



**UNIVERSIDAD ESTATAL
PENÍNSULA DE SANTA ELENA**

**FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DE LA
SALUD ESCUELA DE CIENCIAS SOCIALES
CARRERA DE DERECHO**

**EL CUMPLIMIENTO DE LA SEÑALÉTICA HORIZONTAL Y
VERTICAL Y SUS EFECTOS JURÍDICOS EN LA EDUCACIÓN
VIAL EN LOS BARRIOS PERIFÉRICOS DEL CANTÓN LA
LIBERTAD, AÑO 2014**

TRABAJO DE TITULACIÓN

Previo a la obtención del Título de:

**ABOGADO DE LOS TRIBUNALES Y JUZGADOS DE
LA REPÚBLICA DEL ECUADOR**

AUTORES:

DAVID EDUARDO BONILLA DÍAZ

ÁNGELA MARÍA VÉLEZ RAMÍREZ

LA LIBERTAD-ECUADOR

2015

**UNIVERSIDAD ESTATAL
PENÍNSULA DE SANTA ELENA**

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DE LA
SALUD
ESCUELA DE CIENCIAS SOCIALES
CARRERA DE DERECHO

**EL CUMPLIMIENTO DE LA SEÑALÉTICA HORIZONTAL Y
VERTICAL Y SUS EFECTOS JURÍDICOS EN LA EDUCACIÓN
VIAL EN LOS BARRIOS PERIFÉRICOS DEL CANTÓN LA
LIBERTAD, AÑO 2014**

TRABAJO DE TITULACIÓN

Previa a la obtención del Título de:

**ABOGADO DE LOS TRIBUNALES Y JUZGADOS DE
LA REPÚBLICA DEL ECUADOR**

AUTORES:

DAVID EDUARDO BONILLA DÍAZ

ÁNGELA MARÍA VÉLEZ RAMÍREZ

TUTOR: AB. LUIS TORRES BERRERA
LA LIBERTAD – ECUADOR

2015

La Libertad, 2 de febrero 2014

APROBACIÓN DEL TUTOR

En mi calidad de Tutor del trabajo de investigación, **EL CUMPLIMIENTO DE LA SEÑALÉTICA HORIZONTAL Y VERTICAL Y SUS EFECTOS JURÍDICOS EN LA EDUCACIÓN VIAL EN LOS BARRIOS PERIFÉRICOS DEL CANTÓN LA LIBERTAD, AÑO 2014**, elaborado por el Sr. David Eduardo Bonilla Díaz y la Sra. Ángela María Vélez Ramírez egresados de la Carrera de Derecho, Facultad de ciencias sociales y de la salud de la Universidad Península de Santa Elena, previo a la obtención del Título de Abogado de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador, me permito declarar que luego de haber orientado, estudiado y revisado, la Apruebo en todas sus partes.

Atentamente

.....
Luis Torres Barrera
TUTOR

DEDICATORIA

El presente trabajo realizado lo dedico a:

*Dios mi Señor y Padre celestial, por guiar
y bendecir mi vida.*

*A mi padre que inculcó en mí valores de
superación, y desde el cielo me ilumina
siempre.*

*A mi madre, fuerte y abnegada ser que
es mi fortaleza y apoyo constante.*

*A mis seres amados Cristian, Emely,
Cristina Melanie y David, por quienes todo
sacrificio es justo y valedero.*

Ángela María Vélez Ramírez

DEDICATORIA

A mi Padre Hugo que Dios lo tenga en su gloria, a mi madre Yolanda por su apoyo incondicional a mi esposa Glenda.

A mis hijos Antonella, Domenica, Jeremy, mis hermanos Javier, Carlos, Hugo a todos ellos por sus sabias enseñanzas que han enrumbado mi destino con señales de esperanza en el horizonte porque son los más valioso que tengo en la vida por su apoyo y comprensión en mi trayectoria en mis alegría y tristeza simplemente los amo.

David Eduardo Bonilla Díaz

AGRADECIMIENTO

Quiero dejar constancia de mi agradecimiento sincero, a todos quienes hicieron posible la realización de este trabajo.

A Dios por ser mi fortaleza de mente y espíritu.

A mi madre, esposo, hermanos e hijos, quienes me brindaron comprensión apoyo de manera incondicional

A la máxima autoridad de la Universidad Estatal Península de Santa Elena y al Ab. Luis Torres Barrera por la oportunidad de realizar este trabajo.

Ángela María Vélez Ramírez

AGRADECIMIENTO

Infinitas gracias a Dios por la fuerza, el valor y la guía culminar con un capítulo más de mis estudios Universitarios.

A mi padre que desde el cielo guía mi camino, mi esposa y mis hijos.

A la Universidad Estatal Península de Santa Elena que supo abrirnos las puertas para estudiar y terminar con éxitos nuestra carrera.

David Eduardo Bonilla Díaz

**UNIVERSIDAD ESTATAL PENÍNSULA DE SANTA ELENA
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DE LA SALUD
ESCUELA DE CIENCIAS SOCIALES
CARRERA DE DERECHO**

**EL CUMPLIMIENTO DE LA SEÑALÉTICA HORIZONTAL Y VERTICAL Y
SUS EFECTOS JURÍDICOS EN LA EDUCACIÓN VIAL EN LOS
BARRIOS PERIFÉRICOS DEL CANTÓN LA LIBERTAD, AÑO 2014**

Autores: David Bonilla y Ángela Vélez

Tutor: Ab. Luis Torres Barrera

RESUMEN

El objetivo del estudio es analizar el cumplimiento de la señalización vial, mediante el análisis de las disposiciones legales, reglamentarias y técnicas de la seguridad vial, que permita el cumplimiento de las normativas legales. Para lograr el objetivo fue necesario definir en qué situación se encuentra el cantón La Libertad en relación a la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en el cumplimiento de la señalización y educación vial, como también determinar la necesidad de implementar el equipamiento vial con su señalización en los barrios periféricos del Cantón La Libertad. La señalización regula los flujos humanos y motorizados, es un sistema determinante de conducta de prevención, reglamentación y de información. Todos los ciudadanos tienen derecho a la seguridad integral, la misma que está garantizada por la Constitución del Ecuador 2008, Art.3 que establece el derecho a una cultura de paz y a la seguridad integral, y el Art. 66 de esta misma normativa reconoce a las personas el derecho a transitar libremente y el derecho a acceder a bienes y servicios públicos y privados de calidad, entre otros. El diseño de la investigación se realizó considerando el estudio descriptivo, con el fin de medir las variables; se emplearon los tipos de investigaciones: documental – bibliográfico y de campo. La investigación documental – bibliográfico tuvo como objeto el deducir diferentes enfoques teóricos y conceptualizaciones sobre la seguridad vial y la señalización; y el de campo, se orientó a la recolección de información cuantitativa. Las técnicas utilizadas fueron la encuesta, entrevistas y la observación directa; con la aplicación de estas técnicas determinó la necesidad de ejecutar acciones para que en estos sectores se garantice el derecho a la seguridad física, con acceso a los servicios públicos de calidad como ordena la Constitución del Ecuador en su Art. 14.

ÍNDICE GENERAL

PORTADA	i
APROBACIÓN DEL TUTOR	ii
DEDICATORIA	iii
AGRADECIMIENTO	v
TRIBUNAL DE GRADO	vi
RESUMEN	vii
ÍNDICE GENERAL	viii
ÍNDICE DE CUADROS	xi
ÍNDICE TABLAS	xi
ÍNDICE DE GRÁFICOS	xii
ÍNDICE DE ANEXOS	xiv
INTRODUCCIÓN	1
TEMA	3
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	3
Formulación del problema	5
JUSTIFICACIÓN	6
OBJETIVO	10
HIPÓTESIS	10
CAPÍTULO I MARCO TEÓRICO	
1.1. Antecedentes	13
1.2. Fundamentación teórica	14
1.2.1. La seguridad vial	14
1.2.1.1. El enfoque sistémico de la seguridad vial	17
1.2.1.2. Pensamiento estratégico	20

1.2.2.	Las instituciones responsables de la Seguridad vial en el Territorio ecuatoriano.	23
1.2.3.	Accidentes de tránsito	27
1.2.4.	Infracciones de tránsito	32
1.2.5.	Delitos de tránsito	33
1.2.5.1.	Factor humano:	33
1.2.5.2.	Factor máquina.	34
1.2.5.3.	Factor vía:	34
1.2.6.	La Señalización	34
1.2.6.1.	Clasificación de las señales verticales.	35
1.2.6.2.	Señales Horizontales:	36
1.2.7.	Disposiciones legales, reglamentarias y técnicas de la seguridad vial	38
1.2.7.1.	La Constitución del Ecuador 2008	39
1.2.7.1.1.	Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	40
1.2.7.1.2.	Facultades de la gestión del Tránsito	41
1.2.7.2.	El Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomías y Descentralización (COOTAD)	42

CAPÍTULO II METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

2.1.	Diseño de la investigación	43
2.1.1.	Modalidad de investigación	43
2.1.2.	Métodos de la investigación	44
2.1.3.	Técnicas de investigación.	45
2.1.4.	Población y Muestra	46
2.1.5.	Procedimientos de la investigación	49

CAPÍTULO ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTADOS

3.1.	Análisis de la encuesta	50
3.2.	Análisis de la observación	61
3.3.	Análisis de la entrevista	62
3.4.	Comprobación de la Hipótesis.	63

CONCLUSIÓN Y RECOMENDACIONES	71
------------------------------	----

CAPÍTULO PROPUESTA

4.1.	Presentación	74
4.2.	Objetivos	76
4.3.	Descripción de la propuesta	76
4.3.1.	Estrategias para la seguridad vial.	76
4.3.1.1.	Señalización en los barrios periféricos	77
4.3.1.2.	Crear una oficina de Gestión del Tráfico.	98
4.3.1.3.	Apostar por un futuro más seguro: La Educación Vial.	99

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	100
--------------------------------	-----

BIBLIOGRAFÍA	102
--------------	-----

ANEXOS	104
--------	-----

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro N° 1	Operacionalización de las variables	11
Cuadro N° 2	La Matriz de Haddon	18
Cuadro N° 3	Accidentes por causas probables a nivel nacional	28
Cuadro N° 4	Accidentes por tipo a nivel nacional	29
Cuadro N° 5	Accidentes por provincia a nivel nacional	30
Cuadro N° 6	Accidentes de tránsito en el cantón la libertad	32
Cuadro N° 7	Característica de la señalización	35
Cuadro N° 8	Población	47
Cuadro N° 9	Variable independiente	66
Cuadro N° 10	Variable dependiente	66
Cuadro N° 11	Resumen de las variables	67
Cuadro N° 12	Frecuencias absolutas	68

ÍNDICE TABLAS

Tabla N° 1	Señalización vial adecuada	50
Tabla N° 2	Han existido accidentes de tránsito	51
Tabla N° 3	Frecuencia de accidentes de tránsito	52
Tabla N° 4	Causas de accidentes de tránsito	53
Tabla N° 5	Señalización que necesita el sector	54
Tabla N° 6	Campañas de concienciación vial	55
Tabla N° 7	Conocimiento de los reglamentos sobre la seguridad vial	56
Tabla N° 8	Observación de las disposiciones de circulación vial	57
Tabla N° 9	Conocimiento sobre los derechos a la seguridad vial	58
Tabla N° 10	Institución encargada de mantener la vialidad urbana	59
Tabla N° 11	De acuerdo en que se señalice las vías	60

Tabla N° 12	Análisis de la observación	61
-------------	----------------------------	----

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico N° 1	Instituciones encargadas del Tránsito y Transporte Terrestre	23
Gráfico N° 2	Coordinación de la seguridad vial en el contexto internacional	24
Gráfico N° 3	Accidentes por causas y tipos probables a nivel nacional	29
Gráfico N° 4	Accidentes por provincia a nivel nacional	31
Gráfico N° 5	Señalización vial adecuada	50
Gráfico N° 6	Han existido accidentes de tránsito	51
Gráfico N° 7	Frecuencia de accidentes de tránsito	52
Gráfico N° 8	Causas de accidentes de tránsito	53
Gráfico N° 9	Señalización que necesita el sector	54
Gráfico N° 10	Campañas de concienciación vial	55
Gráfico N° 11	Conocimiento de los reglamentos sobre la seguridad vial	56
Gráfico N° 12	Observación de las disposiciones de circulación vial	57
Gráfico N° 13	Conocimiento sobre los derechos a la seguridad vial	58
Gráfico N° 14	Institución encargada de mantener la vialidad urbana	59
Gráfico N° 15	De acuerdo en que se señalice las vías	60
Gráfico N° 16	Comprobación de hipótesis	70
Gráfico N° 17	Estrategias para la seguridad vial	77
Gráfico N° 18	Línea continua	79
Gráfico N° 19	Línea discontinua	79
Gráfico N° 20	Doble línea	80
Gráfico N° 21	Líneas de borde	80

Gráfico N° 22	Cruce peatonal demarcado tipo cebra	81
Gráfico N° 23	Dos líneas transversales	81
Gráfico N° 24	Línea de pare	82
Gráfico N° 25	Línea de ceda el paso	82
Gráfico N° 26	Flechas sobre el pavimento	83
Gráfico N° 27	Palabra pare	84
Gráfico N° 28	Leyenda "SOLO"	84
Gráfico N° 29	Símbolo de ceda el paso	85
Gráfico N° 30	Zona de peatones	85
Gráfico N° 31	Zona de escuela	86
Gráfico N° 32	Resalto o reductor de velocidad	86
Gráfico N° 33	PARE	88
Gráfico N° 34	Ceda el paso	89
Gráfico N° 35	Una vía izquierda o derecha	90
Gráfico N° 36	Doble vía	91
Gráfico N° 37	No virar en "U"	92
Gráfico N° 38	Resalto/reductor de velocidad	93
Gráfico N° 39	Peatones en la vía	94
Gráfico N° 40	Zona escolar	95
Gráfico N° 41	Parada de Bus	96
Gráfico N° 42	Barrio Nueva Esperanza	97
Gráfico N° 43	Barrio Jaime Roldos	97
Gráfico N° 44	Barrio 24 de Mayo	98

ÍNDICE DE ANEXOS

ANEXO I	ENCUESTA
ANEXO II	ENTREVISTA
ANEXO III	GUÍA DE OBSERVACIÓN
ANEXO IV	FOTOGRAFÍA
ANEXO V	CROQUIS DE LOS BARRIOS

INTRODUCCIÓN

El propósito de esta investigación es examinar el cumplimiento de la señalética horizontal y vertical y sus efectos jurídicos en la educación vial en los barrios periféricos del cantón la libertad. La importancia de este estudio reside en la necesidad de disminuir los accidentes de tránsito, que en los últimos años se han incrementado a nivel provincial y a nivel nacional constituyen la segunda causa de muerte de los ciudadanos, según la Dirección Nacional de Tránsito.

El incumplimiento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, sobre la libre movilidad de personas, vehículos y bienes, bajo normas y condiciones de seguridad vial y observancia de las disposiciones de circulación vial, es orientado a la falta de señalización vial, educación y adecuación de las vías. Por lo tanto no se puede cumplir tales disposiciones, sino se tiene las condiciones debida para la libre movilización y la seguridad vial de quienes transitan por estos barrios periféricos del cantón La Libertad.

El presente estudio está estructurado de la siguiente manera:

Capítulo I. Marco Teórico: Este capítulo se relaciona al fundamento teórico que sustenta el estudio. Se describe la seguridad vial que radica en la prevención de accidentes de tránsito, para resguardar la vida de las personas; se planean los diferentes enfoques sobre la seguridad vial, se detallan las instituciones encargadas de tránsito y transporte terrestre en el Ecuador, se determinan los accidentes de tránsito suscitados en el Ecuador y en la provincia de Santa Elena y la señalización que se debe de aplicar en las calles y vías urbanas. Además se realiza un análisis de la fundamentación legal que sustenta la investigación.

Capítulo II. Metodología de la investigación: Se expone el diseño de la investigación, su modalidad enfocándose en el estudio documental – bibliográfico y de campo, con el objeto de identificar problemas y darle la debida solución, se empleó el método inductivo y deductivo con las técnicas de las entrevistas, encuestas u observación directa.

Capítulo II. Análisis e interpretación de resultados: Se analiza y se interpretan los resultados de las técnicas aplicadas en la investigación, se comprueba la hipótesis, en la que se establece que la señalización en los barrios periféricos del cantón La Libertad, garantiza el cumplimiento de las disposiciones legales, reglamentarias y técnicas sobre la Seguridad Vial.

Capítulo II. La propuesta: Estrategias de seguridad vial desde el ámbito local para los barrios periféricos de la ciudad de La Libertad, el propósito es definir estrategias de seguridad vial, con acciones que permitan disminuir los accidentes de tránsito.

TEMA

El cumplimiento de la señalética horizontal y vertical y sus efectos jurídicos en la educación vial en los barrios periféricos del cantón La Libertad, año 2014.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

El tránsito y la seguridad vial constituyen una actividad de trascendencia e interés público, en tanto involucran valores como la vida y la seguridad personal, que como tales merecen la protección de la ley.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en su Art.1, Expresa la estructura, organización, regulación, modernización y control, con el fin de salvaguardar a las ciudadanas y ciudadanos y sus bienes el traslado por la red vial del territorio ecuatoriano y a la ciudadanía en general, como a los lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento, contribuyendo al progreso socio-económico del país, y con la firme premisa de obtener el bienestar general de la Comunidad.

La Ley de Tránsito se basa en sus principales elementos, tales como: el derecho a la existencia, al libre tránsito y al traslado, la señalización del sector, mejorando la calidad de vida del ciudadano, la equidad, la justicia, la solidaridad social, derecho a la movilidad de personas y bienes, acatamiento y obediencia a las normas ordenamientos medidas y regulaciones de circulación, atención al colectivo de personas vulnerables, rescate del espacio público a favor de los peatones o transeúntes y transportes no motorizados y la concepción de zonas o áreas urbanas.

Dentro del Art. 3 de la Ley de Tránsito, establece que el Estado garantizará la prestación del servicio de transporte público se ajuste a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, con tarifas socialmente justas.

Como se ha señalado la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, tiene como objeto la seguridad vial, orientada a proteger a las personas y los bienes, bajo el principio de respeto y obediencia a las normas y regulaciones, ajustándose a los preceptos de seguridad, eficiencia.

Pero en el Ecuador, de acuerdo a información proporcionada por la Agencia Nacional de Tránsito, a nivel nacional, en el año 2012, hubo un total de 23.842 accidentes de tránsito por diferentes causas; estos accidentes han ido en aumento. En enero hasta julio del año 2014, hubo a nivel nacional 23.343 accidentes, más que el año 2012, solo en esos 7 meses que corresponden de enero a julio (2014). Por lo tanto los accidentes de tránsito se han incrementado anualmente.

En lo que concierne a la provincia de Santa Elena, en el año 2012 hubo un total de 456 accidentes de tránsito de diferentes tipos, de las cuales 273 fueron heridos en los accidentes. Haciendo el mismo análisis que a nivel nacional, se pudo observar que desde enero hasta el mes de julio del 2014, la provincia de Santa Elena presenta 446 accidentes, considerando que solo se ha contabilizado 7 meses.

Las últimas estadísticas que proporciona el departamento de Estadística de la Agencia Nacional de Tránsito, se establece que en el mes de julio del 2014 en el cantón La Libertad, se han presentado 23 accidentes de tránsito. Los accidentes de tránsito han ocurrido por caso fortuito, calzada

resbaladiza, causa desconocida, daños mecánicos, imprudencia del peatón, mal estacionamiento, mal estado de la vía, obstáculos en la vía, entre otras causas.

Se puede por lo tanto establecer que factores como: mal estacionamiento, mal estado de la vía, obstáculos en la vía, imprudencia del peatón, entre otras, se debe a que no existe señalización adecuada, más aun en los barrios periféricos del cantón La Libertad donde los vehículos transitan a exceso de velocidad.

Los usuarios de las vías públicas están obligados a adoptar un comportamiento diferente, adecuado, de cambio y eficaz, que permita lograr que los altos índices de accidentes de tránsito y contravenciones disminuyan; en razón que las estadísticas en nuestro país determinan que los accidentes de tránsito constituyen la segunda causa de muerte de los ciudadanos, según la Dirección Nacional de Tránsito. El cumplimiento de la señalética horizontal y vertical en los barrios periféricos del cantón La Libertad, es una necesidad, porque educa, orienta y obliga al conductor y peatón a que transiten por las calles de manera más segura. Además que la señalética es una herramienta de comunicación que se encarga de dirigir y transmitir diferentes movimientos; entre ellos explicativos, determinativos, ubicaciones, prevenciones, disuadir de algunas decisiones en determinados momentos.

Formulación del problema

¿La falta de señalización vial incide en el incumplimiento de aplicabilidad de las normas jurídicas que conducen a la educación vial de conductores y peatones?

JUSTIFICACIÓN

El estudio tiene gran importancia debido a que la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en su Art.4 señala que es obligación del Estado garantizar el derecho de las personas a ser educadas y capacitadas en materia de tránsito y seguridad vial. Para el efecto se establecen, entre otras medidas, la aplicación de los principios, disposiciones y normas fundamentales que regulan el tránsito y su señalización. Si no se cumple con la señalización debida, entonces habrá incumplimiento en la aplicación de las leyes.

Es fundamental establecer que la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, señala en su Art.7, que el Estado garantiza la libre movilidad de personas, vehículos y bienes, bajo normas y condiciones de seguridad vial y observancia de las disposiciones de circulación vial. Por lo tanto no se puede cumplir tales disposiciones, sino se adecuan las vías con sus señalizaciones respectivas.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del 2008, que ha presentado una serie de disposiciones sancionadoras y ahora con nuevas disposiciones en el Código integral penal en materia de tránsito, no ha tenido un impacto positivo referente a accidentes de tránsito, debido al incremento anual de los accidentes de tránsito, y que el cantón La Libertad no escapa de estas situaciones siniestras.

Los elementos de equipamiento vial, con sus respectivas señalizaciones, tiene por objeto aumentar la seguridad vial, la eficacia y la comodidad de la circulación. ¿Quién debe de estar a cargo del equipamiento vial? El Art. 30.2, indica que el control del tránsito y la seguridad vial será ejercido por las autoridades regionales, metropolitanas o municipales en sus

respectivas circunscripciones territoriales, a través de las Unidades de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, constituidas dentro de su propia institucionalidad, unidades que dependerán operativa, orgánica, financiera y administrativamente de éstos.

En concordancia con el Art. 30, indica que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales son responsables de la planificación operativa del control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, por lo tanto es el GAD municipal de La Libertad que deben de dotar de la respectiva comunicación vial, con el objeto de que en esta jurisdicción haya seguridad vial.

La novedad científica de la investigación se encuentra inmersa en los principios teóricos referenciales al cumplimiento de la señalización y sus efectos jurídicos en la educación vial; considerando que la educación vial es el proceso sistemático mediante el cual se adquieren conocimientos, y se desarrollan hábitos y actitudes favorable en relación con el sentido común y a las normas que regulan la circulación de vehículos y personas en las vía pública.

El estudio es pertinente y oportuno, porque sus resultados propenden a la implementación de la señalización y a la educación vial, como un tema fundamentalmente social que refiere a que las normas deben interiorizarse en hábitos y actitudes hacia un buen comportamiento vial. Esas normas de tránsito deber ser apreciadas, respetadas y consideradas como un bien social, en pro de la defensa de la vida.

Los beneficiarios de los resultados de la presente investigación, serán los habitantes de los barrios periféricos que sentirán seguridad en su entorno

vial, los conductores, los peatones que transitan por esos lugares y en general toda la comunidad, debido a que, la señalización es un elemento complementario de la carretera, tiene una decisiva importancia en la seguridad ya que responde a propósitos de informar al conductor de las condiciones del entorno, como son opciones de itinerario y lugares de interés, regular el uso de la carretera en cada momento, advertir de los posibles peligros, aconsejar sobre la conducción, para sacar el mejor provecho posible del vehículo y de la vía, dentro de los límites de seguridad.

Cuando los Gobiernos Autónomos Descentralizados de la Provincia de Santa Elena, desde una perspectiva democrática incluyente y participativa, crean o inducen accesos de participación ciudadana, y realizan a su vez, ordenamientos, reglas y medidas para concertar socializar y organizar la participación de la ciudadanía sobre el gobierno local.

La gestión pública no funciona sin la participación ciudadana. La efectividad de los procesos de participación en los espacios locales supone, acuerdos previos entre el gobierno y las sociedades locales, motivos suficientes y convicción acerca de la utilidad de la participación.

La presente investigación tiene utilidad teórica, metodológica y práctica, la misma que justifica el desarrollo del estudio.

La utilidad teórica del estudio está enmarcada en los elementos teóricos que sustenta la participación ciudadana. La democracia participativa reconoce que la participación es un principio de organización de la vida social. Es decir, un mecanismo de articulación de las relaciones sociales entre sujetos participantes que actúan en ejercicio de la cultura

democrática. Estos principios se orientan al control social que propone la participación inmediata de la sociedad en el control político, como una forma de participación directa que complementa la democracia representativa.

El aporte del estudio se localiza en sus resultados que se consideraran como complemento teórico a similares estudios que se realicen referentes a la participación ciudadana y gestión política.

La presente investigación se justifica, debido a que su utilidad metodológica va dirigida a lograr los objetivos proyectados en el estudio. Se emplea una metodología propia, eficaz para el proceso y procedimiento en la obtención de datos en la que se puede medir las variables y correlacionarlas entre sí, para comprobar su hipótesis. La modalidad de investigación que se emplea en el estudio es el nivel descriptivo, respaldada por técnicas e instrumentos para identificar las causas y efectos del problema planteado.

El resultado del estudio concierne a la utilidad práctica, la misma que permite encontrar soluciones a la problemática, importancia del Plan de gestión participativa es la aplicación de estrategias encaminadas a acciones concretas de la comunidad. Se planean acciones acerca de los esfuerzos de colaboración, autogestión, nuevo activismo o asociacionismo. Las formas de ganar poder y de planificar o diseñar políticas. A esto se le añade la búsqueda de nuevas vías para adoptar decisiones y planificar de forma integrada. La justificación práctica expone las razones acerca de la utilidad y aplicabilidad de los resultados del estudio, constituye a la resolución de problemas.

OBJETIVO

OBJETIVO GENERAL.

Analizar el cumplimiento de la señalización vial, mediante el análisis de las disposiciones legales, reglamentarias y técnicas de la Seguridad Vial, que permita el cumplimiento de estas las normativas legales.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS.

- Sustentar teórica y legalmente el cumplimiento de la señalización vial
- Definir en qué situación se encuentra el cantón La Libertad en relación a la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en el cumplimiento de la señalización y educación vial.
- Determinar la necesidad de implementar el equipamiento vial con su señalización en los barrios periféricos del cantón La Libertad.
- Proponer acciones para que los barrios periféricos del cantón La Libertad, cuente con señalización y educación vial.

HIPÓTESIS

La señalización vial en los barrios periféricos del cantón La Libertad, no garantiza el cumplimiento de las disposiciones legales, reglamentarias y técnicas sobre la Seguridad Vial.

Variable independiente

Señalética horizontal y vertical

Variable dependiente.

Educación vial.

Cuadro N° 1 Operacionalización de las variables

Variables I	Definición Conceptual	Definición Operacional/ Dimensiones	Indicador	Ítems	Instrumentos	
La seguridad vial	Es el conjunto de acciones y mecanismos que garantizan el buen funcionamiento de la circulación del tránsito, a través del conocimiento y cumplimiento de las leyes y reglamentos, bien sea como conductor, peatón o pasajero, para usar correctamente las vías públicas y previniendo los accidentes de tránsito.	Acciones y mecanismos	Señalización vial	¿Considera usted que existe señalización vial adecuada en sus barrios?	Encuesta	
				¿Por qué no se han señalizados estos lugares donde existe mayor accidentes de tránsito?		
		Cumplimiento de las leyes y reglamentos	Accidentes de tránsito	¿Han existido accidentes de tránsito en su barrio?		Entrevistas
				¿Con qué frecuencia ha habido accidentes de tránsito en su sector?		
				¿Cuáles son las causas que usted considera para que haya accidentes de tránsito?		
		Uso correcto de las vías públicas	Concienciación vial	¿Cuáles son los barrios del cantón la libertad donde ha existido mayor cantidad de accidentes de tránsito?		Observación directa
				¿Han realizado campañas de concienciación vial para los peatones en estos barrios?		

Variables D	Definición Conceptual	Definición Operacional/ Dimensiones	Indicador	Ítems	Instrumentos
Las disposiciones legales, reglamentarias y técnicas sobre la Seguridad Vial.	Conjunto de preceptos jurídicos y criterios técnicos que se establece para reconocer derechos a sus habitantes, limitarlos, e imponerles obligaciones relacionado a la movilidad vial	Preceptos jurídicos	Reglamentos sobre la seguridad vial	¿Conoce usted los reglamentos sobre la seguridad vial para los peatones?	Encuesta
		Movilidad vial	Observación de las disposiciones de circulación vial	¿Considera usted que los conductores observan las disposiciones de circulación vial?	
				¿Sabe usted que el GAD municipal de La Libertad, es el encargado de mantener la vialidad urbana?	Observación directa
		Derechos	Derechos a la seguridad vial	¿Conoce usted que todos los ciudadanos tienen derecho a la seguridad vial?	
		Criterios técnicos	Señalización de las vías	¿Qué clase de señalización necesita el sector?	
				¿Está usted de acuerdo en que se señalice las vías en estos barrios periféricos?	
				¿Por qué se han implementado la señaléticas en el cantón la libertad?	

Elaborado por: David Bonilla y Ángela Vélez

CAPÍTULO I

MARCO TEÓRICO

1.1. Antecedentes

El marco jurídico en materia de tránsito quedó transformado con la vigencia de la nueva ley que regula las actividades del transporte terrestre. Ambos contenidos legales modificaron las reglas de juego que tienen que asumir y enfrentar los peatones y conductores de vehículos considerando que la sociedad ecuatoriana necesitaba ponerse a tono con la realidad diaria y era imprescindible dictar una Ley en materia de Tránsito que regule el transporte y la circulación vial de una manera técnica y ordenada como la tienen otros países más desarrollados que el nuestro.

El desconocimiento ciudadano de las reformas causó un notable incremento de las sanciones por las infracciones de tránsito, pues la nueva ley instituyó el sistema de reducción de puntos a licencias de conducir por la comisión de infracciones, estableció una nueva clasificación a las contravenciones de tránsito, catalogándolas de leves de primera, segunda y tercera clase; graves de primera, segunda, tercera clase y muy graves, al mismo tiempo que aumentó la cantidad de contravenciones de tránsito de manera considerable.

Estudios realizados en el país, uno de ellos en Tulcán, sobre las causas por las cuales existen tantas infracciones de tránsito, llegaron a la conclusión de que debe ser obligatoria en los establecimientos educacionales la enseñanza de los preceptos de la Ley de Tránsito y su

reglamento, conforme lo prescribe el artículo 4 de la LOT. (Enríquez, 2010, pág. 12).

El presente estudio analiza la forma como puede mejorar la seguridad vial de los ciudadanos mediante de la ley actual y su difusión en el sistema educativo, tomando en cuenta que, según el Art.7, el Estado garantiza las condiciones de seguridad vial y observancia de las disposiciones de circulación vial.

1.2. Fundamentación teórica

1.2.1. La seguridad vial

En un simposio sobre planeación del transporte con la seguridad, se establece que las políticas de seguridad vial se basan en dos grandes paradigmas que dan sustento a: un enfoque centrado en remediar las consecuencias de los siniestros viales (reactivo) y otro con énfasis en las causas que originan las lesiones y fallecimientos (preventivo) (Mendoza Díaz, 18 de abril de 2006).

En el tercer informe sobre la situación de la seguridad vial de México, se señala que ambos son importantes, pues desde el punto de vista conceptual la seguridad vial constituye una dimensión de la seguridad personal, entendiendo por ésta la noción que le concede mayor atención a la vida y a la dignidad humana (Cervantes Trejo, 2013).

Por lo tanto, tiene repercusiones tanto en el desarrollo de las personas como en el de las comunidades, lo que significa que el tema de la seguridad vial es una cuestión relacionada con la calidad de vida que se materializa a través de la seguridad personal.

En los círculos académicos e institucionales surge a partir de la década de los ochenta del siglo XX un nuevo pensamiento de seguridad cuando Keith Krause (1998:126), aglutina en tres grandes grupos las diferentes propuestas, por un lado, aquellas que conservan un enfoque estatocéntrico y que mediante diferentes adjetivos matizan el concepto de seguridad (seguridad común, cooperativa, colectiva, comprehensiva); un segundo enfoque que amplía el concepto de seguridad nacional refiriéndose a la salvaguarda del Estado desde la visión multidimensional, incluyendo las nuevas amenazas derivadas de los hechos económicos, medioambientales, de las migraciones, de las redes de criminales, de la violación de los derechos humanos; y, un tercer grupo que va más allá de la visión estatocéntrica y abarca dos escalas: una hacia arriba que concibe a la seguridad global y otra hacia abajo donde se confronta la visión clásica al citar como sujeto final de la seguridad a la persona.

Alrededor de dos ejes se articula el cuestionamiento al paradigma tradicional de la seguridad nacional, correspondiendo uno de ellos a las propuestas de ensanchamiento de la visión nacional de seguridad al incluir una serie de amenazas (hechos económicos, medio ambientales, de las migraciones, de las redes criminales, de la violación de los derechos humanos); y el otro eje desplazándose desde la visión de la seguridad con un enfoque estatocéntrico hacia una visión centrada en los individuos.

Para analizar los peligros para la seguridad personal en las situaciones cotidianas hay que examinar una de sus dimensiones, esto es los factores de riesgo que afectan a las personas en cada uno de los contextos de su vida, incluyendo su tránsito por las calles y avenidas de las ciudades.

En programas sobre la seguridad humana se establece que: “no es una preocupación por las armas, sino una preocupación por la vida y la dignidad humana...” (Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo- PNUD, 2006), la ONU considera al concepto de forma integral, planteando que las múltiples amenazas a la seguridad se pueden agrupar en siete categorías: económica, alimentaria, de la salud, ambiental, personal, de la comunidad y política, de tal manera que desde esta nueva óptica, la función de la policía en la seguridad pierde relevancia y se esperaría que paulatinamente la atribución se trasladara al conjunto de las administraciones públicas en torno al objetivo de preservar la vida e integridad de las personas (Fernández Pereira , 2006)

En estudios sobre Seguridad y prevención, se observa que la protección no solo involucra a aquella que hace frente a la delincuencia tradicional, sino que también abarca otros ámbitos donde se producen riesgos tecnológicos y sociales.

Recurriendo a Ballbé para ejemplificar el carácter multidimensional de la seguridad personal, se establece que:

En algunos de los fenómenos inherentes a esa nueva sociedad del riesgo, morían más personas por los malos diseños de los coches Ford que por la guerra de Vietnam...Sucede que a ningún ciudadano le consuela que en vez de asesinarlo un criminal, lo aplaste un camión que se ha saltado un semáforo. En España hay diez veces más riesgo de morir en accidentes de tránsito que en un crimen...Existiría una relación entre todo el ambiente en el que se produce la seguridad de la gente. (Fernández Pereira , 2006)

Así que las amenazas más letales no proceden de los delincuentes tradicionales sino de personas que en principio están fuera de toda sospecha y que son los nuevos actores: los conductores, las empresas de automóviles, la publicidad que anima a correr.

1.2.1.1. El enfoque sistémico de la seguridad vial

A su objeto de análisis, la literatura en el tema de los siniestros viales privilegia el acercamiento individual, centrándose en alguno de los componentes de la trilogía de la seguridad vial: el usuario, el vehículo o el entorno, de modo que una definición de la seguridad vial que tenga un enfoque preventivo implica una concepción integral de los términos del triángulo vial que, además plantee una guía de acción en términos estratégicos.

En el informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito, se indica que:

Los elementos de este sistema son los vehículos motorizados, la vía pública y sus usuarios, así como su entorno físico, social y económico. Para que un sistema de tránsito sea menos peligroso es necesario adoptar un enfoque sistémico que entienda al sistema en su conjunto y en la interacción entre sus componentes, e identificar las posibilidades de intervención...Cada choque y sus consecuencias pueden representarse como un sistema de factores entrelazados. (Organización Mundial de Salud OMS, 2005)

De forma dinámica e interrelacionada se pueden estudiar los problemas de la seguridad vial, perspectiva que se conoce como enfoque sistémico de la seguridad vial. Cuando los responsables de cada sector involucrado en la seguridad vial toman decisiones para cada uno de los componentes

del sistema, los resultados serán muy limitados dado que no se abre la oportunidad de poder influir de forma indirecta sobre algún otro factor del cual no son responsables directamente.

La matriz de Haddon se sustenta el enfoque sistémico promovido por la Organización Mundial de Salud – OMS. El transporte por carretera fue descrito hace varios años por William Haddon Jr., como un sistema “hombre-máquina” mal concebido, señalando que debería ser objeto de un tratamiento sistémico integral (Manso y Castaño, 2008).

Para lo cual propuso lo que ahora se conoce en todo el mundo como la “matriz de Haddon” en la cual se representan los tres factores del tránsito, el ser humano, el vehículo y el ambiente - durante las tres etapas de un accidente antes, durante y después. Como un sistema dinámico, cada una de las nueve celdas de la matriz puede considerarse como una oportunidad específica de intervención para reducir las lesiones causadas por el tránsito.

Cuadro N° 2 La Matriz de Haddon

Fases		Factores		
		Ser humano	Vehículos y equipo	Entorno
Antes del choque	Prevención de accidentes	-Información -Actitudes -Disminución de las facultades -Aplicación de la ley	-Condiciones mecánicas Luces -Frenos -Maniobrabilidad -Gestión de la velocidad	-Diseño y trazado del camino -Límites de la velocidad -Elementos de seguridad peatonal
Choque	Prevención de traumatismos durante el choque	-Utilización de dispositivos de protección -Discapacidad	-Cinturones de seguridad -Otros dispositivos seguridad -Diseño vehicular anti choques	-Elementos protectores a los costados del camino
Después del choque	Conservación de la vía	-Nociones de primeros auxilios -Acceso a la atención médica	-Facilidad de acceso -Riesgo de incendio	-Servicios de socorro -Congestión

Fuente: Informe Mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito, OMS, pág. 15 (Organización Mundial de la Salud, 2005) Elaborado por: David Bonilla y Ángela Vélez

En dos etapas se puede dividir el trabajo de Haddon: la matriz y su trabajo sobre las contramedidas se menciona cada una de las estrategias a seguir para reducir las pérdidas, aclarando que las contramedidas no son universales y que es indispensable la colaboración, destacando la importancia de la coordinación política y legislativa y dejando de lado las cuestiones del azar, muy arraigadas en el tema de los accidentes de tránsito. (Organización Mundial de Salud OMS, 2005).

Cuando las intervenciones son propuestas le corresponde a los tomadores de decisión elegir entre las posibles estrategias, haciendo dicha elección mediante la aplicación de los principios del análisis de políticas públicas. Al respecto, en artículos sobre la seguridad integral, se señala que “el análisis de políticas suele incluir; la identificación del problema, la identificación de las políticas, y la identificación de los valores que deben evaluarse en relación con cada opción” (Ballbé, 2003, pág. 32); se califica el analista de cada opción, de acuerdo a la medida en que se adhiere a los valores identificados como importantes, luego de lo cual el especialista elige entre las opciones.

Una vez aplicadas, otros pueden evaluar su éxito y la información se puede incorporar en los futuros análisis de las alternativas, de modo tal que las políticas o intervenciones que se consideren pueden ser nuevas o pueden reflejar políticas o programas que ya existen. El enfoque sistémico implica, entre otros aspectos, que el diseño de las políticas y su gestión se realicen considerando la interrelación existente entre las dimensiones de la seguridad personal previamente señaladas (factores de riesgo) y los factores de la circulación vial.

Hasta el momento es insuficiente la discusión teórica sobre la política pública porque no basta con sólo considerar los factores de riesgo que

ponen en peligro la seguridad personal o con esquematizar la circulación vial en los términos de sus sub-sistemas, sino que es necesario considerar el plan de acción que las instituciones ponen en marcha, la visión que promueven y la forma en que se puede poner en práctica una solución que sea útil y, sobre todo, que repercuta en una mayor calidad de vida.

1.2.1.2. Pensamiento estratégico

En el plan de seguridad vial del 2007 de Madrid, se determina que la articulación conceptual debería existir cuatro dimensiones de la estrategia: 1) el pensamiento (la orientación de las organizaciones), 2) la gestión (creación de valor público), 3) la dirección (conducción de la organización), 4) la planeación (coordinación) - y el entorno (desde la perspectiva sistémica de la seguridad y los factores de riesgo asociados) para dar sustento a la gestión de las políticas públicas de seguridad vial. (AGSSC (Área de Gobierno de Seguridad y Servicios, 2007).

Al no ser el entorno una condición dada, debe considerarse que existen factores que alteran las circunstancias de cada contexto, dimensiones relacionadas con el incremento de la flota vehicular, la influencia de la estructura urbana en la siniestralidad, la cultura de la velocidad y, en general, factores de riesgo que afectan la seguridad vial, por lo cual la imaginación caracteriza al pensamiento estratégico para buscar nuevas opciones como filosofía, entendiéndose como un proceso continuo de reflexión .

En estudios sobre la gestión de política estratégica en gobiernos locales, se expresa:

La realidad social se caracteriza por la interacción entre diversos actores en un contexto de variables exógenas en el que uno de los papeles principales de los gobiernos es legitimarse a través de sus rendimientos y donde el marco de referencia de la gestión estratégica se encuadra en la renovación de la capacidad administrativa de los gobiernos. (Ramos, 2006, pág. 19)

Hay un salto cualitativo de la administración pública en esta conceptualización de la gestión en algunos países, encaminada hacia su contexto, en busca de fomentar un mejor estilo de vida para los ciudadanos en general.

Da sustento a la gestión la articulación entre las políticas públicas, dado que lo que se gestiona son las políticas, por lo cual los gobiernos deben tener la capacidad de diseñar y poner en práctica políticas de valor en términos de reducción de la inseguridad vial.

En un manejo sistémico/ estratégico de la gestión para la seguridad vial existe una articulación conceptual entre la gestión estratégica, las políticas públicas y el entorno útil para la provisión de mayor seguridad vial, lo que implica recorrer el ciclo de las políticas involucrando a los actores relevantes y a los afectados, generando valor público y manejando el entorno (con sus dimensiones: políticas, económicas, sociales, urbanas, etcétera).

En obras sobre la gestión estratégica y creación de valor en el sector público, destaca que:

“Los principios básicos de la gestión estratégica aluden a que las nuevas demandas son una oportunidad (más que un problema); la organización deberá replantearse y adaptarse de acuerdo a las nuevas exigencias; el fin no es garantizar la continuidad sino el constante cambio; el valor de las actividades (servicios) está en función de la creatividad y la visión a futuro”. (Moore, 2.005, pág. 32)

En la vida moderna existe una necesidad creciente de trasladarse en las ciudades, por motivos de trabajo, comerciales, escolares o de entretenimiento, la movilidad que subyace a los desplazamientos genera una diversidad de problemas, entre ellos, los siniestros viales, relacionados con el hecho de que en casi todas las zonas urbanas las personas se mueven desde las zonas residenciales a las zonas céntricas, y en muchas ciudades la movilidad se incrementa con la apertura de nuevos centros comerciales intensificando el tránsito y aumentando los riesgos

Importantes factores son la localización de la vivienda y del empleo, lo que explica por qué la mayoría de las investigaciones que consideran la estructura urbana y su relación con los siniestros viales incluyen como variables y factores de riesgo tanto los usos de suelo como la generación de viajes a las áreas de empleo en las zonas urbanas (Moore, 2.005)

Lo que se busca en la gestión urbana para la seguridad vial es reducir el número de lesionados ocasionados por los siniestros del tránsito, principalmente, en las áreas urbanas, apoyándose en un planteamiento multidisciplinario donde se consideran todos los aspectos de la gestión urbana, es decir, buscando el apoyo e integración de los sectores de: seguridad, vigilancia, transporte público, planeación, ingeniería, medio ambiente, obras públicas, usos de suelo, salud, educación.

1.2.2. Las instituciones responsables de la seguridad vial en el territorio ecuatoriano

Las siguientes dimensiones se diferencian dentro del análisis institucional, siendo ellas la agencia responsable, los mecanismos de coordinación, el soporte técnico y financiero y la eficacia, aunque hay que aclarar que no existe una agencia ideal para encabezar la política de seguridad vial, puesto que tanto las oficinas de transporte como las de la policía y las de salud tienen diferentes atribuciones, de lo cual se deriva la ausencia de un mandato legal que sustente las facultades y señale a la agencia líder en la materia.

En estudios sobre el involucramiento e impacto del accidente de carretera: caso estudios, se señala que: “No es suficiente solo el sustento jurídico, también es necesario el soporte político” (Aeron, 2006, pág. 7)

La Agencia Nacional de Transito está encargada de regular, controlar, planificar y evaluar toda actividad que guarde relación con el tránsito en el territorio nacional, a fin de garantizar la libre y segura movilidad terrestre, prestando servicios de calidad que satisfagan la demanda ciudadana; coadyuvando a la preservación del medio ambiente y contribuyendo al desarrollo del país.

Gráfico N° 1 Instituciones encargadas del Tránsito y Transporte Terrestre



Fuente: Art. 3, 393 y 394 de la Constitución del Ecuador 2008 “Seguridad Integral” y “Regulación del Transporte”

Elaborado por: David Bonilla y Ángela Vélez

La ANT, desde un total alineamiento al Plan Nacional de Seguridad Integral y al Plan Nacional para el Buen Vivir, propone la reducción del 20% en la mortalidad por accidentes de tránsito al 2013. Como mecanismo para alcanzar este objetivo, se han generado una serie de políticas y estrategias que involucran cada uno sus respectivos proyectos como medios de ejecución.

Asimismo, para un mejoramiento continuo de la situación de seguridad vial en el país, la ANT mantiene acuerdos, convenios y otros mecanismos de relacionamiento interinstitucional con el Ministerio de Educación, el Ministerio de Salud Pública, el Ministerio de Coordinación de Seguridad y el Ministerio del Interior. En la esfera internacional, esta coordinación se ejecuta con el Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial, con la Comunidad Andina de Naciones y mediante acuerdo bilaterales entre países fronterizos. (Organización de Naciones Unidas, 2011).

Gráfico N° 2 Coordinación de la seguridad vial en el contexto internacional



Fuente: (Organización de Naciones Unidas, 2011)

Elaborado por: David Bonilla y Ángela Vélez

A las políticas del Gobierno Nacional responden las modificaciones en la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y el traspaso de competencias en estas áreas, tanto para fortalecer el área de Seguridad Vial en el Ecuador y la consecuente reducción de accidentes de tránsito, como para atender oportunamente a las víctimas involucradas y mitigar las consecuencias.

Para cumplir con la misión institucional planteada, la ANT inscribe dentro del marco institucional de su planificación, objetivos estratégicos que le permitirán mejorar el control del tránsito con el fin de brindar seguridad vial en el país, garantizando el cumplimiento de la misión de la ANT; reducir la mortalidad ocasionada por accidentes de tránsito en vías y carreteras, en todo el país, mediante el fortalecimiento de la seguridad vial; mejorar la infraestructura tecnológica y física de la ANT y sus unidades, para asegurar la oportuna y eficaz atención a los usuarios; implementar sistemas de planificación y control administrativo del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, a partir de regulaciones sectoriales, planes, programas y proyectos ejecutados por las distintas direcciones de la institución que permitan cumplir la misión de la ANT; coadyuvar con las municipalidades del país, a fin de fortalecer la transferencia de competencias en su jurisdicción, que permitan fomentar el desarrollo local en materia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial; y aumentar el control a los municipios para la certificación de cumplimiento de competencias asumidas.

En algunos casos de estudio sobre el involucramiento e impacto del accidente de carretera, se establece que.

Del conjunto de acciones continuas, que intervienen en el comportamiento de los usuarios de la red vial nacional y los medios relacionados al fenómeno de movilidad, resulta la seguridad vial, tanto para disminuir y prevenir accidentes de tránsito, como para mitigar sus consecuencias. (Aeron, 2006, pág. 21)

Por el incremento del número de víctimas por causa de accidentes de tránsito, con sus consiguientes impactos negativos sobre la sociedad, en el Ecuador la Seguridad Vial es considerada como uno de los temas de mayor debate y reflexión en el ámbito de la seguridad ciudadana, una problemática, que se ha ido tornando crítica y que despierta la sensibilidad pública, puesto que los accidentes no solo son casuales sino principalmente el resultado de una conducta irresponsable al volante, como lo demuestran las estadísticas, haciendo que se eleve el número de pacientes que atiende el Sistema de Salud Pública, con consecuencias irreversibles en las familias ecuatorianas, más allá de la afectación económica.

Las discapacidades producidas por accidentes de tránsito, corresponden a más del 4% de las personas con discapacidad en el Ecuador, según lo estableció hasta el año 2010 la Misión Solidaria Manuela Espejo.

Que el período comprendido entre los años 2011 y 2020 sea considerado como la “Década de Acción para la Seguridad Vial” es lo que propuso la Organización Mundial de la Salud (OMS) con el fin de aplicar los mejores esfuerzos coordinados hacia la consolidación de la Seguridad Vial como una cultura de vida.

1.2.3. Accidentes de tránsito

Según el marco conceptual de la seguridad vial, para diagnosticar la situación real del sector es necesario definir los siguientes conceptos:

- Accidentes de tránsito: Son los sucesos eventuales o involuntarios en los que esté involucrado un vehículo y que ocurren en lugares destinados al uso público o privado, ocasionando lesiones de diversa gravedad en las personas o la muerte, además de daños materiales en vehículos, vías o infraestructura.
- Víctimas de un accidente de tránsito: Toda persona fallecida o herida en el momento del accidente.
- Muerto en un accidente de tránsito: Toda persona fallecida en el momento del accidente de tránsito.

Los intentos por disminuir considerablemente los accidentes de tránsito no han tenido el impacto esperado en nuestro país, aunque el número de accidentes ha tenido una pequeña variación, en los años 2011 y 2012, decreciendo levemente.

El siguiente cuadro muestra las estadísticas relacionadas con el tema

Cuadro N° 3 Accidentes por causas probables a nivel nacional

CAUSAS PROBABLES	2010	2011	2012
CASOS FORTUITOS	274	240	183
CAUSAS EN PROCESO DE INVESTIGACIÓN	696	232	1.303
DAÑOS MECÁNICOS	346	400	656
EMBRIAGUEZ	2633	2.437	2.134
EXCESO DE VELOCIDAD	3.685	3.518	1.911
IMPERICIA/IMPRUDENCIA DEL CONDUCTOR	13.088	11.203	11.397
IMPRUDENCIA DE LOS INVOLUCRADOS NO-CONDUCTORES	1.251	2.130	1.768
INVASIÓN DE CARRIL	1.640	2.201	1.768
MAL ESTACIONADO	35	52	46
NO RESPETAR LAS SEÑALES DE TRÁNSITO	856	1.512	1.195
OTRAS CAUSAS	659	699	1.407
PASAR SEMÁFORO EN ROJO	425	2	47
TOTAL	25.588	24.626	23.842

Fuente: DNCTSV, CTE, Estadística ANT.
Elaborado por: David Bonilla y Ángela Vélez

La imprudencia del conductor es una de las mayores causas de accidentes a nivel nacional, seguida de la embriaguez, exceso de velocidad, invasión de carril. Se observa que en el año 2010 se incrementaron las causas, decreciendo ligeramente en 2011 y 2012.

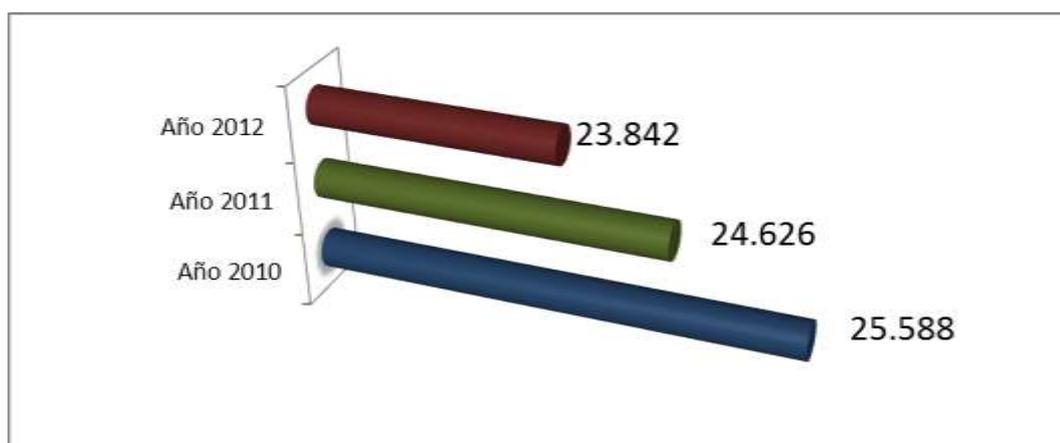
Cuadro N° 4 Accidentes por tipo a nivel nacional

TIPO	2010	2011	2012
ARROLLAMIENTO	226	242	213
ATROPELLO	4.538	4.252	3.928
CAÍDA DE PASAJEROS	480	434	488
CHOQUE	11.351	10.968	10.492
COLISIÓN	675	664	442
ENCUNETAMIENTO	1.120	1.189	1.270
ESTRELLAMIENTO	3.898	3.798	3.604
OTROS (OBSTÁCULOS - DERRUMBE)	314	210	686
ROZAMIENTO	1.698	1.750	1.632
VOLCAMIENTO	1.288	1.107	1.087
TOTAL	25.588	24.626	23.842

Fuente: DNCTSV, CTE, Estadística ANT
Elaborado por: David Bonilla y Ángela Vélez

Los tipos de accidentes en su mayoría corresponden a los choques, seguido del atropello, estrellamiento, encunetamiento, volcamiento entre otros.

Gráfico N° 3 Accidentes por causas y tipos probables a nivel nacional



Fuente: DNCTSV, CTE, Estadística ANT
Elaborado por: David Bonilla y Ángela Vélez

En lo que concierne a lo accidentes que se producen en cada provincia, el cuadro establece lo siguiente:

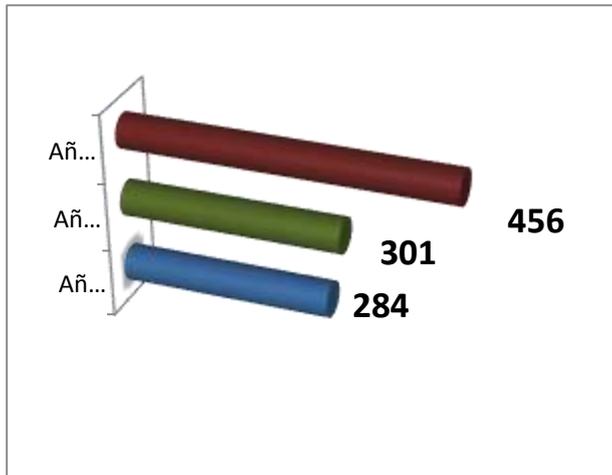
Cuadro N° 5 Accidentes por provincia a nivel nacional

PROVINCIA	2.010	2.011	2.012
AZUAY	1.166	1.145	1.033
BOLIVAR	220	190	184
CAÑAR	273	273	276
CARCHI	181	192	263
CHIMBORAZO	825	678	633
COTOPAXI	605	552	516
EL ORO	578	555	627
ESMERALDAS	350	320	375
GALAPAGOS	34	25	24
GUAYAS	9138	8771	9.039
IMBABURA	675	668	757
LOJA	587	691	744
LOS RIOS	922	779	996
MANABI	1.293	1.361	1.151
MORONA SANTIAGO	145	112	131
NAPO	164	176	140
ORELLANA	110	126	174
PASTAZA	164	198	128
PICHINCHA	5.594	5.396	3.964
SANTA ELENA	284	301	456
SANTO DOMINGO DE LOS TSÁCHILAS	781	661	838
SUCUMBÍOS	113	171	270
TUNGURAHUA	1.189	1.173	983
ZAMORA CHINCHIPE	152	112	140
TOTAL	25.588	24.626	23.842

Fuente: DNCTSV, CTE, Estadística ANT
Elaborado por: David Bonilla y Ángela Vélez

Guayas ostenta el primer lugar en accidentes de tránsito, seguida por Pichincha y en tercer lugar Manabí. En la provincia de Santa Elena se observa que en los tres últimos años han aumentado los accidentes de tránsito, tal como se señala en el gráfico.

Gráfico N° 4 Accidentes por provincia a nivel nacional



Fuente: DNCTSV, CTE, Estadística ANT
Elaborado por: David Bonilla y Ángela Vélez

Las cifras muestran la situación actual de la seguridad vial en Santa Elena. Para mejorar la movilidad y seguridad vial y tratar de disminuir los accidentes de tránsito, el gobierno busca tornar efectiva la capacidad técnica del actual cuerpo operativo de tránsito mediante un mejor entrenamiento, además de la dotación de instrumentos tecnológicos para detener a los infractores y la realización de campañas educativas dirigidas a los usuarios de las vías, con la finalidad de generar cultura ciudadana.

Cuadro N° 6 Accidentes de tránsito en el cantón La Libertad

AÑO 2013		AÑO 2014	
Meses	Accidentes	Meses	Accidentes
Enero	19	Enero	26
Febrero	20	Febrero	20
Marzo	25	Marzo	15
AÑO 2013		AÑO 2014	
Abril	18	Abril	22
Mayo	17	Mayo	21
Junio	10	Junio	21
Julio	16	Julio	19
Agosto	17	Agosto	17
Septiembre	33	Septiembre	12
Octubre	26		
Noviembre	25		
Diciembre	28		
TOTAL	254		173

Fuente: DNCTSV, CTE, Estadística ANT
 Elaborado por: David Bonilla y Ángela Vélez

Se observa en el cuadro que en el año 2013 han ocurrido 254 accidente de tránsito y en lo que va del año 2014 hasta el mes de Septiembre se presentan 173 accidentes de tránsito.

1.2.4. Infracciones de tránsito

Para comprender el concepto específico “infracciones de tránsito” primero hay que analizar el término infracción de manera general. El tratadista Guillermo Cabanellas considera que “una infracción es el incumplimiento de una norma reglamento o ley que regula la conducta dentro de un contexto determinado”. (Cabanellas, 1998, Pág. 205), manifiesta que una

infracción es considerada como el incumplimiento de una norma jurídica de quien actúa fuera de la Ley que gobierna a un pueblo determinado.

Según el Libro Primero, Título II, capítulo 1, en el artículo 10 del anterior Código Penal, “son infracciones los actos imputables sancionados por las leyes penales...”, mientras que en materia de tránsito la definición de infracción se corresponde a los actos o a las omisiones.

Para el doctor Jorge E. Alvarado el delito de tránsito es un acontecimiento imprevisible consecuencia de la negligencia, o por violación de las normas jurídicas (Alvarado, 2.005, pág. 98) por tres factores principales, según la doctrina, se producen los delitos de tránsito: factor humano, factor mecánico y factor vial.

1.2.5. Delitos de tránsito

1.2.5.1. Factor humano:

El factor humano se refiere, cuando quien conduce un vehículo, no toma las previsiones del caso, es el factor que más provoca infracciones.

De acuerdo con lo que considera Jesús Gómez T, “Uno de los inconvenientes más trascendentales que influyen directamente en el manejo de automotores se centra en la falta de conocimiento referente a los reglamentos que rigen la conducta de los usuarios viales” (Gómez Toapanta, 2.005, pág. 11).

1.2.5.2. Factor máquina.

Otro factor causal de las infracciones de tránsito en las vías públicas es el vehículo cuando existe desperfecto mecánico, lo que significa que todo conductor es responsable de mantener el vehículo con todos los niveles de seguridad y garantizar el mantenimiento adecuado de todos los elementos capaces de evitar dentro de lo posible que se produzcan accidentes.

La ley sanciona a quien conduzca un automotor, con conocimiento de las malas condiciones mecánicas del vehículo y ocasionare un accidente de tránsito del que resulten la muerte o lesiones una o más personas. Artículo 127 literal e), en relación con el artículo 137 de la Ley Orgánica de Tránsito.

1.2.5.3. Factor vía:

Las vías públicas en mal estado o con señalización inexistente o inadecuada son otra causa de una gran cantidad de accidentes de tránsito. La Ley de Tránsito sanciona al contratista y/o ejecutor de una obra que por negligencia o falta de previsión del peligro o riesgo en la ejecución de obras en la vía pública, ocasionen un accidente de tránsito del que resulten muertas o con lesiones graves una o más personas.

1.2.6. La Señalización

La señalización constituye una forma de guía para el individuo en un lugar determinado, que llama discretamente su atención y da la información requerida en forma “instantánea” y “universal”.

Cuadro N° 7 Característica de la señalización

LA SEÑALIZACIÓN
<ol style="list-style-type: none">1. La señalización tiene por objeto la regulación de los flujos humanos y motorizados en el espacio exterior.2. Es un sistema determinante de conductas.3. El sistema es universal y está ya creado como tal íntegramente.4. Las señales preexisten a los problemas.5. Las señales han sido ya normalizadas y homologadas, y se encuentran disponibles en la industria.6. Es indiferente a las características del entorno.7. Aporta al entorno factores de uniformidad.8. No influye en la imagen del entorno.9. La señalización concluye en sí misma.

1.2.6.1. Clasificación de las señales verticales.

Señales de prevención:

Advierten al usuario de la vía la existencia real o potencial de un peligro, indicándole simbólicamente su naturaleza, generando precaución de parte del conductor, ya sea para disminuir la velocidad o para que efectúe otras maniobras que redundan en su beneficio y en el de otras personas, facilitando el tránsito y previniendo accidentes, siendo así que todas las señales de prevención exceptuando las flechas grandes (P.11 , P 12) y cruce de ferrocarril (P38), se confeccionan en láminas cuadradas con

esquinas redondas y se colocan con un vértice hacia arriba. Tienen fondo de color amarillo, leyenda o símbolo y borde en color negro.

Señales de Reglamentación:

Indican al usuario de la vía las obligaciones, limitaciones o prohibiciones que debe observar. Suelen tener forma rectangular colocándose verticalmente, con un círculo rojo en la parte superior, indicando una restricción. Si el círculo está cruzado por una barra del mismo color, la restricción consiste en una prohibición completa. El fondo es blanco y la leyenda o símbolo y el borde en negro.

Señales de Información:

Guían al conductor en su recorrido por las vías, facilitándole otras indicaciones que pueden serle de interés y utilidad, suministrándole toda aquella información que pueda necesitar en el camino, del modo simple y directo. Tienen fondo de color blanco con la leyenda o símbolo y borde negro. Son más grandes en las autopistas, en fondo verde con letras blancas para una mayor identificación. A continuación se especifica el significado de las señales de información.

1.2.6.2. Señales Horizontales:

Son las que se pintan sobre el pavimento y sobre el cordón de la acera para la regulación del tránsito con el fin de orientar al conductor e indicarle regulaciones y advertencias, aumentando considerablemente su seguridad al no tener que apartar su atención de la carretera.

Son marcas de diseño uniforme. Lo mismo en cuanto a su localización y aplicación, para que puedan ser identificadas por los usuarios de las vías. Pueden usarse como complemento de otros dispositivos tales como señales de tránsito verticales y/o semáforos.

Hay dos tipos de señales horizontales:

I- Marcas sobre el pavimento.

Línea de centro: para dividir la calzada en dos o más carriles con circulación en sentido contrario, siendo por lo general discontinua y de color blanco. Cuando esta línea es continua, indica que no puede cruzarse.

Línea de barrera: Es una línea amarilla continua colocada a la derecha de una línea del centro para indicar que en ese lugar el adelantamiento está prohibido por presentar peligro para el conductor. Se la encuentra generalmente en curvas, pendientes y en lugares donde la visibilidad es difícil.

Línea de parada: Es una línea blanca continua pintada transversalmente a la calzada, complementada por un semáforo, una señal de alto o una senda peatonal, para indicar al conductor el lugar donde debe detenerse.

Zona de Paso: Formada por una serie de franjas blancas longitudinales que se pintan de un lado a otro de la calzada, indican el paso de seguridad de los peatones, pues ante ellas el conductor deberá detener su vehículo. Si existe un semáforo se llama zona de seguridad.

Línea de Vía: Utilizada en vías de cuatro o más carriles, dividen los carriles que van en un mismo sentido. Son discontinuas y de color blanco.

Flechas Direccionales: Indican las direcciones de circulación permitidas al llegar a una intersección, son de color blanco.

II- Marcas en el Cordón de Acera:

Son franjas de color amarillo que se pintan en el cordón de las aceras con el fin de prohibir el estacionamiento de vehículos

El propósito de las señales de tránsito es ayudar al movimiento seguro y ordenado del tránsito de peatones y vehículos con instrucciones que deben ser obedecidas por los usuarios de las vías para prevenir los peligros que pueden no ser muy evidentes o, proporcionar información de rutas, direcciones, destinos y puntos de interés. Constan de la combinación de un mensaje, una forma y un color, pues el mensaje de la señal de tránsito puede ser una leyenda, un símbolo o un conjunto de los dos.

1.2.7. Disposiciones legales, reglamentarias y técnicas de la seguridad vial

Con la finalidad de vivir en la sociedad, se han establecidos normas que regulan el comportamiento de los habitantes, en tema de tránsito existen reglamentos con el propósito de sancionar quien irrespete dichas normas. La omisión es un aspecto de la culpa que se presenta cuando una persona viola específicas reglas de conducta impuestas por el Estado (leyes o reglamentos) o por funcionarios competentes.

1.2.7.1. La Constitución del Ecuador 2008

El derecho de todos los ciudadanos a la seguridad integral y a la libre movilidad es garantizado por la Constitución del Ecuador 2008, cuyo Art.3 hace referencia al deber primordial del Estado de garantizar el derecho a una cultura de paz y a la seguridad integral, mientras que el art. 66 reconoce y garantizará a las personas que viven en territorio ecuatoriano el derecho a la inviolabilidad de la vida; el derecho a una vida digna, que asegure la salud, seguridad social y otros servicios sociales necesarios; el derecho a la integridad personal; el derecho a la integridad física; el derecho a transitar libremente; el derecho a acceder a bienes y servicios públicos y privados de calidad.

La seguridad vial se relaciona con estos derechos constitucionales, pues los derechos a la vida y a la integridad personal inspiran las normas y políticas públicas que buscan reducir los accidentes de tránsito, en tanto que los derechos constitucionales a la vida digna, al libre tránsito y al acceso al servicios públicos de calidad permiten fundamentar o interpretar las normas y políticas públicas que garanticen vías para las personas y lo vehículos de transportes.

Puesto que el artículo 14 de la Constitución del Ecuador reconoce el derecho a los ciudadanos y ciudadanas a vivir en un ambiente íntegramente ecológico y saludable, que garantice la sostenibilidad el desarrollo sustentable y el buen vivir, se trata de una disposición constitucional que alude a la necesidad de considerar la debida señalización vial en la obra pública.

El art. 262 de la Constitución asigna a los gobiernos regionales autónomos las siguientes competencias exclusivas, sin perjuicio de las otras que determine la ley que regule el sistema nacional de competencias:

3. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte regional y el cantonal en tanto no lo asuman las municipalidades.
4. Planificar, construir y mantener el sistema vial de ámbito regional.

De acuerdo con el art. 264, los gobiernos municipales planificarán, construirán y mantendrán la vialidad urbana, en tanto que el art. 314 aclara que el Estado será responsable de la provisión de los servicios públicos como vialidad, y lo demás que determine la ley, garantizando que los servicios públicos y su provisión respondan a los principios de obligatoriedad, generalidad, uniformidad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad y calidad.

1.2.7.1.1. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

Las nuevas responsabilidades y competencias de las instituciones involucradas en el transporte terrestre están contempladas en la reforma a la LOTTTSV, aprobada el 19 de marzo de 2011, estableciendo y reiterando el compromiso constitucional que tiene el Estado con respecto a la regulación y control.

Según el Art. 3, el Estado garantizará la prestación del servicio de transporte público, ajustada al principio de Seguridad, mientras que el art. 13, reconoce a los gobiernos descentralizados, regionales, distritales y

municipales como parte de los órganos públicos encargados del transporte terrestre tránsito y seguridad vial.

Fijando los parámetros técnicos de la prueba material en las contravenciones y delitos de tránsito, en el marco legal definido en la LOTTTSY, el Art. 149 dispone que “para el juzgamiento de las infracciones de tránsito constituyen medios de prueba la información emitida y registrada por los dispositivos de control de tránsito y transporte debidamente calibrados, sean electrónicos, magnéticos, digitales o analógicos, fotografías, videos y similares, cuyos parámetros técnicos están determinados en el Reglamento respectivo.”.

Esta normativa vuelve urgente aplicarla en las zonas urbanas de la provincia de Santa Elena, donde la falta de señalización adecuada puede dar lugar a infracciones no intencionales de tránsito. La omisión de estas medidas preventivas, entre las cuales destaca la señalización, contradice los postulados constitucionales que garantizan el derecho a la vida, la misma que es puesta en peligro cuando proliferan los accidentes de tránsito por la inexistencia de medidas preventivas y de adecuado control.

1.2.7.1.2. Facultades de la gestión de Tránsito

Según el Art. 16 de la Ley de Tránsito, será la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial la encargada de la regulación, planificación y control del transporte, tránsito y seguridad en el territorio nacional, del control de las vías de la red estatal nacional y de coordinar por medio de sus agentes civiles, con los GAD.

1.2.7.2. El Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomías y Descentralización (COOTAD)

De acuerdo con lo estipulado en el Art.129 del COOTAD, corresponde al gobierno central el ejercicio de la competencia de vialidad en las facultades de rectoría, planificación, normatividad y ejecución del sistema vial conformado por las troncales nacionales, mientras que a los gobiernos autónomos descentralizados les corresponde las mismas competencias pero en el ámbito limitado a sus jurisdicciones, siempre en concordancia con las políticas nacionales.

Según el art. 130 del COOTAD, al organismo técnico nacional de la materia le corresponde la rectoría general del sistema nacional de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, asignándole la responsabilidad de establecer las políticas y normativas nacionales que serán obligatorias.

CAPÍTULO II

METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

2.1. Diseño de la investigación

El diseño de la investigación, se refiere a las etapas del estudio; en ella se describen la manera de cómo se las va a llevar a cabo. La búsqueda de información tuvo como punto de partida el análisis cualitativo; en la que se valoraron estudios sobre la señalización y la seguridad vial.

Se tomó como referencia lo que establece Hernández, Fernández, y Batista, (2006) que el trabajo es un estudio descriptivo, con datos cuantitativos, por lo tanto la misma busca determinar mediante la descripción de las variables que la falta de señalización vial en los barrios periféricos del cantón La Libertad, afecta los derechos garantizados en el sistema jurídico ecuatoriano. La aplicación de la investigación descriptiva mide y describe de manera independiente las variables y orienta a la comprobación de la hipótesis planteada.

2.1.1. Modalidad de investigación

La modalidad del estudio fue documental – bibliográfica y de campo:

Investigación Documental Bibliográfica.- Se analizó la seguridad vial desde el enfoque que pone énfasis en las causas que originan los accidentes de tránsito; se describieron las instituciones encargadas del Tránsito y Transporte Terrestre en el Ecuador, los accidentes de tránsito ocurridos en el país y en la provincia, infracciones de tránsito, delitos de tránsito y la señalización vial con sus clasificaciones. En lo que respecta a

las disposiciones legales, reglamentarias y técnicas de la seguridad vial, se examinó la Constitución de la Republica de Ecuador del 2008; la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomías y Descentralización (COOTAD). Su análisis se encauzó a la implementación de la señalización adecuada en los barrios periféricos de La Libertad.

Investigación de Campo.- Se utilizó la investigación de campo con el objeto de dar respuesta a las interrogantes en estudio. Esta investigación toma contacto con la realidad, la información obtenida es con el fin de alcanzar los objetivos planteados, las técnicas e instrumentos establecidos fueron para recolectar los datos pertinentes al problema expuesto.

2.1.2. Métodos de la investigación

Método inductivo. Este método analiza y sintetiza las causas que originaron la problemática, se observan todos los acontecimientos de manera particular que inciden en el problema. (Hernández Sampieri y Fernández Colla, 2006). Se aplicó este método con el fin de observar las causas que originan el problema, con el propósito de extraer conclusiones y establecer el efecto de tales causas.

Método deductivo. Se trata de un procedimiento que consiste en desarrollar una teoría empezando por formular sus puntos de partida y deduciendo luego sus consecuencias con la ayuda de las subyacentes teorías formales. Con la aplicación de este método se observaron los efectos que tendrá la señalización vial en los barrios periféricos de La Libertad.

2.1.3. Técnicas de investigación.

La técnica es indispensable en el proceso de la investigación científica, ya que integra la estructura por medio de la cual se organiza la investigación. La técnica es de carácter formal y se emplea para estudiar y analizar un problema detectado, con el propósito de buscar las posibles soluciones y conocer la realidad de los hechos. (Gutiérrez S., 2006).

La encuesta

La encuesta es la técnica que se aplica a través de preguntas bien estructuradas y sirve para recolectar datos. (Gutiérrez S., 2006).

Los datos recolectados guardan relación con:

- Señalización vial inadecuada
- Presencia de accidentes de tránsito
- Falta de campaña de concienciación vial
- Conocimiento de los reglamentos sobre la seguridad vial
- Observación de las disposiciones de circulación vial
- Conocimiento sobre los derechos a la seguridad vial

Por cada indicador se realizó una pregunta, la redacción de las preguntas fueron sencillas para que el encuestado las entendiera, no indujeron a las respuesta y fueron opcionales y poli opcionales de simple elección, y de selección múltiple.

La entrevista:

La entrevista es un reporte verbal de una persona con el fin de obtener información primaria acerca de su conducta o de experiencias. Se hace cara a cara permite aclarar la información. Puede ser entendida como la conversación que sostienen dos personas para obtener información. (Gutiérrez S., 2006.)

La entrevista estuvo dirigida al director de la jefatura provincial de tránsito de la provincia de Santa Elena con el fin de obtener respuestas sobre las razones para que se implemente la señalización en estos sectores, identificación de los barrios periféricos en donde ha habido mayor cantidad de accidentes de tránsito, las causas de estos accidentes y el por qué no se ha implementado la señalización vial en estos lugares. Se produjo un intercambio de comunicación cruzada entre el entrevistado y el entrevistador.

2.1.4. Población y Muestra

Universo, es la totalidad de unidades de análisis a investigar, que por su similitud de características son miembros de un grupo particular o, que en lo posible reúna todas las características de la población. (Gutiérrez S., 2006.) El universo a estudiar son los barrios periféricos y muy transitados, tales como: Las Terrazas, Velasco Ibarra, las Palmeras, Virgen del Carmen y Enríquez Gallo, con una población total de 350 familias según el GAD municipal de La Libertad.

Cuadro N° 8 Población

Estratos/Barrios	Familias
Nueva Esperanza	70
Jaime Roldos	120
24 de Mayo	110
Las Palmeras	80
Total	380

La muestra estadística es una parte de la población, o sea, un número de individuos u objetos seleccionados científicamente, cada uno de los cuales es un elemento del universo. La muestra es obtenida con el fin de investigar, a partir del conocimiento de sus características particulares, las propiedades de una población. (Gutiérrez S., 2006.)

Se aplicó la muestra probabilística, con el muestreo aleatorio simple. Para extraer la muestra se empleó la siguiente formula

$$\text{Formula: } n = \frac{N(p.q)}{(N-1)\left(\frac{e}{K}\right)^2 + p.q}$$

Donde

n= tamaño de muestra

p= probabilidad que suceda

q= probabilidad que no suceda

k= nivel de confianza

$$n = \frac{380(0,5,0,5)}{(380-1)(0,05/2)^2 + 0,5,0,5}$$

$$n = \frac{380(0,25)}{(380-1)(0,05/2)^2 + 0,5,0,5}$$

$$n = \frac{95}{0,236875 + 0,25}$$

$$n = \frac{95}{0,486875} \quad n = 195$$

Muestra Probabilística estratificada:

Se aplicó la muestra probabilística estratificada con una probabilidad de ocurrencia en el orden del 75%, con un margen de error del 0,015%

Lo que implica que nuestra muestra probabilística sería aproximadamente de 195 familias

$$= \frac{n}{N} = \frac{195}{380} = 0,5131$$

Estratos/Barrios	Familias	Factor Multiplicador	Muestra Estratificada
Nueva Esperanza	70	0,5131	36
Jaime Roldos	120	0,5131	62
24 de Mayo	110	0,5131	56
Las Palmeras	80	0,5131	41
Total	380		195

Fuente: Municipio de La Libertad/ Elaborado por: Autores

2.1.5. Procedimientos de la investigación

El procesamiento de la investigación se realizó de la siguiente manera:

- a) Respecto a la organización de la información, se procesó mediante los datos obtenidos a elaborar las tablas y gráficos.
- b) Se tabuló la información de acuerdo a los indicadores establecidos, ésta se llevó a cabo mediante el Microsoft Excel debido al número de encuestas que se realizaron.
- c) Una vez que se tabularon los datos, se procedió a diseñar los gráficos para reflejar los porcentajes, para que visualizar la información.
- d) Se analizó la información, con sustento teórico
- e) Y por último se establecieron las conclusiones y recomendaciones que justifican la propuesta como solución al problema de estudio

CAPITULO III

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTADOS

3.1. Análisis de la encuesta

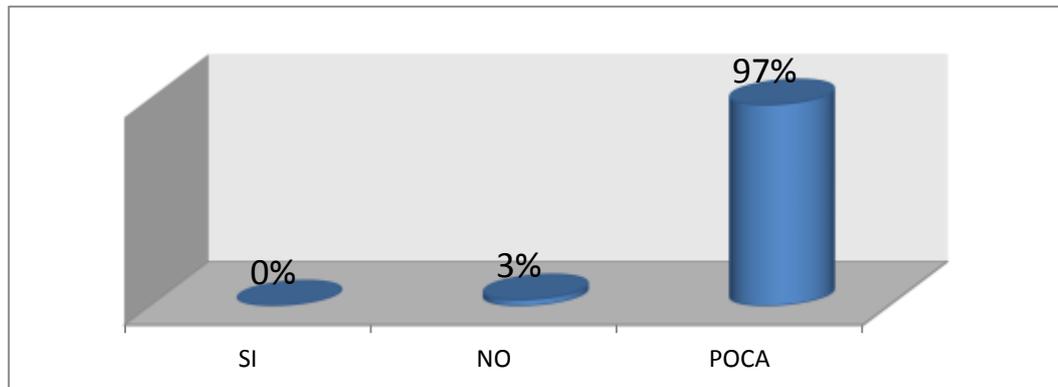
Pregunta 1 ¿Considera usted que existe señalización vial adecuada en sus barrios?

Tabla N° 1 Señalización vial adecuada

ALTERNATIVAS	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	0	0%
NO	6	3%
POCA	189	97%
TOTAL	195	100%

Fuente: Habitantes de los barrios periféricos del cantón La Libertad, 2014
Elaborado por: Ángela Vélez y David Bonilla

Gráfico N° 5 Señalización vial adecuada



Fuente: Habitantes de los barrios periféricos del cantón La Libertad, 2014
Elaborado por: Ángela Vélez y David Bonilla

Análisis: El 97% de los encuestados fueron enfáticos en indicar que no existe señalización vial adecuada en sus barrios. A la señal vial se la considera una norma jurídica accesoria, por lo tanto, debe de ser, de cumplimiento obligatorio.

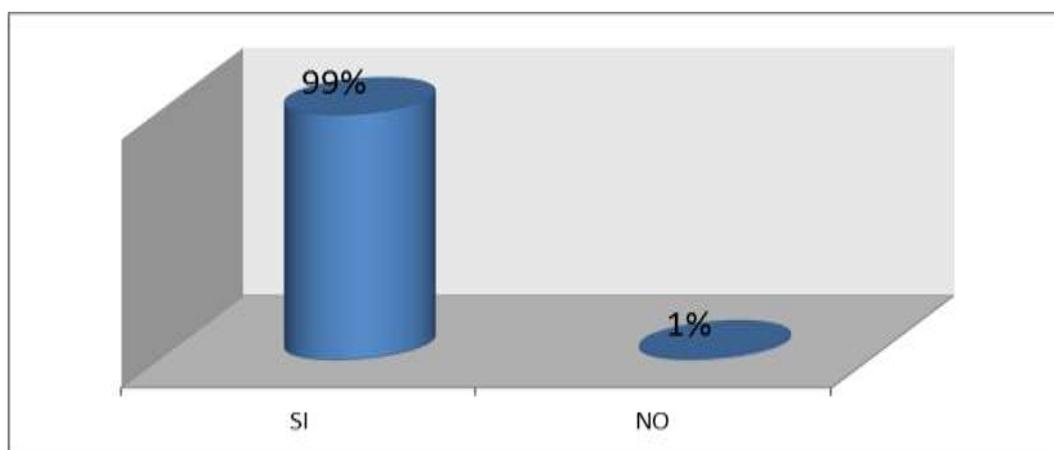
Pregunta 2 ¿Ha existido accidentes de tránsito en su barrio?

Tabla N° 2 Han existido accidentes de tránsito

ALTERNATIVAS	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	193	99%
NO	2	1%
TOTAL	195	100%

Fuente: Habitantes de los barrios periféricos del cantón La Libertad, 2014
Elaborado por: Ángela Vélez y David Bonilla

Gráfico N° 6 Han existido accidentes de tránsito



Fuente: Habitantes de los barrios periféricos del cantón La Libertad, 2014
Elaborado por: Ángela Vélez y David Bonilla

Análisis: En lo que se refiere a accidentes de tránsito, se pudo determinar que si ha existido, así lo manifestó el 99% de los encuetados de estos sectores. La respuesta de esta pregunta se relaciona a la respuesta de la pregunta anterior, si no existe señalización vial adecuada en los barrios por lo tanto debe de haber accidentes de tránsito, considerando más aún que estas calles de estos sectores populares son muy transitados y que se denota la presencia de escuelas, con la que se hace mayormente transitada.

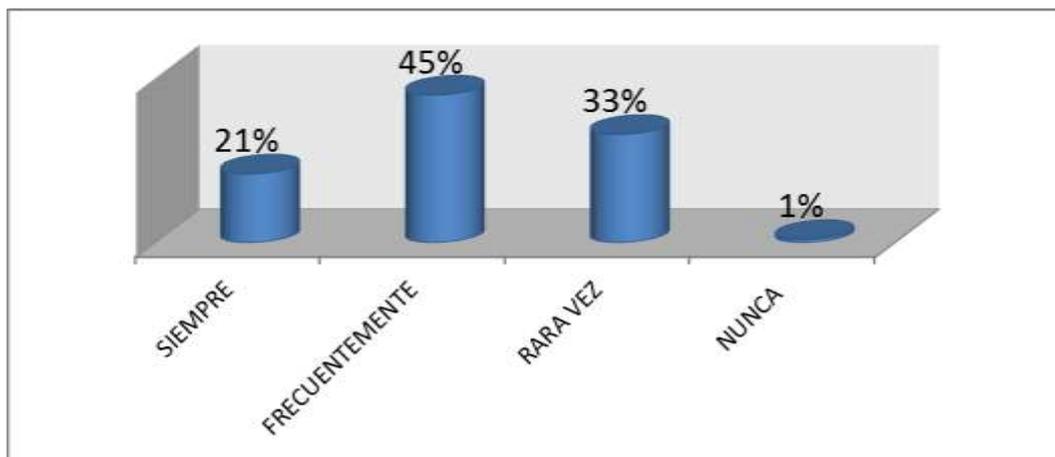
Pregunta 3 ¿Con qué frecuencia ha habido accidentes de tránsito en su sector?

Tabla N° 3 Frecuencia de accidentes de tránsito

ALTERNATIVAS	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SIEMPRE	41	21%
FRECUENTEMENTE	88	45%
RARA VEZ	64	33%
NUNCA	2	1%
TOTAL	195	100%

Fuente: Habitantes de los barrios periféricos del cantón La Libertad, 2014
Elaborado por: Ángela Vélez y David Bonilla

Gráfico N° 7 Frecuencia de accidentes de tránsito



Fuente: Habitantes de los barrios periféricos del cantón La Libertad, 2014
Elaborado por: Ángela Vélez y David Bonilla

Análisis: Respecto a la frecuencia de accidentes de tránsito en este sector. El 45% de las personas encuestadas manifestó que frecuentemente se presentan los accidentes de tránsito en estos barrios. Se puede establecer que este sector necesita de la señalización vial con el fin de reducir accidentes de tránsito, cabe de recordar que en los últimos años en la provincia de Santa Elena se han incrementado los accidentes de tránsito, cantón La Libertad.

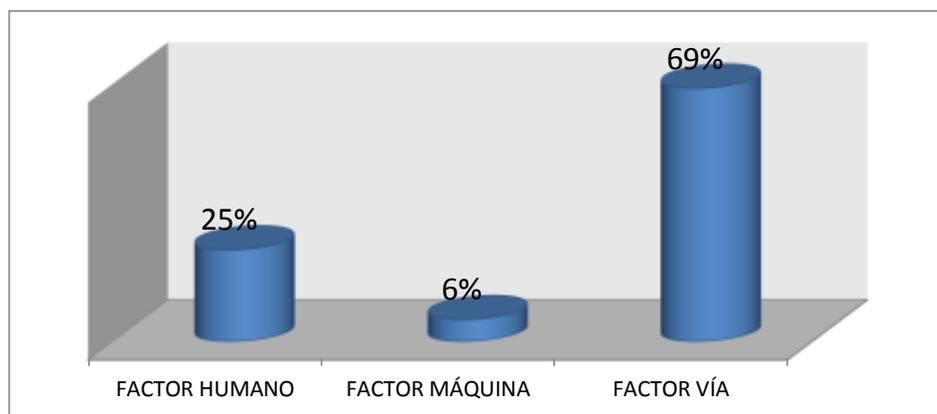
Pregunta 4 ¿Cuáles son las causas que usted considera para que haya accidentes de tránsito?

Tabla N° 4 Causas de accidentes de tránsito

ALTERNATIVAS	FRECUENCIA	PORCENTAJE
FACTOR HUMANO	49	25%
FACTOR MÁQUINA	12	6%
FACTOR VÍA	134	69%
TOTAL	195	100%

Fuente: Habitantes de los barrios periféricos del cantón La Libertad, 2014
Elaborado por: Ángela Vélez y David Bonilla

Gráfico N° 8 Causas de accidentes de tránsito



Fuente: Habitantes de los barrios periféricos del cantón La Libertad, 2014
Elaborado por: Ángela Vélez y David Bonilla

Análisis: Referente a las causas para que haya accidentes de tránsito, los encuestados manifestaron que, el primer factor que incide para que hayan accidentes de tránsito, es el factor vial, así lo considero el 69%; mientras que el 25% estableció que es el factor humano. Cuando las vías públicas no tienen señalización adecuada, se presenta el peligro constante para que ocurran los accidentes de tránsito.

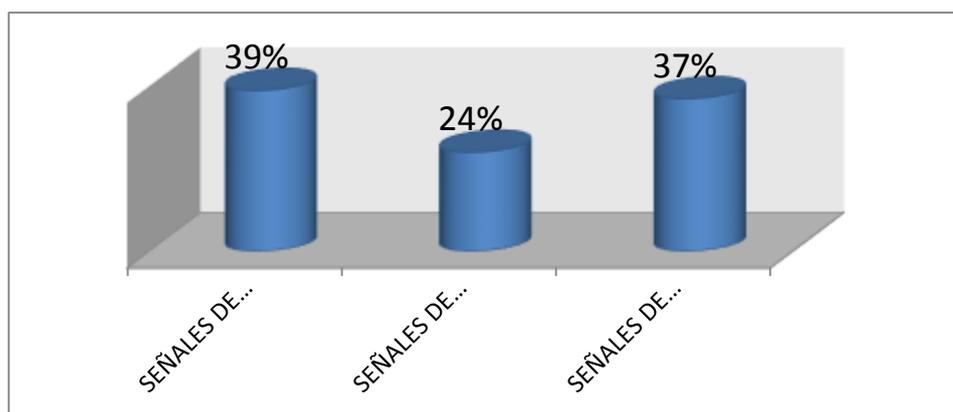
Pregunta 5 ¿Qué clase de señalización necesita el sector?

Tabla Nº 5 Señalización que necesita el sector

ALTERNATIVAS	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SEÑALES DE PREVENCIÓN	76	39%
SEÑALES DE REGLAMENTACIÓN	47	24%
SEÑALES DE INFORMACIÓN	72	37%
TOTAL	195	100%

Fuente: Habitantes de los barrios periféricos del cantón La Libertad, 2014
Elaborado por: Ángela Vélez y David Bonilla

Gráfico Nº 9 Señalización que necesita el sector



Fuente: Habitantes de los barrios periféricos del cantón La Libertad, 2014
Elaborado por: Ángela Vélez y David Bonilla

Análisis: Los resultados de esta pregunta, encauzan a determinar que son necesarias las señales de prevención como las de información en estos barrios periféricos. Las de prevención señalan que existe peligro y por ende genera precaución por parte del conductor. Mientras que las señales de información, facilita al conductor el recorrido por las vías.

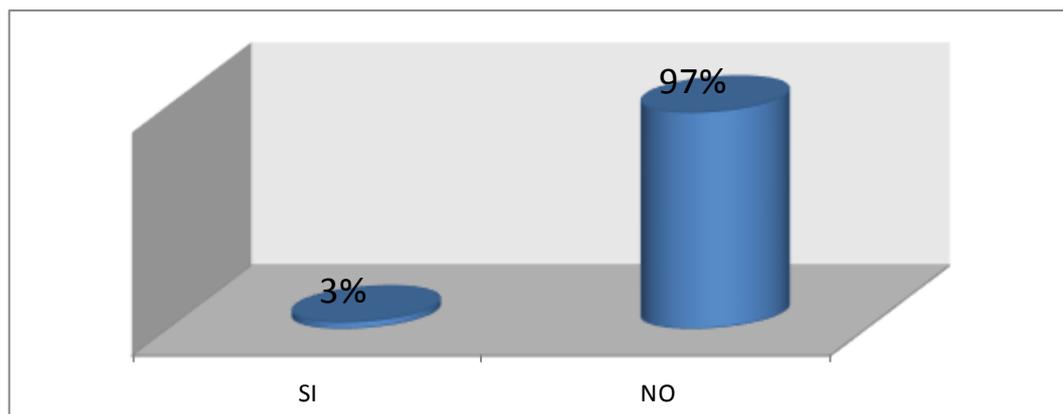
Pregunta 6 ¿Ha realizado campañas de concienciación vial para los peatones en estos barrios?

Tabla Nº 6 Campañas de concienciación vial

ALTERNATIVAS	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	6	3%
NO	189	97%
TOTAL	195	100%

Fuente: Habitantes de los barrios periféricos del cantón La Libertad, 2014
Elaborado por: Ángela Vélez y David Bonilla

Gráfico Nº 10 Campañas de concienciación vial



Fuente: Habitantes de los barrios periféricos del cantón La Libertad, 2014
Elaborado por: Ángela Vélez y David Bonilla

Análisis: El 97% de las personas encuestadas establecen que no ha realizado campañas de concienciación vial para los peatones en estos barrios. La Educación Vial consiste en que las personas tengan conocimiento de las señales, y de los reglamentos que rigen para la circulación de vehículos, y que permita a los peatones, pasajeros o conductor, tener actitudes adecuadas en diferentes situaciones que se presente.

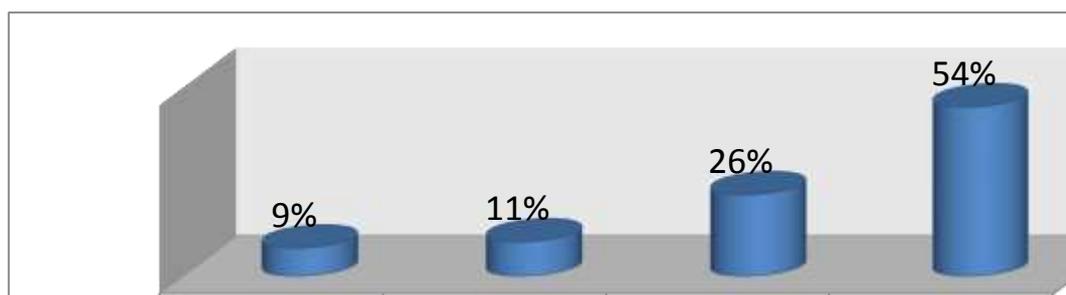
Pregunta 1 ¿Conoce usted los reglamentos sobre la seguridad vial para los peatones?

Tabla N° 7 Conocimiento de los reglamentos sobre la seguridad vial

ALTERNATIVAS	FRECUENCIA	PORCENTAJE
BASTANTE	18	9%
MUCHO	33	11%
POCO	39	26%
NADA	105	54%
TOTAL	195	100%

Fuente: Habitantes de los barrios periféricos del cantón La Libertad, 2014
Elaborado por: Ángela Vélez y David Bonilla

Gráfico N° 11 Conocimiento de los reglamentos sobre la seguridad vial



Fuente: Habitantes de los barrios periféricos del cantón La Libertad, 2014
Elaborado por: Ángela Vélez y David Bonilla

Análisis: En lo que respecta a que si se conocen los reglamentos sobre la seguridad vial para los peatones, el 54% manifestó que nada conoce, mientras que el 26% indicó que conoce poco, y el 11% expresó que conoce mucho lo reglamento Conoce usted los reglamentos sobre la seguridad vial para los peatones. En la investigación se nota que la mayoría de los encuestados no tienen conocimiento de los preceptos reglamentarios sobre este tema, cabe de indicar que Ley de Transporte Terrestre, en el Art. 198, literal f, se establece que los peatones tienen derecho a recibir orientación adecuada de los agentes de tránsito sobre señalización vial, si se desconoce los reglamentos sobre seguridad vial, entonces los accidentes pueden incrementarse.

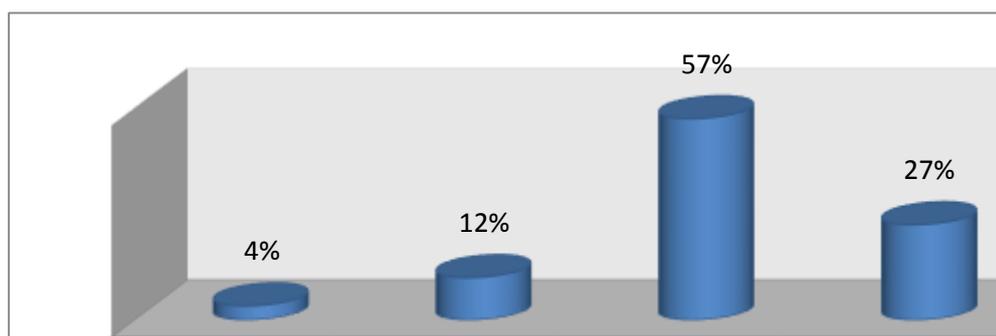
Pregunta 2 ¿Considera usted que los conductores observan las disposiciones de circulación vial?

Tabla N° 8 Observación de las disposiciones de circulación vial

ALTERNATIVAS	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SIEMPRE	8	4%
FRECUENTEMENTE	23	12%
RARA VEZ	111	57%
NUNCA	53	27%
TOTAL	195	100%

Fuente: Habitantes de los barrios periféricos del cantón La Libertad, 2014
Elaborado por: Ángela Vélez y David Bonilla

Gráfico N° 12 Observación de las disposiciones de circulación vial



Fuente: Habitantes de los barrios periféricos del cantón La Libertad, 2014
Elaborado por: Ángela Vélez y David Bonilla

Análisis: Referente a que si los conductores observan las disposiciones de circulación vial, el 57% de los encuestados indicó que rara vez; el 27% manifestó que nunca y un 12% dijo que frecuentemente. Por lo tanto se determina que la mayoría de los conductores no observan las disposiciones de circulación vial, las reglas, leyes, y demás normativa vial permiten en cierta medida prevenir accidentes tránsito. Esta inobservancia de las disposiciones, aunado a la falta de señalización en las vías, tiene consecuencia negativa no solo para el conductor, sino también para quienes transitan por el lugar:

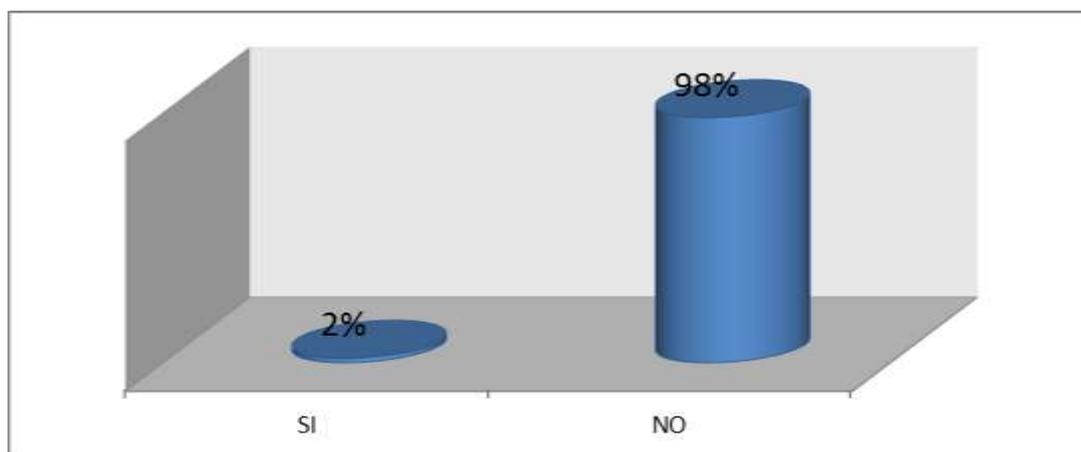
Pregunta 3 ¿Conoce usted que todos los ciudadanos tienen derecho a la seguridad vial?

Tabla N° 9 Conocimiento sobre los derechos a la seguridad vial

ALTERNATIVAS	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	4	2%
NO	191	98%
TOTAL	195	100%

Fuente: Habitantes de los barrios periféricos del cantón La Libertad, 2014
Elaborado por: Ángela Vélez y David Bonilla

Gráfico N° 13 Conocimiento sobre los derechos a la seguridad vial



Fuente: Habitantes de los barrios periféricos del cantón La Libertad, 2014
Elaborado por: Ángela Vélez y David Bonilla

Análisis: Los encuestados desconocen que los ciudadanos tienen derecho a la seguridad vial, así lo determinó el 98%. La seguridad vial se relaciona con los derechos constitucionales, como es el derecho a la vida y a la integridad personal, los mismos que se relacionan con el acceso al servicio público de calidad. Los peatones tienen derecho de contar con las garantías necesarias para un tránsito seguro, disponer de vías públicas libres de obstáculos y no invadidas; contar con infraestructura y señalización vial adecuadas que brinden seguridad.

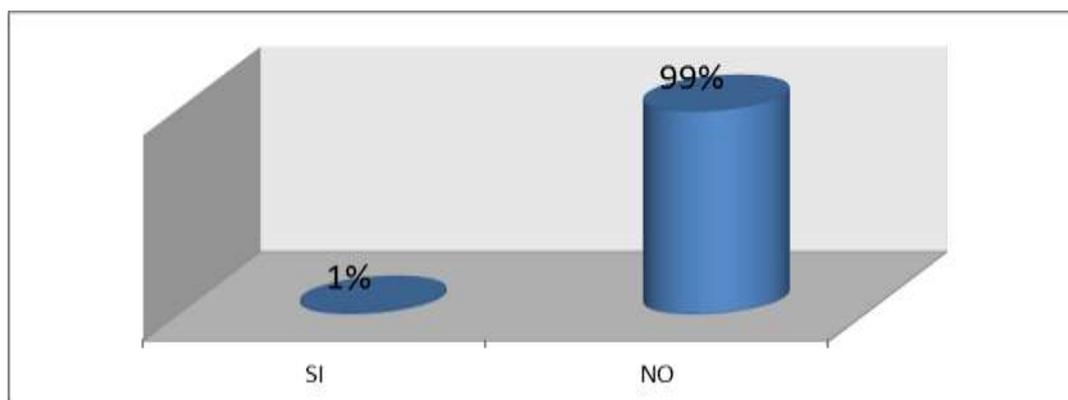
Pregunta 4 ¿Sabe usted que el GAD municipal de La Libertad, es el encargado de mantener la vialidad urbana?

Tabla N° 10 Institución encargada de mantener la vialidad urbana

ALTERNATIVAS	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	2	1%
NO	193	99%
TOTAL	195	100%

Fuente: Habitantes de los barrios periféricos del cantón La Libertad, 2014
Elaborado por: Ángela Vélez y David Bonilla

Gráfico N° 14 Institución encargada de mantener la vialidad urbana



Fuente: Habitantes de los barrios periféricos del cantón La Libertad, 2014
Elaborado por: Ángela Vélez y David Bonilla

Análisis: Los encuestados, establecen que no tienen conocimiento que el GAD municipal de La Libertad, es el encargado de mantener la vialidad urbana. El Art. 264 de la Constitución del Ecuador, expresa que los gobiernos municipales planificarán, construirán y mantendrán la vialidad urbana; el Art. 314 de esta normativa superior, aclara que el Estado garantiza que los servicios públicos y su provisión respondan a los principios de obligatoriedad, generalidad, uniformidad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad y calidad.

Pregunta 1 ¿Está usted de acuerdo en que se señalice las vías en estos barrios periféricos?

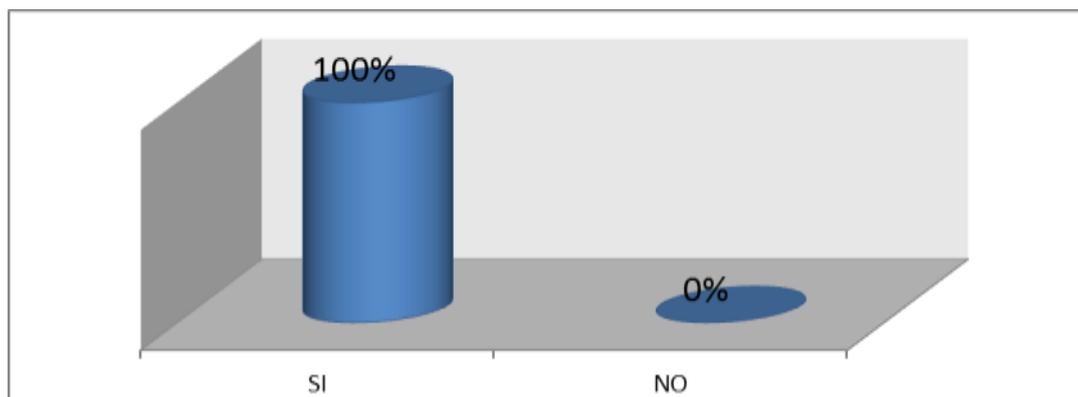
Tabla N° 11 De acuerdo en que se señalice las vías

ALTERNATIVAS	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	195	100%
NO	0	0%
TOTAL	195	100%

Fuente: Habitantes de los barrios periféricos del cantón La Libertad, 2014

Elaborado por: Ángela Vélez y David Bonilla

Gráfico N° 15 De acuerdo en que se señalice las vías



Fuente: Habitantes de los barrios periféricos del cantón La Libertad, 2014

Elaborado por: Ángela Vélez y David Bonilla

Análisis: Se observa en el gráfico que el 100% de los encuestados están de acuerdo que se señalice las vías en sus barrios. La señalización es un guía útil para el ciudadano/a, promueve hábito referente a la seguridad vial, posibilita un proceso de reflexión que consiente a evaluar y a guiar la conducta del individuo orientada a generar conducta social, que fomente la cooperación y la solidaridad con otras personas.

3.2. Análisis de la observación

Las carencias detectadas y que afectan a la movilidad peatonal de los barrios objeto de estudio, es la siguiente:

Tabla N° 12 Análisis de la observación

DESCRIPCIÓN	SI	NO
Existe cultura vial por parte de peatones		X
Existe cultura vial por parte de conductores		X
Existen zonas peatonales		X
Existe señalética informativa para peatones		X
Existe señalética informativa para peatones		X
Existe un control para que los estudiantes asistan al colegio de manera segura		X
Transitan vehículos pesados en el interior de la calles	X	
Existen pasos de cebra		X

Fuente: Habitantes de los barrios periféricos del cantón La Libertad, 2014
Elaborado por: Ángela Vélez y David Bonilla

Análisis: De acuerdo a la observación realizada se pudo establecer que en los barrios objeto de estudio, los peatones no tienen cultura vial, cruzan las calles sin observar el tránsito vehicular y camina por en medio de las calles. Falta de zonas peatonales en estos barrios, para justamente incentivar y favorecer los desplazamientos a pie dentro de la urbe. Falta

de señalética informativa y de ayuda para la movilidad de los peatones. No existe una infraestructura general para facilitar el paso de discapacitados, la falta de construcción de ellas también es un impedimento para circular sobre ellas con seguridad.

No existe un control para que los estudiantes vayan directamente a pie a los colegios de una manera “segura”. Mejorar el índice de movilidad peatonal debe convertirse en uno de los objetivos y ejes principales del GAD municipal de La Libertad, se debe dar importancia debida al peatón, logrando que el tránsito peatonal se convierta en la selección primaria y más factible y cómoda dentro de las demás opciones del Cantón.

3.3. Análisis de la entrevista

La señalización vial es importante para garantizar la seguridad en las carreteras y por ello el entrevistado recalcó que en el cantón La Libertad todas las vías tienen que estar señalizadas, ya sea con formas verticales, que son señales metálicas, o con horizontales, que son de pintura. Advirtió que por los altos costos referidos a la vida humana y a la integridad física, producidos por los accidentes de tránsito, es necesario sensibilizar a los usuarios de las vías para que respeten la señalización en aras de la seguridad vial.

Observó que la mayor cantidad de accidentes de tránsito ocurre en la zona sur de la Libertad, donde están los barrios Bellavista, 11 de Diciembre, Jaime Rolos, La Esperanza, Calderón y Manabí.

Respondiendo a la inquietud de por qué ocurren los accidentes de tránsito en estos lugares, explicó que ello se debe a la falta de señalización en las vías, pero admitiendo la imposibilidad de aspirar a cero accidentes, enfatizo en la necesidad de hacer todos los esfuerzos para reducirlos al mínimo posible, dotando a las carreteras y calles de características intrínsecas y de obras y equipamientos que conjuntamente formen un sistema armónico concebido para disminuir el riesgo de accidentes a niveles aceptables y amortiguando las consecuencias derivadas de los accidentes imposibles de evitar.

Explicando por qué no se han señalado aquellos lugares donde existe el mayor número de accidentes de tránsito, dijo que es el GAD municipal de La Libertad el responsable de la seguridad vial, la misma que está enmarcada en las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la ANT, aunque acotó que la señalización se la realiza mediante un estudio que determine la necesidad.

3.4. Comprobación de la Hipótesis.

El presente estudio establece la siguiente hipótesis “La seguridad vial en los barrios periféricos del cantón La Libertad, no garantiza el cumplimiento de las disposiciones legales, reglamentarias y técnicas sobre la Seguridad Vial”. Para comprobar la hipótesis se empleó la técnica estadística denominada Chi Cuadrada.

Mediante esta técnica se obtuvieron datos confiables que orientó a definir que la seguridad vial en los barrios periféricos del cantón La Libertad,

garantiza el cumplimiento de las disposiciones legales, reglamentarias y técnicas sobre la Seguridad Vial.

En esta evaluación se estudiaron las variables y compararon entre sí. La variable “Seguridad vial” arrojó tres indicadores que son:

- Señalización vial inadecuada
- Accidentes de tránsito
- Campañas de concienciación vial

Por otro lado en la variable dependiente “Cumplimiento de las disposiciones legales, reglamentarias y técnicas”, se presentaron cuatro indicadores, como son:

- Conocimiento de los reglamentos sobre la seguridad vial
- Observación de las disposiciones de circulación vial
- Conocimiento sobre los derechos a la seguridad vial
- De acuerdo en que se señalice las vías

Para calcular las frecuencias absolutas esperadas para cada celda, se la hace mediante el uso de la siguiente fórmula:

$$nie = \frac{(Tniof)(Tnioc)}{n}$$

Dónde:

nie= frecuencia absoluta esperada.

Tniof= total de las frecuencias absolutas observadas en la fila.

Tnioc= total de las frecuencias absolutas observadas en la columna.

n= tamaño muestral.

Cálculo de frecuencias:

Variable Independiente.

Para la celda 1

$$nie1 = (577 \times 195) / 585 = 192$$

Para la celda 2

$$nie1 = (8 \times 195) / 585 = 3$$

Variable dependiente.

Para la celda 1

$$nie1 = (694 \times 195) / 780 = 174$$

Para la celda 2

$$nie1 = (86 \times 195) / 780 = 22$$

Cuadro N° 9 Variable independiente

VARIABLE INDICADOR	SATISFACTORIO	NO SATISFACTORIO
Señalización vial inadecuada	195	0
Presencia de accidentes de tránsito	193	2
Falta de campaña de concienciación vial	189	6
Promedio	192	3

Elaborado por: Ángela Vélez y David Bonilla

Cuadro N° 10 Variable dependiente

VARIABLE INDICADOR	SATISFACTORIO	NO SATISFACTORIO
Conocimiento de los reglamentos sobre la seguridad vial	144	51
Observación de las disposiciones de circulación vial	164	31
Conocimiento sobre los derechos a la seguridad vial	191	4
De acuerdo en que se señalice las vías	195	0
Promedio	174	22

Elaborado por: Ángela Vélez y David Bonilla

Resumen de los promedios obtenidos en las Variables Independiente y Dependiente

Cuadro N° 11 Resumen de las variables

VARIABLE	SATISFACTORIO	NO SATISFACTORIO
V. I. Seguridad vial	192	3
V. D. Cumplimiento de las disposiciones legales, reglamentarias y técnicas	174	22
TOTALES	366	25

Elaborado por: Ángela Vélez y David Bonilla

En la variable independiente la nie fue de 192 para la celda 1. La frecuencia esperada para la celda 2 fue de 3. En la variable dependiente; la nie fue de 174 para la celda 1. La frecuencia esperada para la celda 2 fue de 25.

Se muestra en la tabla, que 192 personas establecen que no existe seguridad vial, sólo 3 personas muestran su conformidad sobre la seguridad vial. En lo que respecta al cumplimiento de las disposiciones legales, reglamentarias y técnicas, 174 personas establecen que se debe cumplir con las mismas, 22 muestran su indiferencia

Para calcular el total de las frecuencias absolutas observadas en la fila y en la columna, se realiza el siguiente procedimiento:

Cuadro N° 12 Frecuencias absolutas

VARIABLE	SATISFACTORIO	NO SATISFACTORIO	Tniof
VI	nio = 192 nie = 366	nio = 3 nie = 25	391
VD	nio = 174 nie = 366	nio = 22 nie = 25	391
Tnioc	366	25	391

Elaborado por: Ángela Vélez y David Bonilla

Se puede observar que la totalidad de las frecuencias absolutas observadas en el TNIOF es de 391 y equivalen al mismo número del total de las frecuencias absolutas en el TNIOC.

Una vez obtenidas las frecuencias esperadas, se procede a aplicar la fórmula para encontrar la nie (frecuencia absoluta esperada).

$$nie = \frac{(Tniof)(Tnioc)}{n}$$

$$nie = \frac{391 * 391}{782}$$

$$nie = \frac{152.881}{782}$$

$$nie = 196$$

La frecuencia absoluta esperada (nie) equivale a 196. Luego se resta la frecuencia absoluta observada de la esperada, multiplicada por 2 para luego dividir ese resultado con la frecuencia esperada.

$$X^2 = \frac{(nio - nie)^2}{nie}$$

$$X^2 = \frac{(391 - 196)(2)}{196}$$

$$X^2 = \frac{390}{196} = 1,9$$

$$X^2 = 1,9$$

La chi cuadrada es 1,9. Se procede a relacionarla con su valor teórico
Para poder comparar el valor de chi cuadrada calculada con su valor
teórico, se debe de calcular el grado de libertad para cuadros 2 x 2 al
95% de confianza mediante la siguiente fórmula:

$$gl = (f-1) (c-1)$$

Dónde:

gl= grados de libertad

f= filas

c= columnas del cuadro

$$\text{Entonces: } gl = (2-1) (2-1) = (1) (1) = 1$$

$$X^2 = 1$$

$$gl = (f-1) (c-1)$$

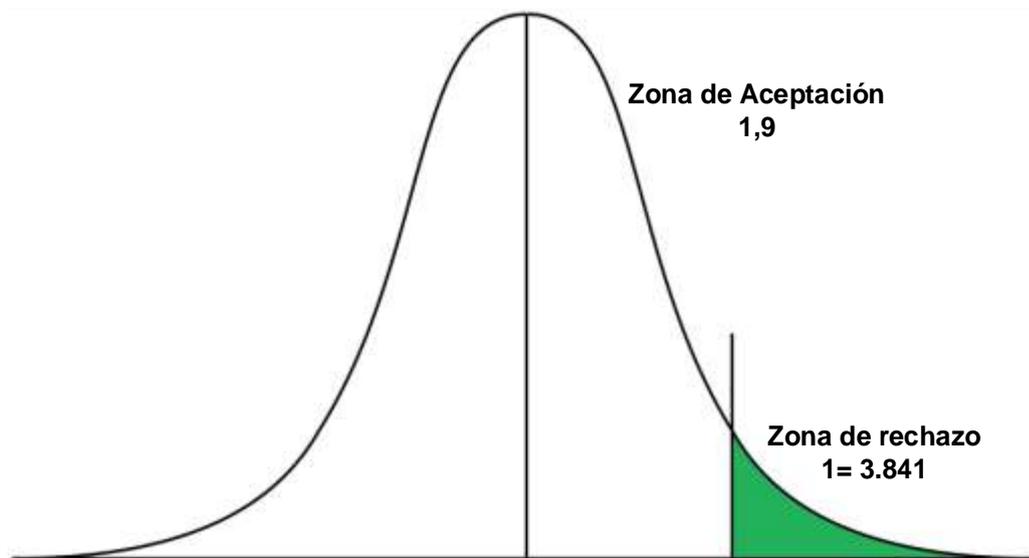
$$gl = (2-1) (2-1)$$

$$gl = (1) (1) = gl = 1 = 3.841$$

Informe sobre la Comprobación de la Hipótesis.

La chi cuadrada calculada es de 1,9 superior a la chi teórica $gl = 1 = 3.84$, por lo que se acepta la hipótesis de trabajo. Se establece que la seguridad vial en los barrios periféricos del cantón La Libertad, no garantiza el cumplimiento de las disposiciones legales, reglamentarias y técnicas sobre la Seguridad Vial.

Gráfico N° 16 Comprobación de hipótesis



Elaborado por: Ángela Vélez y David Bonilla

CONCLUSIÓN Y RECOMENDACIONES

CONCLUSIONES

- 1) Se sustentó teóricamente y legalmente el cumplimiento de la señalización vial, estableciendo que la seguridad vial desde un enfoque sistémico alude al usuario, al vehículo o al entorno, siendo cada uno de estos elementos los responsables de los accidentes de tránsito. Además existen las disposiciones legales que garantizan el derecho a que se proteja la integridad física y a transitar libremente con acceso a servicios públicos de calidad.

- 2) Se definió en qué situación se encuentra el cantón La Libertad en relación a la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en el cumplimiento de la señalización y educación vial. Determinado que los habitantes de los barrios periféricos de este cantón, no poseen una cultura vial, al mismo tiempo que los conductores no respetan las leyes vinculantes a la seguridad vial; por otro lado la falta de señalización vial y de control, coadyuvan a que se susciten accidentes de tránsito, como también pudiendo ser originados por la imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos, resoluciones y demás regulaciones de tránsito Art. 106 LOTTTSV.

- 3) Se determinó la necesidad de implementar el equipamiento vial con su señalización en los barrios periféricos del cantón La Libertad, debido a los accidentes de tránsito ocurrido en esto lugares, el incremento de los accidentes de tránsito en la provincia de Santa Elena y por ende en el cantón La Libertad, hace necesario que se efectuó la señalización vial adecuada con el objeto de brindar seguridad vial a los peatones y conductores de este sector. Así

también proteger físicamente a los estudiantes que transitan diariamente a sus establecimientos educativos, en mención a lo que establece la Constitución del Ecuador 2008, Art. 3.

- 4) Se deben de proponer acciones para que los barrios periféricos del cantón La Libertad, cuente con señalización vial adecuada, dichas acciones deben estar garantizadas por el GAD municipal ente encargado de la seguridad vial, tal como establece la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en el Art. 13.

RECOMENDACIONES

- 1) El enfoque teórico determina que para la prevención de accidentes es necesario que el usuario (peatón y conductor) tenga la información necesaria para transitar por las calles, permitiendo modificar sus actitudes y al mismo tiempo aplicar las leyes que regulan su comportamiento en la seguridad vial. El cumplimiento de la señalética horizontal y vertical en el cantón La Libertad debe de reflejarse en los objetivos a lograr por la entidad pertinente que brinde seguridad vial a los ciudadanos que habitan en este sector, con el objeto de garantizar el derecho a la integridad física y el derecho a una cultura de paz, establecido en la Constitución Art. 3.
- 2) Implementar la señalización vial en estos sectores periféricos. Las señaléticas deben de ser horizontal como vertical, ya que las mismas constituyen una guía de información para los peatones y conductores, regulando la conducta de quienes transitan por las calles y otorgando seguridad vial. La Constitución del Ecuador del 2008 en su Art. 14, reconoce el derecho a la población a vivir en un ambiente sano ecológicamente equilibrado, con acceso a los servicios públicos de calidad.

3) Aplicar estrategias encaminadas a brindar la protección vial tanto a los peatones como a los conductores, mediante una adecuada señalización vial. Dichas estrategias deben de responder a los principios de los servicios públicos de obligatoriedad, generalidad, uniformidad, eficiencia, responsabilidad, accesibilidad, regularidad, continuidad y calidad. Y de conformidad al Art. 264 de la Constitución del Ecuador, el gobierno municipal de La Libertad debe de mantener la vialidad urbana, acciones que deben de encontrarse en el contexto de los propósitos del Buen Vivir.

CAPITULO IV

PROPUESTA

ESTRATEGIAS DE SEGURIDAD VIAL DESDE EL ÁMBITO LOCAL PARA LOS BARRIOS PERIFÉRICOS DE LA CIUDAD DE LA LIBERTAD

4.1. Presentación

El estudio realizado estableció que los barrios periférico objeto de estudio del cantón La Libertad no cuentan con señalización vial ni control de tránsito, esto ocasiona accidentes cometidos por el peatón o por los conductores.

Evidentemente, los municipios sufren en materia de seguridad vial problemas en casi todos los barrios periféricos, a lo que se añade la difícil tarea de intentar mantener el normal y pacífico desarrollo de la convivencia ciudadana.

El mantenimiento de la seguridad y la convivencia deben ser contemplados por las administraciones públicas como un derecho y un elemento esencial en la calidad de vida de los ciudadanos, puesto que son problemas que cada vez más afectan y preocupan a la comunidad.

Siendo los municipios los que representan el poder público más cercano a los ciudadanos, los que mejor conocen los problemas de la comunidad y los que más obligados se sienten a resolverlos, están obligados a desarrollar una administración integral que reúna servicios multidisciplinares tan diversos como el urbanismo, el medio ambiente, los servicios sociales, la educación, el deporte, el tráfico y la seguridad, todo

lo cual plantea una perspectiva transversal de los problemas y les obliga a un trabajo de colaboración permanente.

La Constitución de la República del Ecuador del 2008, Art. 14, reconoce el derecho de los ciudadanos a hallarse en un ambiente que garantice el Buen Vivir, se trata de una disposición constitucional que considera a la seguridad vial como un derecho.

La normativa constitucional en su Art. 264, establece que los gobiernos municipales planificarán, construirán y mantendrán la vialidad urbana. Y en la LOTTSV, en el Art. 13, establece que los gobiernos municipales serán responsables del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial. Por lo tanto el mantenimiento de la seguridad ciudadana en relación a la vialidad urbana está en manos del GAD Municipal de La Libertad.

Desde el ámbito local las estrategias de la seguridad vial deben extenderse a la participación ciudadana porque la sociedad civil tiene el derecho y el deber de participar en la solución de los problemas de seguridad, de la misma manera que lo hace en otros aspectos del GAD municipal.

Se propone al municipio de La Libertad aplicar políticas de seguridad vial, orientadas a brindar un servicio público de calidad en estos sectores periféricos y que contribuya a la mejora de la seguridad ciudadana desde el ámbito local, a través de ejes de actuación.

4.2. Objetivos

Objetivo general

Definir estrategias de seguridad vial, con acciones que permitan disminuir los accidentes de tránsito.

Objetivo específicos

- Mejorar la señalización vial urbana, tanto vertical como horizontal, en los barrios periféricos de la ciudad de La Libertad.
- Desarrollar políticas de mojaras, mediante la creación de una oficina de gestión del tráfico para optimar la movilidad.
- Aplicar planes de movilidad peatonal mediante acciones encaminadas a la aplicación de infraestructura vial urbana que permita la seguridad peatonal.
- Promover cambios en los peatones y conductores a través de la educación vial

4.3. Descripción de la propuesta

4.3.1. Estrategias para la seguridad vial.

La saturación de las calles y plazas por el tráfico rodado es uno de los mayores problemas que padecen hoy en día las ciudades, ya sea por el incremento de la demanda de espacio para el vehículo que circula por las calles, ya sea por la inadecuación de las mismas, lo que supone una clara restricción de la movilidad.

Para resolver este grave problema se proponen proyectos de mejora de la circulación, incluyendo acciones para la seguridad vial para disminuir el riesgo de accidentes de tráfico a través la señalización vial, creando una oficina de gestión de tráfico en el GAD Municipal de La Libertad, mejorando la movilidad peatonal y la educación vial.

Gráfico N° 17 Estrategias para la seguridad vial



4.3.1.1. Señalización en los barrios periféricos

Para que la circulación vehicular y peatonal sea segura, fluida, ordenada y cómoda, debe ser guiada mediante la señalización horizontal y vertical.

La señalización horizontal sirve de guía e información para los usuarios de las vías.

Señales horizontales

Estas se efectúan sobre las superficies de las vías, corresponden a las líneas, leyendas, palabras, números... son de color blanco o amarillo

Objetivos

Prevenir y orientar a los usuarios

Delimitar carriles y áreas prohibidas de circulación

Según su forma, las señales horizontales pueden ser:

- a) Líneas Longitudinales;
- b) Líneas Transversales; y,
- c) Marcas Especiales.

A) Líneas Longitudinales

Establece carriles y calzadas, indica zonas con o sin prohibición de adelantar, prohibición de estacionar, y carriles de uso exclusivo para determinada clase de vehículo.

Línea continúa

Limita la circulación vehicular, ningún vehículo debe de cruzar esta línea, ni rebasar

Gráfico N° 18 Línea continúa



Línea discontinua

Esta línea admite rebasar o adelantar, cuando haya la seguridad debido de poder hacerlo.

Gráfico N° 19 Línea discontinua



Doble línea

No se pueden realizar maniobras con el fin de rebasar o adelantar en los diferentes carriles que se transiten.

Gráfico N° 20 Doble línea



Líneas de borde

Las líneas de borde señalan los límites de las calzadas, orientan al conductor y pueden ser segmentadas o continuas.

Gráfico N° 21 Líneas de borde



B) LÍNEAS TRANSVERSALES:

Estas líneas son utilizadas en cruces para señalar en donde los vehículos pueden detenerse y determinar sendas para que los peatones puedan cruzar.

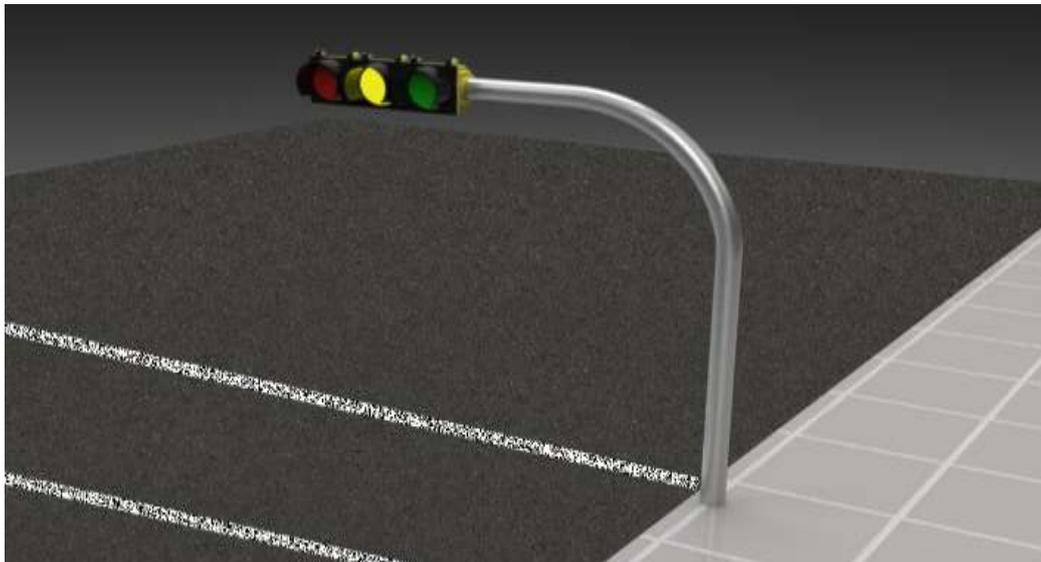
Gráfico N° 22 Cruce peatonal demarcado tipo cebra



Dos líneas transversales:

En las intersecciones donde se encuentran semáforos, se pintan dos líneas transversales.

Gráfico N° 23 Dos líneas transversales



Línea de pare

La línea de pare se refiere a una línea de color blanca continua que se pinta transversalmente a la calzada con el propósito de indicar en donde pueden detener sus vehículos momentáneamente, esta línea debe de complementarse con un semáforo, un pare o senda peatonal.

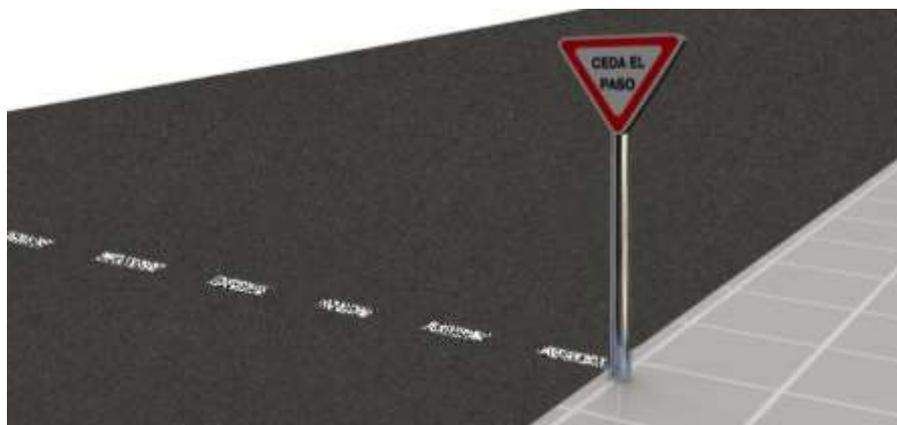
Gráfico N° 24 Línea de pare



Línea de ceda el paso

La línea de ceda el paso, determina que se debe de disminuir la velocidad y detenerse si es el caso, cuyo objeto es ceder el paso a cualquier vehículo que este cruzando la intersección.

Gráfico N° 25 Línea de ceda el paso



C) Marcas especiales

Se emplean tanto para guiar y advertir al usuario como para regular la circulación. Se incluye en este tipo de señalización: cheurones en el pavimento, cuadrículas en las intersecciones, flechas, triángulos ceda el paso y leyendas tales como pare, bus, carril exclusivo, solo trole, taxis, parada bus, entre otros.

Flechas sobre el pavimento

Son señales reglamentarias que indican la dirección obligatoria que deben seguir los vehículos en la próxima intersección.

Gráfico N° 26 Flechas sobre el pavimento



Palabra pare

La señal PARE, indica que el conductor debe de detenerse antes de cruzar la intersección, para luego seguir o reanudar la marcha

Gráfico N° 27 Palabra pare



Leyenda "SOLO"

La Leyenda se emplea para señalar que el carril en la que se ubica el conductor está restringido para ciertos tipos de vehículos

Gráfico N° 28 Leyenda "SOLO"



Símbolo de ceda el paso

Este símbolo indica al conductor que accede por la vía secundaria de un cruce controlado por la señal ceda el paso, su color es blanco y debe de ir acompañado de la señal vertical ceda el paso, exceptuando vías de tierra, ripio entre otros.

Gráfico N° 29 Símbolo de ceda el paso



Zona de peatones

El símbolo indica la posible presencia de peatones en la vía. Se puede complementar con la señal vertical ZONA DE PEATONES, su color es amarillo con símbolo negro.

Gráfico N° 30 Zona de peatones



Zona de escuela

El símbolo sugiere la probable presencia de escolares en la vía. El color es amarillo con el símbolo negro.

Gráfico N° 31 Zona de escuela



Resalto o reductor de velocidad

El reductor de velocidad puede estar situado en zonas escolares, en intersecciones donde han ocurrido accidentes de tránsito y donde se requiere proteger al flujo peatonal, y en general donde se debe de disminuir la velocidad aproximadamente no más de 25 km/h.

Gráfico N° 32 Resalto o reductor de velocidad



El resalto debe tener las siguientes dimensiones:

- Ancho: 3,50 m 3,70 m
- Altura: 80 mm a 100 mm con respecto a la calzada
- Largo: depende del ancho de la calzada.
- Pendiente máxima de ingreso y salida: 8%

Clasificación de las señales horizontales

Las señales de tránsito horizontales se las dividirá en tres grupos, las reglamentarias o prescriptivas, las señales preventivas y señales informativas

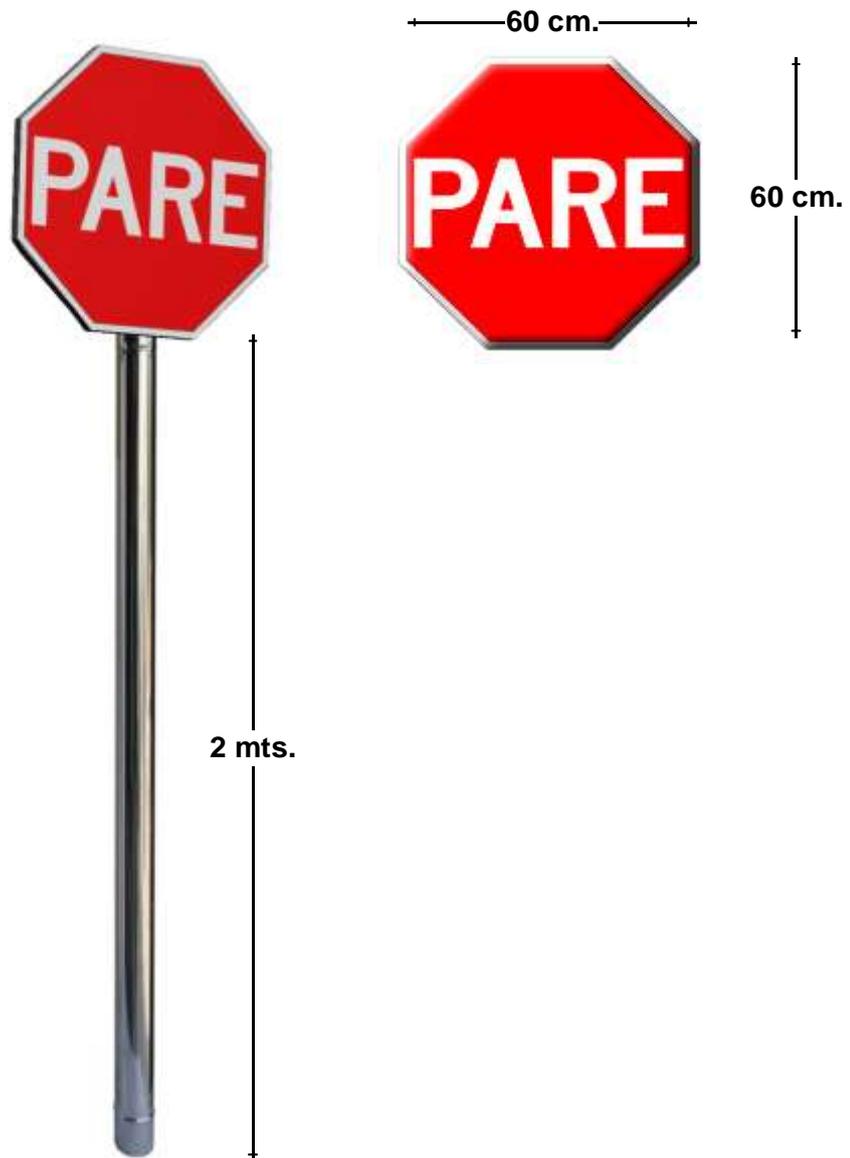
A) Las reglamentarias o prescriptivas

Estas señales están establecidas para informar a los conductores y peatones, su incumplimiento se considera una contravención de tránsito.

Pare

Se instala en las aproximaciones a las intersecciones, donde una vía tiene prioridad en relación a la otra

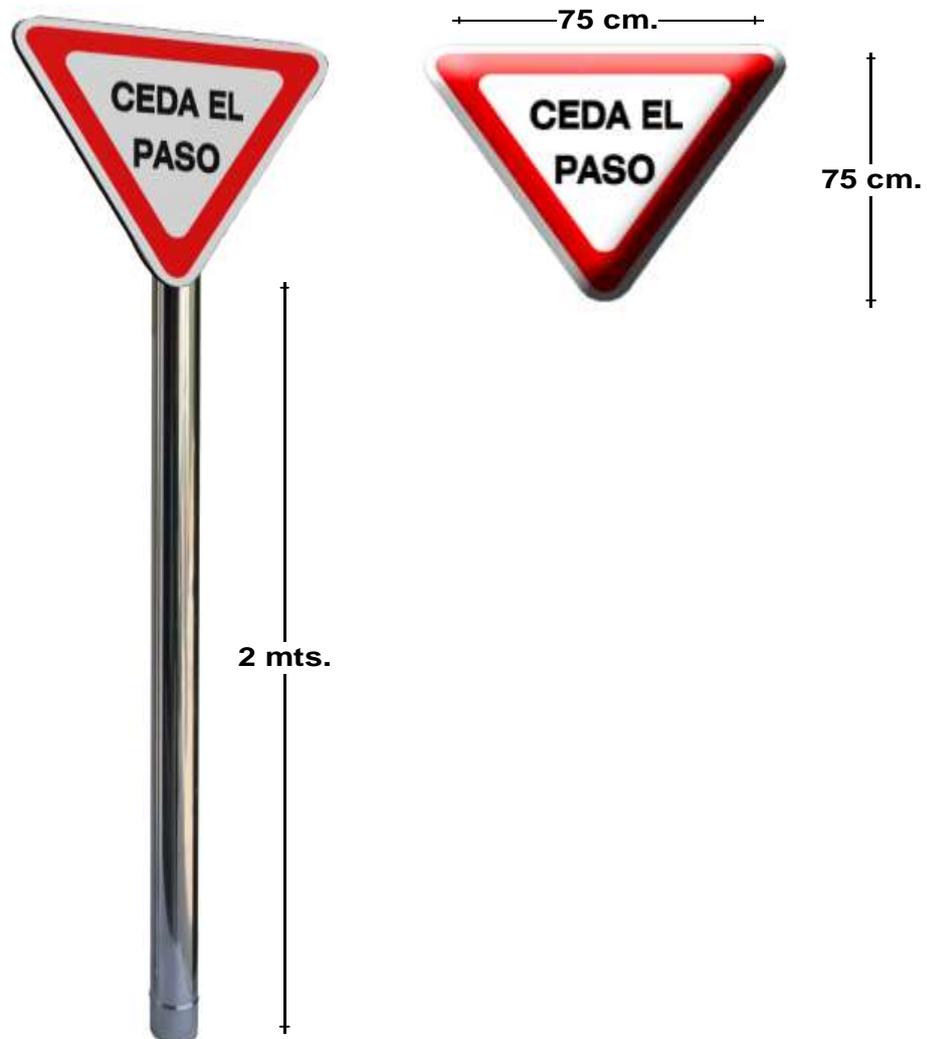
Gráfico N° 33 PARE



Ceda el paso

Informa a los conductores que deben de permitir la circulación de los automotores que transitan en la vía, considerando que no está obligado a detener la marcha del vehículo si para atravesar la calle o incorporarse en la vía con seguridad, existe un espacio suficiente.

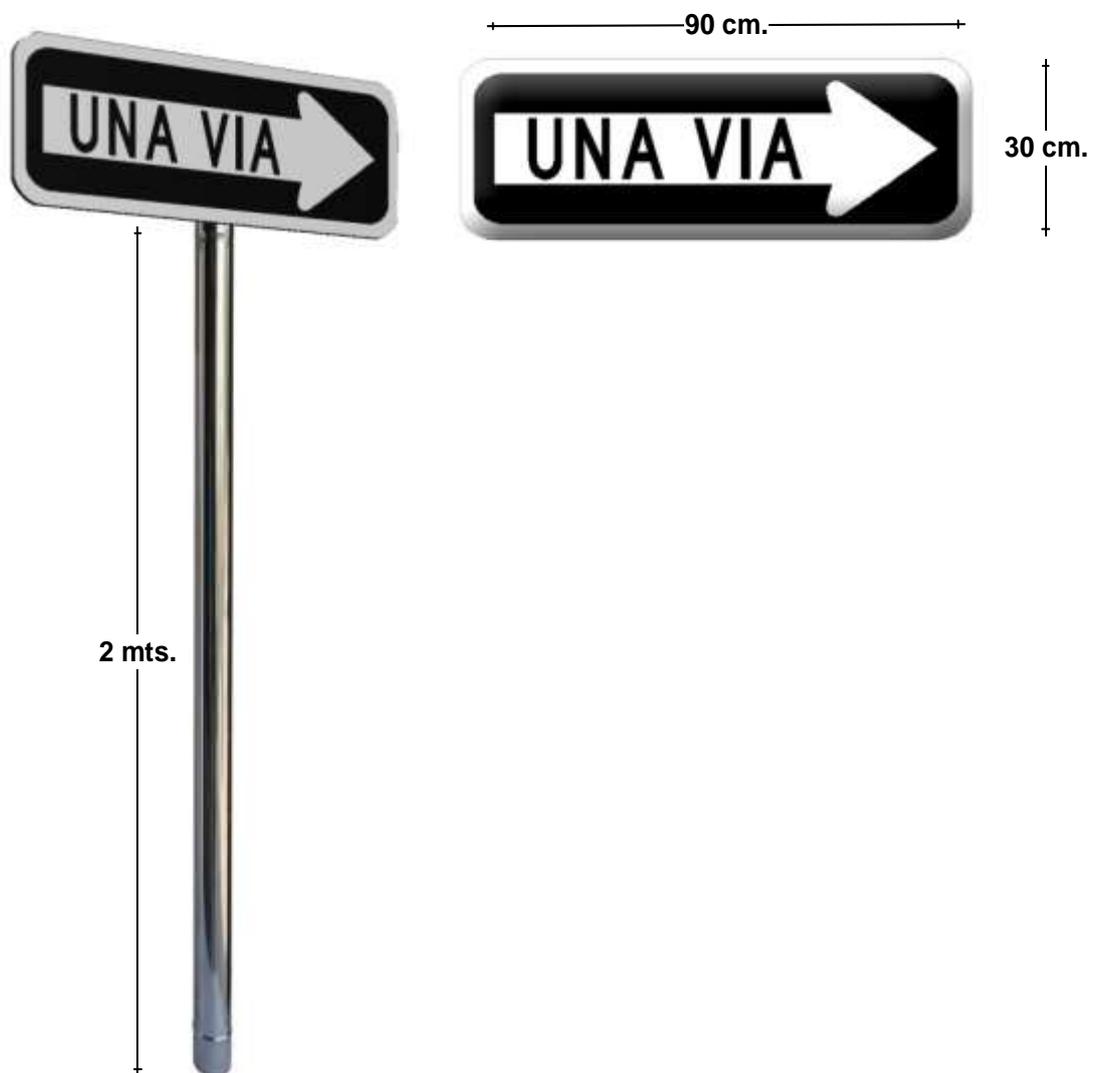
Gráfico N° 34 Ceda el paso



Una vía izquierda o derecha

Esto indica que los conductores deben de circular solo en la dirección en las que señalan las flechas.

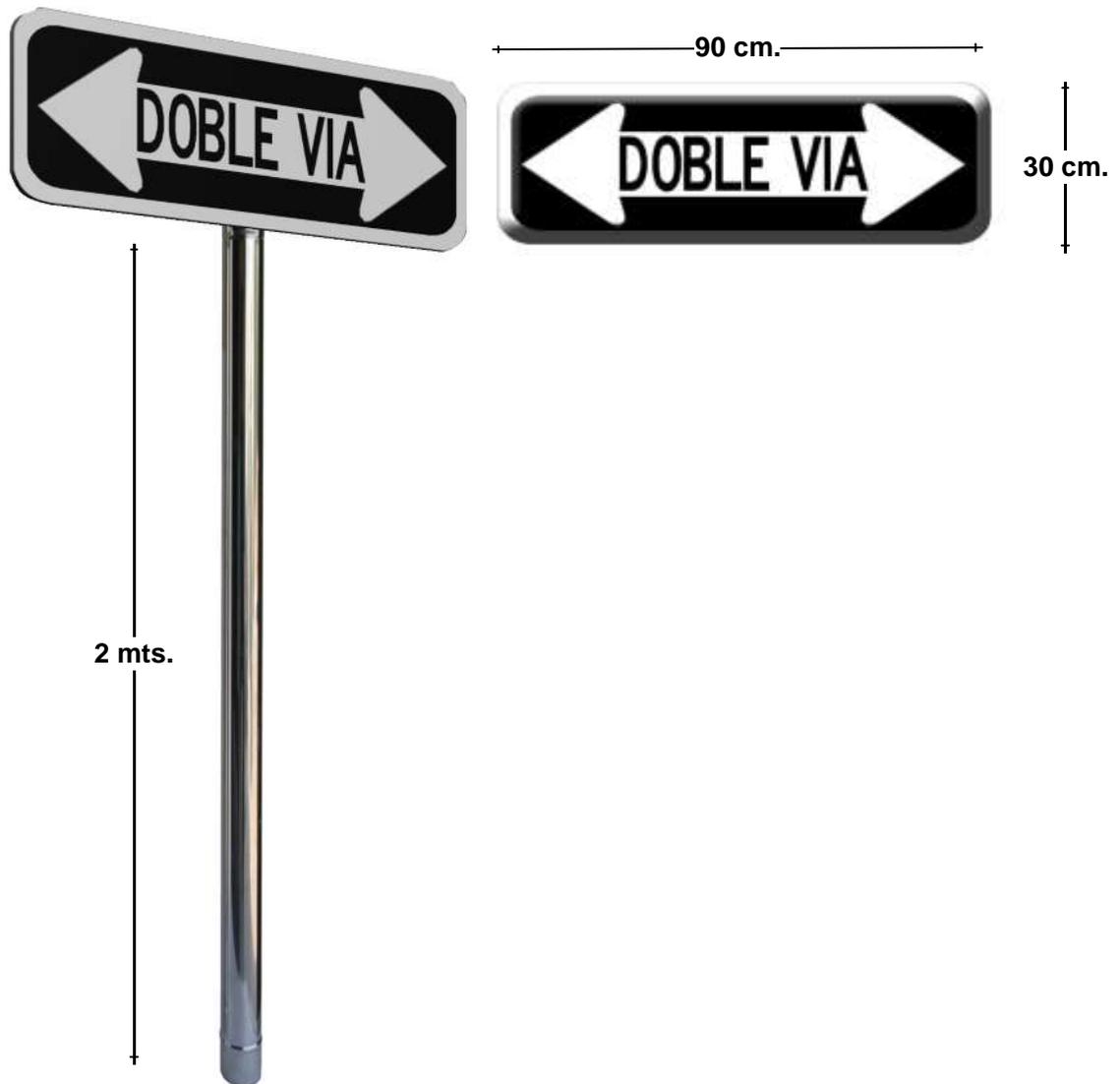
Gráfico N° 35 Una vía izquierda o derecha



Doble vía

Se señala que en una vía el tránsito puede fluir en dos direcciones.

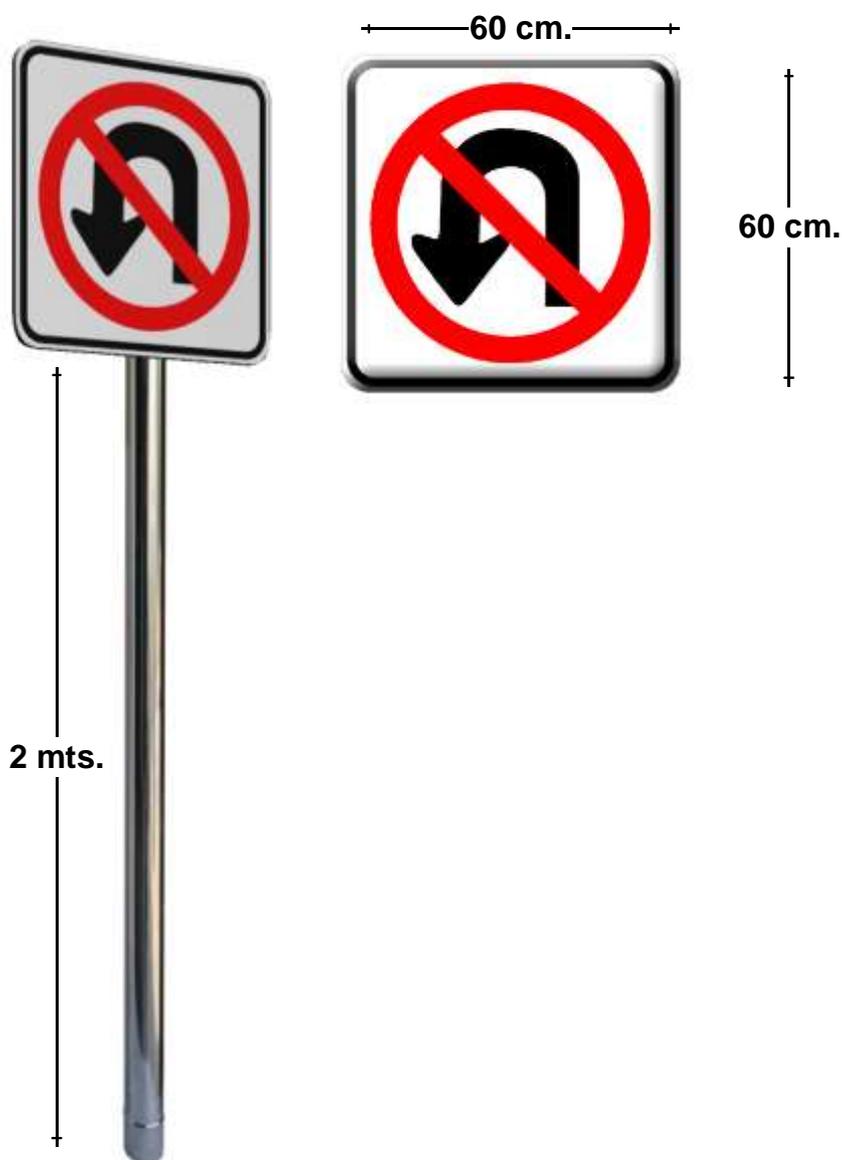
Gráfico N° 36 Doble vía



No virar en "U"

Esta señal indica que no puede virar y regresar por la vía en que venía, debido a que puede ocasionar congestión y peligro a los flujos de tránsito.

Gráfico N° 37 No virar en "U"



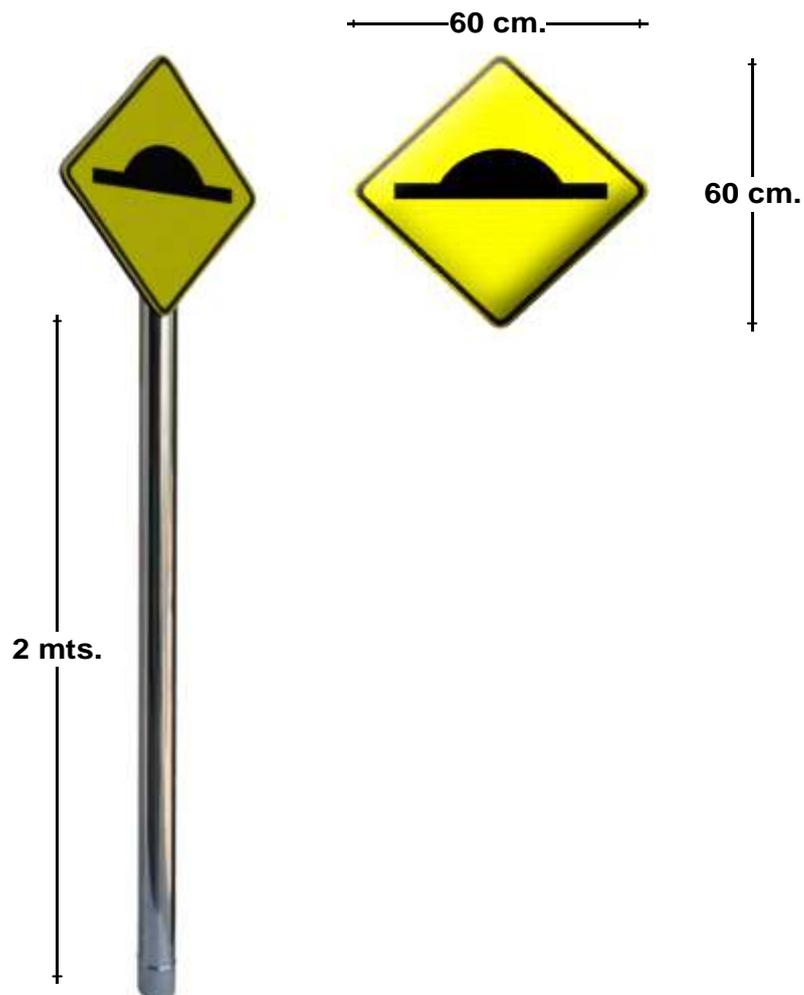
B) Señales preventivas

Estas señales alertan a los conductores de potenciales peligros que se pueden encontrar más adelante. Señalan la necesidad de reducir la velocidad y tomar las precauciones debida. En vías urbanas se instalan estas señales a una distancia de 100 m. antes del peligro.

Resalto/reductor de velocidad

Es una señal que advierte la aproximación de un reductor de velocidad.

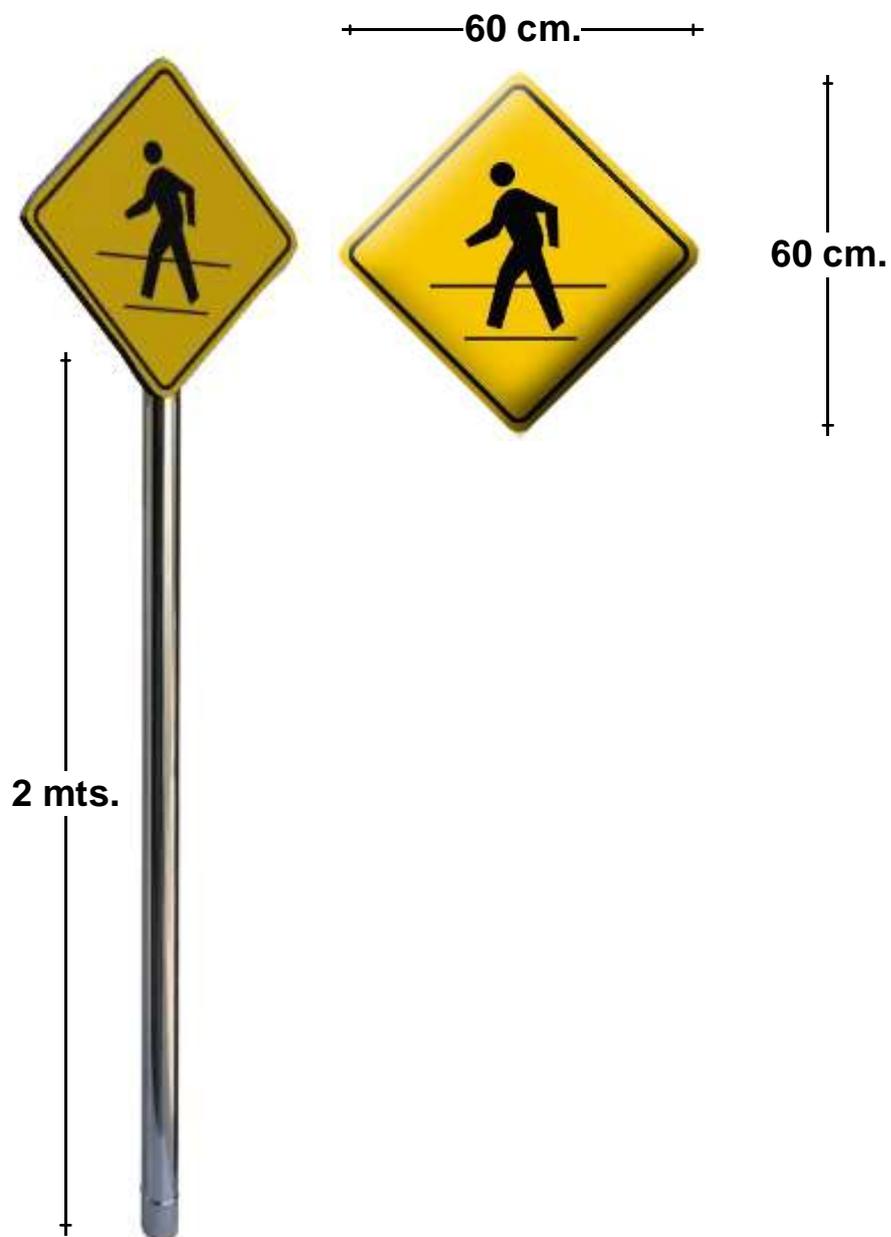
Gráfico N° 38 Resalto/reductor de velocidad



Peatones en la vía

La señal advierte la aproximación de un tramo de vía donde existe la posibilidad de encontrarse con peatones cruzando.

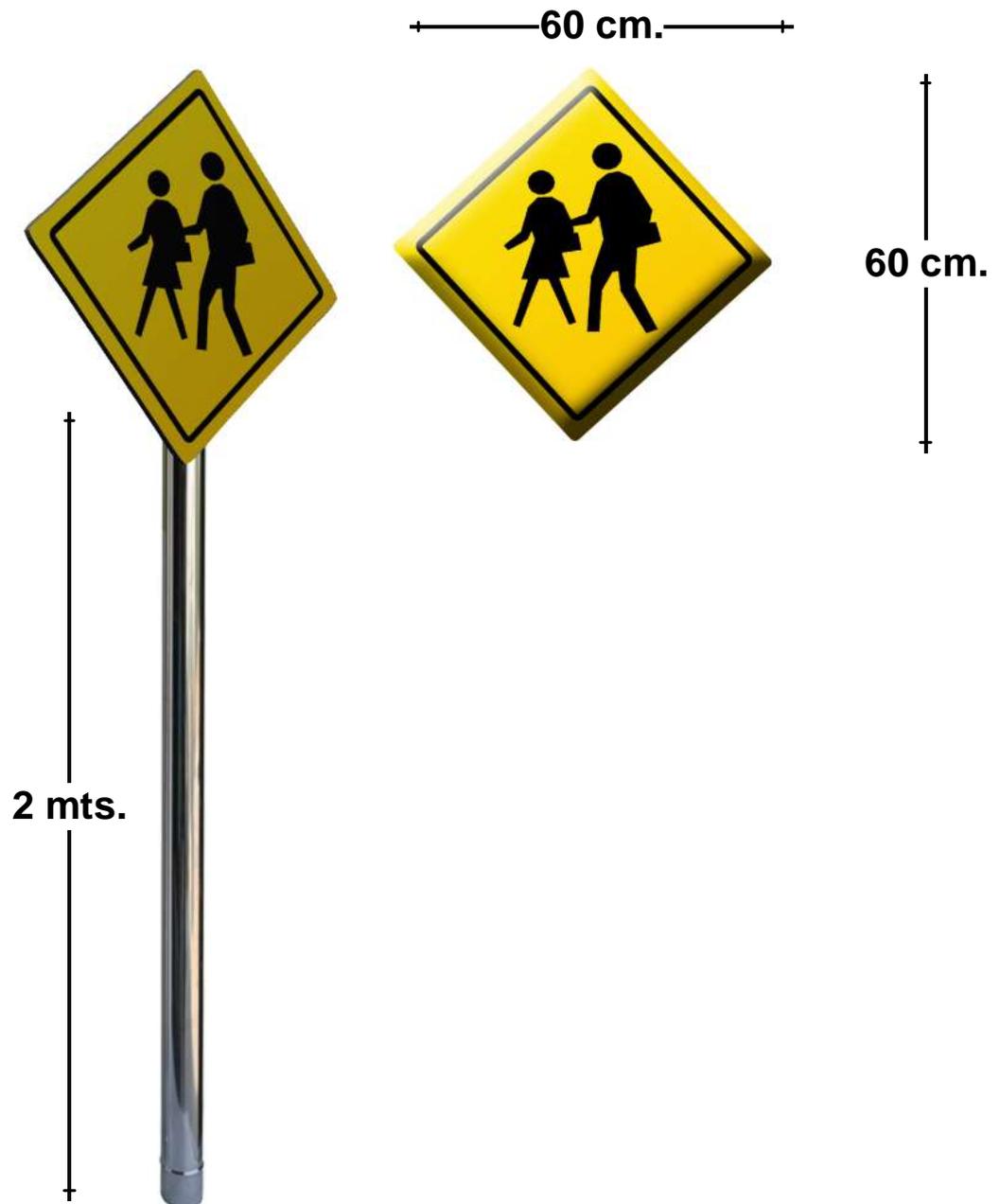
Gráfico N° 39 Peatones en la vía



Zona escolar

Esta señal previene al conductor de la proximidad a zonas escolares.

Gráfico N° 40 Zona escolar



Señales informativas

Las señales informativas tienen por objeto orientar al conductor en la vía sobre lugares, trayectorias, recorridos, distancias, y territorios.

Los colores que las distinguen son: fondo azul, textos y flechas blancos y símbolos negros. Para los barrios periféricos de La Libertad, tan solo se tomará en cuenta la señal de aviso de "Paradas de Bus".

Parada de Bus

Señala donde los buses deben e detenerse, para dejar y tomar pasajeros.

Gráfico N° 41 Parada de Bus

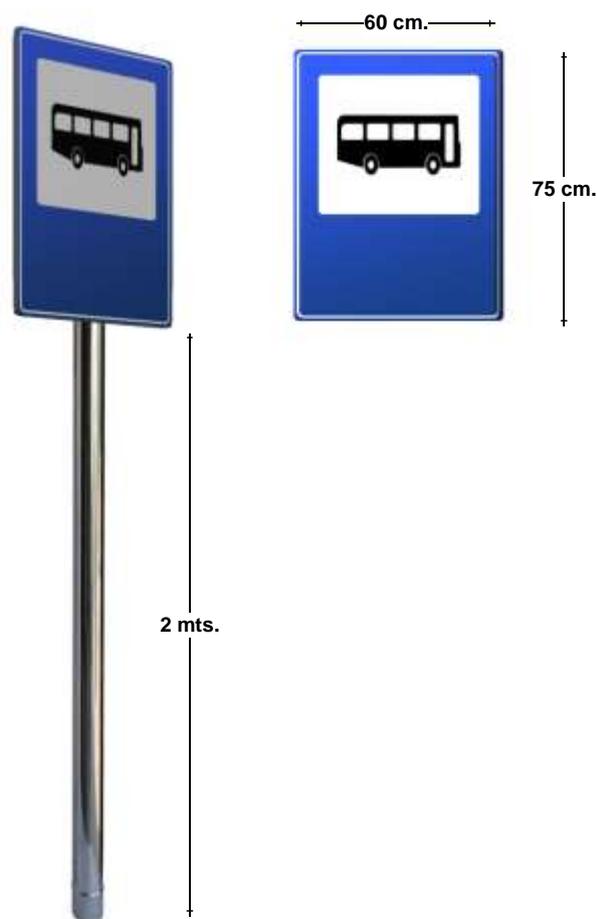


Gráfico N° 42 Barrio Nueva Esperanza



Gráfico N° 43 Barrio Jaime Roldos



Gráfico N° 44 Barrio 24 de Mayo



4.3.1.2. Crear una oficina de Gestión del Tráfico.

Un elemento esencial para poder aplicar las políticas de mejora de la movilidad, circulación y seguridad vial es el preciso conocimiento del tráfico en la ciudad, para lo cual se proponen las siguientes acciones:

- Crear una oficina de gestión de tráfico, cuyo propósito será el de analizar las necesidades de los barrios de La Libertad relacionadas con la seguridad vial, oficina que deberá ejecutar acciones para solucionar problemas que se presente con el tránsito.

- Instaurar un sistema de vigilancia del tráfico para conocer en tiempo real las condiciones del tráfico en la ciudad con el objeto de tomar las medidas necesarias para mejorar la movilidad.

4.2.1.1. Mejorar la movilidad peatonal.

Pensando en la ciudad como en el espacio de todos y en el que todos deben vivir, se debe recuperarla para el peatón como uno de los ejes de las políticas de movilidad a desarrollar por los municipios, ampliando las aceras, eliminando obstáculos y efectuando el rebaje de bordillos en los pasos de peatones.

4.3.1.3. Apostar por un futuro más seguro: La Educación Vial.

El desarrollo de la educación vial es otro de los elementos esenciales para el cambio del comportamiento de los usuarios de las vías y la adquisición de hábitos positivos y seguros, para lo cual se propone que el municipio desarrolle las siguientes acciones:

- Un programa municipal de educación vial, implicando a la comunidad educativa, a los servicios de policía de tránsito y al tejido social, con el objetivo final de prevenir la accidentalidad del tráfico.
- Acondicionar un lugar para el desarrollo del programa de educación vial, con la realización de prácticas, toma de contacto con vehículos, ejercicios de circulación y, en definitiva, todas aquellas acciones que permitan poner en práctica los conocimientos aprendidos, para convertirse después en hábitos saludables para la seguridad vial.
- En el programa de educación vial integrar acciones formativas específicas destinadas a otros colectivos de riesgo, como los jóvenes y los mayores.

Se puede definir a las campañas de promoción vial como un conjunto de actividades destinadas a reforzar los conocimientos sobre la movilidad peatonal y vehicular para influir en programas, políticas y recursos relacionados con el tema, siendo éste un componente esencial de las labores relacionadas con la prevención de accidentes de tránsito.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

CONCLUSIONES

- El mejoramiento de la señalización vial urbana, tanto vertical como horizontal, en los barrios periféricos de la ciudad de La Libertad se orienta a que el conductor y peatón consideren la información respectiva que sirva de guía para prevenir los accidentes de tránsito.
- El desarrollo de políticas de mejoras vial, mediante la creación de una oficina de gestión del tráfico para optimar la movilidad, encauza a diagnosticar las necesidades que tienen los barrios periféricos para que mediante acciones se dote a estos de los requerimientos de manera oportuna.
- La aplicación de planes de movilidad peatonal mediante acciones encaminadas a la aplicación de infraestructura vial urbana que permita la seguridad peatonal, conduce al mejoramiento vial de los peatones y a brindar una mejor imagen en estos sectores.
- El promover cambios en los peatones y conductores a través de la educación, canaliza el comportamiento vial, tanto de los conductores como de los peatones, involucrando a los diferentes actores de esta problemática, como es policía de tránsito y comunidad en general.

RECOMENDACIONES

- Aplicar la señalización horizontal y vertical en los barrios periféricos del cantón la Libertad para prevenir los accidentes de tránsito, efectuando la señalización debida, referente al diseño y trazado de las calles, límites de la velocidad y elementos de seguridad peatonal
- Crear la oficina de gestión del tráfico en el GAD municipal de La Libertad, con el apoyo de reglamentaciones para el tránsito, proveyendo a los barrios periféricos de todas las condiciones debido que promueva seguridad vial.
- Desarrollar planes de seguridad vial para que estos sectores periféricos cuenten con espacios públicos que les permita transitar con mayor seguridad por las vías.
- Efectuar la educación vial en la prevención de accidentes de tránsito con campañas permanente de seguridad y educación vial, en los que se debe promover una educación vial de manera integral que permita la implicación del mayor número posible de colectividades y agentes sociales posibles.

BIBLIOGRAFIA

- Enríquez, G. (2010). *Causas que generan los altos índices de contravenciones de tránsito en la ciudad de Tulcán y sus consecuencias*. Ibarra: Universidad Central del Ecuador.
- Fernández, C., Hernández, R., & Baptista, P. (2006). *Metodología de la investigación* (Cuarta edición ed.). México: McGraw-Hill.
- Hernández Sampieri, R., & Fernández Colla, C. (2006). *Metodología de la investigación*. Colombia: Mc Graw Hill.
- Aeron, T. (2006). *El involucramiento e impacto del accidente de carretera: caso estudios*. Publicado por: Proyecto de informe.
- AGSSC (Área de Gobierno de Seguridad y Servicios. (2007). *Plan de Seguridad vial*. Madrid.
- Alvarado, J. (2.005). *“Manual de Tránsito y Transporte Terrestre”*, (Primera edición, ed.). Loja-Ecuador,: Editorial de la Universidad Técnica Particular de Loja.
- Ballbé, M. (2003). *Seguridad integral. Un nuevo concepto*, . Madrid: Instituto Superior de Estudios de Seguridad.
- Cabanellas, G. (1.998). *“Diccionario Jurídico Elemental”*. Buenos Aires, Argentina: Editorial Heliasta.
- Cervantes Trejo, A. (2013). *Tercer informe sobre la situación de la seguridad vial*. México: CONAPRA Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes.
- Fernández Pereira , J. (2006). *Seguridad y prevención*. Barcelona - España: Universidad de Barcelona: Departamento de Derecho Público.

- Gómez Toapanta, J. (2005). *“Aprender a Conducir”* (3ra. Edición ed.). Quito-Ecuador.
- Gutiérrez S., R. (2006.). *Introducción al Método científico* (Decimoctava edición ed.). México: Esfinge.
- Manso, V., & Castaño, M. (2008). *Educación y Seguridad Vial. La aportación de los agentes sociales a la movilidad segura*. España: ETRASA.
- Mendoza Díaz, A. (18 de abril de 2006). Perspectivas y políticas del gobierno mexicano en relación con la seguridad vial. *Simposio sobre Planeación del Transporte con la Seguridad en Mente*. México-EEUU.
- Moore, M. (2005). *Gestión estratégica y creación de valor en el sector público*. Barcelona: Piados.
- Organización de Naciones Unidas. (2011). *Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020*.
- Organización Mundial de la Salud. (2005). *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito*. Ginebra.
- Organización Mundial de Salud OMS. (2005). *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito*. Washington : Sede OPS .
- Ortiz, F., & García, M. (2005). *Metodología de la Investigación*. México : Limusa.
- Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo- PNUD. (2006). La seguridad humana.
- Ramos, J. (2006). *Inseguridad pública en México: una propuesta de gestión de política estratégica en gobiernos locales*. California: Universidad autónoma de Baja California.





**UNIVERSIDAD ESTATAL PENÍNSULA DE SANTA ELENA
FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS
CARRERA DE ADMINISTRACIÓN PÚBLICA**

ANEXO I ENCUESTA

Pregunta 1 ¿Considera usted que existe señalización vial adecuada en sus barrios?

SI ()

NO ()

POCA()

Pregunta 2 ¿Han existido accidentes de tránsito en su barrio?

SI ()

NO ()

POCA()

Pregunta 3 ¿Con qué frecuencia ha habido accidentes de tránsito en su sector?

SIEMPRE ()

FRECUENTEMENTE ()

RARA VEZ ()

NUNCA ()

Pregunta 4 ¿Cuáles son las causas que usted considera para que haya accidentes de tránsito?

FACTOR HUMANO ()

FACTOR MÁQUINA ()

FACTOR VÍA ()

Pregunta 5 ¿Qué clase de señalización necesita el sector?

SEÑALES DE PREVENCIÓN ()

SEÑALES DE REGLAMENTACIÓN ()

SEÑALES DE INFORMACIÓN ()

Pregunta 6 ¿Han realizado campañas de concienciación vial para los peatones en estos barrios?

SI ()

NO ()

Pregunta 7 ¿Conoce usted los reglamentos sobre la seguridad vial para los peatones?

BASTANTE

MUCHO

POCO

NADA

Pregunta 8 ¿Considera usted que los conductores observan las disposiciones de circulación vial?

SIEMPRE ()

FRECUENTEMENTE ()

RARA VEZ ()

NUNCA ()

Pregunta 9 ¿Conoce usted que todos los ciudadanos tienen derecho a la seguridad vial?

SI ()

NO ()

Pregunta 10 ¿Sabe usted que el GAD municipal de La Libertad, es el encargado de mantener la vialidad urbana?

SI ()

NO ()

Pregunta 11 ¿Está usted de acuerdo en que se señalice las vías en estos barrios periféricos?

SI ()

NO ()



**UNIVERSIDAD ESTADAL PENÍNSULA DE SANTA ELENA
FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS
CARRERA DE ADMINISTRACIÓN PÚBLICA**

ANEXO II ENTREVISTA

PREGUNTA 1 ¿POR QUÉ SE HAN IMPLEMENTADO LA SEÑALÉTICAS EN EL CANTÓN LA LIBERTAD?

PREGUNTA 2 ¿CUÁLES SON LOS BARRIOS DEL CANTÓN LA LIBERTAD DONDE HA EXISTIDO MAYOR CANTIDAD DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO?

PREGUNTA 3 ¿POR QUÉ SE DAN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITOS EN ESTOS LUGARES?

PREGUNTA 4 ¿POR QUÉ NO SE HAN SEÑALIZADOS ESTOS LUGARES DONDE EXISTE MAYOR ACCIDENTES DE TRÁNSITO?



**UNIVERSIDAD ESTATAL PENÍNSULA DE SANTA ELENA
FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS
CARRERA DE ADMINISTRACIÓN PÚBLICA**

ANEXO III GUÍA DE OBSERVACIÓN

DESCRIPCIÓN	SI	NO
Existe cultural vial por parte de peatones		
Existe cultural vial por parte de conductores		
Existen zonas peatonales		
Existe señalética informativa para peatones		
Existe señalética informativa para peatones		
Existe un control para que los estudiantes asisten al colegio de manera segura		
Transitan vehículos pesados en el interior de la calles		
Existen pasos de cebra		



**UNIVERSIDAD ESTATAL PENÍNSULA DE SANTA ELENA
FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS
CARRERA DE ADMINISTRACIÓN PÚBLICA**

ANEXO IV FOTOGRAFÍA

BARRIO NUEVA ESPERANZA





BARRIO JAIME ROLDOS



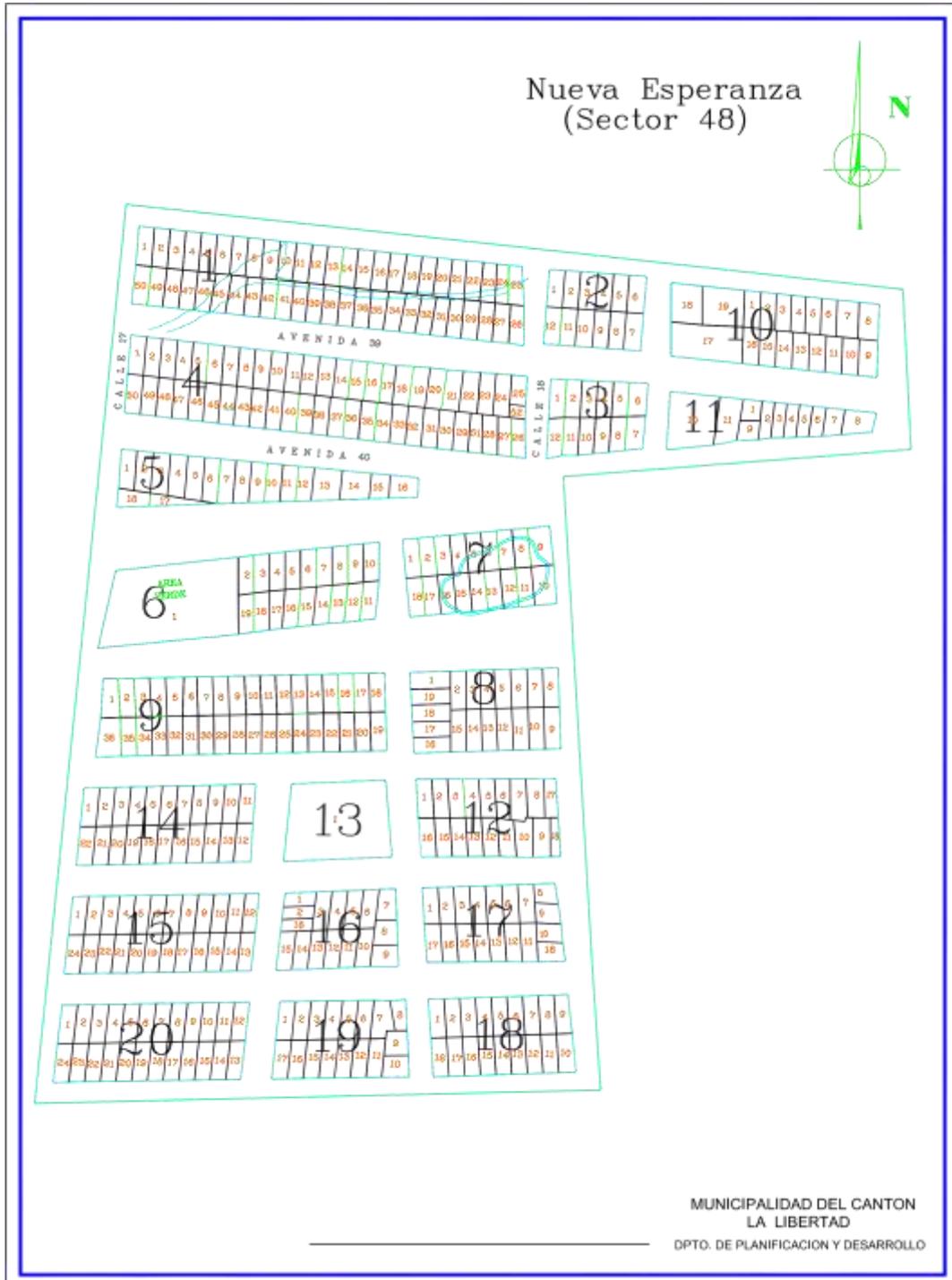


BARRIO 24 DE MAYO

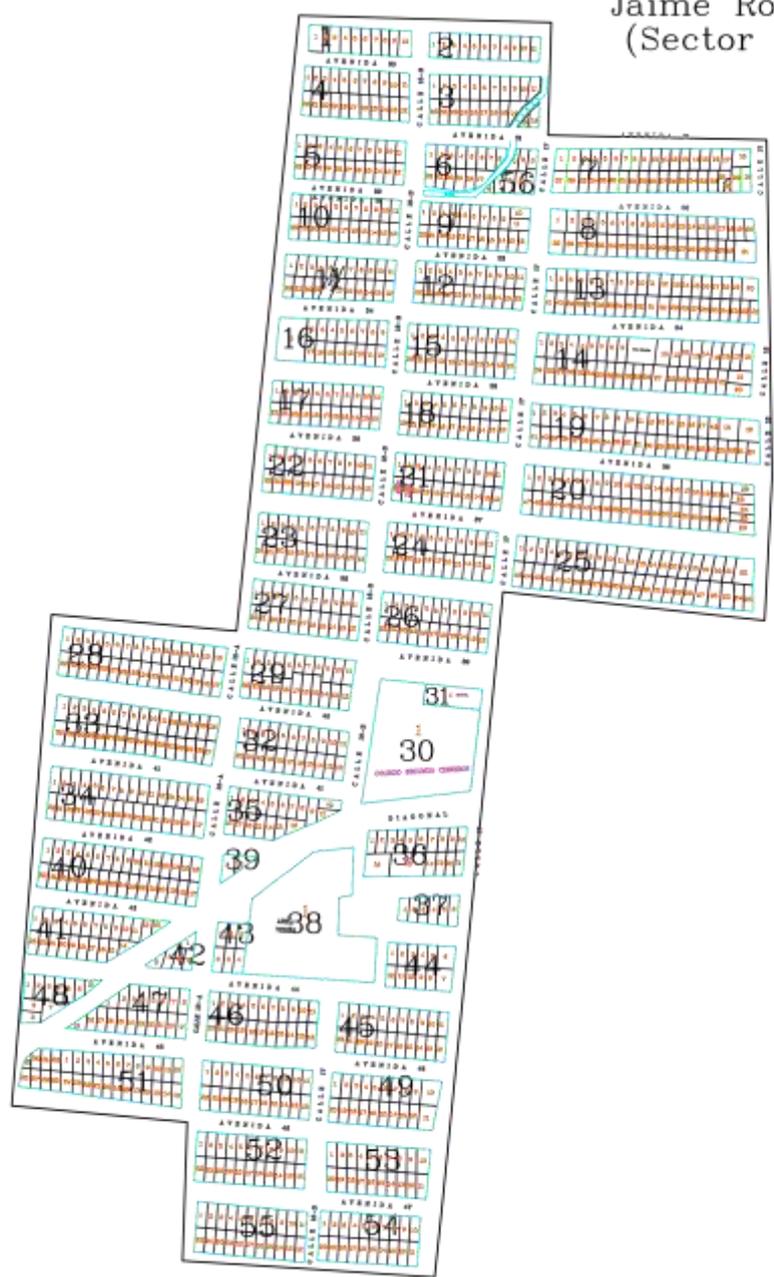




ANEXO V CROQUIS DE LOS BARRIOS

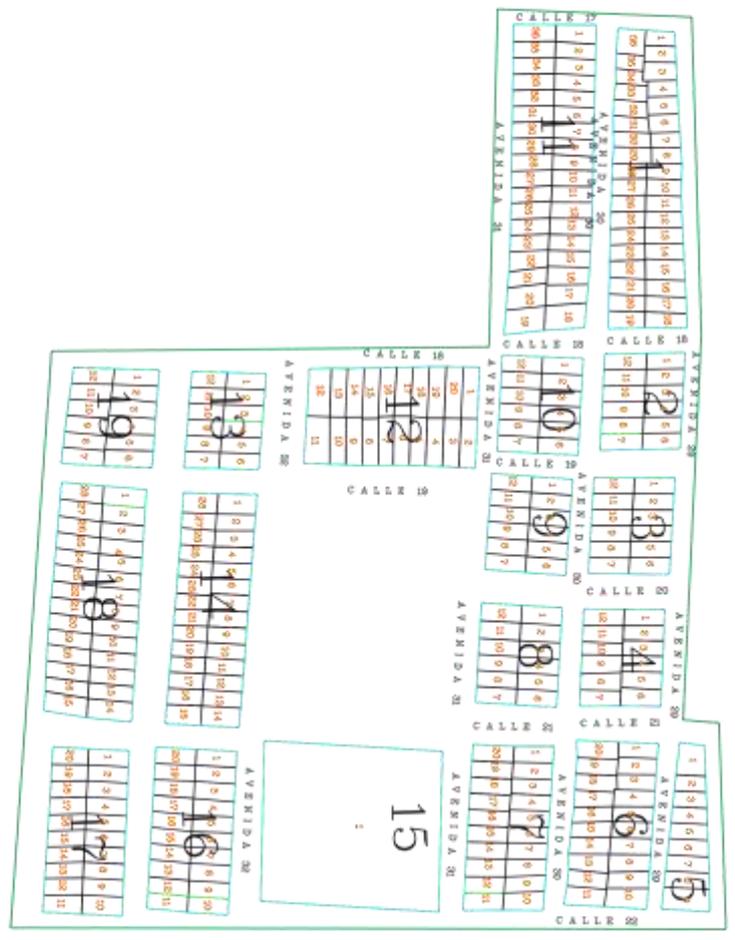
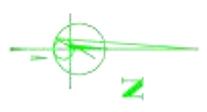


Jaime Roldós (Sector 35)



MUNICIPALIDAD DEL CANTON
LA LIBERTAD
DPTO. DE PLANIFICACION Y DESARROLLO

24 de Mayo
(Sector 36)



MUNICIPALIDAD DEL CANTON
LA LIBERTAD
DPTO. DE PLANIFICACION Y DESARROLLO