



**UNIVERSIDAD ESTATAL
PENÍNSULA DE SANTA ELENA**

**FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS
CARRERA DE ADMINISTRACIÓN PÚBLICA**

PROYECTO DE INVESTIGACIÓN

“INCIDENCIA DEL DESCONOCIMIENTO DE LAS NORMAS VIALES EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO OCASIONADOS A LOS PEATONES Y CICLISTAS, A TRAVÉS DE LAS ESTADÍSTICAS DE LA CTE, EXPERIENCIAS EN OTRAS CIUDADES DEL PAÍS, ENCUESTAS A LOS CICLISTAS, CONDUCTORES Y PEATONES. MANUAL DE CONVIVENCIA VIAL PARA PEATONES Y CICLISTAS DEL CANTÓN LA LIBERTAD, EN FUNCIÓN DE LAS NUEVAS COMPETENCIAS DE TTTSV DEL GAD MUNICIPAL DE LA LIBERTAD”

TRABAJO DE TITULACIÓN

Previa a la obtención del Título de:

**LICENCIADO EN ADMINISTRACIÓN
PÚBLICA**

**RICARDO ANTONIO CAMACHO AYALA
PROFESOR GUÍA ING. WILLIAM NÚÑEZ DE LA CRUZ**

LA LIBERTAD – ECUADOR

2015

**UNIVERSIDAD ESTATAL
PENÍNSULA DE SANTA ELENA**

**FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS
CARRERA DE ADMINISTRACIÓN PÚBLICA**

PROYECTO DE INVESTIGACIÓN

“INCIDENCIA DEL DESCONOCIMIENTO DE LAS NORMAS VIALES EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO OCASIONADOS A LOS PEATONES Y CICLISTAS, A TRAVÉS DE LAS ESTADÍSTICAS DE LA CTE, EXPERIENCIAS EN OTRAS CIUDADES DEL PAÍS, ENCUESTAS A LOS CICLISTAS, CONDUCTORES Y PEATONES. MANUAL DE CONVIVENCIA VIAL PARA PEATONES Y CICLISTAS DEL CANTÓN LA LIBERTAD, EN FUNCIÓN DE LAS NUEVAS COMPETENCIAS DE TTTSV DEL GAD MUNICIPAL DE LA LIBERTAD”

TRABAJO DE TITULACIÓN

Previa a la obtención del Título de:

**LICENCIADO EN ADMINISTRACIÓN
PÚBLICA**

**RICARDO ANTONIO CAMACHO AYALA
PROFESOR GUÍA: ING. WILLIAM NÚÑEZ DE LA CRUZ**

LA LIBERTAD – ECUADOR

2015

APROBACIÓN DEL PROFESOR GUÍA

En calidad de Profesor Guía del trabajo de titulación, **“INCIDENCIA DEL DESCONOCIMIENTO DE LAS NORMAS VIALES EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO OCASIONADOS A LOS PEATONES Y CICLISTAS, A TRAVÉS DE LAS ESTADÍSTICAS DE LA CTE, EXPERIENCIAS EN OTRAS CIUDADES DEL PAÍS, ENCUESTAS A LOS CICLISTAS, CONDUCTORES Y PEATONES. MANUAL DE CONVIVENCIA VIAL PARA PEATONES Y CICLISTAS DEL CANTÓN LA LIBERTAD, EN FUNCIÓN DE LAS NUEVAS COMPETENCIAS DE T.TT.SV. DEL GAD MUNICIPAL DE LA LIBERTAD”**, elaborado por el Sr. RICARDO CAMACHO AYALA egresado de la Carrera de Administración Pública, Facultad de Ciencias Administrativas de la Universidad Península de Santa Elena, previo a la obtención del Título de Licenciado en Administración Pública, me permito declarar que luego de haber orientado, estudiado y revisado, la Apruebo en todas sus partes.

Atentamente

Ing. William Núñez De la Cruz

PROFESOR GUÍA

AUTORÍA DE LA INVESTIGACIÓN

El presente Trabajo de Titulación **“INCIDENCIA DEL DESCONOCIMIENTO DE LAS NORMAS VIALES EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO OCASIONADOS A LOS PEATONES Y CICLISTAS, A TRAVÉS DE LAS ESTADÍSTICAS DE LA CTE, EXPERIENCIAS EN OTRAS CIUDADES DEL PAÍS, ENCUESTAS A LOS CICLISTAS, CONDUCTORES Y PEATONES. MANUAL DE CONVIVENCIA VIAL PARA PEATONES Y CICLISTAS DEL CANTÓN LA LIBERTAD, EN FUNCIÓN DE LAS NUEVAS COMPETENCIAS DE TTTSV DEL GAD MUNICIPAL DE LA LIBERTAD”**, elaborado por quien suscribe la presente, declara que los datos, análisis, opiniones y comentarios que constan en este proyecto de investigación son de exclusiva propiedad, responsabilidad legal y académica del autor. No obstante es patrimonio intelectual de la Universidad Estatal Península de Santa Elena.

Atentamente

Ricardo Antonio Camacho Ayala
C.C. No.: 091063333-8

DEDICATORIA

A mi amada esposa Mary Lee, quien me ha acompañado en este sueño de vida, a mis hijas Ana Belén y Kristel Anne a quienes les privé del tiempo de familia y a todos quienes directa o indirectamente contribuyeron para este logro profesional les dedico este trabajo académico.

Además a todos aquellas personas que creen en que, no importa la edad, siempre se puede estudiar y aprender para ser mejores personas y contribuir a nuestra Sociedad.

Ricardo Antonio Camacho Ayala

AGRADECIMIENTO

Mi imperecedera gratitud a los colectivos de ciclistas del Ecuador, que con su ejemplo, me han motivado a la realización de este trabajo de investigación y a las instituciones del sector público donde trabajé y aprendí sobre administración pública.

A la Universidad Estatal Península de Santa Elena, donde aprendí aspectos formales y teóricos sobre la administración pública, lo que con la experiencia de once años laborando en el sector público, me servirá para ser mejor en la correcta y eficiente administración de la cosa pública.

Ricardo Antonio Camacho Ayala

TRIBUNAL DE TITULACIÓN

Ing. José Villao Viteri, MBA
DECANO DE FACULTAD
CIENCIAS ADMINISTRATIVAS

Ing. Linda Núñez Guale, MBA
DIRECTORA DE CARRERA
ADMINISTRACIÓN DE PÚBLICA

Ing. William Núñez De la Cruz, Ms.C
PROFESOR GUÍA

Ing. Arturo Benavides Rodríguez, Ms.C
PROFESOR DEL ÁREA

Ab. Joe Espinoza Ayala
SECRETARIO GENERAL

UNIVERSIDAD ESTATAL PENINSULA DE SANTA ELENA
FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS
CARRERA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA

**“INCIDENCIA DEL DESCONOCIMIENTO DE LAS NORMAS VIALES
EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO OCASIONADOS A LOS
PEATONES Y CICLISTAS, A TRAVÉS DE LAS ESTADÍSTICAS
DE LA CTE, EXPERIENCIAS EN OTRAS CIUDADES DEL PAÍS,
ENCUESTAS A LOS CICLISTAS, CONDUCTORES Y
PEATONES. MANUAL DE CONVIVENCIA VIAL PARA
PEATONES Y CICLISTAS DEL CANTÓN LA
LIBERTAD, EN FUNCIÓN DE LAS NUEVAS
COMPETENCIAS DE TTTSV DEL GAD
MUNICIPAL DE LA LIBERTAD”**

Autor: Ricardo Camacho Ayala
Profesor guía: Ing. William Núñez De la Cruz

RESUMEN

El trabajo tuvo como objetivo evaluar la incidencia del desconocimiento de las normas viales en los accidentes de tránsito de peatones y ciclistas ya que el Ecuador ocupa el diecisieteavo lugar a nivel mundial de accidentes de tránsito, causados por conductores ebrios, impericia en las vías, exceso de velocidad, fallas mecánicas, inobservancia de las normas de tránsito, menores de edad conduciendo, entre otras que generalmente terminan en accidentes fatales como pérdidas de vidas, mutilaciones y discapacidades, para tal efecto es necesario levantar información mediante metodología que facilite identificar la población y calcular la muestra, diseñar los instrumentos de recolección de datos como la encuesta y la entrevista aplicados a la muestra seleccionada, información que es tratada, clasificada, tabulada y analizada de acuerdo a las interrogantes, utilizando una hoja de cálculo de Excel que facilita la construcción de tablas y gráficos los que fácilmente pueden ser interpretados por los usuarios, otro elemento importantes es el aporte teórico y documental de varios autores que formulan conceptos de la movilidad entendida como la acción del ser humano de trasladarse de un lugar a otro por sus propios medios o con la ayuda de un medio de transporte, propulsado por la acción de la fuerza humana o por un vehículo con motor según Mataix, 2014, el Intituto para la Política de Transporte y Desarrollo 1999 plantea los paradignamas del transporte, otro sustento es el informe de OMS en relacion a los accidentes, la ANT, en el Plan Nacional de Seguridad Vial, 2013 hace una relacion a los accidentes de transito util para finalmente formular conclusiones y recomendaciones como el diseño de manual o guía de convivencia vial, el mayor conocimiento de las normas de transito y el respeto a las señales en las vías dirmuiran los accidentes que involucran a peatones y a ciclistas.

Palabras Claves, Educación, Vial, Accidentes, Tránsito. Normas

ÍNDICE GENERAL

APROBACIÓN DEL PROFESOR GUÍA.....	ii
AUTORÍA DE LA INVESTIGACIÓN	iii
DEDICATORIA	iv
AGRADECIMIENTO.....	v
AGRADECIMIENTO.....	v
TRIBUNAL DE TITULACIÓN	vi
RESUMEN.....	vii
ÍNDICE GENERAL.....	viii
ÍNDICE DE TABLAS	xii
ÍNDICE DE GRÁFICOS	xiv
ÍNDICE DE CUADROS	xvi
ÍNDICE DE ANEXOS.....	xvii
INTRODUCCIÓN	1
SECCIÓN I	3
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	3
1.1 TEMA	3
1.2 ANTECEDENTES.....	3
1.3 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	7
1.4 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.....	8
1.4.1 SISTEMATIZACIÓN DEL PROBLEMA.....	8
1.5 JUSTIFICACIÓN	8
1.6 OBJETIVOS	9
1.6.1 OBJETIVO GENERAL	9
1.6.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS	9
1.7 HIPÓTESIS.....	10
1.7.1 IDENTIFICACIÓN DE VARIABLES	10
VARIABLE INDEPENDIENTE.....	10
VARIABLE DEPENDIENTE	10
1.7.2 OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES.....	11

2.	MARCO TEÓRICO	13
2.1	MARCO REFERENCIAL.....	13
2.1.1	CONCEPTOS DE LA MOVILIDAD.....	13
2.1.2	TIPOS DE MOVILIDAD.....	13
2.1.3	POLÍTICAS DE MOVILIDAD	14
2.1.4	ACCESIBILIDAD Y PROXIMIDAD	14
2.2	TRANSPORTE Y DESARROLLO URBANO.....	15
2.2.1	TIPOS DE TRANSPORTE.....	16
2.2.2	ELEMENTOS Y FACTORES DEL TRANSPORTE.	17
2.2.3	LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO.....	18
2.2.4	SITUACIÓN DEL ECUADOR	20
2.3	MARCO CONCEPTUAL.....	22
2.3.1	SEGURIDAD VIAL	22
2.4	MARCO LEGAL.....	27
2.4.1	CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR (2008).....	27
2.4.2	CÓDIGO ORGÁNICO DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL, AUTONOMÍA Y DESCENTRALIZACIÓN (2011).	29
2.4.3	LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL.	30
2.4.4	RESOLUCIÓN N°006- DEL CONSEJO NACIONAL DE COMPETENCIAS (2012).	31
2.4.5	ORDENANZA DE CREACIÓN DE LA UNIDAD TÉCNICA Y DE CONTROL DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL DEL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN LA LIBERTAD.	31
2.4.6	PLAN DE MOVILIDAD URBANA DEL CANTÓN LA LIBERTAD 2014 – 2024 (PMU).	32
2.5	MARCO CONTEXTUAL	33
	SECCIÓN III.....	37
3	METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN.	37
3.3	DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN	37
3.4	TIPOS DE INVESTIGACIÓN	38
3.4.1	Por el propósito la Investigación Aplicada.....	38
3.4.2	Por el nivel de estudio la Investigación descriptiva.	39

3.4.3	Por lugar la investigación de campo.....	39
3.4.4	Investigación analítica.	39
3.4.5	Investigación Explicativa:	40
3.4.6	Investigación Bibliográfica y documental:.....	40
2.3	MÉTODOS DE LA INVESTIGACIÓN.....	41
2.3.1	Método analítico:.....	41
2.3.2	Método Histórico.....	42
2.3.3	Método inductivo.....	42
2.3.4	Método deductivo.....	42
2.4	TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE LA INVESTIGACIÓN.....	42
2.4.1	Encuesta.....	43
2.4.2	Entrevista.....	43
2.5	POBLACIÓN Y MUESTRA.....	43
2.5.1	Población.....	43
	Fuente: Censo Población y vivienda INEC 2010.....	44
2.5.2	Muestra.....	44
	SECCIÓN IV	46
3	ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS	46
3.1	ANÁLISIS DE LAS ENCUESTAS APLICADAS A LOS CONDUCTORES DE VEHÍCULOS, MOTOS Y BICICLETAS DEL CANTÓN LA LIBERTAD.....	46
3.2	ENCUESTA DIRIGIDA A LOS PEATONES Y CIUDADANOS EN GENERAL DEL CANTÓN LA LIBERTAD	58
3.3	ANÁLISIS A LAS ENTREVISTAS	68
4.1	COMPROBACIÓN DE LA HIPÓTESIS.....	73
4.1.1	DESCRIPCIÓN DE LA HIPÓTESIS	73
4.1.2	CRITERIOS PARA EVALUAR O VERIFICAR DE LA HIPÓTESIS.....	74
4.1.3	PROCEDIMIENTO DEL CÁLCULO PARA LA VALIDACIÓN DE LA HIPÓTESIS CHI CUADRADO.....	75
	COMPROBACION DEL CHI CUADRADO PARA CONDUCTORES	75
	COMPROBACION DEL CHI CUADRADO PARA PEATONES	77
	SECCIÓN V.....	79

5	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	79
5.1	CONTEXTO DE LA NOVEDAD CIENTÍFICA	79
5.1.1	ALCANCE	80
5.2	CONCLUSIONES	81
5.3	RECOMENDACIONES	83
	BIBLIOGRAFÍA.....	1
	ANEXOS.....	0

ÍNDICE DE TABLAS

		Pág.
Tabla 1	Edad en años.....	63
Tabla 2	Género.....	64
Tabla 3	Estado Civil.....	65
Tabla 4	Instrucción.....	66
Tabla 5	Categoría de licencia.....	67
Tabla 6	Años de experiencia conduciendo.....	68
Tabla 7	Nivel de conocimiento de las normas de tránsito.....	69
Tabla 8	En educación vial Ud. se considera.....	70
Tabla 9	La campaña de educación vial disminuiría los índices de accidentes.....	71
Tabla 10	Impresión respecto al comportamiento de los conductores de vehículos de transporte ante un accidente de tránsito.....	72
Tabla 11	Nivel de las agresiones verbales del que son objetos los peatones y ciclistas por parte de los conductores.....	73
Tabla 12	Considera usted suficiente las señales de tránsito, semáforos y agentes para controlar el tránsito de vehículos y peatones en el cantón La Libertad.....	74
Tabla 13	Nivel de conocimiento de los peatones y ciclistas sobre las señales de tránsito y normas de seguridad vial.....	75
Tabla 14	El enseñar e impartir las normas de tránsito a los niños de educación inicial dentro de las instituciones educativas en la etapa primaria, usted lo considera.....	76
Tabla 15	Cómo considera usted, el aumento de accidentes de tránsito en las vías.....	77
Tabla 16	Las acciones que ha tomado las instituciones públicas y privadas, para evitar los accidentes de tránsito en el cantón La Libertad, usted lo considera.....	78

Tabla 17	Considera usted que el uso de material didáctico de señales de tránsito disminuirían los índices de accidentes de tránsito en la comunidad.....	79
Tabla 18	Usted cree que hay que preparar y actualizar los conocimientos en los docentes en educación vial en benéficos de sus estudiantes y la comunidad.....	80
Tabla 19	Cree usted que incrementando los niveles de conocimientos de las leyes de tránsito y seguridad vial en los peatones y ciclistas reducirá el número de accidentes en las vía.....	81
Tabla 20	Cree usted, que con la implementación de una guía de educación vial para el desarrollo de hábitos de protección y seguridad a la ciudadanía disminuirán los accidentes en las vías del cantón.....	82
Tabla 21	Considera usted, que con la aplicación de una guía de educación vial se logrará tener niños, y adultos, ciclistas o peatones responsables de sus actos en la vía pública.....	83
Tabla 22	Considera necesario implementar un manual de convivencia vial para peatones y ciclistas en el cantón La Libertad.....	84
Tabla 23	Resumen de procesamiento.....	92
Tabla 24	Tabla Cruzada 1 conductores.....	93
Tabla 25	Tabla cruzada 2 conductores.....	93
Tabla 26	Prueba del Chi cuadrado conductores.....	94
Tabla 27	Resumen de procesamiento.....	94
Tabla 28	Tabla Cruzada 1 conductores.....	95
Tabla 29	Prueba del Chi cuadrado conductores.....	95

ÍNDICE DE GRÁFICOS

		Pág.
Gráfico 1	Edad en años.....	63
Gráfico 2	Género.....	64
Gráfico 3	Estado Civil.....	65
Gráfico 4	Instrucción.....	66
Gráfico 5	Categoría de licencia.....	67
Gráfico 6	Años de experiencia conduciendo.....	68
Gráfico 7	Nivel de conocimiento de las normas de tránsito.....	69
Gráfico 8	En educación vial Ud. se considera.....	70
Gráfico 8	La campaña de educación vial disminuiría los índices de accidentes.....	71
Gráfico 9	Impresión respecto al comportamiento de los conductores de vehículos de transporte ante un accidente de tránsito.....	72
Gráfico10	Nivel de las agresiones verbales del que son objetos los peatones y ciclistas por parte de los conductores.....	73
Gráfico11	Considera usted suficiente las señales de tránsito, semáforos y agentes para controlar el tránsito de vehículos y peatones en el cantón La Libertad.....	74
Gráfico12	Nivel de conocimiento de los peatones y ciclistas sobre las señales de tránsito y normas de seguridad vial.....	75
Gráfico13	El enseñar e impartir las normas de tránsito a los niños de educación inicial dentro de las instituciones educativas en la etapa primaria, usted lo considera.....	76
Gráfico14	Cómo considera usted, el aumento de accidentes de tránsito en las vías.....	77
Gráfico15	Las acciones que ha tomado las instituciones públicas y privadas, para evitar los accidentes de tránsito en el cantón La Libertad, usted lo considera.....	78

Gráfico16	Considera usted que el uso de material didáctico de señales de tránsito disminuirían los índices de accidentes de tránsito en la comunidad.....	79
Gráfico17	Usted cree que hay que preparar y actualizar los conocimientos en los docentes en educación vial en benéficos de sus estudiantes y la comunidad.....	80
Gráfico18	Cree usted que incrementando los niveles de conocimientos de las leyes de tránsito y seguridad vial en los peatones y ciclistas reducirá el número de accidentes en las vía.....	81
Gráfico19	Cree usted, que con la implementación de una guía de educación vial para el desarrollo de hábitos de protección y seguridad a la ciudadanía disminuirán los accidentes en las vías del cantón.....	82
Gráfico20	Considera usted, que con la aplicación de una guía de educación vial se logrará tener niños, y adultos, ciclistas o peatones responsables de sus actos en la vía pública.....	83
Gráfico21	Considera necesario implementar un manual de convivencia vial para peatones y ciclistas en el cantón La Libertad.....	84

ÍNDICE DE CUADROS

	Pág.
Cuadro 1 Operacionalización de la variable independiente.....	27
Cuadro 2 Operacionalización de la variable dependiente.....	28
Cuadro 3 Distribución de la población.....	60
Cuadro 4 Distribución de la muestra.....	61
Cuadro 5 Análisis de las entrevistas.....	84

ÍNDICE DE ANEXOS

Anexo 1	Modelo de encuesta a peatones
Anexo 2	Modelo de encuestas a conductores
Anexo 3	Modelo de entrevistas
Anexo 4	Memoria fotográfica
Anexo 5	Diseños de material gráfico propuesto
Anexo 7	Formato de manual de ciclista urbano
Anexo 8	Datos de informe de ANT Santa Elena
Anexo 9	Matriz de Consistencia
Anexo 10	Entrevistas

INTRODUCCIÓN

Actualmente, los accidentes de tránsito son una de las principales causas de muerte o de invalidez física, parcial o total en la población. En el mundo, según cifras de la O.M.S. 1,24 millones de personas fallecen en el mundo por accidentes de tránsito.

Una de las principales causas de accidentes de tránsito, se deben al desconocimiento de las normas de tránsito y el irrespeto de las señales en las vías, tanto por parte de los conductores de vehículos a motor como de los peatones y ciclistas.

Se considera de alta importancia, conocer las normas de tránsito tanto por parte de los peatones como de los ciclistas en la urbe del cantón La Libertad a fin de evitar los recurrentes accidentes que generalmente dejan como resultados daños físicos e incluso la pérdida de la vida. Es por eso que la investigación tiene como objeto analizar la incidencia del desconocimiento de las normas de tránsito en los accidentes de tránsito que ocurren a peatones y ciclistas.

Estos motivos hacen que el autor plantee la presente investigación en cinco secciones.

La primera sección, contiene el diseño de la investigación compuesto por el problema, el que es analizado desde el punto de vista macro a micro, relacionándose desde las causas y efectos de la problemática en sí, de forma crítica y analítica, ajustadas a las diferentes interrogantes, objetivos, delimitación, justificación entre otros temas desarrollado en primera instancia.

En la segunda sección, se describen todos los sustentos teóricos y conceptuales, antecedentes e investigaciones previas, que sustentan el tema de investigación, desarrollados por varios autores que aportan de forma directa al contenido de la

investigación a si mismo contiene el aspecto legal, en el que se justifica el autor, además de la identificación de las variables directas e indirectas.

La tercera sección, contiene el aspecto metodológico, redactado de forma crítica, detallando los tipos de investigación, las modalidades, alcance y técnicas para el levantamiento de información, se identifica la población o universo para el presente caso la población del cantón La Libertad, se calcula la muestra la misma que deberá ser representativa, se diseñan instrumentos técnicos de recolección de información como la encuesta y la entrevista.

La cuarta sección, detalla el proceso de la información, recogida datos tratados, organizados, clasificados y analizados de forma que sirva como línea base o diagnóstico situacional del problema o fenómeno estudiado.

La quinta sección, está compuesta de la novedad científica, alcance, discusión, conclusiones y recomendaciones, para la solución de los diferentes problemas hallados y tratados en la investigación.

SECCIÓN I

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1 TEMA

Incidencia del desconocimiento de las normas viales en los accidentes de tránsito ocasionados a los peatones y ciclistas, a través de las estadísticas de la CTE, experiencias en otras ciudades del país, por encuestas a los ciclistas, conductores y peatones. Manual de convivencia vial para peatones y ciclistas del cantón La Libertad, en función de las nuevas competencias de TTTSV del GAD Municipal de La Libertad.

1.2 ANTECEDENTES

La Organización Mundial de la Salud – O.M.S. en su Nota descriptiva No. 358 de Mayo, revela cifras respecto a las lesiones por accidentes de tránsito a nivel mundial: (OMS, Notas Descriptivas N° 358, 2012)

- Aproximadamente 1,24 millones de personas fallecen, por que sufren algún tipo de accidente de tránsito por año.
- El grupo que mayor frecuencia sufre lesiones o muerte en accidentes de tránsito son 15 a 29 años.
- En los países considerados como de bajos y medianos ingresos que estadísticamente poseen menos de la mitad de los vehículos del mundo, tiene índices del 91% de fallecimientos causados en accidentes de tránsito.

- Más del 50% de las personas que pierden la vida por accidentes de tránsito son peatones, ciclistas y motociclistas.
- Se proyecta para el 2020 los accidentes de tránsito causan 1,9 millones de fallecimientos si no se proponen medidas de precaución
- El 7% de la población mundial que forman parte de solo 28 países, viven bajo normas y leyes adecuadas de tránsito, especialmente ajustadas a los cinco factores más comunes entre ellas exceso de velocidad, conducir bajo los efectos del alcohol, el uso de casco por los motociclistas, uso de cinturones de seguridad y medios de sujeción para los niños.

Traumatismos fatales: El 39% de las personas que fallecen en la región por lesiones causadas por el tránsito, son usuarios vulnerables (peatones, ciclistas o motociclistas), mientras que el 47% son ocupantes de vehículos automotores. Al evaluar los datos por subregión, se observan diferencias significativas. En las subregiones Andina y la del Cono Sur, persiste una alta incidencia de muertes entre usuarios vulnerables (53% y 50%, respectivamente), mientras que en América del Norte es de 23%. En relación a los peatones fallecidos, el promedio regional es 23%, pero para la subregión Andina representa el 43%; en América del Norte, el 12% de los fallecidos son peatones. En relación a las muertes del grupo de ocupantes de vehículos automotores, la subregión de América del Norte presenta el porcentaje más alto (74%), mientras que en el Cono Sur son el 20%. traumatismos no fatales en las Américas 5.054.980 personas sufrieron lesiones no fatales para el año 2006/2007, lo que equivale a 35,5 lesionados por cada fallecido, eso sin olvidar que representan un porcentaje alto de que se origine la discapacidad.

El Ecuador, ocupa el diecisieteavo lugar a nivel mundial de accidentes de tránsito, los mismos que ocurren por diferentes causas y factores, los exógenos (mal estado de las vías, desperfectos mecánicos, carencia de señalética vertical u horizontal, clima, escombros en las vías, etc.) y por otro lado las endógenas (conductores en

estado de ebriedad, impericia en las vías, exceso de velocidad, inobservancia de las normas de tránsito, menores de edad conduciendo, entre otras), todos estos factores terminan siendo en la mayoría de los casos el desenlace de accidentes fatales con pérdidas de vidas humanas, mutilaciones y en el mejor de los casos con discapacidades físicas permanentes, además de los altos costos que implica para la salud pública, dar atención a los heridos en un accidente y los seguros que cubren las pérdidas fatales. Los grupos más vulnerables en estos accidentes son los peatones y los ciclistas, pues en ambos casos, las probabilidades de que mueran son altísimas a diferencia de los conductores, por estar protegidos por una estructura metálica, cinturones de seguridad o “Airbags” bolsas de aire al interior de los vehículos, las probabilidades de muerte son menores.

Según reporte de la autoridad de tránsito del Ecuador – A.N.T. hasta septiembre del 2014, han fallecido 1.565 ciudadanos en diferentes circunstancias, según el cuadro comparativo de la ANT y las principales causas son: (ANT, Reporte de la Autoridad de Tránsito del Ecuador, 2014)

- 1.- Conducir desatento a las condiciones de tránsito (pantallas de video, comida, maquillaje o cualquier otro elemento distractor).
- 2.- Conducir vehículo superando los límites máximos de velocidad;
- 3.- No respetar las señales reglamentarias de tránsito (pare, ceda el paso, luz roja del semáforo, entre otros).
- 4.- No transitar por las aceras o zonas de seguridad destinadas para el efecto.
- 5.- Conduce bajo la influencia de alcohol, sustancias estupefacientes o psicotrópicas y/o medicamentos.
- 6.- No ceder el derecho de vía o preferencia de paso al peatón.
- 7.- Conducir en sentido contrario a la vía normal de circulación, etc.

La provincia de Santa Elena, es una zona de muchos atractivos turísticos desarrollados en gran parte por turistas de todo el país visitan todos los meses del año, permitiendo que se genere más inversión privada en hoteles, restaurantes y servicios complementarios, lo que hace que el parque automotor en nuestra provincia, especialmente en los meses de Enero a Abril, los feriados nacionales y los fines de semana, se originen embotellamientos por la cantidad de vehículos especialmente en Salinas, que cuenta con la mayor oferta hotelera y tradición turística.

La Libertad, al ser paso obligado para llegar a Salinas y centro de abastecimiento de la industria turística y el sector comercial, por tener en su casco comercial todas las sucursales bancarias, los mayores distribuidores de electrodomésticos y los mayores centros comerciales, es otra razón para que el tráfico vehicular sea mayor que en Santa Elena, capital de nuestra provincia.

Por otra parte, en nuestro medio existe una costumbre muy arraigada de caminar por donde se quiere, sin transitar por las veredas; sino caminar por las calles en cualquier momento del día, cruzar las cuadras por la mitad de la misma y no por las zonas de paso cebra, además es muy usual el desplazamiento de muchos libertenses en bicicletas, para transportarse hacia su lugar de trabajo en los cantones de Salinas o Santa Elena, lo que propicia accidentes de tránsito donde se atropellan a peatones y ciclistas. Los adultos deben mostrar con el ejemplo, enseñando a los hijos, como corresponde comportarse en las vías, como peatones, ciclistas, usuarios del transporte público o conductores de vehículos particulares, en todos los casos es necesario conocer las normas de tránsito, lo que evitará sanciones o multas, incluso evitará causar accidentes que provoquen la muerte o en el mejor de los casos mutilaciones o discapacidades eventuales o permanentes.

1.3 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

El Ecuador ocupa el diecisieteavo lugar a nivel mundial de accidentes de tránsito, los mismos que tienen muchos factores predisponentes, conductores en estado de ebriedad, impericia en las vías, exceso de velocidad, fallas mecánicas, inobservancia de las normas de tránsito, menores de edad conduciendo, etc; todos estos factores terminan siendo en la mayoría de los casos el desenlace de accidentes fatales con pérdidas de vidas humanas, mutilaciones y en el mejor de los casos con discapacidades físicas permanentes, además de los altos costos que implica para la salud pública dar atención a los heridos en un accidente y los seguros que cubren las pérdidas fatales.

El cantón La Libertad no es la excepción, más aún cuando es una ciudad de abastecimiento y de paso para destino turístico de Salinas y Santa Elena, que reciben a miles de turistas que vienen desde la ciudad de Guayaquil, por su cercanía, y del país entero, por la vialidad con que actualmente cuenta el país, además por contar con una infraestructura hotelera e inmobiliaria, capaz de recibir en pernoctación a cientos de visitantes, turistas o no. La mayor concentración de visitantes es en la temporada de invierno desde el mes de Enero a Abril, cuando son las vacaciones de la región costa, en este tiempo miles de familias completas, deciden vacacionar en nuestra costas, teniendo un flujo de tráfico vehicular permanente, con los picos en el feriado de fin de año, carnaval y semana santa. Sin embargo en La Libertad, la actividad comercial es permanente, por lo que la transportación, tanto pública como privada es muy densa, todos los días del año.

Los excesos en las reuniones, fiestas sociales o centros nocturnos, en que los clientes, que conducen no miden las consecuencias de conducir en estado etílico y que en algunos casos, el venir a la Península de Santa Elena, es sinónimo de libertad y desaprensión de la vida cotidiana y formal que imponen las grandes ciudades.

A pesar del número de vigilantes y patrulleros con los que cuenta el país, la presencia de accidentes de tránsito aun es evidente, se trata de ejecutar control de

los conductores de vehículos para evitar accidentes, sin embargo la escasa iluminación de las vías, la limitada señalética vertical y el mal estado de algunas vías, incluyendo el exceso de velocidad que desarrollan ciertos conductores, son los elementos que más generan los accidentes en las vías en el cantón La Libertad.

1.4 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

¿Cómo el desconocimiento de las normas de tránsito y seguridad vial influyen en los accidentes de tránsito ocasionado a los peatones y ciclistas en el cantón La Libertad, año 2014?

1.4.1 SISTEMATIZACIÓN DEL PROBLEMA

¿Cómo los deberes y responsabilidades de los conductores inciden en los índices de accidentes de tránsito?

¿Cómo la seguridad vial incide en los accidentes de tránsito ocurridos en el cantón La Libertad, involucrando a peatones y ciclistas?

1.5 JUSTIFICACIÓN

Cada año, las estadísticas de accidentes en nuestro país, en la provincia y por supuesto en el cantón La Libertad, revelan un grave problema para la convivencia vial y la salud pública, involucrando a peatones y a ciclistas, quienes son los más frágiles en la pirámide de la convivencia vial, y en mayor o menor medida, por desconocimiento o por inobservancia de las normas de tránsito y la seguridad vial, ocasionan o son víctimas de accidentes de tránsito, por lo que se debe identificar con mucha claridad, cuáles son las principales causas que ocasionan estos hechos.

Se puede evidenciar entonces, que no existe en este cantón, una cultura de respeto a los peatones o a ciclistas, además de no existir vías exclusivas para ciclistas y las veredas en algunos casos no son utilizadas por los peatones, por múltiples factores que se debe identificar y determinar las posibles soluciones con el acuerdo de las autoridades municipales las mismas que deben mantener expeditas dichas zonas para el paso peatonal.

También existe mucha inobservancia de las señales de tránsito por parte de ciclistas y los peatones, lo que ha determinado que al no cruzar por las zonas seguras o cruzar un semáforo en rojo, pasarse un disco PARE o andar en contravía, terminan siendo las causas para que se produzcan los accidentes, la falta de campañas de educación vial continua a fin de guiar e instruir a los peatones, ciclistas y usuarios de las vías del cantón.

1.6 OBJETIVOS

1.6.1 OBJETIVO GENERAL

Evaluar la incidencia del desconocimiento de las normas viales en los accidentes de tránsito ocasionados a los peatones y ciclistas del cantón La Libertad, provincia de Santa Elena, año 2014.

1.6.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Analizar la influencia de los deberes y responsabilidades de los conductores en los accidentes de tránsito.
- Establecer la relación de la seguridad vial y los accidentes de tránsito.

1.7 HIPÓTESIS

El conocimiento de las normas de tránsito y seguridad vial incidirá en la disminución del número de accidentes de tránsito a peatones y ciclistas en el cantón La Libertad, provincia de Santa Elena, año 2015.

1.7.1 IDENTIFICACIÓN DE VARIABLES

VARIABLE INDEPENDIENTE

Normas de tránsito y seguridad vial

VARIABLE DEPENDIENTE

Índice de accidentes de tránsito

1.7.2 OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES

CUADRO No. 1 OPERACIONALIZACIÓN DE LA VARIABLE INDEPENDIENTE

HIPÓTESIS	VARIABLE DEPENDIENTE	DEFINICIÓN	DIMENSIONES	INDICADORES	ÍTEM (Conductores)	ÍTEM (Peatones)	INSTRUMENTOS
Al evaluar el conocimiento de las normas de tránsito y seguridad vial se determinaran las causas del mayor número de accidentes de tránsito a peatones o a ciclistas en el cantón La Libertad a fin de plantear soluciones inmediatas.	Normas de tránsito	Son elementos que regulan, y establecen advertencias en el tránsito, transporte y la seguridad vial además de promover la convivencia vial.	Regulación Deberes y Responsabilidades Seguridad Vial	Índice de compromisos de los peatones en la calle Normas y leyes que regulan el tránsito Índice de personas capacitadas en seguridad vial Número de conductores comprometidos a cumplir las normas	¿Considera Ud. Que las normas y leyes de tránsito y seguridad vial actuales son adecuadas? ¿Su nivel de conocimiento de las normas de tránsito es? ¿En educación vial Ud. se considera? ¿Considera que una campaña de educación vial disminuiría los índices de accidentes de tránsito en el cantón La Libertad?	¿Cómo considera usted el nivel de conocimiento de los peatones y ciclistas sobre de las señales de tránsito y normas de seguridad vial? ¿Enseñar e impartir las normas de tránsito y seguridad vial a los niños, usted lo considera? ¿Cómo considera usted, el aumento de accidentes de tránsito en las vías? ¿Las acciones que ha tomado las instituciones públicas y privadas, para evitar los accidentes de tránsito en el cantón La Libertad, usted lo considera?	Bibliografía Encuestas Entrevistas

CUADRO No. 2 OPERACIONALIZACION DE LA VARIABLE DEPENDIENTE

HIPÓTESIS	VARIABLE DEPENDIENTE	DEFINICIÓN	DIMENSIONES	INDICADORES	ÍTEM (Conductores)	ÍTEM (Peatones)	INSTRUMENTOS
El desconocimiento de las normas viales provoca accidentes de tránsito involucrando a peatones	Índice de accidentes de tránsito	Son los daños o perjuicios que se le hace a una persona u objeto (bien material), durante el desplazamiento o conducción de un vehículo, provocando usualmente por la actitud negligente o irresponsable de los usuarios de la vía.	Regulación Derechos y responsabilidades Bienestar comunitario Conductores y peatones	Normas y leyes viales compromisos y acuerdos de peatones y conductores en las vías Disminución de índice de accidentes. Índice de conocimiento y respeto a las normas de tránsito y seguridad vial	¿Cuál es su impresión respecto al comportamiento de los conductores de vehículos de transporte público y privado ante un accidente de tránsito? ¿El nivel de las agresiones verbales del que son objeto los peatones y ciclistas por parte de los conductores de vehículos en las vías de tránsito del Cantón La Libertad, como lo considera usted? ¿Considera usted suficiente las señales de tránsito, semáforos y agentes para controlar el tránsito de vehículos y peatones en el cantón La Libertad.	¿Incrementando los niveles de conocimientos de las leyes de tránsito y seguridad vial en los peatones y ciclistas evitarán accidentes? ¿Es necesario preparar y actualizar los conocimientos en los docentes en educación vial en benéficos de sus estudiantes y la comunidad? ¿Cree usted, que con la implementación de una guía de educación vial para el desarrollo de hábitos de protección y seguridad a la ciudadanía disminuirán los accidentes? ¿Considera usted, que con la aplicación de una guía de educación vial se logrará tener niños, y adultos, ciclistas o peatones responsables de sus actos en la vía pública?	Bibliografía Encuestas Entrevistas

SECCIÓN II

MARCO TEÓRICO

2.1 MARCO REFERENCIAL

2.1.1 CONCEPTOS DE LA MOVILIDAD

La movilidad, es el desplazamiento de las personas independientemente del medio que utilicen, es un instrumento de inserción y cohesión social, y se considera también como un factor definitivo del estado de equidad de una sociedad. (Mataix, 2014)

2.1.2 TIPOS DE MOVILIDAD

La movilidad como actividad de desplazamiento se puede dividir en varios tipos dependiendo de la naturaleza y forma de aplicación entre ellas se mencionan las siguientes:

- **Movilidad como necesidad:** Es aquella que debe ser satisfecha
- **Movilidad como derecho:** Es aquella que debe estar garantizada de manera igualitaria, el incumplimiento de la misma provoca desigualdad y afecta a los más débiles.
- **Movilidad como sistema:** Consiste en entender la movilidad como un sistema y no como un conjunto de modalidades de transporte independientes unas de otras, los diversos medios de transportes se convierten en una herramienta para el desplazamiento de las personas.

Movilidad en bicicleta: es una opción democrática, equitativa y saludable, responde a crear ciudades con una mejor calidad de vida. (Mataix, 2014).

2.1.3 POLÍTICAS DE MOVILIDAD

Entre ellas se destaca las siguientes:

Política de movilidad sostenible: Consiste en generar un nuevo sistema al espacio público, para que el peatón sea el protagonista.

Políticas de infraestructura: La construcción de nuevas vías genera un tráfico adicional, denominado tráfico inducido.

Política de gestión de la demanda: Consiste en reducir el uso de automóviles, desviando los usuarios hacia otros medios de transporte.

Política de ordenación del territorio: Es aquella que está relacionada con los modelos urbanos, territoriales y la demanda de movilidad. (Mataix, 2014)

2.1.4 ACCESIBILIDAD Y PROXIMIDAD

Consiste en reducir las necesidades de desplazamiento, mediante una planificación urbanística que limite la expansión urbana, priorizando la accesibilidad y proximidad.

Accesibilidad: Es la facilidad para fomentar la distancia de separación de los sitios donde se encuentran los medios para satisfacer una necesidad.

Proximidad: Es aquella que busca enlazar la máxima accesibilidad con las necesidades mínimas de la movilidad (FENERCOM, 2012).

Ciclistas

Consiste en una habilidad de las personas, puesta en práctica de técnicas aprendidas individualmente, como base para las acciones complejas que se realicen personalmente o en conjunto (Algarra, 2001).

Peatones

Son aquellas personas que tienen la responsabilidad de cuidar su integridad utilizando correctamente las vías cuando transitan una calle o avenida (Alvarez, 2012).

Conductores

Son aquellas personas que tienen la responsabilidad de conducir un vehículo de motor, para transportar a una o más personas hacia su lugar de residencia o destino (Diccionario de la Real Academia Española, 2000).

2.2 TRANSPORTE Y DESARROLLO URBANO

Desplazamiento y congestión

A diario las personas invierten tiempo valioso para trasladarse hacia otros sitios, esto generalmente está direccionado con el sitio laboral de los ciudadanos, por lo tanto en ocasiones se toma en cuenta la duración del traslado, si es de 30 minutos, el desplazamiento sería de una hora entre ida y vuelta, siendo un tiempo aceptable, sin embargo en otros casos suelen ser períodos mayores a una hora, debido a la congestión vial y dispersión urbana, mientras que en ciudades grandes el traslado puede ser hasta de dos horas por cada viaje.

Paradigma del transporte

En muchos casos la presencia de congestión vehicular, implica costos altos para la sociedad, por ello se estima que las grandes ciudades requieren modelos de equilibrio entre la oferta y la demanda de infraestructura vial y del transporte público, por la existencia de paradigmas de transporte es necesario enlazar esfuerzos que beneficien a toda la sociedad (Instituto para políticas de transporte y desarrollo, 1999).

2.2.1 TIPOS DE TRANSPORTE

Existe un conjunto de políticas que deben ser empleadas para dar solución al problema de movilidad, se plantea el transporte público y no motorizado:

Transporte público

Dentro del transporte público, existen medios muy distintos con características muy diferentes, que deben ser tomadas en consideración en su implementación de tal manera que funcionen de una forma óptima y eficiente. El factor que determina el grado de eficiencia en la implementación de un medio de transporte público; es la demanda potencial de viajeros que necesitan efectuar un trayecto, la capacidad que pueden transportar los diversos transportes públicos es claramente equilibrada a la velocidad comercial, al tamaño de los vehículos y la frecuencia máxima que puede tolerar.

Transporte no motorizado

A fin de fomentar el desplazamiento de forma económica, saludable, de forma física y mental resulta necesario fomentar las acciones y medios más físicos y natural de transporte como el caminar y el uso frecuente de la bicicleta.

Desplazamiento a pie.

Caminar ha sido uno de los medios tradicionalmente utilizado por el género humano, desplazado poco a poco por el transporte y en relación a seguridad vial son los peatones, quienes resultan perjudicados, especialmente por el incremento del parque automotriz en las ciudades y urbes situación que fácilmente se detecta en la pérdida de espacios en las calzadas, calles y avenidas, la contaminación, y otros elementos creados por los sinnúmeros accidentes de tránsito.

Bicicleta

Es uno de los medios de transportes tradicionales y favorables para las personas por las ventajas que tiene en comparación a otros medios de transporte, incluso este medio es considerado como la alternativa que remplaza al automóvil especialmente en distancias cortas o medias, por su tamaño constituye un elemento practico y de fácil conducción en el entorno urbanas (González, 2007)

2.2.2 ELEMENTOS Y FACTORES DEL TRANSPORTE.

Seguridad

La calidad del servicio al usuario, debe ser una de las prioridades mayores de cualquier sistema de gestión de las infraestructuras de transporte.

Los accidentes se debe a un único factor: en la inmensa mayoría de los casos, son el resultado del proceso de una serie de acontecimientos impredecibles.

Una mejora sustancial de la seguridad en el transporte sólo puede conseguirse si todos los aspectos del sistema se toman en consideración, si se adopta una aproximación holística al triángulo interactivo que forman el usuario, vehículo y la infraestructura. Las mejoras en la infraestructura son variables, igual que relevantes de cara a una mayor seguridad en el transporte.

Eficiencia y calidad

Los servicios de transporte para los viajes que no tienen servicios directos, son deficientes, salvo en el caso de que sea posible la conexión por modo aéreo.

Las conexiones por medios terrestres son mucho más deficientes, aunque no menos necesarias, ya que no es posible dotar de servicios directos a las relaciones con flujos pequeños, hay que garantizar la buena accesibilidad de todo el territorio dotando las formas de los viajes de largo recorrido.

La extensión de servicios de alta calidad en viajes de largo recorrido debe actuar como alimentadores de una red de distribución constituida por servicios regionales (<http://peit.cedex.es/documentos/diagnóstico/cap4.pdf>)

2.2.3 LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO

Definir los accidentes de tránsito requiere ciertas direcciones o puntos de vistas, para varios autores consideran que es un daño físico y emocional que se causa a una persona, en otras ocasiones también se manifiestan en propiedades o bienes materiales, causados en el desplazamiento o conducción de un automóvil o vehículo generalmente por la negligencia o irresponsabilidad de los conductores y en otras ocasiones por el mismo peatón es el resultados de factores externos o naturales como: lluvia, neblinas, deslaves entre otros, fallas mecánicas, cruce de animales, e incluso el mal estado de las vías y calles, escasa señalización y poco control de las autoridades y agentes.

(Haddon, 2010), abordó el tema desde la salud pública, estimando que los accidentes de tránsito siempre fueron considerados como un hecho accidental, y las circunstancias de la máquina, de las personas y del entorno, antes y después de la colisión, generó las primeras medidas preventivas, desarrolló la seguridad y demostró que los accidentes se podían evitar.

Los accidentes de tránsito a nivel mundial son considerados como uno de los problemas de salud pública debido a los altos índices de muerte que causa cada año, por los traumatismos físicos y psicológicos causados en la coacción con índices que superan los 1,3 millones de fallecimiento nivel mundial, especialmente en países de bajos y medianos ingresos con tendencia al crecimiento a la medida que se incrementa el parque automotor en los países del mundo.

Esta tendencia que difícilmente va a variar, la OMS considera que para el año 2030 la tendencia será mayor considerando que los accidentes de tránsito es la novena causa de fallecimientos y defunciones de las personas y para el año en cuestión se ubicara en el quinto lugar.

En un informe detallado por la OMS en relación a la seguridad vial expone datos relevantes las que se consideran a continuación.: (OMS, Situación mundial de seguridad vial, 2013)

1.- Con un índice superior al 90% de los accidentes de tránsito ocurren en países con bajo o medianos ingresos, países que comprenden el 48% de parque de automotores del mundo.

2.- El índice de peatones, ciclistas y motociclistas que pierden la vida en accidentes de tránsito supera el 46% que la OMS los considera como vulnerable de la vía pública, tendencia que es mayor en los países considerados con bajos y medianos ingresos

3.- La velocidad, es uno de los factores que causa los diferentes accidentes, especialmente entre peatones, ciclistas y motociclistas, una tercera parte de los países del mundo, están aplicando normas y estrategias a fin de disminuir la velocidad de los vehículos en las vías y calles de las urbes.

4.- El consumo de alcohol de los conductores de vehículos ha incrementado el riesgo de sufrir accidentes de tránsito con resultados funestos que muchas veces causan traumatismos graves e incluso la muerte.

La Organización Mundial de la Salud, ha recomendado que el límite máximo de alcoholemia sea de 0,5 gramo por cada 100 mililitros de sangre o 0,25 mg/L de aire espirado en conductores y choferes adultos, normativa que ha sido implementada en menos de la mitad de los países del mundo

2.2.4 SITUACIÓN DEL ECUADOR

El Ecuador es uno de los países que presenta una tendencia al crecimiento de fallecimientos causados por accidentes de tránsito, registra cerca de 18.600 víctimas de en los últimos doce años, sin embargo se registran acciones y estrategias efectivas tomadas por las autoridades, entre ellas mayor control de velocidad en zonas urbanas, normas y reglamentos que incluyen control de alcoholemia y uso de teléfono celulares mientras se conduce un vehículo motorizado.

Es preciso señalar que la Agencia Nacional de Tránsito, desde el año 2012 está implementando en parte, el Plan Nacional de Seguridad Vial con proyección al año 2030, tiene como objetivo salvar 10,762 vidas, lo que significaría una reducción considerable de un 56% de víctimas ya que las proyecciones y la tendencias indican que para este periodo aproximadamente fallecerían 29.959 personas. (ANT, Plan Nacional de Seguridad Vial, 2013)

A fin de ampliar la problemática en el Ecuador respecto a los accidentes de tránsito, es necesario recurrir a los informe que se presentan por provincias entre ellas Pichincha, Guayas, Manabí, Azuay y Esmeraldas en su respectivo orden. Sin embargo se detecta que existe un índice considerable de datos que no se reportan y pasan a la clandestinidad. (ANT, Plan Nacional de Seguridad Vial, 2013) .

Sustentados en el informe expedido por Organización Mundial de la Salud (2009), que detalla la situación mundial respecto a la seguridad vial, plantea dos hechos relevantes:

- Que aproximadamente el 50% de las muertes causadas por accidentes de tránsito ocurren entre los peatones, ciclistas y motociclistas quienes son considerados como vulnerables, fenómeno que se refleja en nuestro país.
- Que el 15% de los países tienen leyes y reglamento integral en relación a los factores de riesgos en cuanto a seguridad en las vías. (OMS, Informe mundial de seguridad vial, 2009)

Es relevante mencionar, que en marzo del 2010 la Asamblea General de la ONU aprueba según la resolución 64/255 el decenio de acción para la seguridad vial para el período 2011 a 2020, que tiene como objetivo principal, reducir los índices de víctimas ocasionados por los accidentes de tránsito en todo el mundo, en nuestro país se desconoce sobre la existencia de estudios o acciones plenas de seguridad vial, accidentes de tránsito y mucho menos de soluciones y prevenciones de este problema. (ONU, 2010)

Los índices de accidentes de tránsito que acontecen en el país son tasas referenciales que fácilmente se pueden aplicar a las diferentes provincias del país especialmente a las urbes principales y ciudades con un flujo considerable de vehículos como Quito, Guayaquil, Cuenca, Machala, Azuay, entre otras de la misma forma La Libertad de la provincia de Santa Elena que es considerada como la capital económica de la provincia (www.ecuador-vial.com/ s.f.).

Sin embargo los datos proyectados del cantón La Libertad en relación a las ciudades como Quito, Guayaquil, Cuenca, Machala entre otras no proyecta mayores números de fallecimientos y heridos causados por los accidentes de tránsito. Sin embargo los índices a nivel local son preocupantes especialmente en varios sectores de la ciudad donde con mucha frecuencia ocurren eventos de esta naturaleza por

razones que parten desde la irresponsabilidad de conductores y peatones en la vía, falta de señalización o ausencia de agentes de control, situación que ha acarreado incluso con la pérdida de vidas humanas, alterando el bienestar y tranquilidad de los habitantes. (ANT, Plan Nacional de Seguridad Vial, 2013).

La presente investigación plantea determinar los índices de muertes causados por accidentes de tránsito, a fin de proponer acciones y actividades que disminuyan mediante la prevención, educación y empoderamientos de normativas y leyes de tránsito entre los actores, sean estos peatones o conductores, contribuyendo al fortalecimiento de temas relacionados a la seguridad vial con proyección a una mejor forma de vida de los habitantes del Cantón La Libertad y comunidad en general.

2.3 MARCO CONCEPTUAL

Para el desarrollo del presente trabajo de investigación, es necesario establecer cierto marco conceptual a fin de proporcionar herramientas y terminología que fortalezcan el conocimiento de los usuarios, entre ellos se plantea los siguientes:

2.3.1 SEGURIDAD VIAL

La eficiencia y éxito de la seguridad vial radica en la participación directa de los actores, elementos y factores que componen el tránsito entre ellos los usuarios o peatones, conductores de vehículos, los automóviles, motocicletas, bicicletas y peatones, de la misma forma el entorno, las vías o carreteras que se ajusten al sistema de movilidad y desplazamiento en la urbe.. (ANT, Plan Nacional de Seguridad Vial, 2013)

La seguridad vial, es un sistema que debe funcionar realmente de adentro y hacia afuera, al igual que los vehículos corresponden marchar bien, las carreteras deben

tener la señalización adecuada, y los usuarios comprometerse a cuidar su propias vidas, siguiendo la línea trazada por la seguridad vial. (ANT, Plan Nacional de Seguridad Vial, 2013)

Los usuarios; Son el conjunto de actores o integrantes que forman parte de la movilidad y desplazamiento entre ellos se mencionan peatones o usuarios, conductores o choferes, quienes deberán poseer un conocimiento básico y claro de las normativas y reglamentos que rigen el tránsito, especialmente los conductores deberán poseer educación básica, conocimientos, habilidades y capacidades además de excelente condición física y mental.

Aptitudes y actitudes que aportaran al buen uso de las vías y respeto a la vida de los peatones. (ANT, Plan Nacional de Seguridad Vial, 2013)

Los vehículos; Son considerados vehículos, aquellos que son creados con la finalidad de movilizar y desplazar a personas, materiales o cosas, estos deberán estar ajustados a ciertas normas técnicas, con un correcto funcionamiento y buen estado dispuesto a la reparación y mantenimiento adecuado de acuerdo a las necesidades o condiciones,. (ANT, Plan Nacional de Seguridad Vial, 2013)

Las carreteras, Son los medios o vías por donde se desplazan o movilizan los vehículos, deben estar en buen estado y correctamente señalizadas, de acuerdo a lo que señala la ley

Teniendo en cuenta estos conceptos se puede manifestar que la mayor accidentabilidad en las vías, se origina cuando uno de estos engranajes no funciona, tomando en cuenta que la mayoría, si no la totalidad, se da por fallas humanas, es decir que los usuarios son los que no concientizan de lo que realmente significa en este sistema.

Es la ciudadanía, los usuarios y conductores, los que tienen el compromiso de cambiar la realidad actual del país, para tratar de disminuir las muertes en las vías, ocasionados por principales factores: como el alcohol, la velocidad, la ausencia de cinturón de seguridad. Por lo tanto se requiere tomar acciones adecuadas con respecto a las leyes de tránsito, o informarse para evitar algún accidente que afecte a los transeúntes, usuarios o ciclistas.

Es necesario tener claro que la seguridad vial está integrada por estrategias y acciones encaminadas a la prevención de accidentes y siniestros de tránsito, disminuyendo el impacto del mismo en las vidas y salud de los peatones, se refiere de forma técnica al conjunto de tecnología utilizada en los vehículos de transportes terrestre estableciendo normas aplicadas a los conductores y usuarios.

Es necesario la estructura organizacional por parte de las autoridades y la participación de los actores. (ANT, Plan Nacional de Seguridad Vial, 2013)

Clasificación de la seguridad vial.

- 1 Seguridad activa o primaria.
- 2 Seguridad pasiva o secundaria.
- 3 Seguridad terciaria.
- 4 Seguridad de bebés y niños.
- 5 Seguridad de mujeres embarazadas.

Seguridad activa o primaria.- Tiene como objetivo principal, asistir al chofer o conductor, a fin de evitar un accidente de tránsito siendo parte constante durante la circulación o desplazamiento.

Sistema retrovisor: Tiene como propósito ayudar al conductor durante la circulación del vehículo, mediante espejos que facilitaran observar lo que ocurre o sucede detrás y a los costados a fin de desplazarse en el lado seguro, o rebasar cuando las condiciones le permitan.

Sistemas de suspensión. Son elementos del vehículo que facilita el control y estabilidad del vehículo mientras se desplaza en las vías.

Sistema freno. Es un conjunto de dispositivos instalados en el automóvil, que tiene como finalidad detener o disminuir la velocidad del vehículo en marcha estos pueden ser de diferentes tipos o marcas entre ellos: Antilock Brake System (ABS) con reparto electrónico de frenada (EBV). Control de estabilidad (ESP), con EDL. Control de tracción.

Sistema de dirección. Facilita el rumbo y dirección que toma el vehículo en la vía, es un dispositivo útil adaptado al volante. (ANT, Plan Nacional de Seguridad Vial, 2013)

Sistema de iluminación. La iluminación y señalética del vehículo es de suma importancia; especialmente en las noches, para tal efecto están las guías, cucullas, faros, alógenos entre otros.

El correcto uso del sistema de luces de un automóvil o vehículo, es fundamental para la seguridad de sus ocupantes durante el desplazamiento, ya que es un sistema de comunicación entre conductores y peatones cada luz indica una acción a realizar.

Seguridad pasiva o secundaria.- Este tipo de seguridad, tiene el objetivo de minimizar los impactos negativos que ocurren en un accidente entre ellos se mencionan los siguientes: reposacabezas, airbag, cinturones de seguridad, sistema

de absorción de energía en la colisión, chasis construido para proteger a los pasajeros, partes laterales fuertes entre otros elementos. (ANT, Plan Nacional de Seguridad Vial, 2013)

Seguridad terciaria.- Es Aquella que tiene como función minimizar las consecuencias negativas en un accidente de tránsito, posterior a este entre ellos se mencionan: cierre automático del sistema de combustible lo que impediría un incendio, sistema antiderrame de combustible, contacto automático a centros de auxilio, puertas y ventanas de fácil apertura a fin de evacuar a los ocupantes.. (ANT, Plan Nacional de Seguridad Vial, 2013)

Hebillas del cinturón de seguridad Instrumento necesario esta deberá ser de fácil apertura.

Seguridad de bebés y niños.- La seguridad automovilística es crítica en estos casos, sobre todo considerando que los dispositivos existentes no han sido diseñados para ellos.

En muchos países es obligatorio el uso de mecanismos de retención apropiados al peso y la altura; desde sillas especiales hasta elevadores que impidan que el cinturón de seguridad provoque asfixia si ocurre un accidente. En todos los casos se deben utilizar siguiendo las instrucciones del fabricante y debe recordarse el peligro que puede representar para un bebé o niño la bolsa de aire del asiento del acompañante. (ANT, Plan Nacional de Seguridad Vial, 2013)

Seguridad de mujeres embarazadas.- Las embarazadas deberían utilizar en todos los casos el cinturón de seguridad; existen prolongadores especiales para mejorar la comodidad al usarlo y tener mucho cuidado con su bebe porque podrían lastimarlo y en este caso consultar con su médico, para que vea si su bebé, está en perfecta condición de salud. (ANT, Plan Nacional de Seguridad Vial, 2013)

Tránsito.- La geografía del cantón La Libertad tiene un efecto medio-bajo, debido a su ubicación conurbana, sus vías sirven de puntos de interconexión de los cantones de Sta. Elena y Salinas, a través de la vía Guayaquil-Salinas, lo que permite el tráfico vehicular y trasladarse de un cantón a otro. El cantón La Libertad al constituirse en el motor económico de la provincia de Sta. Elena crece aceleradamente, lo que habría que planificar, organizar y controlar para que no sea desordenado como se ha ido suscitando hasta ahora. Por otra parte, el contar con una costa altamente turística, afecta gravemente al tema de tránsito y movilidad ya que en temporadas altas los puntos de acceso, especialmente hacia Salinas colapsan.

Transporte terrestre.- La geografía del Cantón La Libertad tiene un efecto bajo en el transporte terrestre, con la excepción de un efecto medio de la ubicación geográfica del cantón y de su superficie. Existen varias operadoras de transporte que se ven directamente relacionadas a la situación geográfica, ya que operan sobre todo con líneas que van o vienen desde la ciudad de Guayaquil hacia las ciudades de Santa Elena.

2.4 MARCO LEGAL

El ejercicio de esta competencia está sostenida en la normativa Constitucional y en diferentes cuerpos legales que a continuación se detallan.

2.4.1 CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR (2008).

Artículo 264. El presente artículo detalla que los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley entre ellas:

2.-Realizan el control del uso y ocupación del suelo en los límites del cantón

6.-El numeral seis del artículo 264 detalla que los GAD municipal tienen la competencia de planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte público dentro de los límites del cantón.

Artículo 394. En este artículo la constitución garantiza que el estado brindaría la libertad de transporte sean estos de tipos terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, promocional el transporte público, adoptar las política de tarifas. El Estado regula todo tipo de el transporte así como las actividades aeroportuarias y portuarias.

Artículo 415. El presente artículo detalla que el Estado central y los gobiernos autónomos descentralizados adoptarán y aplicaran políticas integrales y participativas a fin de ordenar el territorio urbano y uso del suelo, a fin de regular el crecimiento urbano ordenado, manejar la fauna urbana e incentivar el establecimiento de zonas verdes. Los gobiernos autónomos descentralizados desarrollarán planes y programas de forma racional el agua, se incentivará y facilitará el transporte terrestre no motorizado, en especial mediante el establecimiento de ciclo vías. (Montecristi, 2008).

El Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de La Libertad, asumió, conforme las disposiciones constitucionales y legales, las competencias en transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

El régimen de competencias vigente en el país señala que esta tenía que realizarse de manera ordenada y planificada según lo establecido en la ley, cumpliéndose el objetivo máximo que es el que las personas dispongan de una movilidad segura, eficiente y a costos razonables.

2.4.2 CÓDIGO ORGÁNICO DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL, AUTONOMÍA Y DESCENTRALIZACIÓN (2011).

El COOTAD detalla varias competencias exclusivas de los gobiernos autónomos descentralizados municipales entre ellas

Artículo 55.- Este artículo detalla que los Gobiernos Autónomos Descentralizados municipales (**GAD's**) tienen las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley:

b) Pueden y deben ejercer el control, uso y ocupación del suelo dentro de los límites del cantón.

c) Tienen la competencia de planificar, construir y mantener la vialidad urbana.

f) También deberán Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal. (Asamblea Nacional, 2011)

Ejercicio de la competencia de tránsito y transporte:

Artículo 130.- Establece que el ejercicio de las competencias del tránsito y el transporte, en el marco del plan de ordenamiento territorial de cada GADS, se desarrollará de la siguiente forma:

Les corresponde a los gobiernos autónomos descentralizados municipales de forma exclusiva, la planificación, regulación y control del tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de los límites de su territorio cantonal. Es potestad de los gobiernos autónomos descentralizados municipales, definir el modelo de gestión de dicha competencia, de conformidad con lo que establece la ley, podrán delegar total o parcial la gestión a los organismos que venían ejerciendo esta competencia antes de la vigencia de este Código. (Asamblea Nacional, 2011)

2.4.3 LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL.

Artículo 30.4.- Define que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, en el ámbito de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en sus respectivas circunscripciones territoriales, tendrán las atribuciones de conformidad a la ley y a las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte dentro de su jurisdicción, observando las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y, deberán informar sobre las regulaciones locales que en materia de control del tránsito y la seguridad vial se vayan a aplicar.

Corresponde a los Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales en el ámbito de sus competencias, planificar, regular y controlar las redes interprovinciales e intercantonal de tránsito y transporte.

Artículo 30.5.- Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán las siguientes competencias:

b) Hacer cumplir el plan o planes de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial elaborados y autorizados por el organismo rector y supervisar su cumplimiento, en coordinación con la Agencia Nacional y los Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales. (Constituyente, 2008)

c) Planificar, regular y controlar las actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los servicios de transporte público de pasajeros y carga, transporte comercial y toda forma de transporte colectivo y/o masivo, en el ámbito urbano e intercantonal, conforma la clasificación de las vías definidas por el Ministerio del sector.

d) Planificar, regular y controlar el uso de la vía pública y de los corredores viales en áreas urbanas del cantón y en las parroquias rurales del cantón.

j) Autorizar, concesionar o implementar los centros de revisión y control técnico vehicular, a fin de controlar el estado mecánico, los elementos de seguridad, la emisión de gases y el ruido con origen en medios de transporte terrestre

n) Suscribir acuerdos y convenios de cooperación Técnica y ayuda económica con organismos nacionales e internacionales, que no supongan erogación no contemplada en la proforma presupuestaria aprobada.

s) las demás que determine las leyes, ordenanzas y sus reglamentos. (Constituyente, 2008)

2.4.4 RESOLUCIÓN N°006- DEL CONSEJO NACIONAL DE COMPETENCIAS (2012).

De fecha 26 de abril de 2012 y publicada a través de Registro Oficial No. 712, de 29 de mayo de 2012; la cual establece el procedimiento y requisitos previos que deberán cumplir a fin asumir de forma correcta las competencias relacionadas Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial por los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales. (Nacional, 2012)

2.4.5 ORDENANZA DE CREACIÓN DE LA UNIDAD TÉCNICA Y DE CONTROL DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL DEL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN LA LIBERTAD.

En el Registro oficial suplemento, se publicó la Ordenanza que crea como organismo a la Unidad Técnica y de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y

Seguridad Vial, del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón La Libertad, la cual se constituye como una dependencia técnica responsable de planificar, organizar y regular el Tránsito y Transporte Terrestre y la Seguridad Vial en la jurisdicción cantonal (Registro Oficial N° 04, 2013).

2.4.6 PLAN DE MOVILIDAD URBANA DEL CANTÓN LA LIBERTAD 2014 – 2024 (PMU).

Enmarcado en el contexto constitucional y legal vigente en el Ecuador, el Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón La Libertad, a fin de asumir la competencia de Tránsito, transporte y Seguridad Vial, elaboró de manera participativa su Plan de Movilidad Urbana. El Plan de movilidad en referencia tomó como fuentes documentales la Constitución de la República, el Plan Nacional para el Buen Vivir, el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomías y Descentralización, Ley Orgánica de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial, Ley Orgánica de Participación Ciudadana y Control Social; así como el Plan de Desarrollo y Ordenamiento del Cantón La Libertad 2012 -2020, y las ordenanzas municipales. De igual manera se incluyeron los aportes de organizaciones económicas, socioculturales, ambientales, gremios del transporte, organizaciones barriales y a las autoridades de régimen dependiente involucradas en el tema de tránsito, transporte y seguridad vial.

El Plan de Movilidad Urbana del Cantón La Libertad 2014 – 2024, en su capítulo 6.1., aborda los ámbitos de la competencia de tránsito, transporte y seguridad vial, en este apartado se analizan temas que van desde la situación actual del parque vial vehicular, regeneración urbana, parque vial peatonal, red vial propuesta, entre otros; además contempla matrices de articulación con el Plan Nacional del Buen Vivir, Plan Desarrollo y Ordenamiento Territorial y ámbitos de la competencia para Tránsito, Transporte y Seguridad Vial. Cada Matriz comprende los ítems de factor, situación actual, objetivo específico, línea base, meta, programas/proyectos estrategia y los responsables, lo cual sintetiza y determina las acciones a ejecutarse

en virtud de las competencias asumidas. Cabe también destacar el contenido del capítulo 7 del plan referido, puesto que establece la organización de la unidad de tránsito, transporte y seguridad vial, lo que incluye los modelos de gestión y operación establecidos para el GAD Municipal de La Libertad. (GADCLibertad, 2014).

2.5 MARCO CONTEXTUAL

El cantón La Libertad tiene una geografía muy accidentada compuesta por huecos, cerros, quebradas, esteros y pequeñas represas naturales de agua. De allí proviene el adjetivo de agujereada y la denominación La Hueca., razón por el cual los pobladores que vivieron en los años 1895 que fueron reconocido por el primer registro civil mencionaban ser nacidos en el recinto la Hueca, eran en la época de revolución liberal en que se impuso ideales libertarios en la ida de las personas lo que dio paso al nombre de Libertad recogiendo sentimientos de independencia, soberanía, justicia social y democracia.

De acuerdo a los diferentes descubrimientos arqueológicos el sector donde hoy se desarrolla el cantón La Libertad estuvo poblada desde la prehistoria, incluso se habla de civilizaciones con más de 10000 años antes de Cristo, la población siempre ha desarrollado sus actividades al filo costero del océano pacífico, entre ellos se destacaron grupo de pescadores artesanales, población que poco a poco ha sido desplazada por emigrantes que se asentaron en esta comunidad de otras provincias e incluso del extranjero especialmente en la época cuando la compañía ANGLO desarrollaba sus actividades de extracción petrolera.

La actividad petrolera desarrollo un alto nivel al grado de construir un puerto en 1928 para la refinería por lo que se puede afirmar que el petróleo fue el recurso que transformo el aspecto socioeconómico de la comunidad, la ciudad empieza a desarrollarse en el primer centro urbano en el sector de Puerto Rico ya para 1830

se desarrollan dos filas de viviendas ubicadas frente a la playa construidas con madera y caña, ANGLO construyó la ciudadela Puerto Nievo y la tradicional ciudadela las Acacias, Luego de ser una parroquia del cantón Santa Elena, con el crecimiento constante y la separación política paso a ser parte del cantón Salinas para finalmente con la provincialización ser declarada como cantón, actualmente la Libertad es el corazón de la provincia de Santa Elena, conocido como el je económico por las diferentes actividades de comercio que se desarrollan en ella.

Los límites del cantón La Libertad son los siguientes:

AL NORTE: Desde el término del carretero que une la Represa VELASCO IBARRA con el sitio Punta Suche, en la Bahía de Santa Elena, por la línea de Costa hacia el Este, hasta la desembocadura del Estero Murciélago, AL ESTE: Del Estero Murciélago, aguas arriba, hasta sus nacientes. De estas nacientes la línea imaginaria al Sur, hasta alcanzar la confluencia de los ríos Hondo y Pinargoti, AL SUR: Desde la confluencia de los ríos Hondo y Pinargoti, la línea latitudinal al Oeste, pasando por los campamentos mineros de San Francisco y Achallán, alcanza la bifurcación de los carreteros que conectan el sitio Punta de Suche, con Punta Carnero y el sitio Punta de Suche con la Represa Velasco Ibarra, AL OESTE: Desde este punto de bifurcación de los carreteros indicados, sigue por la carretera hacia el norte, hasta alcanzar el sitio Punta de Suche en la Bahía de Santa Elena.

Actualmente está compuesto por 82 barrios los que se detallan a continuación:

#	BARRIOS	#	BARRIOS
1	Plaza La Libertad	42	La Carioca
2	Abdón Calderón	43	Las Pampas
3	Virgen Del Carmen	44	Puerto Nuevo 56
4	Fundo de Carolina	45	Las Palmeras
5	La Esperanza	46	Terminal
6	Jaime Roldos	47	Ceibos
7	10 de Agosto	48	Girasoles

8	6 de Diciembre	49	Refinería
9	24 De Mayo	50	Vida Eterna
10	11 de Diciembre	51	Costa Azul
11	25 de Septiembre	52	Marañón
12	5 De Junio	53	Los Recuerdos
13	25 de Diciembre	54	San Sebastián
14	Manabí	55	Terrazas
15	Bellavista	56	Las Minas
16	Barrio Rocafuerte	57	El Bosque
17	Eugenio Espejo	58	Punta Murciélago
18	11 De Diciembre	59	Francisco Rodríguez
19	Puerto Rico	60	Previsora
20	Une	61	José Tamariz Mora
21	San Vicente	62	General E. Gallo
22	Las Acacias	63	7 de Septiembre
23	El Paraíso	64	24 de Junio
24	Ernesto González	65	La Propicia
25	Simón Bolívar	66	Cordillera del Cóndor
26	I.E.S.S.	67	Las Colinas
27	Jaime Nebot	68	& de Enero
28	Mariscal Sucre	69	Petroindustrial
29	La Unión	70	Lotes Petroindustrial
30	La Libertad	71	Sector Industrial
31	Nueva Esperanza	72	Ciudadela Universitaria
32	12 de Octubre	73	Jorge K. Tamayo Asencio
33	Suinli	74	Autódromo
34	J. F. Kennedy	75	Brisas de La Libertad
35	San Raimundo	76	Ficus
36	Eloy Alfaro	77	Panorama
37	Sinaí	78	Virgen Inmaculada

38	San Francisco	79	Nueva Propicia y
39	Sur de Suinli	80	Ficus Sur
40	Plaza La Libertad	81	Jaime Roldos
41	Abdón Calderón	82	Santa Maria

SECCIÓN III

METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN.

Los procesos investigativos generalmente se sustentan tanto en los aportes teóricos, conceptuales, documentales entre otros planteados por varios autores, especialistas o por investigaciones o trabajos previos relacionados con el tema, de la misma forma se compone de un marco metodológico el mismo que facilita el diseño de un proceso que proporcionara el estado actual del objeto estudiado a través de diagnósticos que proporcionan datos e información de la problemática, necesidades y requerimientos esta metodología contiene además el diseño, tipos, métodos, instrumentos, identificación de la población y cálculo de la muestra para finalmente plantear la información mediante la elaboración de tablas, gráficos y el respectivo análisis (García, 2002). Cabe indicar que el trabajo tuvo un enfoque cuantitativo ya que se analiza la cantidad de personas que emiten su comentario y los atributos de cada uno de ellos.

3.3 DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

Todo investigación tiene un proceso, en el que el investigador tiene la función de efectuar la respectiva indagación sobre la problemática vial en relación al tema que se ha detectado en el Cantón la Libertad, que afecta en la actualidad a los ciudadanos en torno a los accidentes de tránsito, el estudio debe respaldarse en temas similares, a través de herramienta técnica y datos estadísticos proporcionados por autoridades como la Comisión de Tránsito del Ecuador, Agencia Nacional de Tránsito, departamentos de GAD's entre otros e información de experiencias suscitada en distinto lugares de la provincia de Santa Elena, esto evidencia la importancia de proponer, concluir y recomendar acciones que disminuyan los índices de accidentes en las vías lo que garantice seguridad para peatones y ciclistas del cantón la Libertad, sustentados en las competencias del GAD municipal de la Libertad.

Igualmente como base esencial en el tema de investigación las técnicas metodológicas, permitirán identificar la población y posteriormente calcular la muestra considerada representativa aplicando la fórmula científicamente reconocida la que se utiliza en la presente investigación.

También es importante emplear métodos, técnicas e instrumentos que se ajusten al tema investigativo, instrumentos que deben ser diseñados de acuerdo al problema que afecta a la población, tales como la entrevista y encuestas que estarán dirigidas a personas previamente seleccionadas e identificadas, luego que la información sea recopilada será analizada e interpretada, esto es necesario para determinar el diagnóstico general del problema detectado en el Cantón la Libertad.

3.4 TIPOS DE INVESTIGACIÓN

Para la obtención de resultados que serán considerados como línea base o diagnóstico situacional de la investigación, deben identificarse en primer lugar los tipos de estudios que se ajustan al trabajo, a los fenómenos y problemáticas que afecta a la población, en relación a los índices de accidentes en el cantón La Libertad entre los tipos de investigación que se ajustan al presente trabajo se consideran los siguientes:

3.4.1 Por el propósito la Investigación Aplicada

Para (Murillo, 2008), la investigación aplicada conocida también como práctica o empírica, tiene la característica de aplicar o utilizar conocimientos adquiridos, al mismo tiempo que se adquieren nuevos, implementa y sistematiza la práctica basada en la investigación, mediante el cual se reconoce la realidad de forma sistemática y rigurosa, este tipo de investigación fue de mucha utilidad especialmente por el problema planteado basado en trabajos previos y ajustados a técnicas que proporcionan nuevos datos respecto al problema.

3.4.2 Por el nivel de estudio la Investigación descriptiva.

Para (Cancela, 2010), este tipo de investigación tiene la particularidad de describir los elementos, hecho, fenómenos y factores que forman parte del problema investigado, facilita el análisis de sus componentes y detalla su contenido en diferentes etapas. Proporcionando hechos y datos que preparan el camino para la configuración de nuevas teorías o investigaciones, son de vital importancia especialmente en los procesos de construcción y diseño de nuevos conocimientos, este método también de mucha utilidad al momento de describir y detallar cada uno de los elementos que conforman la presente investigación.

3.4.3 Por lugar la investigación de campo

La investigación de campo tiene la característica que se presenta a través de la manipulación de una variable externa no comprobada, de forma controladas, con el objetivo claro de describir de que o porque se presenta un acontecimiento particular, se la define como el proceso que permite obtener nuevos conocimientos de la realidad social o de la Investigación pura, o para estudiar una situación a fin de diagnosticar necesidades y problemas, se la conoce también como investigación in situ porque se realiza en el propio sitio donde se encuentra el objeto de estudio, facilita adquirir mayor conocimiento al investigador, puede manejar los datos con mucha seguridad tiene la capacidad de soportar los diseños de carácter exploratorios, descriptivos y experimentales. (Graterol, 2014), este tipo de investigación se ajusta al sector donde se desarrolla la investigación para el presente caso el Cantón La Libertad.

3.4.4 Investigación analítica.

Se caracteriza por el análisis que se realiza a los datos e información obtenida luego de ser recogida y tratada proporcionando resultados que serán útiles e indispensables para el presente estudio, el proceso que caracteriza a este tipo de

investigación al momento e interpretar la información levantada y recabada mediante la técnica e instrumentos, las encuestas y entrevistas respectivamente, la que se aplicaron a las personas escogidas en el detalle de la muestra, información que forma parte del diagnóstico.

3.4.5 Investigación Explicativa:

Proporciona de manera precisa, una explicación lógica de los componentes, causas y efectos de los elementos del problema, sustentados en las variables identificadas para este proceso de información, que luego será tratada, interpretada y utilizada por usuarios e investigadores de forma fácil y amigable a fin de aplicar o replicar la experiencia en otras localidades, ciudades y comunidades de la provincia o del país de acuerdo las necesidades.

3.4.6 Investigación Bibliográfica y documental:

Según (Alfonzo, 2003), declara que la investigación documental es un proceso de carácter científico y sistemático de indagación, recolección, organización, análisis e interpretación de información en relación a un fenómeno o tema a investigar, conduce a la construcción de conocimientos, tiene la particularidad de utilizar como una fuente primaria documentos escritos en sus diferentes formas: impresos, electrónicos y audiovisuales, las fuentes impresas incluyen: libros enciclopedias, artículos científicos, revistas, periódicos, diccionarios, monografías, tesis, informes, proyectos, ensayos entre otros, entre los de tipos electrónicos, se mencionan los correos electrónicos, base de datos, revistas digitales, periódicos en línea y páginas Web y los de tipos audiovisuales, entre los cuales se mencionan: mapas, fotografías, ilustraciones, videos, programas de radio y de televisión, canciones, y otros tipos de grabaciones.

2.3 MÉTODOS DE LA INVESTIGACIÓN

Se han identificado diferentes métodos de investigación que se aplican en la elaboración del presente trabajo de investigación especialmente aquellos que se relacionan implícitamente al problema, a las causas y efectos del mismo entre estos se mencionan lo siguiente:

2.3.1 Método analítico:

De acuerdo (Lopera, 2010) define que el análisis es la descomposición de un fenómeno en sus elementos constitutivos y el método como modo ordenado de proceder para lograr un fin determinado como la verdad, el poder, la persuasión, el cuidado de sí, el nirvana, la alegría, la certeza, el placer, la validez, la salvación, la conciliación, el amor entre otros, entiéndase al método como el camino, una manera de proceder, un modo de ser, un estilo de vida, lo que expresa su dimensión ética.

El método analítico es la vía para llegar a un resultado mediante la descomposición de un fenómeno en sus elementos, aplicando técnicas concretas hasta las abstractas como parte de este método, son múltiples y muy diversas las especies de análisis, que se señalan por la naturaleza del análisis material, o partición, análisis químico o descomposición, análisis matemático o clasificación, análisis lógico y racional o distinción, análisis literario o crítica de los elementos

Este método tienen diferencias específicas, determinadas por el campo de aplicación y a la realidad del fenómeno a investigar las ciencias exactas y naturales utilizan las modalidades del análisis empírico, que se complementan con el análisis discursivos para calificar y precisar los resultados obtenidos, las ciencias sociales y humanas hacen uso del análisis discursivo en sus diferentes versiones, complementado, en algunos casos, con análisis empíricos, como en la antropología biológica, la geografía, la economía, entre otras. (Lopera, 2010)

2.3.2 Método Histórico

Tiene la finalidad de vincular todos los conocimientos obtenidos a través del tiempo, las variaciones, cumplimiento y modificaciones detalladas en forma cronológica, se analiza la evolución y cambio de los elementos sujeto- objeto en la investigación con detalles claro de los eventos y situaciones importantes que proporcionan datos relevantes para la investigación en una línea de tiempo específico.

2.3.3 Método inductivo

Es método se caracteriza por el razonamiento lógico que analiza y relacionan los casos particulares frente a determinados casos generales de la problemática investigada.

2.3.4 Método deductivo

Método que de forma analítica plantea el problema desde un punto de vista más general, proyectados a casos puntuales y particulares, apoyado de un enlace de juicios más ordenados.

2.4 TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE LA INVESTIGACIÓN.

Para la obtención y diseño del diagnóstico que facilite la línea base de la problemática relacionado a la seguridad vial para peatones y ciclistas del Cantón La Libertad, en función de las nuevas competencias de TTTSV del GAD Municipal requiere la aplicación de técnicas e instrumentos específicos para la recopilación y levantamiento de información, los cuales se detallan a continuación:

2.4.1 Encuesta.

Posee las características de elaboración de un cuestionario, previamente orientados a los peatones, ciclistas y autoridades seleccionadas del Cantón La Libertad, el propósito fue obtener información efectiva, adecuada y oportuna concerniente al tema de investigación.

La elaboración de preguntas fue direccionada con el objetivo de estudio, relacionando en lo posible que las diferentes preguntas establecidas, proporcione respuestas serias y claras para el diseño del diagnóstico.

2.4.2 Entrevista.

Es un documento que posee varias preguntas concernientes al tema que se investiga, se realizó con la finalidad de conocer criterios o percepciones de autoridades o profesionales conocedores del tema. Igualmente las preguntas fueron elaboradas en función al tema, la finalidad fue aplicarlas a especialistas expertos en el tema del Cantón La Libertad, para recopilar datos concernientes al objeto de estudio.

2.5 POBLACIÓN Y MUESTRA.

2.5.1 Población

El Cantón La Libertad cuenta con una extensión territorial de 25.6 km², todo el territorio, se encuentra dentro de la denominada franja costera, es un cantón urbano, no posee parroquias rurales, ni recintos. Posee una población de 95 942 habitantes según informe del censo nacional de población y vivienda, distribuida en varios sectores barriales de los cuales aproximadamente 4.663 son conductores de vehículos o motociclistas (INEC, 2010).

Cuadro 4

Distribución de la población

POBLACION	CANTIDAD
PEATONES	91279
CONDUCTORES	4663
TOTAL	95. 942

Fuente: Censo Población y vivienda INEC 2010

2.5.2 Muestra.

De acuerdo a (Rubin, 2012), manifiesta; la muestra es una recopilación de varios elementos de la población, no de toda.

En la investigación se considerará una parte de la población del Cantón La Libertad, estimada como una muestra, la que fue representativa y útil para la aplicación de las técnicas e instrumentos a utilizarse en la población seleccionada, esta estuvo bajo tendencias de probabilidad o no probabilidad sostenida en las variables mínimas de error que justifiquen las hipótesis respectiva.

Para la investigación y cálculo de la muestra se aplica la siguiente tabla:

Matriz de Tamaños Muestrales para diversos márgenes de error y niveles de confianza, al estimar una proporción en poblaciones Finitas

N [tamaño del universo]	95.942
-------------------------	--------

← Escriba aquí el tamaño del universo

p [probabilidad de ocurrencia]	0,5
--------------------------------	-----

← Escriba aquí el valor de p

Nivel de Confianza (alfa)	1-alfa/2	z (1-alfa/2)
90%	0,05	1,64
95%	0,025	1,96
97%	0,015	2,17
99%	0,005	2,58

Fórmula empleada

$$n = \frac{n_o}{1 + \frac{n_o}{N}} \quad \text{donde:} \quad n_o = p*(1-p)* \left(\frac{z(1-\frac{\alpha}{2})}{d} \right)^2$$

Matriz de Tamaños muestrales para un universo de 95942 con una p de 0,5

Nivel de Confianza	d [error máximo de estimación]									
	10,0%	9,0%	8,0%	7,0%	6,0%	5,0%	4,0%	3,0%	2,0%	1,0%
90%	67	83	105	137	186	268	418	741	1.652	6.284
95%	96	118	150	196	266	383	597	1.055	2.342	8.730
97%	118	145	184	240	326	469	730	1.290	2.855	10.486
99%	166	205	259	338	460	661	1.029	1.814	3.987	14.181

Con una población de 95.942 habitantes del Cantón La Libertad como población o universo la tabla permite calcular la muestra con un nivel de confianza del 95%, con un error máximo de estimación del 5%, la muestra alcanza un total de 383 personas a las que se aplicaran los instrumentos, previamente seleccionadas y distribuida proporcionalmente de acuerdo al método estratificado a fin de que la información no pierda la representatividad de la siguiente manera:

Cuadro 5
Distribución de la muestra

MUESTRA	CANTIDAD
PEATONES	300
CONDUCTORES	83
TOTAL	383

Fuente: Cálculo de la muestra
Elaborado por: Ricardo Antonio Camacho Ayala

SECCIÓN IV

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

3.1 ANALISIS DE LAS ENCUESTAS APLICADAS A LOS CONDUCTORES DE VEHÍCULOS, MOTOS Y BICICLETAS DEL CANTÓN LA LIBERTAD

Objetivo: Identificar el nivel de conocimiento de las normas de tránsito y seguridad vial, de los peatones y ciudadanos del Cantón La Libertad.

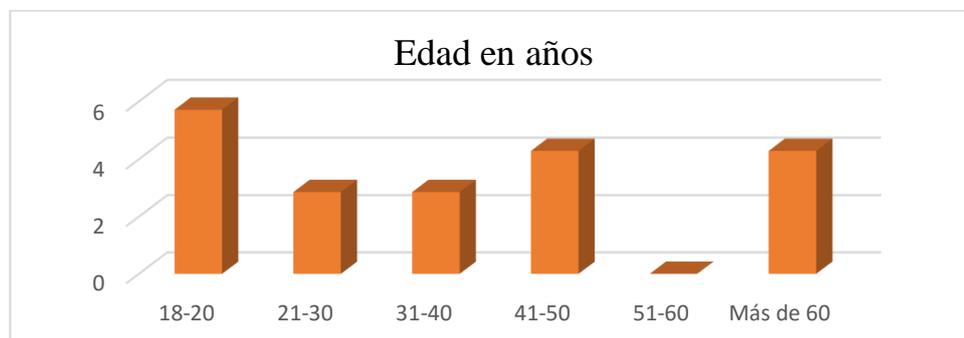
1.- Edad en años

Tabla # 1

Detalle	Cantidad	Porcentaje
18-20	24	30%
21-30	12	14%
31-40	12	14%
41-50	18	21%
51-60	0	0%
Más de 60	18	21%
Total	83	100%

Fuente: conductores de vehículos, motos y bicicletas
Elaborado por: Ricardo Antonio Camacho Ayala

Gráfico # 1



Fuente: conductores de vehículos, motos y bicicletas
Elaborado por: Ricardo Antonio Camacho Ayala

Análisis:

La percepción de las edades de las personas encuestadas se identificó que el 30% se encuentra en un promedio de 18 a 20 años, mientras que el 21% están entre 41 y más de 60 años, la diferencia del 28% está en un promedio de 21 a 40 años de edad.

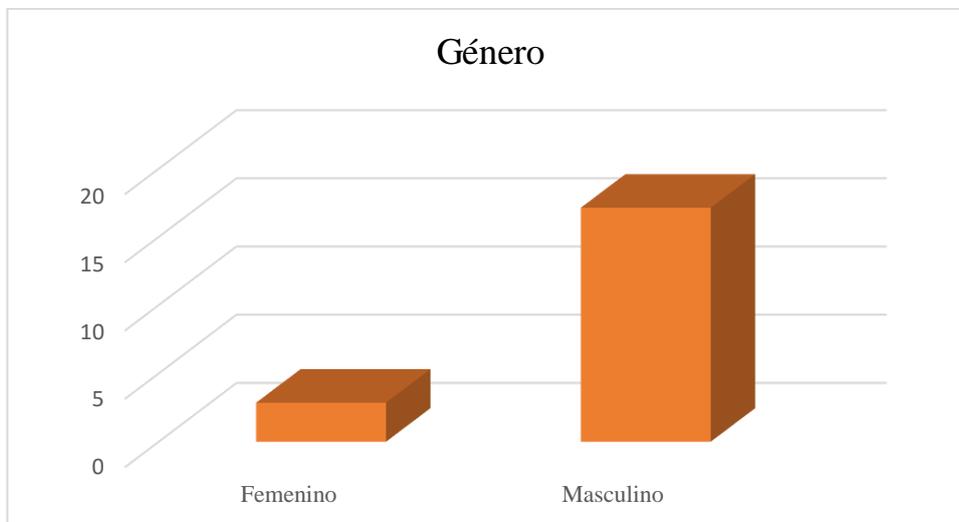
2.- Género

Tabla # 2

Detalle	Cantidad	Porcentaje
Femenino	12	14%
Masculino	71	86%
Total	83	100%

Fuente: conductores de vehículos, motos y bicicletas
Elaborado por: Ricardo Antonio Camacho Ayala

Gráfico # 2



Fuente: conductores de vehículos, motos y bicicletas
Elaborado por: Ricardo Antonio Camacho Ayala

Análisis:

Entre la población encuestada se detectó que el 86% son del género masculino sobre un 14% del género femenino.

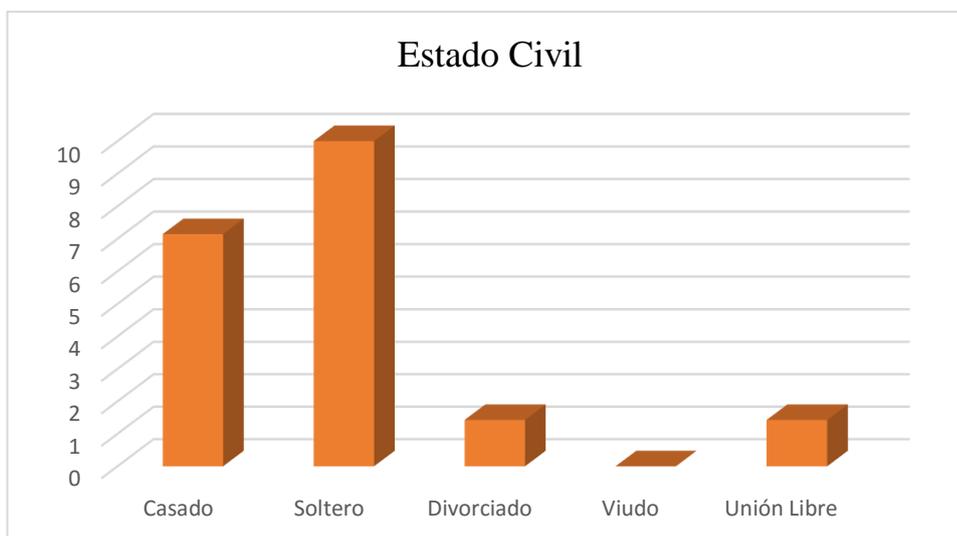
3.- Estado Civil

Tabla # 3

Detalle	Cantidad	Porcentaje
Casado	30	36%
Soltero	42	50%
Divorciado	6	7%
Viudo	0	0%
Unión Libre	6	7%
Total	83	100%

Fuente: conductores de vehículos, motos y bicicletas
Elaborado por: Ricardo Antonio Camacho Ayala

Gráfico # 3



Fuente: conductores de vehículos, motos y bicicletas
Elaborado por: Ricardo Antonio Camacho Ayala

Análisis:

Del total de las personas encuestadas, el 50% son solteros, seguidos por un 36% que son casados, y el 14% que corresponde a unión libre y divorciados.

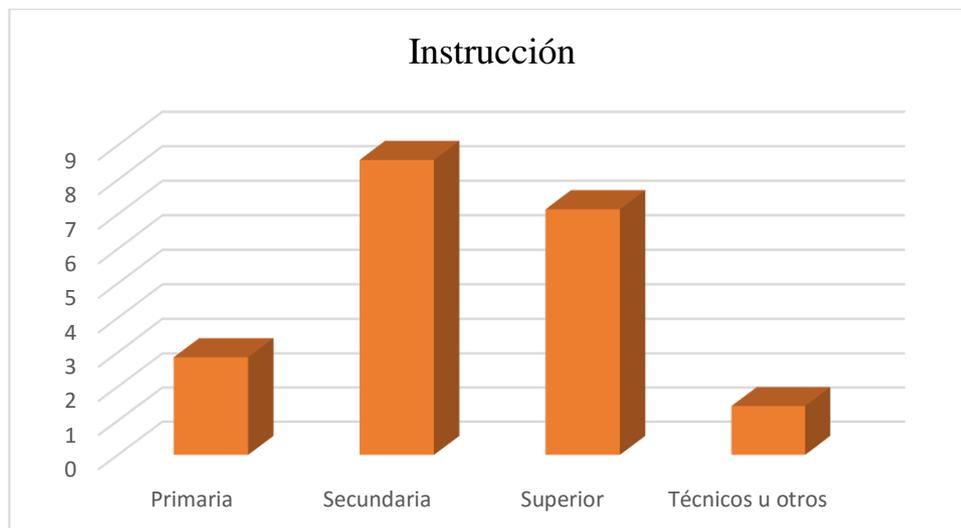
4.-Instrucción

Tabla # 4

Detalle	Cantidad	Porcentaje
Primaria	12	14%
Secundaria	36	43%
Superior	30	36%
Técnicos u otros	6	7%
Total	83	100%

*Fuente: conductores de vehículos, motos y bicicletas
Elaborado por: Ricardo Antonio Camacho Ayala*

Gráfico # 4



*Fuente: conductores de vehículos, motos y bicicletas
Elaborado por: Ricardo Antonio Camacho Ayala*

Análisis:

En términos de educación se detectó que la mayor parte de los encuestados poseen educación secundaria con el 43%, el 36% cuentan un nivel superior de estudios, el 14% poseen la educación primaria y el 7% cuentan con una formación técnica u otras.

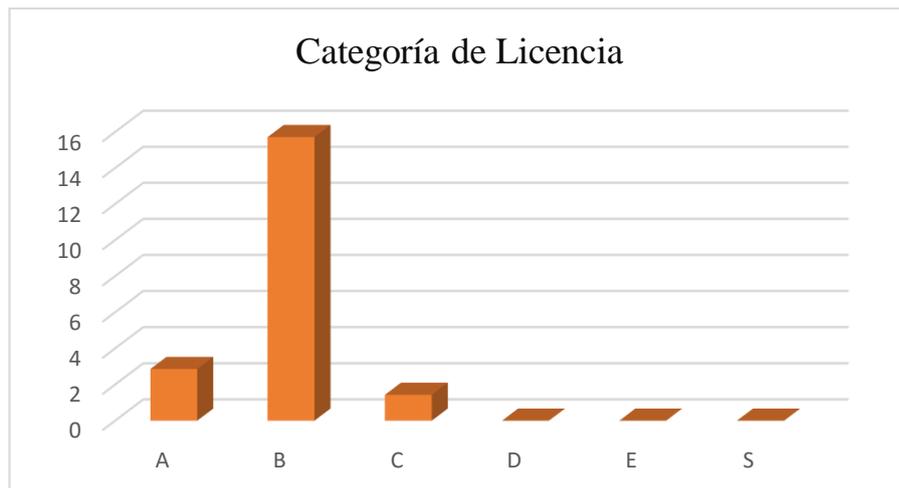
5.- Categoría de Licencia

Tabla # 5

Detalle	Cantidad	Porcentaje
A	12	14%
B	65	79%
C	6	7%
D	0	0%
E	0	0%
S	0	0%
Total	83	100%

Fuente: Conductores de vehículos, motos y bicicletas
Elaborado por: Ricardo Antonio Camacho Ayala

Gráfico # 5



Fuente: conductores de vehículos, motos y bicicletas
Elaborado por: Ricardo Antonio Camacho Ayala

Análisis:

De acuerdo a los resultados obtenidos la mayor parte de los encuestados poseen una licencia con categoría B reflejándose así el 79%, seguida por la categoría A con el 14%, y la diferencia del 7% poseen licencia de categoría C.

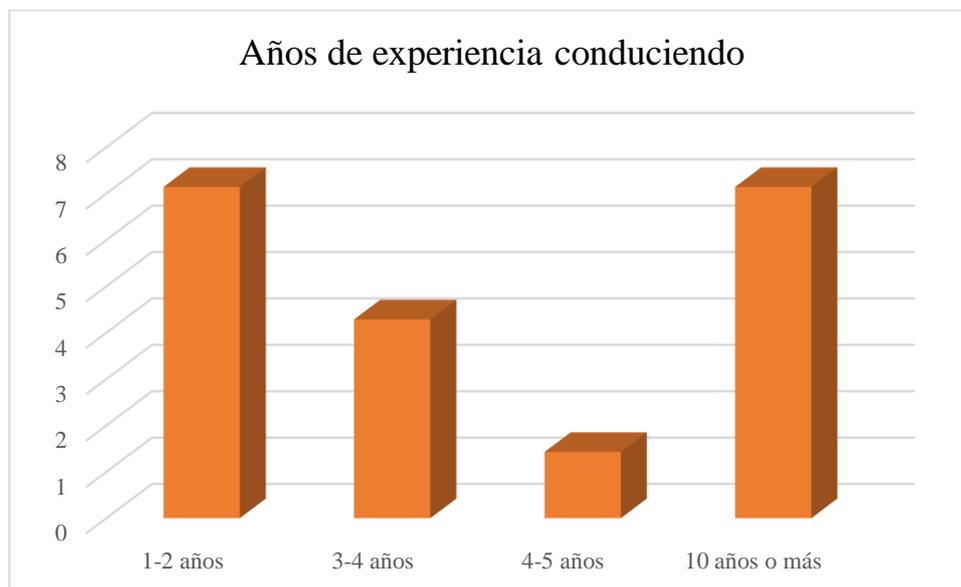
6.- Años de experiencia conduciendo

Tabla # 6

Detalle	Cantidad	Porcentaje
1-2 años	30	36%
3-4 años	18	21%
5-6 años	6	7%
10 años o más	30	36%
Total	83	100%

Fuente: Conductores de vehículos, motos y bicicletas
Elaborado por: Ricardo Antonio Camacho Ayala

Gráfico # 6



Fuente: conductores de vehículos, motos y bicicletas
Elaborado por: Ricardo Antonio Camacho Ayala

Análisis:

Las personas encuestadas manifestaron lo siguiente en relación a los años de experiencia el 36% indican que tienen de 1 a 2 años conduciendo, el 21% entre 3 a 4 años, el 7% de 5 a 6 y el 36% restante de 10 años o más.

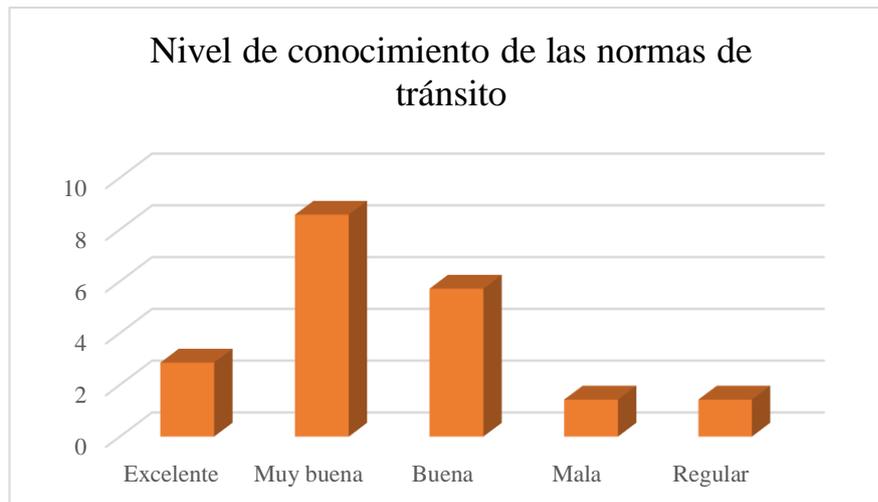
7.- ¿Su nivel de conocimiento de las normas de tránsito es?

Tabla # 7

Detalle	Cantidad	Porcentaje
Excelente	13	14%
Muy buena	36	43%
Buena	23	29%
Mala	6	7%
Regular	6	7%
Total	83	100%

*Fuente: conductores de vehículos, motos y bicicletas
Elaborado por: Ricardo Antonio Camacho Ayala*

Gráfico # 7



*Fuente: conductores de vehículos, motos y bicicletas
Elaborado por: Ricardo Antonio Camacho Ayala*

Análisis:

Se muestra mediante los resultados que el nivel de conocimiento referente a las normas de tránsito por parte de los encuestados es muy buena reflejados en el 43%, seguida con el 29 % como buena, mientras el 14% considera excelente y la diferencia del 14% considerada entre mala y regular.

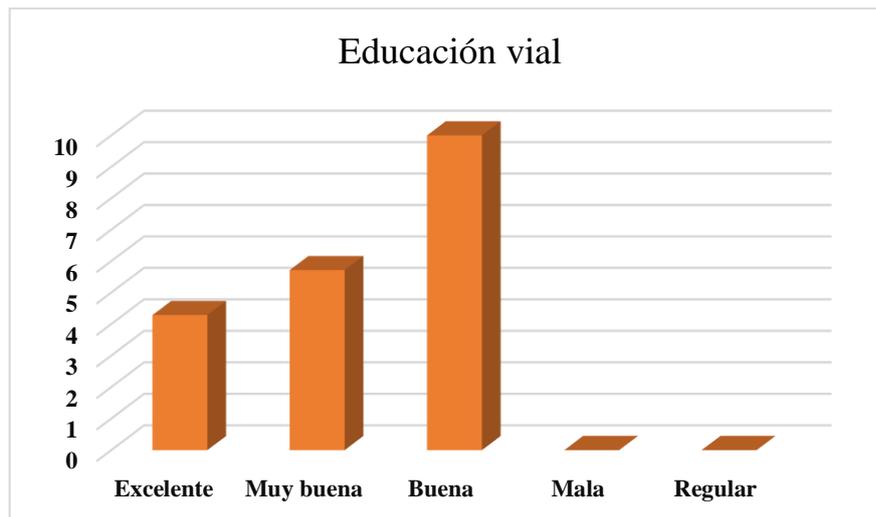
8.- ¿En educación vial Ud. se considera?

Tabla # 8

Detalle	Cantidad	Porcentaje
Excelente	18	21%
Muy buena	24	29%
Buena	42	50%
Mala	0	0%
Regular	0	0%
Total	83	100%

*Fuente: conductores de vehículos, motos y bicicletas
Elaborado por: Ricardo Antonio Camacho Ayala*

Gráfico # 8



*Fuente: conductores de vehículos, motos y bicicletas
Elaborado por: Ricardo Antonio Camacho Ayala*

Análisis:

La percepción en torno a la educación vial, los encuestados indicaron que se considera como buena con el 50%, seguida del 29% como muy buena y la diferencia del 21% asume que es excelente.

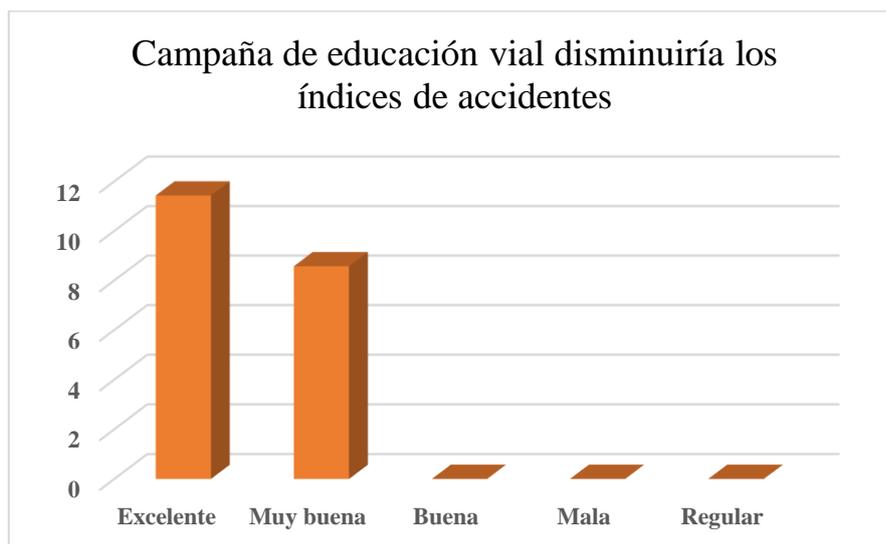
9.-¿Considera usted que una campaña de educación vial disminuiría los índices de accidentes de tránsito en el cantón La Libertad?

Tabla # 9

Detalle	Cantidad	Porcentaje
Excelente	47	57%
Muy buena	36	43%
Buena	0	0%
Mala	0	0%
Regular	0	0%
Total	83	100%

*Fuente: conductores de vehículos, motos y bicicletas
Elaborado por: Ricardo Antonio Camacho Ayala*

Gráfico # 9



*Fuente: conductores de vehículos, motos y bicicletas
Elaborado por: Ricardo Antonio Camacho Ayala*

Análisis:

Respecto a la disminución de los índices de accidente mediante campañas de educación vial, se obtuvo un resultado del 57% considerada como excelente y el 43% se refleja como muy buena.

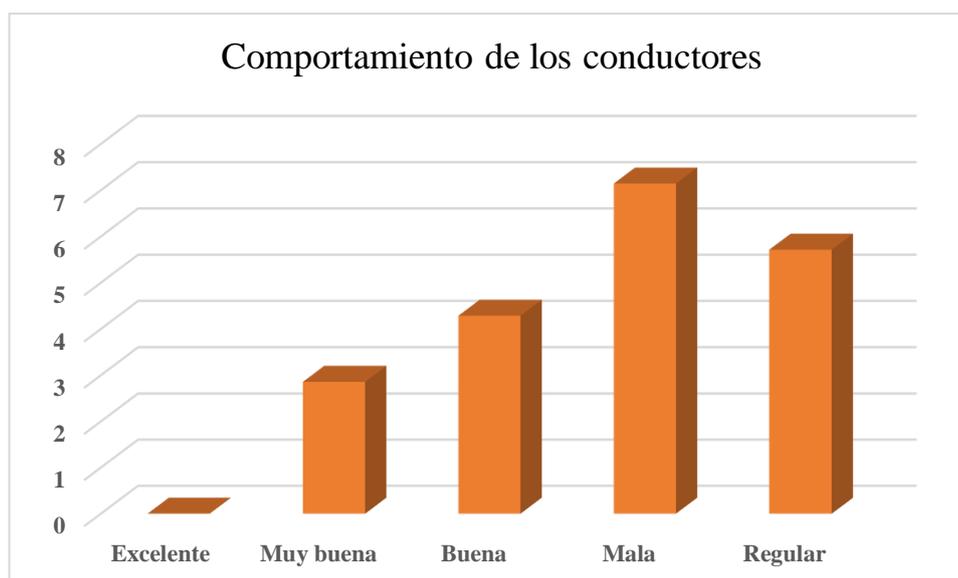
10.- ¿Cuál es su impresión respecto al comportamiento de los conductores de vehículos de transporte público y privado ante un accidente de tránsito?

Tabla # 10

Detalle	Cantidad	Porcentaje
Excelente	0	0%
Muy buena	12	14%
Buena	18	21%
Mala	30	36%
Regular	24	29%
Total	83	100%

*Fuente: conductores de vehículos, motos y bicicletas
Elaborado por: Ricardo Antonio Camacho Ayala*

Gráfico # 10



*Fuente: conductores de vehículos, motos y bicicletas
Elaborado por: Ricardo Antonio Camacho Ayala*

Análisis:

La percepción con respecto al comportamiento de los conductores ante presencia de un accidente de tránsito, el 36% consideran mala, seguida con el 29% regular, mientras el 21% la considera buena y el 14% muy buena.

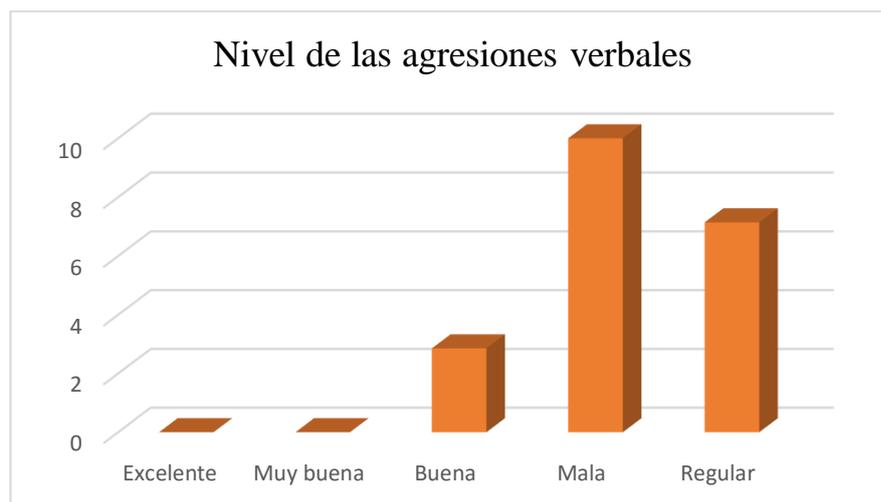
11.- ¿El nivel de las agresiones verbales del que son objetos los peatones y ciclistas por parte de los conductores de vehículos en las vías de tránsito del cantón La Libertad, como lo considera usted?

Tabla # 11

Detalle	Cantidad	Porcentaje
Excelente	0	0%
Muy buena	0	0%
Buena	12	14%
Mala	42	50%
Regular	30	36%
Total	83	100%

*Fuente: conductores de vehículos, motos y bicicletas
Elaborado por: Ricardo Antonio Camacho Ayala*

Gráfico # 11



*Fuente: conductores de vehículos, motos y bicicletas
Elaborado por: Ricardo Antonio Camacho Ayala*

Análisis:

De acuerdo al análisis de esta pregunta se puede concluir que el 50% de los encuestados indican que el nivel de agresiones verbales por parte de los conductores es mala reflejándose, el 36% consideran regular y el 14% estiman que es buena.

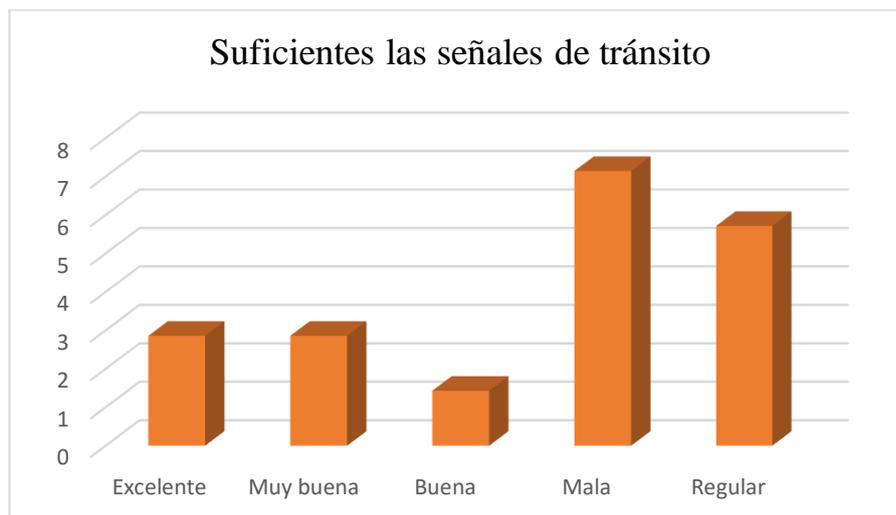
12.- ¿Considera usted la presencia de las señales de tránsito, semáforos y agentes para controlar el tránsito de vehículos y peatones en el Cantón La Libertad?

Tabla # 12

Detalle	Cantidad	Porcentaje
Excelente	12	14%
Muy buena	12	14%
Buena	6	7%
Mala	30	36%
Regular	24	29%
Total	83	100%

*Fuente: Conductores de vehículos, motos y bicicletas
Elaborado por: Ricardo Antonio Camacho Ayala*

Gráfico # 12



*Fuente: conductores de vehículos, motos y bicicletas
Elaborado por: Ricardo Antonio Camacho Ayala*

Análisis:

En relación a la pregunta se puede indicar que el 36% manifiestan que es malo, el 29% lo considera regular, lo que denota la falta de señalética tanto vertical como horizontal.

3.2 ENCUESTA DIRIGIDA A LOS PEATONES Y CIUDADANOS EN GENERAL DEL CANTÓN LA LIBERTAD

Objetivo: Identificar el nivel de conocimiento de las normas de tránsito y seguridad vial, de los peatones y ciudadanos del cantón La Libertad

1. ¿Cómo considera usted el nivel de conocimiento de los peatones y ciclistas sobre de las señales de tránsito y normas de seguridad vial?

Tabla # 13

Detalle	Cantidad	Porcentaje
Excelente	0	0%
Muy buena	63	21%
Buena	87	29%
Mala	42	14%
Regular	108	36%
Total	300	100%

Fuente: Peatones y ciudadanos del cantón La Libertad
Elaborado por: Ricardo Antonio Camacho Ayala

Gráfico # 13



Fuente: Peatones y ciudadanos del cantón La Libertad
Elaborado por: Ricardo Antonio Camacho Ayala

Análisis:

En relación al nivel de conocimiento de los peatones y ciclistas referentes a las señales de tránsito y normas de seguridad vial, se muestra el 36% como regular, el 29% responden buena, el 21% muy buena y 14% consideran mala.

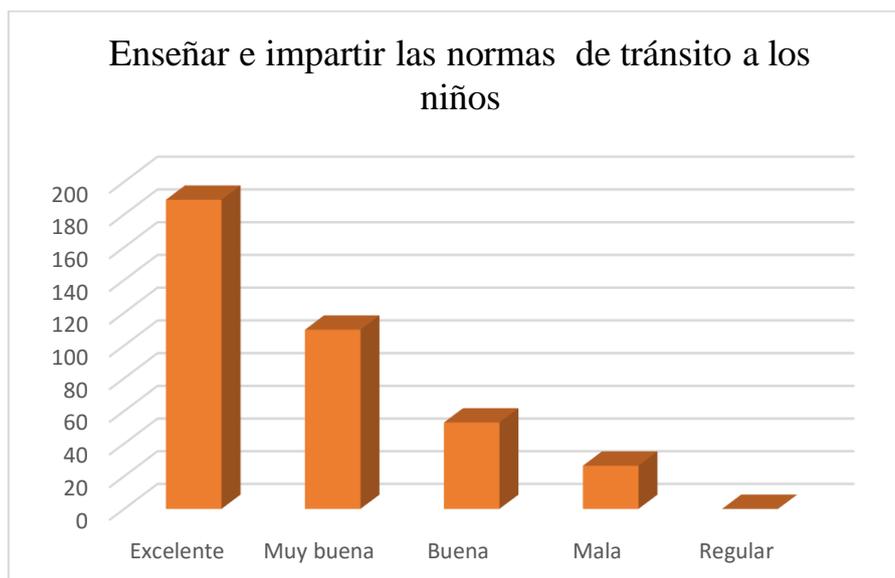
2. **¿El enseñar e impartir las normas de tránsito a los niños de educación inicial dentro de las instituciones educativas en la etapa primaria, usted lo considera**

Tabla # 14

Detalle	Cantidad	Porcentaje
Excelente	150	50%
Muy buena	87	29%
Buena	42	14%
Mala	21	7%
Regular	0	0%
Total	300	100%

*Fuente: peatones y ciudadanos del cantón La Libertad
Elaborado por: Ricardo Antonio Camacho Ayala*

Gráfico # 14



*Fuente: Peatones y ciudadanos del cantón La Libertad
Elaborado por: Ricardo Antonio Camacho Ayala*

Análisis:

Al referirse a la pregunta dos, se detecta que el 50% opina que es excelente el impartir las normas de tránsito a los niños de educación inicial, el 29% lo acepta como bueno, el 14% como bueno y el 7% restante lo observa como malo.

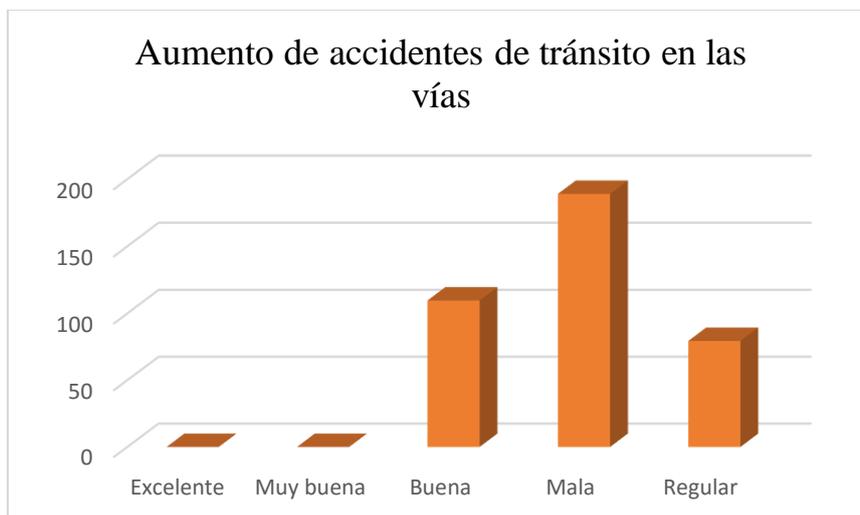
3. ¿Cómo considera usted, el aumento de accidentes de tránsito en las vías?

Tabla # 15

Detalle	Cantidad	Porcentaje
Excelente	0	0%
Muy buena	0	0%
Buena	87	29%
Mala	150	50%
Regular	63	21%
Total	300	100%

Fuente: Peatones y ciudadanos del cantón La Libertad
Elaborado por: Ricardo Antonio Camacho Ayala

Gráfico # 15



Fuente: Peatones y ciudadanos del cantón La Libertad
Elaborado por: Ricardo Antonio Camacho Ayala

Análisis:

Con el propósito de identificar las percepciones que tiene los encuestados sobre el aumento de accidentes de tránsito en las vías, se conoció que el 50% considera mala, el 29% manifiestan que le pareció buena el aumento mientras s el 21% lo considera como un aspecto regular.

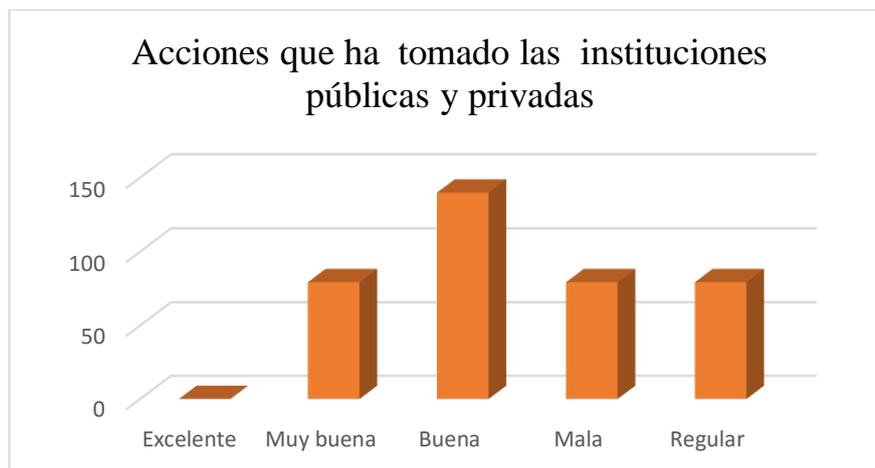
4. ¿Las acciones que ha tomado las instituciones públicas y privadas, para evitar los accidentes de tránsito en el cantón La Libertad, usted lo considera?

Tabla # 16

Detalle	Cantidad	Porcentaje
Excelente	0	0%
Muy buena	63	21%
Buena	111	37%
Mala	63	21%
Regular	63	21%
Total	300	100%

Fuente: Peatones y ciudadanos del cantón La Libertad
Elaborado por: Ricardo Antonio Camacho Ayala

Gráfico # 16



Fuente: Peatones y ciudadanos del cantón La Libertad
Elaborado por: Ricardo Antonio Camacho Ayala

Análisis:

Respecto a las acciones que han tomado las instituciones públicas y privadas para evitar accidentes de tránsito, los resultados muestran el 37% consideran las acciones buenas, seguida con el 21% como muy buenas, al igual que mala y regular.

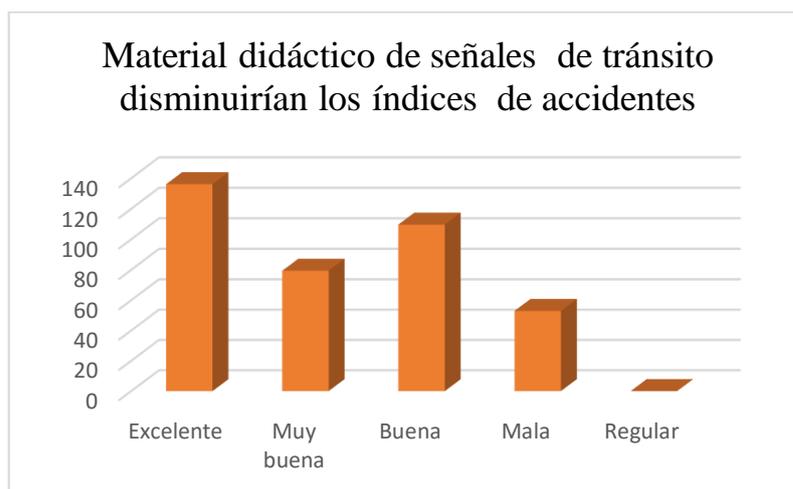
5. **¿Considera usted que el uso de material didáctico de señales de tránsito disminuirían los índices de accidentes de tránsito en la comunidad?**

Tabla # 17

Detalle	Cantidad	Porcentaje
Excelente	108	36%
Muy buena	63	21%
Buena	87	29%
Mala	42	14%
Regular	0	0%
Total	300	100%

*Fuente: Peatones y ciudadanos del cantón La Libertad
Elaborado por: Ricardo Antonio Camacho Ayala*

Gráfico # 17



*Fuente: Peatones y ciudadanos del cantón La Libertad
Elaborado por: Ricardo Antonio Camacho Ayala*

Análisis:

En relación a esta pregunta el 36% consideran excelente el uso de materiales didácticos de señales de tránsito como herramienta para la disminución de los accidentes, mientras el 21% consideran como muy buena y el 29% lo creen bueno y el 14% suponen que es malo.

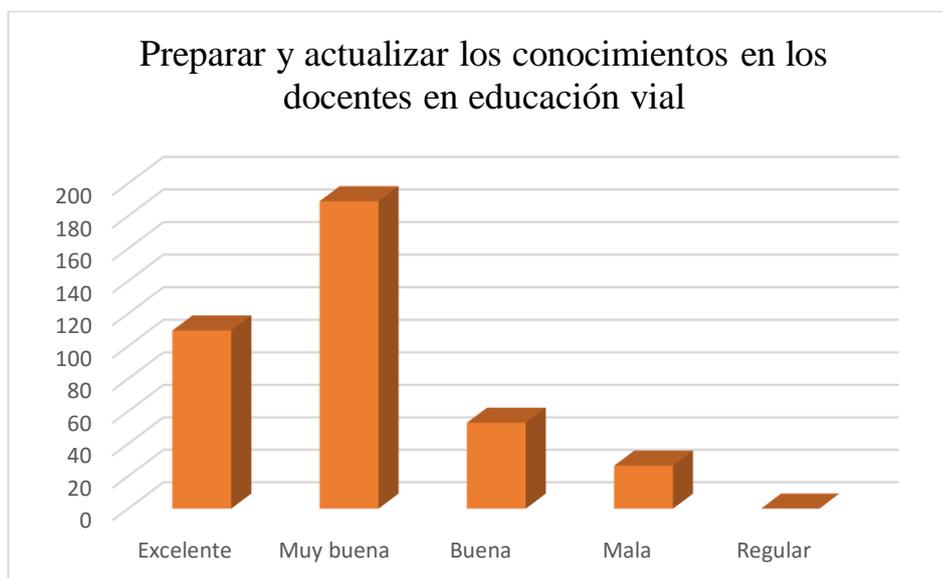
6. **¿Usted cree que hay que preparar y actualizar los conocimientos en los docentes en educación vial, en beneficio de sus estudiantes y la comunidad?**

Tabla # 18

Detalle	Cantidad	Porcentaje
Excelente	87	29%
Muy buena	150	50%
Buena	42	14%
Mala	21	7%
Regular	0	0%
Total	300	100%

*Fuente: Peatones y ciudadanos del cantón La Libertad
Elaborado por: Ricardo Antonio Camacho Ayala*

Gráfico # 18



*Fuente: Peatones y ciudadanos del cantón La Libertad
Elaborado por: Ricardo Antonio Camacho Ayala*

Análisis:

Respecto a la preparación y actualización de conocimientos en los docentes sobre educación vial, el mayor porcentaje del 50% estima que es muy buena, seguida del 29% que lo considera excelente, mientras el 14% cree que es buena y el 7% mala.

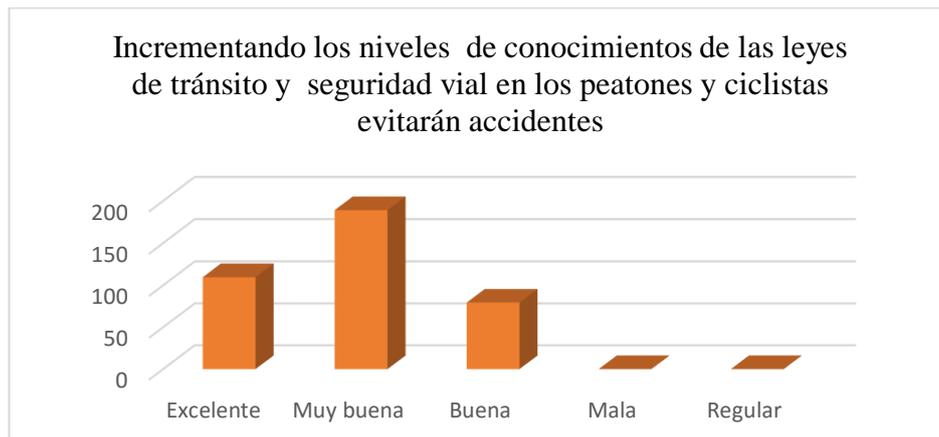
7. **¿Cree usted que incrementando los niveles de conocimientos de las leyes de tránsito y seguridad vial en los peatones y ciclistas reducirá el número de accidentes en las vías del Cantón La Libertad?**

Tabla # 19

Detalle	Cantidad	Porcentaje
Excelente	87	29%
Muy buena	150	50%
Buena	63	21%
Mala	0	0%
Regular	0	0%
Total	300	100%

*Fuente: Peatones y ciudadanos del cantón La Libertad
Elaborado por: Ricardo Antonio Camacho Ayala*

Gráfico # 19



*Fuente: Peatones y ciudadanos del cantón La Libertad
Elaborado por: Ricardo Antonio Camacho Ayala*

Análisis:

En cuanto a la pregunta seis, indican el 50% como muy buena el querer incrementar los niveles de conocimientos de las leyes de tránsito y seguridad vial en los peatones y ciclistas, el 29% lo consideran como excelente, el 21% como buena, con la finalidad de reducir el número de accidentes en las vías del Cantón La Libertad.

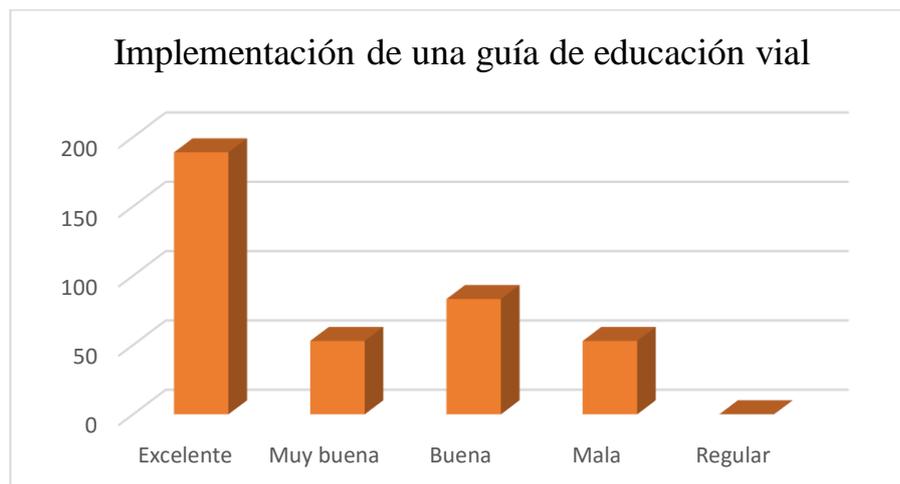
8. ¿Cree usted, que con la implementación de una guía de educación vial para el desarrollo de hábitos de protección y seguridad a la ciudadanía Libértense disminuirán los accidentes en las vías del cantón?

Tabla # 20

Detalle	Cantidad	Porcentaje
Excelente	150	50%
Muy buena	42	14%
Buena	66	22%
Mala	42	14%
Regular	0	0%
Total	300	100%

*Fuente: peatones y ciudadanos del cantón La Libertad
Elaborado por: Ricardo Antonio Camacho Ayala*

Gráfico # 20



*Fuente: Peatones y ciudadanos del cantón La Libertad
Elaborado por: Ricardo Antonio Camacho Ayala*

Análisis:

Respecto a la implementación de una guía de educación vial para la ciudadanía libértense, los resultados muestran que el 50% considera esta idea como excelente, seguida del 22% que creen que es buena, el 14% responden que muy buena y el 14% restante consideran que es mala idea.

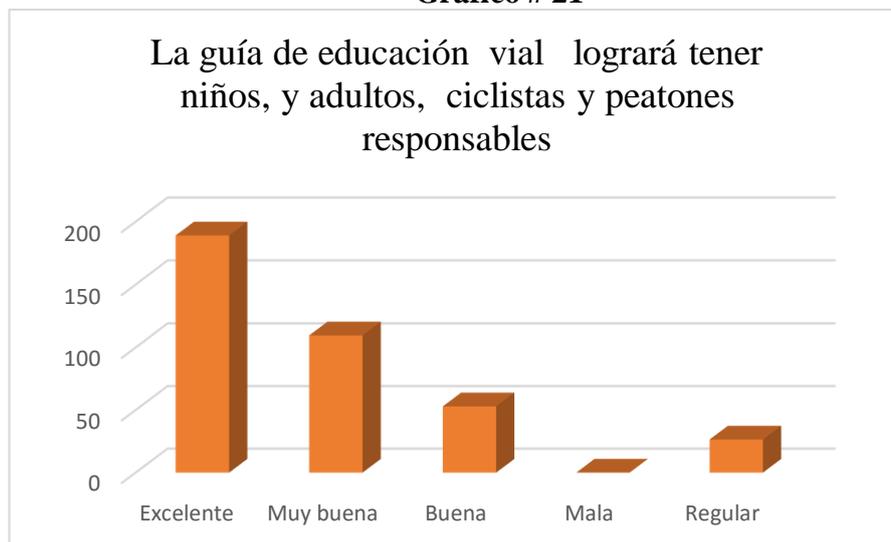
9. ¿Considera usted, que con la aplicación de una guía de educación vial se logrará tener niños, y adultos, ciclistas o peatones responsables de sus actos en la vía pública?

Tabla # 21

Detalle	Cantidad	Porcentaje
Excelente	150	50%
Muy buena	87	29%
Buena	42	14%
Mala	0	0%
Regular	21	7%
Total	300	100%

Fuente: peatones y ciudadanos del cantón La Libertad
Elaborado por: Ricardo Antonio Camacho Ayala

Gráfico # 21



Fuente: Peatones y ciudadanos del cantón La Libertad
Elaborado por: Ricardo Antonio Camacho Ayala

Análisis:

En relación a esta pregunta el 50% consideran que será excelente, la aplicación de una guía de educación vial, el 29% lo acepta como muy bueno, el 14% bueno y el 7% regular, de esta manera se lograra concienciar la responsabilidad en la vía pública.

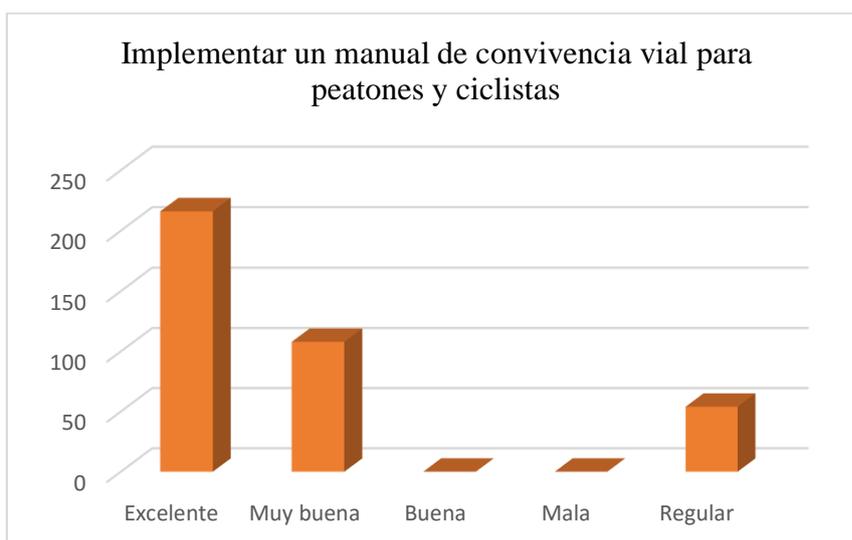
10. ¿Considera necesario implementar un manual de convivencia vial para peatones y ciclistas en el cantón La Libertad?

Tabla # 22

Detalle	Cantidad	Porcentaje
Excelente	171	57%
Muy buena	86	29%
Buena	0	0%
Mala	0	0%
Regular	43	14%
Total	300	100%

*Fuente: peatones y ciudadanos del cantón La Libertad
Elaborado por: Ricardo Antonio Camacho Ayala*

Gráfico # 22



*Fuente: Peatones y ciudadanos del cantón La Libertad
Elaborado por: Ricardo Antonio Camacho Ayala*

Análisis:

Respecto a la pregunta se determinó que el 57% consideran importante la implementación del manual de convivencia vial, el 29% muy buena y el 14% regular.

3.3 ANÁLISIS A LAS ENTREVISTAS

1.- Nombre: Sr. Guillermo Montalván Rada

2.- Cargo: Director Distrital de la Comisión de Tránsito del Ecuador en Santa Elena.

3.- Tempo en el cargo: 2 años en el puesto

4.- ¿Considera Ud. importante que los peatones y conductores conozcan de las leyes de tránsito y normas de seguridad?

Sí, es muy importante para evitar accidentes con consecuencias lamentables.

5.- ¿Considera Ud. conveniente enseñar las normas de tránsito a los niños de educación inicial dentro de las instituciones educativas en la etapa primaria, por qué?

Es muy conveniente de esa manera se crea una cultura de educación vial.

6.- ¿Para Ud. Cuáles son los factores que causan el incremento de accidentes de tránsito en las vías?

Se ha señalizado las calles y semaforizado varias intersecciones.

7.- ¿Qué acciones ha tomado su institución para reducir el número de accidentes de tránsito en el Cantón La Libertad?

El incumplimiento de las leyes e irresponsabilidad.

8.- ¿Usted cree que hay que preparar y actualizar los conocimientos en los docentes en educación vial en beneficio de sus estudiantes y comunidad, por qué?

Es necesario que obtengan una preparación en temas de tránsito, porque en algunos casos existe el desconocimiento de las leyes

9.- ¿Qué estrategia o acciones implementa su institución para incrementar los conocimientos de las leyes de tránsito y seguridad vial en los peatones y ciclistas, a fin de evitar accidentes en las vías del cantón La Libertad?

Capacitaciones a estudiantes, choferes por medio de los sindicatos, empresas y cooperativas de transportes

10.- ¿Cuán importante es para Ud. la implementación de una guía de educación vial para el desarrollo de hábitos de protección y seguridad a la ciudadanía Libértense, porque?

Permiten a todas personas que circulan en el cantón la concientización y respeto de las leyes

11.- ¿Considera necesario implementar un manual de convivencia vial para peatones y ciclistas en el cantón La Libertad?

Sí, es fundamental y muy beneficioso

12.- ¿Estaría su institución y personal dispuesto a participar en propuestas o proyectos de convivencia para elaborar un manual de peatones, conductores y ciclistas?, ¿Cuál sería el aporte?

Si, estarían dispuestos sea aportaría con el talento humano y logística.

1.- Nombre: Sr. Antonio Issa Obando

2.- Cargo: Director Provincial Santa Elena Agencia Nacional de Tránsito.

3.- Tempo en el cargo: 6 meses

4.- ¿Considera Ud. importante que los peatones y conductores conozcan de las leyes de tránsito y normas de seguridad?

Es importante para la prevención de accidentes de tránsito.

5.- ¿Considera Ud. conveniente enseñar las normas de tránsito a los niños de educación inicial dentro de las instituciones educativas en la etapa primaria, por qué?

Es obligación del Estado garantizar el derecho de las personas a ser educados y capacitados en tema de tránsito y educación vial

6.- ¿Para Ud. Cuáles son los factores que causan el incremento de accidentes de tránsito en las vías?

Garantiza el cumplimiento y normativas de tránsito y previene los accidentes.

7.- ¿Qué acciones ha tomado su institución para reducir el número de accidentes de tránsito en el Cantón La Libertad?

El incumplimiento de las leyes e irresponsabilidad.

8.- ¿Usted cree que hay que preparar y actualizar los conocimientos en los docentes en educación vial en beneficio de sus estudiantes y comunidad, por qué?

Si, sería un aporte para la ciudadanía

9.- ¿Qué estrategia o acciones implementa su institución para incrementar los conocimientos de las leyes de tránsito y seguridad vial en los peatones y ciclistas, a fin de evitar accidentes en las vías del cantón La Libertad?

Capacitaciones a estudiantes, choferes por medio de los sindicatos, empresas y cooperativas de transportes.

10.- ¿Cuán importante es para Ud. la implementación de una guía de educación vial para el desarrollo de hábitos de protección y seguridad a la ciudadanía Libértense, porque?

Garantiza el cumplimiento y normativas de tránsito y previene los accidentes

11.- ¿Considera necesario implementar un manual de convivencia vial para peatones y ciclistas en el cantón La Libertad?

Si, sería un aporte para la ciudadanía

12.- ¿Estaría su institución y personal dispuesto a participar en propuestas o proyectos de convivencia para elaborar un manual de peatones, conductores y ciclistas?, ¿Cuál sería el aporte?

Si, promover a que se respeten las leyes con responsabilidad ciudadana.

1.- Nombre: Sr. Leonardo Moreno Carrillo

2.- Cargo: Concejel Principal .de alcaldía

3.- Tempo en el cargo: 1 año 6 meses

4.- ¿Considera Ud. importante que los peatones y conductores conozcan de las leyes de tránsito y normas de seguridad?

El conocimiento y respeto a las leyes, evitará accidentes de tránsito.

5.- ¿Considera Ud. conveniente enseñar las normas de tránsito a los niños de educación inicial dentro de las instituciones educativas en la etapa primaria, por qué?

Es primordial campañas de educación vial, porque fortalecen los conocimientos en el hogar, amigos y vecinos

6.- ¿Para Ud. Cuáles son los factores que causan el incremento de accidentes de tránsito en las vías?

La imprudencia e irrespeto a las señales de tránsito, El ingerir bebidas alcohólicas.

7.- ¿Qué acciones ha tomado su institución para reducir el número de accidentes de tránsito en el Cantón La Libertad?

Campañas de educación vial y señalización.

8.- ¿Usted cree que hay que preparar y actualizar los conocimientos en los docentes en educación vial en beneficio de sus estudiantes y comunidad, por qué?

Es primordial la educación vial, porque todos se benefician y se reduciría el índice de accidentes de tránsito.

9.- ¿Qué estrategia o acciones implementa su institución para incrementar los conocimientos de las leyes de tránsito y seguridad vial en los peatones y ciclistas, a fin de evitar accidentes en las vías del cantón La Libertad?

Presentar proyectos de ordenanzas en esta temática.

10.- ¿Cuán importante es para Ud. la implementación de una guía de educación vial para el desarrollo de hábitos de protección y seguridad a la ciudadanía Libértense, porque?

Es importante para conseguir seguridad ciudadana y mejor movilidad.

11.- ¿Considera necesario implementar un manual de convivencia vial para peatones y ciclistas en el cantón La Libertad?

Sí, es importante para todos los peatones y ciclistas

12.- ¿Estaría su institución y personal dispuesto a participar en propuestas o proyectos de convivencia para elaborar un manual de peatones, conductores y ciclistas?, ¿Cuál sería el aporte?

Si, a través de acciones conjuntas se posibilita una movilidad segura

4.1 COMPROBACIÓN DE LA HIPÓTESIS

Todo investigador o equipo de investigación, debe tener claro que un proyecto de investigación, es un documento o instrumento teórico que contiene la planeación como elemento, se identifica el problema de investigación, objetivos, variables, hipótesis entre otros componentes. Todo proyecto de investigación surge de experiencias individuales o colectivas, de prácticas profesionales, teorías, experimentos, descubrimientos y otros trabajos similares, documentos, libros, revistas, periódicos, artículos, temas de conversaciones con amigos o personas especialistas en ciertas áreas e incluso de la observación, presentimientos y de la vida cotidiana.

El presente acápite, analiza la hipótesis como elemento y su utilización dentro del proceso de investigación, se plantea que las hipótesis se convierte en la brújula que guía la generación de conocimiento científico para el proyecto, todo investigador está obligado a formular o plantear una o varias hipótesis. (Vargas, 2009)

4.1.1 DESCRIPCIÓN DE LA HIPÓTESIS

Según Vargas, 2009, para que una hipótesis se considere como bien planteada y estructurada deberá cumplir con los siguientes criterios:

Claridad: En su definición esta deberá ser redactada de forma clara y precisa en relación a las variables.

Verificabilidad: Los componentes y variables deben tener la característica propia que se puedan medir y controlar, que se puedan verificar en el proceso.

Especificidad: Que se detalle de forma sencilla los límites de las variables y sus componentes.

Comprobabilidad: Identifica los diferentes instrumentos de medición de acuerdo al caso.

Grado de generalidad: Detalla la proyección que se desea alcanzar y datos que va más allá de los hechos que se quiere explicar.

Categoría: Se clasifica de acuerdo a la naturaleza o componentes del grupo al que es pertinente.

Relación: Se fundamenta en elementos y contenidos específicos.

Compatibilidad: Se sustenta en los conocimientos previos de carácter científico.

4.1.2 CRITERIOS PARA EVALUAR O VERIFICAR DE LA HIPÓTESIS

Toda hipótesis deberá estar sujeta a procesos de evaluación o verificación, identificando características propias que faciliten la confrontación, ajustándose a las siguientes opciones:

1. Aplicar procesos de cálculos y pruebas para confirmar o rechazar la hipótesis.
2. Que tenga explicación confirmada total o parcial.
3. Correlacionada o armonizada con el problema de la investigación.
4. Esta debe ser susceptible a ser cuantificada.
5. Facilite la deducción o consecuencias lógicas del problema en el proceso.

4.1.3 PROCEDIMIENTO DEL CÁLCULO PARA LA VALIDACIÓN DE LA HIPÓTESIS CHI CUADRADO.

Para la comparación de la hipótesis se utiliza el programa SPSS, que es una herramienta técnica para el análisis de variables creada por IBM la misma que presenta en dos tablas compuestas de columnas y filas que forman celdas en la que se ingresan las características de las variables y en la otra los valores asignados o recabados de cada una de las encuestas, tal como se detalla a continuación;

- Se ingresa la información para el presente caso se consideran dos grupos los conductores con 83 encuestas y los peatones con 300 encuestas
- Seleccionar las preguntas más relevantes de acuerdo a las variables planteadas en el tema de investigación.
- Se calcula una media como dato referencial previo el análisis
- A continuación se procede a utilizar la opción analizar, comparar media y prueba del chi cuadrado tanto para conductores como para peatones en relación a las variables.

COMPROBACION DEL CHI CUADRADO PARA CONDUCTORES

Tabla 23 Resumen de procesamiento de casos

	Casos					
	Válidos		Perdidos		Total	
	N	Porcentaje	N	Porcentaje	N	Porcentaje
Nivel de conocimiento de normas de tránsito * Comportamiento de conductores en los accidentes	83	97.6%	2	2.4%	83	100.0%

Tabla 24 Tabla cruzada nivel de conocimiento de normas de tránsito*comportamiento de conductores en los accidentes

		¿Cómo considera usted su conocimiento de las normas de tránsito?		
		REGULAR	MALA	BUENA
¿Considera que una campaña de educación vial disminuiría los índices de accidentes de tránsito en el cantón La Libertad?	REGULAR	24	0	0
	MALA	0	29	0
	BUENA	0	1	18
	MUY BUENA	0	0	0
Total		24	30	18

Tabla 25 Tabla cruzada nivel de conocimiento de normas de tránsito*comportamiento de conductores en los accidentes

		Comportamiento de conductores en los accidentes	
		MUY BUENA	Total
Nivel de conocimiento de normas de tránsito	REGULAR	0	24
	MALA	0	29
	BUENA	0	19
	MUY BUENA	11	11
Total		11	83

Tabla 26 Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Significación asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	242.011 ^a	9	.000
Razón de verosimilitud	212.267	9	.000
Asociación lineal por lineal	81.030	1	.000
N de casos válidos	83		

a. 8 casillas (50.0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 1.46.

Análisis.- para el presente caso el chi cuadrado es 241.001, cuando el grado de libertad es 9, cuando la significación es .000 menor que 0,05 se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alternativa, es decir hay relación entre las dos variables en estudio.

COMPROBACION DEL CHI CUADRADO PARA PEATONES

Tabla 27 Resumen de procesamiento de casos

	Casos					
	Válidos		Perdidos		Total	
	N	Porcentaje	N	Porcentaje	N	Porcentaje
Nivel de conocimiento de peatones * Accidentes de tránsito	300	100.0%	0	0.0%	300	100.0%

Tabla 28 Tabla cruzada nivel de conocimiento de peatones*accidentes de tránsito

		¿Incrementando los niveles de conocimientos de las leyes de tránsito y seguridad vial en los peatones y ciclistas evitarán accidentes?			Total
		REGULAR	MALA	BUENA	
¿Cómo considera usted el nivel de conocimiento de los peatones y ciclistas sobre de las señales de tránsito y normas de seguridad vial?	REGULAR	63	45	0	108
	MALA	0	42	0	42
	BUENA	0	63	24	87
	MUY BUENA	0	0	63	63
Total		63	150	87	300

Tabla 29 Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Significación asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	327.813 ^a	6	.000
Razón de verosimilitud	370.784	6	.000
Asociación lineal por lineal	206.033	1	.000
N de casos válidos	300		

a. 0 casillas (0.0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 8.82.

Análisis.- para el presente caso el Chi cuadrado es 327.813, cuando el grado de libertad es 6 y la significación es .000 menor que 0,05 lo cual significa que se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alternativa. Es decir hay relación entre las dos variables de estudio.

SECCIÓN V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1 CONTEXTO DE LA NOVEDAD CIENTÍFICA

El presente trabajo de investigación, sustentado en varios aportes teóricos y legales aportará una guía de comportamiento y cultura vial para conductores y peatones ajustadas al diagnóstico y situación actual del problema y necesidad que se presentan en las principales vías y avenidas del Cantón La Libertad de la Provincia de Santa Elena.

Entre las principales novedades y aportes se mencionan los siguientes:

(Mataix, 2014) En relación a la movilidad menciona que es el desplazamiento de las personas independientemente del medio que utilicen, es un instrumento de inserción y cohesión social, considerado un factor definitivo del estado de equidad de una sociedad.

(FENERCOM, 2012). En cuanto a la accesibilidad y proximidad considera que consiste en reducir las necesidades de desplazamiento, mediante una planificación urbanística que limite la expansión urbana, priorice la accesibilidad y proximidad, entendiéndose por accesibilidad a la facilidad la distancia de separación entre los sitios, donde se encuentran los medios y la necesidad, en función a la proximidad que busca enlazar la máxima accesibilidad con las necesidades mínimas de la movilidad.

(Haddon, 2010), Aborda el tema de los accidentes desde el punto de vista de salud pública, estimando que los accidentes de tránsito siempre fueron considerados como un hecho accidental, y la circunstancial de la máquina, de las personas y del entorno, antes y después de la colisión.

(ANT, Plan Nacional de Seguridad Vial, 2013) En función a la Seguridad Vial y su correcta aplicación declara que mediante la participación de los elementos y actores del tránsito entre los que se mencionan: usuarios, los vehículos y las carreteras, en términos generales deben aportar condiciones, que se ajusten a su participación en el sistema y a las necesidades.

5.1.1 ALCANCE

El alcance de la presente investigación se desarrolla en el Cantón La Libertad considerada como una ciudad de abastecimiento y de paso para destino turístico de Salinas y Santa Elena, que reciben a miles de turistas que vienen desde diferentes ciudades del Ecuador por la buena vialidad con que actualmente cuenta el país, además por contar con una infraestructura hotelera e inmobiliaria. Tiene un flujo de tráfico vehicular permanente, con los picos en el feriado de Fin de año, Carnaval y Semana Santa, sin embargo en La Libertad, la actividad comercial es permanente, por lo que la transportación, tanto pública como privada es muy densa, todos los días del año.

El Cantón La Libertad cuenta con una extensión territorial de 25.6 km², todo el territorio se encuentra dentro de la denominada franja costera, es un cantón urbano, en el cual no posee parroquias rurales, ni recintos. Posee una población de 95.942 habitantes según informe del censo nacional de población y vivienda, población que está distribuida en varios sectores barriales de los cuales aproximadamente 4.663 son conductores de vehículos o motociclistas (INEC, 2010)

5.2 CONCLUSIONES

Se ha comprobado la relación existente de las variables dependiente e independiente del problema planteado a través del Chi cuadrado.

Las autoridades locales y provinciales tienen una relación directa con la políticas públicas, respecto al control y el cumplimiento de las mismas, tanto a nivel del gobierno central (ANT y CTE), como a nivel local el GAD municipal de La Libertad, ellos coinciden que la mayoría de los accidentes de tránsito son ocasionados por conductores de vehículos que no respetan las normas de tránsito y hacen caso omiso a las señales verticales u horizontales en las vías.

El plan de movilidad diseñado por el GAD municipal de La Libertad, hasta el 2020, le permite ejecutar en el corto, mediano y largo plazo acciones específicas para disminuir el alto número de accidentes de tránsito en el cantón inclusive asignándole recursos económicos y humanos para el efecto, más aun considerando que siendo el centro económico de la península concentra el mayor número de vehículos, congestionando las vías y poniendo en peligro a los peatones todos los días.

Los datos revelan que entre las principales causas de los accidentes de tránsito se ubican, el irrespeto a las señales de tránsito, conducir distraído utilizando artículos como pantallas, celulares, maquillaje, bebidas, alimentos entre otros. De acuerdo al informe de la CTE y de la entrevista realizada al Jefe de la CTE La Libertad y del Director provincial de la misma institución.

En relación a fallecidos por consecuencia de accidentes de tránsito para el mes de junio del 2015, se reportó 1 en relación a los 6 del año anterior lo que denota una tendencia a la baja del 80% en relación al periodo anterior 2014.

Se concluye que el conocimiento de las leyes de tránsito y las normas de seguridad de parte de los conductores y peatones, es muy importantes a fin de evitar accidentes y disminuir los índices de muerte por esta causa y prevenir las infracciones en las vías.

Existe la posibilidad de enseñar a los niños y jóvenes las normas y leyes de tránsito en las instituciones de educación regular, con resultados alentadores porque es la edad apropiada para formar una cultura en estos temas, estas deberían darse mediante campañas tanto en los hogares y escuela.

Se detecta la predisposición de ejecutar acciones y estrategias para incrementar los conocimientos de las normas, leyes de tránsito y seguridad vial para los peatones y conductores, mediante el diseño de programas de capacitación, en instituciones educativas, sindicatos, colegios, empresas e instituciones públicas y privadas. Además de diseñar una guía, manual e instructivos a fin de fortalecer los conocimientos, hábitos y seguridad de la comunidad. Esto se encuentra entre las líneas de acción del Plan Integral de Movilidad del G.A.D. municipal de La Libertad.

Existe la predisposición de los líderes locales, autoridades educacionales, peatones y conductores para la aplicación de las diferentes estrategias, capacitaciones, talleres y la respectiva difusión de una guía e instructivo de cultura vial, tal como se desprende de la entrevistas a los principales directivos encargados del tema tránsito, el Concejal Sr. Leonardo Moreno y el Lcdo. Víctor Obando, quien es el Director de TTT y SV del GAD La Libertad.

5.3 RECOMENDACIONES

Se debe considerar las ordenanzas como una poderosa herramienta, para regular ciertas actividades de tránsito, en que conductores han ocasionado problemas, por ejemplo los motociclistas cuentan con una norma de control en el Cantón La Libertad y se espera que no sólo reduzca los accidentes, sino los actos delictivos perpetrados por antisociales a bordo de motos.

El Cantón La Libertad, siendo un territorio eminentemente urbano, y su característica de polo de desarrollo comercial, es importante promover campañas de educación vial con mimos y carteles en los semáforos, la entrega de hojas volantes, pequeños sketches en las escuelas, entre otros.

Seria prevalente en el cantón trabajar con los niños, quienes son susceptibles de aprender en forma rápida y reflexionar desde pequeños, para el efecto se podría hacer un pequeño parque vial, en que se dibuje la trama vial del cantón para que los niños puedan aprender – jugando.

Esta investigación centra su análisis en una realidad, en donde el desconocimiento de las normas de tránsito y el irrespeto de las señales en las vías, ocasionan accidentes con pérdidas materiales y humanas, por lo que se sugiere la elaboración de un “manual de convivencia vial para peatones y ciclista”, que en forma didáctica y con gráficos animados cree conciencia sobre la forma correcta de comportarse en las vías del Cantón La Libertad.

BIBLIOGRAFÍA

- Alfonzo, I. (2003). Técnicas de Investigación Bibliográficas. Caracas: Contextos.
- Algarra. (2001). Educación física y deporte. Recuperado el 10 de Noviembre de 2015, de www.efdeportecom.com/revista digital.
- Álvarez, R. (2012). Manual de educación vial. El día.
- ANT. (2013). Plan Nacional de Seguridad Vial. ANT.
- ANT. (2014). Reporte de la Autoridad de Transito del Ecuador. Quito: ANT.
- Asamblea Nacional. (2011). COOTAD. Quito: V&M.
- Boletín de prensa de la ANT Santa Elena
<http://www.ant.gob.ec/index.php/noticias/boletines-provinciales/53-noticias>
- Cancela, R. (2010). Metodología de la Investigación Educativa. Madrid: UAM.
- Constituyente, A. (2008). Ley Orgánica de Transporte Terrestre.
- Diccionario de la Real Academia Española. (2000). Recuperado el Martes de Noviembre de 2015, de <https://es.wikipedia.org/wiki/Conductor>.
- FENERCOM. (2012). Recuperado el Lunes de Noviembre de 2015, de www.google.com/movilidad-urbana-sostenible.
- GADC Libertad, c. (2014). Plan de movilidad Urbana del Cantón La Libertad 2014 - 2024. GAD La Libertad.
- García, C. F. (2002). La tesis y el trabajo de tesis. En Recomendaciones metodológicas para la elaboración de los trabajos de tesis. México: Limusa.
- González, M. (2007). Recuperado el Martes de Noviembre de 2015, de www.ecologistasenaccion.org.
- Graterol, R. (2014). La Investigación de Campo. Buenos Aires: UTBA.
- Haddon, W. (2010). La Salud Pública. OMS.
<http://peit.cedex.es/documentos/diagnóstico/cap4.pdf>.(s.f.). Recuperado el Martes de Noviembre de 2015, de
- INEC. (2010). Instituto Nacional de Estadísticas y Censo. La Libertad.
- Instituto para políticas de transporte y desarrollo. México: Hipódromo. (1999)

- Lopera, J. (2010). El Método Analítico como Método Natural. *Crítica de Ciencias Sociales y Jurídica*, 25.
- Mataix, C. (2014). *Conceptos de Movilidad*. México: ALBA.
- Montecristi, A. d. (2008). *Constitución del 2008*. Montecristi: Asamblea de Montecristi.
- Murillo, W. (2008). *La Investigación Científica*. Madrid: UTM.
- Nacional, A. (2012). Resolución N° 006 Consejo Nacional de Competencia. Quito: Asamblea Nacional.
- OMS. (2009). *Informe mundial de seguridad vial*. OMS.
- OMS. (2012). *Notas Descriptivas N° 358*. Washington: OMS.
- OMS. (2013). *Situación mundial de seguridad vial*. OMS.
- ONU. (2010). *Resolución 64/255 Decenio de Acción para la seguridad vial*. ONU. Registro Oficial N° 04. (30 de Mayo de 2013). Ordenanza de creación de la unidad técnica y de control de transporte terrestre, tránsito G.A.D.M Libertad. La Libertad, Santa Elena, Ecuador.
- Rubin, L. &. (2012). *Análisis estadístico*. Buenos Aires: EBA.
- Vargas, D. (2009). *Manejo instrumental del concepto de Hipótesis*. Binasss.sa. www.ecuador-vial.com. (s.f.).
- www.ecuador-vial.com/ s.f. (s.f.). Recuperado el Martes de Diciembre de 2015

ANEXOS

Anexo 1 Modelo de entrevista



UNIVERSIDAD ESTATAL PENÍNSULA DE SANTA ELENA FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS, ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN PÚBLICA

ENTREVISTA DIRIGIDA A LAS AUTORIDADES DE CONTROL Y TOMADORES DE DECISIONES EN EL GAD MUNICIPAL DE LA LIBERTAD, LA CTE CANTONAL, FONSAT Y LA ANT.

Objetivo: Diagnosticar sobre la importancia del conocimiento de las normas de tránsito y seguridad vial, para la obtención de un criterio valido en la elaboración de una manual de convivencia vial.

1.- Nombres y apellidos

.....

2.- Cargo o responsabilidad

.....

3.- Tiempo en el cargo o responsabilidad

.....

4.- ¿Porque considera Ud. importante que los peatones y conductores conozcan de tránsito y normas de seguridad?

.....

5.- ¿Considera Ud. Conveniente enseñar las normas de tránsito a los niños de educación inicial dentro de las instituciones educativas en la etapa primaria, por qué?

.....

6.- ¿Para Ud. Cuáles son los factores que causan el incremento de accidentes de tránsito en las vías?

.....

7.- ¿Cuáles son las acciones que ha tomado su institución, para evitar los accidentes de tránsito en el cantón La Libertad?

.....

8.- ¿Usted cree que hay que preparar y actualizar los conocimientos en los docentes en educación vial en benéficos de sus estudiantes y comunidad, por qué?

.....

9. ¿Qué estrategia o acciones implementan para incrementar los conocimientos de las leyes de tránsito y seguridad vial en los peatones y ciclistas a fin de evitar accidentes en las vías del cantón La Libertad?

.....

10.- ¿Cuán importante es para Ud. la implementación de una guía de educación vial para el desarrollo de hábitos de protección y seguridad a la ciudadanía Libértense, porque?

.....

11.- ¿Considera necesario implementar un manual de convivencia vial para peatones y ciclistas en el cantón La Libertad?

.....

12.- ¿Estaría su institución y personal dispuesto a participar en propuestas o proyectos de convivencias para elaborar un manual de peatones, conductores y ciclistas?, ¿Cuál sería el aporte?

.....

Anexo 2 Modelo de encuesta a conductores



UNIVERSIDAD ESTATAL PENÍNSULA DE SANTA ELENA FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS, ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN PÚBLICA

ENCUESTA DIRIGIDA A LOS CONDUCTORES DE VEHÍCULOS, MOTOS Y BICICLETAS DEL CANTON LA LIBERTAD

Objetivo: Identificar el nivel de conocimiento de las normas de tránsito y seguridad vial, de los peatones y ciudadanos del Cantón La Libertad

1. Edad en años: 18 - 20 <input type="checkbox"/> 21 - 30 <input type="checkbox"/> 31 - 40 <input type="checkbox"/> 41 - 50 <input type="checkbox"/> 51 - 60 <input type="checkbox"/> Más de 60 <input type="checkbox"/>	2. Sexo: Masculino <input type="checkbox"/> Femenino <input type="checkbox"/>
3. Estado Civil Casado <input type="checkbox"/> Soltero <input type="checkbox"/> Divorciado <input type="checkbox"/> Viudo <input type="checkbox"/> Unión Libre <input type="checkbox"/>	4. Instrucción; Primaria <input type="checkbox"/> Secundaria <input type="checkbox"/> Superior <input type="checkbox"/> Técnicos u otros <input type="checkbox"/>
5. Categoría de Licencia A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> D <input type="checkbox"/> E <input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/>	6. Años de experiencia conduciendo

Nº	PREGUNTAS	Excelente	Muy buena	Buena	Mala	Regular
7.	¿Su nivel de conocimiento de las normas de tránsito es?					
8.	¿En educación vial Ud. se considera?					
9.	¿Considera usted que una campaña de educación vial disminuiría los índices de accidentes de tránsito en el cantón La Libertad?					
10.	¿El comportamiento de los conductores de vehículos de transporte público y privado ante un accidente de tránsito usted los considera?					

11.	¿Considera usted que las agresiones a los peatones y ciclistas por parte de los conductores en las vías del cantón La Libertad cómo?					
12.	¿El nivel de agresiones verbal a los peatones y ciclistas por parte de los conductores en las vías del cantón La Libertad Ud. lo considera cómo?					

Anexo 3 Modelo de encuesta a conductores



UNIVERSIDAD ESTADAL PENÍNSULA DE SANTA ELENA FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS, ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN PÚBLICA

ENCUESTA DIRIGIDA A LOS PEATONES Y CIUDADANOS EN GENERAL DEL CANTON LA LIBERTAD

Objetivo: Identificar el nivel de conocimiento de las normas de tránsito y seguridad vial, de los peatones y ciudadanos del Cantón La Libertad

Nº	PREGUNTAS	Excelente	Muy Buena	Buena	Mala	Regular
1.	¿Cómo considera usted el nivel de conocimiento de los peatones, ciclistas acerca de las señales de tránsito y las normas de seguridad vial?					
2.	¿El aplicar las normas de tránsito a los niños de educación inicial dentro de las instituciones educativas en la etapa primaria, usted lo considera?					
3.	¿Cómo considera usted, el aumento de accidentes de tránsito en las vías?					
4.	¿Las acciones que ha tomado las instituciones públicas y privadas, para evitar los accidentes de tránsito en el cantón La Libertad, usted lo considera?					
5.	¿Considera usted que el uso de material didáctico de señales de tránsito disminuirían los índices de accidentes de tránsito en la comunidad?					
6.	¿Usted cree que hay que preparar y actualizar los conocimientos en los docentes en educación vial en beneficios de sus estudiantes y la comunidad?					

7.	¿Cree usted que incrementando los niveles de conocimientos de las leyes de tránsito y seguridad vial en los peatones y ciclistas reducirá el número de accidentes en las vías del cantón La Libertad?					
8.	¿Cree usted, que con la implementación de una guía de educación vial para el desarrollo de hábitos de protección y seguridad a la ciudadanía Libértense disminuirán los accidentes en las vías del cantón?					
9.	¿Considera usted, que con la aplicación de una guía de educación vial se logrará tener niños y ciudadanos ciclistas o peatones responsables de sus actos en la vía pública?					
10.	¿Considera necesario implementar un manual de convivencia vial para peatones y ciclistas en el cantón La Libertad?					

Gracias por su información

Anexo 4 Memoria fotográfica



Aplicando las encuestas a peatones



Aplicando las encuestas a ciclita



Entrevista al Lcdo. Víctor Obando



Entrevista al Señor Leonardo Moreno, Concejal de La Libertad



Entrevista al Tnte. Romero Jefe de la CTE La Libertad

Anexo 5 Diseños de material grafico propuesto

CIUDAD SOSTENIBLE

TEN EN CUENTA AL CONducIR TU BICI

- Condición a vehículos reconocidos
- Alarde de señales de tránsito
- Mantén buena señalética
- Revisa la óptica y el sonido a tu medida
- Trasera en servicio con freno
- Revisión constante de los frenos para evitar situaciones de riesgo
- Uso de servicios y manejo del tránsito con el
- Revisa el estado de la bicicleta antes de salir a la calle

SEÑALES BÁSICAS CON LAS MANOS:

CICLORRUTAS HACIA UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE

- 01 Inversión ejecutada superior a \$17.000 millones para Ciclorrutas y proyectado en el 2015 de \$5 mil millones.
- 02 Aporte superior a los 10 kilómetros en los proyectos entregados y en ejecución.
- 03 El cuente Medellín Parque del Río y las principales arteriales en la moda via de la ciudad, asociaron instituciones sociales para el uso del ciclismo, y el mejor de acuerdo con el nuevo POC.
- 04 240 caídas de ciclistas asistidos en puntos estratégicos de la ciudad que se suman a las 22 existentes de bicicleta.
- 05 Inversión de \$20 millones en el mantenimiento de 10 km de ciclorrutas en toda la ciudad.

Beneficios DE USAR LA BICI COMO MEDIO DE TRANSPORTE

- Evita el congestionamiento y ahorra tiempo y dinero.
- Evita el riesgo de accidentes y lesiones.
- Reduce el ruido y el estrés.
- Disminuye el costo de transporte.
- Reduce el consumo de combustible.
- Reduce el ruido y el estrés.

Medellín todos por la vida
Alcalde de Medellín

ACTITUD 7

ciclo80lis CIGLPASEO QUITO

ACTITUD 7 Normas de convivencia en el CIGLPASEO

Las personas que montamos bicicleta tenemos una forma especial para comunicarnos. Utiliza señales corporales para indicar a quienes circulan detrás y junto a ti, así como a quienes se aproximan de frente, el movimiento que vas a realizar.

- DIRIGIR LA BICICLETA
- DETENERSE

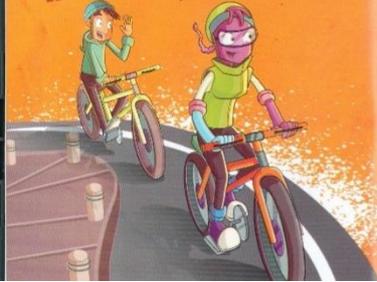
El Quito que queremos

ACTITUD 7



1. CIRCULA POR LA DERECHA

Circula por el lado derecho de tu carril en todo momento, para permitir una adecuada circulación y que los ciclistas te puedan rebasar. Recuerda no invadir el carril contrario.



ACTITUD 7



2. REDUCE LA VELOCIDAD !!

Especialmente en pendientes pronunciadas y rectas largas. Recuerda que es un paseo, no una carrera, y todos queremos disfrutarlo.



ACTITUD 7

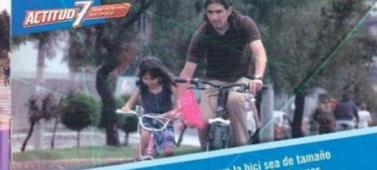


3. RESPETA LAS SEÑALES DE TRÁNSITO

Las señales de tránsito se aplican para conductores, ciclistas y peatones. Por eso, obsérvalas y respétalas! Especialmente semáforos, pasos cebra e instrucciones del personal a cargo.



ACTITUD 7



4. SUPERVISA A NIÑOS Y NIÑAS

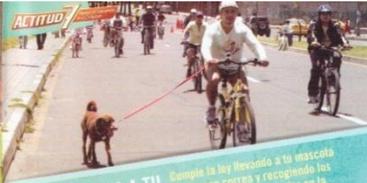
Verifica que la bici sea de tamaño adecuado y que esté en buenas condiciones. Mantenlos circulando a la derecha todo el tiempo para que los protejas de maniobras bruscas que ellos u otros ciclistas pudieran realizar.





5. RESPETA A PEATONES Y PEATONAS

Tienen preferencia en todo momento, especialmente en semáforos en rojo y pasos cebra. Para adelantarlos, mantén una distancia de al menos 2 metros al costado. Da un trato especial a adultos mayores, niños, niñas, embarazadas y personas con discapacidad.

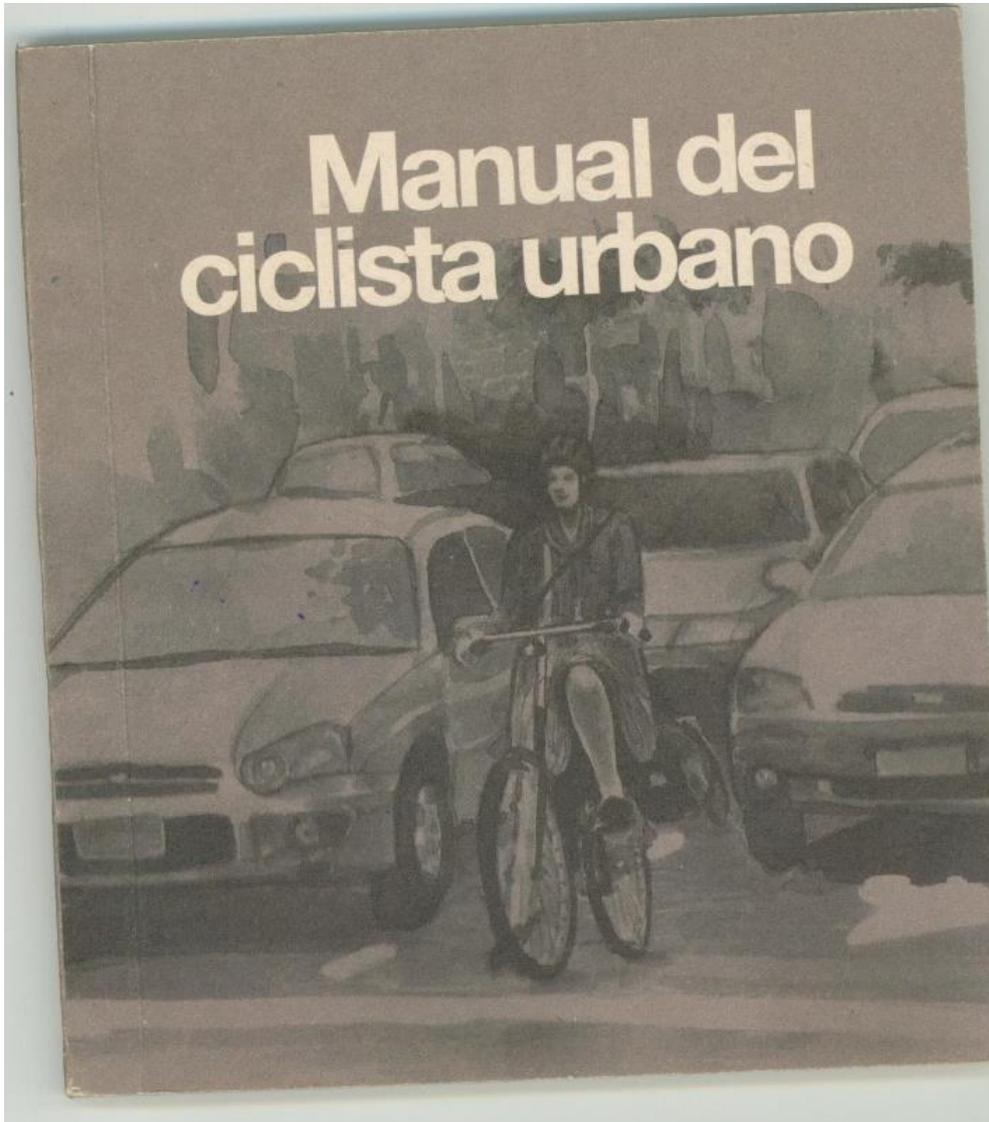


6. CUIDA A TU MASCOTA

Cumple la ley. Sujeta a tu mascota con correa y recoge los desechos que pudiera dejar en la vía. Controla sus movimientos para evitar accidentes.



Anexo 6 Formato de manual de ciclista urbano



Promoción del uso de bici en Bogotá

BOGOTÁ
HUC7ANA

402 Kms
de ciclorrutas

13,41 kms
Ciclorruta
en calzada
(Bicicarril)

7,64 kms
Ciclorrutas en andén

Desde 2000
Día sin carro

661.409
viajes en
la mañana

1ª jornada
sin moto (2015)

Proyectado

108,5 kms
ciclorrutas en andén
y calzada (IDU)

2ª jornada
en Sep -15

Metas

145 km
Carriles exclusivos
para ciclistas

23 Cicloestaciones

3 Ciclopuentes

443.000
Viajes diarios
en bicicleta.

2.534
Cupos de
cicloparqueaderos

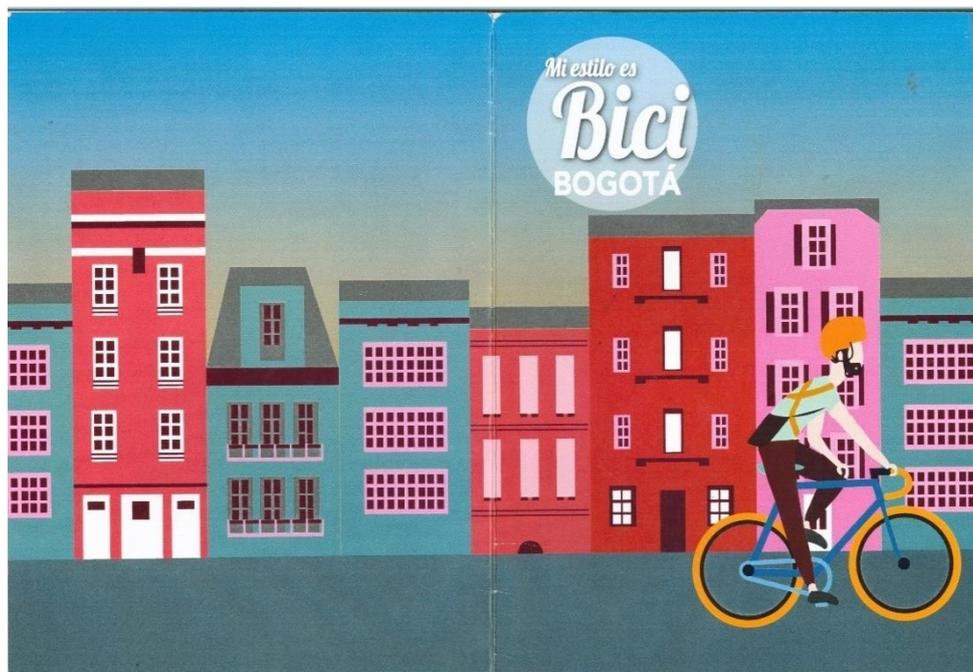
Campañas

Mi estilo es
Bici

Monta y
Suma

30
Onda
Bicisegura
Cambia tu forma de moverte

Planeta por la Seguridad Vial
CICLOUSUARIOS
Juego de Roles



Mi estilo es
Bici
BOGOTÁ



BOGOTÁ
HUC7ANA

SECRETARÍA DE MOVILIDAD



Anexo 7 Datos de informe de ANT Santa Elena

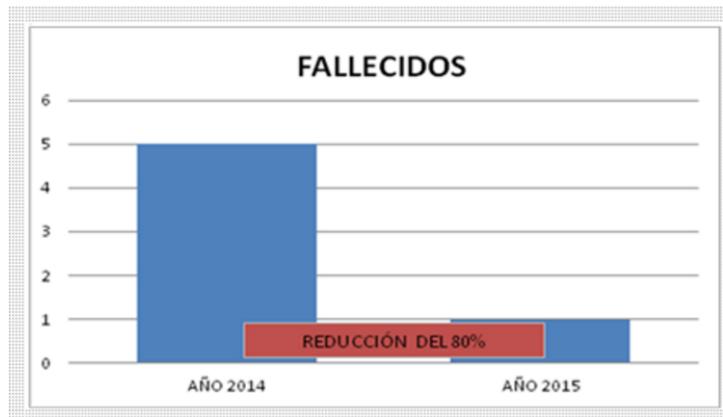
Santa Elena, 14 de julio de 2015

La Agencia Nacional de Tránsito -ANT- de Santa Elena, informa a la ciudadanía las estadísticas registradas en la provincia. En junio de 2015 ocurrieron 43 siniestros de tránsito, en relación a junio de 2014 que se produjeron 60, con estos resultados podemos evidenciar el 28% de disminución en los accidentes.

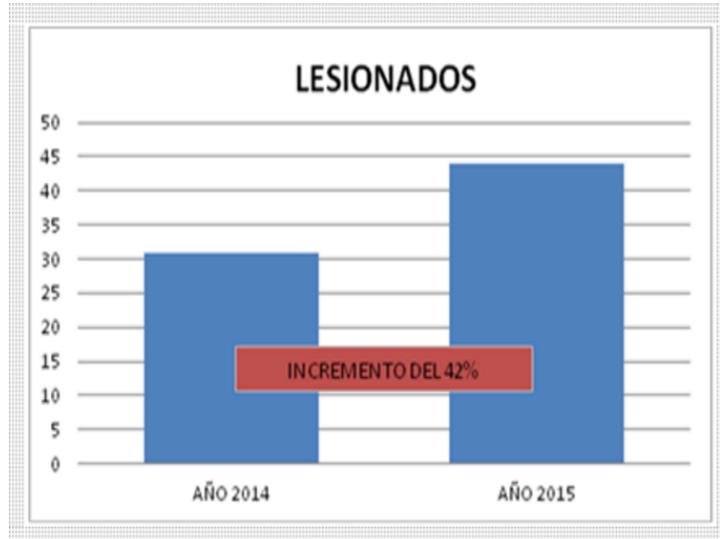
Las cuatro principales causas de los incidentes de tránsito es por no respetar las señales reglamentarias de tránsito (pare, ceda el paso, luz roja del semáforo, etc), conducir desatento a las condiciones de tránsito (pantallas de video, comida, maquillaje o cualquier otro elemento distractor), no guardar la distancia lateral mínima de seguridad entre vehículos y conducir vehículo superando los límites máximos de velocidad.



En lo que se refiere a fallecidos, en junio del 2015 se registró 1; mientras que en junio del 2014 que hubieron 5 fallecidos en la provincia, lo que representa el 80% de disminución en dicho periodo.



Las estadísticas reflejan 44 lesionados en junio del 2015; mientras que en junio del 2014 se registraron 31, lo cual indica que hubo un incremento del 42%.



Anexo 8 Matriz de consistencia

Elaborado por: Ricardo Camacho

TÍTULO	PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPÒTESIS	VARIABLES	INDICADORES
<p>Incidencia del desconocimiento de las normas viales y de seguridad en los accidentes de tránsito afectando a ciclistas y peatones.</p>	<p>Problema Gral.</p> <p>El cantón La Libertad tiene un alto número de accidentes de tránsito involucrando a peatones y ciclistas por varios factores.</p>	<p>Objetivo Gral.</p> <p>Evaluar la incidencia del desconocimiento de las normas viales en los accidentes de tránsito ocasionado a peatones y ciclistas en el Cantón La Libertad.</p>	<p>Hipòtesis Gral.</p> <p>El conocimiento de las normas de tránsito y seguridad vial evitarán un mayor número de accidentes de tránsito.</p>	<p>X: Normas viales y señales de tránsito</p> <p>Y: accidentes de tránsito</p>	<p>X1 Normativa de tránsito vigente, plan de movilidad del cantón La Libertad, Ordenanzas.</p> <p>X2 Señales de tránsito y normas de convivencia vial.</p> <p>Y1 Factores exógenos y endógenos que ocasionan los accidentes de tránsito.</p> <p>Y2 Estadísticas e informes de la ANT y CTE a nivel nacional, provincial y cantonal de accidentes de tránsito.</p>
	<p>Prob. Esp. 1</p> <p>El cantón La Libertad tiene elevado índice de accidentes de tránsito a nivel provincial.</p> <p>Prob. Esp. 2</p> <p>El desconocimiento de las normas de tránsito ocasiona que los peatones y ciclistas sean víctimas de los automovilistas</p>	<p>Obj. Esp. 1.</p> <p>Diagnosticar la incidencia de no contar con campañas de educación vial y determinar que factor es el de mayor incidencia.</p> <p>Objetivo Esp. 2</p> <p>Elaborar un manual que permita tener una herramienta pedagógica de aprendizaje del comportamiento en las vías.</p>	<p>Hipòtesis Esp. 1</p> <p>Determinando cuales son los factores que más inciden en los accidentes de tránsito.</p> <p>Hipòtesis Esp. 2</p> <p>A través de una herramienta pedagógica, el GAD municipal podrá hacer educación vial.</p>		

Anexo 9 MATRIZ DE ENTREVISTADOS

PREGUNTAS	ENTREVISTADO 1	ENTREVISTADO 2	ENTREVISTADO 3	ENTREVISTADO 4	ENTREVISTADO 5
1.- Nombres	Sr. Guillermo Montalván Rada	Sr. Antonio Issa Obando	Sr. Leonardo Moreno Carrillo	Sr. Víctor Obando Guerrero.	Sr. Marcos Romero Mejía
2.- Cargo o responsabilidad	Director Distrital de la Comisión de Tránsito del Ecuador en Santa Elena.	Director Provincial Santa Elena Agencia Nacional de Tránsito	Concejal Principal	Director de TTTSU	Jefe de la Unidad de Control de tránsito La Libertad
3.- Tiempo en el cargo	2 años	6 meses	1 año-6 meses	1 año	2 años
4.- ¿Considera Ud. importante que los peatones y conductores conozcan de las leyes de tránsito y normas de seguridad?	Si, es muy importante para evitar accidentes con consecuencias lamentables.	Es importante para la prevención de accidentes de tránsito.	El conocimiento y respeto a las leyes, evitará accidentes de tránsito.	Es fundamental para evitar accidentes de tránsito.	Si, es necesario para que no sean infractores de las normas y leyes.
5.- ¿Considera Ud. conveniente enseñar las normas de tránsito a los niños de educación inicial dentro de las instituciones educativas en la etapa primaria, por qué?	Es muy conveniente de esa manera se crea una cultura de educación vial.	Es obligación del Estado garantizar el derecho de las personas a ser educados y capacitados en tema de tránsito y educación vial	Es primordial campañas de educación vial, porque fortalecen los conocimientos en el hogar, amigos y vecinos.	Es un tema importante para el conocimiento de los niños.	Es una obligación en las instituciones educativas para mejorar el conocimiento de las nuevas generaciones.

PREGUNTAS	ENTREVISTADO 1	ENTREVISTADO 2	ENTREVISTADO 3	ENTREVISTADO 4	ENTREVISTADO 5
6.- ¿Para Ud. Cuáles son los factores que causan el incremento de accidentes de tránsito en las vías?	El incumplimiento de las leyes e irresponsabilidad.	La inobservancia de las leyes de tránsito.	La imprudencia e irrespeto a las señales de tránsito. El ingerir bebidas alcohólicas.	El irrespeto a las normas de tránsito. El uso de celulares y exceso de velocidad.	La irresponsabilidad e irrespeto a las señales de tránsito.
7.- ¿Qué acciones ha tomado su institución para reducir el número de accidentes de tránsito en el Cantón La Libertad?	Se ha señalado las calles y semaforizado varias intersecciones.	Capacitación a establecimientos educativos en temas de educación vial.	Campañas de educación vial y señalización.	-Proyecto de señalización -Difusión de la ley y normas de tránsito	Se realiza formación y concientización a la juventud peninsular.
8.- ¿Usted cree que hay que preparar y actualizar los conocimientos en los docentes en educación vial en beneficio de sus estudiantes y comunidad, por qué?	Es necesario que obtengan una preparación en temas de tránsito, porque en algunos casos existe el desconocimiento de las leyes.	Es fundamental que se realice en coordinación con ANT, CTE y Ministerio de educación.	Es primordial la educación vial, porque todos se benefician y se reduciría el índice de accidentes de tránsito.	Es elemental la educación vial, lo cual debe darse de manera continua para evitar accidentes.	Si, es necesario que los docentes fortalezcan sus conocimientos en leyes de tránsito.
9.- ¿Qué estrategia o acciones implementa su institución para incrementar los conocimientos de las leyes de tránsito y seguridad vial en los peatones y ciclistas, a fin de evitar accidentes en las vías del cantón La Libertad?	Capacitaciones a estudiantes, choferes por medio de los sindicatos, empresas y cooperativas de transportes.	Se promueve a la ciudadanía para la concientización y respeto a las leyes.	Presentar proyectos de ordenanzas en esta temática.	Capacitación en educación vial.	Campañas, trípticos y volantes como elementos para que respeten las leyes.

PREGUNTAS	ENTREVISTADO 1	ENTREVISTADO 2	ENTREVISTADO 3	ENTREVISTADO 4	ENTREVISTADO 5
10.- ¿Cuán importante es para Ud. la implementación de una guía de educación vial para el desarrollo de hábitos de protección y seguridad a la ciudadanía Libértense, porque?	Permiten a todas personas que circulan en el cantón la concientización y respeto de las leyes.	Garantiza el cumplimiento y normativas de tránsito y previene los accidentes.	Es importante para conseguir seguridad ciudadana y mejor movilidad.	Sería una aportación primordial para los libértense.	Sería beneficioso para la ciudadanía que incumplen con las leyes.
11.- ¿Considera necesario implementar un manual de convivencia vial para peatones y ciclistas en el cantón La Libertad?	Sí, es fundamental y muy beneficioso.	Sí, sería un aporte para la ciudadanía	Sí, es importante para todos los peatones y ciclistas.	Sí, es una aportación primordial para mejorar la movilidad.	Es una aportación tanto para los peatones y ciclistas.
12.- ¿Estaría su institución y personal dispuesto a participar en propuestas o proyectos de convivencia para elaborar un manual de peatones, conductores y ciclistas?, ¿Cuál sería el aporte?	Si, estarían dispuestos sea aportaría con el talento humano y logística.	Si, promover a que se respeten las leyes con responsabilidad ciudadana.	Si, a través de acciones conjuntas se posibilita una movilidad segura.	Si, se podría aportar con talento humano junto con la coordinación con CTE-ANT	Si, apoyar en funciones específicas buscando el bien común.



Gobierno
Autónomo
Descentralizado
Municipal del Cantón
LA LIBERTAD



*¡ Siempre juntos
por La Libertad !*

DIRECCION DE TALENTO HUMANO

La Libertad, 25 de Mayo del 2016
Oficio Nº 1014 -GADMCLL/DTH-16

Ingeniera

Linda Núñez Guale, MBA

DIRECTORA DE LA CARRERA DE ADMINISTRACIÓN PÚBLICA DE LA
UNIVERSIDAD ESTATAL PENINSULA DE SANTA ELENA

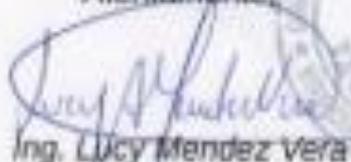
Presente.-

De mi consideración:

Reciba usted un cordial saludo de quienes conformamos el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón La Libertad, la presente tiene por objeto avalizar el Desarrollo del trabajo de Titulación, con el tema: **"INCIDENCIA DEL DESCONOCIMIENTO DE LAS NORMAS VIALES EN LOS ACCIDENTES DE TRANSITO OCASIONADOS A LOS PEATONES Y CICLISTAS, ATRAVÉS DE LAS ESTADÍSTICA DE LA CTE, EXPERENCIAS EN OTRAS CIUDADES DEL PAÍS, ENCUESTAS A LOS CICLISTAS, CONDUCTORES Y PEATONES. MANUEL DE CONVIVENCIA VIAL PARA PEATONES Y CICLISTAS DEL CANTON LA LIBERTAD, EN FUNCIÓN DE LAS NUEVAS COMPETENCIAS DE TTTSV DEL GAD MUNICIPAL DE LA LIBERTAD "** Propuesto por el Sr. **CAMACHO AYALA RICARDO ANTONIO**, con cedula Nº 0910633338 egresado de la Carrera de Administración Pública.

Este GAD MUNICIPAL Apoyará el desarrollo de la investigación contribuyendo con la información necesaria y la apertura para poder ser tomado en cuenta como un futuro Proyecto en beneficio de los libertenses. El Sr. **CAMACHO AYALA RICARDO ANTONIO**, con la respectiva aceptación de la Universidad, dispondrá de una copia de la investigación que se llevara a cabo, al respectivo Departamento que brindó la ayuda necesaria; así mismo se autoriza para que el trabajo de investigación en su totalidad sea publicado en el portal de la pagina web de la Universidad Estatal Peninsula de Santa Elena.

Atentamente,


Ing. Lucy Méndez Vera

DIRECTORA DE TALENTO HUMANO [E]

Administración
2014 - 2019