial como método efectivo para la prevención de accidentes de tránsito en la ciudad.

De enero de 2020 a enero de 2021 se han registrado más de 2 mil accidentes de tránsito solo en la ciudad de Quito y el 40% de estos accidentes son causados por peatones y motociclista por lo que la vinculación de todos los actores que forman parte del espacio público es crucial para evidenciar que la corresponsabilidad debe ser un lazo inquebrantable entre todos y todas, que no solo una persona que está al mando de un vehículo puede ocasionar accidentes de tránsito.

La participación activa de los jóvenes en los distintos espacios creados para su interacción con profesionales, incrementa el interés en el tema respecto a educación, prevención. La concientización en materia de seguridad es un tema que se debe seguir tratando por los organismo de control para prevenir accidentes de tránsito. Bajo la integración correcta de corresponsabilidad en un nuevo sistema de educación la seguridad vial puede tener efectos positivos a largo plazo.

La pandemia a causa del Covid 19, impulsó a que existan cambios para conectar con diferentes públicos. Al hablar y plantear una problemática social respecto a seguridad vial y el correcto uso del espacio público la interacción presencial es crucial para generar formas

más dinámicas y directas con los jóvenes. Sin Embargo, la comunicación también cuenta con aliados como lo es las distintas herramientas digitales, que pueden dar una cobertura y alcance distinto respecto a la prevención. La comunicación puede plantearse con diversidad de enfoques, pero siempre tendrá como misión hacer llegar el mensaje correcto. No hay Marcha Atrás, se acopló y se apoyó a las nuevas circunstancias de la era digital. Finalmente, cabe señalar que esta campaña abrió un nuevo camino respecto a la concientización e inclusión de actores que transitan en Quito, brindó la interacción correcta para que los ciudadanos que pudieron conocer de ella interactúen y sepan que está en sus manos generar un cambio y salvar vidas junto con organismos de control. Es esencial seguir promoviendo estas acciones que despiertan el interés e integran cambios hacia el desarrollo como sociedad, resaltando que la prevención va de la mano del respeto que se inculque a temprana edad, evidenciando que cada individuo siempre va hacer uso del espacio público y es un potencial actor para causar un accidente de tránsito si no toma las medidas adecuadas para su seguridad y la de todos.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Alarcón, A. (2009). *Convivir en el Tráfico. VI Foro Contra la Violencia Vial. Extraído el 25 de marzo.* Madrid.

- Amado Crotte, & Garduño, J. (15 de Junio de 2018). *Mobiliblog*. From Mobiliblog.
- ANT. (2014). *Agencia Nacional de Transito*. From Agencia Nacional de Transito.
- Garzón, M., Escobar , D., & Galindo, J. (2017). Auditorias de seguridad vial. Ejemplo de aplicación metodológica. *Espacios* .
- Asamblea Nacional del Ecuador. (20 de Octubre de 2008). Constitución de la República del Ecuador. Montecristi, Ecuador. Obtenido de https://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4_ecu_const.pdf
- Asamblea Nacional del Ecuador. (10 de Febrero de 2014). Código Orgánico Integral Penal. 56. Quito, Pichincha, Ecuador.
- Asamblea Nacional del Ecuador. (2017). *Asamblea Nacional del Ecuador*. Obtenido de Resolución para el fortalecimiento de la prevención, control y sanción de siniestros de tránsito: <https://www.asambleanacional.gob.ec/es/blogs/elizabeth-cabezas/50915-resolucion-para-el-fortalecimiento-de-la>
- Asamblea Nacional del Ecuador. (2017). *Asamblea Nacional del Ecuador*. From Resolución para el fortalecimiento de la prevención, control y sanción de siniestros de tránsito: <https://www.asambleanacional.gob.ec/es/blogs/elizabeth-cabezas/50915-resolucion-para-el-fortalecimiento-de-la>
- Asamblea Nacional. (11 de junio de 2012). *Ministerio de obras públicas*. Retrieved noviembre de 2020 from REGLAMENTO GENERAL PARA LA APLICACIÓN DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL: <https://www.Obraspublicas.Gob.Ec/Wp-Content/Uploads/Downloads/2015/03/REGLAMENTO-GENERAL-PARA-LA->

[APLICACION-DE-LA-LEY-ORGANICA-DE-TRANSPORTE-TERRESTRE-TR.pdf](#)

- Barranquero, A. (2007). Concepto, instrumentos y desafíos de la edu-comunicación para el cambio social. *Comunicar 29* .
- Carretero, A. B. (2007). Concepto, instrumentos y desafíos de la edu-comunicación para el cambio social. *Comunicar 29* .
- Castro, C. (2016). *Estudio e implementación de la seguridad activa y pasiva en el habitáculo para un vehículo de rally en cumplimiento del reglamento técnico de seguridad*. Quito, Pichincha, Ecuador.
- CPCCS. (2019). *Consejo de Participación Ciudadana y Control Social*. From Consejo de Participación Ciudadana y Control Social.
- Concejo Metropolitano de Quito. (8 de enero de 2008). *Agencia Mteropolitana de Tránsito*. Recuperado el noviembre de 2020, de Ordenanzas:
<http://www.amt.gob.ec/files/AMT-ORDM-238-CINTURONES-DE-SEGURIDAD-TRANSPORTE-ESCOLAR-E-INSTITUCIONAL.pdf>
- Concejo Mteropolitano de Quito. (22 de diciembre de 2017). *Agencia Metropolitana de Tránsito*. Recuperado el noviembre de 2020, de Ordenanzas Municipales:
<http://www.amt.gob.ec/files/lotaip2018/docs/ORDMbicicletaPublica.pdf>
- Edición Médica. (15 de agosto de 2018). *Edición Médica*. Retrieved 24 de octubre de 2020 from Accidentes de tránsito, la sexta casua de muerte en el Ecaudor:
<https://www.edicionmedica.ec/secciones/salud-publica/accidentes-de-tr-nsito-la-sexta-causa-de-muerte-en-el-ecuador-92660>

- El Telégrafo. (26 de junio de 2019). *El Telégrafo*. Retrieved 27 de octubre de 2020 from Educación Vial atañe a conductores y peatones: <https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/judicial/12/educacionvial-peatones-conductores>
- El Telégrafo. (26 de junio de 2019). *El Telégrafo*. Retrieved 27 de octubre de 2020 from Educación Vial atañe a conductores y peatones: <https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/judicial/12/educacionvial-peatones-conductores>
- Edición Médica. (15 de agosto de 2018). *Edición Médica*. Retrieved 24 de octubre de 2020 from Accidentes de tránsito, la sexta casua de muerte en el Ecaudor: <https://www.edicionmedica.ec/secciones/salud-publica/accidentes-de-tr-nsito-la-sexta-causa-de-muerte-en-el-ecuador-92660>
- El Universo. (09 de 2020). *El Universo*. From El Universo: <https://www.eluniverso.com/noticias/2020/10/17/nota/8017207/municipio-quito-analiza-acciones-ante-atropellamiento-ciclistas>
- Gumucio, A. (2011). Comunicación para el cambio social: clave del desarrollo participativo. *Signo y Penseimiento*.
- INEC. (13 de octubre de 2017). *Instituto Nacional de Estadística y Censos*. Recuperado el 31 de octubre de 2020, de El número de accidentes de tránsito en Ecuador se redujo en un 15,2% en el 2016: <https://www.ecuadorencifras.gob.ec/el-numero-de-accidentes-de-transito-en-ecuador-se-redujo-en-un-152-en-el-2016/>

- Lino, I. (2013). *La educación vial para el desarrollo de hábitos de seguridad y protección en la educación inicial*. La Libertad, Santa Elena, Ecuador.
- Machado, J. (17 de Febrero de 2020). *Primicias*. Recuperado el 23 de Octubre de 2020, de Crece el número de muertes en accidentes de tránsito: <https://www.primicias.ec/noticias/sociedad/accidentes-transito-quito-guayaquil-muertos/>
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (2017). *Ministerio de Transporte y Obras Públicas*. Obtenido de Se define Pacto Nacional por la Seguridad Vial en el Ecuador: <https://www.obraspublicas.gob.ec/se-define-el-pacto-nacional-por-la-seguridad-vial-en-el-ecuador/>
- OMS. (julio de 2017). *Organización Mundial de la Salud*. Obtenido de 10 datos sobre la seguridad vial en el mundo: <https://www.who.int/features/factfiles/roadsafety/es/>
- OMS. (7 de Diciembre de 2018). *Organización Mundial de la Salud*. Recuperado el 23 de Octubre de 2020, de Accidentes de tránsito: <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>
- OPS. (2019). *Estado de la seguridad vial en la Región de las Américas*. Organización Panamericana de la Salud. Washington: Rodrigues.
- OPS. (2019). *Organización Panamericana de la Salud*. Recuperado el 25 de octubre de 2020, de Acerca de seguridad vial:
- OPS. (2019). *Organización Panamericana de la Salud*. From Seguridad vial, una responsabilidaddetodos.:

https://www.paho.org/ecu/index.php?option=com_content&view=article&id=2289:seguridad-vial-una-responsabilidad-de-todos&Itemid=360

- OPS. (mayo de 2011). *Organización Panamericana de la Salud*. From Organización Panamericana de la Salud.
- StefyNet. (2009). *V Foro Contra la Violencia Vial. Salón de actos del Ministerio de Interior. Madri: Aranzadi, SA. Madrid.*
- Vilorio, N. (2015). *Comunicación para el cambio social: Propuesta y validación de un modelo para medir los efectos en la Reconstrucción de Tejido Social, aplicado a tres acciones comunicativas realizadas en la ciudad de Medellín entre los años 2008 - 2011. Medellín.*
- Zárate, B., González, J., García, R., Segarra, S. (2017). Percepción general de la seguridad vial en la ciudad de Loja (Ecuador), *Revista Cumbres, Volumen 4, (1). 3.*