



**UNIVERSIDAD ESTATAL PENÍNSULA
DE SANTA ELENA
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DE LA SALUD
INSTITUTO DE POSTGRADO**

**GESTIÓN DE LA COMUNICACIÓN EN LA SEGURIDAD VIAL Y LA
DIFUSIÓN DE MENSAJES INFORMATIVOS EN LA CTE DE LA
PROVINCIA DE GUAYAS**

AUTORA

Avendaño Camacho María Janeth

**TRABAJO DE TITULACIÓN
Previo a la obtención del grado académico en
MAGÍSTER EN COMUNICACIÓN**

TUTOR

Lic. Villarroel Silva Danilo Eduardo. Mgtr.

Santa Elena, Ecuador

Año 2023



**UNIVERSIDAD ESTATAL PENÍNSULA
DE SANTA ELENA
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DE LA SALUD
INSTITUTO DE POSTGRADO**

TRIBUNAL DE GRADO

Los suscritos calificadores, aprueban el presente trabajo de titulación, el mismo que ha sido elaborado de conformidad con las disposiciones emitidas por el Instituto de Postgrado de la Universidad Estatal Península de Santa Elena.

**Lic. Paola Cortez Clavijo, Mgr.
COORDINADORA DEL
PROGRAMA**

**Lic. Danilo Villarroel Silva, Mgr.
TUTOR**

**Lic. Guarnizo Delgado Bladimir, Mgr.
ESPECIALISTA**

**Lic. Milton González Santos, Mgr.
ESPECIALISTA**

**Abg. Luis Castro Martínez, Mgr.
SECRETARIO GENERAL
UPSE**



UPSE

**UNIVERSIDAD ESTATAL PENÍNSULA
DE SANTA ELENA
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DE LA SALUD
INSTITUTO DE POSTGRADO**

CERTIFICACIÓN:

Certifico que luego de haber dirigido científica y técnicamente el desarrollo y estructura final del trabajo, este cumple y se ajusta a los estándares académicos, razón por el cual apruebo en todas sus partes el presente trabajo de titulación que fue realizado en su totalidad por María Janeth Avendaño Camacho, como requerimiento para la obtención del título de Magíster en Comunicación.

Atentamente,

Lic. Danilo Eduardo Villarroel Silva, Mgtr.
C.I. 0602928707
TUTOR



**UNIVERSIDAD ESTATAL PENÍNSULA
DE SANTA ELENA
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DE LA SALUD
INSTITUTO DE POSTGRADO**

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Yo, María Janeth Avendaño Camacho

DECLARO QUE:

El trabajo de Titulación, Gestión de la comunicación en la seguridad vial y la difusión de mensajes informativos en la CTE de la provincia de Guayas previo a la obtención del título en Magíster en comunicación, ha sido desarrollado respetando derechos intelectuales de terceros conforme las citas que constan en el documento, cuyas fuentes se incorporan en las referencias o bibliografías. Consecuentemente este trabajo es de mi total autoría.

En virtud de esta declaración, me responsabilizo del contenido, veracidad y alcance del Trabajo de Titulación referido.

Santa Elena, a los 29 días del mes de abril de año 2023

A handwritten signature in black ink, which appears to read "M. Janeth Avendaño", is written over a horizontal line.

Lic. María Janeth Avendaño Camacho
C.I. 0918099029
AUTORA



**UNIVERSIDAD ESTATAL PENÍNSULA
DE SANTA ELENA
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DE LA SALUD
INSTITUTO DE POSTGRADO**

AUTORIZACIÓN

Yo, María Janeth Avendaño Camacho

DERECHOS DE AUTOR

Autorizo a la Universidad Estatal Península de Santa Elena, para que haga de este trabajo de titulación o parte de él, un documento disponible para su lectura consulta y procesos de investigación, según las normas de la Institución.

Cedo los derechos en línea patrimoniales de la investigación con fines de difusión pública, además apruebo la reproducción de este ensayo de investigación dentro de las regulaciones de la Universidad, siempre y cuando esta reproducción no suponga una ganancia económica y se realice respetando mis derechos de autor.

Santa Elena, a los 29 días del mes de abril de año 2023

A handwritten signature in blue ink, which appears to read "Ma. Janeth Avendaño".

Lic. María Janeth Avendaño Camacho
C.I.: 0918099029
AUTORA



**UNIVERSIDAD ESTATAL PENÍNSULA
DE SANTA ELENA
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DE LA SALUD
INSTITUTO DE POSTGRADO**

CERTIFICACIÓN DE ANTIPLAGIO

Certifico que después de revisar el documento final del trabajo de titulación denominado Gestión de la comunicación en la seguridad vial y la difusión de mensajes informativos en la CTE de la provincia de Guayas, presentado por el estudiante, María Janeth Avendaño Camacho fue enviado al Sistema Antiplagio URKUND, presentando un porcentaje de similitud correspondiente al XX%, por lo que se aprueba el trabajo para que continúe con el proceso de titulación.

CERTIFICADO DE ANÁLISIS
magister

AVENDAÑO CAMACHO MARIA JANETH

7% Similitudes
3% Texto entre comillas
0% similitudes entre comillas
< 1% Idioma no reconocido

Nombre del documento: AVENDAÑO CAMACHO MARIA JANETH.docx ID del documento: fb5bd61057ef317c66c63620dac4c9e0a5b1d6be Tamaño del documento original: 1,26 MB	Depositante: PAOLA ELIZABETH CORTEZ CLAVIJO Fecha de depósito: 7/5/2023 Tipo de carga: interface fecha de fin de análisis: 7/5/2023	Número de palabras: 6399 Número de caracteres: 41.555
--	--	--

Ubicación de las similitudes en el documento:

Lic. Danilo Eduardo Villarroel Silva. Mgtr.
C.I. 0602928707
TUTOR

AGRADECIMIENTO

Deseo expresar mi agradecimiento a Dios que es mi guía y sostén para iniciar y continuar mi proceso de Maestría en Comunicación, dentro de sus tiempos perfectos. A mi familia por soportar mis horarios cortos y limitados, quienes han sabido entender este proceso educativo que demanda más horas y esfuerzo que el ya ocupado por el trabajo.

Hasta el cielo envío mi agradecimiento eterno a mi padre por ser mi aliento y dejarme bases cimentadas para continuar en el camino que requería.

Gracias a quienes contribuyeron de una u otra manera a la realización de este material informativo que podrá servir de base para el análisis de nuevos estudiantes que deseen avanzar y aportar en materia de seguridad vial, tema fundamental para el bienestar de la población ecuatoriana ante las altas cifras de accidentabilidad, fallecimientos y lesionados que dejan los accidentes de tránsito.

Lic. María Janeth Avendaño Camacho

DEDICATORIA

Este ensayo está dedicado a mis sobrinos, a quienes espero contribuir en su educación y conocimiento sobre seguridad vial, fomentar en ellos conciencia de prevención, respetando las normas y leyes, y que tiendan a replicar sus conocimientos.

A ellos, para quienes deseo ser el ejemplo en la importancia de aprender constantemente, prepararse para ser excelentes profesionales, pero sobre todo, mejores personas.

Lcda. María Janeth Avendaño Camacho

ÍNDICE GENERAL

TRIBUNAL DE GRADO	II
CERTIFICACIÓN:	III
DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD.....	IV
AUTORIZACIÓN	V
CERTIFICACIÓN DE ANTIPLAGIO	VI
AGRADECIMIENTO	VII
DEDICATORIA.....	VIII
ÍNDICE GENERAL	IX
ÍNDICE DE TABLAS	X
RESUMEN	XI
ABSTRACT.....	XI
INTRODUCCIÓN	2
DESARROLLO	3
CONCLUSIÓN.....	13
REFERENCIAS.....	15
APÉNDICES/ANEXOS	16

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Numérico histórico de siniestros de tránsito 2008 – 2023.....	16
Tabla 2. Numérico histórico de lesionados de tránsito 2008 – 2023.....	16
Tabla 3. Numérico histórico de fallecidos de tránsito 2008 – 2023.....	16
Tabla 4. Numérico siniestros, heridos y fallecidos de enero a marzo de 2023.....	16
Tabla 5. Encuestados.....	17
Tabla 6. Reporte de encuesta a través de Google formularios.....	17

RESUMEN

Con este trabajo se busca que se conozcan y reconozcan las normas y leyes que ofrecen seguridad vial en el país y en el mundo porque es indispensable para la protección ciudadana, pero respetarlas y cumplirlas es prioridad para todos para salvar vidas; por ello, se debe fortalecer la educación vial, implementándola como materia en los jardines, escuelas, colegios y universidades, pero también en espacios varios en donde se llegue a gran parte de la ciudadanía en general para que aprendan o recuerden las regulaciones, deberes, obligaciones, pero también derechos para exigir a la autoridad las acciones que deben cumplir, con mensajes claros y sencillos que se repliquen en cada espacio, en los medios de comunicación y redes sociales, en estas últimas especialmente, que permitan un conocimiento más amplio de concienciación para prevenir los accidentes de tránsito y que conlleven a disminuir las cifras de siniestros, fallecidos y heridos que se reportan diariamente en la provincia de Guayas, la de más altos índices de accidentabilidad.

Palabras claves: Seguridad vial, accidentes, tránsito.

ABSTRACT

The main objective of this work is to difund and promote local and global rules and laws oriented to offer road safety in our country and the whole world due to its importance for citizen safety and protection. Respecting and following them is a priority for all of us in order to save lives; For this reason, road safety education must be strengthened, implementing it as a matter of subject at all education levels but also in many other spaces opened to general audiences, so that they learn or and understand the regulations, duties, obligations , but also their rights to demand from the authority the actions that they must comply with, with clear and simple messages that are replicated in each space, in the media and social networks. The latter is especially important, allowing a broader knowledge of awareness for prevent traffic accidents and so leading to a reduction in the number of accidents, deaths and injuries that are daily reported in places such as Guayas province.

Keywords: Road safety, accidents, traffic.

INTRODUCCIÓN

La seguridad vial es un componente que permite la intervención de la ciudadanía, llámese conductor o peatón, entidades de gobierno dentro de su jurisdicción por el estado de las vías, autoridad de control del tránsito, leyes de tránsito y conexas, donde se espera la intervención de la empresa privada y otros organismos multilaterales que tengan que ver con el ramo, con el objetivo de aunar esfuerzos no solo en obras, sino en estrategias comunicacionales adecuadas para educar y concienciar a la colectividad sobre la necesidad de autoevaluarse y corregirse a la hora de ejercer su rol en las vías. Es así que el primer frente es la educación vial el componente que se espera sea prioridad en las cátedras, volviendo a ser una materia desde la educación inicial y permanezca en el tiempo, aunque en la actualidad rebase lo tecnológico a través de plataformas o redes sociales, medios de comunicación y actividades ATL – BTL, siendo el boca a boca el método que aplica la Comisión de Tránsito del Ecuador (CTE) en la provincia de Guayas, excepto en los cantones de Guayaquil y Durán donde no tiene competencia, a través de la Unidad de Educación y Seguridad Vial, la que busca despertar la atención de niños, jóvenes y adultos.

Este ensayo de metodología de investigación mixta (cualitativa y cuantitativa) refleja el pensamiento, experiencia, cifras, opiniones locales e internacionales sobre seguridad vial, para que se tome conciencia en lo urgente que es priorizar las salidas oportunas o “a tiempo” para realizar los trayectos, lo cual invita a manejar con calma, respetando los límites de velocidad, prestando total atención a las vías y lo que en ellas se pueda presentar.

Entre tanto, está latente la necesidad de crear mensajes de fácil comprensión para la ciudadanía, con textos, artes gráficas, videos y demás que educomuniquen correctamente, que impacten y permitan llevar a conductores y peatones a la reflexión, pero principalmente que se dé la colaboración de todos en la difusión y esparcimiento de estos mensajes que siempre tendrán la finalidad de prevenir accidentes de tránsito y, por ende, disminuir las muertes que se presentan en las carreteras o vías de la provincia de Guayas.

DESARROLLO

En este ensayo se realizará un repaso de entrevistas, datos revisados en documentos científicos nacionales e internacionales, cifras y opinión ciudadana, que confirman la necesidad urgente de preparar a la ciudadanía sobre seguridad vial, con una correcta educación vial que, a decir de quienes intervienen, esta debe regresar a las cátedras como una materia que prepara desde la etapa inicial de la educación hasta la universitaria, de tal forma que se pueda contar con ciudadanía más preparada en conocimiento, pero sobre todo concienciada sobre las consecuencias que acarrearán cometer un error al volante o al cruzar las vías indiscriminadamente en cualquier lugar; sin embargo, es menester establecer que esto se cumplirá si se alcanzan acuerdos en el ámbito correspondiente, siendo el Ministerio de Educación, Asamblea Nacional o Presidencia de la República las encargadas de realizar este cambio.

Para iniciar definiremos que la seguridad vial es el conjunto de acciones y mecanismos que garantizan el buen funcionamiento de la circulación del tránsito; mediante la utilización de conocimientos (leyes, reglamento y disposiciones) y normas de conducta; bien sea como peatón, pasajero o conductor, a fin de usar correctamente la vía pública previniendo los accidentes de tránsito. También se refiere a las tecnologías y métodos empleados para dicho fin en cualquier medio de desplazamiento terrestre (ómnibus, camión, automóvil, motocicleta, bicicleta y a pie), concepto establecido por (Wikipedia, 2022)

Mientras que la fundación (CEA, 2023), de España, precisa que existe seguridad vial al cumplir las leyes y normas de conducta de quienes usan las vías, es decir, conductores, peatones, motociclistas, ciclistas, con el objetivo de prevenir accidentes, lesiones graves y muertes en las rutas.

Con estos conceptos sobre seguridad vial se extrae que esta debe ser un compromiso de todos quienes conforman el circuito vial, incluidas las autoridades locales o nacionales del ramo que deben cumplir con las obras, señalización, difusión, entre otras formas de educar a la ciudadanía, para que se realice una correcta aplicación de los derechos que tenemos, pero también de las obligaciones establecidas en la Constitución del Ecuador, la Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial (LOTTTSV), Código Orgánico Integral Penal (COIP) y demás leyes conexas en el ámbito nacional e internacional que debe cumplir el país

al mantener acuerdos o ser parte de organismos multilaterales, quienes avalan el cumplimiento y sanciones a quienes por sus acciones u omisiones ocasionen accidentes viales que conllevaron muertes, lesiones a humanos o daños materiales.

Fortalecer la seguridad vial es una máxima para la (OMS, 2021) Organización Mundial de la Salud, organismo que ha concluido que las muertes por accidentes de tránsito se pueden considerar como una “pandemia” que azota al mundo cada año, demostrando que ambos provocan un gran impacto de muerte en la población vulnerable, ejemplificado con lo sucedido con el Coronavirus o Covid-19, donde la población de riesgo son las personas mayores o aquellas que sufren una patología previa, mientras que en los accidentes de tránsito los afectados son los niños, peatones, ciclistas y motociclistas, por su mayor vulnerabilidad.

Ante ello, la OMS y OPS (Organización Panamericana de la Salud) han implementado el Plan Mundial del Decenio, para reducir en un 50% hasta el 2030, las muertes y traumatismos graves por accidentes de tránsito, que provocan en la actualidad 1,3 millones de defunciones y 50 millones de traumatismos al año, siendo la principal causa de muerte de niños y jóvenes en el mundo.

Por su parte, la Organización de las Naciones Unidas (ONU, 2021) avala esta iniciativa y establece que los países miembros, incluido Ecuador, deben enfocar un sistema apropiado para la seguridad vial, en el que se compromete la intervención de cada gobierno, la sociedad civil, el sector privado, entidades de financiamiento y organismos de las naciones unidas, que permitan cumplir metas de educar a la población desde temprana edad, para hacer de ellos usuarios viales responsables.

De acuerdo a un estudio realizado por (Astudillo Castillo et al., 2019), donde trata la realidad de Guayaquil, ciudad controlada en el tránsito por la Agencia de Tránsito y Movilidad (ATM), destacó que en la urbe se registran siete tipos de accidentes más recurrentes, que son: Atropello, choque lateral perpendicular, estrellamiento, choque lateral angular, pérdida de carril, choque por alcance y roce negativo; el mismo que detalla seis causas principales de siniestros en Guayaquil, que son: Conducir el vehículo superando los límites máximos de velocidad, seguido del irrespeto a las señales de tránsito, cambios bruscos de carril, no mantener la distancia prudencial entre vehículos o conducir bajo el efecto del alcohol o drogas.

Por otra parte, de acuerdo a (Heredia Leal, 2022) la investigación realizada en el cantón Milagro, la tercera ciudad más poblada de la provincia de Guayas y (Astudillo Castillo et al., 2019) aplicada a Guayaquil, la primera ciudad más grande de Guayas, existe carencia de información sobre seguridad vial que se difunda en los medios de comunicación tradicionales y digitales, redes sociales y actividades de sensibilización ATL - BTL, acciones que cimenten y concienticen a la población para que se logre reducir los índices de accidentabilidad y mortalidad en las vías de esta provincia.

Es evidente una constante ciudadana en la provincia de Guayas, que consiste en desobedecer las normas y leyes de tránsito, notorias en las cifras de accidentes, multas y sanciones, las que se demuestran en las fotografías tomadas por las cámaras de los radares, donde se manifiesta el irrespeto y reincidencia de los usuarios en faltar a la ley, principalmente, al desacatar los límites moderados de velocidad, de acuerdo a las notas periodísticas publicadas en los medios de comunicación, aunque exista evidencia.

Sobre el consumo de drogas se destaca en el trabajo de investigación del Instituto Nacional sobre el Abuso de Drogas –NIH por sus siglas en inglés (Abuse, 2023) que el conducir bajo los efectos de alcohol o sustancia sicotrópicas y estupefacientes (drogas) son los motivos latentes, ya que es parte de la imprudencia de los conductores que buscan conducir estando en condiciones de distorsión de la realidad, afectando para mal a la población que transita normalmente sin imaginar que una persona fuera de su condición consciente y lúcida se encuentra detrás del volante y será tu compañero de viaje para bien o para mal.

Entidades como la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) y ATM han realizado convenios con la organización internacional Bloomberg Philanthropies, desde el 2020 en acciones en pro de la seguridad vial, y este año presentaron una iniciativa para el país y la ciudad, respectivamente, al igual que en otras 15 urbes del planeta, fomentando la señalización, conformación de veredas, ciclovías, para que los vehículos vayan a menor velocidad y eviten los accidentes de tránsito, según detalla la página web de la Alcaldía de Guayaquil (Guayaquil, 2022).

Para ejemplificar que la sanción no es parte de la solución, tomaremos como ejemplo la nota del Diario Digital Primicias, desde septiembre de 2021 la ATM inició 629.514 juicios coactivos a 244.344 conductores. De ellos, hasta agosto de 2022, 170.758 de las deudas fueron

pagadas y 11.223 refinanciadas; pero estos números suponen una mayor cantidad de multas emitidas por la autoridad de tránsito municipal hasta la fecha, lo que deja entrever que las multas per se no van a impedir que los infractores sigan cometiendo contravenciones de tránsito, porque no existe una autorreflexión, sino una secuencia de transgresiones, tal vez porque hay beneficios por pronto pago, impugnaciones, cambios de sanción por impartir clases de educación vial u otros que hacen que las penas pecuniarias, inhabilitantes o privativas de libertad no sean tan duras como parecen.

Similar situación se denota en la Comisión de Tránsito del Ecuador (CTE) ente rector del control de tránsito en la red vial estatal de Guayas, Los Ríos, Santa Elena, El Oro, Manabí, Azuay, Santo Domingo, y la red cantonal en Caluma y Las Naves en la provincia de Bolívar y Tandapi, en Pichincha. En el caso de la provincia de Guayas, compuesta de 25 cantones, con excepción de Guayaquil y Durán que cuentan con sus propias agencias municipales responsables del tránsito local de acuerdo a la LOTTTSV.

Vale remontarnos a la historia de la (CTE, s.f.), otrora Comisión de Tránsito de Guayas (CTG), creada el 29 de enero de 1.948 por el entonces Presidente de la República Carlos Julio Arosemena Tola, para el control de la interacción de conductores, peatones, ciclistas e incluso de quienes aún se movilizaban en caballo o en burro, además de los semovientes que transitaban por los caminos, y la creciente accidentabilidad que se registraba en ese entonces en Guayaquil y cantones más cercanos, y es que esta ciudad se abría campo como el Puerto Principal donde acoderaban las embarcaciones de mercadería variada que se trasladaba hacia todas partes del país y de otros productos que salían de exportación, cuya corriente comercial los obligó a la evolución con la llegada de los vehículos para la movilización de personas y de carga. Al cabo de 2.011 la Asamblea Nacional del Ecuador le otorga un ámbito más nacional, llegando a ser CTE una entidad que abarca más provincias para el cuidado vial.

No obstante, en un comparativo de cifras recogidas por la ANT, como ente rector del tránsito en el país, de enero a marzo de 2023 se registraron 4.991 siniestros de tránsito en el Ecuador, de los cuales resultaron 4.545 lesionados y 553 fallecidos, versus 5.138, 4.188 y 518, en igual periodo del 2022; cuyo comparativo reporta un descenso de la siniestralidad en un 2,86%, el crecimiento de heridos en un 7,85% y del 6,32% de fallecidos. En cambio, para la provincia de Guayas se reportan 1.826 siniestros de tránsito en lo que va del 2023, 1.921

lesionados y 138 fallecidos, que corresponden al 36,58%, 42,26% y el 24,95% en el cotejo de los registrados a nivel nacional.

Mientras que de acuerdo a las vías cantonales y estatales a cargo de la CTE dentro de la provincia de Guayas -con excepción de Guayaquil y Durán- se reportaron 748 siniestros, 814 lesionados y 70 fallecidos de enero a marzo de 2023; mientras que en el mismo periodo de 2022 se anotaron 871 accidentes viales, 834 lesionados y 87 fallecidos en las vías, lo que en porcentajes correspondió al retroceso de accidentes en un 14,12%, 2,39% en heridos y 19,54% en fallecidos. En suma, pese al ligero retroceso evidenciado en el comparativo numérico, se puede confirmar que esta provincia refleja el mayor número de accidentes, lesionados y muertos en comparación con el resto de provincias, lo cual ratifica la necesidad imperiosa de que se tiene que trabajar arduamente en la comunicación y difusión de mensajes de seguridad vial; además del trabajo que deben realizar las entidades seccionales y de gobierno en obras viales, señalización y control del tránsito que les corresponda.

Al respecto, el Coronel Willian Ayala, jefe de Operaciones y Planificación de la CTE, destacó como gratificante encontrar una respuesta en las acciones positivas de la ciudadanía reflejada en las cifras, porque revelan que están reaccionando ante el arduo trabajo de educación vial que realizan los agentes de tránsito diariamente en las vías, tanto para controlar el tránsito como para capacitar persona a persona, ya sean conductores, peatones, ciclistas, motociclistas, niños, jóvenes o adultos, ya que esta es la única forma o el medio por el cual la población se educa en materia de seguridad vial, conociendo sus derechos y obligaciones, que como usuarios de la vía tienen que cumplir, el peligro que se corre al no obedecer las normas y señales de tránsito, lo cual evita que se conviertan en una víctima más de un siniestro de tránsito.

Ayala defiende la estrategia de usar medios tecnológicos con los que se cuenta hoy en día para poder difundir la educación vial, como lo son las redes sociales y medios de comunicación como radio, prensa y televisión, esto ayudará a cubrir a un mayor número de la población; también considera importante seguir educando en esta materia en las unidades educativas, desde los espacios que se han logrado en coordinación con el Ministerio de Educación, “siendo este un frente muy importante para llegar a los más chicos, en quienes quedará sembrada la semilla de la educación vial, que al final dará frutos para el bienestar vial de todos los ecuatorianos”.

Ante el cuestionamiento de ¿Por qué a la ciudadanía les cuesta asimilar los mensajes de seguridad vial? El Jefe de Operaciones de la CTE explicó que las personas no tienen la percepción real del verdadero peligro que se corre al infringir las normas de tránsito y se han acostumbrado a no acatar las sugerencias que se hace al respecto. Por ejemplo, un padre que se expone a la muerte cuando traslada a su hijo de dos o tres años en moto por las carreteras sin ninguna protección, se convierte en el modelo a seguir del menor y ellos solo aprenderán la lección cuando sean parte de las estadísticas de accidentes, heridos graves o incluso muertos, siendo el resultado de una constante negligencia de los conductores.

Ante la explicación Ayala reconoce que la educación vial debe ser considerada nuevamente una materia que se imparta desde la infancia hasta la adultez, para tener ciudadanos realmente educados en esta materia. No obstante, sugiere que la entidad debe fortalecer las campañas de educación vial llevándolas de forma agresiva a las calles, pero reconoce que se requiere el apoyo de los medios de comunicación con espacios semanales que permitan esta difusión óptima, porque la entidad estatal no cuenta con los recursos suficientes para cubrir esta necesidad. “Esto ayudará y contribuirá indudablemente en la educación vial en la provincia y en el país”, explicó.

Para el Coronel Ángel Jaramillo Cox, jefe de la Unidad de Seguridad Vial de la CTE, es importante que toda la población conozca las normas y leyes que ofrecen seguridad vial, porque es obligación de todos respetarlas y cumplirlas. Sin embargo, replicó que por eso se volvió la fortaleza para la entidad, debiendo crear un espacio específico dar educación vial, porque los 75 años de experiencia les ha marcado el territorio al demostrar la necesidad de que esta vuelva a ser una materia que se aprenda desde niño y no solo aplicada como un eje transversal durante las clases, convirtiéndose en un menester imperioso concienciar a la ciudadanía que debe respetar las señales de tránsito, manejar sin distracciones, usando el cinturón de seguridad o casco, saliendo “con tiempo a sus actividades, sin que la prisa y la velocidad sea quienes los maneje”.

Sin lugar a dudas, para Jaramillo debe ser prioridad que la educación vial regrese como una materia dentro de la malla académica desde la educación inicial hasta la universitaria, pero también continuar con las acciones que se replican en cada espacio de tránsito de personas y vehículos accionando constantemente las leyes y normas, lo cual se suma a capacitaciones,

activaciones, conferencias, foros y hasta dramatizados con disfraces y frases llamativas, llegando a empresas públicas y privadas, gremios, con el objetivo de que se vuelva un buen hábito hablar de educación vial, respetar la vida propia y la de los demás.

Fortalecer este ámbito es el objetivo y pese a la carencia de recursos económicos que permitan reforzar el mensaje hablado, a través de volantes, material publicitario y promocional o incluso generar pautas en medios de comunicación y redes sociales, esta unidad buscó alianzas estratégicas para financiar material educomunicacional, trabajando en convenio interinstitucional con Fundación MAPFRE, quienes abastecen con material didáctico, lúdico y práctico para concretar las acciones de educación vial en las nueve provincias de competencia, incluso llegando a más ciudadanía que así lo requiera y solicite a la entidad.

Y aunque no se ha logrado que la educación vial vuelva a ser una materia permanente en la malla curricular, la CTE trabaja junto al Ministerio de Educación para la preparación de estudiantes en el Programa de Participación Estudiantil, donde los jóvenes se forman como Brigadistas de Seguridad Vial, llegando a aportar con su contingente en la seguridad del entorno escolar y el de sus familias, cimentando bases para seguir protegiendo a la colectividad, porque la educación siempre hará un cambio positivo en la humanidad.

“Nosotros hemos querido implementar nuevas formas de llegar a la ciudadanía, pero notamos que el repetir constantemente se vuelve un buen hábito, porque de alguna manera se queda en el subconsciente del usuario que hasta por inercia, por ejemplo, se coloca el cinturón de seguridad, después de toda la campaña realizada y las sanciones que se impusieron y ahora es rarísimo ver a alguien que no lo utilice”. Para Jaramillo deberían establecerse alianzas interinstitucionales público - privadas para el uso de las pantallas de los centros médicos, unidades de atención ciudadana y otras que permitan el posicionamiento de los videos cortos que se realizan en la Dirección de Comunicación Social sobre el uso del casco homologado y prendas reflectivas, conduce sin distracción solo presta atención a la carretera, significados de las señales de tránsito, Ley de Tránsito y sanciones establecidas en el COIP, prevenciones como conducir a velocidad moderada o acorde a la establecida a cada espacio de las vías, que se realizaron en el marco de las campañas que ha creado la entidad con eslóganes y palabras claves, siendo este un brazo ejecutor importante para posicionar las ideas básicas sobre educación vial para educar a la ciudadanía mientras esperan concretar sus trámites.

No existe compromiso ciudadano, remarcó el jefe de Educación Vial, porque las sanciones son muy endebles o en su defecto la sanción no llega a feliz término siendo el problema la impunidad que existe en ciertas situaciones como las impugnaciones de las multas por radar o los beneficios de descuentos que seducen al infractor al saber que puede evadir la mitad o más de los valores que adeudan al estado. “Las personas no terminan de asimilar los mensajes de educación vial, porque no tiene la percepción real del verdadero peligro que se corre al infringir las normas y no acatar las sugerencias que se hacen al respecto. Por ejemplo, un padre que se exponen a la muerte cuando traslada a sus hijos de dos o tres años en moto, por la carretera sin ninguna protección. Esta persona y su familia aprenderá la lección solo cuando sean parte las estadísticas de fallecidos o lesionados graves por la negligencia cometida”, reflexionó.

Otra influencia para que existan accidentes, acotó, es la baja calidad de los vehículos que llegan al país, porque para él incumplen las normas de seguridad en comparación a los que se comercializan en Estados Unidos y Europa, sumando a ello el escaso mantenimiento que se ofrece a las unidades, terminan afectando a la población. Las autoridades coinciden en que otro factor de la accidentabilidad en esta provincia sigue siendo el alto paso de vehículos desde las diferentes provincias, ya que la urbe y sus alrededores siguen siendo flujo para el comercio de las mercancías procesadas o perecibles.

Como un buen ejemplo de educación y comunicación social se propone la iniciativa del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) junto a la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México (SEMOVI) y el Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (CONAPRA) que implementó el teatro, con los géneros de clow y pantomima, para llegar con mensajes cercanos, creativos, de confianza, interactivos, generadores de nuevos significados, denominado “Comando Vial”, de acuerdo a lo señalado en Moviliblog del BID, escrito por (Crotte y Arvizu, 2018); el cual podría ser adaptado a la realidad del expresionismo, lenguaje, vestuario, escenarios cotidianos de esta provincia de gran circulación de propios y extraños.

Con una visión más clara, el Director de Comunicación Social de la CTE, Roy Morán Arreaga, explicó que durante su periodo ha intentado conocer la realidad institucional, enfocando la comunicación a mejorar los canales de difusión, ajustados al mínimo presupuesto con el que se cuenta, pero en aprovechamiento del personal creativo con el que cuenta en diseño, video, edición y efectos especiales, creación de contenidos y personal para su

introducción a los medios tradicionales con información pura y dura, netamente noticiosa, mientras que los mensajes preventivos se afianzan a nuevas formas en redes sociales y plataformas varias para llegar a todo el público que las visualiza.

Se estableció un cambio en el mensaje netamente sancionador, preventivo que se traducía a algo intimidante al presentar y posesionar la campaña ¡Gracias a ti! que desde el agradecimiento afianzar el compromiso ciudadano, por ejemplo, de utilizar el cinturón de seguridad a lo cual el vigilante inicia el diálogo con un “gracias a ti por utilizar el cinturón de seguridad” con respuesta más recíprocas del conductor u ocupante del vehículo con “gracias a ti por cuidarme en las vías”.

Desde su perspectiva los medios tradicionales siguen teniendo importancia para alcanzar a cierto grupo de la población que conforma el nicho de los más adultos, pero ya con un más bajo impacto, sin desmerecer a los medios que van evolucionando; mientras que en las redes sociales y plataformas informativas se trabaja en la aplicación de tendencias y cambian vertiginosamente, con las cuales esperan llegar más a los niños, jóvenes y a la brecha generacional de los adultos que crecieron con una naciente tecnología a la cual se fueron adaptando.

Por la experiencia recogida en el análisis del área y conexas en el ámbito de comunicar y dar mensajes, está claro que la educación siempre será buena, más aún porque se cuenta con un público adulto que no recibió una correcta educación vial, viviendo al margen de la ley, infringiendo leyes y normas en una evidente falencia o quemeimportismo, teniendo en esta provincia la confluencia de la población que llega hasta otras buscando diferentes ámbitos del comercio, siendo Guayaquil el puerto principal de importación y exportación y tener un gran número de industrias asentadas en su territorio, que demarca una agrupación de conciudadanos que tampoco son capacitados en educación vial y no tienen idea que es seguridad vial, sino que ya conducen por obligación y aplicando la “ley del sabido”, lo que conlleva al irrespeto a las leyes y a la vida como tal.

Para complementar este análisis recogemos el sentir de 15 habitantes de la provincia de Guayas, a quienes se les aplicó una encuesta a conveniencia para conocer sus criterios sobre las principales falencias al desconocer desde la infancia lo que es la seguridad vial, derechos y obligaciones que corresponde a cada ecuatoriano; asimismo, sus apreciaciones o sugerencias

para el cumplimiento mensajes y difusión correcta desde la perspectivas de la comunidad. Diez encuestados reconocen que sí hay campañas de seguridad vial que hablan del cuidado que deben tener los peatones, uso del paso cebra, pasos peatonales, reconocer las luces del semáforo, señales de tránsito, entre otros consejos viales que educan momentáneamente, más no se queden impregnados en la mente de todos.

Todos los encuestados coincidieron con la autoridad al destacar el retorno de la materia de educación vial, como en antaño, para formar conductores y peatones responsables, beneficiando a las nuevas generaciones con cultura vial de prevención. Seis recomendaron que los mensajes de prevención deben ser: Conducir dentro de los límites de velocidad enfatizando la preservación de la vida propia, de los pasajeros y los peatones, mostrando los resultados que dejan la muerte y lesiones por impacto al conducir a alta velocidad.

Un trabajo permanente en el que se informe el estado de las vías a través de redes sociales, respeto a los radares y consejos del estado del conductor previo a iniciar su trayecto. Las historias de vida de accidentados, experiencias de familiares, que sean vivenciales reales en fotos o videos, no editados, que llamen a la reflexión es la idea de 8 encuestados para campañas de concienciación; los otros van hacia recordar las sanciones monetarias, de prisión que deberán cumplir por los accidentes si no pierden la vida, además de los trámites engorrosos que deberán hacer.

Sin dudarlo, los 15 aseguran que faltan campañas de educación vial para educar a la ciudadanía de la provincia de Guayas, pudiendo ser estas difundidas en las redes sociales, centros educativos, medios de comunicación y directamente a la ciudadanía, en ese orden de prioridad. Nueve creen que las multas sirven para concienciar a los conductores y peatones; seis reseñan que podrían ser buenas si no hubiera la práctica de solicitar o el ofrecer coimas o que incluso la ley sea más severa.

Lo cierto es que las cifras de las infracciones y siniestros ratifican que existe el incumplimiento de normas básicas de seguridad vial, siendo el exceso de velocidad, no usar el cinturón de seguridad, casco homologado, prendas reflectivas, usar el paso cebra, la constante de los más altos índices de accidentabilidad, lesiones graves y muertes en esta provincia.

CONCLUSIÓN

Al recabar la información se evidencia que la Comisión de Tránsito del Ecuador (CTE) cambia constantemente de estrategias para alcanzar una comunicación efectiva de sus mensajes sobre seguridad vial, eje compartido entre la Dirección de Comunicación Social y la Unidad de Seguridad Vial, en busca de educar a la población de la provincia de Guayas, dentro del ámbito de sus competencias, con el objetivo de disminuir la accidentabilidad, muertes y lesiones graves por accidentes de tránsito que normalmente muestran índices altos en esta provincia, en comparación a las otras 23 que conforman el Ecuador.

No obstante, resulta poco lo que se realiza frente a la opinión concluyente de todos los expertos entrevistados, el material revisado y la ciudadanía encuestada que manifiestan la carencia de cultura vial en la población, por lo cual piden que regrese la materia de educación vial a la malla curricular para tener una población bien educada en este tema, con cimientos claros de prevención, precaución y responsabilidad que los lleven a respetar leyes y normas, sanciones y obligaciones que deben cumplir, teniendo en cuenta las recomendaciones de los organismos multilaterales que comparan el numérico de muertes con las ocurridas por la pandemia por COVID 19, porque a decir de la OMS se lleva igual o más vidas en un año, aun siendo estas acciones controlables por el ser humano, con el cumplimiento de normas preestablecidas para esta finalidad.

Los datos nacionales, internacionales, locales y cifras obtenidas dan un panorama alarmante, que indica que lo hecho hasta ahora resulta insuficiente, pero la falta de recursos destinados para difusión hacen que para este fin se trabaje orgánicamente en la difusión de noticias relevantes en los medios de comunicación, el redes sociales y plataformas informativas, mensajes de persona a persona con mensajes de prevención, normas básicas, leyes y sanciones vigentes, entre otros que han evidenciado que al ser una constante se vuelve un buen hábito de la ciudadanía.

Sin embargo, podemos recoger el programa de artes escénicas que ejecutó ciudad de México para educar a la colectividad, con apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), cuyo análisis previo concibió obras teatrales fusión con lenguaje sencillo y claro, con participación del público, con historias que llevan a la reflexión en las acciones del diario vivir que pueden llevar a perder vidas, aplicado a nuestro entorno para contrarrestar la siniestralidad.

La falta de conocimiento o cultura vial por parte de la ciudadanía es la gran responsable de la inconciencia vial y corresponsabilidad que siguen ocasionando accidentes, sin embargo, en la repetición de los mensajes en planteles educativos de los diferentes niveles, charlas a gremios, personal de empresas, en las calles, todo lo que permita difusión se continuará realizando y queda pendiente concretar la transmisión de los videos, artes, spots en las pantallas de entidades públicas, para concretar una mejor penetración del mensaje vial, siempre en un lenguaje claro, sencillo, con variedad de escritura para provocar un efecto de innovación.

REFERENCIAS

- Abuse, N. I. (2023). <https://nida.nih.gov/es>. <https://nida.nih.gov/es>
- Astudillo Castillo, K., Cochea Vásquez, W., & Director, J. (2019). *Campaña social comunicativa sobre la seguridad vial para conductores y peatones en la ciudad de Guayaquil*. ESPOL, FADCOM.
- CEA, F. (2023). <https://www.seguridad-vial.net/>. <https://www.seguridad-vial.net/blog/311-seguridad-vial-principales-causas-y-consecuencias>
- Crotte, A., & Arvizu, C. (2018). *Comando vial: Innovando cómo comunicar la importancia de la seguridad vial por medio del teatro*. Inter-American Development Bank.
- CTE. (s.f.). *Comisión de Tránsito del Ecuador*. <https://www.comisiontransito.gob.ec/ctg/>
- Guayaquil, A. d. (Abril de 2022). <https://www.guayaquil.gob.ec>. <https://www.guayaquil.gob.ec/municipio-de-guayaquil-y-bloomberg-lanzan-iniciativa-de-seguridad-vial/>
- Heredia Leal, X. J. (2022). *Medios de comunicación, gestión comunicativa, comunicación estratégica y seguridad vial*.
- OMS. (2021). <https://www.paho.org>. <https://www.paho.org/es/noticias/29-10-2021-semana-seguridad-vial-oms-presento-plan-mundial-para-reducir-50-muertes>
- ONU. (2021). <https://www.un.org/>. <https://www.un.org/es/cr%C3%B3nica-onu/el-papel-del-sistema-de-las-naciones-unidas-en-la-mejora-de-la-seguridad-vial-para>
- Wikipedia. (2022). <https://es.wikipedia.org/>. https://es.wikipedia.org/wiki/Seguridad_vial

APÉNDICES/ANEXOS

Tabla 1
Numérico histórico de siniestros de tránsito 2008 – 2023

PROVINCIA	NÚMERO DE SINIESTROS DE TRÁNSITO LESIONADOS Y FALLECIDOS EN SIRO POR AÑO DE OCURRENCIA															
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
NÚMERO DE SINIESTROS DE TRÁNSITO	19.444	21.426	23.546	24.424	23.854	20.149	30.658	35.704	30.249	28.947	25.530	24.595	16.972	21.352	21.739	4.991
AZUAY	1.000	1.029	1.146	1.145	1.003	1.008	1.737	1.348	1.312	1.497	1.526	1.245	785	828	1.154	255
BOLIVAR	123	166	220	190	184	171	226	214	193	167	127	134	29	80	95	33
CAÑAR	339	274	273	273	275	344	265	326	218	176	108	84	82	42	106	19
CARCHI	191	186	181	193	243	204	172	191	131	184	98	87	71	73	40	6
CHIMBORAZO	492	739	825	678	630	680	656	657	744	790	701	586	369	622	526	191
COTOPAXI	635	558	805	552	516	685	649	559	427	500	113	122	97	104	129	29
EL ORO	472	429	578	555	429	995	944	908	828	487	434	519	559	793	813	142
ESMERALDAS	240	310	350	320	375	351	356	424	293	250	148	192	171	232	225	44
GALAPAGOS	14	11	34	25	24	9	18	21	4	2	6	6	0	1	0	0
GUAYAS	5.513	6.536	9.183	8.771	9.045	10.385	9.481	8.713	7.898	8.420	8.616	9.348	8.378	7.765	7.975	1.826
IMBABURA	791	655	675	648	757	807	938	1.792	1.534	1.223	358	387	309	547	339	85
LOJA	456	523	587	691	744	644	722	694	580	537	527	624	470	512	662	153
LOS RIOS	528	736	922	779	893	1.137	1.376	1.248	1.038	904	838	988	800	1.138	1.176	274
MANABI	1.060	1.120	1.293	1.261	1.151	1.298	1.895	1.223	1.062	1.305	1.173	1.719	1.107	1.927	1.709	309
MORONA SANTIAGO	132	119	145	112	131	156	182	190	158	176	159	134	121	136	54	9
NAPO	163	147	144	174	140	205	185	199	115	89	80	65	58	49	40	10
ORELLANA	35	84	110	126	174	227	186	148	44	34	118	71	59	48	67	19
PASTAZA	90	88	164	198	128	254	252	112	88	54	55	37	52	39	44	8
PICHINCHA	5.179	5.522	5.994	5.394	3.844	5.531	18.211	18.345	10.778	9.343	7.599	4.875	3.264	3.807	3.793	958
SANTA ELENA	237	247	284	301	426	708	693	420	464	641	571	601	577	517	646	158
SANTO DOMINGO DE LOS TSACHILAS	734	897	781	661	838	731	627	1.000	792	582	637	1.186	996	1.081	1.036	227
SUCUMBIOS	101	84	113	171	203	131	113	127	72	76	73	30	48	13	7	0
TUNGURAHUA	992	1.811	1.889	1.173	982	1.741	1.739	1.438	1.120	1.407	1.348	745	1.024	1.036	218	0
ZAMORA CHINCHIPE	156	108	152	112	140	180	142	112	101	82	88	66	69	47	53	11

Fuente: Agencia Nacional de Tránsito (ANT)

Tabla 2
Numérico histórico de lesionados de tránsito 2008 – 2023

NÚMERO DE LESIONADOS	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
NÚMERO DE LESIONADOS	11.284	15.034	20.348	19.113	18.282	22.831	27.448	25.234	21.456	22.018	19.898	19.999	13.099	17.532	19.066	4.545
AZUAY	603	676	806	914	770	736	1.299	860	948	1.127	1.335	1.094	574	625	1.044	241
BOLIVAR	87	253	159	181	231	240	187	216	218	245	191	132	28	112	120	43
CAÑAR	229	247	302	273	182	271	285	364	182	232	122	45	65	97	14	0
CARCHI	162	156	199	151	190	127	141	183	138	149	45	129	45	64	41	5
CHIMBORAZO	400	718	805	704	657	656	624	399	292	295	326	300	201	300	248	101
COTOPAXI	548	535	682	580	493	440	421	417	258	272	45	76	66	79	151	27
EL ORO	304	357	445	347	477	844	732	689	630	577	364	409	397	700	755	149
ESMERALDAS	153	254	443	295	347	373	265	390	306	245	127	191	148	186	221	40
GALAPAGOS	11	17	35	22	12	10	32	18	2	1	7	5	0	0	0	0
GUAYAS	5.437	5.836	6.070	6.484	6.980	7.870	7.940	6.605	5.375	6.080	5.813	6.841	4.154	3.777	6.267	1.921
IMBABURA	492	672	541	542	590	540	432	897	457	487	297	384	221	230	238	75
LOJA	240	341	369	526	399	453	477	514	323	254	323	427	347	375	456	112
LOS RIOS	405	697	941	697	840	1.029	1.248	1.072	904	930	930	929	719	1.119	1.242	306
MANABI	929	1.154	1.220	1.347	1.194	1.458	1.854	1.296	956	1.141	938	1.219	757	1.347	1.327	268
MORONA SANTIAGO	102	155	185	154	129	255	195	224	213	189	182	155	74	164	55	8
NAPO	106	139	214	163	173	174	167	161	102	144	75	104	18	41	44	8
ORELLANA	25	82	104	101	142	208	199	128	39	25	126	68	38	47	63	18
PASTAZA	60	63	131	169	184	216	226	189	91	81	62	32	37	33	38	6
PICHINCHA	2.786	3.982	4.110	4.267	2.916	4.244	9.795	9.235	5.871	5.345	4.922	3.122	1.707	2.178	2.414	642
SANTA ELENA	156	280	295	239	240	691	426	361	446	654	658	707	388	507	739	184
SANTO DOMINGO DE LOS TSACHILAS	427	768	866	837	1.032	914	708	815	686	606	535	671	707	782	663	202
SUCUMBIOS	89	57	151	138	274	97	118	114	83	65	52	49	17	35	8	2
TUNGURAHUA	467	594	783	732	619	737	802	1.006	844	760	691	712	378	640	649	137
ZAMORA CHINCHIPE	63	132	151	88	94	136	93	117	84	64	96	61	58	50	52	21

Fuente: Agencia Nacional de Tránsito (ANT)

Tabla 3
Numérico histórico de fallecidos de tránsito 2008 – 2023

NÚMERO DE FALLECIDOS EN SIRO	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
NÚMERO DE FALLECIDOS EN SIRO	1.343	1.998	2.313	2.049	2.242	2.277	2.322	2.138	1.947	2.153	2.151	2.180	1.891	2.131	2.202	553
AZUAY	89	67	79	81	77	53	84	73	81	92	99	81	62	98	100	19
BOLIVAR	9	23	30	29	32	35	32	33	33	23	35	32	12	50	30	5
CAÑAR	37	27	30	22	39	33	40	61	47	38	53	30	25	42	63	10
CARCHI	19	31	35	30	26	34	15	28	34	17	22	27	17	24	20	4
CHIMBORAZO	45	115	109	73	93	82	71	85	77	88	72	108	71	88	63	22
COTOPAXI	104	118	172	114	110	149	138	116	56	131	101	98	78	78	101	21
EL ORO	38	48	57	50	95	106	95	85	84	86	65	77	47	57	82	18
ESMERALDAS	35	73	70	76	71	60	69	66	40	74	64	70	41	91	69	21
GALAPAGOS	2	2	1	2	2	0	1	3	0	0	3	1	0	1	0	0
GUAYAS	176	574	630	621	530	594	528	472	456	456	536	517	388	516	657	138
IMBABURA	68	63	91	84	99	71	74	84	78	81	44	66	41	41	52	16
LOJA	41	27	32	57	33	53	57	78	47	26	34	52	40	41	56	9
LOS RIOS	110	144	165	150	192	144	141	163	135	180	190	147	100	140	174	45
MANABI	140	90	180	138	142	171	134	146	141	150	141	147	114	135	130	43
MORONA SANTIAGO	9	11	21	22	13	29	34	27	36	31	27	39	25	71	33	4
NAPO	15	26	22	27	32	23	24	26	13	25	20	24	9	19	16	4
ORELLANA	7	13	19	24	40	43	58	26	20	15	35	30	27	27	33	9
PASTAZA	3	8	7	12	21	16	23	13	11	10	18	17	10	17	18	3
PICHINCHA	194	277	309	261	2											

Tabla 4
Numérico siniestros, heridos y fallecidos de enero a marzo de 2023

GUAYAS	ALFREDO BAQUERIZO MORENO	10	9	2
	BALAO	18	24	2
	BALZAR	14	19	0
	COLIMES	7	10	0
	CORONEL MARCELINO MARIDUEÑA	4	5	0
	DAULE	109	117	8
	DURAN	59	37	2
	EL EMPALME	25	29	4
	EL PIEDRERO	2	3	1
	EL TRIUNFO	25	23	4
	GENERAL ANTONIO ELIZALDE	6	7	0
	GUAYAQUIL	1.065	1.118	75
	ISIDRO AYORA	7	4	2
	LOMAS DE SARGENTILLO	5	5	2
	MILAGRO	132	165	5
	NARANJAL	53	58	6
	NARANJITO	31	44	1
	NOBOL	21	19	3
	PALESTINA	14	13	2
	PEDRO CARBO	11	11	1
	PLAYAS	34	43	1
	SALITRE	10	13	0
	SAMBORONDON	58	48	2
	SAN JACINTO DE YAGUACHI	78	68	12
SANTA LUCIA	18	14	2	
SIMON BOLIVAR	10	15	1	

Fuente: Agencia Nacional de Tránsito (ANT)

Tabla 5
Encuestados

Nombres	Ciudad
José Avendaño	Daule
Miguel Loor	Balzar
Johann Santana	Salitre
Richard Intriago	Guayaquil
María Belén López	Playas
Gina Macías	Samborondón
Miguel Burgos	Samborondón
Karla Avendaño	Samborondón
Josué Erazo	Guayaquil
Andrés Burgos	Daule
Erick Aveiga	Milagro
Alex Solís Franco	Durán
Pedro Valencia	Naranjal
Alex Mora	Daule
Diego Tello	Milagro

Tabla 6

Reporte de encuesta a través de Google Formularios						
Marca temporal	Nombre de usuario	¿Sabes qué es seguridad vial?	¿Ha escuchado campañas de seguridad vial. Comente un poco de qué se trataba?	¿Se debería educar sobre seguridad vial en los centros educativos. Por qué?	¿Cuál sería el mejor mensaje que crees necesitan los conductores para respetar las normas de tránsito?	¿Consideras que falta más campañas en medios y redes sociales para educar y concienciar a la ciudadanía?
2023-04-13 1:50:05 p.m. GMT-5	jose1181@hotmail.com	Son acciones y procedimientos que debemos hacer o seguir para garantizar la seguridad en el área vial.	Pestones, luces, excesos de velocidad, uso de celular	Si, hay gente que no hace conciencia de lo que puede causar	Respetar las normas de tránsito	Si, en medios, redes y plataformas educativas
2023-04-13 1:59:11 p.m. GMT-5	loormiquel18@hotmail.com	Si	Salvaguardar la humanidad de los peatones en el uso de las vías. Deben haber indicaciones estrictas de los conductores.	Si	Respetar y Concientizar el peligro de perder la vida	Si por todos lados, con campañas educativas
2023-04-13 2:04:59 p.m. GMT-5	satajoha6@outlook.com	si	utilizar paso cebra, subir el paso peatonal, usar casco y cinturón de seguridad, no usar el celular al conducir.	si por que los niños aprenden esto desde pequeños y seguridad en todo lo que se les indique hasta adulto	que juegan con su vida y con los que van con ellos, podrían morir por mucha velocidad	deberían de ser frecuentes, en las escuelas, colegios, universidades y calles
2023-04-13 2:12:27 p.m. GMT-5	richard_andru@hotmail.com	Si	De los cuidados en carreteras o en calles como peatones	Por que podrían salvar muchas vidas	Salir a tiempo para no andar apurados a todos lados y ser más humanos	Si muchas que se debe difundir por medios y redes
2023-04-13 2:20:07 p.m. GMT-5	lopezmabelean@gmail.com	El manejarse con responsabilidad en las vías sin riesgos para ninguno de los actores en ese escenario.	Si, la de utilizar siempre paso cebra y los puentes peatonales.	padres de familia han crecido sin educación vial y no les enseñaron a los niños. Y vanco teniendo reacciones que no suerzan actos	que no sea su vida dependan de ello, sino la vida de los peatones también	Si, por redes
2023-04-14 3:12:52 p.m. GMT-5	gimelinacia@hotmail.com	Si	Si, Preocupación en las vías	Si, para concientizar y tener mejor cultura se la seguridad vial	No conducir si las condiciones del chofer o del clima no son las adecuadas.	Si, y campañas creativas que lleguen a la conciencia del conductor y se transmitan en tv y redes sociales.
2023-04-14 3:14:52 p.m. GMT-5	migburi@gmail.com	Si	No	Si, cultura general	Si respetas los límites no afectas tu futuro	Si, por tv
2023-04-14 3:46:37 p.m. GMT-5	karivemelli78@hotmail.com	Si	Si, de caminar por el paso cebra, usar paños elevados, ver el semáforo	Claro q si, yo si tuve clases en la escuela y se aprende y forma desde temprana edad	Ser responsable al volante es valorar la vida de cualquier ser.	Si hace falta y deben usar la tv
2023-04-14 4:59:22 p.m. GMT-5	igque_eraoz97@hotmail.com	Si	No	Si, para evitar accidentes	Información NECESARIAS sobre las vías y multas	Si, por redes
2023-04-15 7:35:22 a.m. GMT-5	andihu23@hotmail.com	Si	No	Si	Salir a tiempo	Si a toda la población por radio, prensa, tv y redes
2023-04-15 8:38:16 a.m. GMT-5	avegasrick77@gmail.com	Lo básico	Sobre señales, consejos, entre otros aspectos	Es importante para la ciudadanía en general	Por redes sociales sería mejor socializar este tema de gran importancia para	Si, 11
2023-04-15 10:19:53 a.m. GMT-5	alexissolis46@gmail.com	Si	Si... sobre seguridad vial en las avenidas	Para que los estudiantes estén a buen resguardo al momento de trasladarse a sus colegios	Respetar los radares	Si, en las escuelas y colegios
2023-04-15 8:31:23 a.m. GMT-5	pedrovalencia@hotmail.com	trata sobre las normativas para la seguridad tanto del peaton como del los conductores respetando las leyes de tránsito	He visto a personal capacitado educando a conductores y a peatones.	Se debería para que las personas desde la adolescencia entiendan con exactitud la importancia de la seguridad vial.	que las personas tengan acceso de velocidad con el teléfono en la mano por tal comunicación	Si Considero que los medios de comunicación son en muy importante para multiplicar el efecto comunicativo
2023-04-15 8:35:23 a.m. GMT-5	alexabelnora@hotmail.com	No	No	Claro que si	Sobre el uso del cinturón de seguridad y las consecuencias de conducir a gran velocidad	Si, tv y redes que más se ven
2023-04-16 11:31:24 a.m. GMT-5	diegoello_17@hotmail.com	No	No	Si	Sancciones.	Si en redes sociales (instagram tik tok)