

UNIVERSIDAD SAN FRANCISCO DE QUITO USFQ

COLEGIO DE COMUNICACIÓN Y ARTES CONTEMPORÁNEAS

Educación vial y ciudad. Seguridad para el peatón.

Campaña Más Quito Camina Seguro

Trabajo de investigación

Ana María Vásconez López

Linda Natalia Velalcázar Rea

Comunicación Organizacional y Relaciones Públicas

Trabajo de titulación presentado como requisito
para la obtención del título de
Licenciada en Comunicación Organizacional y Relaciones Públicas

Quito, 20 de diciembre de 2017

UNIVERSIDAD SAN FRANCISCO DE QUITO USFQ
COLEGIO COMUNICACIÓN Y ARTES
CONTEMPORÁNEAS

**HOJA DE CALIFICACIÓN
DE TRABAJO DE TITULACIÓN**

Educación Vial y ciudad. Seguridad para el peatón.
Campaña Más Quito Camina Seguro

Ana María Vásconez López
Linda Natalia Velalcázar Rea

Calificación:

Nombre del profesor, Título
académico

Gabriela, Falconí, M.A

Firma del profesor

Quito, 20 de diciembre de 2017

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 el Art. 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior.

Firma del estudiante: -----

Nombres y apellidos: Ana María Vásconez López

Código: 00118223

Cédula de Identidad: 1717919136

Firma del estudiante: -----

Nombres y apellidos: Linda Natalia Velalcázar Rea

Código: 00117900

Cédula de Identidad: 1718055245

Lugar y fecha: Quito, 20 de diciembre de 2017

DEDICATORIA

Este proyecto de titulación está dedicado a todas
aquellas vidas que se han perdido en las vías
por irresponsabilidad, irrespeto e incumplimiento
de las normas de tránsito.

Ana y Lindi

AGRADECIMIENTOS

Agradecemos a todas las personas que estuvieron junto a nosotras a lo largo del desarrollo de nuestra tesis. Un agradecimiento especial a nuestros papás y hermanos quienes fueron los que nos apoyaron y acompañaron en cada una de las etapas e hicieron que esto fuera posible. A nuestros novios, quienes fueron incondicionales en el desarrollo de esta tesis, participando en todas nuestras actividades. Agradecemos el incondicional apoyo mutuo entre las dos, que, sin eso, nada hubiera sido posible.

RESUMEN

El Ecuador se encuentra entre uno de los tres países con más altos índices de siniestralidad en Latinoamérica. La campaña Más Quito Camina Seguro, se enfoca en disminuir los altos indicadores de accidentes peatonales a causa de la irresponsabilidad y el irrespeto vial. El incumplimiento de las normas de tránsito, sitúan entre las primeras causas de los accidentes, así como los distractores. Con el fin de abordar a profundidad el tema, se realiza una investigación académica sobre las estadísticas, las causas y consecuencias que existen tanto a nivel internacional como nacional, enfocándonos específicamente en la población quiteña. A partir de dicha información, hemos realizado un plan de acción de mercadeo social. Este plan se basa en concientizar a las personas sobre la importancia de ser peatones y conductores responsables en las vías para impulsar una mejora al momento de transitar las vías.

Palabras clave: Peatón, conductor, seguridad vial, respeto, tránsito, normas viales, concientización.

ABSTRACT

Ecuador is among the three countries with the highest index of accident rates in Latin America. The campaign Más Quito Camina Seguro focused on decreasing the high rate of accidents of pedestrians caused by irresponsibility and lack of respect on the roads. Noncompliance of traffic regulations are among the main causes of accidents, as well as distractions. With the purpose of studying this matter thoroughly an academic research is carried out about statistics, causes and consequences existing both at international and national level focusing specifically on Quito's population. Starting on such information, we have carried out a social marketing plan. This plan is based on making people aware of the importance of being responsible pedestrians and drivers on the roads to encourage an improvement at the moment of crossing roads.

Key words: Pedestrian, driver, road safety, respect, traffic, road regulations, awareness.

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN.....	11
MARCO TEÓRICO INTERNACIONAL.....	13
Antecedentes.....	13
Nacimiento de la cultura vial.....	13
Adecuación vial en la ciudad.....	13
Arquitectura Urbana.....	14
Desaparición de los espacios públicos.....	15
Implementación legal vehicular.....	16
Urbanismo.....	18
Estadísticas de siniestros.....	20
Repercusión en la economía debido a accidentes viales.....	22
MARCO TEÓRICO NACIONAL.....	23
Situación actual del país.....	23
Estadísticas del país.....	26
Situación actual del Distrito Metropolitano de Quito.....	29
Leyes.....	31
Situación Internacional.....	33
Estadísticas de fallecimientos de transporte terrestre y seguridad vial. (2017).....	49
DESARROLLO CAMPAÑA DE MERCADEO SOCIAL.....	52
Tema de campaña.....	52
Antecedentes.....	52
Justificación.....	53
Descripción de la campaña.....	54
Públicos Objetivos.....	55
Objetivos Comunicacionales.....	56
Objetivo General.....	56
Objetivos específicos.....	56
CAMPAÑA MÁS QUITO CAMINA SEGURO.....	58
Logo.....	58
Nombre y Slogan.....	58
Producto.....	59
Voceros.....	59
Aliados estratégicos.....	60
Auspicios.....	60
Actividades de la campaña.....	61
Capacitaciones.....	61
Primera Capacitación: Señalética.....	61
Segunda Capacitación: Distractores.....	62
Tercera Capacitación: Ciclismo.....	62

Cuarta Capacitación: Valores de los Peatones	63
Quinta Capacitación: ¿Cómo ser un peatón?	63
Activaciones BTL	63
BTL 1: Respeto a las personas no videntes	63
BTL 2: Respeto al paso cebra	64
BTL 3: Concientización del peatón para el uso correcto del espacio público	65
Eventos	66
Evento de apertura y cierre: Unidad Municipal Sebastián de Benalcázar	66
Evento de recaudación de fondos: Show de magia e hipnotismo enfocado al peatón	67
Activismo: Entrega de recomendaciones de reforma a la Ley y Reglamento en materia de Seguridad Vial Infantil en la Asamblea Nacional	67
Campaña medios digitales	69
Video promocional	70
Campaña medios tradicionales	70
Cuña de radio	70
Entrevistas	71
Clipping de Medios	72
Resultados encuestas grupo objetivo	72
Objetivos vs. Logros	79
Logros inesperados	80
Estado de resultados (ingresos y egresos)	81
Conclusiones	82
Referencias	84

ÍNDICE DE TABLAS

ÍNDICE DE FIGURAS

INTRODUCCIÓN

Un error no se convierte en verdad por el hecho de que todo el mundo crea en él.

Mahatma Gandhi

¿Cómo se puede construir una ciudad sostenible si sus habitantes no se sienten seguros en el entorno en el que se desarrollan?, ¿cómo hablamos de ciudades seguras cuando la inseguridad se ha normalizado? Esta normalización de la situación en la que vivimos es la que preocupa y por la cual decidimos direccionar nuestro Proyecto de Titulación hacia la educación vial y ciudad, enfocándonos en la seguridad para el peatón.

La vía pública ha sido desde siempre el hábitat natural del ser humano, y este espacio se ha visto invadido por los vehículos, que, si bien han facilitado la movilidad, también ha limitado mucho el espacio para los peatones. Este principalmente ha sido un problema de la mala planificación urbana de las ciudades, en donde prácticamente se han construido zonas habitables a partir de los espacios vehiculares, dando así, prioridad a los automóviles más que a los peatones. Sumando a esta problemática, está la inseguridad vial que existen en muchas ciudades modernizadas o que están rumbo a serlo.

El humano es un ser social, por lo que la convivencia forma parte esencial del día a día, y es ahí donde justamente estamos fallando. La convivencia es el hecho de vivir en compañía con otros individuos, es la interacción constante y la coexistencia, la cual debería ser armoniosa y equilibrada para mantener un orden en la sociedad. Existen valores positivos de esta convivencia, como son el respeto, la tolerancia, la cordialidad y la educación, que son valores básicos que ya deberían estar normalizados en cada uno de los individuos. Sin embargo, esto es justamente a donde queremos atacar ya que, en el Ecuador, esta convivencia se está desmoronando. Muy aparte de los problemas políticos, económicos, y culturales que

tengamos actualmente en el país, esta falta de interés por convivir con el resto de ciudadanos, sea por diferencias de pensamientos o por desconocimiento de los unos a los otros, es lo que hace que el Ecuador continúe siendo un país en vías de desarrollo.

Ahora bien, parte de esta convivencia se da en el espacio público, con sujetos que no necesariamente son conocidos y muchas veces se limita a la relación peatón-conductor. Es en este espacio donde esta falta de valores básicos de convivencia se ha perdido, generando así, inseguridad vial. La Fundación MAPFRE, que forma parte de la aseguradora de autos, vida, transporte, y hogar, MAPFRE, han definido a la seguridad vial como:

La prevención de accidentes de tránsito o la minimización de sus efectos, cuando tuviera lugar un accidente o incidente de tránsito. La seguridad se refiere a aquello que está exento de peligro, daño o riesgo. La seguridad vial tiene especial cuidado con los efectos que dichos incidentes pueden tener para la vida y la salud de las personas. (Fundación MAPFRE, 2013)

Es importante entonces, devolverle esa seguridad tanto al peatón como al conductor, de desenvolverse libremente en ese espacio público que permite una mejor convivencia y por ende, lograr la sostenibilidad que tanto se está buscando en las ciudades modernas.

La inseguridad vial en el Ecuador y específicamente en el Distrito Metropolitano de Quito es lo que nos motivó a realizar este proyecto de titulación y más que nada, la inseguridad para el peatón a partir de los accidentes de tránsito. Como hemos mencionado previamente, los peatones han quedado en un segundo plano privandoles de la plena utilización del espacio público que debería estar diseñado para su uso. Tomando en cuenta las estadísticas obtenidas de la Agencia Nacional de Tránsito, Pichincha es la segunda provincia con mayores índices de siniestros, lesiones y fallecimientos por motivos viales.

MARCO TEÓRICO INTERNACIONAL

Antecedentes

Nacimiento de la cultura vial

La aparición del vehículo es un hito importante en la historia del desarrollo de las ciudades puesto que es a partir de la invención del mismo que las ciudades inician un cambio a pasos agigantados para la circulación vehicular. El primer automóvil aparece por primera vez en el siglo XIX, invención otorgada a Karl Friedrich Benz en Alemania.

Sin embargo, cabe recalcar que el cambio real inicia cuando Henry Ford, en el año 1908, elabora un sistema de producción en masa con el fin de abaratar costos y acelerar el proceso de producción. Este sistema denominado cadena de montaje es el que genera que el vehículo esté al alcance de una cantidad notable de personas y es ahí cuando inicia un auge. Al encontrarse en el clímax de la revolución industrial, las ciudades sufrieron varios cambios sociales los cuales rigieron varias normas que se han traducido en la deshumanización de varios espacios, puesto que se enfocaron en el desarrollo de las máquinas.

A partir de esto, las ciudades sintieron la necesidad de iniciar un cambio estructural ya que ahora los protagonistas de las vías pasarán a ser los vehículos motorizados más no los habitantes.

Adecuación vial en la ciudad

El urbanismo en latinoamérica cambió en el momento en que la industrialización llegó al continente y para mejorar el proceso hacia el cambio fue necesario evolucionar en el ámbito ciudad. Sin embargo, en esa época el único enfoque en el ámbito urbano era hacia lo moderno y la efectividad de las vías para conectar las ciudades, dejando así de lado el hecho de que la metrópoli es para los ciudadanos y no para la industria motriz.

Latinoamérica recibió la influencia francesa del arquitecto Haussmann quien fue el

que diseñó la urbe de grandes ciudades europeas, y por su tendencia vemos que su principal objetivo era ensanchar las vías dejando de lado la armonía entre el transeúnte y su entorno. “Para comienzos del siglo XX, el neoclasicismo francés tendría un impacto importante y orientaría mayor parte de las reglamentaciones urbanísticas, generalmente dirigidas a armonizar la vieja ciudad colonial con los rápidos procesos de modernización.” (Duque, 2013, p.85) Al pasar de los años, los ciudadanos fueron perdiendo su espacio en la ciudad, los vehículos invadieron todo el espacio que antes pertenecía a los peatones.

Arquitectura Urbana

A medida que las ciudades fueron creciendo, se convirtió en un reto para las autoridades planificar una mejor movilidad urbana. Temas como el aumento en la población, la falta de tiempo y la necesidad de desplazarse rápidamente de un lugar a otro fueron determinantes claves para determinar la arquitectura del entorno urbano. A partir de esto, en gran parte del mundo se privilegió al automóvil como una solución individual ágil para la cotidianidad de los habitantes, dejando a un lado la colectividad y evidentemente la vida fuera del vehículo.

Para propiciar la circulación, se tomaron decisiones desde la ingeniería vial, con rigor técnico, pero con poca relación con el urbanismo; de ahí surgieron los planes viales y las consecuentes infraestructuras que fragmentaron la demolición de grandes áreas urbanas con sus espacios públicos y su arquitectura histórica y definieron caotización de la ciudad en diferentes ámbitos. En suma, predominó la velocidad sobre la lentitud y el pasajero sobre el transeúnte. (González, 2010, p.161)

Se buscaron recursos para simplificar la vida del conductor, complementarios al urbanismo y al espacio público. Dichos recursos se convirtieron en requerimientos primordiales para todos aquellos que poseen un vehículo y estas demandas dejaron en un segundo plano al peatón. Por ende, todas las planificaciones arquitectónicas se enfocaron en satisfacer las necesidades del conductor por sobre las del peatón para brindar un espacio práctico y armónico en cuanto a la forma y función del espacio urbano.

Es así como la la movilidad se convirtió en “una condición fundamental de la ciudad y las sociedades modernas, pero los nuevos sistemas de transporte masivo y las formas alternativas, con la arquitecturización de sus recorridos, superficies, componentes y formas, plantean nuevas posibilidades para la calidad de vida urbana” (González, 2010, p. 178-179) A medida que el tiempo avanza, los espacios públicos que no brindaban funcionalidad para la movilidad, fueron evolucionando para proporcionar al transeúnte orientación, seguridad e incluso información. Esto se dio a partir de la construcción e implementación de vías tanto adoquinadas en un principio como en asfaltadas, carreteras, semáforos, puentes, señaléticas, pasos a desnivel, un sin fin de adecuaciones que hicieron de las ciudades pasivas, un ambiente móvil y activo. Sin embargo, esto convirtió a los sistemas peatonales en dimensiones inhabitables.

Es a partir de este enfoque que se le ha dado a lo que debería ser una ciudad moderna, es decir, un nicho vehicular, que las ciudades han perdido su espacio público, designado para la utilización de todos los ciudadanos. El urbanismo ha ido cambiando al pasar del tiempo y estos cambios han afectado de manera positiva al urbanismo generando así que poco a poco la ciudad se vaya humanizando al enfocarse más en el peatón que en los vehículos. Es importante crear una relación entre el peatón y el vehículo y buscar un balance entre ambos es esencial para que la ciudad sea más habitable y amigable con los ciudadanos.

Desaparición de los espacios públicos

No se insistirá bastante en que una calle no es un mero pasadizo que se abre paso entre construcciones. Denigrada por las ideologías más autoritarias y anti urbanas, siempre incómodas ante su tendencia al enmarañamiento y su ambigüedad semántica, la calle es una institución social. (Delgado, 2007, p.128)

Como mencionado anteriormente, los espacios públicos se han visto reducidos al pasar de los años por la industrialización. Esta adaptación de la ciudad hacia lo que denominamos “moderno” ha propulsado a que las vías quiten el espacio al ciudadano. Las

ciudades actualmente son direccionadas a las máquinas y se ha dejado de lado la parte humana.

Espacios que antes eran dirigidos a las personas, ahora están siendo destruidos y adaptados a espacios que sean de mayor utilidad para el vehículo. No obstante, hay que tomar en cuenta que a pesar de que estas nuevas adaptaciones mejoran el tráfico, también impulsan a una disminución de la calidad de vida de los ciudadanos. Es “(...) una cuestión de equidad social- se debe tratar de proteger por igual a todos los usuarios de la vía pública, ya que en ésta los usuarios de vehículos sin motor padecen desproporcionadamente más traumatismos y riesgos. (Organización Panamericana de la Salud, 2004, p.)

Actualmente se está apuntando hacia el impulso de ciudades sostenibles, lo que se entiende como aquella ciudad que ofrece un alto nivel de calidad de vida para sus habitantes. Esto incluye reducir los impactos negativos con el medio ambiente e impulsar el crecimiento en todos los sentidos posibles.

El espacio público es un ámbito importante de la ciudad el cual da un sentido de cultura y pertenencia a quienes conviven en ella y a quienes la visitan. Es la esencia de la experiencia vivencial de la misma y aunque varios entes gubernamentales han intentado conservarla, existen muchas invasiones que han desgastado la calidad de vida y el medio ambiente.

Sin embargo el espacio público es percibido como un vacío “con forma”, es decir conformado por la edificación y elementos que lo bordean, ya sean espacios de circulación y tránsito, recreación y deporte, reunión e interacción social, contemplación y disfrute del paisaje y la naturaleza, etc. En los últimos años, los conflictos del Espacio Público están asociados al impacto del crecimiento acelerado y desordenado del hábitat en la periferia urbana, sin adecuación a las estrategias de desarrollo urbano locales. (Perahia, 2007)

Implementación legal vehicular

El peatón es sin duda alguna el eslabón más débil al referirnos a vialidad, ya que todas las implementaciones legales van direccionadas a los conductores e incluso a los ciclistas,

mas no existen reglamentos contundentes que le den una posición exacta de cómo comportarse en la vía a los peatones.

En la mayor parte de los países la legislación con respecto a los actores de la movilidad no motorizada es muy limitada. El olvido de estos actores es tal que, incluso en muchos códigos nacionales de tránsito en países de América Latina, los peatones no son considerados y los ciclistas son, ante todo, objeto de medidas restrictivas y, algunas veces, contradictorias. Es muy común que en términos jurídicos la bicicleta tenga las obligaciones de un vehículo como la motocicleta e incluso como el automóvil, mientras que los derechos no están al mismo nivel. (Carrión y Benalcázar, 2009, p.232)

Esta carencia informativa sobre su posición en el entorno ha desatado diversos problemas ciudadanos que no han afectado solo a la convivencia entre peatones y conductores, sino que se ha convertido en un determinante de accidentes, de aumento en la tasa de mortalidad, e incluso ha afectado a la economía de los países. Por este tema, es que se ha visto una preocupación mundial por hacer algo al respecto y una de las entidades que tomó la iniciativa fue la Organización de las Naciones Unidas, ONU, quien en el 2013 proclamó a la semana del 6 al 12 de mayo, la Semana Mundial de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial.

Ofrece una oportunidad única para llamar la atención hacia la seguridad de los peatones. Esa semana contribuirá a generar intervenciones con relación a medidas que permitan aumentar la seguridad de los peatones y alcanzar el objetivo del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 para salvar cinco millones de vidas. (OMS, 2013)

Es importante comprender que todos somos peatones, todos somos de igual manera, parte del sistema de tránsito e interactuamos con los demás usuarios en la vía pública. Por ende, es responsabilidad de todos hacer de este espacio un lugar seguro tanto para conductores como peatones.

Urbanismo

Hipodamo de Mileto fue un arquitecto griego y planificador urbanístico quien es considerado el padre del planeamiento urbanístico durante el siglo V a.C. en la Antigua Grecia. El plantea el trazado hipodámico como respuesta de la destrucción de Grecia por los persas en 494 a.C. por lo que se tuvo que planificar la ciudad en un nuevo lugar. Sin embargo, Hipodamo no fue el inventor de la forma de trazar nuevas ciudades en cuadrícula, por el contrario, fue la civilización Harapa del Valle del Indo, alrededor de 2150 a.C. De igual manera, la ordenación ortogonal se dio en la ciudad de Mohenjo-daro y también en el Antiguo Egipto. (Trachana, 2008, pág. 18) Esta planificación urbanística se dio a partir de la dificultad que encontraban los faraones para imponer ordenes en estas ciudades mayormente habitadas por nobles y sacerdotes y donde predominaban las grandes obras funerarias, por lo que la solución fue construir la ciudad a partir de una cuadrícula y así tener un mayor control de los habitantes.

La cuadrícula simbolizaba la distribución de la porción mínima de derecho de habitación, en las colonias españolas, por ejemplo, expresó la libertad de disponer de un terreno virgen a lotificar y distribuir en porciones que correspondían a dividendos de empresa mercantil. Para los ensanches decimonónicos representó la racionalidad frente al caos, la higiene y el soporte de distribución de las modernas instalaciones urbanas, así como un eficaz medio para el desarrollo liberal de un proceso productivo inmobiliario. (Trachana, 2008, pág. 19)

Entonces, en tiempos antiguos, más que preocuparse por el espacio público y la eficacia de la planificación urbanística, predominó el dominio de los altos mandos, creando así ciudades diseñadas para poder liderar de mejor manera y mantener el control de sus habitantes y evitar el caos. En otros lugares, predominó el soporte para la distribución de todos los bienes necesarios para que los ciudadanos tuvieran una vida digna y que estos estén al alcance de todos.

Ahora bien, regresando a Hipodamo de Mileto, es importante mencionarlo ya que, sea o no sea, es considerado el padre de la planificación urbanística. Su teoría llamada plan

hipodámico plantea la utilidad de una ciudad insertada en un rectángulo cuadriculado, conformada en su interior por calles rectas en ángulos de 90° y finalmente bordeadas de columnas y espacios abiertos destinados para el desarrollo libre de la vida urbana. (Cervera, 1987) A partir de Hipodamo, algunos arquitectos y urbanistas fueron desarrollando mejor material para ser considerados para las distintas adecuaciones de las ciudades. De la mano, surgió la arquitectura del renacimiento. Este concepto aparece en los siglos XV y XVI, caracterizado por una visión del mundo mucho más humanista. Uno de los urbanistas y arquitectos más reconocidos de la época fue Filarete, o Antonio di Pietro Averlino.

Filarete propuso El Tratado de Arquitectura, escrito entre 1460 y 1464, donde se planteó una ciudad imaginaria, Sforzinda. En este tratado el comparó el cuerpo humano ideal con los espacios irracionales de la ciudad medieval. Esta ciudad ideal una forma de estrella y octogonal y dos cuadrados superpuestos diagonalmente en un ángulo recto. Esta figura estrellada supone una ciudad fortificada. Este plano forma 16 calles principales que desembocan en una gran plaza central donde estarán ubicados los principales edificios importantes de una ciudad y alrededor se ubicarán edificios secundarios. (Arnau, 2009) Este tratado fue muy criticado ya que Filarete proponía algo muy utópico y perfecto para la realidad que es que las ciudades muchas veces se deforman y transforman para adecuarse a los nuevos esquemas culturales y las distintas formas de habitar.

Es fundamental para nuestra investigación, comprender la planificación y ordenación de las ciudades para así saber cómo a partir de este diseño, la población de una ciudad se ha tenido que adecuar cuando, por el contrario, deberían ser las ciudades las que se adecúen a la cotidianidad de los ciudadanos. "Las calidades de la ciudad concebida a priori con un modelo de referencia era algo absolutamente ajeno a las prácticas de diseño urbano, basadas en la espontaneidad del crecimiento a partir de los núcleos generadores (iglesia, castillo, plaza del mercado, etc.)". (Gutiérrez, 2002, pág. 78) Esto quiere decir que, desde tiempos remotos a las

ciudades modernas, no se planeó de manera objetiva los espacios reales que un ciudadano necesitaba, por el contrario, solo se pensó en la modificación per se del espacio público y de adecuarlo de mejor manera para que se adapte a las nuevas necesidades de los habitantes.

La calle era la consecuencia de la integración de las viviendas y no el eje ordenador de las mismas. La plaza era un espacio provisto por la conjugación de actividades comunes, pero su forma y localización estaba subordinada a las características de los edificios dominantes. Las plazoletas eran espacios residuales donde no pocas veces se habrían alzado edificaciones que debieron ser demolidas para generar la necesaria obra funcional. (Gutiérrez, 2002, pág. 78)

Las ciudades no fueron diseñadas para ser funcionales, de hecho, se sobreentiende que a medida que la población aumentaba, se fueron asentando viviendas a lo largo de las ciudades de manera aleatoria lo que hizo que las calles se tuvieran que construir a partir de este factor. Entonces así, podemos entender que en siglos anteriores predominaba el orden y principalmente en la Antigua Europa y Asia se intentó mantener ya organización muy limitada para poder planificar el orden ciudadano, sin embargo, con el tiempo, ese orden se fue perdiendo y especialmente en el Continente Americano, prevaleció el individualismo y permitió así que cada quien decida su propia ubicación y a partir de eso formar las ciudades modernas.

Estadísticas de siniestros

Los datos que se presentan a nivel mundial sobre los siniestros vehiculares y peatonales son verdaderamente alarmantes y este es un referente clave por el cual hemos decidido tomar medidas a nivel nacional.

Este no es un tema actual, la irresponsabilidad vial y los accidentes automovilísticos y peatonales son un tema inconcluso al hablar de ciudad.

Durante el siglo XX murieron 35 millones de personas por accidente de tránsito a nivel mundial, de ellas ocho millones eran peatones; asimismo hubo 1.500 millones de personas que sufrieron lesiones (leves o graves) por esta causa. Los accidentes de tránsito son la cuarta causa de mortalidad en el mundo, por cada fallecido, hay siete

personas gravemente heridas y 15 levemente lesionadas. Las accidentalidades de tránsito son una amenaza a la salud pública mundial. (Betancourt, 2008, p. 3)

Son datos verdaderamente preocupantes, ya que este es un número bastante elevado, tomando en cuenta que el siglo XX no fue precisamente el siglo de la tecnología y del desarrollo, a diferencia del siglo XXI, en donde se podría considerar que con tanta apertura a conocimiento sobre distintos temas, específicamente viales, estas cifras deberían ser menores. Posiblemente, estas cifras han aumentado a medida que nuestra sociedad cada vez es más consumista, por ende aumenta el número de vehículos, y si estos conductores no se rigen a las normas y los peatones tampoco lo hacen, entonces esas cifras seguirán aumentando exponencialmente.

El World Health Organization también presentó datos sobre traumatismos causados por el tránsito y se detectó que “son una de las tres causas principales de mortalidad en las personas de 5 a 44 años de edad” (World Health Organization, 2010, p. 2) Se pensaría que las miles de enfermedades existentes alrededor del mundo serían los principales motivos de mortalidad en las distintas edades, sin embargo podemos comprobar que las principales causas son provocadas por el mismo ser humano, estando en plena conciencia y posibilidad de evitarlo.

NO.	0-4 AÑOS	5-14 AÑOS	15-29 AÑOS	30-44 AÑOS	45-69 AÑOS	70+ AÑOS	TODAS LAS EDADES
1	Afecciones perinatales	Infecciones de las vías respiratorias inferiores	Traumatismos causados por el tránsito	Infección por el VIH/ SIDA	Cardiopatía isquémica	Cardiopatía isquémica	Cardiopatía isquémica
2	Infecciones de las vías respiratorias inferiores	Traumatismos causados por el tránsito	Infección por el VIH/ SIDA	Tuberculosis	Enfermedades cerebrovasculares	Enfermedades cerebrovasculares	Enfermedades cerebrovasculares
3	Enfermedades diarreicas	Malaria	Tuberculosis	Traumatismos causados por el tránsito	Infección por el VIH/ SIDA	Enfermedad pulmonar obstructiva	Infecciones de las vías respiratorias inferiores
4	Malaria	Ahogamiento	Violencia interpersonal	Cardiopatía isquémica	Tuberculosis	Infecciones de las vías respiratorias inferiores	Afecciones perinatales
5	Sarampión	Meningitis	Lesiones autoinfligidas	Lesiones autoinfligidas	Enfermedad pulmonar obstructiva	Cánceres de la tráquea, los bronquios y los pulmones	Enfermedad pulmonar obstructiva
6	Anomalías congénitas del corazón	Enfermedades diarreicas	Infecciones de las vías respiratorias inferiores	Violencia interpersonal	Cánceres de la tráquea, los bronquios y los pulmones	Diabetes mellitus	Enfermedades diarreicas
7	Infección por el VIH/ SIDA	Infección por el VIH/ SIDA	Ahogamiento	Infecciones de las vías respiratorias inferiores	Cirrosis hepática	Cardiopatía hipertensiva	Infección por el VIH/ SIDA
8	Tos ferina	Tuberculosis	Incendios	Enfermedades cerebrovasculares	Traumatismos causados por el tránsito	Cáncer del estómago	Tuberculosis

Gráfico 1. *Traumatismos causados por el tránsito* (World Health Organization, 2010)

Dicho esto, está claro que es una problemática muy grave para todas las sociedades. La gente se está muriendo por voluntad propia y esto es únicamente porque no quieren ser conscientes de la situación tan clara que está frente a sus ojos. La mayoría de estos accidentes, que no solo afectan al conductor, sino que deja muchos perjudicados al paso, como los demás ocupantes del vehículo y sobre todo al peatón, quien no tiene la protección que muchas veces la máquina puede proveer, se podrían evitar. Está claro que no es un tema de desconocimiento, pero si de crear una conciencia colectiva sobre crear responsabilidad en el sistema de tránsito que resulte en la armonía de la convivencia de todos sus actores.

Repercusión en la economía debido a accidentes viales

Es importante abarcar el tema por el ámbito económico con el fin de tener un sustento social el cual refleja una problemática que va más allá de lo cultural. Los accidentes peatonales no solo reflejan pérdidas humanas, pero también tienen repercusiones a nivel del PIB de las naciones los cuales deben ser tomados en cuenta.

Los accidentes y lesiones causados por el tránsito provocan costos sociales y económicos equivalentes al 1% del Producto Interno Bruto- PIB en los países de menores ingresos, el 1.5% en los países de ingresos medios y hasta el 5% en los de altos ingresos. Los costos a nivel mundial oscilan alrededor de los USD 518.000 millones mientras en los países en vías de desarrollo representan USD 65.000 millones.

(Betancourt, 2008, p. 3)

Como se presentan en las estadísticas, podemos notar que lamentablemente la ciudad y los conductores atentan contra los peatones. Es más probable sufrir un accidente siendo un peatón que un conductor. De igual manera, como se ha mencionado en citas anteriores de World Health Organization, los autores coinciden en que los accidentes de tránsito y peatonales afectan a la economía de un país y usualmente sucede a aquellos con menores ingresos. “Más del 90% de las víctimas mortales de los accidentes de tránsito que ocurren en

el mundo corresponde a países de ingresos bajos y medianos, que tan sólo tienen el 48% de los vehículos del mundo” (World Health Organization, 2010, pág 2-4)

Por otro lado, es importante tomar en cuenta el nivel socioeconómico de los ciudadanos puesto que las estadísticas muestran un patrón que se cumple en la mayoría de países en el mundo.

El uso de diversas formas de transporte está fuertemente influenciado por el nivel de ingresos. Personas con bajos ingresos desempeñan mucho más el papel de peatones, ciclistas y usuarios de transporte público; personas con ingresos más altos suelen desempeñarse como motoristas o pasajeros de automóviles. (Alcantara, 2010, pp. 36-37)

Los estudios demuestran que los choques de vehículos de motor tienen un impacto desproporcionado en los sectores pobres y vulnerables de la sociedad. Las personas más pobres representan la mayoría de las víctimas y carecen de apoyo permanente en caso de lesiones de larga duración. También tienen un acceso limitado a la atención de urgencia después de un choque. (Organización Panamericana de la Salud, 2004, p.4)

A partir de los datos recopilados, nuestro análisis será dirigido a un grupo social económico de nivel bajo, medio bajo o medio, basándonos en las varias citas que hemos conseguido información sobre la relación existente entre el ingreso económico y los accidentes peatonales. Sin embargo, tenemos que considerar la importancia de trabajar directamente también con los conductores, quienes pertenecen a un grupo socioeconómico de nivel medio alto y alto, ya que este problema es el resultado de la fusión entre el desconocimiento e imprudencia del peatón frente a la irresponsabilidad del conductor.

MARCO TEÓRICO NACIONAL

Situación actual del país

El Ecuador por ser un país en vías de desarrollo ha tenido que adaptarse rápidamente a varios cambios que se han realizado de improvisto y sin ninguna planificación. Uno de estos cambios han sido las vías que por su rápido desarrollo han tenido que ensancharse dejando de lado el hecho de que la ciudad es para los ciudadanos y no para los motores. Ésto, no

solo ha afectado los espacios públicos sino que también ha afectado en cierto modo la forma en que la sociedad vive sus experiencias. El costo de oportunidad de estas decisiones ha sido demasiado alto en comparación a las ventajas que trajo consigo.

De este modo el automóvil, una herramienta nacida para servir al ser humano, acaba cual metálico dios terrenal convirtiéndose en amo de su usuario. O para continuar en la línea del análisis freudiano arriba sugerido, siniestramente el automóvil cobra al interior del sistema vida propia limitando al mismo tiempo la vida de las personas.

(Ulloa, 2003, pág.27)

Ulloa en su texto analiza el nacimiento de los motores y lo que la sociedad sin darse cuenta dejó de lado por atenerse a la rápida globalización y el cambio emblemático que exige a los países que se han quedado atrás en el desarrollo. Explica que éste cambio a pesar de haber favorecido al país de ciertas formas para un avance económico, ha limitado de varias formas la manera en la que la sociedad vive su día a día. Habla de los vehículos motorizados como si fueran “monstruos” que han acabado con lo que fue la manera de transportarse en la épocas pasadas y de todas las experiencias que los ciudadanos se están perdiendo.

(...) nos parece tentador hallar también algún contenido oculto en lo espantoso del Tránsito Vehículo-Peatonal; en ese ya familiar y automatizado monstruo que cotidianamente aguarda la salida de peatones, conductores y pasajeros para engullirlos por algunas horas del día.

(Ulloa, 2003, pág 24)

Es importante entender que existe una paradoja entre el por qué del nacimiento del vehículo y el uso actual que le damos al mismo. En un inicio los motores fueron creados para facilitar la vida del ser humano y su movilidad, sin embargo, éste ha presentado varios inconvenientes que no están siendo tomados en cuenta y en la actualidad ya ni cuestionamos otra forma de vida.

A diferencia de otros países y ciudades, el Ecuador no es un país walkable. Según el Diccionario de Oxford, la definición de walkable es, “suitable or safe for walking.” (English Oxford Living Dictionaries) Es decir, espacios adecuados y seguros para caminar o transitar.

Se ha determinado que las ciudades más caminables están en Estados Unidos, Canadá y Australia, lo cual nos deja muy alejados de ellos ya que sea por la tan acelerada planificación urbana en el país o por la topografía, e infraestructura, las ciudades de nuestro país no están diseñadas ni son amigables con los peatones.

El mejorar la caminabilidad se basa en la idea de cómo está distribuido el sistema de transporte y el rescate de espacios públicos. Por ello es importante desarrollar infraestructura adecuada y redes caminables para que la gente también se interese en transportarse caminando y dejar de lado, al menos para rangos cortos su vehículo. Un dato a considerar es el hecho de que mucha gente decide no ser un peatón ya que el espacio es inseguro y se ven expuestos a diversos tipos de incidentes que alteren con su rutina diaria. Pero también, el que un espacio sea caminable no depende solamente del espacio en sí, o de la vereda, pues como dice John Dunn, Master en Planificación Comunitaria, “deben haber eventos que te inviten a caminar, condiciones que vuelvan el caminar más atractivo. Actualmente lo que se más se utiliza es el uso mixto de los edificios, es decir, el detener comercios en la planta baja, escaparates como atractivo.” (Dunn, 2017) Un ejemplo de esta solución, que consideramos ayuda bastante a la economía del país, es el caso que se dió en Guayaquil. Cuando se realizó la regeneración urbana en la calle 9 de Octubre, en donde se realizó una ampliación de la vía pública, todos los ciudadanos, que consideraban a esta, una de las calles más importantes de Guayaquil, se vieron muy preocupados. Estaban consternados al no saber que iba a pasar cuando a una vía de cuatro carriles, le quitaran dos. Muchos suponían que eso iba a afectar al tráfico, sin embargo, cuando se puso en marcha el proceso, todos los locales que miraban a la 9 de Octubre, los cuales en su mayoría eran restaurantes y locales de electrodomésticos, empezaron a duplicar sus ventas. Esto se da ya que cuando el peatón tiene espacios caminables, se convierte en el comprador frente a los conductores. (Dunn, 2017)

Es por ello que hemos encontrado en la seguridad del peatón un problema, que va más

allá de la misma seguridad de cada individuo, sino que afecta también a toda la sociedad. Las ciudades son para los peatones, las ciudades deben ser caminables, y es una lástima que la gente haya decidido dejar de un lado el contacto directo con el espacio público para evitar estar lo más lejos posible del mismo. Sin embargo, una de las principales razones, es la inseguridad per se, y es que las personas no se sienten confiadas, no se sienten seguras de caminar por las veredas porque se ven atacados por el vehículo. A esto, hay que sumarle el desconocimiento o simplemente la omisión de todas las reglas de convivencia y normas establecidas entre conductores y peatones.

Estadísticas del país

Ahora bien, realizamos una entrevista al señor José Luis Cevallos, encargado de estadística de Comunicación Social del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y también trabaja de la mano con la Agencia Metropolitana de Tránsito. Él nos supo dar información certera y datos estadísticos de la situación del país en temas de vialidad. Antes que nada, hay que aclarar que la planificación vial de la ciudad está coordinada por la Empresa Metropolitana de Obras Públicas y la Secretaría de Movilidad, quienes son un órgano mucho más técnico que indica cómo se va a planificar la movilidad. Por otra parte, la Agencia Nacional de Tránsito, es el ente de control de tránsito, tráfico y control de movilidad.

Por parte de la Agencia Metropolitana de Tránsito, se realizan constantemente capacitaciones u operativos por parte de la dirección de seguridad vial para prevenir accidentes, esto se lo trabaja directamente con escuelas de conducción, conductores, peatones, en escuelas, etc. Sin embargo, la Agencia Metropolitana de Tránsito asume competencias totales del control de tránsito y seguridad vial a partir del 10 de agosto de 2014. A partir de esa fecha se han recopilado datos estadísticos referentes a siniestros de tránsito, sea cual sea la categoría. Entonces, a continuación se mencionan datos estadísticos, divididos por año y por heridos y fallecidos. (Cevallos, 2017) Hay que aclarar previamente a los datos,

que en primer lugar, Los accidentes o siniestros no son una fórmula exacta, pues las circunstancias en las que se dan varían mucho, por ejemplo el tipo de vehículo, el tipo de carretera, la velocidad, las condiciones climáticas, entre muchas más. Lastimosamente aunque se disminuyan en el número de atropellos, siempre los más vulnerables son los peatones ya que son tienen nada que les cubra y proteja ante una fatalidad.

En el año 2014, desde agosto hasta diciembre, se registraron un total de 831 atropellos, de estos atropellos, se reconocieron 869 heridos y también hubieron 34 fallecidos por atropellos. Ahora, en el año 2015, se registraron 2170 atropellos, en los cuales hubieron 2321 heridos y 78 fallecidos. Por último, los datos más actuales con los que cuenta la AMT son del año 2016, en donde se registraron 1910 atropellos, 1686 heridos 91 fallecidos. Como podemos notar, de un año a otro los datos bajaron notoriamente, y esto se debe a que desde diciembre del 2015 se inició con la campaña “*Te queremos a salvo*” por parte de la AMT.

Esta es una campaña que tiene la finalidad de crear conciencia ciudadana sobre la importancia de la educación vial, no solo en conductores, por el contrario, en peatones y en ciclistas también, para que se respeten las normas de tránsito para lograr disminuir los índices de accidentes, heridos y muertes. Para esta campaña se utilizaron a dos personajes, Beto Control y María Prudencia, quienes son los representantes de la campaña. Estos muñecos simulan a dos agentes de tránsito y buscan incentivar comportamientos seguros, responsables y recíprocos con los demás conductores, peatones y ciclistas. (Cevallos, 2017)

Gracias a la implementación de esta campaña, se presume que las cifras de atropellamientos, si comparamos el año 2015 con el 2016, disminuyó notablemente. Esto ha representado un 12% del 2016 en relación con el 2015. Según menciona Cevallos, aparte de los controles y capacitaciones que se realizan constantemente, se puede decir que la campaña realizada ha logrado el objetivo principal el cual era reducir los accidentes de tránsito. “Cabe recalcar que la AMT logró en el 2016 reducir un 33% de los accidentes en comparación con

el 2015, a 39% el número de heridos y un 3% el número de fallecido en general en todos los accidentes de tránsito”. (Cevallos, 2017)

Se indagó también en cuáles son las posibles causas de los accidentes, y se ha concluido que las principales posibles causas son el irrespeto a las señales de tránsito por parte de los conductores, es decir, el prácticamente omitir el disco PARE, el semáforo o el paso cebra, lo cual va complementado también del irrespeto de las señales de tránsito por parte de peatones. Aunque cueste creer, existen muchos peatones que transitan en estado etílico, lo cual les hace tener una mayor tendencia a sufrir accidentes y son mucho más vulnerables y de igual manera, el no transitar por las zonas peatonales o los elementos de distracción que afectan para poder reaccionar ante un posible accidente.

Ahora, es importante para poder realizar nuestra campaña de educomunicación referente al tema de la seguridad vial direccionada hacia el peatón, conocer los rangos de edades y género con los que se manejan datos estadísticos más altos y relevantes. En el año 2016, el promedio de 100% de atropellos, se registraron un 5% que terminaron en muertes fatales. El promedio de edad de los conductores involucrados en atropellos, es de 37 años. De total de estos atropellos, los conductores más registrados fueron los hombres con un 88% y las mujeres con un 12%. El rango de edades de las personas heridas por atropellos, son de 20 a 29 años con un 23% del total en el 2016. Seguido por el 16% de personas mayores a 60 años y en tercer lugar, niños y jóvenes entre 10 a 19 años. Los rangos de edades de personas fallecidas son en un 35%, los adultos mayores, un 15% las personas entre 50 y 59 y por último están con un 14% las personas entre 20 y 29.

Eso con referencia a la edad, ahora, el género es un dato bastante relevante, ya que como hemos analizado en base a varios libros, se ha dicho que los hombres son los que más se ven involucrados en accidentes de tránsito. Efectivamente se ha comprobado que en el Ecuador, este es un dato real ya que, en los datos registrados de personas fallecidas en el

2016, un 73% son hombres y un 27% mujeres y de personas heridas, el 59% hombres y el 41% mujeres. Esto nos da pautas de a quien debemos direccionar mucho más nuestra campaña y quienes necesitan más información y trabajo para generar conciencia de responsabilidad y respeto en los espacios públicos.

Por último, otro dato muy relevante es el tipo de vehículo que se ve involucrado en atropellos con mayor frecuencia, que en primer lugar son el transporte público, los Troles, Metros, Ecovías, o buses de línea, en segundo lugar, están los vehículos livianos o autos particulares y en tercer lugar están los vehículos pesados. De igual manera, quisimos indagar sobre cuáles son las zonas con más recurrencia de accidentes de tránsito y obtuvimos la siguiente información: Primero que nada, el Distrito Metropolitano de Quito está dividido por administraciones zonales. La zona donde existen más atropellos son en la Zona Sur- Eloy Alfaro, es decir al sur de Quito (desde la calle Napo hasta el Centro Comercial el Recreo), con un 21% del total de atropellos del 2016. En segundo lugar está la Zona Norte- Eugenio Espejo (desde la Av. Colón hasta la Plaza de Toros), con un 19% del total de atropellos. Finalmente la Zona de la Delicia, que es la parte más extrema del norte (desde la Plaza de Toros hasta Carcelén). En cuanto a heridos, se dan en las mismas zonas y las personas fallecidas están en la Zona Eloy Alfaro, La Delicia y Quitumbe (extremo sur en Quito). Todas estas zonas son llamadas el hipercentro, que es donde más se concentra gente y vehículos que presentan los accidentes de tránsito. (Cevallos, 2017)

Situación actual del Distrito Metropolitano de Quito

No podemos hablar de una ciudad caminable o lograr que toda la ciudad se peatonalice ya que tanto la infraestructura o redes caminables, ni la seguridad para el peatón son las adecuadas. Quito está cogiendo conciencia del crecimiento abrumador de los últimos diez años. Estamos a solo 3 años de convertirnos en la ciudad más poblada del país. con un crecimiento que en el país no se daba después los años 40. Esta migración en Quito se la

puede comparar con la migración que se dio en Guayaquil con la crisis del boom bananero. Como menciona John Dunn, en el caso del Municipio de Quito, hay muchos trabajos que están cogiendo conciencia de este tipo de intervenciones en donde exista una mejor dirección de planificación y de vías públicas que pueda de alguna manera, dar directrices base de cómo mejorar esos espacios para peatones y ciclistas, como para conductores. Uno de los ejemplos más claros en la ciudad de Quito, es el Bulevar de las Naciones Unidas, que fue un espacio netamente creado para que sea walkable/caminable, ya que cuenta con una acera bastante grande, con buena iluminación, entre otros factores.

Según Dunn, “no se puede hablar de un solo ente, tenemos que segmentar en diferentes núcleos a la ciudad y lograr que haya una interacción entre los mismos. Hay que lograr que esa interacción entre los núcleos urbanos sea recíproca y que todas tengan ciertas condiciones básicas y estas den la posibilidad de que haya especializaciones que no afecten y entren en conflicto con los demás servicios”. A lo que se refiere John es a que normalmente, los ciudadanos quiteños específicamente, estamos acostumbrados a utilizar el vehículo, sea para irse a la tienda de la esquina o al trabajo que queda a 45 minutos de su vivienda. Por lo que es ideal que en el hipercentro se encuentre una jerarquización de especializaciones que no genere conflicto, es decir, que no se debería tener solo industria o espacios recreativos, sino un cúmulo de especializaciones que le faciliten la vida a los ciudadanos.

Finalmente, y como un punto de propuesta también, nos gustaría recalcar lo dicho por John y es que necesitamos generar incentivos para que el caminar sea más atractivo, tanto por condiciones topográficas, calidad del espacio caminable, las aceras, y un sin fin de posibles soluciones para que el peatón decida mantener ese papel por un tiempo más largo frente al estar en el vehículo.

Leyes

Para nuestra investigación es fundamental tener claro cuáles son las leyes que competen al peatón, es por ello que hemos analizado la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. En la reforma se encuentran varios artículos que mencionan específicamente los derechos y las obligaciones del Estado que corresponden a los peatones. A continuación, se expondrán las leyes mencionadas anteriormente con su respectiva explicación sobre su aporte a nuestra investigación:

Art. 4.- Es obligación del Estado garantizar el derecho de las personas a ser educadas y capacitadas en materia de tránsito y seguridad vial, en su propia lengua y ámbito cultural. Para el efecto, el Ministerio del Sector de la Educación en coordinación con la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, desarrollarán los programas educativos en temas relacionados con la prevención y seguridad vial, principios, disposiciones y normas fundamentales que regulan el tránsito, su señalización considerando la realidad lingüística de las comunidades, pueblos y nacionalidades, el uso de las vías públicas, de los medios de transporte terrestre y dispondrán su implementación obligatoria en todos los establecimientos de educación, públicos y privados del país.

(Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2016)

El artículo 4 de la enmienda explica que es deber del Estado capacitar a todos los usuarios de los espacios públicos sobre la correcta utilización de los mismos. Reforzando así nuestro enfoque para la realización de una campaña educomunicacional enfocada a los usuarios de la vía con el fin de mejorar el uso de los espacios peatonales.

Art. 88.- En materia de tránsito y seguridad vial, la presente Ley tiene por objetivo, entre otros, los siguientes:

- a) La organización, planificación y regulación de la movilidad peatonal, circulación, seguridad vial, uso de vehículos a motor, de tracción humana, mecánica o animal, y la conducción de semovientes;
- b) La prevención, reducción sistemática y sostenida de los accidentes de tránsito y sus consecuencias, mortalidad y morbilidad; así como aumentar los niveles de percepción del riesgo en los conductores y usuarios viales;
- c) El establecimiento de programas de capacitación y difusión para conductores, peatones, pasajeros y autoridades, en materia de seguridad vial, para la creación de una cultura y conciencia vial responsable y solidaria.

(Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2016)

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

(Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2016)

El artículo 88 y 186 mencionan los objetivos que la Ley Orgánica pretende alcanzar con respecto a la movilidad peatonal, hablan sobre una mejora en la planificación y regulación, la prevención y reducción y el establecimiento de programas de capacitación a todos los grupos de usuarios de los espacios públicos. A pesar de que la ley está vigente, no se han realizado campañas que difundan el uso correcto de las vías en cuanto al peatón y esto puede ser un argumento importante para la implementación de nuestros objetivos.

Art. 198.- Son derechos de los peatones los siguientes:

- a) Contar con las garantías necesarias para un tránsito seguro;
- b) Disponer de vías públicas libres de obstáculos y no invadidas;
- c) Contar con infraestructura y señalización vial adecuadas que brinden seguridad;
- d) Tener preferencia en el cruce de vía en todas las intersecciones reguladas por semáforos cuando la luz verde de cruce peatonal esté encendida; todo el tiempo en los cruces cebra, con mayor énfasis en las zonas escolares; y, en las esquinas de las intersecciones no reguladas por semáforos procurando su propia seguridad y la de los demás;
- e) Tener libre circulación sobre las aceras y en las zonas peatonales exclusivas;
- f) Recibir orientación adecuada de los agentes de tránsito sobre señalización vial, ubicación de calles y nominativas que regulen el desplazamiento de personas y recibir de estos y de los demás ciudadanos la asistencia oportuna cuando sea necesario.

(Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2016)

Art. 199.- Durante su desplazamiento por la vía pública, los peatones deberán cumplir lo siguiente:

- a) Acatar las indicaciones de los agentes de tránsito y las disposiciones que para al (sic) efecto se dicten;
- b) Utilizar las calles y aceras para la práctica de actividades que no atenten contra su seguridad, la de terceros o bienes;
- c) Abstenerse de solicitar transporte o pedir ayuda a los automovilistas en lugares inapropiados o prohibidos;
- d) Cruzar las calles por los cruces cebra y pasos elevados o deprimidos de no existir pasos cebra, cruzar por las esquinas de las intersecciones;

- e) Abstenerse de caminar sobre la calzada de las calles abiertas al tránsito vehicular;
- f) Abstenerse de cruzar la calle por la parte anterior y posterior de los automotores que se hayan detenido momentáneamente;
- g) Cuando no existan aceras junto a la calzada, circular al margen de los lugares marcados y, a falta de marca, por el espaldón de la vía y siempre en sentido contrario al tránsito de vehículos;
- h) Embarcarse o desembarcarse de un vehículo sin invadir la calle, sólo cuando el vehículo esté detenido y próximo a la orilla de la acera;
- i) Procurar en todo momento su propia seguridad y la de los demás.

(Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2016)

Los artículos 198 y 199 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial presentan explícitamente los derechos de los peatones y sus obligaciones cuando utilizan los espacios públicos. Tema el cual es de suma importancia para nuestra investigación puesto que delimitan los parámetros en los cuales nos debemos enfocar durante la época de desarrollo de la campaña.

Como hemos visto, las leyes de seguridad vial existen en el país y están vigentes sin embargo no son aplicadas de la manera correcta puesto que los usuarios no tienen conocimiento de las mismas por falta de difusión correcta y a esto se le suma la falta de regulación de las autoridades frente a los usuarios que incumplen con las normas. Esta disyuntiva es la que genera que los ciudadanos se enfrenten a la grave situación actual sobre la inseguridad vial y los peatones se vean afectados en mayor grado.

Situación Internacional

Es importante relacionar al Ecuador, que es un país en vías de desarrollo con los demás países tanto en desarrollo como en vías de desarrollo, para tener una mejor perspectiva de la situación y en donde estamos posicionados frente al mundo con respecto al tema. En primer lugar, haremos referencia a la Organización Mundial de la Salud, con el Informe Sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial, desarrollado en el 2009. Comparando al Ecuador con países desarrollados como son Canadá y Estados Unidos y de igual manera con

países en vías de desarrollo y Latinoamericanos como Perú, Colombia y Brasil, tenemos un índice de mortalidad estimada por accidentes de tránsito por 100.000 habitantes bastante alto en comparación a los países previamente mencionados.

PAÍS	Total Población	Nivel de Ingresos	Número de Vehículos	Número Comunicado De víctimas mortales Por accidentes de Tránsito	Mortalidad Estimada por Accidentes de Tránsito por 100 000 habitantes	Peatones
Alemania	82 599 471	Alto	55 511 374	4959	6,0	14,0
Brasil	191 790 929	Mediano	49 644 025	35155	18,3	27,9
Canadá	32 876 047	Alto	20 065 00	2889	8,8	13,2
Colombia	46 155 958	Mediano	4 951 225	5409	11,7	33,6
China	1 336 317 116	Mediano	145 228 994	96611	16,5	26,0
Ecuador	13 341 197	Mediano	961 556	2341	13,5	43,2
Estados Unidos	305 826 246	Alto	251 422 509	42642	13,9	11,2
Perú	27 902 760	Mediano	1 442 387	3510	21,5	78,0

Gráfico 2. *Informe Sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial.* (Organización Mundial de la Salud, 2009)

A pesar de que el Ecuador tiene una considerable cantidad menos de habitantes que los otros países, el índice de mortalidad de peatones es la segunda más alta después de Perú. Colocando a los países desarrollados en un puesto mejor al nuestro y esto es gracias a que existe una mejor cultura de responsabilidad vial en los mismos. Estos datos no nos colocan en los puestos más preocupantes, pero sí en comparación con países bastante cercanos a nosotros como son Colombia y Perú, que por supuesto son países en vías de desarrollo y tienen culturas bastante parecidas a la nuestra en comparación de los otros países desarrollados como son Alemania y Estados Unidos.

Por otra parte, el Foro de Transporte Sostenible de América Latina (FTS), en su artículo Transporte sostenible para América Latina: Situación actual y perspectivas, presenta datos del 2011 de las fatalidades por choques y atropellos de Suramérica.

Figura 14. Fatalidades por Choques y Atropellos - Datos Históricos y Tendencia Países de Sur América

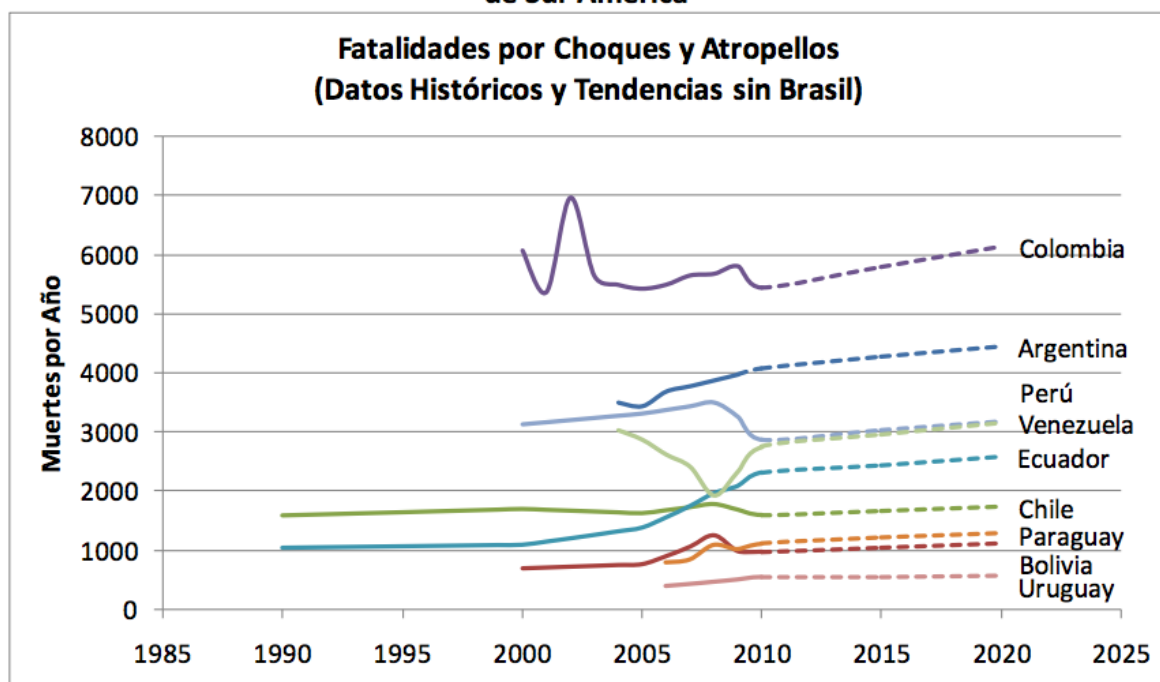
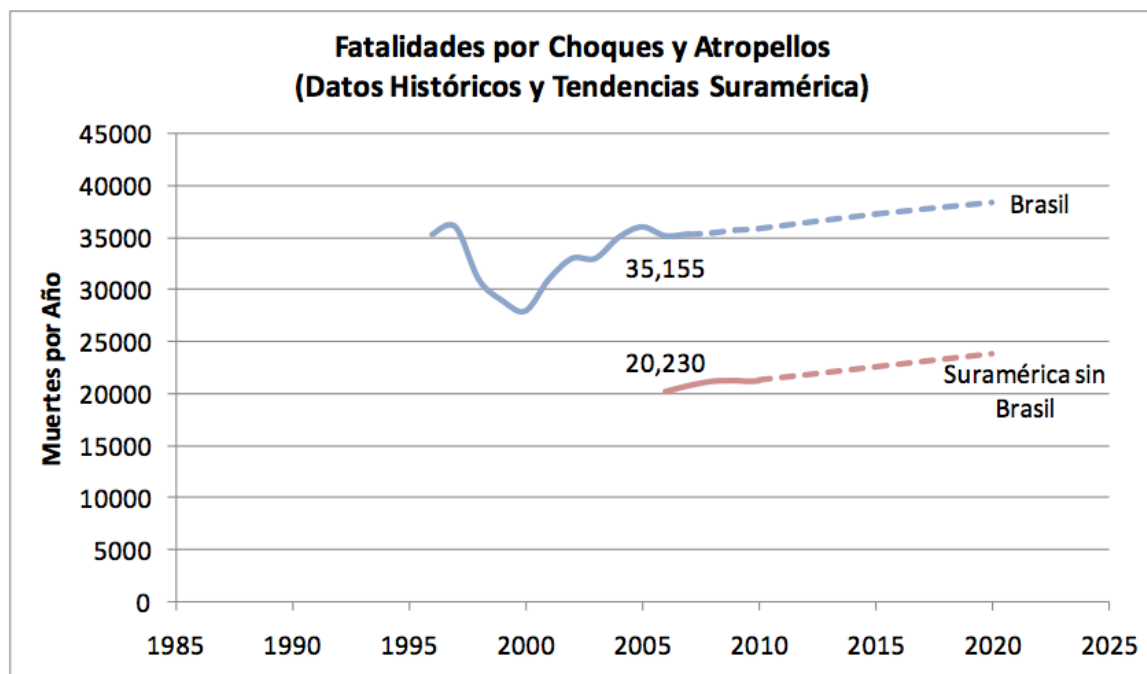


Gráfico 3. Fatalidades por choques y atropellos. (Foro de Transporte Sostenible de América Latina, 2011)

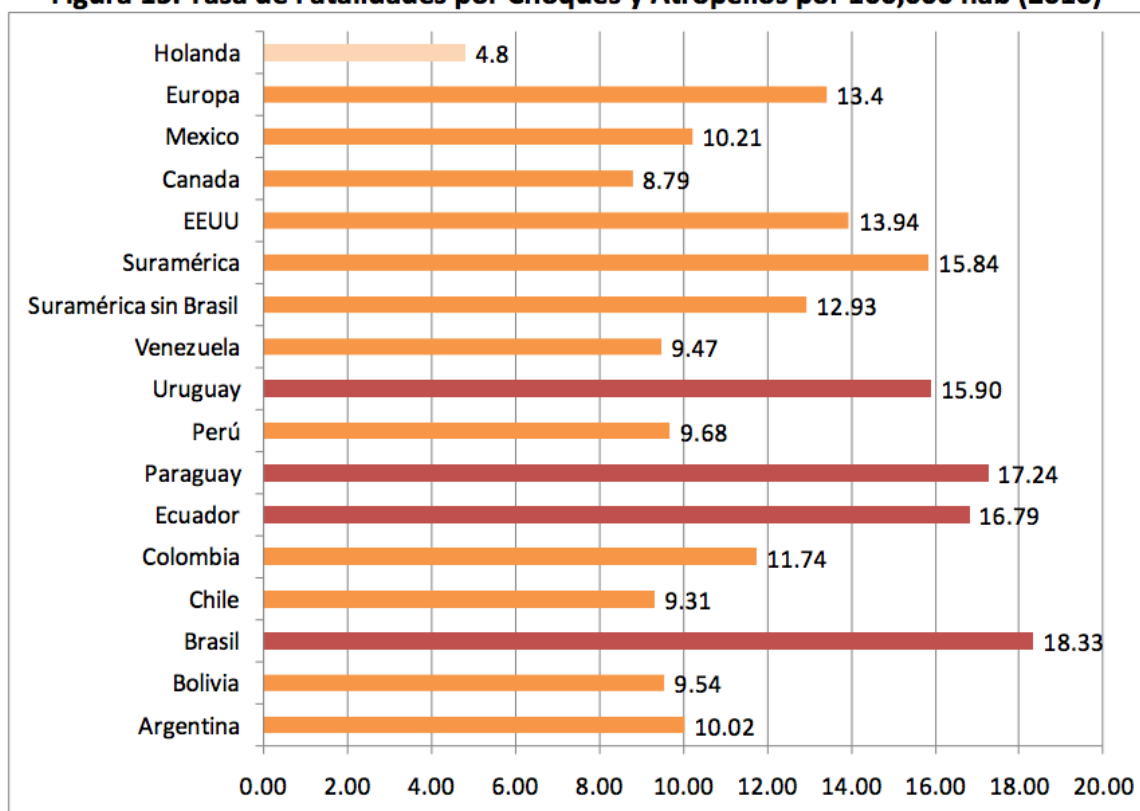


Fuente: Encuesta FTS UNCRD/BID 2011, WHO, Proyección EMBARQ

Gráfico 4. *Fatalidades por choques y atropellos.* (Foro de Transporte Sostenible de América Latina, 2011)

En este cuadro se presentan las tasas de fatalidades por choques y atropellos por cada 100.000 habitantes en los países de América del Sur. Brasil cuenta con los índices más altos, que se han mantenido en 35.000 muertes por año hasta el 2010. Le sigue Colombia con 7.000 muertes por año y Argentina con 4.000. Ecuador se encuentra en el puesto número 6, con alrededor de 2.500 muertes por año y se predice que aumentará hasta 2.700 muertes por año. Estos datos, a comparación con Brasil, Colombia y Argentina no son tan altos, sin embargo, tomando en cuenta nuestra cantidad de población, si afecta considerablemente.

Figura 15. Tasa de Fatalidades por Choques y Atropellos por 100,000 hab (2010)



Fuente: Encuesta FTS UNCRD/BID 2011, WHO, Elaboración EMBARQ

Gráfico 5. *Tasa de Fatalidades por choques y atropellos.* (Foro de Transporte Sostenible de América Latina, 2011)

Adicionalmente, el FTS presenta este cuadro donde se muestra la tasa de fatalidades por choques y atropellos por 100.000 habitantes. En este cuadro el mayor valor reportado es

de Brasil, seguido por Paraguay y Ecuador, todos países Latinoamericanos. Mientras que el menor valor de la región es de Chile, quien muestra un valor de 1.9 veces el de Holanda, quien es el país con mejores resultados. Un dato bastante preocupante también, es que el total de fatalidades de Suramérica es mayor al promedio de tasas de Estados Unidos, Europa, México, Canadá y Holanda.

Con todos estos datos previamente analizados, podemos notar que América del Sur es una región que necesita mejorar considerablemente en aspectos de seguridad vial, y en gran parte, es este tema el que no nos lleva a mejorar notablemente y convertirnos en países desarrollados. Además, Ecuador está entre los primeros puestos que cuentan con números bastante altos con respecto a fatalidades a causa de choques y atropellos, lo que nos da una pauta de que, si queremos ser una competencia significativa con el resto de países en el mundo, este es uno de los puntos en los que tenemos que mejorar también.

Situación Local

Como hemos mencionado anteriormente, dentro de los datos presentados de América Latina, el Ecuador es uno de los países más preocupantes con relevancia al transporte y vialidad. Es por ello que consideramos pertinente analizar la situación local y examinar los datos estadísticos recopilados que nos ayuden a determinar qué región del país es la más afectada con respecto a inseguridad vial. La Agencia Nacional de Tránsito presentó el reporte Anuario de Estadísticas de Transportes en el 2014, el cual también está actualizado hasta la fecha.

Estadísticas de siniestros de transporte terrestre y seguridad vial. (2016)

Nos parece relevante iniciar analizando los datos presentados de siniestros ya que es de ahí donde parte el problema. Existen diversas razones por las cuales se pueden ocasionar siniestros entre vehículos y entre vehículos y peatones. Los datos presentados en el 2016

presentan como la primera causa probable para ocasionar colisiones el conducir desatentos a las condiciones de tránsito (celular, maquillaje, comida, o cualquier otro elemento de distracción) con un 21,33% del total. Otra posible causa es conducir vehículo superando los límites máximos de velocidad con un 12,41% y no respetar las señales reglamentarias de tránsito (pare, ceda el paso, luz roja del semáforo, etc) con un 12,39%. Todas estas causas probables son características que principalmente, una vez que el individuo se está preparando para obtener su permiso para conducir fue instruido para cumplirlas. No obstante, la mayoría de los conductores omiten estas reglas como son el cumplir con los límites de velocidad y respetar las señales de tránsito por lo que ocasionan accidentes de tránsito lo cual es un verdadero problema para la convivencia de los ciudadanos.

CODIGO	CAUSAS PROBABLES	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	TOTAL A DICIEMBRE - 2016	%
C14	CONducir desatento a las condiciones de tránsito (CELULAR, PANTALLAS DE VIDEO, COMIDA, MAQUILLAJE O CUALQUIER OTRO ELEMENTO DISTRACTOR)	634	632	590	492	522	478	480	551	501	531	495	549	6.455	21,33
C09	CONducir VEHICULO SUPERANDO LOS LIMITES MAXIMOS DE VELOCIDAD	408	314	262	289	287	295	311	307	310	349	266	357	3.755	12,41
C23	NO RESPETAR LAS SEÑALES REGLAMENTARIAS DE TRANSITO (PARE, CEDA EL PASO, LUZ ROJA DEL SEMAFORO, ETC)	366	300	296	248	304	318	389	314	207	276	321	411	3.750	12,39
C11	NO MANTENER LA DISTANCIA PRUDENCIAL CON RESPECTO AL VEHICULO QUE LE ANTECEDE	263	238	220	239	222	219	258	229	146	163	191	222	2.610	8,62
C06	CONDUCE BAJO LA INFLUENCIA DE ALCOHOL, SUSTANCIAS ESTUPEFACIENTES O PSICOTROPICAS Y/O MEDICAMENTOS	188	179	137	169	181	169	201	141	162	167	171	231	2.096	6,92
C25	NO CEDER EL DERECHO DE VIA O PREFERENCIA DE PASO A VEHICULOS	171	207	192	202	179	138	176	184	156	140	149	180	2.074	6,85
C26	NO CEDER EL DERECHO DE VIA O PREFERENCIA DE PASO AL PEATON	156	153	202	150	114	166	141	133	104	216	201	205	1.941	6,41
C19	REALIZAR CAMBIO BRUSCO O INDEBIDO DE CARRIL	185	160	138	138	143	110	126	120	124	164	146	172	1.726	5,70
C12	NO GUARDAR LA DISTANCIA LATERAL MINIMA DE SEGURIDAD ENTRE VEHICULOS	194	102	81	127	104	161	145	128	124	107	125	106	1.504	4,97
C03	CONducir EN ESTADO DE SOMNOLENCIA O MALAS CONDICIONES FISICAS (SUERO, CANSANCIO Y FATIGA)	78	51	69	70	64	64	67	55	72	69	52	65	776	2,56
C16	NO TRANSITAR POR LAS ACERAS O ZONAS DE SEGURIDAD DESTINADAS PARA EL EFECTO	89	75	57	69	71	43	51	56	49	63	55	66	744	2,46
C22	ADELANTAR O REBASAR A OTRO VEHICULO EN MOVIMIENTO EN ZONAS O SITIOS PELIGROSOS TALES COMO: (CURVAS, PUENTES, TUNELES, PENDIENTES, ETC)	78	61	55	55	37	22	31	30	38	34	46	55	542	1,79
C01	CASO FORTUITO O FUERZA MAYOR (EXPLOSION DE NEUMATICO NUEVO, DERRUMBE, INUNDACION, CAIDA DE PUENTE, ARBOL, PRESENCIA INTEMPESTIVA E IMPREVISTA DE SEMOVIENTES EN LA VIA, ETC)	44	51	44	34	40	29	29	21	41	37	43	39	452	1,49
C15	DEJAR O RECOGER PASAJEROS EN LUGARES NO PERMITIDOS	25	28	41	27	32	23	30	27	29	20	20	21	323	1,07
C27	PEATON QUE CRUZA LA CALZADA SIN RESPETAR LA SEÑALIZACION EXISTENTE (SEMAFOROS O SEÑALES MANUALES)	31	34	21	21	25	24	25	21	24	28	22	31	307	1,01
C18	CONducir EN SENTIDO CONTRARIO A LA VIA NORMAL DE CIRCULACION	18	17	15	26	14	37	24	21	22	22	21	21	258	0,85
C05	FALLA MECANICA EN LOS SISTEMAS Y/O NEUMATICOS (SISTEMA DE FRENOS, DIRECCION, ELECTRONICO O MECANICO)	28	12	16	15	12	12	17	15	8	15	18	20	188	0,62
C10	CONDICIONES AMBIENTALES Y/O ATMOSFERICAS (NEBLA, NEBLINA, GRANIZO, LLUVIA)	31	17	21	33	19	13	8	6	1	4	9	12	174	0,57
C21	MALAS CONDICIONES DE LA VIA Y/O CONFIGURACION (ILUMINACION Y DISEÑO)	11	6	10	16	27	4	17	4	21	8	7	11	142	0,47
C17	BAJARSE O SUBIRSE DE VEHICULOS EN MOVIMIENTO SIN TOMAR LAS PRECAUCIONES DEBIDAS	7	10	6	4	4	20	11	5	4	11	18	22	122	0,40

Gráfico 6. Causas probables de colisiones. (Agencia Nacional de Tránsito, 2014.)

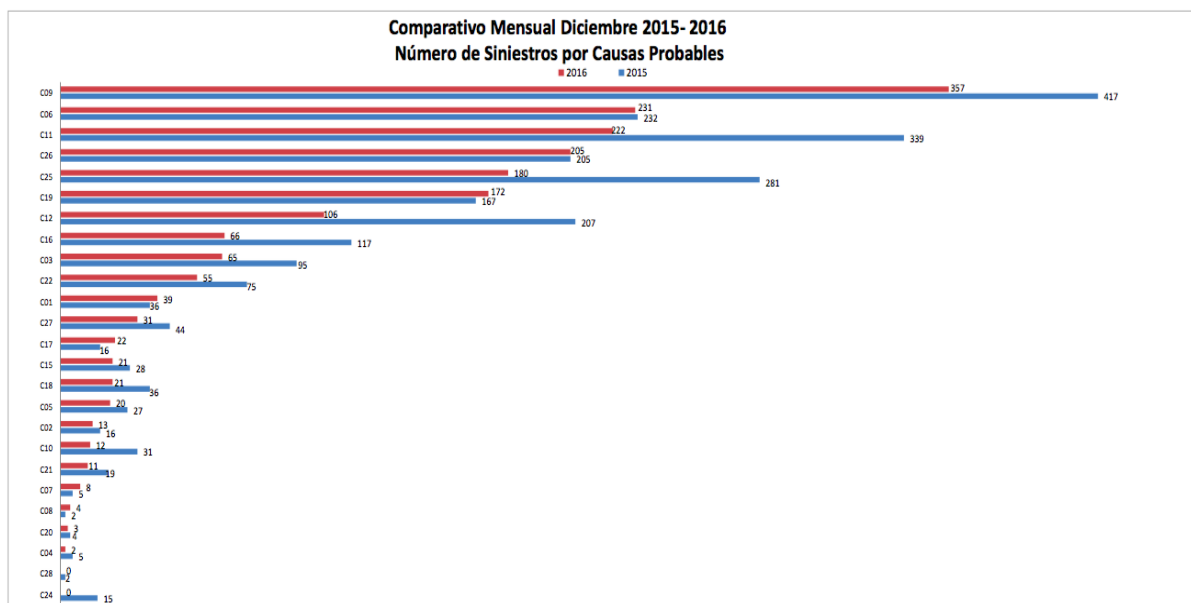
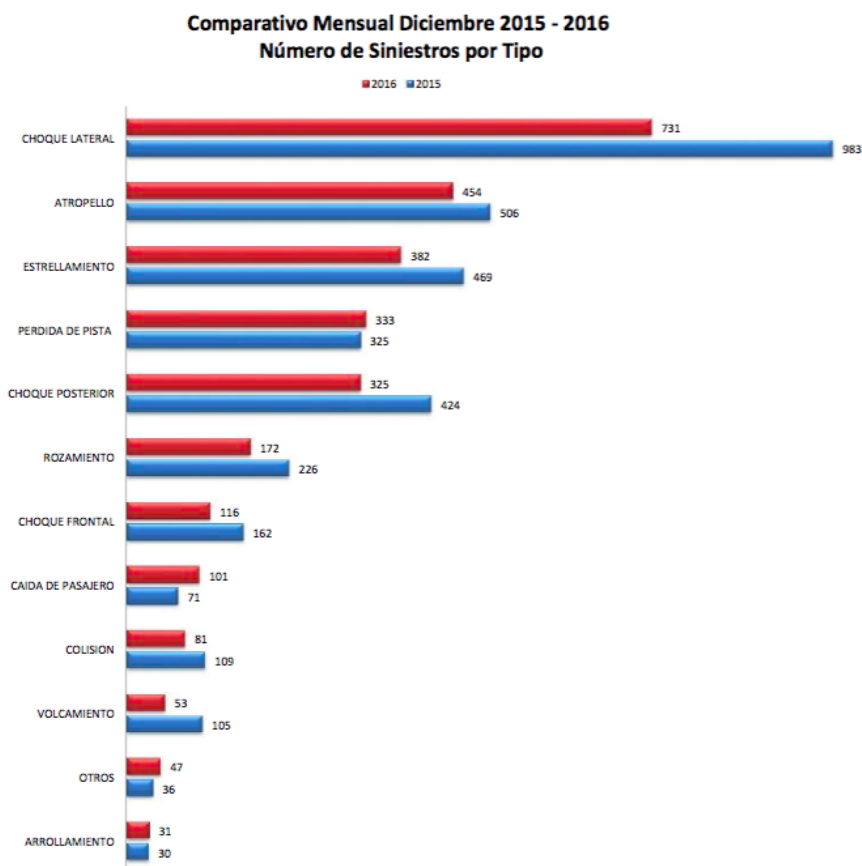


Gráfico 7. *Número de siniestros por causas probables.* (Agencia Nacional de Tránsito, 2014)

Adicionalmente, los tipos de siniestros más frecuentes son los choques laterales con un 27,39%, atropellos con un 15,74% y estrellamientos con un 13,27%. Enfocándonos específicamente en los peatones, el segundo valor que es el de atropello, es un dato bastante alto del total el cual afecta directamente a los usuarios caminantes de la vía pública. Estos datos, si bien han disminuido notoriamente a comparación de los datos recopilados del 2015, siguen siendo preocupantes.

TIPO	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	TOTAL A DICIEMBRE - 2016	%
CHOQUE LATERAL	888	739	675	676	708	633	723	648	572	674	624	731	8.291	27,39
ATROPELLO	430	402	418	396	358	386	376	383	342	416	402	454	4.763	15,74
ESTRELLAMIENTO	429	351	326	313	320	299	338	325	293	315	326	382	4.017	13,27
PERDIDA DE PISTA	339	304	257	262	221	250	273	267	244	263	260	333	3.273	10,81
CHOQUE POSTERIOR	320	278	265	276	269	231	273	237	202	238	271	325	3.185	10,52
ROZAMIENTO	168	186	141	171	154	169	184	159	165	182	200	172	2.051	6,78
CHOQUE FRONTAL	155	135	133	127	125	121	111	97	104	110	97	116	1.431	4,73
COLISION	87	88	81	57	71	53	72	70	51	64	63	81	838	2,77
CAIDA DE PASAJERO	56	61	78	59	70	74	75	78	71	53	58	101	834	2,76
VOLCAMIENTO	106	66	65	68	61	58	62	65	65	56	38	53	763	2,52
OTROS	43	47	53	34	38	42	47	44	37	45	34	47	511	1,69
ARROLLAMIENTO	23	22	21	14	30	43	25	23	19	35	26	31	312	1,03
TOTAL	3.044	2.679	2.513	2.453	2.425	2.359	2.559	2.396	2.165	2.451	2.399	2.826	30.269	100
%	10,06	8,85	8,30	8,10	8,01	7,79	8,45	7,92	7,15	8,10	7,93	9,34	100,00	

Gráfico 8. *Siniestros frecuentes por choques fatales.* (Agencia Nacional de Tránsito, 2014)Gráfico 9. *Número de siniestros por tipo.* (Agencia Nacional de Tránsito, 2014.)

Estadísticas de fallecimientos de transporte terrestre y seguridad vial. (2016)

Ahora bien, el reporte presenta datos de fallecidos en sitio por provincia del 2016. Este reporte está presentado por meses y por provincias del Ecuador, en donde la provincia que lidera la lista es Guayas, con 23,28% y le sigue Pichincha con 16,83% del total. Siendo el mes que más presenta fallecidos, el mes de diciembre, debido a que en Pichincha específicamente hay fiestas como la del 6 de diciembre y en todo el país también se festeja Navidad y Año Nuevo. Estas fechas son una excusa perfecta donde los Ecuatorianos específicamente tienden a ingerir mucho alcohol y conducir a la vez. Lo cual nos da una pauta de que nuestro proyecto de titulación está bien direccionado en la provincia de

Pichincha y específicamente en Quito que es la segunda provincia con datos más altos y preocupantes.

FALLECIDOS EN SITIO POR PROVINCIA A NIVEL NACIONAL DICIEMBRE - 2016

PROVINCIAS	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	TOTAL A DICIEMBRE 2016	REPRESENTACIÓN	%
AZUAY	7	5	4	3	6	4	7	2	8	3	9	3	61		3,10
BOLIVAR	2	5	1	-	1	7	4	1	2	4	5	1	33		1,68
CANAR	5	6	1	2	10	7	4	-	2	5	4	1	47		2,39
CARCHI	6	2	4	4	4	2	2	-	2	3	1	4	34		1,73
CHIMBORAZO	4	8	5	2	5	11	6	10	8	6	6	6	77		3,91
COTOPAXI	3	6	8	8	4	2	8	3	3	9	3	1	58		2,95
EL ORO	13	3	11	5	7	6	6	4	2	3	8	16	84		4,27
ESMERALDAS	3	2	4	4	2	5	4	3	2	2	11	6	48		2,44
GALAPAGOS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		-
GUAYAS	37	36	45	31	30	34	38	37	33	46	41	50	458		23,28
IMBABURA	6	11	4	9	6	8	10	8	2	3	4	7	78		3,97
LOJA	4	4	1	-	8	2	6	5	2	8	2	5	47		2,39
LOS RIOS	9	8	9	11	17	13	10	11	5	17	13	12	135		6,86
MANABI	14	10	9	9	11	12	10	9	6	23	13	15	141		7,17
MORONA SANTIAGO	5	1	2	5	2	3	3	5	0	8	-	2	36		1,83
NAPO	2	1	2	1	5	1	-	1	0	-	-	-	13		0,66
ORELLANA	-	3	1	8	-	2	2	-	2	1	1	-	20		1,02
PASTAZA	-	-	2	-	4	-	-	2	1	1	1	-	11		0,56
PICHINCHA	30	17	25	32	20	26	27	36	29	23	22	44	331		16,83
SANTA ELENA	7	5	-	3	4	1	2	2	4	2	7	6	43		2,19
SANTO DOMINGO DE LOS TSÁCHILAS	10	7	3	6	5	9	4	4	3	4	10	3	68		3,46
SUCUMBIOS	8	11	3	6	1	2	2	4	1	1	1	-	40		2,03
TUNGURAHUA	6	4	4	9	6	11	9	9	10	10	8	7	93		4,73
ZAMORA CHINCHIPE	1	-	1	-	1	1	-	2	3	1	1	-	11		0,56
TOTAL	182	155	149	158	159	169	164	158	130	183	171	189	1.967		100
%	9,25	7,88	7,57	8,03	8,08	8,59	8,34	8,03	6,61	9,30	8,69	9,61	100,00		

Fuente: DNCTSV, CTE, EMOV - Cuenca, Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Loja, Agencia Metropolitana de Tránsito - Quito, Gobierno Autónomo Descentralizado de Manta, Municipio de Ambato, Municipio de Ibarra, Autoridad de Tránsito Municipal de Guayaquil y Movidelnor.

Elaboración: ANT, DEP; Quito, 11/01/2017

Gráfico 10. *Fallecidos en sitio por provincia a nivel nacional.* (Agencia Nacional de Tránsito, 2016)

Se ha enfatizado mucho en la toma de conciencia de los accidentes de tránsito especialmente en este último año donde se ha buscado muchas maneras para llegar a los conductores en distintos temas con diversas campañas. Sin embargo, se pensaría que como respuesta a todo esto, debería disminuir el número de fallecidos, por el contrario, en Pichincha y en Guayas, estos datos han aumentado significativamente.

Comparativo Mensual Diciembre 2015- 2016
Número de Fallecidos en sitio por Provincia

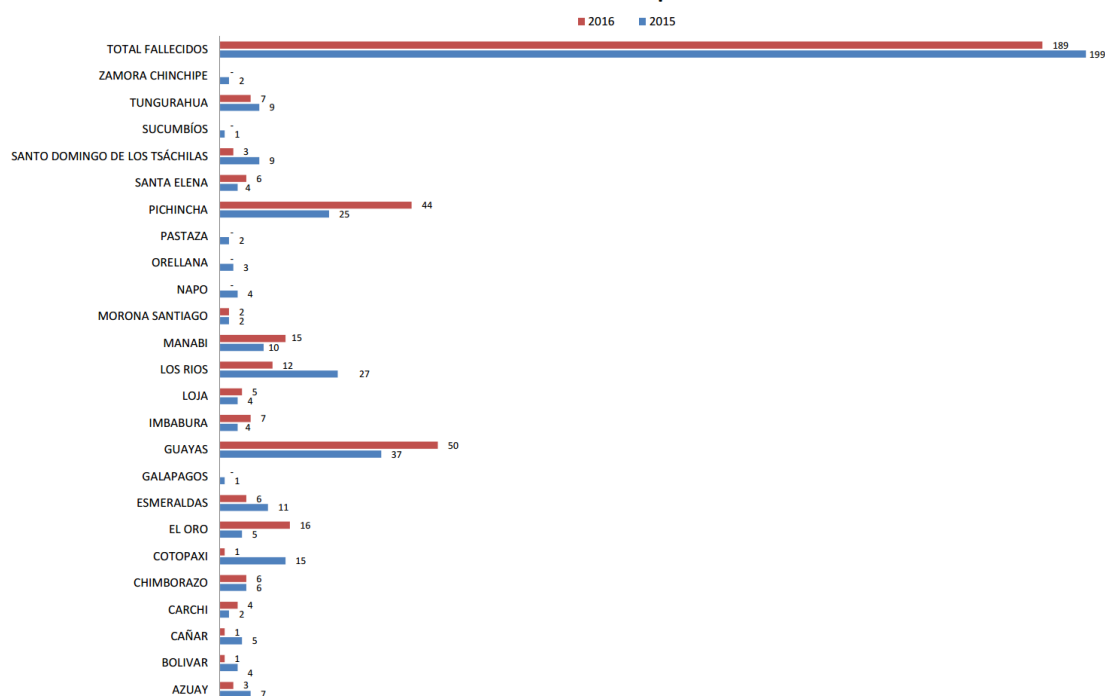


Gráfico 11. *Número de fallecidos en sitio por provincia.* (Agencia Nacional de Tránsito, 2016)

Los datos de fallecidos coinciden en que las razones por las cuales estos sujetos ahora perdieron su vida, fueron con un 37,42% el conducir desatento a las condiciones de tránsito (específicamente con el uso de celulares, maquillaje y otros elementos de distracción), también el incumplimiento de los límites de velocidad con un 13,17% y no ceder el derecho a la vía o el paso al peatón con un 7,52%. Es aquí donde podemos ver cómo el peatón ha pasado a un segundo plano y son los más afectados en las vías debido a todas estas causas que tranquilamente podrían cumplirse a cabalidad y evitar disturbios en el espacio público.

CÓDIGO	CAUSAS PROBABLES	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	TOTAL A DICIEMBRE - 2016	%
C14	CONducIR DESATENTO A LAS CONdICIONES DE TRANSITO (CELULAR, PANTALLAS DE VIDEO, COMIDA, MAQUILLAJE O CUALQUIER OTRO ELEMENTO DISTRACTOR)	80	62	56	62	65	66	66	48	48	65	44	74	736	37,42
C09	CONducIR VEHICULO SUPERANDO LOS LIMITES MAXIMOS DE VELOCIDAD	35	16	15	19	23	22	20	23	17	24	20	25	259	13,17
C26	NO CEDER EL DERECHO DE VIA O PREFERENCIA DE PASO AL PEATON	4	9	7	8	11	16	11	20	12	17	18	15	148	7,52
C16	NO TRANSITAR POR LAS ACERAS O ZONAS DE SEGURIDAD DESTINADAS PARA EL EFECTO	11	12	7	18	12	12	6	7	8	12	15	8	128	6,51
C23	NO RESPETAR LAS SEÑALES REGLAMENTARIAS DE TRANSITO (PARE, CEDA EL PASO, LUZ ROJA DEL SEMAFORO, ETC)	8	11	10	5	5	4	17	15	6	7	7	12	107	5,44
C19	REALIZAR CAMBIO BRUSCO O INDEBIDO DE CARRIL	5	11	8	6	12	7	1	5	5	12	13	8	93	4,73
C11	NO MANTENER LA DISTANCIA PRUDENCIAL CON RESPECTO AL VEHICULO QUE LE ANTECEDE	9	7	9	4	6	10	10	11	2	3	9	9	89	4,52
C25	NO CEDER EL DERECHO DE VIA O PREFERENCIA DE PASO A VEHICULOS	1	3	7	12	7	3	6	5	10	6	11	8	79	4,02
C06	CONDUCE BAJO LA INFLUENCIA DE ALCOHOL, SUSTANCIAS ESTUPEFACIENTES O PSICOTROPICAS Y/O MEDICAMENTOS	10	6	4	4	4	3	5	5	2	12	11	10	76	3,86
C18	CONducIR EN SENTIDO CONTRARIO A LA VIA NORMAL DE CIRCULACION	1	1	0	4	2	8	5	4	4	4	2	3	38	1,93
C12	NO GUARDAR LA DISTANCIA LATERAL MINIMA DE SEGURIDAD ENTRE VEHICULOS	5	2	3	1	1	3	4	1	1	4	2	2	29	1,47
C01	CASO FORTUITO O FUERZA MAYOR (EXPLOSION DE NEUMATICO NUEVO, DERRUMBE, INUNDACION, CAIDA DE PUENTE, ARBOL, PRESENCIA INTEMPESTIVA E IMPREVISTA DE SEMOVIENTES EN LA VIA, ETC)	2	2	2	3	1	2	1	0	1	4	7	3	28	1,42
C27	PEATON QUE CRUZA LA CALZADA SIN RESPETAR LA SEÑALIZACION EXISTENTE (SEMAFOROS O SEÑALES MANUALES)	0	5	4	2	2	3	3	1	0	2	4	1	27	1,37
C22	ADELANTAR O REBASAR A OTRO VEHICULO EN MOVIMIENTO EN ZONAS O SITIOS PELIGROSOS TALES COMO: (CURVAS, PUENTES, TUNELES, PENDIENTES, ETC)	2	2	0	1	0	2	1	2	9	4	0	2	25	1,27
C03	CONducIR EN ESTADO DE SOMNOLENCIA O MALAS CONdICIONES FISICAS (SUEÑO, CANSANCIO Y FATIGA)	0	3	2	2	0	1	1	4	4	2	2	0	21	1,07
C05	FALLA MECANICA EN LOS SISTEMAS Y/O NEUMATICOS (SISTEMA DE FRENSOS, DIRECCION, ELECTRONICO O MECANICO)	3	1	2	3	1	1	3	2	0	0	1	2	19	0,97
C21	MALAS CONdICIONES DE LA VIA Y/O CONFIGURACION (ILUMINACION Y DISEÑO)	0	0	0	2	3	1	2	1	0	2	0	2	13	0,66
C07	TRANSITA BAJO INFLUENCIA DE ALCOHOL, SUSTANCIAS ESTUPEFACIENTES O PSICOTROPICAS Y/O MEDICAMENTOS	2	0	3	0	0	1	1	0	0	1	3	0	11	0,56
C02	PRESENCIA DE AGENTES EXTERNOS EN LA VIA (AGUA, ACEITE, PIEDRA, LASTRE, ESCOMBROS, MADEROS, ETC)	0	0	4	0	0	1	1	0	0	0	1	3	10	0,51
C17	BAJARSE O SUBIRSE DE VEHICULOS EN MOVIMIENTO SIN TOMAR LAS PRECAUCIONES DEBIDAS	1	1	1	0	1	2	0	1	0	1	0	1	9	0,46

Gráfico 12. Causas probables. (Agencia Nacional de Tránsito, 2016)

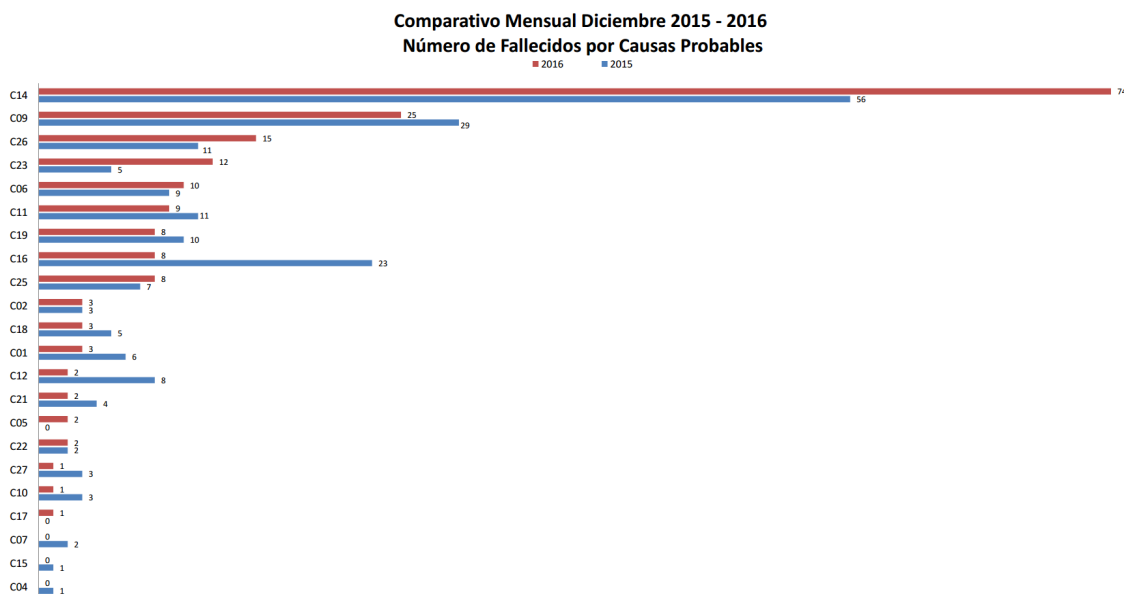


Gráfico 13. Número de fallecidos por causas probables. (Agencia Nacional de Tránsito, 2016)

Es un tema de interés para nuestro proyecto de tesis, el conocer datos como el género y la edad que se ven más afectados en temas de inseguridad vial para de esta manera, direccionar mejor nuestra campaña de educomunicación y llegar al target específico para

generar un verdadero cambio.

FALLECIDOS EN SITIO SEGÚN TIPO DE INVOLUCRADO, EDAD Y GÉNERO A NIVEL NACIONAL DICIEMBRE - 2016

Rangos de edad (años)	Involucrado						
	Conductor			Pasajero		Peatón	
	Femenino	Masculino	No Determinado	Femenino	Masculino	Femenino	Masculino
0-4	0	0	0	1	1	2	1
5-9	0	0	0	0	2	1	3
10-14	0	0	0	1	1	0	0
15-19	0	4	0	0	2	0	0
20-24	0	13	0	1	2	1	0
25-29	2	8	0	2	5	0	3
30-34	1	8	0	2	4	0	2
35-39	0	13	0	2	3	0	1
40-44	0	3	0	3	1	1	4
45-49	0	6	0	0	2	0	2
50-54	0	3	0	1	2	0	1
55-59	0	3	0	1	3	1	3
60-64	0	2	0	1	2	0	1
65-69	0	2	0	0	1	1	0
70-74	0	0	0	0	1	0	2
75-79	0	0	0	2	1	1	1
80-84	0	0	0	0	0	2	0
85-89	0	0	0	0	0	0	1
90+	0	0	0	0	0	0	0
No Determinado	0	18	1	1	4	2	10
Total General	3	83	1	18	37	12	35
		87		55		47	

Gráfico 14. *Fallecidos en sitio según tipo de involucrado, edad y género.* (Agencia Nacional de Tránsito, 2016)

Como se presenta en los datos, las edades que más reinciden en accidentes viales y han fallecido, bordean entre los 35 y 39 años de edad. Al referirnos a los conductores, los hombres son los que más han fallecido entre las edades antes mencionadas. De igual manera en el caso de los pasajeros, pero entre edades de 25 y 29. Finalmente, al referirnos a los peatones, los hombres siguen incidiendo en los accidentes y en las edades está entre 40 y 44. Haciendo alusión al texto de Muñoz, Libro Verde de la Seguridad Vial, en donde menciona que

El dato más relevante es la menor frecuencia de accidentes de las mujeres; un debate no resuelto aunque mil veces planteado, casi siempre sin mucho rigor científico. Es un dato estadísticamente muy estable, aunque también lo es que recientes estudios de tipo cualitativo apuntan a que, en la medida en que la mujer va asumiendo un papel más activo social y laboralmente, también va haciendo suyas pautas de comportamiento tradicionalmente asignadas a los hombres, como son la agresividad y competitividad, que son en sí mismos nocivas para la seguridad. (Muñoz, 2006, pág. 32)

Las mujeres en Ecuador no presentan gran incidencia en los accidentes peatonales y de igual manera en fallecimientos, lo que nos da pautas de que nuestro proyecto de titulación tiene que ser en su gran mayoría enfocado al sexo masculino.

Estadísticas de siniestros de transporte terrestre y seguridad vial. (2017)

Ahora bien, los datos más pertinentes para nuestro proyecto son los actualizados del 2017, para poder presentar nuestra línea base y realizar una comparación concisa de los cambios que hemos logrado en nuestro grupo objetivo. Referente a los siniestros por provincias, Pichincha lidera la lista con un 31,56% y en segundo lugar está Guayas con un 27,35%. Es decir que estas dos provincias, al ser las más grandes del país, son las que necesitan mayor trabajo en cuanto a educación y responsabilidad vial, frente a Zamora Chinchipe, Cañar y Carchi que sus datos estadísticos son mínimos y esto en gran parte se debe al número de vehículos existentes en dichas provincias.

SINIESTROS POR PROVINCIA A NIVEL NACIONAL FEBRERO- 2017

PROVINCIAS	ENE	FEB	TOTAL A FEBRERO 2017	%
AZUAY	114	119	233	4,85
BOLIVAR	14	23	37	0,77
CAÑAR	21	7	28	0,58
CARCHI	17	8	25	0,52
CHIMBORAZO	74	53	127	2,65
COTOPAXI	41	60	101	2,10
EL ORO	65	60	125	2,60
ESMERALDAS	33	30	63	1,31
GALAPAGOS	-	-	-	-
GUAYAS	653	660	1.313	27,35
IMBABURA	146	174	320	6,67
LOJA	38	35	73	1,52
LOS RIOS	73	66	139	2,90
MANABI	113	101	214	4,46
MORONA SANTIAGO	11	18	29	0,60
NAPO	14	9	23	0,48
ORELLANA	1	2	3	0,06
PASTAZA	4	3	7	0,15
PICHINCHA	787	728	1.515	31,56
SANTA ELENA	64	60	124	2,58
SANTO DOMINGO DE LOS TSACHILAS	52	45	97	2,02
SUCUMBIOS	7	7	14	0,29
TUNGURAHUA	81	93	174	3,63
ZAMORA CHINCHIPE	5	11	16	0,33
TOTAL	2.428	2.372	4.800	100
%	50,58	49,42	100,00	

Gráfico 15. Siniestros por provincia a nivel nacional. (Agencia Nacional de Tránsito, 2017)

Podemos notar en el siguiente cuadro, que la provincia de Pichincha, con referencia al

año anterior, ha mejorado notablemente su número de siniestros, mientras que Guayas ha incrementado este número.

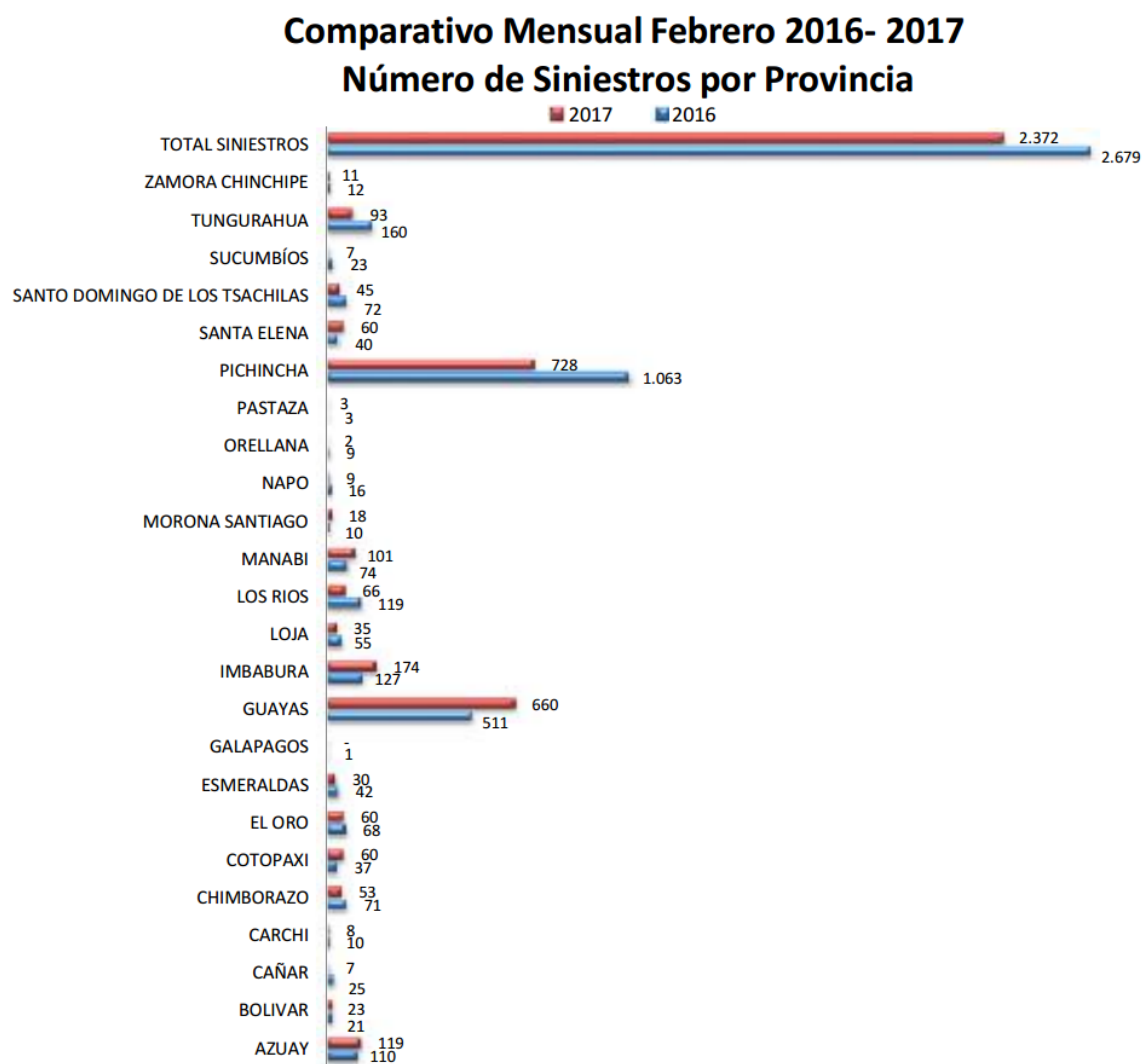


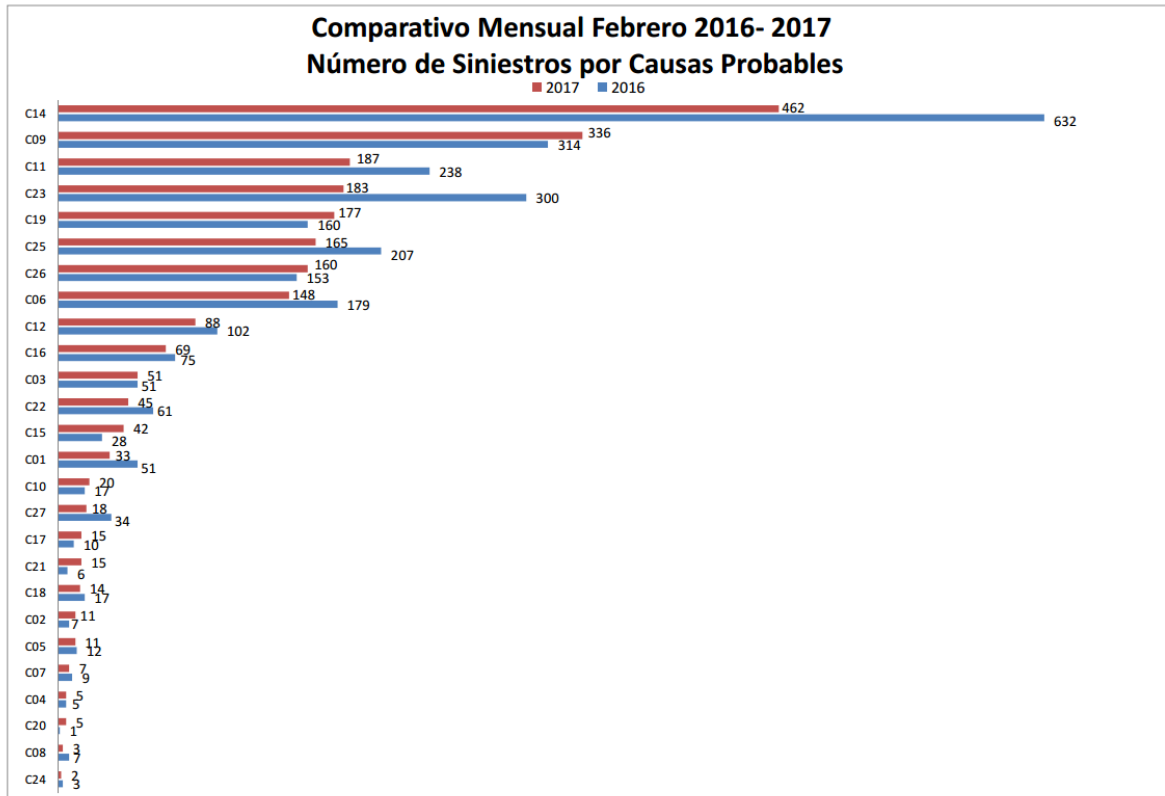
Gráfico 16. *Números de siniestros por provincia.* (Agencia Nacional de Tránsito, 2017)

De igual manera, las causas probables por las que suceden estos siniestros, se mantienen. El conducir desatento a las condiciones de tránsito (celular, pantallas de video, comida, maquillaje o cualquier elemento distractor) lideran la lista con un 18,21%, en segundo lugar, el conducir vehículo superando los límites de velocidad y en tercer lugar el irrespeto de las señales reglamentarias de tránsito.

SINIESTROS POR CAUSAS PROBABLES A NIVEL NACIONAL FEBRERO- 2017

CODIGO	CAUSAS PROBABLES	ENE	FEB	TOTAL A FEBRERO - 2017	%
C14	CONducir desatento a las condiciones de tránsito (CELULAR, PANTALLAS DE VIDEO, COMIDA, MAQUILLAJE O CUALQUIER OTRO ELEMENTO DISTRACTOR)	412	462	874	18,21
C09	CONducir vehículo superando los límites máximos de velocidad.	300	336	636	13,25
C23	NO RESPETAR LAS SEÑALES REGLAMENTARIAS DE TRÁNSITO. (PARE, CEDA EL PASO, LUZ ROJA DEL SEMAFORO,ETC)	327	283	610	12,71
C11	NO MANTENER LA DISTANCIA PRUDENCIAL CON RESPECTO AL VEHÍCULO QUE LE ANTECEDE	212	187	399	8,31
C25	NO CEDER EL DERECHO DE VÍA O PREFERENCIA DE PASO A VEHÍCULOS	193	165	358	7,46
C19	REALIZAR CAMBIO BRUSCO O INDEBIDO DE CARRIL	175	177	352	7,33
C26	NO CEDER EL DERECHO DE VÍA O PREFERENCIA DE PASO AL PEATÓN	189	160	349	7,27
C06	CONduce BAJO LA INFLUENCIA DE ALCOHOL, SUSTANCIAS ESTUPEFACIENTES O PSICOTRÓPICAS Y/O MEDICAMENTOS	157	148	305	6,35
C12	NO GUARDAR LA DISTANCIA LATERAL MÍNIMA DE SEGURIDAD ENTRE VEHÍCULOS	111	88	199	4,15
C16	NO TRANSITAR POR LAS ACERAS O ZONAS DE SEGURIDAD DESTINADAS PARA EL EFECTO.	70	69	139	2,90
C03	CONducir EN ESTADO DE SOMNOLENCIA O MALAS CONDICIONES FÍSICAS (SUEÑO, CANSANCIO Y FATIGA)	45	51	96	2,00
C22	ADELANTAR O REBASAR A OTRO VEHÍCULO EN MOVIMIENTO EN ZONAS O SITIOS PELIGROSOS TALES COMO: CURVAS, PUENTES, TÚNELES, PENDIENTES, ETC.	37	45	82	1,71
C01	CASO FORTUITO O FUERZA MAYOR (EXPLOSIÓN DE NEUMÁTICO NUEVO, DERRUMBE, INUNDACIÓN, CAÍDA DE PUENTE, ÁRBOL, PRESENCIA INTEMPESTIVA E IMPREVISTA DE SEMOVIENTES EN LA VÍA, ETC.)	35	33	68	1,42
C15	DEJAR O RECOGER PASAJEROS EN LUGARES NO PERMITIDOS	22	42	64	1,33
C27	PEATÓN QUE CRUZA LA CALZADA SIN RESPETAR LA SEÑALIZACIÓN EXISTENTE (SEMÁFOROS O SEÑALES MANUALES).	33	18	51	1,06
C18	CONducir EN SENTIDO CONTRARIO A LA VÍA NORMAL DE CIRCULACIÓN	26	14	40	0,83
C10	CONDICIONES AMBIENTALES Y/O ATMOSFÉRICAS (NIEBLA, NEBLINA, GRANIZO, LLUVIA).	16	20	36	0,75
C05	FALLA MECÁNICA EN LOS SISTEMAS Y/O NEUMÁTICOS (SISTEMA DE FRENOS, DIRECCIÓN, ELÉCTRÓNICO O MECÁNICO)	18	11	29	0,60
C17	BAJARSE O SUBIRSE DE VEHÍCULOS EN MOVIMIENTO SIN TOMAR LAS PRECAUCIONES DEBIDAS	10	15	25	0,52
C02	PRESENCIA DE AGENTES EXTERNOS EN LA VÍA (AGUA, ACEITE, PIEDRA, LASTRE, ESCOMBROS, MADEROS, ETC.)	14	11	25	0,52

Gráfico 17. *Siniestros por causas probables a nivel nacional.* (Agencia Nacional de Tránsito, 2017)



Elaboración: ANT, DEP; Quito, 10/03/2017

Gráfico 18. *Número de siniestros por causas probables.* (Agencia Nacional de Tránsito, 2017)

Al igual que en las causas probables, los tipos de siniestros también persisten, siendo los choques laterales, los atropellamientos y estrellamientos los que predominan entre varios.

**SINIESTROS DE TRÁNSITO POR TIPO A NIVEL NACIONAL
FEBRERO- 2017**

TIPO	ENE	FEB	TOTAL A FEBRERO - 2017	%
CHOQUE LATERAL	649	626	1.275	26,56
ATROPELLO	428	349	777	16,19
ESTRELLAMIENTO	300	319	619	12,90
PERDIDA DE PISTA	294	287	581	12,10
CHOQUE POSTERIOR	239	259	498	10,38
ROZAMIENTO	157	149	306	6,38
CHOQUE FRONTAL	122	129	251	5,23
COLISION	82	63	145	3,02
CAIDA DE PASAJERO	49	67	116	2,42
VOLCAMIENTO	51	53	104	2,17
OTROS	35	39	74	1,54
ARROLLAMIENTO	22	32	54	1,13
TOTAL	2.428	2.372	4.800	100
%	50,58	49,42	100,00	

Gráfico 19. *Siniestros de tránsito por tipo a nivel nacional.* (Agencia Nacional de Tránsito, 2017)

Estadísticas de fallecimientos de transporte terrestre y seguridad vial. (2017)

En cuanto a los fallecidos en sitio por causas probables en el 2017, las causas varían un poco. Primero, encabeza la lista el conducir desatento a las condiciones de tránsito con un 25,79%, en segundo lugar, está el realizar un cambio brusco o indebido de carril con un 15,19% y en tercer lugar está conducir un vehículo excediendo los límites de velocidad con un 10,89%.

FALLECIDOS EN SITIO POR CAUSAS PROBABLES A NIVEL NACIONAL FEBRERO - 2017

CÓDIGO	CAUSAS PROBABLES	ENE	FEB	TOTAL A FEBRERO - 2017	%
C14	CONducir desatento a las condiciones de tránsito (CELULAR, PANTALLAS DE VIDEO, COMIDA, MAQUILLAJE O CUALQUIER OTRO ELEMENTO DISTRACTOR)	42	48	90	25,79
C19	REALIZAR CAMBIO BRUSCO O INDEBIDO DE CARRIL	35	18	53	15,19
C09	CONducir vehículo superando los límites máximos de velocidad.	22	16	38	10,89
C16	NO TRANSITAR POR LAS ACERAS O ZONAS DE SEGURIDAD DESTINADAS PARA EL EFECTO.	12	20	32	9,17
C26	NO CEDER EL DERECHO DE VÍA O PREFERENCIA DE PASO AL PEATÓN	10	16	26	7,45
C11	NO MANTENER LA DISTANCIA PRUDENCIAL CON RESPECTO AL VEHÍCULO QUE LE ANTECEDE	14	10	24	6,88
C25	NO CEDER EL DERECHO DE VÍA O PREFERENCIA DE PASO A VEHÍCULOS	4	13	17	4,87
C23	NO RESPETAR LAS SEÑALES REGLAMENTARIAS DE TRÁNSITO. (PARE, CEDA EL PASO, LUZ ROJA DEL SEMAFORO, ETC)	8	6	14	4,01
C01	CASO FORTUITO O FUERZA MAYOR (EXPLOSIÓN DE NEUMÁTICO NUEVO, DERRUMBE, INUNDACIÓN, CAÍDA DE PUENTE, ÁRBOL, PRESENCIA INTIMPESTIVA E IMPREVISTA DE SEMOVIENTES EN LA VÍA, ETC.)	6	7	13	3,72
C18	CONducir en sentido contrario a la vía normal de circulación	7	2	9	2,58
C22	ADELANTAR O REBASAR A OTRO VEHÍCULO EN MOVIMIENTO EN ZONAS O SITIOS PELIGROSOS TALES COMO: CURVAS, PUENTES, TÚNELES, PENDIENTES, ETC.	1	4	5	1,43
C10	CONDICIONES AMBIENTALES Y/O ATMOSFÉRICAS (NIEBLA, NEBLINA, GRANIZO, LLUVIA).	1	4	5	1,43
C06	CONDUCE BAJO LA INFLUENCIA DE ALCOHOL, SUSTANCIAS ESTUPEFACIENTES O PSICOTRÓPICAS Y/O MEDICAMENTOS	1	4	5	1,43
C21	MALAS CONDICIONES DE LA VÍA Y/O CONFIGURACIÓN. (ILUMINACIÓN Y DISEÑO)	-	4	4	1,15
C27	PEATÓN QUE CRUZA LA CALZADA SIN RESPETAR LA SEÑALIZACIÓN EXISTENTE (SEMÁFOROS O SEÑALES MANUALES).	2	1	3	0,86
C02	PRESENCIA DE AGENTES EXTERNOS EN LA VÍA (AGUA, ACEITE, PIEDRA, LASTRE, ESCOMBROS, MADEROS, ETC.)	1	2	3	0,86
C17	BAJARSE O SUBIRSE DE VEHÍCULOS EN MOVIMIENTO SIN TOMAR LAS PRECAUCIONES DEBIDAS	1	1	2	0,57
C12	NO GUARDAR LA DISTANCIA LATERAL MÍNIMA DE SEGURIDAD ENTRE VEHÍCULOS	1	1	2	0,57
C04	DAÑOS MECÁNICOS PREVISIBLES	-	1	1	0,29
C15	DEJAR O RECOGER PASAJEROS EN LUGARES NO PERMITIDOS	-	1	1	0,29
C05	FALLA MECÁNICA EN LOS SISTEMAS Y/O NEUMÁTICOS (SISTEMA DE FRENS, DIRECCIÓN, ELÉCTRICO O MECÁNICO)	-	1	1	0,29
C07	PEATÓN TRANSITA BAJO INFLUENCIA DE ALCOHOL, SUSTANCIAS ESTUPEFACIENTES O PSICOTRÓPICAS Y/O MEDICAMENTOS.	1	0	1	0,29

Gráfico 20. Fallecidos en sitio por causas probables. (Agencia Nacional de Tránsito, 2017)

De igual manera que con las causas probables, los tipos de accidentes variaron en lo que va del año. Primero está el atropello con un 20,06%, segundo la pérdida de pista con un 17,19% y tercero están los choques frontales con un 15,76%.

**FALLECIDOS EN SITIO POR TIPO A NIVEL NACIONAL
FEBRERO - 2017**

TIPO	ENE	FEB	TOTAL A FEBRERO - 2017	%
ATROPELLO	37	33	70	20,06
PERDIDA DE PISTA	32	28	60	17,19
CHOQUE FRONTAL	22	33	55	15,76
CHOQUE LATERAL	36	17	53	15,19
ESTRELLAMIENTO	13	19	32	9,17
CHOQUE POSTERIOR	12	15	27	7,74
ARROLLAMIENTO	6	21	27	7,74
VOLCAMIENTO	6	7	13	3,72
ROZAMIENTO	2	2	4	1,15
OTROS	1	3	4	1,15
CAIDA DE PASAJERO	1	2	3	0,86
COLISION	1	-	1	0,29
TOTAL	169	180	349	100
%	48,42	51,58	100,00	

Gráfico 21. *Fallecidos en sitio por tipo a nivel nacional.* (Agencia Nacional de Tránsito, 2017)

Finalmente, los fallecidos según el tipo de involucrados, edad y género a nivel nacional son los siguientes: El conductor que más fallece por accidentes de tránsito son los hombres de edades entre 25 y 34 años y también con un porcentaje bastante alto, hombres entre 40 y 44. En pasajeros, de igual manera inciden los hombres de distintas edades y los peatones que más han sufrido por accidentes de tránsito son los niños entre 0 y 4 años de edad de sexo masculino.

FALLECIDOS EN SITIO SEGÚN TIPO DE INVOLUCRADO, EDAD Y GÉNERO A NIVEL NACIONAL FEBRERO - 2017

Rangos de edad (años)	Involucrado								
	Conductor			Pasajero			Peatón		
	Femenino	Masculino	No Determinado	Femenino	Masculino	No Determinado	Femenino	Masculino	No Determinado
0-4	0	0	0	1	0	0	2	6	0
5-9	0	0	0	0	2	0	2	0	0
10-14	0	0	0	1	0	0	0	0	0
15-19	0	7	0	0	0	0	1	1	0
20-24	0	9	0	0	3	0	0	0	0
25-29	0	10	0	3	4	0	0	2	0
30-34	0	10	0	0	2	0	1	2	0
35-39	0	7	0	4	0	0	1	1	0
40-44	1	8	0	0	0	0	0	1	0
45-49	0	4	0	0	0	0	0	1	0
50-54	0	2	0	0	1	0	0	0	0
55-59	0	4	0	0	1	0	1	1	0
60-64	0	2	0	1	0	0	1	1	0
65-69	0	1	0	1	0	0	1	1	0
70-74	0	1	0	0	0	0	2	0	0
75-79	0	0	0	0	0	0	0	1	0
80-84	0	0	0	0	0	0	0	0	0
85-89	0	1	0	0	0	0	0	2	0
90+	0	0	0	0	0	0	2	0	0
No Determinado	0	9	13	0	2	6	0	1	24
Total General	1	75	13	11	15	6	14	21	24
		89			32			59	

Gráfico 22. *Fallecidos en sitio según tipo de involucrado, edad y género.* (Agencia Nacional de Tránsito, 2017)

DESARROLLO CAMPAÑA DE MERCADEO SOCIAL

Tema de campaña

La campaña Más Quito Camina Seguro se enfoca en concientizar a la población quiteña sobre los riesgos y prevenciones de la seguridad vial enfocada al peatón. Como tema central se enfocó en los peatones, sin embargo, no se dejó de lado el otro factor que influye en la vida de los transeúntes, los conductores. Se utilizó el slogan *todos en algún punto del día somos peatones, rompamos esquemas, hagamos un Quito mejor*, con el objetivo de incluir a toda la ciudadanía en la temática central.

La campaña fue desarrollada en la provincia de Pichincha específicamente en la ciudad de Quito ya que la misma se encuentra como la segunda ciudad con más accidentes peatonales de la nación. Se enfocó la misma en la Zona Eugenio Espejo la cual es la zona considerada la más riesgosa en la capital.

Para lograr reducir las cifras se indujo a la ciudadanía una serie de capacitaciones ya que varias investigaciones realizadas a nivel internacional cercioran que la educación es el factor más influyente para el cambio. Se considera que el problema inicia desde la cultura de la población y que a través de la misma se logrará percibir los cambios a largo plazo.

Antecedentes

Buscamos implementar una campaña de mercadeo social enfocada en concientizar a la población quiteña sobre los riesgos y consecuencias que existen al momento de incumplir con las normas viales tanto para conductores como peatones. Para ello, realizamos una ardua

investigación que nos proveyó del conocimiento acorde a la situación vial en el país, estadísticas alarmantes, leyes existentes en el país, así como las causas más recurrentes en los accidentes viales.

De igual manera, indagamos sobre las zonas con más recurrencia de accidentes de tránsito y obtuvimos la siguiente información: Primero que nada, el Distrito Metropolitano de Quito está dividido por administraciones zonales. La zona donde existen más atropellos son en la Zona Sur- Eloy Alfaro, es decir al sur de Quito (desde la calle Napo hasta el Centro Comercial el Recreo), con un 21% del total de atropellos del 2016. En segundo lugar está la Zona Norte- Eugenio Espejo (desde la Av. Colón hasta la Plaza de Toros), con un 19% del total de atropellos. Finalmente, la Zona de la Delicia, que es la parte más extrema del norte (desde la Plaza de Toros hasta Carcelén). En cuanto a heridos, se dan en las mismas zonas y las personas fallecidas están en la Zona Eloy Alfaro, Eugenio Espejo y Quitumbe. Todas estas zonas son llamadas el hipercentro, que es donde más se concentra gente y vehículos que presentan los accidentes de tránsito. (Cevallos, 2017)

Es así que desarrollamos un plan estratégico de comunicación, en el que implementamos diversas herramientas como las relaciones públicas, el marketing con causa, la responsabilidad social, lobbying, organización de eventos, activaciones BTL, entre más. Todas estas herramientas nos permitieron generar un fuerte impulso en cuanto a una temática que ha sido generalizada.

Justificación

A través de la investigación realizada previamente se logró evidenciar que la población quiteña carece de la información necesaria para actuar adecuadamente como peatón. No existe ninguna formación para transitar en las vías más que las que reciben aquellos ciudadanos que transitan las vías como conductores. Además, se encontró que la Agencia Metropolitana de Tránsito ha realizado únicamente una campaña la cual fue de corta

duración para dirigirse a los peatones y que la misma no tuvo muchos resultados ya que tienen como objetivo enfocarse en el tránsito vehicular.

Es por eso que nace la campaña *Más Quito Camina Seguro* abarcando el tema de educación vial hacia los peatones a través de capacitaciones para los transeúntes que transitan en las zonas más inseguras. Esto, con el objetivo de generar una cultura peatonal adecuada reduciendo los riesgos que tienen los ciudadanos en las vías.

Descripción de la campaña

La campaña *Más Quito Camina Seguro*, nace a partir del proyecto de titulación por parte de estudiantes de la carrera de Comunicación Organizacional y Relaciones Públicas de la Universidad San Francisco de Quito. A través de esta campaña de mercadeo social, se pretende incentivar y concientizar a la población quiteña sobre los riesgos que tiene el incumplimiento, irrespeto y desconocimiento de las normas de tránsito tanto a los peatones como a los conductores.

Es así que decidimos realizar nuestra campaña en la Unidad Municipal Sebastián de Benalcázar, situada en la Zona Eugenio Espejo, a 144 niños de los octavos grados de Educación General Básica. A partir de cuatro capacitaciones, logramos influir positivamente en su escaso concepto de cultura vial, el cual fue medido a partir de encuestas. De igual manera, buscamos concientizar a los transeúntes y conductores del Distrito Metropolitano de Quito a través de activaciones BTL. Asimismo, nos aliamos a la Fundación CAVAT, quienes llevan más de diez años en el mercado ecuatoriano intentando disminuir los altos índices de accidentes y muertes ocasionadas por el desconocimiento, irrespeto e incumplimiento de las normas de tránsito. Reforzamos lo dicho previamente con presencia en medios de comunicación (televisión, prensa escrita y radio) así como también, nos valimos del apoyo de once personajes públicos quienes invitaron a la población quiteña a unirse a nuestra campaña.

Públicos Objetivos

La campaña *Más Quito Camina Seguro* tuvo como público principal la población quiteña en general. Sin embargo, se segmentó según las actividades realizadas para tener un mayor alcance. Durante la investigación previa a la realización de la campaña se logró evidenciar que el problema surge desde la cultura ecuatoriana y que la temática deberá llegar tanto a peatones como a conductores puesto que ambos factores influyen en los accidentes peatonales.

Las capacitaciones realizadas fueron dirigidas a niños entre 11 a 12 años de la Unidad Educativa Sebastián de Benalcázar, colegio el cual se encuentra en la zona catalogada como la más insegura para los peatones y los niños a los que se dirigieron las capacitaciones van en su mayoría caminando a la institución educativa. Dicha unidad queda en la avenida 6 de diciembre siendo esta una de las vías más transitadas en la ciudad, además de ser una zona que carece de accesos peatonales correctos.

Asimismo, se realizó una capacitación en la Universidad San Francisco de Quito con el fin de brindar concientización a los estudiantes de nuestra institución explicando la manera correcta de ser un peatón, las normativas a las cuales se deben regir y cómo evitar riesgos de ser atropellados en las vías.

Por otro lado, las activaciones BTL fueron destinadas para el resto de la ciudadanía divididos en peatones y conductores. Los primeros dos BTL realizados fueron dirigidos a los conductores, se realizó en la ciudad de Quito y tuvieron como objetivo impactar a la ciudadanía destacando el mal uso de la zona peatonal por parte de los vehículos. Por otra parte, se destinó el tercer BTL para concientizar a los peatones para que utilicen el espacio peatonal de manera adecuada y que respeten las normas viales las cuales fueron realizadas para su seguridad.

Además, se dirigió una parte de la campaña hacia el gobierno ecuatoriano con el fin

de mejorar las normas viales existentes entregándoles herramientas en las que se pueden apoyar para pasar nuevas normativas en un futuro asistiendo a una conferencia con los asambleístas en la Asamblea Nacional.

Objetivos Comunicacionales

Objetivo General

Desarrollar una campaña de mercadeo social en un transcurso de cuatro meses, que logre concientizar a la población del Distrito Metropolitano de Quito acerca de la importancia del respeto a los peatones, así como impulsar la responsabilidad vial.

Objetivos Específicos

- Impulsar la participación y apertura de la Unidad Municipal Sebastián de Benalcázar, para realizar cuatro capacitaciones a los estudiantes de octavo de básica e instruirlos sobre las normas viales.
- Aliarnos a la Fundación CAVAT con el fin de recibir el expertise sobre seguridad vial y poder recaudar fondos para que continúen con su labor.
- Realizar una capacitación en la Universidad San Francisco de Quito sobre cómo ser un peatón responsable en las vías.
- Organizar tres eventos: apertura y cierre de la campaña en la Unidad Municipal Sebastián de Benalcázar, y uno de recaudación de fondos para la Fundación CAVAT.
- Implementar tres activaciones BTL (Below de Line), que involucren a la población quiteña sobre el respeto hacia los peatones y la responsabilidad vial.
- Lograr una cobertura de al menos diez medios de comunicación (televisión, prensa escrita y radio), con el fin de promover la campaña de manera masiva a toda la población quiteña.
- Posicionar la campaña en tres redes sociales (Facebook, Instagram y Twitter), para

tener mayor acogida por el público quiteño.

- Emplear la herramienta del marketing con causa, vendiendo 100 unidades de un producto que refleje el concepto de la campaña el cual permita recaudar fondos para la Fundación CAVAT.
- Realizar una cuña radial la cual sea difundida en medios de comunicación, para generar mayor recordación de la campaña.
- Complementar la campaña con artes e infogramas que impulsen de manera visual los objetivos de la misma.
- Crear un video promocional para dar a conocer la campaña y difundirlo de manera efectiva en redes sociales, así como también un video de recopilación de todo lo realizado.
- Realizar un activismo en la Asamblea Nacional, con el fin de plantear recomendaciones de reforma a la Ley y Reglamento en Materia de Seguridad Vial, impulsado por la Fundación CAVAT.

CAMPAÑA MÁS QUITO CAMINA SEGURO

Logo



Gráfico 23. Logo campaña Más Quito Camina Seguro. (2017)

Nombre y Slogan

Más Quito Camina Seguro

Todos en algún punto del día somos peatones, rompamos esquemas, hagamos un Quito mejor

Para lograr un mayor alcance con todas las campañas realizadas en el semestre, se utilizó un prefijo común, el cual fue *Más Quito* y se detalló con un sufijo el cual dependía de cada campaña, que en nuestro caso fue *Camina Seguro*. Esto con el objetivo de explicar de mejor manera el enfoque de cada campaña. Con dicho nombre, buscamos enfatizar en la búsqueda de un Quito más sostenible en distintos temas que promueven el desarrollo sustentable de la capital del Ecuador. De igual manera, utilizamos el color rojo que se asocia tanto con las señaléticas más comunes de tránsito, así como con las consecuencias que puede ocasionar el incumplimiento de las mismas.

A través del logo, el nombre y el slogan de la campaña, intentamos transmitir explícitamente los objetivos de nuestra campaña. El nombre fue determinado ya que buscamos que la capital del Ecuador sea una ciudad más segura de caminar e incluso incentivar a los quiteños a caminar más por las calles de Quito y que se sientan seguros

haciéndolo. De igual manera, con el slogan que utilizamos, buscamos motivar a la población quiteña a apropiarse de nuestra ciudad y de los objetivos de la campaña.

Producto

Implementamos la herramienta del Marketing con Causa para darle un significado acorde a nuestra campaña a un producto. Nuestra campaña fomenta la seguridad vial, es por ello que decidimos que nuestro producto sea un botiquín de primeros auxilios de un tamaño reducido para que el consumidor pudiera llevarlo todo el tiempo consigo. El botiquín contiene una venda, una gaza, una curita, una toalla expansible, un pad de alcohol y dos impermeables.

(Anexo 1)

Voceros

De igual manera, unimos voces y logramos hacer un llamado de atención a la ciudadanía. Doce personajes públicos se sumaron a nuestra campaña y por medio de videos en redes sociales, promocionaron nuestra causa. Los voceros de nuestra campaña fueron: Gutto Vicuña, cantante ecuatoriano; Daniel Páez, cantante ecuatoriano; Tito Valencia, jugador de Barcelona; Arena, cantante ecuatoriana; Edison Recalde y Giovanni Ibarra, jugadores del Independiente del Valle; Giovanni Espinosa (La Sombra) y Edison Méndez, ex jugadores de la Selección del Ecuador; Ave Jaramillo, comediante ecuatoriano; Alberto Astudillo, periodista deportivo; Fernanda Vásconez, presidenta de Club Deportivo Ñañas y Ana Carolina Carvajal, actual Reina de Quito.

Gracias a la promoción que generaron estos doce personajes públicos en redes sociales, logramos incrementar notoriamente nuestros seguidores en las redes y tener mayor acogida por parte de la población quiteña.

(Anexo 2)

Aliados estratégicos

Nos vinculamos con nuestros aliados estratégicos, quienes no son nuestra competencia directa, sin embargo, se dirigen a nuestro mismo mercado. En este caso, nos aliamos con la empresa Imagination, quienes nos proveyeron del producto a un precio sumamente barato para facilitarnos la venta del mismo. De igual manera, otro aliado fue la imprenta Taller de Tinta, quienes nos ayudaron con todas las impresiones necesarias para llevar a cabo este plan. Asimismo, otro de nuestros aliados estratégicos fue la Unidad Municipal Sebastián de Benalcázar, quienes abrieron sus puertas para permitirnos realizar una parte fundamental de nuestra campaña en su institución. Finalmente, nuestros mayores aliados estratégicos, fue sin duda la Fundación CAVAT, quienes además de ser la fundación por quienes recaudamos los fondos, también se convirtieron en los capacitadores para las capacitaciones que realizamos en la Unidad Municipal Sebastián de Benalcázar. Nos valimos de todo su conocimiento acerca de seguridad vial y respeto hacia los peatones.

(Anexo 3)

Auspicios

Como parte de la campaña buscamos auspiciantes para reducir gastos y aumentar las ganancias para así tener una mejor utilidad y poder donar una mayor suma a la Fundación CAVAT. Nuestros auspiciantes nos ayudaron con una donación de los premios para el evento realizado el día 26 de noviembre en las instalaciones de la Universidad San Francisco de Quito. Tuvimos el apoyo de las empresas:

- Pambayá: 2 órdenes de consumo de \$20
- Paletería by Alex: 2 órdenes de consumo de 2 paletas cada uno
- Detalles: 2 carteras de cuero de la colección 2017

- Alitas Benditas: 2 órdenes de consumo de \$20
- Custom Garage Taller Automotriz: 1 alineación y un lavado paquete premium

Además, tuvimos el apoyo de los artistas Giovanni Rosanía quien fue el protagonista del evento quien nos ayudó con una reducción del 60% de su fee de show y una reducción del 100% del show de Juan Esteban González, cantante colombiano, quien nos apoyó con el entretenimiento de medio tiempo.

(Anexo 4)

Actividades de la campaña

Capacitaciones

Estamos convencidas de que el cambio inicia por la educación, es por eso que como parte fundamental de nuestra campaña se realizaron una serie de capacitaciones en la Unidad Municipal Sebastián de Benalcázar. Realizamos cuatro capacitaciones con los 144 estudiantes de los octavos grados de educación básica de dicha institución, a lo largo de cuatro meses. Por motivos de no interferir con sus estudios, contamos con un cronograma muy ajustado de 80 minutos, una o dos veces al mes e intentamos realizarlo de la manera más didáctica posible ya que contábamos con horarios en los que o los niños se encontraban ya cansados por todo el día de estudio o que se encontraban sumamente activos en altas horas por la mañana. Los capacitadores fueron Soraya Herrera, Esteban Paredes y Carolina Donoso, integrantes de la Fundación CAVAT.

(Anexo 5)

Primera Capacitación: Señalética

La primera capacitación fue realizada el viernes 29 de septiembre de 7h00 - 8h20. En esta capacitación les presentamos a los estudiantes a la Fundación CAVAT, como los

capacitadores que les brindarán el expertise en seguridad vial. En esta primera capacitación se trató la temática de la señalética de tránsito y la importancia del cumplimiento de las mismas, enfocado tanto a peatones como a conductores. De esa forma dimos una primera orientación a los niños para que aprendieran a cruzar de manera responsable por las calles y transitar de manera segura.

Segunda Capacitación: Distractores

En la segunda capacitación realizada el viernes 20 de octubre de 8h20 - 9h40, hablamos sobre los distractores. Entre las razones más comunes de accidentes viales, están los distractores como el celular, los audífonos, el maquillaje, e incluso la comida. Les enseñamos a los niños de manera didáctica todos los peligros que pueden ocurrir si se transita distraído por las vías. Una parte fundamental de las capacitaciones, fue el juego de opciones múltiples que fomentó que los niños pusieran atención a las capacitaciones, para que posteriormente participaran activamente en el juego y se ganaran premios.

Tercera Capacitación: Ciclismo

La tercera capacitación ocurrió el miércoles 8 de noviembre de 10h00- 11:20. Esta capacitación fue direccionada a la buena práctica como ciclista y también patinadores. Esta es una temática importante para la Fundación CAVAT, ya que la directora perdió a su hija, quien era ciclista, a causa de un atropello. Es por esta razón, que los capacitadores se enfocaron en enseñar de la mejor manera a los estudiantes, cómo deben transitar en las vías cuando se encuentran utilizando una bicicleta o patines, así como, la señalética de los mismos para transitar de manera responsable y hacerse respetar en las vías. Esto fomentó a que los niños se sintieran más seguros al saber las normas que tienen que cumplir y les motivó a utilizar también estos medios de transporte alternativos a los que usan todos los días.

Cuarta Capacitación: Valores de los Peatones

Finalmente, la cuarta capacitación se dio miércoles 22 de noviembre de 7h00- 8h20. Esta fue la última capacitación que realizamos en la Unidad Municipal Sebastián de Benalcázar y la temática fueron los valores de los peatones. Se les recordó a los estudiantes lo importante de tener valores al transitar en las vías, de ser respetuosos y solidarios con sus pares, así como con los conductores para que podamos tener una mejor convivencia unos con otros. Resaltamos todo lo que tienen por delante y que no es justo que pierdan sus vidas por transitar de manera irresponsable.

Quinta Capacitación: ¿Cómo ser un peatón?

La quinta capacitación la realizamos la última semana de clases en la Universidad San Francisco de Quito, en un coloquio de Rafael Jordá, del Colegio de Administración y Economía. Elegimos este espacio ya que usualmente son clases que cuentan con muchos estudiantes y fue la manera perfecta de llegar a un grupo representativo en dicho ámbito. Esta capacitación tuvo la temática de ¿cómo ser un peatón?, en donde explícitamente, se les explicó a los estudiantes las normas tanto para peatones como para conductores, lo que se debe o recomienda hacer y lo que no, así como los riesgos que se pueden provocar en las vías y cómo evitarlos. En dicho coloquio, estuvieron presentes alrededor de 80 estudiantes de la USFQ.

Activaciones BTL

BTL 1: Respeto a las personas no videntes

En nuestra primera activación realizamos un BTL el cual fue dirigido a los conductores con la finalidad de aumentar la concientización del respeto del paso cebra. Como parte de nuestro BTL elegimos a un actor el cual desempeñó el papel de una persona no vidente quien tenía como objetivo cruzar la calle por el espacio destinado al peatón sin

obstáculos. Cuando los carros obstaculizaban el paso cebra, el actor debía chocarse con el vehículo topando al mismo con su bastón guía hasta la ventana del conductor. Tras haber realizado su performance, obligaba al conductor a abrir la ventana para explicar que a las personas no videntes se les complica bastante su día a día cuando el resto de la población no cumple con las leyes, solicitándoles así a que la próxima vez que estén tras el volante respeten el espacio que fue destinado para todos los peatones.

Los resultados de la activación número uno, fueron tanto positivos como negativos ya que nos encontramos con varios conductores que a pesar de ser ellos quienes incumplen las normas se mostraron molestos porque el peatón les quitó tiempo. Sin embargo, varios de los conductores también expresaron sus disculpas y que la siguiente vez lo tendrán en cuenta cuando se encuentren frente a un paso cebra.

Los resultados de la campaña mostraron que la activación tuvo éxito y que sus objetivos fueron llevados a cabo con éxito puesto que se generó recordación a los conductores y a los transeúntes de la zona mientras se llevaba a cabo el BTL.

BTL 2: Respeto al paso cebra

Como segunda activación, realizamos un BTL en una zona transitada en la calle Brasil en donde se incumple el respeto al paso cebra por parte de los vehículos ya que muchos de ellos frenan encima del paso cebra mientras esperan que el semáforo vehicular cambie a verde. Lastimosamente esto genera que los peatones se vean obligados a evitar los carros cruzando por espacios viales que no están destinados para el peatón. Es por eso que nuestra segunda activación fue dedicada netamente a la concientización de dicho espacio.

Como actividad reunimos a 10 pesistas quienes fueron los protagonistas de este segmento. La idea fue que cuando el semáforo vehicular esté en rojo y existan carros que estén invadiendo el espacio peatonal, los pesistas se acerquen al carro rodeándolo por completo y alcen al vehículo para ponerlo en el lugar que debería estar. Después, voceros de

la campaña se acercaban al conductor explicando el propósito de la operación y la normativa que deberían cumplir.

De esta forma, se generó un impacto por parte de los conductores y todas las personas que estuvieron cerca cuando sucedió y se creó una concientización sobre el respeto al espacio peatonal.

Los resultados de esta activación fueron bastante altos puesto que fueron difundidos en redes sociales y medios comunicacionales teniendo un alcance a 37.000 mil personas, 10,000 vistas del video en redes y fue 125 veces compartido.

BTL 3: Concientización del peatón para el uso correcto del espacio público

Para nuestra tercera activación nos enfocamos en los peatones para incrementar la concientización a través de datos estadísticos alarmantes y la entrega de una hoja volante la cual invitaba a los transeúntes a que se pongan en la situación. Utilizamos el espacio de un puente peatonal para invitar a los peatones a que utilicen el paso correctamente. Como actividad principal se pegó una silueta en la calle la cual representaba que en ese lugar había sido atropellado un peatón. Además, paramos a los transeúntes que cruzaban la calle por debajo del puente peatonal para explicarles sobre los riesgos de la acción que estaban realizando y contándoles sobre los altos índices de muerte peatonal que existen en nuestra ciudad.

Como consecuencia obtuvimos varias respuestas como: cruzan por abajo del puente para ahorrarse tiempo, pasan por ahí porque no conocen los riesgos, no se sienten amenazados, etc. Sin embargo, después de contarles sobre el tema y explicarles los datos estadísticos sobre los accidentes en la zona específica en donde se encontraban recibimos una respuesta positiva y muchos de ellos se regresaron para caminar por el paso peatonal correcto.

Además, como parte de la activación levantamos más datos estadísticos alarmantes

sobre la zona y se encontró que en un lapso de 10 minutos, más de 120 peatones inclumplen las normas.

(Anexo 6)

Eventos

Evento de apertura y cierre: Unidad Municipal Sebastián de Benalcázar

Para dar paso con las capacitaciones realizadas en la Unidad Municipal Sebastián de Benalcázar, realizamos un evento de apertura en donde se dio a conocer a los estudiantes de los octavos grados de educación básica, la razón por la que íbamos a trabajar durante cuatro meses consecutivos con ellos. En primer lugar, presentamos nuestra campaña ante ellos para que pudieran entender la importancia y gravedad del asunto, y que está en nuestras manos hacer un cambio, por lo que empezamos con ellos ya que se encuentran en la segunda zona con mayores índices de siniestralidad con un 19% en el Distrito Metropolitano de Quito.

En el evento de apertura, también se presentó nuestra alianza con la Fundación CAVAT, quienes serían los capacitadores durante este proceso y se agradeció por la apertura recibida por parte de la institución, dirigida a la Vice Rectora de la institución, Marcia Barros, así como con la Coordinadora de Logística, Nancy Collahuaso y la Coordinadora de los octavos, Cristina Andrade. También, para generar más empatía con los estudiantes, les hicimos la entrega a cada uno, un paquete de gomitas personalizado con nuestro logo y el de la Fundación CAVAT.

De igual manera, tuvimos que realizar un evento de cierre de campaña, para presentarles los resultados tanto a los niños como a las autoridades de la institución, así como agradecer por su apertura y darles un pequeño presente de navidad.

Evento de recaudación de fondos: Show de magia e hipnotismo enfocado al peatón

Para incrementar ingresos y generar fondos para la Fundación CAVAT, se llevó a cabo un evento de show de magia e hipnotismo con el mentalista más reconocido del Ecuador, Giovanni Rosanía. El evento se realizó en las instalaciones de la Universidad San Francisco de Quito y tuvo una acogida de 150 personas.

Como evento central para tener un mayor alcance se realizó un evento distinto que llame la atención de los invitados, sin embargo, como parte del evento se habló sobre el tema y resultados de la campaña para explicar la importancia del respeto al peatón. Además, durante el evento de mentalismo se plasmaron situaciones en las que se encuentran los transeúntes en el día a día a manera de comedia para que los asistentes del evento aprendan sobre el respeto al peatón de manera didáctica y entretenida.

Por otro lado, se formó una alianza estratégica con la recién electa Reina de Quito puesto que el Patronato San José se encuentra actualmente realizando una campaña en el mismo tema para generar el vínculo con dicha institución.

El evento tuvo bastante éxito por su acogida y logró uno de los objetivos secundarios, generar el contacto inicial para asegurarnos de que la campaña tenga trascendencia en el futuro.

(Anexo 7)

Activismo: Entrega de recomendaciones de reforma a la Ley y Reglamento en materia de Seguridad Vial Infantil en la Asamblea Nacional

El día 28 de noviembre de 2017 a las 8h45, en el Salón José Mejía Lequerica en la Asamblea Nacional, se presentó ante la Comisión Ocasional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, las recomendaciones de reforma a la Ley y Reglamento en materia de Seguridad Vial Infantil, que se enmarca dentro del Convenio de CAF- Banco de Desarrollo

de América Latina y Fundación CAVAT- Centro de Apoyo a Víctimas de Accidentes de Tránsito “Nicole Paredes”.

Afortunadamente, coincidimos con nuestro aliado estratégico, la Fundación CAVAT, quienes estaban planeando hace algún tiempo, llegar a la Asamblea para plantear este paquete de herramientas que facilite al gobierno de Ecuador, la inclusión de políticas de prevención en materia de seguridad vial, especialmente dirigida a la protección de los niños como usuarios de las vías. Esta propuesta de recomendaciones de reforma, se gestionó a partir de la creación de la Campaña Yo me Comprometo, que busca impulsar a los conductores a comprometerse a ser más responsables, conscientes y solidarios en las vía.

Es así que formamos parte de este proceso tan significativo para la Fundación CAVAT, en donde pudimos aportar con nuestros conocimientos ya que nosotras realizamos toda una investigación previa sobre datos estadísticos sobre la temática, en efecto, la Fundación, se valió de algunos de esos datos para incluirlos en la reforma. De igual manera, ellos solicitaron nuestra presencia ya que es más sencillo pasar una reforma si eres una persona joven que quiere hacer un cambio y las autoridades ven que la juventud del país sí se interesa por este tipo de temas.

También quisimos aportar con gestión de relaciones públicas, ya que a pesar de ser un tema de interés público, la Fundación CAVAT, no conocen mucho sobre la comunicación, por eso nosotras ofrecimos nuestra ayuda en el tema. Enviamos un boletín de prensa, junto con la invitación oficial e invitamos a los medios de comunicación principales del país. A partir de esto, conseguimos la cobertura de dos medios de comunicación televisivos en donde se realizaron notas de entre un minuto y cinco.

Campaña medios digitales

Buscamos tener un mayor alcance en la sociedad quiteña principalmente, por lo que se implementó una campaña de medios digitales, esto con el objetivo de realizar un seguimiento de todas las actividades realizadas a lo largo de estos cuatro meses; difundir masivamente las piezas comunicacionales, los videos realizados, las activaciones, así como noticias relevantes a la causa y continuar con el trabajo de educar a la población.

El principal medio digital que se utilizó fue el Facebook, medio en el que obtuvimos 1467 seguidores. Se logró una gran acogida e interacción por parte de nuestros seguidores, a partir de aproximadamente tres publicaciones semanales. Iniciamos este proceso con un video promocional, en el cual explicamos la razón de nuestra campaña y dimos a conocer a nuestros seguidores los problemas existentes en referencia a la temática. Esta se convirtió en la página de seguimiento de todas las actividades que realizamos todos los días con respecto a la campaña, desde datos importantes sobre la inseguridad vial y el irrespeto a los peatones, hasta las entrevistas en los medios de comunicación tradicionales, así como las capacitaciones, los influencers e incluso implementamos una sección de memes (imagenes humorísticas) para llegar aún más al target de gente joven. Asimismo, implementamos el hashtag oficial de la campaña #MASQUITOCAMINASEGURO, que permitió una vinculación más cercana con el público.

En Facebook obtuvimos un alcance de 43 104 personas en total, desde que abrimos la página hasta el 14 de diciembre. También obtuvimos un total de 4407 interacciones con las publicaciones. En cuanto a las reproducciones totales de los videos subidos, obtuvimos 13 541.

Por otra parte, se creó una página en Instagram, en donde se manejaron temas similares a las publicaciones realizadas en Facebook, sin embargo, llegamos a un público

distinto. En este medio, se realizaban publicaciones más ocasionales, como una vez a la semana ya que no contabamos con tantos seguidores, pero sin olvidarnos de implementar el hashtag oficial. El número de seguidores con los que contamos en dicho medio fueron 126.

(Anexo 9)

Video promocional

En cuanto al video promocional, invitamos a los usuarios a conocer sobre nuestra campaña. Para generar un primer acercamiento con nuestros usuarios, se utilizó el hashtag oficial, #MASQUITOCAMINASEGURO y se lo compartió a través de otras páginas para obtener un mayor alcance. Con dicho video, obtuvimos 8899 reproducciones y un total de 18 247 personas alcanzadas, por lo que fue un éxito y se dio a conocer nuestra campaña.

(Anexo 10)

Campaña medios tradicionales

Iniciamos con una gira de medios tradicionales en donde nos enfocamos en obtener al menos diez medios de comunicación en los cuales obtengamos entrevistas, notas de prensa y cobertura.

Cuña de radio

Iniciamos esta gira de medios con una cuña radial la cual se grabó en las instalaciones de la Universidad San Francisco de Quito, Radio Cocoa. A través de esta herramienta de comunicación, intentamos sensibilizar al público para que comprendan la problemática existente y latente en el país, los datos estadísticos, así como los riesgos que existen en las vías. Para la realización de esta cuña, se realizó un guión con nuestras voces para lograr una mayor cercanía entre la campaña y los radio escuchas. Obtuvimos la difusión de nuestra cuña en Radio Cocoa y en Radio Oye FM.

Entrevistas

Con el fin de difundir nuestra causa hemos realizado relaciones públicas para que los medios nos ayuden a difundir los objetivos de la campaña. A lo largo de la campaña, realizamos diversas entrevistas principalmente en radios, pero también contamos con la cobertura de televisión y prensa escrita. Generamos un plan de relaciones públicas de la mano de José David Pita y Daniela Padilla, estudiantes de la materia de Relaciones Públicas de la Universidad San Francisco de Quito, quienes aportaron con la búsqueda de entrevistas en los medios de comunicación. El primer paso fue realizar un boletín de prensa, en donde se describe la campaña, los logros alcanzados y los futuros eventos, así como extender una invitación a los medios de comunicación para que realicen las entrevistas.

Durante toda la gira de medios que realizamos, nos enfocamos en contar lo que más pudiéramos de la campaña, es decir, el origen, las causas, riesgos, activaciones, eventos, productos, capacitación, entre muchas más. Es así, que logramos obtener un total de 13 medios de comunicación, en donde 9 representaron a la radio, pero también tuvimos la exposición en televisión con 2 canales quienes hicieron una cobertura del activismo realizado en la Asamblea Nacional, así como 2 exposiciones en prensa escrita. A partir de esta gestión de relaciones públicas, pudimos ahorrar 9531.21, con la exposición en los medios.

(Anexo 11)

Clipping de Medios

Clipping de la Campaña							
Medios	Categoría	Columna1	Fecha	Horario	Duración (minutos)	Ahorro	
Radio FuegoHot 106	Entrevista	Paolo Muñoz	24 de octubre de 2017	20h30		4:44	\$ 156.00
Oye.fm 93.1FM	Cuñía	Jonathan Jácome	28 de octubre de 2017	11h30		1:17	\$ 12.00
Pichincha Universal 95.6FM	Entrevista	Andrés Luna	06 de noviembre de 2017	14h00		5:13	\$ 100.35
Cero Latitud	Entrevista	Francisco Chávez	20 de noviembre de 2017	16h10		16:57	\$ 80.00
Onda Azul 101.3FM	Entrevista	Andrés Jarrín	24 de noviembre de 2017	17h45		12:00	\$ 125.30
Radio Única Deportiva 94.5FM	Entrevista	Karol Aguirre	26 de noviembre de 2017	07h30		16:02	\$ 135.80
Teleamazonas Noticiero 24 horas	Nota	Johanna Cañizares	29 de noviembre de 2017	09h25		2:15	\$ 5,673.00
TVCE Ecuador	Cobertura	Mariuxi Mosquera	29 de noviembre de 2017	08h30		2:44	\$ 1,700.68
Radio Cocoa	Cuñía	Luis Hernández	01 de diciembre de 2017	15h00		0:48	\$4,32
Radio La Red 102.1FM	Entrevista	Patricio Díaz	04 de diciembre de 2017	15h45		15:17	\$ 224.40
El Universo	Nota de prensa digital	Johnny Guambaña	08 de diciembre de 2017	20h21			\$ 912.00
Radio Universidad Católica	Entrevista	Miguel Sarsoza	12 de diciembre de 2017	19h00		22:30	\$ 65.45
Radio Mach Deportes 92.9FM	Entrevista	Roberto Machado	14 de diciembre de 2017	17h00		17:00	\$ 256.30
Diario Los Hemisferios	Nota de prensa	Ricardo Rosero	15 de diciembre de 2017	00h00			\$ 90.00
Total							9531.28

Tabla 1. *Clipping de Medios*. (2017)

Resultados encuestas grupo objetivo

Con el propósito de medir el proceso de aprendizaje de nuestro público objetivo, los estudiantes de los octavos grados de educación general básica de la Unidad Municipal Sebastián de Benalcázar, se realizaron dos encuestas. La primera encuesta fue realizada para determinar el grado de conocimiento que tenían los niños sobre educación vial, preguntas que pudimos comprobar una mejora o un cambio notorio en una encuesta final. A continuación, se realizará el análisis de cada uno de los gráficos de las encuestas implementadas.

La siguiente encuesta fue realizada a 144 niños de los octavos grados de educación general básica, quienes en promedio tienen edades entre los 11 y los 12 años.

¿Cómo vas a la escuela?

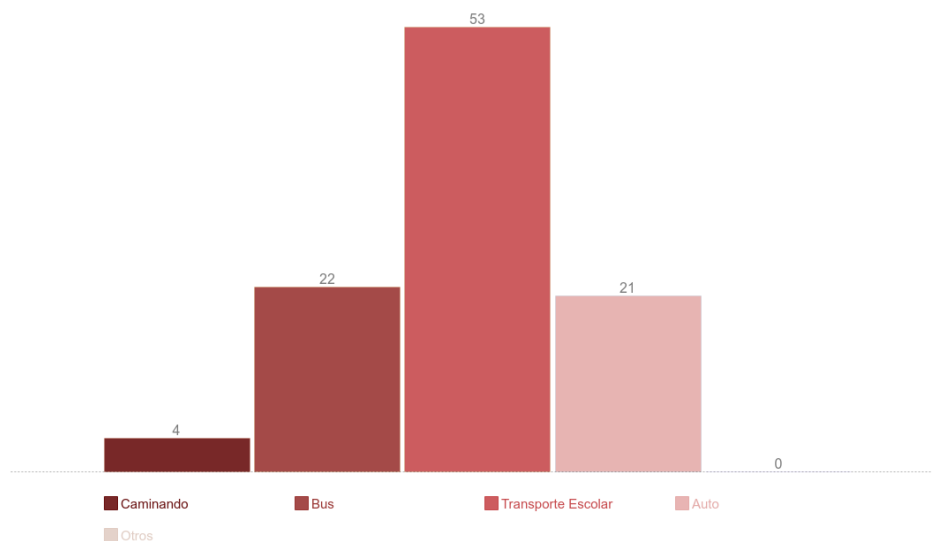


Gráfico 24. Encuesta a grupo objetivo- Pregunta 1. (2017)

La primera pregunta consistió en conocer cómo van a la escuela los estudiantes de los octavos grados de educación general básica de la Unidad Municipal Sebastián de Benalcázar. Obtuvimos que un 4% van caminando, un 22% van en bus o transporte público, un 53% van en transporte escolar y un 21% van en auto.

¿A la escuela o a la parada del bus vas solo o acompañado?

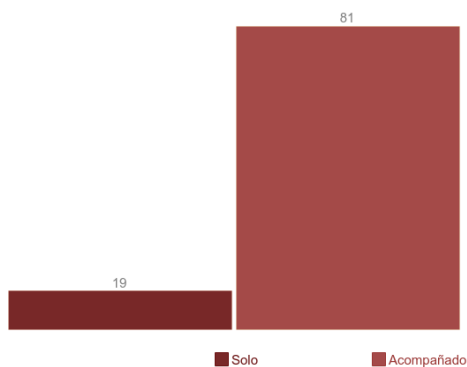


Gráfico 25. Encuesta a grupo objetivo- Pregunta 2. (2017)

La segunda pregunta consistió en indagar sobre la manera en la que van a la escuela o a la parada del bus, si solos o acompañados. Obtuvimos un 81% de los encuestados que van acompañados y un 19% que van solos.

En el camino desde tu casa hasta tu escuela el trayecto es:

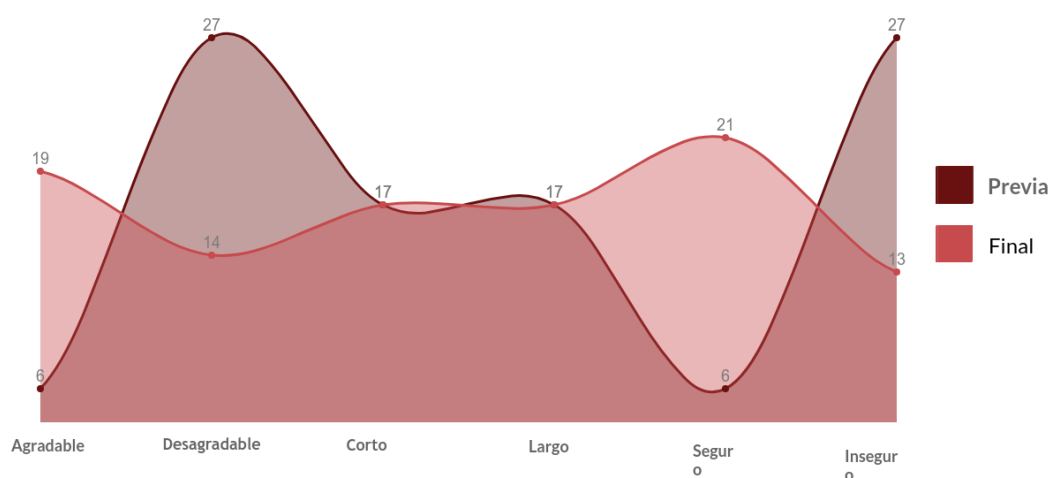


Gráfico 26. Encuesta a grupo objetivo- Pregunta 3. (2017)

En esta pregunta, obtuvimos que: en la encuesta previa a las capacitaciones, los estudiantes consideraban que el camino desde su casa a su escuela en un 6% era agradable y en la encuesta final, esto aumentó a un 19%. Un 27% considera que el camino era desagradable, frente a un 14% que lo pensaron en la encuesta final. En cuanto a la indagación sobre si el camino es corto o largo, obtuvimos un 17% igual en las dos opciones, en la encuesta previa y final. Por último, las últimas opciones eran sobre la seguridad y la inseguridad. Consideraban un 6% que el camino era seguro, frente a un 21% que lo consideran después de las capacitaciones. De igual manera, en la última opción sobre inseguridad, un 27% que consideraba que el camino era inseguro, frente a un 13% que disminuyó con ese concepto. Estos cambios leves, pero cambios, se deben a que ahora los niños se sienten más seguros en las vías ya que por fin se les proveyó de información sobre cómo ser un peatón, sobre las normas de tránsito, la importancia del cumplimiento de las mismas y las razones por las que ocurren los accidentes.

¿Si vas en bus a la escuela, el bus tiene cinturón de seguridad?

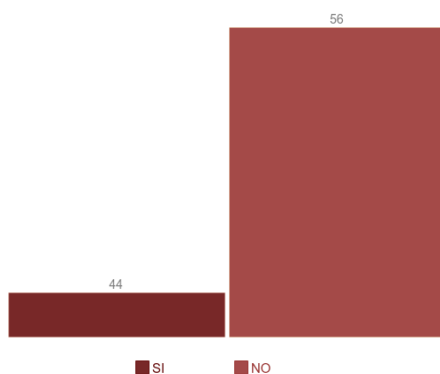


Gráfico 27. Encuesta a grupo objetivo- Pregunta 4. (2017)

La tercera pregunta consistió en conocer el transporte público de la provincia de Pichincha cuenta con cinturones de seguridad y obtuvimos un 56% que dicen que no y un 44% que consideran que sí tienen.

¿Si vas en bus, estás siempre con el cinturón de seguridad puesto y esperas sentado hasta que el bus pare?

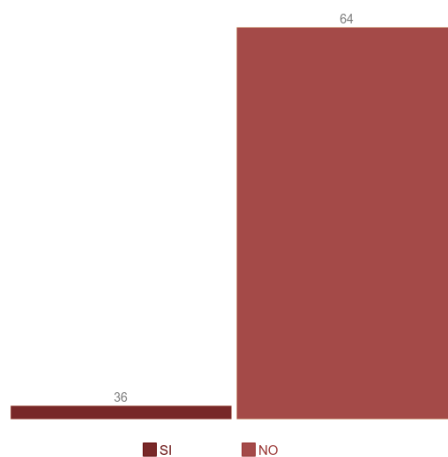


Gráfico 28. Encuesta a grupo objetivo- Pregunta 5. (2017)

Se les preguntó si al momento de utilizar el transporte público, utilizan siempre el cinturón de seguridad y esperan sentados hasta que el bus pare, y obtuvimos un 58% que negaron hacerlo frente a un 42% que sí lo hace.

¿Si vas en bus a la escuela, crees que el conductor cumple con las normas de seguridad?

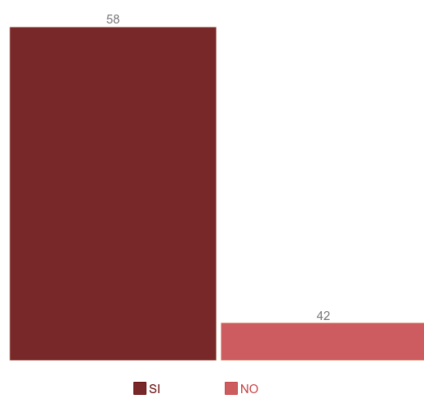


Gráfico 29. Encuesta a grupo objetivo- Pregunta 6. (2017)

Esta pregunta consistió en conocer sobre la percepción que tienen los niños con respecto a si los conductores del transporte escolar cumplen con las normas de seguridad, y un 58% considera que si, frente a un 42% que no.

¿Crees que conoces todas las normas y derechos de los peatones?

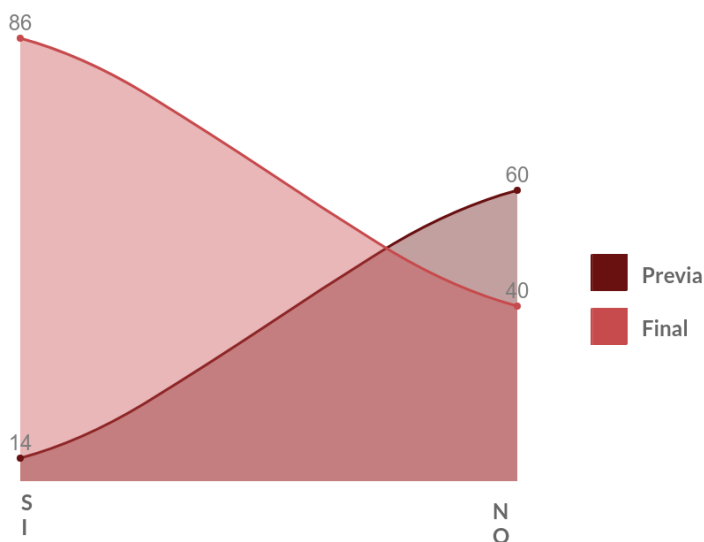
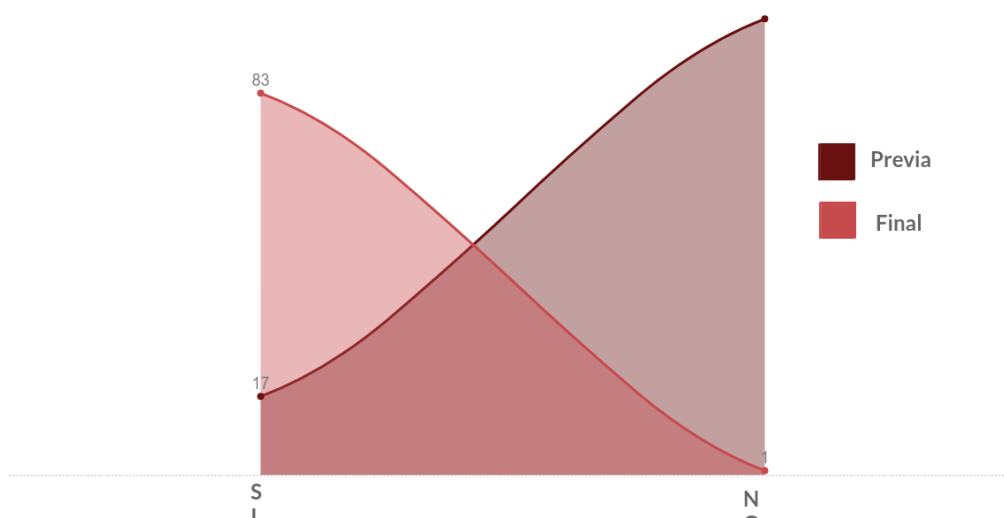


Gráfico 30. *Encuesta a grupo objetivo- Pregunta 7. (2017)*

En la penúltima pregunta nos enfocamos en conocer si los estudiantes conocen las normas y derechos de los peatones. Esta es una de las preguntas más importantes ya previo a la capacitación, un 14% respondió que sí, mientras que un 60% que no conocen. Este es un dato muy alarmante ya que los niños están caminando inseguros en las vías por desconocimiento y falta de educación. Una vez que se finalizó con las capacitaciones, se obtuvo un 86% de estudiantes que respondieron que sí conocen las normas y derechos a los peatones. Esto representa un gran incentivo para nosotras ya que cumplimos con el objetivo de enseñar a 144 niños algo que puede que en algún punto, salve sus vidas.

¿Ha recibido una clase de educación vial o peatonal?

Gráfico 31. *Encuesta a grupo objetivo- Pregunta 8. (2017)*

Finalmente, la última pregunta era para conocer si han recibido clases de educación vial o peatonal, a lo que un 17% respondió que sí, frente a un 83% que no, previamente a las capacitaciones. Una vez finalizada nuestra labor, un 100% respondió que sí han recibido clases de educación vial o peatonal.

Objetivos vs. Logros

Objetivos	Logros
Posicionar a la campaña en redes sociales para obtener al menos 500 seguidores.	La campaña tuvo un alcance de 1467 seguidores en Facebook, obtuvimos un total de 4407 interacciones con las publicaciones, un alcance de 43 104 personas y 13 541 total de reproducción por videos subidos. A demás obtuvimos 126 seguidores en Instagram. Esto dio como resultado un posicionamiento de la campaña en redes sociales.
Lograr la participación y apertura de una fundación.	Realizamos una alianza estratégica con la Fundación CAVAT, a quienes le donaremos una suma representativa para que continúen con sus actividades y también se convirtieron en nuestros capacitadores.
Crear un producto comunicacional que refleje el concepto de la campaña y permita la recaudación de fondos mediante la venta de 100 unidades.	Se realizó la producción de 100 botiquines de primeros auxilios, de los cuales la mitad fueron auspiciados por Imagination y fueron vendidos en su totalidad.
Lograr la cobertura de al menos diez medios de comunicación tradicionales, con el fin de promover masivamente la campaña.	Se logró una cobertura inesperada de trece medios de comunicación, incluyendo televisión, radio y prensa escrita.
Realizar cuatro capacitaciones para educar al público específico acerca de la importancia del cumplimiento de las normas viales así como el respeto hacia los peatones y conductores.	Se realizó cuatro capacitaciones a 144 niños de la Unidad Municipal Sebastián de Benalcázar y una quinta capacitación a alrededor de 100 alumnos de la Universidad San Francisco de Quito.
Organizar tres eventos para promover los objetivos de la campaña y generar un impacto en la comunidad así como impulsar la donación para la fundación aliada.	Se realizaron tres eventos, dos de apertura y de cierre en la Unidad Municipal Sebastián de Benalcázar y un show de magia e hipnotismo el cual tuvo una acogida de 150 personas.
Implementar tres activaciones BTL que permitan involucrar a toda la comunidad con la temática.	Se realizaron tres activaciones BTL alrededor de la capital enfocados a los siguientes temas: Respeto a personas no videntes, respeto al paso cebra y Concientización del peatón para el uso correcto del espacio público.
Recaudar al menos 200\$ para la fundación a través de la venta de un producto comunicacional y un evento.	Se recaudó \$450 dólares a partir de la venta del producto comunicacional y el evento de recaudación de fondos.

Realizar un activismo: estar fuera de la Asamblea Nacional con carteles exigiendo reformas en la Ley Reglamento en Seguridad Vial	Estuvimos presentes en la Asamblea Nacional, junto con la Fundación CAVAT para plantear recomendaciones de reforma a la Ley y Reglamento en materia de Seguridad Vial Infantil
Crear un video promocional y una cuña de radio para presentar de manera más interactiva la campaña.	Realizamos la producción de varios videos que nos permitieron dar a conocer a la campaña y aumentar significativamente nuestros seguidores, así como la participación activa de los mismos.
Contar con el apoyo de un influencer para convertirlo en vocero de nuestra campaña y tener un mayor alcance.	Contamos con el apoyo de 13 personajes públicos quienes se convirtieron en nuestros influencers en redes sociales y gracias a ellos obtuvimos un mayor alcance.

Tabla 2. *Objetivos vs. logros.* (2017)

Logros inesperados

A lo largo de la campaña se establecieron varios objetivos los cuales se fueron logrando para obtener el impacto necesario que buscamos desde un inicio. Sin embargo, a lo largo de la ejecución de estas actividades, se fueron presentando ciertos logros que demostraron el alcance que obtuvimos en la campaña.

Uno de los primeros logros inesperados fue con la Unidad Municipal Sebastián de Benalcázar. Después de una ardua búsqueda en las instituciones municipales de las dos zonas con índices más altos de siniestralidad (Eloy Alfaro y Eugenio Espejo), finalmente nos abrieron las puertas para trabajar con 144 estudiantes de los octavos grados de educación básica. Nunca esperamos realizar nuestras capacitaciones a tantas personas que se encuentran en la edad perfecta para absorber información, y sin embargo, terminamos enseñando a 144 niños las normas de tránsito, su respeto y cumplimiento así como la solidaridad en las vías con sus pares y los conductores.

Otro de los logros inesperados, fue sin duda la cantidad de influencers que se unieron

a nuestra campaña. Nuestro objetivo en un principio era contar con un personaje público que se uniera a nuestra causa, y si bien en un principio parecía muy complicado contactarlos y lograr que se unieran, mediante avanzó la campaña logramos que 13 personajes públicos se unieran a nosotras y enviaran mensajes positivos sobre la misma invitando a la población quiteña a ser parte de esta causa.

Nos sorprendimos al ver que nuestros videos de activaciones BTL tuvieron una acogida más de lo inesperado. Especialmente en la segunda activación que constaba de fomentar el respeto del paso cebra, publicación que obtuvo un total de 13 456 personas alcanzadas y 3252 interacción, así como también se compartió 123 veces. Estamos concientes de que este tipo de publicaciones fueron las que nos llevaron a tener la cantidad de seguidores que obtuvimos.

Finalmente, el logro más inesperado que tuvimos fue en la Asamblea Nacional. En nuestros planes estaba únicamente realizar una pequeña marcha afuera de la Asamblea Nacional para pedir que se tomen medidas en cuanto a la irresponsabilidad y el irrespeto hacia los peatones, sin embargo, logramos más que eso. Con nuestra alianza estratégica con la Fundación CAVAT, logramos estar presentes en la Asamblea Nacional, apoyando a su propuesta de recomendaciones de reforma a la Ley y Reglamento en materia de Seguridad Vial Infantil, la cual tuvo su base teórica gracias a nuestra investigación para la realización de esta campaña. Ahí estuvimos presentes con el Presidente de la Asamblea Nacional, José Serrano, quien aceptó las recomendaciones y se comprometió con la causa.

Estado de resultados (ingresos y egresos)

Con fin de llevar a cabo la totalidad de la campaña, se mantuvo un reporte de gastos de materiales de todas las actividades realizadas y el pago de ciertas personas que estuvieron presentes en nuestras actividades para alcanzar nuestros objetivos y tener los resultados obtenidos. A continuación, se detalla de manera específica los movimientos de la cuenta de la

campaña.

INGRESOS	
Venta entradas evento	\$1,775.00
Venta producto (botiquín)	\$ 500.00
Venta algodón de azúcar	\$ 25.00
GASTOS	
Material Capacitación 1	\$ 28.42
Material Capacitación 2	\$ 83.26
Material Capacitación 3	\$ 45.72
Material Capacitación 4	\$ 53.32
Material Capacitación 5	\$ 21.15
Impresión infogramas	\$ 33.00
Impresión entradas evento	\$ 35.00
Impresión afiches evento	\$ 24.00
Insumos evento recaudación de fondos	\$ 146.00
Artista (mentalista)	\$ 447.60
Promoción redes sociales	\$ 104.00
Producción videos	\$ 350.00
Material evento apertura	\$ 127.63
Insumos evento apertura	\$ 83.25
Material evento cierre	\$ 178.49
Insumos evento cierre	\$ 87.03
UTILIDAD NETA	
\$	452.13

Tabla 3. *Ingresos y Egresos.* (2017)

Conclusiones

Tras haber investigado a profundidad la situación vial tanto a nivel nacional como a nivel internacional, podemos llegar a la conclusión de que la población quiteña lastimosamente no tiene una cultura vial, en donde se incentive el respeto hacia los peatones y los conductores, así como también se cumpla con la normativa de tránsito aplicada a las distintas situaciones que se pueden dar en las vías. Esta falta de cultura vial, se debe a la falta de educación principalmente sobre cómo se debe ser un peatón, ya que las escuelas de

conducción están destinadas para enseñar a los conductores a manejar en las vías, se les enseña la señalética, las normativas, entre otras. Sin embargo, hemos determinado que nadie nos enseña a ser peatones y esto influye enormemente en la cantidad de accidentes peatonales que existen a nivel nacional.

De igual forma, podemos decir que la educación en materia vial, en capacitaciones, sí influye positivamente en la sociedad, especialmente en los niños quienes son los que más absorben información. Notamos un cambio positivo por parte de los estudiantes a los que educamos sobre las normas, la señalética, los valores que debe tener un peatón al momento de transitar, ya que ellos jamás habían recibido seguridad vial y ahora al conocer sobre esta información, se sienten más seguros y confiados al transitar en las vías.

No obstante, estamos conscientes de que es un trabajo en conjunto, tanto de peatones como de conductores, dar y exigir el respeto en las vías. Si los unos cumplen las normas y respetan y los otros no lo hacen, eventualmente este circo nunca se cerrará y seguiremos donde ya nos encontramos en la actualidad, constando como la segunda provincia del Ecuador con mayores índices de fatalidades peatonales con un 17% después de Guayas con un 23%.

Finalmente, podemos decir que a la población quiteña le llama la atención actividades más didácticas, que involucren la participación activa de los mismos, en donde se exploten los sentimientos y las emociones para que esto les dé la pauta de involucrarse en las mismas y ponerse en distintas situaciones que lo que buscan al final es cambiar su mentalidad.

Referencias

- Agencia Nacional de Tránsito. (2014) *Anuario de estadísticas de transporte*. Ecuador: ANT.
- Agüero, H. (2015). *Historia del automóvil*. Perú: Universidad Tecnológica de Perú.
- Allport, F. (1924) *Social Psychology*. California: Houghton Mifflin.
- Arnau, J. (2009) *La teoría de la arquitectura en los tratados. Filarete Serlio y Dio
Giorgio Palladio*. Valencia: Tebar Flores.
- Asch, S. (1951) *Effects of group pressure upon the modification and distortion of judgement
in groups, leadership and men*. Pittsburgh: The Carnegie Press.
- (Berth Oh!). (2015, octubre 8) *Ciego educa a conductores- Experimento social*. (Archivo de
video). Recuperado el 11 de diciembre de 2017 de
<https://www.youtube.com/watch?v=SdO54K9Cvgk>
- Carrión, F. y Benalcázar, Z. (2009). *Políticas integrales y convivencia en las ciudades de
América Latina: servicios urbanos e inclusión*. Barcelona: Editorial CIFAL.
- Cersnusch, E. (2005). *Cuatro siglos sobre cuatro ruedas: Spanish Arts Library*. Montevideo:
Editorial Torres García.
- Cervera, L. (1987) *Los conceptos asimilados por Hipódamo de Mileto para su ciudad
ideal*. Madrid: Boletín de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando.
- Davis, J., Kerr, N., Atkin, R., Holt, R. y Meek, D. (1975) *The decision processes of 6- and
12- person mock juries assigned unanimous and two-thirds majority rules*. Journal of
Personality and Social Psychology.
- Delgado, M. (2007). *Sociedades movedizas*. Barcelona. Editorial Anagrama, Colección
Argumentos.
- Duque, F. (2013). *Historiografía y planificación urbana en América Latina*. Bogotá:

- Universidad Nacional de Colombia.
- Fundación MAPFRE. (2013) Seguridad Vial. Fundación MAPFRE.
- Gallegos, S. (2016). *Construcción de problemas públicos: la movilidad peatonal en Quito*. Maestría. Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales SEDE Ecuador.
- González, L. (2010). *Ciudad y arquitectura urbana en Colombia*. Antioquia: Editorial Universidad de Antioquia
- Gutiérrez, R. (2002) *Arquitectura y urbanismo en Iberoamérica. Manuales arte Cátedra*. Napoli: Guida Editori.
- Hidalgo, D. Transporte sostenible para América Latina: Situación actual y perspectivas. Foro de Transporte Sostenible para América Latina. 2011. Bogotá.
- John Dunn. Entrevista. Urbanismo en Ecuador. 03 de abril de 2017
- José Luis Cevallos. Entrevista. Estadísticas de siniestros en Ecuador. 02 de abril de 2017.
- (Kaiservideos). (2014, abril 14) *Tu coche se queda en mitad del paso de peatones y molesta?* (Archivo de video). Recuperado el 12 de diciembre de 2017 de <https://www.youtube.com/watch?v=kYYQHxMuTFE>
- Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Agencia Nacional de Tránsito. 31 de diciembre de 2014.
- Muñoz, M. (2006) *Libro Verde de la Seguridad Vial*. Madrid: Asociación Española de la Carretera Goya.
- Organización Mundial de la Salud. (2009) *Informe Sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial*. Suiza: OMS.
- Organización de las Naciones Unidas. (2013) *Semana Mundial de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial*. Organización Mundial de la Salud.
- Organización Panamericana de la Salud. (2004) *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito*. Washington D.C: Organización Panamericana

de la Salud.

Perahia, R. (2007). *Las ciudades y su espacio público: los problemas del mundo actual, soluciones y alternativas desde la geografía y las ciencias sociales*. Buenos Aires:

Coloquio Internacional de Geocrítica: Universidad Federal do Rio Grande do Sul.

Sherif, Muzafer. (1967) *Social Interaction: Process and Products*. Transaction Publishers.

Trachana, A. (2008) *Arquitectura y Construcción de la Forma Urbana. Textos de Arquitectura y Diseño*. Nobuko.

Ulloa, G. (2003). *Psicología cultural del tránsito vehicular*. Quito. ReUNED.

Walkable. English Oxford Living Dictionaries. Obtenido el 2 de abril de 2017 desde <https://en.oxforddictionaries.com/definition/walkable>

World Commission on Environment and Development. (1985) *Report of the world Commission on Environment and Development: Our Common Future*. Oxford: Oxford University.

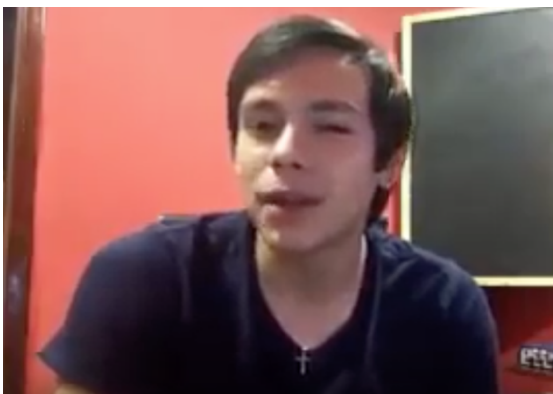
ANEXOS

Anexo 1: Producto Comunicacional



Anexo 2: Voceros

Gutto Vicuña



Daniel Páez



Tito Valencia



Arena



Ave Jaramillo



Edison Recalde y Giovanni Ibarra



Alberto Astudillo



Giovanni Espinosa



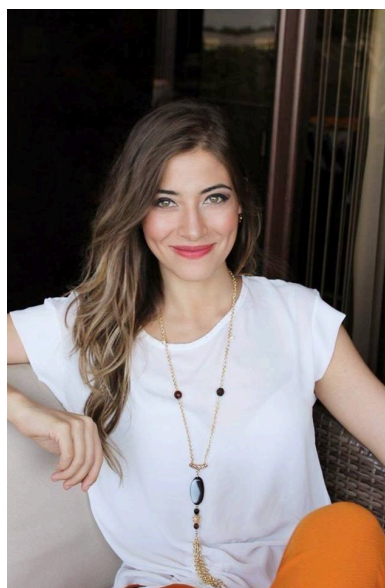
Edison Méndez



Fernanda Vásquez



Ana Carolina Carvajal



Anexo 3: Aliados Estratégicos

Fundación CAVAT



Imagination



Taller de Tinta



Anexo 4: Auspicios

Pambayá



Alitas Benditas



La Paletería

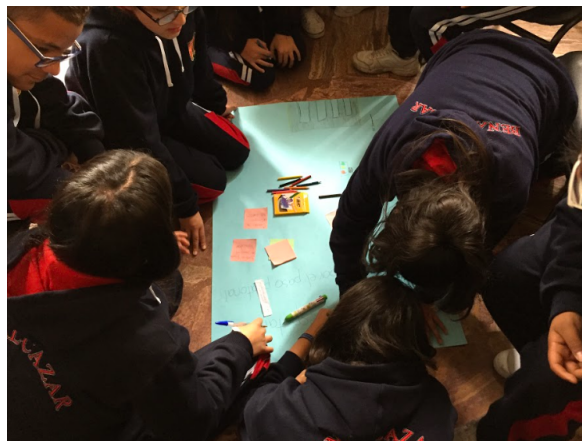


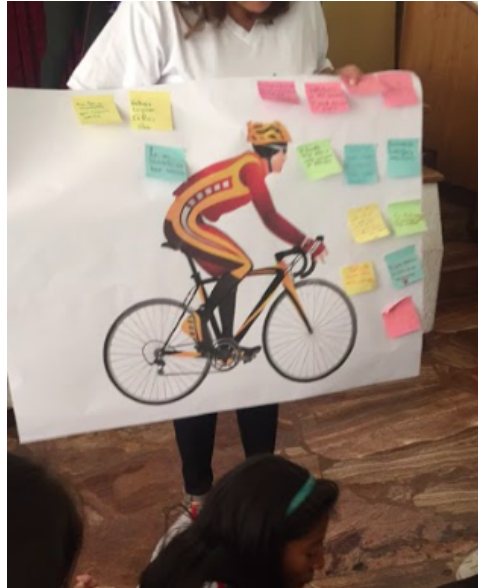
Custom Garage Autoservice

Detalles



Anexo 5: Capacitaciones





Anexo 6: Activaciones BTL

BTL 1



BTL 2





BTL 3





Anexo 7: Evento

SHOW
Magia e hipnotismo

\$10 estudiantes y niños
\$15 público general

Domingo 26 de noviembre 2017
17h30

TEATRO CALDERÓN DE LA BARCA
UNIVERSIDAD SAN FRANCISCO DE QUITO

• Todos los fondos serán destinados a la Fundación CAVAT

The advertisement features a man in a purple shirt and black vest performing a magic trick with a ball and chain. The text is in purple and black.



SHOW
Magia e hipnotismo

26 de noviembre de 2017

Teatro Calderón de la Barca
Universidad San Francisco de Quito

17h30



Todos los fondos serán destinados a



\$10.00







Anexo 8: Activismo



INVITACIÓN

Reciba un atento saludo y nuestros sinceros deseos de éxitos en sus funciones. Queremos agradecerle la oportunidad de dar a conocer que la Fundación Centro de Apoyo a Víctimas de Accidentes de Tránsito "Nicole Paredes" – CAVAT, miembro de organizaciones internacionales como la Federación Iberoamericana de Asociaciones Contra la Violencia Vial FICVI, Safe Kids Worldwide y la Alianza Global de ONG's de las Naciones Unidas, está impulsando el desarrollo del Programa educativo "Niños Seguros en las Vías del Ecuador" NISEV.

El Programa NISEV tiene como objetivo general "generar un paquete de herramientas que facilite al gobierno de Ecuador, la inclusión de políticas de prevención en materia de seguridad vial, específicamente dirigida a la protección de los niños como usuarios de las vías", Campaña: #NiñosSegurosEnLasVíasDelEcuador #NISEV, y #YoMeComprometo.

Por este motivo tenemos el grato placer de invitarle el día 28 de noviembre de 2017 a las 8:45h am, al salón José Mejía Lequerica en la Asamblea Nacional, donde se presentará ante la Comisión Ocasional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, las recomendaciones de reforma a la Ley y Reglamento en materia de Seguridad Vial Infantil, que se enmarca dentro del Convenio de CAF - Banco de Desarrollo de América Latina y Fundación CAVAT - Centro de Apoyo a Víctimas de Accidentes de Tránsito "Nicole Paredes".

Contaremos con la presencia de autoridades de relevancia en esta temática, medios de comunicación, universidades y sociedad civil, como parte de nuestro Programa en el que las autoridades firmarán la "Declaración de los Niños por la Seguridad Vial" comprometiéndose por la seguridad vial infantil.

Atentamente,

Soraya Herrera Díaz
Presidenta



#YoMeComprometo

RECOMENDACIONES DE REFORMA A LA LEY Y REGLAMENTO EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL INFANTIL.

LANZAMIENTO #NISEV
NIÑOS SEGUROS EN LAS VÍAS DEL ECUADOR

Fecha: Martes 28 de noviembre 2017
Hora: 08h45
Lugar: Auditorio José Mejía Lequerica,
Asamblea Nacional del Ecuador



Anexo 9: Video promocional



Anexo 10: Campaña medios tradicionales

Hot 106



Radio Pichincha



Latitud Cero



Onda Azul



Boletín de Prensa



Quito, 6 de noviembre del 2017

Más Quito Camina Seguro

Campaña de mercadeo social enfocada en reducir la tasa de siniestralidad y de accidentes viales tan alta que tenemos en el Ecuador, a través de la concientización de la responsabilidad vial y el respeto peatonal.

Ecuador se encuentra entre los tres países con las estadísticas más altas de accidentes viales a nivel mundial. Cerca de treinta y cinco millones de los accidentes viales, abarca por lo menos ocho millones de peatones y altas fatalidades registradas. Es decir, aproximadamente tres veces la población de Quito muere anualmente intentando cruzar la calle a nivel mundial. Por tal motivo, nuestra campaña se ha enfocado en salvar vidas y situar a los peatones como prioridad, manteniéndolos seguros en su día a día en nuestra ciudad. Más Quito Camina Seguro, es un trabajo enfocado en la ciudad de Quito y actualmente se encuentra realizando capacitaciones a la Unidad Municipal Sebastián de Benalcázar, colegio el cual se encuentra en el Distrito 6, catalogado como la segunda zona con mayor riesgo, alcanzando un 19% de accidentes peatonales en el Distrito Metropolitano de Quito.

Adicionalmente, para alcanzar los objetivos expresados, la campaña Más Quito Camina Seguro se ha aliado estratégicamente con la Fundación CAVAT, la cual se encuentra en el mercado más de diez años anhelando la misma meta. Para conseguir que la población quiteña se envuelva en la campaña, se realizará un evento de recaudación de fondos, los cuales serán destinados a la fundación aliada, así como varios BTL (formas no masivas de comunicación para mercadeo dirigidas a segmentos específicos) alrededor de la ciudad y varias capacitaciones a la población afectada en dicha zona.

Agradecemos su apoyo para difundir la causa que la campaña Más Quito Camina Seguro quiere lograr a través de menciones en su medio y/o entrevistas personales, así como la posible cobertura de nuestro propósito.

Para más información:

Teléfonos:

Ana Vásquez: 0998145725

Natalia Velalcázar: 0984686654

José David Pita: 0982049806

Facebook/Instagram: MÁS QUITO CAMINA SEGURO