



**UNIVERSIDAD CENTRAL DE VENEZUELA
FACULTAD DE HUMANIDADES Y EDUCACIÓN
ESCUELA DE COMUNICACIÓN SOCIAL**

**Campana para la Prevención de Accidentes de Tránsito, como Proyecto de
Responsabilidad Social en la Radio**

Trabajo especial de grado para optar
por el título de Licenciado en Comunicación Social

Autores:

Br. Bracho C., Doby M.

Br. Hung R., Gabriel E.

Tutora: Hilayali Valera

Caracas, junio de 2012

Al realizar esta investigación, confluyen diversos sentimientos de gratitud hacia personas, quienes de una u otra manera me ofrecieron apoyo y estímulo para su elaboración. Para ellos dedico esta obra:

A mi mami bella, a mi papi hermoso, pilares fundamentales y culpables directos de este logro. A mi tía Nina... por su apoyo incondicional.

Doby.

“A mi mamá, a mi papá y a mi hermana, pilares de mi vida.
A Vicentica... la raíz de mi existencia.

Gabriel.

Agradecimiento General

A la **Universidad Central de Venezuela**, por ser lugar donde se respira democracia, igualdad, solidaridad, libertad y conocimiento. Gracias por acobijarnos con tus paredes y darnos los mejores momentos de nuestras vida, siempre serás la casa que vence las sombras.

A la **Escuela de Comunicación Social**, Centro de Estudiantes y profesores; por brindarnos cobijo y seguridad; por admitirnos y hacer nuestras peticiones. Durante cinco años nos hicieron sentir en casa por unas cuantas horas a la semana. Su recuerdo siempre permanecerá en nuestra memoria y corazón. ¡Gracias, ECS!

A nuestra tutora y profesora Hilayali Valera. Profe, usted hizo de este viaje (para muchos estresante) uno sumamente jocoso. Su cariño, dedicación, sus palabras de aliento y optimismo imperecedero, nos llevaron a concretar un sueño, de la mejor manera. Nuestras eternas gracias y eterno cariño.

A todas las personas, organismos e instituciones de la ciudad de Barinas, que brindaron toda la colaboración posible, para la realización de esta investigación. En especial, los funcionarios regionales del Instituto Nacional de Transporte Terrestre, Cuerpo de Bomberos, Protección Civil y Policía Regional. También a la Directiva y Locutores de la Radio Sensacional.

A la Gerencia de Radio, Televisión y Multimedia del Vicerrectorado Académico de la Universidad Central de Venezuela, por toda la colaboración prestada para la realización de esta investigación. En especial, Germán Arena Asistente Audiovisual.

Al manager Oswaldo Ponte, y al cantante y compositor Oscar De León, por brindar toda su colaboración a nuestra investigación.

Doby y Gabriel.

Agradecimientos

A **Dios** todopoderoso, por permitirme llegar a esta etapa de mi vida, brindándome fortaleza y sabiduría en cada uno de mis pasos.

A **mi mami bella**, por ser esa gran mujer que me ha acompañado en cada una de mis batallas frente a la vida, siempre apoyándome, y dedicándome lo mejor de todo. Mi luchadora incansable, eres mi mejor ejemplo a seguir y esto es para ti. ¡Gracias por estar siempre conmigo, te amo!

A **mi papi hermoso**, por ser el mejor hombre del mundo, sabio, inteligente y luchador. Por brindarme su dedicación, apoyo y paciencia en todo momento, pero lo más importante por enseñarme y recordarme en cada segundo que pasa, que cada esfuerzo vale la pena. ¡Gracias por tanto, te amo!

A **mi tía Nina**, por ser un gran apoyo incondicional en todo momento, por estar ahí cuando siempre la he necesitado y por brindarme su sabiduría, inteligencia, preparación, creatividad y grandes ideas para salir adelante. ¡Gracias por ser la mejor tía del mundo, te amo!

A todos mis profesores de la UCV, quienes me brindaron de una u otra forma sus mejores conocimientos. En especial, a los profesores **Alejandro Terenzani, Antonio Nuñez, Carlos Villarino, Manuel Artahona y Rosa Fágundez**, con los que tuve las más estupendas clases y adquirí los mejores consejos, ejemplos e instrucciones de tan hermosa carrera.

A mis amigas **Andrea Hernández, Daniela Carrascal, Francys Dil Julio, Grace Fiorini, Jofrana Belisario, Keudy Díaz, Leisber Curvelo, Mer Malave, Paola Marquinez, Katheryn Mendez y Virginia Gutiérrez**, porque con ellas

comprendí y sentí el verdadero valor de una amistad, además de convivir los mejores años de la universidad. ¡Gracias por ser parte de mi vida!

A mis amigos Enver Conde, Gabriel Hung, Germán Novelli y Jonathan Domínguez, porque ustedes me enseñaron que los amigos son piezas fundamentales para la vida universitaria. Mi cariño y amor es infinito para ustedes.

A todas las personas, organismos e instituciones de la ciudad de Barinas, que me brindaron toda la colaboración posible, para la realización de esta investigación. En especial **a Daniel Hernández,** por dedicarme su apoyo, confianza y perseverancia.

A todos, ¡Gracias infinitas!

Doby M. Bracho C.

Agradecimientos

No fue fácil subir hasta este escalón de mi vida, pero saber que con arduo trabajo, con tesón y con ahínco, se pueden lograr los objetivos que uno se propone, cumplir deseos y sueños que, en un principio, se veían difíciles y lejanos, me resulta gratificante (además de un orgullo). Hablar de mérito propio sería una falacia, puesto que he recibido la ayuda de personas maravillosas, intelectualmente brillantes y afectuosas... es por esto que no me cansaré de decir GRACIAS.

Principalmente, **a Dios**, por todas las bendiciones que ha puesto sobre mí, por brindarme la luz y la claridad necesaria para discernir entre lo que es bueno y lo que resultaría fácil. A **mi mamá**... por ser mi juicio, mi empujón constante, mi lucidez, mi guía, mi jalón de oreja, mi confidente, mi apoyo eterno, mi mayor creyente, mi mejor amiga... ¡te amo, mami! A **mi papá**, mi soporte, mi “transporte”... por tenerme paciencia, por pelear conmigo, por ayudarme a crecer y a formarme; por nunca decirme que no... ¡te amo, papi! A **mi hermana**, por siempre estar ahí cuando más la he necesitado, por su apoyo incondicional, por reírse de mis chistes malos, por ser mi otra confidente, por desvelarse y por compartir conmigo un tinto y unos cigarrillos; por siempre recalcarme que “yo sí puedo”... ¡te amo, Marish!

A mi amiga, mi compañera de clases y compañera de tesis; mi costilla, a la única mujer que le soy leal y fiel al mismo tiempo: **Doby Madela Bracho Carballo**. Parece mentira que, hace ya seis años, cuando este momento nos era lejano, nos propusimos ser amigos siempre, y formar equipo, para llevar a cabo una investigación que quedara plasmada en la historia académica de nuestra universidad (coloquialmente llamada “Tesis”)... ¡y henos aquí! A pesar de las enredaderas de espinos, los baches y la tormenta causada por terceros, supimos podar, asfaltar y hacer brillar el sol en nuestra unión. Seis años de fortaleza, de cariño, de respeto, de entendimiento, de confianza y de apoyo, no son, fueron, ni serán suficientes para

expresarte la adoración y la admiración que te profeso. Esto es sólo el comienzo de todo lo que nos aguarda en el futuro... ¡Te amo, amiga!

A **Alexis Bracho**, padre de mi compañera, por su mano, por su paciencia, por su soporte técnico,... ¡NUNCA me alcanzarán las palabras ni el sentimiento, señor Alexis, para agradecerle su gran ayuda para alcanzar esta meta!... ¡es BRILLANTE y me quito el sombrero ante usted! A **Nina Bracho**, tía de mi compañera, por su inteligencia, su dedicación, su mano auxiliar y sus ideas... ¡gracias!

A mi mentora, profesora **Eritza Liendo**. Nunca tuve la suerte de toparme con un (a) catedrático (a) digno (a) de admiración, respeto y mi adoración, hasta el momento cuando pisé por primera vez la ECS-UCV y me topé con usted. Me impulsó a usar la pluma, estimuló mi imaginación y la puso a volar; me presentó la realidad circundante mediante la literatura, me demostró cariño y respeto, dejando atrás el mito de que, la relación profesor/estudiante se reduce a sentarse en un pupitre a escuchar cátedra, y a una nota específica por el trabajo impuesto y entregado. Gracias por llenar las horas de clase con esa jocosidad ácida, con esa vibra tan grandiosa, y con ese son y tumbao' que la caracterizan. Usted tiene un papel protagónico muy importante en mi formación como profesional, y para usted tampoco me alcanzarán las palabras de agradecimiento. ¡La adoro!

A los profesores **Zhandra Flores** y **Antonio Núñez**. Sus respectivas metodologías le dieron orden y coherencia a todos mis productos. Mi aprecio y mi respeto, profes.

A **Nayive Reverón** Ochoa, por ser mi guía espiritual y mi luz en una de las sendas más oscuras que me tocó recorrer. Gracias, Nayi... el trabajo duro siempre tiene sus premios.

A mis tías **Illa, Haydee, Yoma, Ligia y Rosa** por nunca abandonar a “su sobrinito”, y por darme el calor y amor familiar que todos anhelamos. ¡Las amo, “tías”!

A los amigos que hice en la ECS-UCV: **Alexandra (“Beibi”), Carla (“Miwa”), Mariana (“Bobs”), Marianela (“Nelita”), Viviana (“Vivi”), Nanna (“Nazzi”), Daniela (“Mi Cleo”), Daniel (“Herma”), Jonathan (“Bro”), Kimberlyn (“Negra”), Grace (“Mi negra”), Andrea (“Mi gorda”), Ana (“Ka”), Francelys (“Bichis”), Marijo (“Vevé”), Nataly (“Consen”), Ericka (“Keka”), Vanessa (“Corota”), Johanny (“Mi Joha ácida”), Karen (“MiPi”), Mauricio (“Ami”), ...** Ustedes hicieron mi paso por la universidad una VERDADERA rumba... Dios quiera que nos volvamos a encontrar por la vía... ¡Los adoro!

A mis otros amigos, **Adrianno, Jenny, Fernando, Daniel J.:** años y años de amistad, y aquí seguimos... ¡inquebrantables!... Otra porción de mi cariño para ustedes.

A los que hicieron de mi vida un tormento, se mofaron de mí y creyeron que hablaba puras estupideces y que nunca lo lograría... Gracias por ayudarme a creer en mí y a demostrarme a mí mismo que, a pesar de las burlas, soy lo suficientemente inteligente y trabajador para salir adelante.

Gabriel E. Hung R.



UNIVERSIDAD CENTRAL DE VENEZUELA
FACULTAD DE HUMANIDADES Y EDUCACIÓN
ESCUELA DE COMUNICACIÓN SOCIAL

**Campaña para la Prevención de Accidentes de Tránsito, como Proyecto de
Responsabilidad Social en la Radio**

Trabajo especial de grado para optar
por el título de Licenciado en Comunicación Social

Autores:
Br. Bracho C., Doby M.
Br. Hung R., Gabriel E.
Tutora: Hilayali Valera

RESUMEN

La presente investigación tiene como objeto la realización de una campaña para la prevención de accidentes de tránsito como proyecto de responsabilidad social en la radio, a través de la difusión de piezas radiales, dirigidas de manera permanente a conductores, pasajeros y peatones en la ciudad de Barinas, con la finalidad de mejorar su actitud y comportamiento en cuanto al cumplimiento de las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento, a fin de contribuir a disminuir los accidentes de tránsito en dicha ciudad. La investigación se ubicó dentro de la modalidad exploratoria descriptiva y la población objeto de estudio conformada por 45 personas, se seleccionó a través de un muestreo no probabilístico, casual y accidental. Se utilizó la entrevista y la encuesta para la recolección de la información a través de un instrumento tipo cuestionario y los resultados obtenidos evidenciaron la necesidad de la permanencia de dicha campaña, concluyéndose que el contenido de los mensajes deben estar orientados hacia tres ejes temáticos: educación vial, seguridad vial y prevención de accidentes de tránsito.

Palabras Claves: Campaña de prevención, accidentes de tránsito, proyecto de responsabilidad social, piezas radiales.



UNIVERSIDAD CENTRAL DE VENEZUELA
FACULTAD DE HUMANIDADES Y EDUCACIÓN
ESCUELA DE COMUNICACIÓN SOCIAL

**Campaña para la Prevención de Accidentes de Tránsito, como Proyecto de
Responsabilidad Social en la Radio**

Trabajo especial de grado para optar
por el título de Licenciado en Comunicación Social

Autores:

Br. Bracho C., Doby M.
Br. Hung R., Gabriel E.
Tutora: Hilayali Valera

SUMMARY

This research is aimed at carrying out a campaign for the prevention of traffic accidents as a social responsibility project on the radio, through the dissemination of radio parts, permanently directed to drivers, passengers and pedestrians in the city of Barinas, in order to improve their attitude and behavior in regard to compliance with the Rules, Land Transport Act and Regulations, in order to help reduce traffic accidents in the city. The research was located within the modality exploratory descriptive and study population comprised 45 people, was selected through a non-probability sampling, casual and accidental. We used interview and survey to collect information through a questionnaire-type instrument and the results showed the need for the continuation of the campaign, concluding that the content of messages should be directed to three thematic areas: driver education, road safety and traffic accident prevention.

Keywords: prevention campaign, traffic accidents, social responsibility project, radio parts.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	pp 11
CAPÍTULO I EL PROBLEMA	
1.1 Planteamiento del Problema	16
1.2 Formulación del Problema	19
1.3 Objetivos	19
1.3.1 General	19
1.3.2 Específicos	19
1.4 Justificación	20
1.5 Importancia	21
1.6 Limitaciones	21
1.7 Alcance	22
CAPÍTULO II MARCO TEÓRICO	
2.1 Antecedentes de la Investigación	23
2.2 Bases Teóricas	26
2.2.1 Campaña	27
2.2.2 Prevención de Accidentes de Tránsito	32
2.2.3 Campaña para la Prevención de Accidentes de Tránsito	32
2.3 Bases Legales	33
2.3.1 Constitución de la República Bolivariana de Venezuela	33
2.3.2 Ley Orgánica de Educación y su Reglamento	34
2.3.3 Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento	35
2.3.4 Ley de Responsabilidad Social en Radio, Televisión y Medios Electrónicos	37
2.3.5 Normas para Prevención de Accidente	38
2.4 Ética y Responsabilidad Social	39
2.4.1 Responsabilidad Social en la Radio	42
2.4.2 Proyecto de Responsabilidad Social en la radio	43
2.5 Situación de los Accidentes de Tránsito en la ciudad de Barinas	44
2.6 Definición de Términos Básicos	44
CAPÍTULO III MARCO METODOLÓGICO	
3.1 Tipo de Investigación	48
3.1.1 Exploratoria	48
3.1.2 Descriptiva	49
3.2 Diseño de la Investigación	50
3.2.1 La Investigación Documental	50
3.2.2 La Investigación de Campo	51

	PP
CAPÍTULO III MARCO METODOLÓGICO	
3.3 Población y Muestra	52
3.3.1 Población	52
3.3.2 Muestra	53
3.4 Diseño de la Muestra	54
3.5 Técnicas e Instrumentos de Recolección de Datos	55
3.5.1 Instrumentos de Recolección de Datos	56
3.5.2 Procedimiento	56
3.5.3 Observación	57
3.5.4 Encuesta	57
3.5.5 Recolección de la Información	58
3.5.6 Cuestionario	58
3.5.7 Prueba Piloto	59
3.5.8 Entrevista calificada	61
3.6 Variables e Indicadores	63
CAPÍTULO IV ANÁLISIS DE RESULTADOS	
4.1 Observación Directa	65
4.2 Encuestas	66
4.2.1 Cumplimiento de las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento en la ciudad de Barinas	72
4.2.2 Opinión de los conductores, pasajeros y peatones sobre el Cumplimiento de las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento en la ciudad de Barinas	90
4.3 Entrevistas calificadas	110
4.3.1 Cumplimiento de las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento en la ciudad de Barinas	111
4.3.2 Opinión sobre el Cumplimiento de las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento en la ciudad de Barinas	113
4.4 Comparación de las Encuestas con las Entrevistas	117
4.4.1 Comparación de las Encuestas y Entrevistas sobre el Cumplimiento de las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento en la ciudad de Barinas	117
4.4.2 Comparación de las Encuestas y Entrevistas con respecto a la Opinión sobre el Cumplimiento de las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento en la ciudad de Barinas	118
CAPÍTULO V PROYECTO DE RESPONSABILIDAD SOCIAL EN LA RADIO	
5.1 Esquema de Proyecto de Responsabilidad Social en la Radio	123
5.2 Justificación	124

		PP
5.3	Objetivos	126
	5.3.1 General	126
	5.3.2 Específicos	126
5.4	Contenido de los Ejes Temáticos	127
	5.4.1 Educación Vial	127
	5.4.2 Seguridad Vial	129
	5.4.3 Prevención de Accidentes de Tránsito	131
5.5	Factibilidad del Proyecto	132
	5.5.1 Tiempo de Ejecución	133
	5.5.2 Horario	134
	5.5.3 Anunciantes	134
	5.5.4 Público Objetivo	134
	CAPÍTULO VI DISEÑO DE CAMPAÑA	
6.1	Antecedentes	136
6.2	Propuesta de Campaña	137
6.3	Objetivos de Campaña	137
6.4	Público Objetivo/Target	138
	6.4.1 Actitud y Comportamiento del Público Actual y Deseado	139
6.5	Posicionamiento	140
6.6	Promesa básica	140
6.7	Validación	140
6.8	Personalidad/Tono	141
	6.8.1 Imagen Gráfica	141
6.9	Medio a Utilizar	142
	6.9.1 Tiempo de Duración	143
6.10	Cobertura	143
6.11	Temporalidad	143
6.12	Estrategia Creativa	144
	6.12.1 Ejes Creativos	144
	6.12.2 Concepto Creativo	144
	6.12.3 Racional Creativo	145
6.13	Propuesta Creativa del Mensaje	145
6.14	Piezas Radiales	146
	6.14.1 Plan de Producción	146
	6.14.2 Idea	147
	6.14.3 Sinopsis	147
	6.14.4 Guiones Literarios	147
	6.14.5 Ficha Técnica	150
	6.14.6 Guiones Técnicos	151

		Pp
	CAPÍTULO VII CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	
7.1	Conclusiones	157
7.2	Recomendaciones	159
	BIBLIOGRAFÍA	161
	ANEXOS	170

ÍNDICE DE CUADROS

CUADRO		pp
1	Distribución y representatividad de la muestra No. 1	54
2	Distribución y representatividad de la muestra No. 2	55
3	Tabla de Variables e Indicadores	64
4	Distribución de los componentes de la muestra por sexo	66
5	Distribución de los componentes de la muestra por edad y sexo	67
6	Distribución de los componentes de la muestra a nivel de educación por edad y sexo	69
7	Estadísticas suministradas por la Unidad Estatal 53 de Transporte Terrestre de la ciudad de Barinas	115
8	Estadística suministrada por Cuerpo de Bomberos y Bomberas y Administración de Emergencias de carácter civil Cuartel Tcnel. (B) Mario Vecchione Parejo	116

ÍNDICE DE GRÁFICOS

GRÁFICO		pp
1	Representación gráfica porcentual de: conductores, pasajeros y peatones sobre el cumplimiento de las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento	72
2	Representación gráfica porcentual de: conductores, pasajeros y peatones sobre el acatamiento de las prevenciones contenidas en las señales de tránsito	75
3	Representación gráfica porcentual de: conductores, pasajeros y peatones sobre el cumplimiento de las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento sin conocerlas	77
4	Representación gráfica porcentual de: conductores, pasajeros y peatones sobre uso del cinturón de seguridad	80
5	Representación gráfica porcentual de: conductores, pasajeros y peatones sobre el respeto a los límites de velocidad	83
6	Representación gráfica porcentual de: conductores, pasajeros y peatones sobre la ingesta de bebidas alcohólicas	85
7	Representación gráfica de la distribución porcentual de opinión de: conductores, pasajeros y peatones, sobre el irrespeto de las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento y el riesgo de su seguridad y la de los demás	88
8	Representación gráfica de la distribución porcentual de opinión sobre conocimiento de las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento por los conductores, pasajeros y peatones	90
9	Representación gráfica de la distribución porcentual de opinión de: conductores, pasajeros y peatones, sobre el respeto al paso peatonal y señalizaciones electrónicas	93
10	Representación gráfica de la distribución porcentual de opinión de: conductores, pasajeros y peatones, sobre el factor humano como causa principal de los accidentes de tránsito	96
11	Representación gráfica de la distribución porcentual de opinión de: conductores, pasajeros y peatones, sobre realización de campaña sobre prevención de accidentes de tránsito	98
12	Representación gráfica de la distribución porcentual de opinión de: conductores, pasajeros y peatones, sobre permanencia de campaña de prevención de accidentes de tránsito	101

GRÁFICO		pp
13	Representación gráfica de la distribución porcentual de opinión de: conductores, pasajeros y peatones, sobre eficacia de la radio para la campaña sobre prevención de accidentes de tránsito	103
14	Representación gráfica porcentual de: conductores, pasajeros y peatones sobre contenido de los mensajes radiales	106
15	Representación gráfica del slogan de la campaña para la prevención de accidentes de tránsito, como proyecto de responsabilidad social en la radio	142

INTRODUCCIÓN

En todos los países, y entre ellos Venezuela, el tránsito vehicular, así como la totalidad del ambiente circulatorio, es sinónimo de progreso, rapidez y comodidad para los conductores y personas que están en contacto con ellos, pues como sostiene el autor Elio Rafael Aguilera (2009) “Con el correr de los años, la humanidad provocó una tremenda evolución en los medios utilizados en su movilidad, hasta llegar a nuestra época, donde observamos vehículos altamente sofisticados, impensables sólo unas décadas atrás”. (p. 19)

Pero también, es sinónimo de problemas, siendo uno de los principales los accidentes de tránsito, donde el factor humano constituye la causa principal, por encima de los factores mecánicos y climáticos.

Conforme a las investigaciones realizadas, básicamente, esta situación es producto del incumplimiento de las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento, por parte de los conductores, pasajeros y peatones.

Para combatirla, y a objeto de evitar el incremento de los accidentes de tránsito con daños materiales y pérdidas humanas, el Estado, por medio de los distintos organismos nacionales y regionales como: el Instituto Nacional de Transporte Terrestre, a través del Cuerpo Técnico de Vigilancia del Transporte Terrestre; la Guardia Nacional Bolivariana; Policía Nacional y Regional, Protección Civil y Cuerpo de Bomberos, especialmente en épocas de vacaciones, días de asueto y semana mayor, donde hay una mayor circulación de usuarios y temporadistas en todo el territorio nacional, aumentan la vigilancia a través de alcabalas móviles, operativos y campañas de prevención para accidentes de tránsito, mediante el reparto de folletos, volantes y trípticos, con mensajes dirigidos a la ciudadanía, a fin de lograr

cambios de actitudes hacia conductas más seguras e idóneas, para garantizar la seguridad vial, reforzando en el conductor, pasajero y peatón el respeto a las normas.

Durante la vigencia de estos operativos y campañas, se produce un cambio de conducta entre los distintos usuarios de las vías, en cuanto al cumplimiento de dichas normas, leyes y al instinto de preservación de la vida, lo que trae como resultado una disminución de la tasa de accidentes. Pero luego, no los mantienen de manera permanente en el transcurso del tiempo, y como consecuencias de esta debilidad, la situación vuelve a su tradicional comportamiento, originándose un incremento nuevamente de tales accidentes.

En el presente estudio, se eligió a la ciudad de Barinas, Estado Barinas, por tener importantes vías comunicacionales que entrelazan con la región apureña, la región andina y con las rutas que van hacia el centro del país; y una considerable tasa de mortalidad por accidentes de tránsito. Además, los resultados de la encuesta que se les aplicó a conductores, pasajeros y peatones de dicha ciudad, reflejaron el mismo problema: se efectúan operativos de prevención de accidentes de tránsito durante épocas de vacaciones, días de asuetos y semana mayor, pero no se mantienen en el tiempo de manera permanente.

Con el propósito de contribuir en la disminución de accidentes de tránsito, surgió la idea de la realización del presente trabajo, cuyo objetivo general es realizar campaña para la prevención de accidentes de tránsito, como proyecto de responsabilidad social en la radio, a objeto de abordar la problemática, de manera integral, con el fin de contribuir a salvar vidas humanas para reducir la cantidad de lesionados, a través de la producción de piezas radiales dirigidas a conductores, pasajeros y peatones.

En virtud, que en esta ciudad no existe ningún antecedente sobre este particular, este proyecto es de gran trascendencia, significación e importancia, pues su puesta en práctica contribuirá en gran medida a la disminución de los accidentes de tránsito, ya que no se puede perder de vista la característica del público objetivo, debido a que se busca llegar a éste, en un mensaje único que satisfaga todas sus necesidades y expectativas.

La responsabilidad social promueve el compromiso de una nueva ética ciudadana, de gran fuerza para movilizar y dar sentido a las acciones u omisiones que impactan a la sociedad, como una manera de hacer ciudadanía y trabajar para el desarrollo de una mejor calidad de vida, logrando impulsar las buenas prácticas sociales cuyo propósito tenga un contenido que suscite una convergencia entre los distintos actores sociales que intervienen en materia de tránsito vial: el Estado como principal ente rector de la política vial; conductores, pasajeros y peatones, medios de comunicación social y demás entes públicos y privados.

La divulgación del contenido de la campaña para la prevención de accidentes de tránsito como proyecto de responsabilidad social en la radio, orientado hacia tres ejes temáticos: educación vial, seguridad vial y prevención de accidentes de tránsito, haciendo énfasis en la prevención, usando como modalidad para su estudio, la observación directa, la entrevista y la encuesta, permitirá informar, persuadir y recordar al colectivo la existencia de un mensaje, con el fin de influir en los sentimientos o comportamiento del receptor, mediante las cuales, se les brindará orientación sobre la necesidad del respeto y cumplimiento de las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento en la ciudad de Barinas, Estado Barinas, a través de una estrategia creativa e innovadora.

El medio a utilizar será la radio, por su alcance, eficiencia y posicionamiento en el público objetivo, y por la prerrogativa del Estado establecida en la Ley de Responsabilidad Social en Radio, Televisión y Medios Electrónicos, para el acceso a espacios gratuitos y obligatorios, a través de los servicios de radio o televisión públicas o privadas.

La investigación quedó estructurada en siete (7) capítulos. Un primer capítulo denominado El Problema, que contiene el desarrollo de las ideas relacionadas con la indagación realizada, sobre la problemática estudiada, fundamentada en las interrogantes que dieron lugar a los objetivos planteados en la misma.

Un segundo capítulo identificado como Marco Teórico, caracterizado por presentar los antecedentes de la investigación, las bases teóricas y legales; y además se proporcionan definiciones de términos básicos y proposiciones que permiten abordar el problema.

Un tercer capítulo denominado Marco Metodológico, donde se fijaron los parámetros de los procedimientos que se llevaron a cabo para recabar información sobre el problema estudiado. Contiene el tipo y diseño de la investigación; población, muestra y diseño de la muestra, técnicas e instrumentos de recolección de datos; variables e indicadores.

Un cuarto capítulo identificado como Análisis de Resultados contenido del análisis de los datos obtenidos a través de la observación directa, encuestas y entrevistas calificadas, con los diferentes resultados encontrados durante el estudio, a través de cuadros, gráficos y resumen analítico de los mismos.

Un quinto capítulo denominado Proyecto de Responsabilidad Social, donde se fijó el esquema de proyecto de responsabilidad social en la radio, justificación, objetivos, contenido de los ejes temáticos y factibilidad del proyecto.

Un sexto capítulo identificado como Diseño de Campaña, contentivo de antecedentes, propuesta, objetivos, público, posicionamiento, promesa básica entre otros elementos referidos a la misma.

Un séptimo capítulo, referido a las conclusiones y recomendaciones obtenidas derivadas del estudio realizado, con el fin de aportar sugerencias para mejorar la situación planteada.

Bajo la concepción de esas premisas, se realizó la propuesta sobre campaña para la prevención de accidentes de tránsito, como proyecto de responsabilidad social en la radio, orientado hacia tres ejes temáticos: educación vial, seguridad vial y prevención de accidentes de tránsito, donde se plantea el problema para ayudar a combatirlo, cuyo desarrollo se presenta en el siguiente capítulo.

CAPÍTULO I

EL PROBLEMA

1.1 Planteamiento del Problema

Uno de los aspectos relevantes y de especial importancia en el desarrollo del país, lo constituye el campo de la seguridad vial. A diario se divulgan a través de distintos medios de comunicación, noticias sobre incremento de accidentes de tránsito que van desde simple colisiones, hasta situaciones más complicadas y violentas, donde pierden la vida o quedan lisiados para el resto de sus vidas muchos seres humanos, con los consiguientes daños materiales que a veces son de grandes consecuencias, convirtiéndolos en una gran carga, con un elevado costo y sacrificio económico, social y emocional para toda la sociedad venezolana. Esto hace necesario investigar las causas de estas situaciones, a fin de orientar las campañas y correctivos de manera eficiente, en la solución de tales problemas.

En Venezuela, el incremento de accidentes de tránsito en su mayoría y especialmente en la ciudad de Barinas, según información suministrada por el Director General de la Policía del Estado Barinas, Giuseppe Caccioppo Oliveri, es producto del incumplimiento de las Normas, Leyes de Transporte Terrestre y su Reglamento, donde el factor humano constituye la causa más común y primordial, por encima de los factores mecánicos y climáticos, debido a la imprudencia, que se traduce en errores de apreciación y cálculo, distracción y descuido, así como el manejo temerario, imprudente e irresponsable, seguida por el exceso de velocidad, consumo de alcohol y otras sustancias que afectan tanto física como mentalmente al conductor.

A esto, se le suma el poco uso del cinturón de seguridad, lo cual se traduce en incumplimiento a las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento, que según la opinión aportada por el Comandante de la Unidad Estatal 53 del Instituto Nacional de Transporte Terrestre del Estado Barinas, Juan José Oviedo ocasionan el 90% de los accidentes fatales.

Al respecto, se plantean las siguientes interrogantes:

¿Por qué se explora la situación planteada en la ciudad de Barinas?

¿Qué opinión tienen los conductores, pasajeros y peatones, sobre el cumplimiento de las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento en la ciudad de Barinas?

¿Cómo elaborar proyecto de responsabilidad social en la radio para campaña de prevención de accidentes de tránsito?

¿Cómo diseñar campaña para la prevención de accidentes de tránsito como proyecto de responsabilidad social en la radio?

¿Cómo producir piezas radiales para campaña de prevención de accidentes de tránsito como proyecto de responsabilidad social en la radio?

Aún cuando no hay una investigación previa, ni suficientes estudios sobre los particulares planteados, y dado que el objetivo de esta investigación es explorarlos para su consideración, tratamiento y solución, se eligió a la ciudad de Barinas por su importante ubicación geográfica, ya que es el municipio capital del estado, integrado por 12 parroquias de las 56 que conforman dicho estado; con una superficie de 3.304 km²; una población según el último censo realizado por el Instituto Nacional de Estadísticas (I.N.E.) de 2001, de 263.272 habitantes, igual al 42,2% de la población total del estado; una densidad de 79,68 hab/km², y además, de ser una ciudad muy pujante en su desarrollo, con importantes vías comunicacionales que la entrelazan con los llanos apureños, la región andina y con las rutas hacia el centro del país, presenta un incremento considerable en la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito.

Durante la investigación, se entrevistaron a funcionarios regionales del Instituto Nacional de Transporte Terrestre, Cuerpo de Bomberos, Protección Civil y Policía Regional; asimismo se aplicó una encuesta a conductores, pasajeros y peatones, con el propósito de obtener información acerca de su comportamiento y actitud sobre el cumplimiento de las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento, con el objeto de la realización de campaña para la prevención de accidentes de tránsito, como proyecto de responsabilidad social en la radio, a fin de abordar la problemática de manera integral y salvar vidas humanas, y de esta forma reducir la cantidad de lesionados.

La elaboración de la propuesta del proyecto de responsabilidad social en la radio para campaña de prevención de accidentes de tránsito, se orientó hacia tres (3) aspectos vinculados entre sí: educación vial, seguridad vial y prevención de accidentes de tránsito. Está socialmente determinada por influencia de contexto, es decir, donde los conductores, pasajeros y peatones viven y trabajan. Allí, principalmente el ambiente contexto social, cultural, económico y comercial, influyen en la manera de cómo en su cotidianidad, se desplazan para el trabajo, escuela; cómo pasan el tiempo libre, manera de elegir sus alimentos y bebidas; cómo perciben el poder sobre sus vidas, salud, riesgos y manera cómo evitarlos; así como en el comportamiento y actitud frente al cumplimiento de las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento.

Se diseñó la realización de campaña para la prevención de accidentes de tránsito, como proyecto de responsabilidad social en la radio, a través de la difusión de piezas radiales, cuyos contenidos se orientaron hacia tres ejes temáticos: educación vial, seguridad vial y prevención de accidentes de tránsito a fin de lograr, no sólo cambios de actitudes hacia conductas más seguras e idóneas, sino también, garantizar la seguridad vial, reforzando en el conductor, pasajero y peatón el respeto a las

normas, y de esta forma, evitar el incremento de los accidentes de tránsito, que causan tantos daños materiales y pérdidas humanas.

1.2 Formulación del Problema

Conforme a la situación antes descrita, el problema radica en el incremento de accidentes de tránsito, debido al incumplimiento de las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento, por falta de campaña para la prevención de accidentes de tránsito, como proyecto de responsabilidad social en la radio de forma permanente, dirigida a conductores, pasajeros y peatones de la ciudad de Barinas.

1.3 Objetivos

1.3.1 General

Realizar campaña para la prevención de accidentes de tránsito, como proyecto de responsabilidad social, para ser implementado de manera permanente a través de una emisora radial en la ciudad de Barinas

1.3.2 Específicos

1.- Explorar el cumplimiento de las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento en la ciudad de Barinas.

2.- Conocer la opinión de los conductores, pasajeros y peatones, sobre el cumplimiento de las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento en la ciudad de Barinas.

3.- Elaborar proyecto de responsabilidad social en la radio para campaña de prevención de accidentes de tránsito.

4.- Diseñar campaña para la prevención de accidentes de tránsito como proyecto de responsabilidad social en la radio

5.- Producir piezas radiales para campaña de prevención de accidentes de tránsito como proyecto de responsabilidad social en la radio

1.4 Justificación

En Venezuela, se realizan campañas para la prevención de accidentes de tránsito, sólo en épocas de vacaciones, días de asueto y semana mayor, lográndose una disminución de los mismos, y pese que a partir del año escolar 2002-2003, el Ministerio del Poder Popular para la Educación se propuso impartir la educación vial en todos los niveles educativos, sin embargo, los programas y políticas sobre el particular, resultaron insuficientes.

Pero, como dichas campañas no se mantienen de forma permanente en el tiempo, se vuelve a incrementar la tasa de accidentes de tránsito, lo que justificó la realización de este trabajo, orientado a diseñar y proponer la realización de una campaña para la prevención de accidentes de tránsito, como proyecto de responsabilidad social en la radio, de forma permanente, con una comunicación exitosa, dirigida a cambiar el estado de conciencia, nivel de conocimiento, actitudes, prácticas e inclusive la percepción de las personas sobre la situación, que no sólo sea eficaz y contribuya a la solución del problema, sino que también, sirva para mejorar la calidad de vida, en beneficio de la colectividad de la ciudad de Barinas.

Es necesario que todo ciudadano, de acuerdo a la situación en que se encuentre, bien sea como conductor, pasajero o peatón, conozca los instrumentos legales que rigen la materia del tránsito, para saber cuáles son sus derechos y poder exigirlos, así como sus deberes para cumplirlos, condiciones significativas y de gran relevancia para lograr una mejor convivencia en la comunidad.

Debido no sólo al tono del mensaje a transmitir, sino también al objetivo de su posicionamiento, la elección de la radio es fundamental, porque ella constituye un medio muy eficiente, tiene un mayor alcance local, regional y nacional; por el continuo contacto con los radioyentes, y por ser de alta penetración para el segmento que se pretende alcanzar, ya que no se trata de informar por informar, sino de determinar qué es lo más importante y lo que interesa a los oyentes. Su carácter auditivo permite dirigirse a las emociones de forma más directa; a la vez de estimular la imaginación de la audiencia para lograr ese cambio en la comunidad.

Y por lo demás, el Estado, de conformidad con lo establecido en el artículo 10 de la Ley de Responsabilidad Social en Radio, Televisión y Medios Electrónicos, tiene el privilegio de poder tener acceso gratuito y obligatorio para difundir sus mensajes a través de los servicios de radio y televisión, lo cual hace que la difusión de tales mensajes, no sea para él, una carga de tipo económico.

1.5 Importancia

La importancia de la realización de campaña para la prevención de accidentes de tránsito, como proyecto de responsabilidad social en la radio, radica en el beneficio que obtiene la población de la ciudad de Barinas, por su incidencia en la disminución de los accidentes de tránsito, lo cual redundará en una mayor calidad de vida en la sociedad, y por lo tanto, en una mejor convivencia.

1.6 Limitaciones

En el Estado Barinas no existe investigación documental o estudios publicados sobre la prevención de accidentes de tránsito por incumplimiento de las

Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento por parte de los conductores, pasajeros y peatones.

La dificultad en la obtención de las informaciones solicitadas en las entrevistas relacionadas con el tema investigado, por parte de los funcionarios requeridos de los distintos organismos nacionales y regionales, encargados de permitirlos.

La falta de data estadística sobre accidentes de tránsito de los últimos cinco años, así como la difícil y poca colaboración de las distintas personas que formaron parte de la comunidad en su carácter de conductores, pasajeros y peatones, a quienes se dirigió la encuesta para responder el cuestionario presentado.

1.7 Alcance

El ámbito de la realización de campaña para la prevención de accidentes de tránsito, como proyecto de responsabilidad social en la radio, de forma permanente, con una comunicación exitosa entre los distintos participantes, tuvo un carácter regional, ya que se limitó al espacio geográfico de la ciudad de Barinas, Estado Barinas y estuvo dirigida a la comunidad de conductores, pasajeros y peatones que de alguna manera allí hacen su vida cotidiana.

Pero también en lo sucesivo, su contenido e intención última, es que se pueda considerar como una oportunidad para desarrollar un programa de prevención de accidentes de tránsito, que al ser aplicado y evaluado, pueda desarrollarse, no sólo en las demás ciudades del Estado Barinas, sino de toda Venezuela, conforme a las investigaciones contenidas en el Marco Teórico, que sigue a continuación.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

“El marco teórico permite integrar la teórica con la investigación y establecer sus interrelaciones. Representa un sistema coordinado coherente, de conceptos y propósitos para abordar el problema. Se suele denominar de diversas maneras: Marco Referencial, Marco teórico conceptual, Marco funcional de la investigación, Marco de sustentación, Marco estructural conceptual, formulación teórico o marco conceptual”. Santa, P. S. & Feliberto, M. P (2003:54)

2.1 Antecedentes de la Investigación

El marco teórico son indagaciones que sustentan el estudio, tratan sobre el mismo problema o se refieren a otras investigaciones previas, relacionadas de manera directa o indirecta con la investigación planteada. Hasta el presente, no existen estudios en la ciudad de Barinas, sobre los accidentes de tránsito por incumplimiento de las normas y leyes que rigen la materia vial, por parte de los conductores, pasajeros y peatones, por lo que se hace referencia a aquellos, que de alguna forma se relacionan con la investigación que se realizó. Sobre el particular, sostiene el autor Aguilera (2009):

“Podría afirmarse que los materiales educativos impresos referentes a la seguridad vial son casi inexistentes en relación con el inmenso volumen de personas que reclaman información sobre el sistema de tránsito y transporte terrestre. Por lo menos, hasta donde sabemos, no se ha publicado un texto que trate de manera monográfica y profunda sobre la historia de la seguridad vial. Un gran porcentaje de lo que hay en existencia proviene de la industria editorial nacional, que se ha nutrido en fuentes casi ajenas a los intereses y necesidades de los usuarios y de la literatura foránea, basada en investigaciones y estudios en países con alta preocupación sobre la problemática vial”. (p.17)

Al respecto, en el trabajo realizado para Defensa Civil por Manuel Huayanca, sobre la educación y la seguridad vial, publicado en la ciudad de Barquisimeto el 15 de marzo de 2011, refiere:

“...se presenta información relativa a: qué es la educación vial, cual [sic] es su objeto, los recursos didácticos para la educación vial; así como lo referente a la seguridad vial, prevención, educación y formación, además de la promoción de estas actividades destinadas al ciudadano en sus distintos roles. igualmente, [sic] se presenta lo relativo a los instrumentos jurídicos que rigen la materia, además de presentar algunas iniciativas del Gobierno Nacional Venezolano con respecto a este tema”. Huayanca, M. (2011)

Así mismo, señala que los días 25, 26 y 27 de octubre de 2010, tuvo lugar el Primer Congreso Juvenil de Educación y Seguridad Vial realizado en Barquisimeto, organizado por la Comisión Interministerial para la Atención, y que el evento contó además, con la presencia de representantes de sectores nacionales y regionales, así como alrededor de 1500 jóvenes y adultos de distintas regiones del país, con el fin de concienciar a la juventud sobre la problemática vial en Venezuela y generar actitudes positivas para que asuman con responsabilidad sus roles como conductores, pasajeros y peatones, para contribuir a la construcción de una nueva cultura vial en el país.

Allí, el Ministerio de Salud y Desarrollo Social (MSDS), conjuntamente con la Comisión Interministerial para la Atención, Prevención y Educación Vial (CIAPEV) anunciaron la activación del Plan Nacional de Accidentes y Otros Hechos Violentos, con la finalidad de disminuir los indicadores de mortalidad por accidentes de tránsito en el país, ya que según las estadísticas, son la primera causa de muerte de personas entre 14 y 45 años de edad.

Este antecedente está relacionado de manera indirecta con la investigación realizada, porque se refiere a la misma problemática sobre la educación vial, seguridad vial y prevención, con el fin de concienciar a la juventud sobre la problemática vial en Venezuela y generar actitudes positivas para que asuman con responsabilidad sus roles como conductores, sin embargo, el mensaje solamente se dirigió a un grupo de jóvenes en particular, y no se evidencia la idea de establecer una campaña permanente de prevención sobre la problemática planteada.

Otro estudio realizado por Carol Rodríguez, presentado en el mes de marzo 2008, para optar al grado de Magister Scientiarum en la Universidad Centroccidental “Lisandro Alvarado”, titulado “Propuesta sobre Prevención de Accidentes de Tránsito dirigido a docentes de las escuelas saludables del Municipio Iribarren, Estado Lara”, está basado en la necesidad e importancia de incorporar como materias obligatorias, contenidos vinculados a la prevención de este tipo de accidentes. Allí, mediante la información obtenida, recolectada en un instrumento tipo cuestionario, determinó que el nivel de conocimiento de los docentes en cuanto a educación vial, seguridad vial y prevención de accidentes de tránsito, era regular, en una población de 17 instituciones incorporadas al proyecto “Escuelas Saludables”, de las cuales 15 están en dicho Municipio.

Partiendo de esos resultados, diseñó la propuesta formativa, la cual consta de tres módulos: Educación Vial, Seguridad Vial y Prevención de Accidentes de Tránsito, con la finalidad de mejorar el conocimiento de los docentes y posteriormente de los alumnos de las “Escuelas Saludables” en estas áreas.

Considera además, que la deficiencia de la educación vial en la ciudadanía es un problema que tiende a agudizarse en la comunidad, por la escasa información disponible para los conductores de las leyes de tránsito y la falta de participación de

la comunidad, sosteniendo que la única forma de luchar para prevenir los accidentes de tránsito, es mediante la educación en seguridad vial.

También este estudio guarda relación indirecta con la investigación realizada, porque igualmente se refiere a una propuesta sobre prevención de accidentes de tránsito, pero sólo con la finalidad de mejorar el conocimiento de los docentes y posteriormente de los alumnos de las “Escuelas Saludables” en las áreas de educación vial, seguridad vial y prevención de accidentes de tránsito. Tampoco refiere esta propuesta, que sea mediante una campaña de manera permanente.

2.2 Bases Teóricas

La investigación se realizó conforme a las orientaciones propias de las ciencias sociales y la histórica, respecto del análisis de los diversos parámetros que intervinieron en el estudio propuesto, resultando compleja y difícil en su instrumentación por el tema tratado.

La campaña para la prevención de accidentes de tránsito se enmarcó en el modelo que considera al individuo, en su condición de conductor, pasajero o peatón, como un actor social autónomo dentro de la comunidad de la cual forma parte, que amerita la necesidad de suministrarle conocimientos propios de la misma y cultivarle además, valores éticos, morales y de convivencia ciudadana, que lo forme como un individuo integral cónsono con los requerimientos de la sociedad, para poder actuar e interactuar de una manera efectiva en el entorno.

Al respecto, se revisaron algunas teorías y conceptos sobre campañas de comunicación, prevención de accidentes de tránsito y campañas para la prevención de accidentes de tránsito que fueron sustentos de las indagaciones efectuadas.

Para la elaboración de la campaña para la prevención de accidentes de tránsito, como proyecto de responsabilidad social en la radio, fue necesario conocer aspectos y conceptos basados en campañas sociales ya realizadas.

2.2.1 Campaña

En un Taller de Campañas de Comunicación realizado en la Universidad Centroamericana José Simeón Cañas, UCA (2005) explicaron:

“La palabra campaña tiene un origen bélico, que designa actividades militares ininterrumpidas. Este término fue adoptado por la industria de la publicidad con el significado de “un plan extenso para una serie de anuncios diferentes, pero relacionados, que aparecen en diversos medios durante un periodo específicos” (Wells, Burnett y Miortary, 1996)”. (p.1)

De igual forma, mencionaron que “una campaña es un conjunto de eventos programados para alcanzar un objetivo, la cual se diseña, como parte de una estrategia, para lograr un conjunto de objetivos y resolver algún problema crucial”. (UCA, 2005:1). Por eso, una campaña es un proceso de saturación de mensajes por distintas vías que pretenden lograr algo concreto y definido.

Las campañas se clasifican en tres tipos según su contenido: comerciales, políticas y de acción social.

Las campañas comerciales “son aquellas donde hay un interés económico explícito y son dedicadas a la comercialización de bienes y servicios”. (UCA, 2005:4)

Las campañas políticas “promueven ideas, persona, ideologías, credos. A este tipo de campañas se les llama propaganda. La mal llamada publicidad política (en realidad propaganda política)”. (UCA, 2005:5)

Las campañas de acción social, también denominadas cívica o de bien público, son aquellas “realizadas por entidades sin ánimo de lucro, por empresas que *se colocan* en un papel similar o instituciones gubernamentales”. (UCA, 2005:6)

Este tipo de campaña generalmente busca cambiar la actitud, a través de la oferta de satisfactores diferentes a un producto rentable como: cultura, turismo, educación, salud, entre otros.

Un estudio para optar a la Licenciatura en Comunicación Social presentado en la Universidad de las Américas Puebla, México, en el año 2004 por Talavera, Indriago sobre un Diagnostico de las áreas, servicio y talleres del DIF de San Andrés Cholula: elementos para una mejor difusión interna y externa, menciona:

“Se le conoce a una campaña de cambio social como al esfuerzo conducido por un grupo o agente de cambio, sus objetivos son el tratar de convencer a los destinatarios para que acepten o modifiquen determinadas ideas, actitudes o conductas sobre su vida”. (p.9)

En este trabajo se dice que las campañas de cambio social combinan los mejores elementos de enfoques tradicionales, y representan una intervención con el fin de crear un beneficio en la sociedad.

Toda sociedad requiere la solución de los casos que ponen en riesgo el bienestar de una comunidad para su beneficio propio. En Venezuela, y especialmente en la ciudad de Barinas, están los referidos a la educación vial, seguridad vial y prevención de accidentes de tránsito, relacionados con el incumplimiento de las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento, por parte de los conductores, pasajeros y peatones. Al respecto, el Estado, a través de organismos como el Instituto Nacional de Transporte Terrestre, Guardia Nacional Bolivariana; Policía Nacional y Regional, Protección Civil y Cuerpo de Bomberos, desarrolla programas con

estrategias para ofrecer soluciones a este problema, como el incremento de la vigilancia en la vías urbanas e interurbanas, realización de campañas de prevención para accidentes de tránsito, mediante el reparto de folletos, volantes y trípticos, con mensajes dirigidos a la ciudadanía, pero sólo en épocas de vacaciones, días de asueto y semana mayor, donde hay mayor afluencia de usuarios y temporadistas en todo el territorio nacional

Según Talavera (2004) se han realizado campañas de cambio social en el tiempo, conforme a los elementos que a continuación se señalan:

- El papel de los medios: especialmente los de comunicación masiva son de gran importancia, porque permiten crear en el público conocimiento e interés para llevar a cabo ciertas actividades.
- El papel de la comunicación interpersonal: es relevante, ya que permite el crecimiento de la sociedad a través del conocimiento generado por los medios que han estado promoviendo los servicios y actividades de una organización.
- Características de la fuente o instrumento de medición: su utilización para la obtención de datos en dicha campaña, debe ser percibido como confiable para garantizar su efectividad.
- Evaluación formativa: la campaña y los objetivos deben ser evaluados para determinar si cumplen con los requisitos necesarios para que su impacto sobre la audiencia sea positivo. También es importante entender las necesidades y hábitos del público al cual se dirigen.

- Peticiones de la campaña: estas deben ser de lo general a lo particular hasta llegar a las necesidades individuales de la audiencia. De esta manera se tomarán en cuenta los puntos que se tienen que fortalecer.
- Duración, compatibilidad y accesibilidad: los mensajes que se pretenden enviar deben ser aceptados por el contexto social al que quieran llegar, y transmitidos por el canal de mayor accesibilidad para dicho público
- La definición del problema: esta es la meta establecida al principio de la campaña, y antes de formular objetivos se debe analizar el problema que se pretende atacar, y estar seguro que amerite solución a través de la comunicación. Se deben considerar diferentes factores que permitan delimitar el campo de acción, como la situación económica con la que se cuenta para lanzar la campaña, equipo, tiempo y los recursos con los que se podrá realizar.
- El objeto de la comunicación: en este paso, el planeador debe definir el objeto sobre cual se va a construir el mensaje. Con base en este modelo, en toda campaña es necesario definir con la mayor precisión posible los mensajes que serán transmitidos al público. Los demás elementos de esta campaña dependen de esta decisión, ya que mientras más clara sea la definición del mensaje, menos ambiguo serán los otros elementos de la campaña.
- Población designada: definida como aquella cuyo conocimiento, actitudes o conductas serán modificadas por la campaña. Cabe mencionar que todas las campañas van dirigidas a un grupo en específico, con características similares y un problema en común, denominado mercado meta.

- El grupo receptor: puede ser igual a la población designada. Identificarlo permite conocer los niveles de efectividad de la campaña, así como también entender los hábitos de consumo del público meta.
- Los mensajes: deben tener las siguientes características: ir de acuerdo con los valores, normas del grupo receptor; representar el objeto de comunicación; ser capaz de brindar el cambio de una población designada; permanecer en la mente de la audiencia y crear discusión y aprendizaje en ella.
- El medio: por el cual serán emitidos los mensajes debe ser de fácil acceso para la audiencia, en caso contrario no tendría caso dicha emisión de mensajes.
- Efecto obtenido: es el alcance de metas, cambio de conducta y como objetivo principal, la adopción de una idea o práctica por todos los miembros de un grupo o población de destinatarios.

Toda campaña de cambio social para que se lleve a cabo debe contener estos elementos, además de “los valores, creencias, actitudes, prácticas sociales y el objetivo tangible o intercambiable por parte de la comunidad a la cual va dirigida dicha campaña”. (Talavera, 2004:19)

La campaña para la prevención de accidentes de tránsito, como proyecto de responsabilidad social en la radio, es una campaña de acción social, a fin de lograr cambios de actitudes hacia conductas más seguras e idóneas, para garantizar la seguridad vial, reforzando en el conductor, pasajero y peatón el respeto a las normas, lo que permite que la campaña genere un cambio social.

2.2.2 Prevención de Accidentes de Tránsito

Según la Organización Mundial de la Salud, OMS (2004), la prevención de accidentes de tránsito es el conjunto de normas y medidas destinadas a proteger al individuo y a la colectividad en general de accidentes y, en consecuencia, de las lesiones y daños materiales que se derivan de ellos.

“Los accidentes de tránsito representan la tercera causa de mortalidad en Venezuela. El exceso de velocidad, las condiciones ambientales adversas, el mal estado de las vías, junto a la irresponsabilidad del conductor al consumir bebidas alcohólicas y otras drogas, representan los factores que condicionan el cada vez más alto índice de accidentes viales. Estos hechos son imprevisibles, en la mayoría de los casos puede evitarse si se cumplen con las medidas para su prevención”. (OMS, 2004)

La prevención de accidentes de tránsito, está dada por todas las acciones tomadas con anticipación, con el objeto de garantizar el desarrollo humano sostenible o sustentable.

Asimismo, prevé e informa con anticipación, sobre las circunstancias adversas a las cuales pueden estar expuestos conductores, pasajeros y peatones, o sobre el control de los diversos agentes que pudiesen estar involucrados en un accidente, para evitar que se produzca algún siniestro. Su objetivo es producir a largo plazo un cambio en los conceptos, actitudes y conductas de una parte de la sociedad en la cual se ha identificado uno o varios factores de riesgo.

2.2.3 Campaña para la Prevención de Accidentes de Tránsito

Según Talavera (2004) una campaña es aquella que tiene todo esfuerzo conducido por un grupo o agente de cambio, sus objetivos son el tratar de convencer

a los destinatarios para que acepten o modifiquen determinadas ideas, actitudes o conductas sobre su vida, y la OMS (2004) explica que la prevención de accidentes de tránsito es el conjunto de normas y medidas destinadas a proteger al individuo y a la colectividad en general de accidentes y, en consecuencia, de las lesiones y daños materiales que se derivan de ellos.

Es por eso, que se puede decir que una campaña para la prevención de accidentes de tránsito es aquella que tiene como objetivo tratar de convencer a los conductores, pasajeros y peatones para que acepten o modifiquen sus actitudes en cuanto al cumplimiento de las normas establecidas, y así no poder exponer la salud, integridad, vida propia y de otros.

2.3 Bases Legales

Las bases legales que sustentan la investigación, están fundamentalmente contenidas en la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela (1999), Ley de Educación y su Reglamento; Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento, la Ley de Responsabilidad Social en Radio, Televisión y Medios Electrónicos y Normas para Prevención de Accidentes.

2.3.1 Constitución de la República Bolivariana de Venezuela

Tanto la Constitución Nacional (1999) como la Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento, establecen para los individuos que conforman la sociedad venezolana, un conjunto de derechos, definidos como acciones o beneficios que el sujeto puede realizar; y de deberes: obligaciones inherentes a la condición de ser social, que permitirán garantizar el bienestar material y el desarrollo espiritual en condiciones de libertad y dignidad, de seguridad económica y con igualdad de oportunidades.

En el artículo 3 de la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, se establece que el Estado tiene como fines esenciales la defensa y el desarrollo de la persona, la prosperidad y bienestar del pueblo; y que la educación y el trabajo son los procesos fundamentales para alcanzarlos.

De igual manera, el artículo 102 de la mencionada Constitución, dispone que el Estado asumirá la educación como función indeclinable y de máximo interés, con la finalidad de desarrollar el potencial creativo de cada ser humano y el pleno ejercicio de su personalidad en una sociedad democrática basada en la valoración ética del trabajo y la participación activa, consciente y solidaria en los procesos de transformación social.

2.3.2 Ley Orgánica de Educación y su Reglamento

El artículo 3 de la Ley Orgánica de Educación, establece los principios y valores rectores de la educación como lo son entre otros, la democracia participativa y protagónica, la responsabilidad social la igualdad entre todos los ciudadanos y ciudadanas sin discriminaciones de ninguna índole, la formación de una cultura para la paz la igualdad de género, el fortalecimiento de la identidad nacional, la lealtad a la patria e integración latinoamericana y caribeña, y considera como valores fundamentales entre otros, el respeto a la vida, el amor y la fraternidad, la tolerancia y valoración del bien común, cuyos fines son desarrollados en su artículo 15.

El artículo 4 del Reglamento General de la Ley Orgánica de Educación, dispone: “La educación como función y servicio público y como derecho permanente o irrenunciable de la persona se impartirá mediante un proceso escolarizado y no escolarizado”.

El artículo 7, establece: “En los planes y programas de estudio se especificarán las competencias, bloques de contenidos conceptuales, procedimentales, actitudinales, objetivos, actividades, conocimientos, destrezas, valores y actitudes esenciales que deberán alcanzar los educandos en cada área, asignatura o similar del plan de estudio para los distintos grados, etapas y niveles de aprendizaje en los planteles de los medios urbanos, rural y de las regiones fronterizas y zonas indígenas”.

El artículo 48, en cuanto a la educación extraescolar, señala: “Para el cumplimiento de los fines que la Ley Orgánica de Educación le asigna a la educación extraescolar, el Ministerio de Educación, Cultura y Deportes diseñarán políticas, planes y programas que tiendan a elevar el nivel cultural, artístico y moral de la población y perfeccionen su capacidad para el trabajo. Así mismo, orientará en todos los niveles y modalidades del sistema, el uso adecuado de los medios para la utilización del tiempo libre. En tal virtud le corresponde: Estimular en la población su capacidad y disposición para la organización, la participación, la creatividad, la iniciativa, la crítica constructiva y el trabajo productivo”.

Artículo 52. “Los medios de comunicación social contribuirán con el Ministerio de Educación, Cultura y Deportes y demás organismos públicos y privados en la ejecución de programas extraescolares en los campos científicos, artísticos, técnicos, culturales, sociales, deportivos y recreativos dirigidos a la población en general, en la forma y condiciones que se establezcan en el reglamento que al efecto se dicte”.

2.3.3 Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento

La Ley de Transporte Terrestre, en su artículo 23, ordinal 11, establece la atribución del Instituto Nacional de Transporte Terrestre, de promover la educación y

seguridad vial. De igual manera, dedica en el Título IV, el Capítulo II, De la Seguridad Vial, todo lo relacionado con:

Obligatoriedad de la Educación y Seguridad Vial, en el artículo 88, donde establece la inclusión, a través del ministerio del poder popular con competencia en la materia, de programas permanentes de enseñanza en materia de transporte terrestre, educación y seguridad vial, en todos los niveles y modalidades del sistema educativo venezolano. De igual manera, prevé la actuación coordinada de las personas jurídicas, públicas, privadas y sociedad civil organizada, con los organismos competentes en materia de transporte terrestre y de protección civil, en el desarrollo de los programas de enseñanza que se imparten de manera permanente, así como los de formación cívica y prevención.

Participación Ciudadana, prevista en el artículo 89, donde se establece la obligación de las autoridades administrativas de fomentar la participación de la ciudadanía en la difusión y observancia de las reglas y normas del transporte terrestre, la forma de organización y el destino de los recursos del fortalecimiento de programas de educación vial.

Según Aguilera (2009) señala que:

“El Reglamento detalla los dispositivos de seguridad para vehículos de tracción humana, animal, motocicletas y automóviles,... Las bicicletas son consideradas vehículos de tracción humana y deben llevar material reflectante. El Título V del Reglamento profundiza en lo referido a las normas de circulación...”.
(p.60)

2.3.4 Ley de Responsabilidad Social en Radio, Televisión y Medios Electrónicos

El espacio físico por el cual se transmiten las señales de radio, televisión y medios electrónicos, es el espectro radioeléctrico, y por ser un bien de dominio público, es el Estado el único que lo administra y autoriza concesiones a televisoras y emisoras de radio para su explotación, con la consiguiente responsabilidad social que conlleva para todos los actores que intervienen en esta actividad.

A tales efectos, se promulgó la Ley de Responsabilidad Social en Radio, Televisión y Medios Electrónicos, también conocida como Ley Resorte, conformada por siete (7) Capítulos, 35 Artículos, diez (10) Disposiciones Transitorias, y Dos (2) Disposición finales. A través de ella se regulan todas las modalidades de servicios de difusión audiovisual, sonora, por suscripción y medios electrónicos, como la radio y la televisión; fija los marcos generales de regulación para el ejercicio de estos servicios; establece la responsabilidad social de todos los actores que intervienen en el fenómeno de la comunicación, como pilares fundamentales para una sociedad democrática y una cultura de derechos humanos, y además entre otros principios contenidos en la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, desarrolla los valores de libertad, justicia, igualdad, solidaridad, responsabilidad social, preeminencia de los derechos humanos y protección integral de los niños, niñas y adolescentes.

En dicha Ley, se establecen derechos y deberes, tanto para los prestadores de servicios, como para los usuarios, y su cumplimiento no es una potestad exclusiva del Estado, sino que es una responsabilidad compartida con la sociedad, mediante la contraloría social de esos servicios. Por eso no establece censura previa, reafirma la libertad de expresión y de información, y ratifica el principio de responsabilidad ulterior, consagrados en la Constitución nacional; no limita, regula o prohíbe en

forma alguna, la difusión en vivo y directo de información noticiosa; protege a los niños, niñas y adolescentes de todo tipo de programación y publicidad que promuevan lenguaje inadecuado, consumo de bebidas alcohólicas, tabaco o drogas, violencia desmedida o el sexo explícito, sin embargo, no exime a los medios de su responsabilidad con los mensajes que emiten, pues sus disposiciones se aplican a todos los medios audiovisuales, sean públicos o privados.

En su artículo 10, establece la prerrogativa del Estado de difundir sus mensajes a través de los servicios de radio y televisión, ordenando, a los prestadores de estos servicios, la transmisión gratuita de mensajes culturales, educativos, informativos o preventivos de servicio público, los cuales no excederán de su totalidad de 70 minutos semanales, ni de quince (15) minutos diarios. A los fines de garantizar el acceso a los servicios de radio y televisión, el órgano rector del Ejecutivo Nacional, con competencia en comunicación e información, cederá a los usuarios y usuarias diez minutos semanales de estos espacios de conformidad con la Ley.

2.3.5 Normas para Prevención de Accidentes

Sobre las Normas para Prevención de Accidentes, Aguilera (2009), afirma

“En un mundo cada vez más globalizado, el comercio internacional ha generado la necesidad de crear estándares que determinen y garanticen las características de los procesos que se emplean para generar bienes y servicios. Ello ha dado lugar a que se establezcan normas de carácter nacional, regional e internacional que definen las calidades de bienes y servicios para que el intercambio de productos sea confiable.

Se puede definir la normalización como la tarea que llevan adelante organismos o agencias nacionales, regionales e internacionales con el fin de fijar normas técnicas que establezcan la terminología, la clasificación, las directrices, las especificaciones, los atributos, las características, los métodos de prueba o las prescripciones aplicables a un producto, proceso o servicio con el fin de preservar la seguridad, la protección al consumidor, al medio ambiente, a la salud de las

personas y animales y favorecer el efectivo intercambio de bienes”.
(p.57)

Asimismo, señala que las normas aprobadas por la Organización Internacional de Normalización (ISO), de la cual Venezuela es miembro, y la Comisión Panamericana de Normas Técnicas (COPANT), conjuntamente con los organismos regionales y locales desarrollan y tienen un papel fundamental en la prevención de lesiones no intencionales, referidos a los estándares convenidos sobre ciertos componentes de seguridad de vehículos automotores como cinturones de seguridad, y sillas de retención de menores.

Con fundamento a lo dispuesto en las citadas disposiciones, y conforme a la situación planteada, surge la necesidad de ofrecer información a través de programas permanentes, con el objeto de desarrollar personas responsables como conductores, pasajeros y peatones; a fin de disminuir la morbilidad y mortalidad por accidentes de tránsito, entrenando y enseñando las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento, con suma responsabilidad y sentido de pertenencia social, que responda a la necesidad de formar en, por y para una cultura de vida, de prevención y seguridad enmarcada en la filosofía humanista, donde el ser humano sea la prioridad.

2.4 Ética y Responsabilidad Social

Se entiende por ética el conjunto de valores o principios morales que definen lo que es cierto o errado para una persona, grupo o sociedad. La conducta ética sucede cuando la sociedad incentiva a sus miembros a que se comporten éticamente, de tal forma, que acepten y sigan dichos valores y principios.

Según Idalberto Chiavenato (2004):

“La ética es una preocupación con el buen comportamiento: es una obligación de considerar no solamente el bienestar personal, sino el de las otras personas”. (p.526)

Es decir, la ética influye en la toma de decisiones para determinar cuáles son los valores que afectan a los ciudadanos en sus conductas y actitudes, y define cómo pueden usar dichos valores en su cotidiano comportamiento dentro de su colectividad, lo que permite comprender su condición social y hacerse copartícipes de la construcción de las acciones que tienen incidencias en el conjunto de la sociedad, lo que constituye una responsabilidad social.

La responsabilidad social es la capacidad de respuesta que tiene y da un agente moral, sea persona o empresa, ante una situación dada, a los efectos e implicaciones de la incidencia de sus acciones para proteger y mejorar el bienestar de toda la sociedad y los intereses organizacionales.

Según Chiavenato (2004):

“La responsabilidad social significa el grado de obligaciones que una organización asume por medio de acciones que proyecten y mejoren el bienestar de la sociedad a medida que busca alcanzar sus propios intereses. En general, la responsabilidad social representa la obligación de la organización de adoptar políticas y asumir decisiones y acciones que beneficien a la sociedad. La responsabilidad social significa la obligación gerencial de tomar acciones que protegen y mejoran el bienestar de toda la sociedad y los intereses organizacionales específicamente”. (p.528)

Para Mario R. Solarte R (2003):

“La responsabilidad social es la respuesta que da un agente moral, ya se trate de una persona o de una institución, a los efectos e implicaciones de sus acciones. Estos efectos e implicaciones son complejos y múltiples”. (p.75)

Es decir, responsabilidad social es la carga, compromiso u obligación que los miembros de una sociedad, ya sea como individuos o miembros de algún grupo, tienen entre sí, como para la sociedad en su conjunto.

En Venezuela, la Constitución de la República Bolivariana (1999), estableció en el artículo 2, la responsabilidad social como un valor superior del Estado y de los medios de comunicación social. La Ley de Responsabilidad Social en Radio, Televisión y Medios Electrónicos sienta las bases para el ejercicio pleno de los derechos sujetos entre otros, a los principios constitucionales de libre expresión de ideas, opiniones de expresión, responsabilidad ulterior, responsabilidad social, la participación ciudadana en la cogestión de una comunicación libre y plural, ya que anteriormente, los medios audiovisuales en Venezuela, se regían por un reglamento que databa desde 1941.

En el artículo 2 de la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, se establece que “Venezuela se constituye en un Estado democrático y social de Derecho y Justicia, que propugna como valores superiores de su ordenamiento jurídico y de su actuación, la vida, la libertad, la justicia, la igualdad, la solidaridad, la democracia, la responsabilidad social y en general, la preeminencia de los derechos humanos, la ética y el pluralismo político”.

2.4.1 Responsabilidad Social en la Radio

En el actual mundo globalizados, del cual Venezuela no escapa, todos los medios masivos de comunicación, especialmente la radio y la televisión, ocupan un lugar predominante y tienen una gran importancia, debido al vertiginoso flujo de informaciones, su poder de penetración, el atractivo de sus contenidos, la rapidez con que circulan los mensajes y la facilidad con que éstos son consumidos por enormes contingentes humanos, de todas las edades, sectores sociales y con el más variado nivel de formación; así como una gran responsabilidad ante la sociedad, pues transmiten el conocimiento de los hechos, y la realidad de éstos va a depender de la honestidad, veracidad y transparencia con que lo hagan, ya que sus repercusiones sociales condicionan el día a día de la audiencia.

La Ley de Responsabilidad Social en Radio, Televisión y Medios Electrónicos, permite que la evidente y reconocida labor informativa de la radio y la televisión respondan a las necesidades de la sociedad en la que se insertan y reparen en las consecuencias que tienen sus emisiones en la formación de niños, niñas, jóvenes y adultos en la modelación de conductas, sin tergiversar su papel de mediador entre los hechos y los receptores del mensaje, garantizando el derecho a la información oportuna y veraz.

Por estas razones, surge la necesidad de implementar políticas y mecanismos más eficientes, dirigidos a la educación, prevención y seguridad vial, de las personas en su condición de conductores, pasajeros y peatones, para la formación de hábitos y actitudes en relación con el cumplimiento de las normas, leyes, reglas, y señales que regulan la circulación de vehículos y personas en la ciudad de Barinas.

2.4.2 Proyecto de Responsabilidad Social en la Radio

El proyecto de responsabilidad social en la radio, contempla acciones para impulsar iniciativas sociales dirigidas a lograr desarrollar un cambio en el comportamiento, conducta y actitud de los conductores, pasajeros y peatones, en el cumplimiento de las Normas y Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento, a fin de disminuir los accidentes de tránsito en la ciudad de Barinas.

El proyecto no se limita a una mera difusión de mensajes, sino que busca un mayor protagonismo de los distintos actores para que sean socialmente responsables, para lo cual incorpora aspectos como la necesidad de tener un comportamiento ético intachable, en el cumplimiento estricto de la normativa que rige el tránsito vial.

Por lo tanto, gira en torno a conductas esenciales de los usuarios en su condición de conductores, pasajeros y peatones, sobre el cumplimiento de las Normas y Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento y la responsabilidad por su impacto total en las sociedades en las cuales operan, lo que implica permanencia en el tiempo y en la práctica, significa la integración de los conceptos: respeto a las normativas viales, cooperación y participación en el desarrollo social.

Según la Directora de la emisora local Radio Sensacional 94.7 FM de la ciudad de Barinas, Althis Torrealba:

“Un proyecto de Responsabilidad social para radio, es aquel que está diseñado con el gran propósito de garantizar que las personas en general cuenten con los mecanismos, información y divulgación de mensajes que contengan contenidos que sean de interés social y cultural, los cuales van encaminados al desarrollo progresivo bajo una estructura bien fundamentada de un tema en específico, de gran interés social, que a su vez contribuya con la mejora de la ciudadanía permitiendo contribuir a la formación de la conciencia social”.

2.5 Situación de los Accidentes de Tránsito en la ciudad de Barinas.

De acuerdo a la revisión hecha de materiales hemerográficos: prensa escrita y folletos, contentivos de informaciones aportadas por funcionarios de la Unidad Estatal 53 del Tránsito Terrestre, Cuerpo de Bomberos del Cuartel General “Mario Vecchione Parejo”, del Instituto Autónomo de Protección Civil y de la Policía y Seguridad Ciudadana del Estado Barinas, relacionadas con accidentes de tránsito por incumplimiento de las Normas y Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento por los conductores, pasajeros y peatones en la ciudad de Barinas, los mismos se deben entre otras causas, al consumo de alcohol, exceso de velocidad, no uso del cinturón y caso de seguridad, desacato de señalizaciones viales, falta de mantenimiento de los vehículos, así como de una campaña permanente de prevención que les internalice la gravedad de dichos accidentes, por sus consecuencias de salud, económicas y familiares, en los cuales el factor humano es considerado como la causa principal.

2.6 Definición de Términos Básicos

Fidias Arias (1999) señalando a Tamayo, los define así: “Consiste en dar el significado preciso y según el contexto a los conceptos principales, expresiones o variables involucradas en el problema formulado.

Según Tamayo (1993), la definición de términos básicos "es la aclaración del sentido en que se utilizan las palabras o conceptos empleados en la identificación y formulación del problema." (p. 78).". (p.15)

En la realización de la investigación se utilizaron los términos fundamentales de la siguiente manera:

Accidentes de Tránsito

Según la ley de Transporte Terrestre, en el Artículo 34 los accidentes:

"Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones que pudiendo ser previstas pero no queridas por el agente, se verifican por negligencia, imprudencia, o impericia, o por inobservancia de las leyes, reglamentos y ordenanzas de tránsito, o de órdenes legítimas de las autoridades y agente de tránsito".

Conductor

Según el **Artículo 151** del Reglamento de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre:

“A los efectos de este Reglamento se entiende por conductor, toda persona que conduce, maneja o tiene control físico de un vehículo de motor en la vía pública; que controla o maneja un vehículo remolcado por otro o que dirige, maniobra o está a cargo del manejo directo de cualquier otro vehículo...”.

Educación Vial

Según Rodríguez (2008) menciona:

“Es el aprendizaje de conocimientos, formación de hábitos y actitudes en relación con las normas, reglas y señales que regulan la circulación de vehículos y personas para dar respuesta adecuada segura y fluida en las distintas situaciones del tránsito”. (p.68)

Morbilidad

Según la OMS (2004) define que la morbilidad es “la proporción de personas que padecen los efectos de una enfermedad en una población”.

Mortalidad

Según la OMS (2004) define que la mortalidad es "la enfermedad o lesión que desencadenó la sucesión de eventos patológicos que condujeron directamente a la muerte, o las circunstancias del accidente o acto de violencia que produjeron la lesión mortal".

Normas de Tránsito

Según Aguilera (2009) menciona que:

“Las normas de tránsito son guías específicas para la acción que indican la forma como las personas deben comportarse y actuar en situaciones particulares. Son generalmente costumbres no habladas, que las personas implícitamente conocen y siguen. Ellas varían de sociedad a sociedad y también de grupo a grupo dentro de una misma sociedad”. (p.54)

Pasajero

Según el Diccionario de la Real Academia Española, pasajero es “**2.** adj. Viajero transeúnte. U. t. c. **3.** adj. Dicho de una persona: Que viaja en un vehículo” Entonces, se puede decir que es toda persona que acompaña al conductor de un vehículo.

Peatón

Artículo 231 del Reglamento de la Ley de Transporte Terrestre:

“A los efectos de Ley de Tránsito Terrestre y de este Reglamento en materia de circulación, se entiende por:

35. Peatón: Persona que transita a pie por las vías o terrenos a que se refiere el artículo 1 de este Reglamento. Se consideran también peatones los impedidos que circulan en sillas de ruedas con o sin motor, los que conducen a pie una bicicleta o ciclomotor de dos ruedas”.

Pieza Radial

Es el instrumento que contiene el mensaje que se difundirá a través de la radio para alcanzar el objetivo propuesto.

Seguridad Vial

Según Aguilera (2009) señala que:

“Es aquella rama de la seguridad en general que procura brindar al peatón, pasajero (a) y conductor (a) las herramientas necesarias en términos de normas, preceptos, actuaciones y comportamientos para hacer un correcto uso de la vía pública, previniendo situaciones de riesgo y evitando accidentes viales”. (p.51)

El conjunto de todos estos elementos contenidos en el Marco Teórico, permiten que se pueda integrar la parte teórica con la investigación realizada, a fin de establecer las interrelaciones que existan entre ellas, mediante la aplicación de la metodología correspondiente, al tipo de investigación, la cual se describe en el capítulo que sigue a continuación.

CAPÍTULO III

MARCO METODOLÓGICO

3.1 Tipo de Investigación

Miriam Balestrini (2002) afirma que:

“Por cuanto, según sean los objetivos delimitados, se podrá definir el tipo de estudio de que se trate y por consiguiente se incorporará un esquema de investigación, muy específico, atendiendo al mismo, más apropiado para cumplir con la finalidad del estudio”. (p.129)

Dada las características del objeto de la investigación que se realizó, se ubicó dentro de la modalidad exploratoria descriptiva.

3.1.1 Exploratoria

Tulio Ramírez (1999) firma que:

“Una investigación se puede catalogar como exploratoria cuando su propósito es indagar acerca de una realidad poco estudiada. En estos casos el investigador, para familiarizarse con su objeto de estudio, debe realizar una exploración previa sobre el mismo. Se trata de efectuar un acercamiento a fin de poder constatar sus características generales y constitutivas. Estas investigaciones son muy útiles para las ciencias, permiten su avance, ya que de éstas se desprenden hipótesis o se formulan problemas de investigación con mayor precisión”. (p.83)

Para la realización del presente trabajo, hubo la necesidad del traslado a la ciudad de Barinas, Estado Barinas para realizar previamente una exploración, a fin de obtener una visión aproximada del problema, para lograr mejores resultados en la

solución propuesta, por cuanto el objeto de la investigación planteada, no ha sido estudiado, y por tanto no existe ninguna información al respecto.

3.1.2 Descriptiva

Al respecto, Ramírez (1999) señala:

“Selltiz y Jahoda (1977) plantean que podemos ubicar dos modalidades de investigación a nivel descriptivo. Veamos:

En primer lugar aquellos estudios cuyo objetivo es la ...descripción, con mayor precisión de las características de un determinado individuo, situaciones o grupos, con o sin especificación de hipótesis iniciales acerca de la naturaleza de tales características...(Selltiz y Jahoda)” (p.84).

Son las investigaciones que podríamos denominar de corte fotográfico. Su diferencia con los estudios exploratorios es, como podemos ver, muy sutil. Diríamos más bien que se solapan los estudios a nivel exploratorio con estudios que, según los autores, se podrían ubicar en un primer escalón de lo que vendrían a ser los intentos de descripción de la realidad social.

Una segunda modalidad de investigación a nivel descriptivo son los estudios cuyo alcance se extiende hasta la “...determinación de la frecuencia con que algo ocurre o con la que algo se halla asociado o relacionado con otro factor...” (Selltiz y Jahoda, 1977:68) Estos estudios nos permiten detectar regularidades empíricas de la variable en estudio”. (p.84)

El estudio que se llevó a cabo en la investigación sobre la problemática planteada, fue descriptivo y de enfoque cualitativo, debido a que estuvo dirigido al estudio de la realidad, formas de conductas y actitudes de las personas, en su condición de conductores, pasajeros y peatones en la ciudad de Barinas, con respecto al cumplimiento de las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento, en el cual se consideró al factor humano como la causa principal, de los accidentes de tránsito.

3.2 Diseño de la Investigación

Balestrini (2002) define el diseño de investigación:

“...como el plan o la estrategia global en el contexto del estudio propuesto, que permite orientar desde el punto de vista técnico, y guiar todo el proceso de investigación, desde la recolección de los primeros datos, hasta el análisis e interpretación de los mismos en función de los objetivos definidos en la presente investigación”. (p.131)

La misma se realizó enmarcada en un diseño documental y de campo, pues se hizo la observación, directa y en vivo, del comportamiento y actitud de las personas en su condición de conductores, pasajeros y peatones en la ciudad de Barinas, en cuanto al cumplimiento de las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento, y así mismo, dado que no existen antecedentes de trabajos de este tipo en la ciudad de Barinas, y muy pocos estudios sobre la problemática planteada, se hizo uso de distintos tipos de documentos contentivos de información, sobre el tema planteado.

3.2.1 La Investigación Documental

Al respecto, Ramírez (1999) afirma:

“Definiremos de entrada la investigación documental como:
...una variante de la investigación científica, cuyo objetivo fundamental es el análisis de diferentes fenómenos (de orden histórico, psicológico, etc.) de la realidad a través de la indagación exhaustiva, sistemática y rigurosa, utilizando técnicas muy precisas; de la documentación existente, que directa o indirectamente, aporte la información atinente al fenómeno que estudiamos” (Ramírez, Bravo y Méndez 1987:21)”. (p.74)

Asimismo, Ramírez (1999) señala:

“Así, cuando la fuente principal de información son documentos y cuando el interés del investigador es analizarlos como hechos en sí mismo (fuentes primarias) o como documentos que nos brinda información sobre otros hechos (fuentes secundarias), estamos en presencia de una investigación que podríamos tipificar como documentales.” De igual manera sostiene que no se debe confundir a la investigación documental como tal en sí misma, con el proceso de documentación que obligatoriamente se debe llevar a cabo al iniciar una investigación en cualquier área del conocimiento, pues en estos casos se podría decir que la documentación se constituye en una fase de la investigación”. (p.75)

Para la realización de la investigación se recurrió a los diferentes tipos de documentos existentes, contentivos de información y estadísticas sobre el tema objeto de estudio, como libros, informes, revistas, folletos, prensa entre otros, para obtener un mejor conocimiento por medio de los indicadores comportamiento y actitud de las personas en su condición de conductores, pasajeros y peatones en la ciudad de Barinas, en cuanto a la variable cumplimiento de las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento.

3.2.2 La Investigación de Campo

Al respecto, Ramírez (1999) afirma:

“La investigación de campo es aquel tipo de investigación a través de los cuales se estudian los fenómenos sociales en su ambiente natural (Sierra Bravo, 1985). Se le llama también investigación sobre el terreno. Es importante en las ciencias sociales realizar este tipo de investigaciones ya que, siendo su objeto natural de estudio el hombre y sus acciones, es perfectamente pertinente “abocarse a estudiar estos fenómenos en la realidad misma donde se producen (Ramírez, 1989:73)”. (pp.74-75)

La investigación se realizó en el sitio seleccionado, Avenida Agustín Codazzi de la ciudad de Barinas, mediante la observación directa y en vivo del comportamiento y actitud de los conductores, pasajeros y peatones, así como la aplicación de la encuesta, en cuanto al cumplimiento de las normas que rigen el tránsito vial y las circunstancias en que ocurrieron ciertos hechos, en su ambiente natural.

3.3 Población y Muestra

Elías Mejía Mejía (2005) señala:

“Una vez que el investigador ha diseñado la estrategia para contrastar la hipótesis y ha elaborado sus instrumentos de acopio de datos, debe resolver el problema de identificar a los sujetos con los que trabajará o cuál será el objeto de estudio, para saber a quiénes o dónde aplicará los instrumentos, ya sea de medición, de observación o simplemente de acopio de información.

En esta etapa el investigador debe definir la unidad de análisis que, en el caso de la investigación de la conducta pueden ser personas, organizaciones, locales, métodos didácticos, etc. Una vez establecida la unidad de análisis, debe delimitar la población que será estudiada. Sobre esta población el investigador tratará de generalizar los resultados de su trabajo”. (p.96)

3.3.1 Población

Sobre este particular Mejía (2005) afirma:

“Una población es la totalidad de sujetos o elementos que tienen características comunes. En otras palabras, una población es la totalidad de los miembros de la unidad de análisis. El concepto de población equivale al concepto de conjunto y éste es delimitado por el investigador según los criterios que considere pertinentes. Una

población así conceptualizada será más grande o más pequeña, es decir, el tamaño de la población dependerá de la definición que el investigador formule...” (p.95)

En la realización de la presente investigación, se consideraron dos tipos de poblaciones. La población número uno, que estuvo conformada por los individuos o sujetos activos, que habitualmente se encontraban participando dentro del sistema de tránsito de la ciudad de Barinas, en la avenida Agustín Codazzi, a quienes se les aplicó la encuesta, es decir, los conductores, pasajeros y peatones.

La población número dos, que estuvo conformada por un grupo de autoridades competentes de los distintos organismos regionales como: Unidad Estatal 53 del Tránsito Terrestre, Cuerpo de Bomberos, Protección Civil y Policía Regional, a quienes a través de la entrevista, se les requirió informaciones y opiniones sobre el problema objeto de estudio.

3.3.2 Muestra

Mejía (2005) señala que:

“La muestra es un sub conjunto de la población. Para que un sector de la población sea considerado como muestra es necesario que todos los elementos de ella pertenezcan a la población, por eso se dice que una muestra debe ser representativa de la población, es decir, debe tener las mismas características generales de la población. No se consideran muestras si algunos sujetos de la supuesta muestra no pertenecen a la población. El estudio de la muestra se realiza empleando técnicas de muestreo.

El muestreo es la técnica a través de la cual se estudia la muestra...”
(p.96)

En la investigación, también se consideraron dos tipos de muestras. De la población número uno, se derivó la sub-población, o muestra representativa número uno, la cual quedó constituida 45 personas de ambos sexos, con edades comprendidas entre 18 y 70 años y un nivel de educación básica como mínimo, a quienes se les aplicó la encuesta, para obtener información sobre el comportamiento, actitud y conducta de los conductores, pasajeros y peatones de la ciudad de Barinas, sobre el cumplimiento de las Normas y Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento, relacionado con los ejes temáticos educación vial, seguridad vial y prevención de accidentes de tránsito.

La muestra determinada, se constituyó en el referente al cual se le solicitó opinión a través de los instrumentos diseñados para tal fin, y a tales efectos se distribuyó en tres grupos de quince (15) personas cada uno, en su condición de conductores, pasajeros y peatones, tal como se visualiza en el cuadro presentado a continuación:

Cuadro 1

Distribución y representatividad de la Muestra No. 1

Condición	Total
Conductores	15
Pasajeros	15
Peatones	15
Total	45

Fuente: Elaboración propia.

La muestra número dos, quedó conformada por once (11) funcionarios regionales pertenecientes al Instituto Nacional de Transporte Terrestre, Cuerpo de Bomberos, Protección Civil, y Policía Regional, a quienes se les entrevistó con el fin de obtener sus opiniones e informaciones sobre el problema objeto de estudio, y cuya distribución quedó de la forma expresada en el siguiente cuadro:

Cuadro 2

Distribución y representatividad de la Muestra No. 2

Funcionarios	Total
Tránsito.	3
Bomberos.	2
Protección Civil.	3
Policía Regional.	3
Total	11

Fuente: Elaboración propia.

3.4 Diseño de la Muestra

Según Fidias (1999) señala:

“**Muestreo no Probabilístico:** procedimiento de selección en el que se desconoce la probabilidad que tienen los elementos de la población para integrar la muestra. Este se clasifica en:

b.1) Muestreo Casual o Accidental: selección arbitraria de los elementos sin un juicio o criterio preestablecido.”. (p.24)

El procedimiento metodológico que se utilizó para la selección de los conductores, pasajeros y peatones, fue a través de un muestreo no probabilístico casual o accidental, por cuanto se desconocía la probabilidad que tenían los elementos de la población para integrar la muestra, y al aplicarse la encuesta en la Avenida Agustín Codazzi de la ciudad de Barinas, que fue el lugar determinado, lógicamente, las demás personas que no circularon por ese sector, no tuvieron probabilidad de integrar la muestra, la cual se escogió con base a los siguientes criterios:

1. Participación voluntaria en la actividad requerida.
2. Que estuvieran localizados en la Avenida Agustín Codazzi de la ciudad de Barinas, lugar seleccionado para aplicar la encuesta.

Dados estos criterios, para conformar la muestra fueron seleccionados del total de las cuarenta y cinco (45) personas: quince (15) como conductores, quince (15) como pasajeros y quince (15) como peatones.

3.5 Técnica e Instrumentos de Recolección de Datos

Según Fidias Arias (1999) “Las técnicas de recolección de datos son las distintas formas o maneras de obtener la información. Son ejemplos de técnicas; la observación directa, la encuesta en sus dos modalidades (entrevista o cuestionario), el análisis documental, análisis de contenido, etc.”. (p. 25). La investigación se realizó utilizando como técnica: la observación, la encuesta y la entrevista.

3.5.1 Instrumentos de Recolección de Datos

Según Fidias (1999) “Los instrumentos son los medios materiales que se emplean para recoger y almacenar la información, y cita como ejemplo entre otros, las fichas, formatos de cuestionario, guías de entrevista, lista de cotejo, grabadores, escalas de actitudes u opinión (tipo likert), etc.”. (p.25)

3.5.2 Procedimiento

La metodología utilizada para la realización de esta investigación, constó de un procedimiento de amplia revisión del material bibliográfico y legislativo existente con respecto a las temáticas del tránsito, la seguridad vial y la prevención vial, que incluyó material de difusión, técnico, informativo e informes especializados para fundamentar los aspectos teóricos del estudio. Por tratarse de una investigación cualitativa, además de la observación, se realizaron encuestas a conductores, pasajeros y peatones, así como también entrevistas a funcionarios regionales del Estado Barinas, como Instituto Nacional de Transporte Terrestre, Cuerpo de

Bomberos, Protección Civil, y Policía Regional, siendo por tanto, un modelo de investigación a nivel regional.

3.5.3 Observación

La observación es el análisis, la captación de la realidad de un hecho o de una situación, especialmente cuando está en curso, y que hacemos utilizando para ello nuestros sentidos. En la investigación que se llevó a cabo se utilizó la observación directa

Mejía (2005) comenta que:

“La observación directa y sistemática del comportamiento constituye en muchos casos el método de medición más adecuado. El investigador escoge la conducta que le interesa y elabora un procedimiento sistemático para identificarla, clasificarla y registrarla en una situación natural o preparada”. (p.76)

3.5.4 Encuesta

Consiste en un conjunto de preguntas tipificadas dirigidas a una muestra representativa, para averiguar estados de opinión o diversas cuestiones de hechos, con la finalidad de recolectar datos sobre una situación específica.

Al respecto, Miriam Alvarez (2002) señala que la encuesta, “consiste en formular preguntas directas a una muestra representativa de sujetos a partir de un cuestionario “guión previamente elaborado” con el fin de describir y/o relacionar características personales en ciertos ámbitos de información necesarios para responder al problema de la investigación”. (p.277)

La encuesta, fue el procedimiento técnico seleccionado y aplicado a la población y muestra número uno, conductores, pasajeros y peatones, con el propósito de obtener sus opiniones acerca de la temática planteada.

3.5.5 Recolección de la Información

Mejía (2005), citando a Hernández, R. (1998: 241-346), señala:

“Una vez que seleccionamos el diseño de investigación apropiado y la muestra adecuada de acuerdo con nuestro problema de estudio e hipótesis, la siguiente etapa consiste en recolectar los datos pertinentes sobre las variables involucradas en la investigación. Recolectar los datos implica tres actividades estrechamente vinculadas entre sí:

a) Seleccionar un instrumento de medición de los disponibles en el estudio del comportamiento o desarrollar uno (el instrumento de recolección de los datos). Este instrumento debe ser válido y confiable, de lo contrario no podemos basarnos en sus resultados.

b) Aplicar ese instrumento de medición. Es decir, obtener las observaciones y mediciones de las variables que son de interés para nuestro estudio (medir variables).

c) Preparar las mediciones obtenidas para que puedan analizarse correctamente (a esta actividad se le denomina codificación de los datos)”. (p.80)

En el presente trabajo, se recabaron todos los instrumentos utilizados en el curso de la investigación como: cuestionarios, resultados de las entrevistas, folletos, entre otros; para su estudio y análisis.

3.5.6 Cuestionario

Es un instrumento que contiene una serie de preguntas que se proponen, de acuerdo al interés que se persigue para cualquier fin.

Mejía (2005) sostiene que:

“En las entrevistas el contacto directo con los sujetos requiere tiempo y dinero. Una buena parte de esa información puede obtenerse por medio un cuestionario escrito. Si se le compara con la entrevista, ésta es más eficiente y práctica y permite usar una muestra más amplia. En la investigación experimental se utiliza frecuentemente.

He aquí otra de sus ventajas: los sujetos reciben instrucciones normalizadas y ni la apariencia personal ni el estado de ánimo ni la conducta del examinador influyen en los resultados finales.

Los cuestionarios son de dos clases: *estructurados*, o de forma cerrada, y *no estructurados*, o de forma abierta. Los primeros contienen preguntas y respuestas alternativas. Las respuestas dadas a cada pregunta deberán agotar todas las posibles preguntas y excluirse mutuamente. En los cuestionarios no estructurados no hay respuestas sugeridas”. (p.57)

En la investigación realizada, se hizo uso de cuestionarios estructurado como instrumento recolección de datos para obtener la información deseada, mediante preguntas cerradas, con una escala tipo Likert. Se utilizó este tipo de escala, por la gran variedad del menú que tiene en las respuestas a los ítems dirigidos a la muestra de individuos seleccionados, de forma tal, que las conclusiones obtenidas, permitieron generalizar al conjunto de la población, ya que se basó en el método inductivo, según el cual, a partir de un número suficiente de datos en particular, se pueden obtener conclusiones a nivel general.

3.5.7 Prueba Piloto

Dicho cuestionario fue sometido a juicio de tres (3) expertos, para determinar la validez de contenido: uno para la elaboración del instrumento y dos para su aplicación en el campo de estudio, quienes opinaron sobre la claridad de la redacción, relevancia o congruencia de los ítems con el universo de ítems posibles y la tendenciosidad o sesgo en su formulación; y además, se les proporcionó información

escrita sobre el propósito de la prueba, la conceptualización del universo de contenidos, el plan de operacionalización o tabla de especificaciones. Toda su evaluación fue analizada, y se reformularon las preguntas que fueron objeto de observaciones, y se sometió nuevamente a evaluación de los expertos, quienes concluyeron positivamente sobre validez del instrumento, desde el punto de vista de contenido.

Luego, fue sometido a un proceso de cálculo de confiabilidad para verificar su consistencia interna, para lo cual se aplicó como prueba piloto a una muestra de personas con características similares a la muestra objeto de estudio, pero que no formaron parte de la muestra definitiva seleccionada para la investigación, lo que evidenció su capacidad para medir con precisión en su empleo repetido, resultados veraces y constantes en condiciones similares de medición, por su funcionalidad, confiabilidad y validez de cada uno de sus ítems.

El instrumento se elaboró tomando en cuenta los siguientes aspectos: 1) revisión y análisis de la literatura correspondiente; 2) selección de los indicadores para la variable; 3) la construcción de los ítems para cada indicador y finalmente 4), se procedió a la elaboración del instrumento tipo cuestionario estructurado, con validez y confiabilidad, el cual fue aplicado individualmente a cada una de las personas seleccionadas en la muestra, y constó de tres partes:

Parte I: Motivo e indicaciones del cuestionario, con sus valores.

Parte II: Datos generales de la persona encuestada.

Parte III: Contenido: 14 ítems numerados del 1 al 14, todos contentivos de los factores: sexo, edad y nivel de educación. Los ítems del 1 al 7 comprenden todo lo relacionado con la variable cumplimiento, referidos a los indicadores

comportamiento y actitud sobre el cumplimiento de las Normas y Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento, y del 8 al 14 comprenden todo lo relativo con la variable opinión referido al indicador conocimiento sobre los ejes temáticos: educación vial, seguridad vial y prevención de accidentes de tránsito.

Cada ítem tenía cinco probabilidades de respuestas, con los siguientes valores: Muy de Acuerdo, 1 punto; De Acuerdo, 2 puntos; Ni de Acuerdo Ni en Desacuerdo, 3 puntos; En Desacuerdo, 4 puntos, y Muy en Desacuerdo, 5 puntos, para un total de 70 puntos máximos, y catorce (14) puntos mínimos.

Con base a estos requerimientos, se aplicó a usuarios del sistema vial constituidos por conductores, pasajeros y peatones de la ciudad de Barinas, de ambos sexos, comprendidas en edades de 18 a 70 años, para obtener la información requerida mediante los indicadores comportamiento, actitud y conocimiento que tenían los conductores, pasajeros y peatones sobre la variable cumplimiento relacionada con las Normas y Ley de Transporte y su Reglamento, y opinión de los ejes temáticos: educación vial, seguridad vial y prevención de accidentes de tránsito.

3.5.8 Entrevista Calificada

Es una modalidad de la encuesta, utilizada de forma oral, para la recolección de datos, sobre un hecho o situación determinada por una persona llamada entrevistador hacia otra u otras personas, que son llamados entrevistados o informantes, y puede ser calificada, según el objetivo que se persigue.

Se utilizó la entrevista estructurada como un método para recabar datos, tomando en cuenta las personas calificadas que se entrevistaron y la situación dentro de la cual se desarrolló. Para generar y aclarar las dimensiones presentes en la

materia que se estudió, se realizaron entrevistas a los siguientes funcionarios calificados:

Comandante de la Unidad Estatal 53 del Tránsito Terrestre en la ciudad de Barinas, Juan José Oviedo; funcionarios Yosmar Molina y Domingo Marotta.

Capitán del Cuerpo de Bomberos y Bomberas y Administración de Emergencias de carácter Civil Cuartel Tcnel. (B) “Mario Vecchione Parejo” del Estado Barinas, Gregorio González; Teniente (B) Naldo Castellanos y Periodista Katuska Francys;

Director del Instituto Autónomo de Protección Civil, Jesús Ruíz y Coordinador de Educación, Freddy Mirabal.

Director General de la Policía y Seguridad Ciudadana del Estado Barinas, Giuseppe Caccioppo y funcionarios Joan Manuel Galindo y Luciano López.

A todos se les aplicó la misma guía de quince (15) preguntas, de las cuales de la número 1 a la 7 comprendieron todo lo relacionado con la variable cumplimiento, referido a los indicadores comportamiento y actitud sobre el cumplimiento de las Normas y Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento; y de la 8 a la 15 todo lo relativo con la variable opinión referido al indicador conocimiento, con el propósito de requerir información relacionada con aspectos generales y particulares relativos a la educación vial, seguridad vial, prevención vial, normativa vigente, necesidad de realizar campaña para la prevención de accidentes de tránsito como proyecto de responsabilidad social de manera permanente, mediante la difusión de piezas radiales y la situación de los registros de información estadística.

3.6 Variables e Indicadores

Según Ramírez (1999):

“Trabajemos con hipótesis o con objetivos de investigación, siempre hemos de delimitar las variables a estudiar. Es metodológicamente hablando, la manera más expedita de focalizar los aspectos de la realidad que vamos a investigar, nos evita desviar nuestra indagación a la búsqueda de información no relevante y, por lo tanto, poco útiles para el logro de las metas propuestas”. (p.121)

Para Mejía (2005) “Un indicador es la forma cómo se manifiesta el fenómeno ante el investigador, es la evidencia que el investigador observa y le permite decir que el fenómeno se halla presente”. (p.95)

Cuadro No. 3

Tabla de Variables e Indicadores.

Objetivos específicos	Variables	Indicadores
1.- Explorar el cumplimiento de las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento en la ciudad de Barinas	1.- Cumplimiento de las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento	1.- Comportamiento: sexo, edad y nivel de educación
2.- Conocer la opinión de los conductores, pasajeros y peatones sobre el cumplimiento de las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento en la ciudad de Barinas	1.- Opinión de los conductores, pasajeros y peatones sobre el cumplimiento de las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento	1.- Conocimiento: sexo, edad y nivel de educación
3.- Elaborar proyecto de responsabilidad social en la radio para campaña de prevención de accidentes de tránsito	1.- Proyecto de responsabilidad social para campaña de prevención de accidentes de tránsito	1.- Elaboración, presentación y estructura
4.- Diseñar campaña para la prevención de accidentes de tránsito como proyecto de responsabilidad social en la radio	1.- Campaña para la prevención de accidentes de tránsito como proyecto de responsabilidad social en la radio	1.- Diseño: contenido, mensajes y duración 2.- Medio radial
5.- Producir piezas radiales para campaña de prevención de accidentes de tránsito como proyecto de responsabilidad social en la radio	1.- Piezas radiales para campaña de prevención de accidentes de tránsito como proyecto de responsabilidad social en la radio	1.- Duración 2.- Mensajes 3.- Cantidad

Obtenida la información mediante estos medios de recolección de datos, los análisis correspondientes para la reducción y sintetización de los datos, con base a las variables e indicadores respectivos, se señalan en el capítulo que se desarrolla a continuación.

CAPÍTULO IV

ANÁLISIS DE RESULTADOS

Balestrini (2002) explica que:

“Tal como lo refieren Selltiz, Jahoda y otros,...”el propósito del análisis es resumir las observaciones llevadas a cabo de forma tal que proporcionen respuestas a las interrogantes de investigación”. El análisis implica el establecimiento de categorías, la manipulación y la ordenación de los datos para resumirlos y poder sacar algunos resultados en función de las interrogantes de la investigación. Este proceso tiene como fin último, el de reducir los datos de una manera comprensible, para poder interpretarlos, y poner a prueba algunas relaciones de los problemas estudiados. Sin embargo, conviene recordar, que los datos evidenciarán algún significado en función a las interrogantes que extraen o interpretan de ellos el investigador”. (p.169)

A tal efecto, realizada la observación directa, aplicada la encuesta a través del cuestionario como instrumentos de recolección de datos y efectuadas las entrevistas, se procedió a realizar el análisis correspondiente sobre la información que se obtuvo en relación a las variables cumplimiento y opinión, que mostró la percepción de los conductores, pasajeros y peatones sobre las Normas, Ley de transporte Terrestre y su Reglamento, así como sobre los ejes temáticos: educación vial, seguridad vial y prevención de accidentes de tránsito en la ciudad de Barinas, se obtuvieron los resultados de la siguiente manera:

4.1 Observación Directa

De acuerdo a las informaciones obtenidas en los materiales hemerográficos consultados como: revistas, folletos, prensas, entre otros, se seleccionó la Avenida

Agustín Codazzi de la ciudad de Barinas, por ser el sitio donde frecuentemente se producen accidentes de tránsito, como consecuencia de la actitud y comportamiento negativo de las personas en su condición de conductores, pasajeros y peatones, en cuanto al cumplimiento de de las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento; relativas a la falta de uso del cinturón de seguridad, exceso de velocidad, consumo de bebidas alcohólicas, no acatamiento de las señales de tránsito, falta de mantenimiento de los vehículos, entre otras.

4.2 Encuestas

Del examen de los datos contenidos en la parte II del cuestionario aplicado como instrumentos de recolección de la información, referidos a los datos sobre los particulares sexo, edad y nivel de educación, de los indicadores comportamiento, actitud y conocimiento, factores de las variables cumplimiento y opinión de los conductores, pasajeros y peatones, utilizados para determinar las dimensiones del problema sobre los accidentes de tránsito, por incumplimiento de las normas y leyes que rigen la materia, se realizó el tratamiento correspondiente para el análisis de los mismos, lo que dio lugar a los resultados obtenidos conforme al contenido del cuadro número 4, así:

Cuadro 4

Distribución de los componentes de la muestra por sexo

		Sexo		%		Total
		M	F	M	F	
Conductores	15	13	2	87	13	100
Pasajeros	15	9	6	60	40	100
Peatones	15	10	5	67	33	100
Total	45	32	13	71	29	100

Fuente: Elaboración propia.

Del análisis de la muestra del cuadro No. 4, se aprecia que de 45 sujetos encuestados, 32 igual a 71% correspondieron al sexo masculino, y 13 igual a 29%, al sexo femenino.

- De los 15 Conductores, 13 igual a 87% fueron del sexo masculino; y 2 igual a 13% del sexo femenino.
- Mientras que, de los 15 Pasajeros, 9 igual a 60% pertenecieron al sexo masculino, y 6 igual a 40% al sexo femenino
- De los 15 Peatones, 10 igual a 67% correspondieron al sexo masculino, y 5 igual al 33%, al sexo femenino.

Conforme al cuadro No. 5, se analizó la distribución de las personas encuestadas, de acuerdo a la edad y sexo, con los siguientes resultados:

Cuadro 5

Distribución de los componentes de la muestra por edad y sexo

Edad Sexo	18-36				37-55				56-70				Total
	M	%	F	%	M	%	F	%	M	%	F	%	
Conductores	8	25	2	15	3	9	0	0	2	6.5	0	0	15
Pasajeros	5	16	3	23	2	6	2	15.5	2	6.5	1	8	15
Peatones	7	22	3	23	2	6	2	15.5	1	3	0	0	15
Total	20	63	8	61	7	21	4	31	5	16	1	8	45

Fuente: Elaboración propia.

De las 32 personas del sexo masculino, 20 igual a 63% tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años; 7 igual a 21%, entre 37 y 55 años, y 5 igual a 16%, entre 56 y 70 años.

Mientras que, 8 de las 13 personas del sexo femenino, igual a 61% tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años; 4 igual a 31% entre 37 y 55 años y sólo 1 igual a 8% entre 56 y 70 años.

Asimismo, se apreció que de las 45 personas seleccionadas, 28 igual a 62% correspondieron a la población joven, cuyas edades estaban comprendidas entre 18 y 36 años, las cuales se distribuyeron de la siguiente manera:

- Conductores: 8 personas del sexo masculino, igual a 18%, y 2 del sexo femenino igual a 4%, para un total del 22%.
- Pasajeros: 5 personas del sexo masculino, igual a 12%, y 3 del sexo femenino, igual a 6%, para un total del 18%.
- Peatones: 7 personas del sexo masculino, igual a 16%, y 3 del sexo femenino, igual a 6%, para un total del 22%.

Le siguió la población joven adulta de 11 personas que tenían edades comprendidas entre 37 y 55 años, igual a 24%, distribuida de la siguiente manera:

- Conductores: 3 personas sexo masculino, igual a 7%.
- Pasajeros: 2 personas del sexo masculino igual a 4,25% y 2 de sexo femenino igual a 4,25%, para un total del 8,50%.
- Peatones: 2 personas del sexo masculino, igual a 4,25%, y 2 del sexo femenino, igual a 4,25%, para un total del 8,50%.

Y luego, la población de adultos mayores, de 6 personas igual a 13%, que tenían edades comprendidas entre 56 y 70 años distribuida de la manera siguiente:

- Conductores: 2 personas del sexo masculino, igual a 5%;
- Pasajeros: 2 personas del sexo masculino, igual a 4%, y 1 persona del sexo femenino, igual a 2%, para un total de 6%
- Peatones: 1 personas del sexo masculino, igual a 2%.

El análisis del nivel de educación de las personas encuestadas, conforme al cuadro No. 6, distribuido por edad y sexo, reflejó los siguientes resultados:

Cuadro 6

Distribución de los componentes de la muestra a nivel de educación por edad y sexo

Edad Sexo	18-36		37-55		56-70		Total		Nivel de educación
	M	F	M	F	M	F	M	F	
Conductores	0	0	1	0	1	0	2	0	Básica
	2	0	0	0	1	0	3	0	Secundaria
	6	2	2	0	0	0	8	2	Universitaria
Pasajeros	0	0	1	0	0	0	1	0	Básica.
	3	2	0	1	1	0	4	3	Secundaria
	2	1	1	1	1	1	4	3	Universitaria
Peatones	0	0	0	0	1	0	1	0	Básica.
	4	3	1	0	0	0	5	3	Secundaria
	3	0	1	2	0	0	4	2	Universitaria
Total	20	8	7	4	5	1	32	13	

Fuente: Elaboración propia.

- Conductores: 13 de los 15 correspondieron al sexo masculino, de los cuales 8 tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años; 2 con nivel de educación secundaria y 6 universitaria; 3 entre 37 y 55 años, 1 con nivel

de educación básica y 2 universitaria; el resto de 2, entre 56 y 70 años, 1 con nivel de educación básica y 1 secundaria.

- Las 2 conductoras del sexo femenino tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años y nivel de educación universitaria.
- Pasajeros: 9 de los 15 correspondieron al sexo masculino, de los cuales 5 tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años; 2 con nivel de educación secundaria y 3 universitaria; 2 entre 37 y 55 años, 1 con nivel de educación secundaria y 1 universitaria; el resto de 2, entre 56 y 70 años, 1 con nivel de educación secundaria y 1 universitaria.
- Mientras que, 6 pasajeros correspondieron al sexo femenino, de las cuales 3 tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años; 2 con nivel de educación secundaria y 1 universitaria; 2 entre 37 y 55 años, 1 con nivel de educación secundaria y 1 universitaria; el resto de 1, entre 56 y 70 años y nivel de educación.
- Peatones: 10 de los 15 correspondieron al sexo masculino, de los cuales 7 tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años; 4 con nivel de educación secundaria y 3 universitaria; 2 entre 37 y 55 años, 1 con nivel de educación secundaria y 1 universitaria; sólo 1 entre 56 y 70 años y nivel de educación básica.
- Y sólo 5 correspondieron al sexo femenino, de las cuales 3 tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años y nivel de educación secundaria y 2 entre 37 y 55 años y nivel de educación universitaria.

De los anteriores resultados se evidenció que la población de ambos sexos, era mayoritariamente joven, con una gran responsabilidad en el tratamiento de la problemática vial.

De acuerdo a las variables e indicadores que se establecieron en la problemática tratada, se procedió a la integración, relación y comparación de estos resultados para su análisis con los ítems contenidos en el cuestionario aplicado, en el cual se utilizó una escala de valores tipo Likert, pues permitió presentar en el cuestionario un mejor menú contentivo de cinco (5) opciones puntuada así: Muy de Acuerdo 1 punto; De Acuerdo 2 puntos; Ni de Acuerdo Ni en Desacuerdo 3 puntos; En Desacuerdo 4 puntos, y Muy en Desacuerdo 5 puntos, las cuales aparecen reflejadas en los gráficos que siguen a continuación.

4.2.1 Cumplimiento de las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento en la ciudad de Barinas

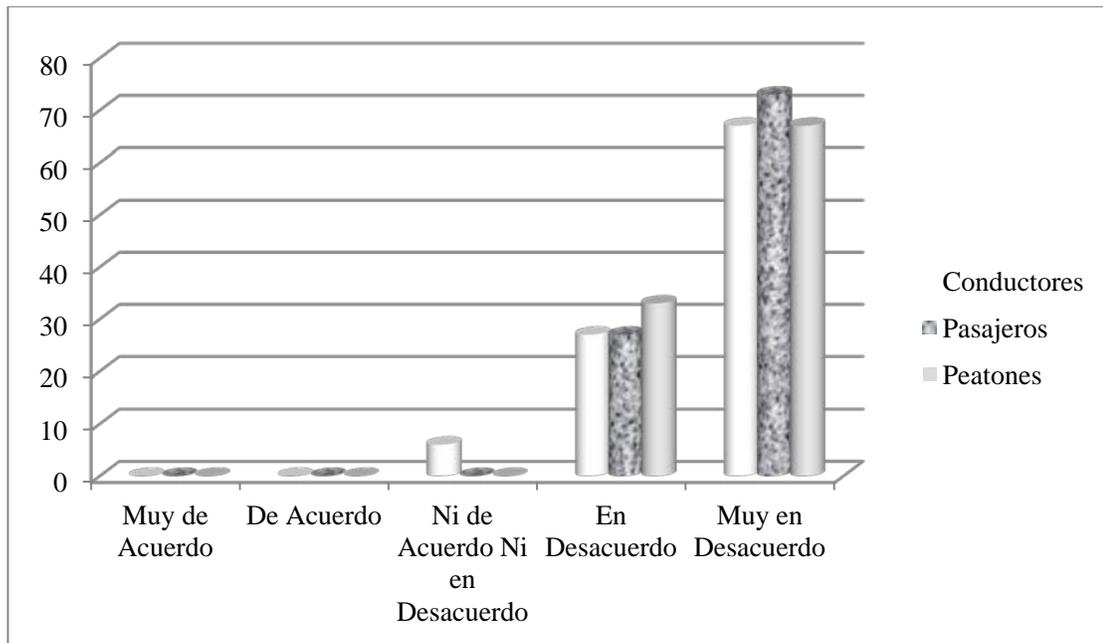


Gráfico 1. Representación gráfica de los porcentajes de los conductores, pasajeros y peatones sobre el cumplimiento de las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento. Fuente: Elaboración propia.

Sobre el ítem: “los conductores, pasajeros y peatones cumplen las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento”, de los 15 conductores encuestados, 10 igual al 67% contestaron estar muy en desacuerdo, 4 igual al 27% en desacuerdo y 1 igual al 6%. ni de acuerdo ni en desacuerdo.

De los 10 conductores que señalaron estar muy en desacuerdo, 8 correspondieron al sexo masculino, de los cuales 6 tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años; 1 entre 37 y 55 años y 1 entre 56 y 70 años; 1 con nivel de educación básica, 1 secundaria y 6 universitaria. Y los otros 2 al sexo femenino, con edades comprendidas entre 18 y 36 años con nivel de educación universitaria.

Los 4 conductores que afirmaron estar en desacuerdo, correspondieron al sexo masculino, de los cuales 2 tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años, 1 entre 37 y 55 años y 1 entre 56 y 70 años; 1 con nivel de educación básica, 2 secundaria y 1 universitaria.

El conductor que dijo no estar de acuerdo ni en desacuerdo, correspondía al sexo masculino, con edad comprendida entre 37 y 55 años y nivel de educación universitaria.

De los 15 pasajeros, 11 igual al 73% estuvieron muy en desacuerdo y 4 igual al 27% en desacuerdo.

De esos 11 pasajeros, 8 correspondieron al sexo masculino, de los cuales 5 tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años; 1 entre 37 y 55 años y 2 entre 56 y 70 años; 4 con nivel de educación secundaria y 4 universitaria. Y los otros 3 al sexo femenino, con edades comprendidas entre 37 y 55 años; 2 a nivel de educación secundaria y 1 universitaria.

De los 4 pasajeros que expresaron estar en desacuerdo, 1 correspondía al sexo masculino, con edad comprendida entre 37 y 55 años y nivel de educación básica. Y los otros 3 al sexo femenino, 2 tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años y 1 entre 56 y 70 años; 1 con nivel de educación secundaria y 2 universitaria.

De los 15 peatones, 10 manifestaron estar muy en desacuerdo igual al 67% y 5 en desacuerdo, igual al 33%.

De esos 10 peatones, 8 correspondieron al sexo masculino, de los cuales 6 tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años y 2 entre 37 y 55 años; 1 con nivel de

educación básica, 4 secundaria y 3 universitaria. Y los otros 2 al sexo femenino, con edades comprendidas entre 18 y 36 años y nivel de educación secundaria.

De los 5 peatones que señalaron estar en desacuerdo, 2 correspondieron al sexo masculino, tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años; 1 con nivel de educación secundaria y 1 universitaria. Y los otros 3 al sexo femenino; 1 tenía edad comprendida entre 18 y 36 años y 2 entre 37 y 55 años; 1 con nivel de educación secundaria y 2 universitaria.

El análisis de los resultados de este ítem relacionados con la variable cumplimiento, demostró que 71% de los sujetos encuestados correspondieron al sexo masculino y 29% al sexo femenino; 62% tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años; 51% con nivel de educación universitaria y la inmensa mayoría igual al 98%, estuvo entre muy en desacuerdo y en desacuerdo en que los conductores, pasajeros y peatones cumplían con las Normas, Leyes y Reglamentos por las cuales se rigen sus deberes, derechos y responsabilidades con los demás usuarios al utilizar el sistema vial, lo que hace presumir una anarquía en el comportamiento de los distintos usuarios.

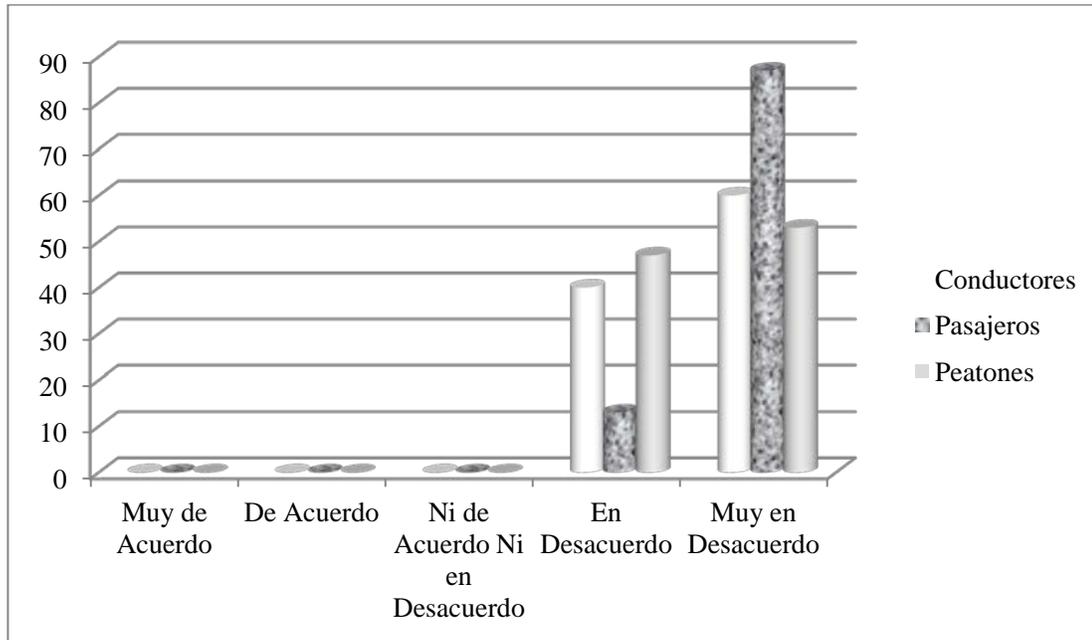


Gráfico 2. Representación gráfica porcentual de los conductores, pasajeros y peatones sobre el acatamiento de las previsiones contenidas en las señales de tránsito. Fuente: Elaboración propia.

En relación al ítem: “los conductores acatan las previsiones contenidas en las señales de tránsito”, de los 15 conductores encuestados, 9 igual al 60%, afirmaron estar muy en desacuerdo y 6 igual al 40%, en desacuerdo.

De esos 9 conductores, 8 correspondían al sexo masculino, de los cuales 4 tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años, 3 entre 37 y 55 años y 1 entre 56 y 70 años; 2 con nivel de educación básica, 1 secundaria y 5 universitaria. Y sólo 1 del sexo femenino, con edad comprendida entre 18 y 36 años y nivel de educación universitaria.

De los 6 conductores que dijeron estar en desacuerdo, 5 correspondían al sexo masculino, de los cuales, 4 tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años y 1 entre 56 y 70 años; 2 con nivel de educación secundaria y 3 universitaria. Y sólo 1 del

sexo femenino, con edad comprendida entre 18 y 36 años y nivel de educación universitaria.

Con respecto a los pasajeros, 13 de los 15 igual al 87% estuvieron muy en desacuerdo, y 2 igual al 13% en desacuerdo.

De esos 13 pasajeros, 9 correspondieron al sexo masculino, de los cuales 5 tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años, 2 entre 37 y 55 años y 2 entre 56 y 70 años; 1 con nivel de educación básica, 4 secundaria y 4 universitaria. Y los otros 4 al sexo femenino; de las cuales 1 tenía edad comprendida entre 18 y 36 años y 3 entre 37 y 55 años; 3 con nivel de educación secundaria y 1 universitaria.

Los 2 pasajeros que expresaron estar en desacuerdo correspondieron al sexo femenino, 1 con edad comprendida entre 18 y 36 años y 1 entre 56 y 70 años y nivel de educación universitaria.

De los 15 peatones encuestados, 8 igual al 53%, manifestaron estar muy en desacuerdo y 7 igual al 47% en desacuerdo,

De esos 8 peatones, 6 correspondieron al sexo masculino, de los cuales 4 tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años, 1 entre 37 y 55 años y 1 entre 56 y 70 años; 1 con nivel de educación básica, 3 secundaria y 2 universitaria. Y las otras 2 del sexo femenino; 1 tenía edad comprendida entre 18 y 36 años y 1 entre 37 y 55 años; 1 con nivel de educación secundaria y 1 universitaria.

De los 7 peatones que señalaron estar en desacuerdo, 4 correspondieron al sexo masculino, de los cuales, 2 tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años y 2 entre 37 y 55 años; 3 con nivel de educación secundaria y 1 universitaria. Y los otros

3 del sexo femenino, 2 tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años y 1 entre 37 y 55 años; 2 con nivel de educación secundaria y 1 universitaria.

Conforme al análisis de los resultados de este ítem relacionados con la variable cumplimiento, se determinó que 71% de los sujetos encuestados correspondieron al sexo masculino y 29 al sexo femenino: 62% tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años; 49% con nivel de educación universitaria y el 100%, estuvo entre muy en desacuerdo y en desacuerdo que los conductores, pasajeros y peatones acataban las previsiones contenidas en las señales de tránsito que rigen el sistema vial. Esto permite considerar, que existe conciencia en la población de la necesidad de respetar y acatar las normas de tránsito, para evitar que sea inminente la ocurrencia de accidentes viales.

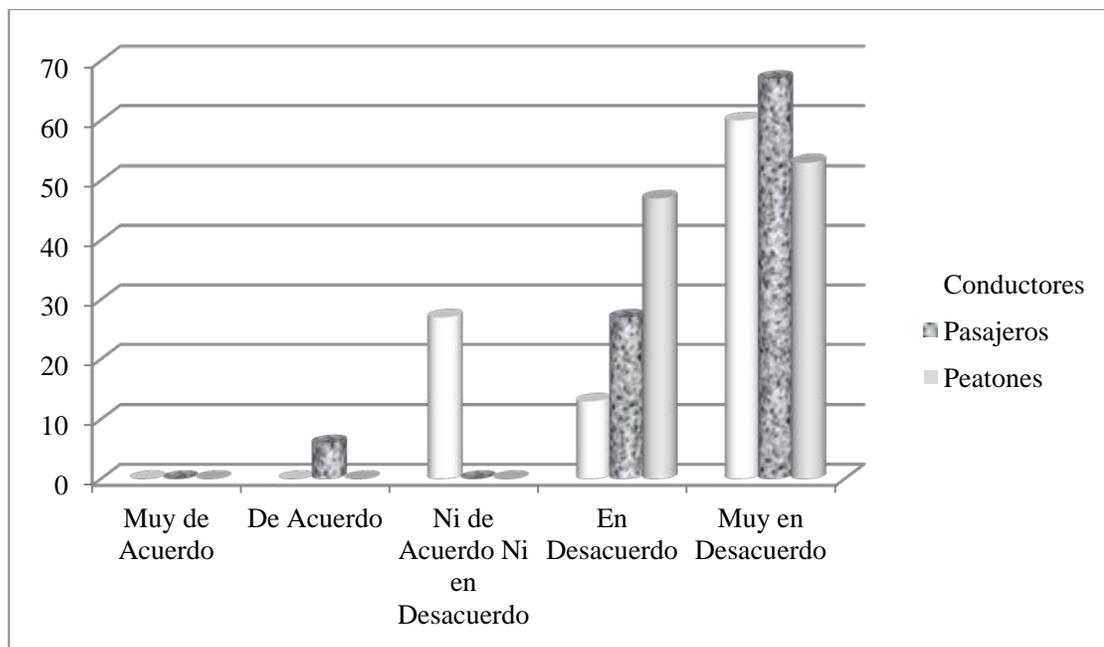


Gráfico 3. Representación gráfica de los porcentajes de los conductores, pasajeros y peatones sobre el cumplimiento de las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento sin conocerlas. Fuente: Elaboración propia.

En cuanto al ítem: “es posible que los conductores, pasajeros y peatones cumplan las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento sin conocerlas”, de los 15 conductores encuestados, 9 afirmaron estar muy en desacuerdo, igual al 60%; 2 igual al 13% en desacuerdo y 4 igual al 27%, ni de acuerdo ni en desacuerdo.

De esos 9 conductores, 8 correspondieron al sexo masculino, de los cuales 4 tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años, 2 entre 37 y 55 años y 2 entre 56 y 70 años; 2 con nivel de educación básica, 2 secundaria y 4 universitaria. Y sólo 1 al sexo femenino, con edad comprendida entre 18 y 36 años y nivel de educación universitaria.

De los 2 conductores que dijeron estar en desacuerdo, 1 correspondía al sexo masculino, con edad comprendida entre 18 y 36 años y nivel de educación universitaria. Y 1 al sexo femenino, con edad comprendida entre 18 y 36 años y nivel de educación universitaria

Los 4 que no estuvieron ni de acuerdo ni en desacuerdo, correspondieron al sexo masculino, 3 tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años y 1 entre 37 y 55 años; 3 con nivel de educación universitaria y 1 secundaria.

Con respecto a los pasajeros, 10 de los 15 igual al 67%, expresaron estar muy en desacuerdo, 4 igual al 27% en desacuerdo, y 1 igual al 6% de acuerdo.

De los 10 que manifestaron estar muy en desacuerdo, 6 correspondieron al sexo masculino, de los cuales 3 tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años, 1 entre 37 y 55 años y 2 entre 56 y 70 años; 1 con nivel de educación básica; 3 secundaria y 2 universitaria. Los otros 4 al sexo femenino, 1 tenía edad comprendida entre 18 y 36 años y 3 entre 37 y 55 años; 3 con nivel de educación secundaria y 1 universitaria.

De los 4 que señalaron estar en desacuerdo, 3 correspondieron al sexo masculino, de los cuales 2 tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años y 1 entre 37 y 55 años; 1 con nivel de educación secundaria y 2 universitaria. Y sólo 1 al sexo femenino, con edad comprendida entre 18 y 36 años y nivel de educación universitaria.

La pasajera que afirmó estar de acuerdo, correspondía al sexo femenino, con edad comprendida entre 37 y 55 años y nivel de educación universitaria.

De los 15 peatones encuestados, 8 igual al 53% dijeron estar muy en desacuerdo y 7 igual al 47% en desacuerdo.

De los 8 que estuvieron muy en desacuerdo, 6 correspondieron al sexo masculino, de los cuales 4 tenían edad comprendida entre 18 y 36 años, 1 entre 37 y 55 años y 1 entre 56 y 70 años; 1 con nivel de educación básica, 3 secundaria y 2 universitaria. Los otros 2 al sexo femenino, 1 en edad comprendida entre 18 y 36 años y la otra entre 37 y 55 años; con nivel de educación secundaria y universitaria.

De los 7 que expresaron estar en desacuerdo, 4 correspondieron al sexo masculino, de los cuales 3 tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años y 1 entre 37 y 55 años; 2 con nivel de educación secundaria y 2 universitaria. Y 3 al sexo femenino, 2 tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años y 1 entre 37 y 55 años; 2 con nivel de educación secundaria y 1 universitaria.

De acuerdo al análisis de los resultados de este ítem con respecto a la variable cumplimiento, se evidenció que 71% de los sujetos encuestados correspondieron al sexo masculino y 29% al sexo femenino: 54% tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años; 47% con nivel de educación universitaria y el 89% estuvo entre muy en desacuerdo y en desacuerdo en que los conductores, pasajeros y peatones cumplen las

Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento sin conocerlas, lo que planteó la necesidad de la implementación de programas educativos que incentiven a los usuarios del sistema vial y a la población en general a conocer, respetar, acatar y difundir las leyes de tránsito.

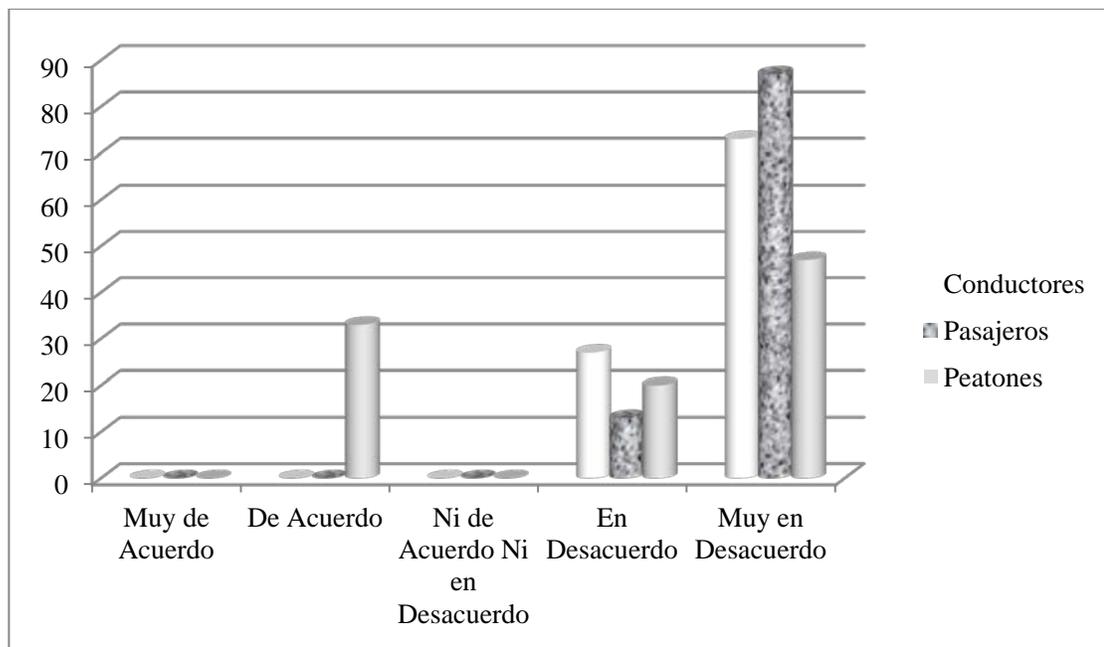


Gráfico 4. Representación gráfica de los porcentajes de los conductores, pasajeros y peatones sobre uso del cinturón de seguridad. Fuente: Elaboración propia.

Referente al ítem: “los conductores cuando conducen un vehículo y los pasajeros cuando son acompañantes, siempre hacen uso del cinturón de seguridad”, de los 15 conductores encuestados, 11 igual al 73%, manifestaron estar muy en desacuerdo, y 4 igual al 27% en desacuerdo,

De los 11 que señalaron estar muy en desacuerdo, 9 correspondieron al sexo masculino, de los cuales 4 tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años, 3 entre 37 y 55 años y 2 entre 56 y 70 años; 2 con nivel de educación básica, 2 secundaria y 5

universitaria. Y 2 al sexo femenino, con edades comprendidas entre 18 y 36 años y nivel de educación universitaria.

Los 4 conductores que afirmaron estar en desacuerdo, correspondieron al sexo masculino, tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años; 1 con nivel de educación secundaria y 3 universitaria.

De los 15 pasajeros, 13 igual al 87%, dijeron estar muy en desacuerdo y 2 igual al 13% manifestaron estar en desacuerdo.

De los 13 que estuvieron muy en desacuerdo, 8 correspondieron al sexo masculino, de los cuales 4 tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años, 2 entre 37 y 55 años y 2 entre 56 y 70 años; 1 con nivel de educación básica, 3 secundaria y 4 universitaria. Y 5 al sexo femenino, 2 tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años y 3 entre 37 y 55 años; 3 con nivel de educación secundaria y 2 universitaria.

Los 2 que expresaron estar en desacuerdo, 1 correspondía al sexo masculino, con edad comprendida entre 18 y 36 años y nivel de educación secundaria. Y 1 al sexo femenino, con edad comprendida entre 56 y 70 años y nivel de educación universitaria.

De los 15 peatones encuestados, 7 igual al 47% manifestaron estar muy en desacuerdo, 3 igual al 20% en desacuerdo y 5 igual al 33%, de acuerdo.

De los 7 que señalaron estar muy en desacuerdo, 5 correspondieron al sexo masculino, de los cuales 4 tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años y 1 entre 37 y 55 años; 2 con nivel de educación secundaria y 3 universitaria. Y 2 al sexo femenino, con edades comprendidas entre 18 y 36 años y nivel de educación secundaria.

De los 3 que afirmaron estar en desacuerdo, 1 correspondía al sexo masculino, con edad comprendida entre 18 y 36 años y nivel de educación universitaria. Y 2 al sexo femenino, 1 tenía edad comprendida entre 18 y 36 años y 1 entre 37 y 55 años; 1 con nivel de educación secundaria y 1 universitaria.

De los 5 que dijeron estar de acuerdo, 4 correspondieron al sexo masculino, 2 tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años y 2 entre 37 y 55 años; 1 con nivel de educación básica y 3 secundaria. Y 1 al sexo femenino, con edad comprendida entre 37 y 55 años y nivel de educación universitaria.

Los resultados de este ítem relacionados con la variable cumplimiento, indicaron que 71% de los sujetos encuestados correspondieron al sexo masculino y 29% al sexo femenino; 56% tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años; 49% con nivel de educación universitaria y el 89% estuvo entre muy en desacuerdo y en desacuerdo en que los conductores cuando conducen un vehículo y los pasajeros cuando son acompañantes, siempre hacen uso del cinturón de seguridad, lo que constituyó un indicativo sobre el incumplimiento de las normativas que rigen el tránsito vial.

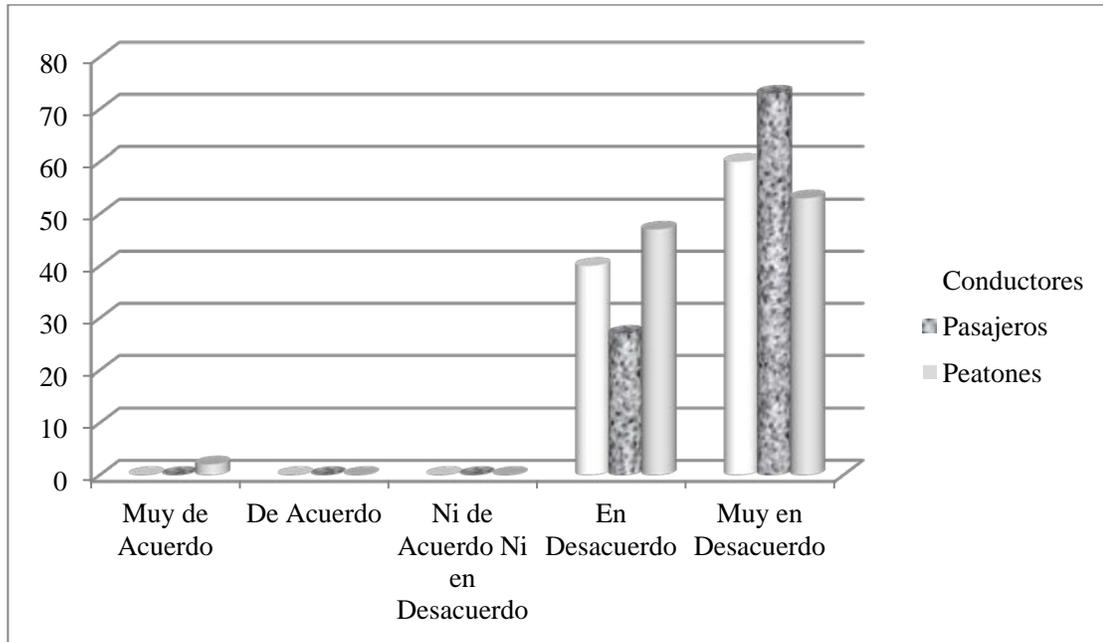


Gráfico 5. Representación gráfica de los porcentajes de los conductores, pasajeros y peatones sobre el respeto a los límites de velocidad. Fuente: Elaboración propia.

Con respecto a este ítem: “cuando los conductores conducen un vehículo siempre respetan los límites de velocidad permitida”, de 15 conductores encuestados, 9 igual al 60% estuvieron muy en desacuerdo, y 6 igual al 40% en desacuerdo.

De los 9 que expresaron estar muy en desacuerdo, 8 correspondieron al sexo masculino, 4 tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años, 2 entre 37 y 55 años y 2 entre 56 y 70 años; 1 con nivel de educación básica, 2 secundaria y 5 universitaria. Y 1 al sexo femenino, con edad comprendida entre 18 y 36 años y nivel de educación universitaria.

De los 6 que manifestaron estar en desacuerdo, 5 correspondieron al sexo masculino, 4 tenían edad comprendida entre 18 y 36 y 1 entre 37 y 55 años; 1 con

nivel de educación básica, 1 secundaria y 3 universitaria. Y 1 al sexo femenino, con edad comprendida entre 18 y 36 años y nivel de educación universitaria.

Con respecto a los pasajeros, 11 de los 15 igual al 73%, señalaron estar muy en desacuerdo y 4 igual al 27% en desacuerdo.

De los 11 que afirmaron estar muy en desacuerdo, 8 correspondieron al sexo masculino, de los cuales 4 tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años, 2 entre 37 y 55 años y 2 entre 56 y 70 años; 1 con nivel de educación básica, 4 secundaria y 3 universitaria. Y 3 al sexo femenino, de las cuales 2 tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años y 1 entre 56 y 70 años; 2 con nivel de educación secundaria y 1 universitaria.

De los 4 que dijeron estar en desacuerdo, 1 correspondía al sexo masculino, con edad comprendida entre 18 y 36 años y nivel de educación universitaria. Y 3 al sexo femenino, 2 en edades comprendidas entre 18 y 36 años y 1 entre 37 y 55 años; 1 con nivel de educación secundaria y 2 universitaria.

De los 15 peatones encuestados, 7 igual al 47% estuvieron muy en desacuerdo y 8 igual al 53% en desacuerdo.

De los 7 que expresaron estar muy en desacuerdo, 6 correspondieron al sexo masculino, de los cuales 5 tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años y 1 entre 56 y 70 años; 1 con nivel de educación básica, 3 secundaria y 2 universitaria. Y 1 al sexo femenino, con edad comprendida entre 18 y 36 años y nivel de educación secundaria.

De los 8 que manifestaron estar en desacuerdo, 5 correspondieron al sexo masculino, 3 tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años y 2 entre 37 y 55 años;

3 con nivel de educación secundaria y 2 universitaria. Y 3 al sexo femenino, 2 tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años y 1 entre 37 y 55 años; 2 con nivel de educación secundaria y 1 universitaria.

El análisis de este ítem relacionados con la variable cumplimiento, demostró que 73% de los sujetos encuestados correspondieron al sexo masculino y 27% al sexo femenino; 69% tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años; 47% con nivel de educación universitaria y el 100% estuvo entre muy en desacuerdo y en desacuerdo en que cuando los conductores conducen un vehículo siempre respetan los límites de velocidad permitida.

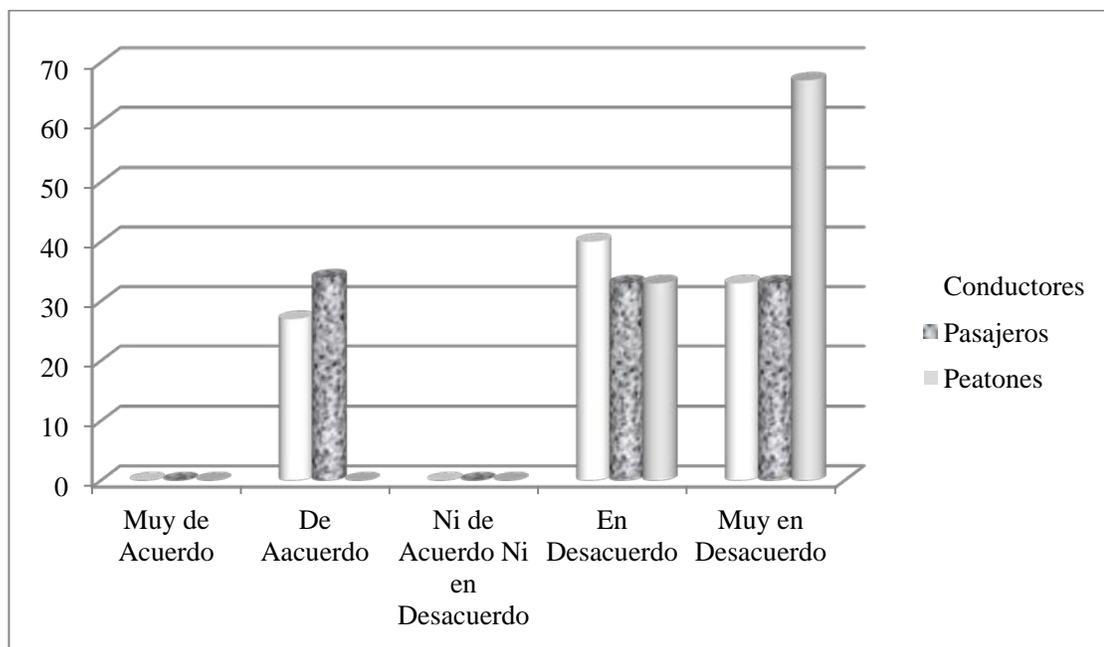


Gráfico 6. Representación gráfica de los porcentajes de los conductores, pasajeros y peatones sobre la ingesta de bebidas alcohólicas. Fuente: Elaboración propia.

Sobre este ítem: “los conductores cuando conducen un vehículo, no ingieren bebidas alcohólicas”, de 15 conductores encuestados, 5 igual al 33% señalaron estar muy en desacuerdo, 6 igual al 40% en desacuerdo y 4 igual al 27% de acuerdo.

De los 5 que afirmaron estar muy en desacuerdo, 4 correspondieron al sexo masculino, de los cuales 2 tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años, 1 entre 37 y 55 años y 1 entre 56 y 70 años; 1 con nivel de educación básica, 2 secundaria y 1 universitaria. Y 1 al sexo femenino, con edad comprendida entre 18 y 36 años y nivel de educación universitaria.

Los 6 que dijeron estar en desacuerdo, correspondieron al sexo masculino, 4 tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años, 1 entre 37 y 55 años y 1 entre 56 y 70 años; 1 con nivel de educación básica, 1 secundaria y 4 universitaria.

De los 4 que estuvieron de acuerdo, 3 correspondieron al sexo masculino, 2 tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años y 1 entre 37 y 55 años y todos con nivel de educación universitaria. Y 1 al sexo femenino, con edad comprendida entre 18 y 36 años y nivel de educación universitaria.

De igual manera, de los 15 pasajeros, 5 igual al 33% expresaron estar muy en desacuerdo, 5 igual al 33% en desacuerdo y 5 igual al 34%, de acuerdo.

De los 5 que manifestaron estar muy en desacuerdo, 2 correspondieron al sexo masculino, de los cuales 1 tenía edad comprendida entre 37 y 55 años y 1 entre 56 y 70 años; 1 con nivel de educación básica y 1 universitaria. Y 3 al sexo femenino, 1 tenía edad comprendida entre 18 y 36 años y 2 entre 37 y 55 años y nivel de educación secundaria.

De los 5 que señalaron estar en desacuerdo, 3 correspondieron al sexo masculino, tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años; 1 con nivel de educación secundaria y 2 universitaria. Y 2 al sexo femenino, 1 en edad comprendida entre 37 y 55 años y 1 entre 56 y 70 años, con nivel de educación universitaria.

De los 5 que afirmaron estar de acuerdo, 4 correspondieron al sexo masculino, 2 tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años, 1 entre 37 y 55 años y 1 entre 56 y 70 años; 3 con nivel de educación secundaria y 1 universitaria. Y 1 al sexo femenino, con edad comprendida entre 18 y 36 y nivel de educación universitaria

De los 15 peatones encuestados, 10 igual al 67% dijeron estar muy en desacuerdo y 5 igual al 33% en desacuerdo.

De los 10 que estuvieron estar muy en desacuerdo, 5 correspondieron al sexo masculino, de los cuales 3 tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años, 1 entre 37 y 55 años y 1 entre 56 y 70 años; 1 con nivel de educación básica, 2 secundaria y 2 universitaria. Y 5 al sexo femenino, 3 tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años y 2 entre 37 y 55 años; 3 con nivel de educación secundaria y 2 universitaria.

Los 5 que expresaron estar en desacuerdo, correspondieron al sexo masculino, 4 tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años y 1 entre 37 y 55 años; 3 con nivel de educación secundaria y 1 universitaria.

Conforme a los resultados de este ítem relacionados con la variable cumplimiento, se determinó que el 71% de los sujetos encuestados correspondieron al sexo masculino y 29% del sexo femenino; 40% tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años; 37% con nivel de educación universitaria y el 81% estuvo entre muy en desacuerdo y en desacuerdo que los conductores cuando conducían un vehículo, no ingerían bebidas alcohólicas, lo que permitió suponer que los conductores conducen vehículos, aún a sabiendas que han ingerido bebidas alcohólicas y que su estado físico no es el más adecuado, por las perturbaciones que este consumo ocasiona normalmente, lo que hace que ésta sea una de las principales causas de los accidentes de tránsito.

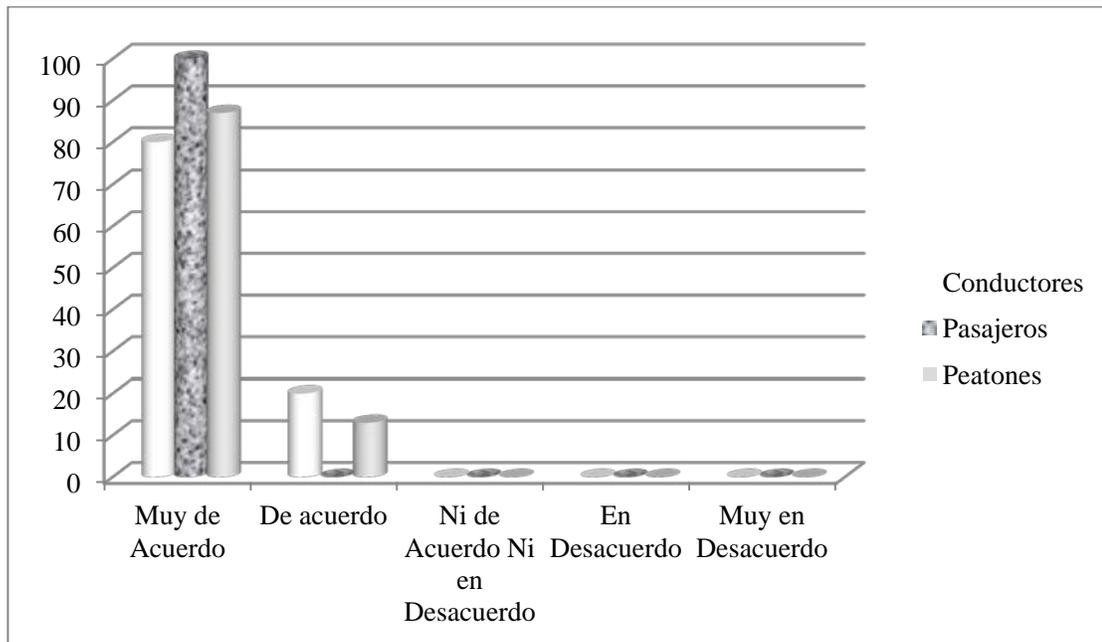


Gráfico 7. Representación gráfica de los porcentajes de los conductores, pasajeros y peatones sobre el irrespeto a las Normas. Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento, y el riesgo de su seguridad y la de los demás. Fuente: Elaboración propia.

En relación a este ítem: “cuando el conductor, pasajero y peatón no respetan las Normas. Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento, ponen en riesgo su seguridad y la de los demás”, de los 15 conductores encuestados, 12 igual al 80% manifestaron estar muy de acuerdo, y 3 igual al 20% de acuerdo.

De los 12 que señalaron estar muy de acuerdo, 10 correspondieron al sexo masculino, de los cuales 6 tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años, 3 entre 37 y 55 años y 1 entre 56 y 70 años; 1 con nivel de educación básica, 2 secundaria y 7 universitaria. Y 2 al sexo femenino, en edades comprendidas entre 18 y 36 años y nivel de educación universitaria.

Los 3 que afirmaron estar de acuerdo, correspondieron al sexo masculino, 2 tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años y 1 entre 56 y 70 años; 1 con nivel de educación básica, 1 secundaria y 1 universitaria.

Con respecto a los 15 pasajeros, todos dijeron estar muy de acuerdo, lo que representa el 100%.

De los 15 pasajeros, 9 correspondieron al sexo masculino, de los cuales 5 tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años, 2 entre 37 y 55 años y 2 entre 56 y 70 años; 1 con nivel de educación básica, 4 secundaria y 4 universitaria. Y 6 al sexo femenino, 2 tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años, 3 entre 37 y 55 años y 1 entre 56 y 70 años; 3 con nivel de educación secundaria y 3 universitaria.

De los 15 peatones encuestados, 13 igual al 87% estuvieron muy de acuerdo y 2 igual al 13% de acuerdo.

De los 13 que expresaron estar muy de acuerdo, 8 correspondieron al sexo masculino, de los cuales 6 tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años y 2 entre 37 y 55 años; 5 con nivel de educación secundaria y 3 universitaria. Y 5 al sexo femenino, 3 tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años y 2 entre 37 y 55 años; 3 con nivel de educación secundaria y 2 universitaria.

Los 2 que manifestaron estar de acuerdo, correspondieron al sexo masculino, 1 tenía edad comprendida entre 37 y 55 años y 1 entre 56 y 70 años; 1 con nivel de educación secundaria y 1 universitaria.

De acuerdo con los resultados de este ítem relacionados con la variable cumplimiento, se evidenció que 69% de los sujetos encuestados correspondieron al sexo masculino y 31% al sexo femenino; 58% tenían edades comprendidas entre 18

y 36 años; 51% con nivel de educación universitaria y el 100% estuvo entre muy de acuerdo y de acuerdo en que cuando el conductor, pasajero y peatón no respetan las Normas. Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento, ponen en riesgo su seguridad y la de los demás usuarios de las vías, por lo que se dedujo que existe conciencia en ellos, que si no se respetan y acatan las normas de transito, será inminente la ocurrencia de un accidente vial.

4.2.2 Opinión de los conductores, pasajeros y peatones sobre el Cumplimiento de las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento en la ciudad de Barinas

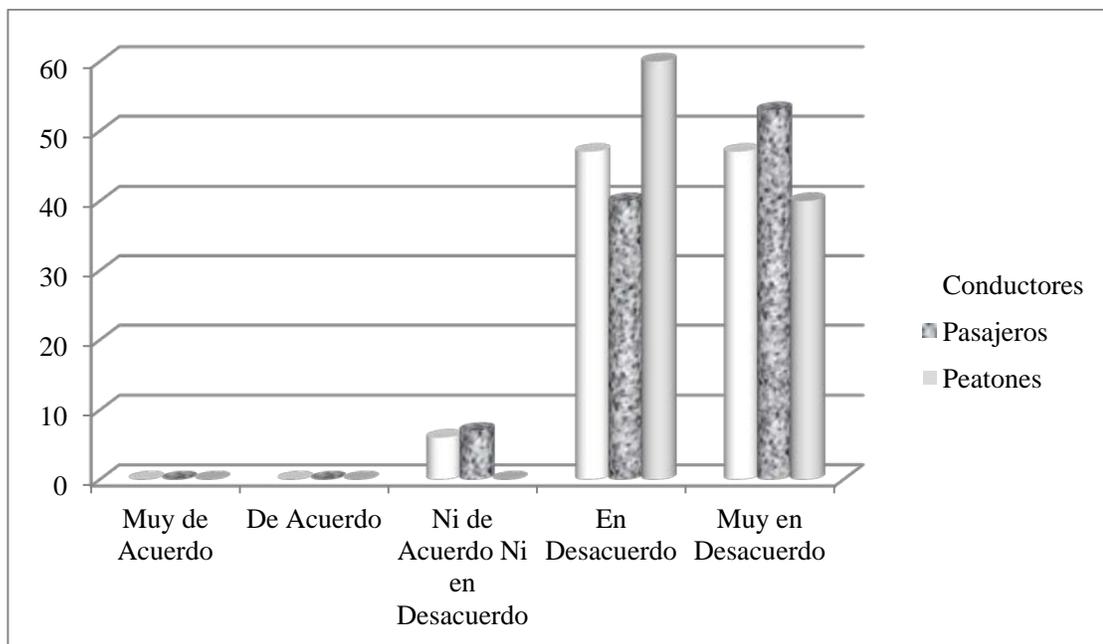


Gráfico 8. Representación gráfica de la distribución de los porcentajes de opinión sobre conocimiento de las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento por los conductores, pasajeros y peatones. Fuente: Elaboración propia.

En cuanto a este ítem: “los conductores, pasajeros y peatones conocen las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento”, 7 igual al 47% de los 15

conductores encuestados señalaron estar muy en desacuerdo, 7 igual al 47% en desacuerdo y 1 igual al 6% ni de acuerdo ni en desacuerdo.

Los 7 que afirmaron estar muy en desacuerdo, correspondieron al sexo masculino, de los cuales 4 tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años, 2 entre 37 y 55 años y 1 entre 56 y 70 años; 1 con nivel de educación básica, 2 secundaria y 4 universitaria.

De los 7 que dijeron estar en desacuerdo, 5 correspondieron al sexo masculino, 3 tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años, 1 entre 37 y 55 años y 1 entre 56 y 70 años; 1 con nivel de educación básica, 2 secundaria y 2 universitaria. Y 2 al sexo femenino, con edades comprendidas entre 18 y 36 años y nivel de educación universitaria.

El que expresó no estar de acuerdo ni en desacuerdo, correspondía al sexo masculino, con edad comprendida entre 18 y 36 años y nivel de educación universitaria.

De los 15 pasajeros, 8 igual al 53 %, manifestaron estar muy en desacuerdo, 6 igual al 40% en desacuerdo y 1 igual al 7% ni de acuerdo ni en desacuerdo

De los 8 que señalaron estar muy en desacuerdo, 4 correspondieron al sexo masculino, de los cuales 1 tenía edad comprendida entre 18 y 36, 2 entre 37 y 55 y 1 entre 56 y 70 años; 1 con nivel de educación básica, 1 secundaria y 2 universitaria. Y 4 al sexo femenino, 1 tenía edad comprendida entre 18 y 36 años y 3 entre 37 y 55 años, 2 con nivel de educación secundaria y 2 universitaria.

De los 6 que afirmaron estar en desacuerdo, 4 correspondieron al sexo masculino, 3 tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años y 1 entre 56 y 70 años; 1 con nivel de educación secundaria y 3 universitaria. Y 2 al sexo femenino, 1 en edad

comprendida entre 18 y 36 y 1 entre 56 y 70 años; 1 con nivel de educación secundaria y 1 universitaria.

El que dijo no estar de acuerdo ni en desacuerdo, correspondía al sexo masculino, con edad comprendida entre 18 y 36 y nivel de educación universitaria

De los 15 peatones encuestados, 6 igual al 40% estuvieron muy en desacuerdo y 9 igual al 60% en desacuerdo.

De los 6 que expresaron estar muy en desacuerdo, 4 correspondieron al sexo masculino, de los cuales 2 tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años, y 2 entre 37 y 55 años; 3 con nivel de educación secundaria y 1 universitaria. Y 2 al sexo femenino, con edades comprendidas entre 37 y 55 años y nivel de educación universitaria.

De los 9 que manifestaron estar en desacuerdo, 6 correspondieron al sexo masculino, 5 tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años y 1 entre 56 y 70 años; 3 con nivel de educación secundaria y 3 universitaria. Y 3 al sexo femenino, con edades comprendidas entre 18 y 36 años y nivel de educación secundaria.

Los resultados de este ítem relacionados con la variable opinión, evidenciaron que 71% de los sujetos encuestados eran del sexo masculino y 29% del sexo femenino; 57% tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años; 49% con nivel de educación universitaria y 96% estuvo entre muy en desacuerdo y en desacuerdo que los conductores, pasajeros y peatones conocen las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento. Esto evidenció que los usuarios de las vías, en tales condiciones, carecen de la más mínima cultura para leer las leyes que rigen la materia de tránsito, para siquiera conocer los principios de sus derechos y obligaciones, así como las consecuencias sancionatorias por su incumplimiento.

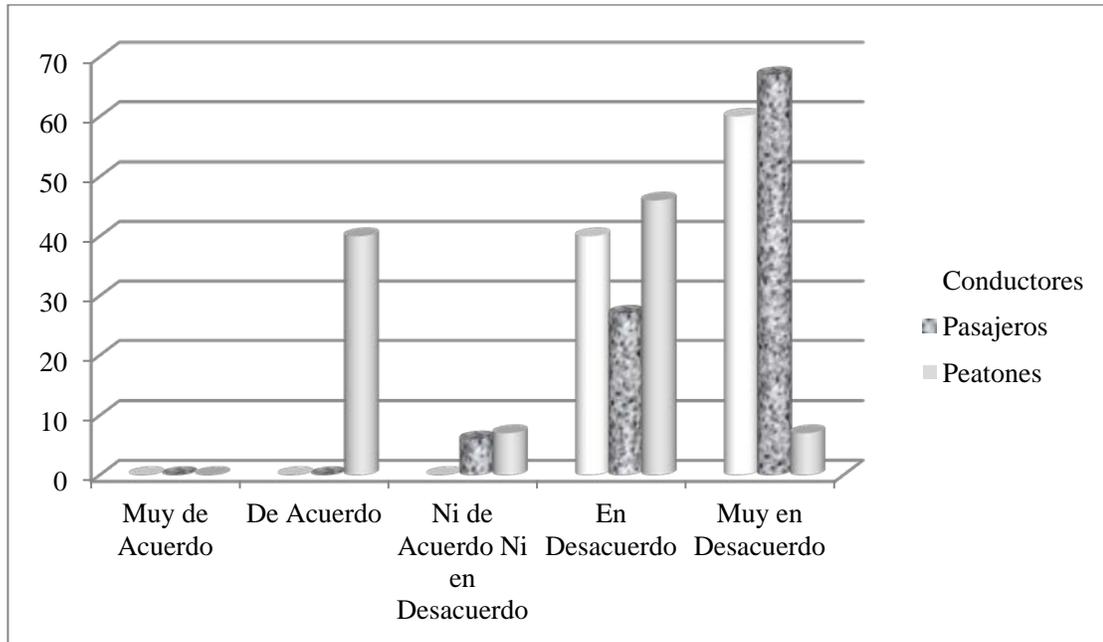


Gráfico 9. Representación gráfica de las opiniones de los conductores, pasajeros y peatones sobre respeto al paso peatonal y señalizaciones electrónicas. Fuente: Elaboración propia.

Referente a este ítem: “los peatones cuando cruzan la calzada siempre hacen uso del paso peatonal y respetan las señalizaciones electrónicas”, de los 15 conductores encuestados, 9 igual al 60%, señalaron estar muy en desacuerdo, y 6 igual al 40% en desacuerdo.

De los 9 que afirmaron estar muy en desacuerdo, 7 correspondieron al sexo masculino, de los cuales 5 tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años y 2 entre 37 y 55 años; 1 con nivel de educación básica, 1 secundaria y 5 universitaria. Y 2 al sexo femenino, con edades comprendidas entre 18 y 36 años y nivel de educación universitaria.

Los 6 que dijeron en desacuerdo correspondieron al sexo masculino, 3 tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años, 1 entre 37 y 55 años y 2 entre 56 y 70 años; 1 con nivel de educación básica, 2 secundaria y 3 universitaria.

Con respecto a los 15 pasajeros, 10 igual al 67% estuvieron muy en desacuerdo, 4 igual al 27% en desacuerdo y 1 igual al 6% ni de acuerdo ni en desacuerdo.

De los 10 que expresaron estar muy en desacuerdo, 6 correspondieron al sexo masculino, de los cuales 3 tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años, 1 entre 37 y 55 años y 2 entre 56 y 70 años; 1 con nivel de educación básica, 2 secundaria y 3 universitaria. Y 4 al sexo femenino, 1 tenía edad comprendida entre 18 y 36 años y 3 entre 37 y 55 años; 1 con nivel de educación secundaria y 3 universitaria.

De los 4 que manifestaron estar en desacuerdo, 2 correspondieron al sexo masculino, tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años y nivel de educación universitaria. Y 2 al sexo femenino, 1 en edad comprendida entre 18 y 36 años y 1 entre 56 y 70 años; 1 con nivel de educación secundaria y 1 universitaria.

El que señaló no estar de acuerdo ni en desacuerdo, correspondía al sexo masculino, tenía edad comprendida entre 18 y 36 años y nivel de educación secundaria.

De los 15 peatones encuestados, 1 igual al 7% afirmó estar muy en desacuerdo, 7 igual al 46% en desacuerdo, 1 igual al 7% ni de acuerdo ni en desacuerdo y 6 igual al 40% de acuerdo.

El que dijo estar muy en desacuerdo, correspondía al sexo masculino, tenía edad comprendida entre 37 y 55 años y nivel de educación universitaria.

De los 7 que estuvieron en desacuerdo, 4 correspondieron al sexo masculino, y tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años; 2 con nivel de educación secundaria y 2 universitaria. Y 3 al sexo femenino; 2 tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años y 1 entre 37 y 55 años; 2 con nivel de educación secundaria y 1 universitaria.

El que expresó no estar de acuerdo ni en desacuerdo, correspondía al sexo masculino, tenía edad comprendida entre 18 y 36 y nivel de educación secundaria.

De los 6 que manifestaron estar de acuerdo, 4 correspondieron al sexo masculino, 2 tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años, 1 entre 37 y 55 años y 1 entre 56 y 70 años; 1 con nivel de educación básica, 2 secundaria y 1 universitaria. Y 2 al sexo femenino, 1 tenía edad comprendida entre 18 y 36 años y 1 entre 37 y 55 años; 1 con nivel de educación secundaria y 1 universitaria.

El análisis de los resultados de este ítem relacionados con la variable opinión, indicaron que 71% de los sujetos encuestados correspondieron al sexo masculino y 29% del sexo femenino; 51% tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años; 53% con nivel de educación universitaria y el 82% estuvo entre muy en desacuerdo y en desacuerdo que los peatones cuando cruzan la calzada siempre hacen uso del paso peatonal y respetan las señalizaciones electrónicas.

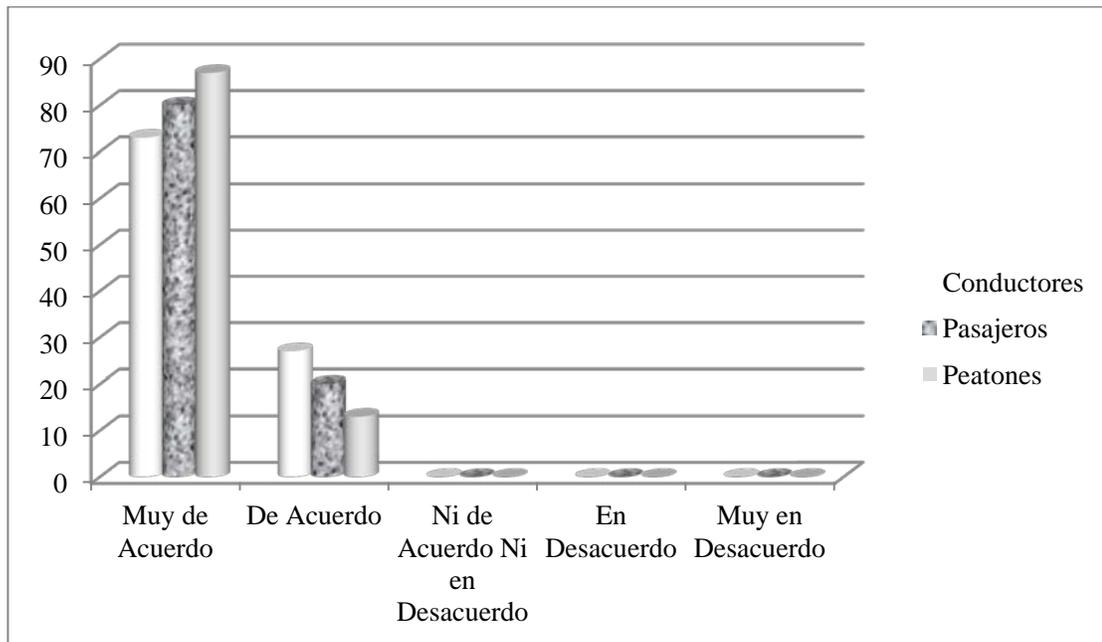


Gráfico 10. Representación gráfica de las opiniones de conductores, pasajeros y peatones sobre el factor humano como causa principal de los accidentes de tránsito. Fuente: Elaboración propia.

Con respecto a este ítem: “el factor humano es la principal causa del incremento de los accidentes de tránsito”, de los 15 conductores encuestados, 11 igual al 73% señalaron estar muy de acuerdo y 4 igual al 27% de acuerdo.

Los 11 que afirmaron estar muy de acuerdo correspondieron del sexo masculino, de los cuales 8 tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años, 1 entre 37 y 55 años y 2 entre 56 y 70 años; 2 con nivel de educación básica, 3 secundaria y 6 universitaria.

De los 4 que dijeron estar de acuerdo, 2 correspondieron al sexo masculino, tenían edades comprendidas entre 37 y 55 años y nivel de educación secundaria. Y 2 al sexo femenino, tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años y nivel de educación universitaria.

Con respecto a los pasajeros, 12 igual al 80% de los 15, estuvieron muy de acuerdo y 3 igual al 20% de acuerdo:

De esos 12 que dijeron estar muy de acuerdo, 8 correspondieron al sexo masculino, de los cuales 4 tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años, 2 entre 37 y 55 años y 3 entre 56 y 70 años; 1 con nivel de educación básica, 4 secundaria y 3 universitaria. Y 4 al sexo femenino, 1 tenía edad comprendida entre 18 y 36 años; 2 entre 37 y 55 años y 1 entre 56 y 70 años; 2 con nivel de educación secundaria y 2 universitaria.

De los 3 que expresaron estar de acuerdo, 1 correspondía al sexo masculino, tenía edad comprendida entre 18 y 36 años y nivel de educación secundaria. Y 2 al sexo femenino, tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años; 1 con nivel de educación secundaria y 1 universitaria.

De los 15 peatones encuestados, 13 igual al 87% manifestaron estar muy de acuerdo y 2 igual al 13% de acuerdo.

De los 13 que señalaron estar muy de acuerdo, 10 correspondieron al sexo masculino, de los cuales 7 tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años, 2 entre 37 y 55 años y 1 entre 56 y 70 años; 1 con nivel de educación básica, 5 secundaria y 4 universitaria. Y 3 al sexo femenino, 1 tenía edad comprendida entre 18 y 36 años y 2 entre 37 y 55 años; 1 con nivel de educación secundaria y 2 universitaria.

Los 2 que afirmaron estar de acuerdo correspondieron al sexo femenino, tenían edades comprendida entre 18 y 36 años y nivel de educación secundaria.

El análisis de los resultados de este ítem relacionados con la variable opinión, demostró que 71% de los sujetos encuestados eran del sexo masculino y 29% del

sexo femenino; 62% tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años; 51% con nivel de educación universitaria y el 100% estuvo entre muy de acuerdo y de acuerdo en que el factor humano es la principal causa del incremento de los accidentes de tránsito, por la gran responsabilidad que pesa sobre la conducta humana en los distintos eventos viales, donde resultan pérdidas humanas y materiales, amén de la gran morbilidad, que se suma a la gran carga social en que se convierten para la familia.

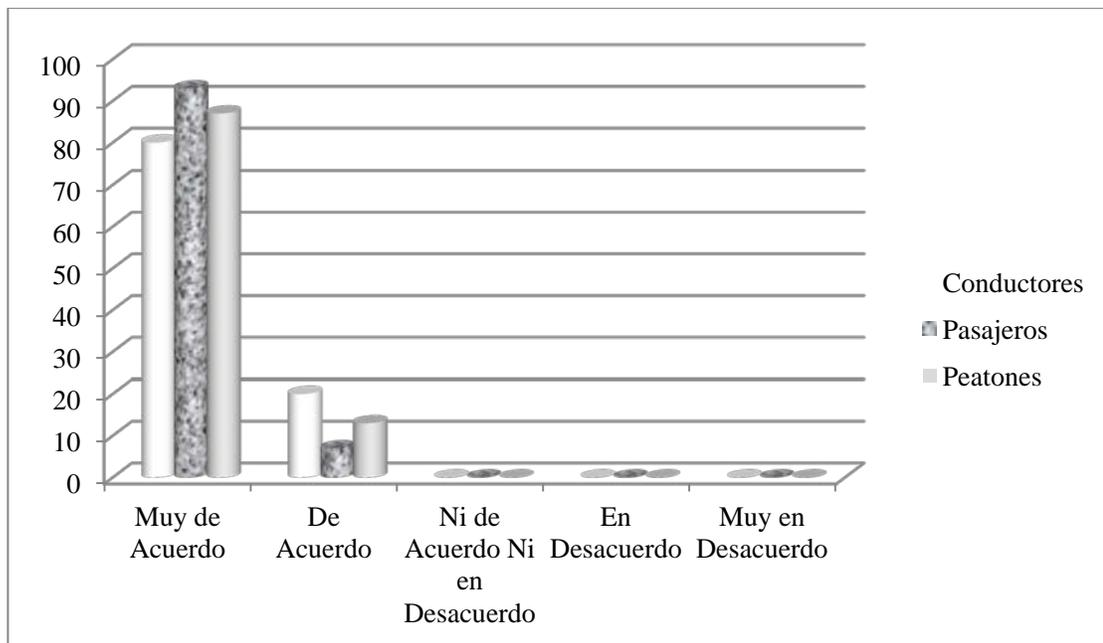


Gráfico 11. Representación gráfica de la distribución de los porcentajes de los conductores, pasajeros y peatones sobre realización de campaña sobre prevención de accidentes de tránsito. Fuente: Elaboración propia.

Sobre este ítem: “la realización de una campaña para la prevención de accidentes de tránsito como proyecto de responsabilidad social en la radio de manera permanente contribuye a su disminución”, de los 15 conductores encuestados, 12 igual al 80% dijeron estar muy de acuerdo y 3 igual al 20% de acuerdo.

De los 12 que estuvieron muy de acuerdo, 10 correspondieron al sexo masculino, de los cuales 6 tenían edades comprendidas entre 18 y 36n años, 2 entre 37 y 55 años y 2 entre 56 y 70 años; 2 con nivel de educación básica, 2 secundaria y 6 universitaria. Y 2 al sexo femenino, con edades comprendidas entre 18 y 36 años y nivel de educación universitaria.

Los 3 que expresaron estar de acuerdo correspondieron al sexo masculino, 2 tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años y 1 entre 37 y 55 años; 1 con nivel de educación secundaria y 2 universitaria.

Con respecto a los pasajeros de los 15 encuestados, 14 igual al 93% manifestaron estar muy de acuerdo y 1 igual al 7% de acuerdo.

De los 14 que señalaron estar muy de acuerdo, 9 correspondieron al sexo masculino, de los cuales 5 tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años, 2 entre 37 y 55 años y 2 entre 56 y 70 años; 1 con nivel de educación básica, 4 secundaria y 4 universitaria. Y 5 al sexo femenino, 1 tenía edad comprendida entre 18 y 36 años, 3 entre 37 y 55 y 1 entre 56 y 70 años; 2 con nivel de educación secundaria y 3 universitaria.

La que afirmó estar de acuerdo correspondía al sexo femenino, tenía edad comprendida entre 18 y 36, y nivel de educación secundaria.

De los 15 peatones encuestados, 13 igual al 87% dijeron estar muy de acuerdo y 2 igual al 13% de acuerdo.

De los 13 que estuvieron muy de acuerdo, 8 correspondían al sexo masculino, de los cuales 6 tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años y 2 entre 37 y 55 años; 5 con nivel de educación secundaria y 3 universitaria. Y 5 al sexo femenino, 3 tenían

edades comprendidas entre 18 y 36 años y 2 entre 37 y 55 años; 3 con nivel de educación secundaria y 2 universitaria.

Los 2 que expresaron estar de acuerdo correspondieron al sexo masculino, 1 tenía edad comprendida entre 18 y 36 años y 1 entre 37 y 55 años; 1 con nivel de educación secundaria y 1 universitaria.

Conforme a los resultados de este ítem relacionados con la variable opinión, se determinó que 71% de los sujetos encuestados correspondieron al sexo masculino y 29% al sexo femenino; 60% tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años; 51% con nivel de educación universitaria y el 100% estuvo entre muy de acuerdo y de acuerdo en que la realización de una campaña para la prevención de accidentes de tránsito como proyecto de responsabilidad social en la radio de manera permanente contribuye a su disminución, ya que su fin es el de lograr un cambio importante en el comportamiento y actitud de los ciudadanos, en el cumplimiento de las reglas, normas y señales que regulan la circulación de los vehículos y peatones en el sistema vial.

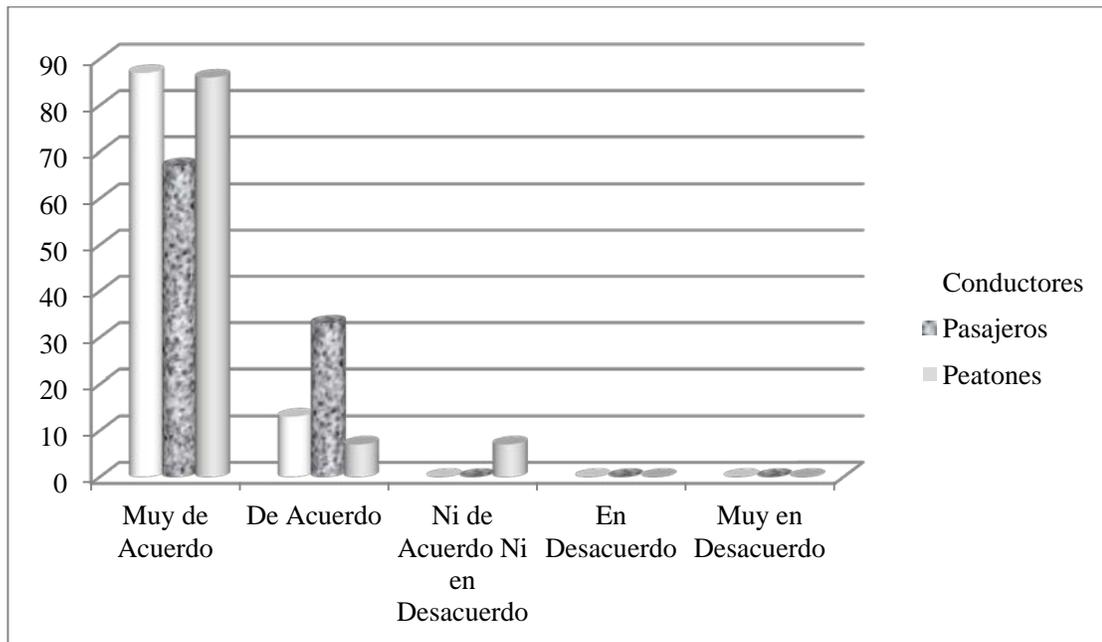


Gráfico 12. Representación gráfica de la distribución de los porcentajes de los conductores, pasajeros y peatones sobre la permanencia de campaña de prevención de accidentes de tránsito. Fuente: Elaboración propia.

En relación a este ítem: “es necesaria la permanencia de una campaña para la prevención de accidentes de tránsito”, de los 15 conductores encuestados, 13 igual al 87% manifestaron estar muy de acuerdo y 2 igual al 13% de acuerdo.

De los 13 que señalaron estar muy de acuerdo, 11 correspondieron al sexo masculino, de los cuales 7 tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años, 3 entre 37 y 55 años y 1 entre 56 y 70 años; 2 con nivel de educación básica, 1 secundaria y 8 universitaria. Y 2 al sexo femenino, con edades comprendidas entre 18 y 36 años y nivel de educación universitaria.

Los 2 que afirmaron estar de acuerdo correspondieron al sexo masculino, de los cuales 1 tenía edad comprendida entre 18 y 36 años, y 1 entre 56 y 70 años y nivel de educación secundaria.

Con respecto a los pasajeros, 10 igual al 67% de los 15 dijeron estar muy de acuerdo y 5 igual al 33% de acuerdo.

De los 10 que estuvieron muy de acuerdo, 7 correspondieron al sexo masculino, de los cuales 4 tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años, 1 entre 37 y 55 años y 3 entre 56 y 70 años; 1 con nivel de educación básica, 3 secundaria y 2 universitaria. Y 3 al sexo femenino, 1 tenía edad comprendida entre 18 y 36 años y 2 entre 37 y 55 años y nivel de educación secundaria.

De los 5 que expresaron estar de acuerdo, 2 correspondieron al sexo masculino, de los cuales 1 tenía edad comprendida entre 18 y 36 años y 1 entre 37 y 55 años; con nivel de educación universitaria. Y 3 al sexo femenino, 1 tenía edad comprendida entre 18 y 36 años, 1 entre 37 y 55 años y 1 entre 56 y 70 años y nivel de educación universitaria.

De los 15 peatones encuestados, 13 igual al 86% manifestaron estar muy de acuerdo, 1 igual al 7% de acuerdo y 1 igual al 7% ni de acuerdo ni en desacuerdo.

De los 13 que señalaron estar muy de acuerdo, 8 correspondieron al sexo masculino, de los cuales 6 tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años y 2 entre 37 y 55 años; 5 con nivel de educación secundaria y 3 universitaria. Y 5 al sexo femenino, 3 tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años y 2 entre 37 y 55 años; 3 con nivel de educación secundaria y 2 universitaria.

El que afirmó estar de acuerdo correspondía al sexo masculino, tenía edad comprendida entre 18 y 36 años y nivel de educación secundaria.

El que dijo no estar de acuerdo ni en desacuerdo correspondía al sexo masculino, tenía edad comprendida entre 18 y 36 años y nivel de educación universitaria.

De acuerdo a los resultados de este ítem relacionados con la variable opinión, se evidenció que 71% de los sujetos encuestados correspondían al sexo masculino y 29% al sexo femenino; 60% tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años; 49% con nivel de educación universitaria y el 98% estuvo entre muy de acuerdo y de acuerdo en que es necesaria la permanencia de una campaña para la prevención de accidentes de tránsito, ya que la educación vial juega un papel importante en el comportamiento y desarrollo de los ciudadanos, razón por la cual se debe implementar la enseñanza de las reglas, normas y señales que regulan la circulación de los vehículos y peatones en el sistema vial.

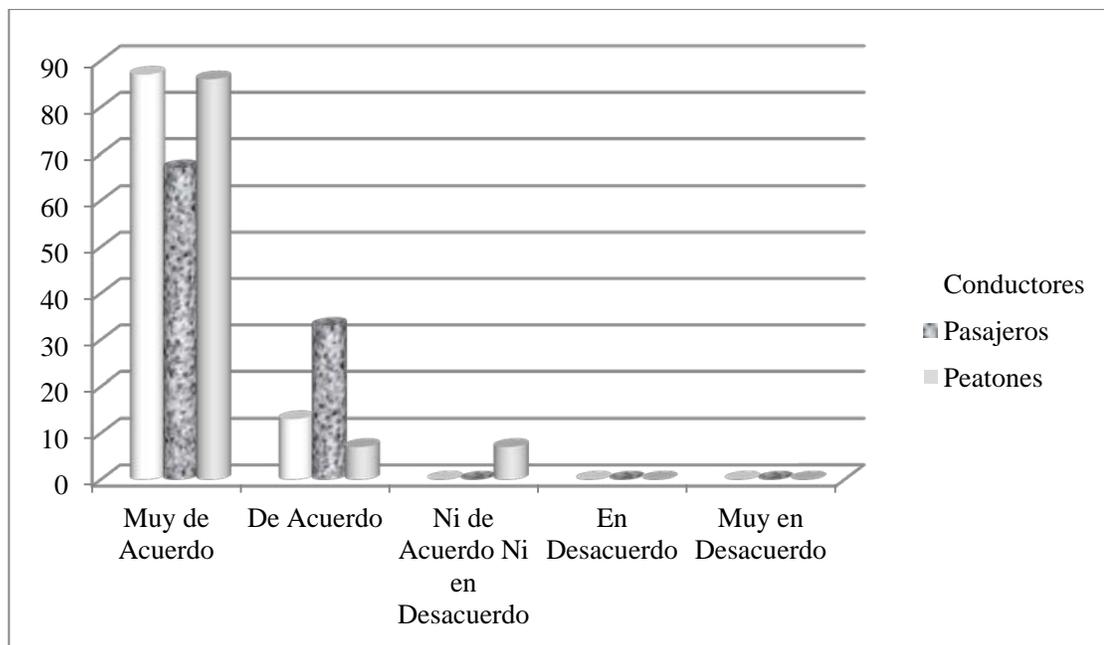


Gráfico 13. Representación gráfica a de la distribución de los porcentajes de los conductores, pasajeros y peatones sobre eficacia de la radio para la campaña. Fuente: Elaboración propia.

En cuanto a este ítem: “la radio es el medio más eficaz para llevar a cabo una campaña para la prevención de accidentes de tránsito de manera permanente”, de los 15 conductores encuestados, 13 igual al 87% manifestaron estar muy de acuerdo y 2 igual al 13% de acuerdo.

De los 13 que señalaron estar muy de acuerdo, 11 correspondieron al sexo masculino, de los cuales 7 tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años, 3 entre 37 y 55 años y 1 entre 56 y 70 años; 2 con nivel de educación básica, 1 secundaria y 8 universitaria. Y 2 al sexo femenino, tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años y nivel de educación universitaria.

Los 2 que afirmaron estar de acuerdo correspondieron al sexo masculino, de los cuales 1 tenía edad comprendida entre 18 y 36 años, y 1 entre 56 y 70 años y nivel de educación secundaria.

Con respecto a los pasajeros, 10 igual al 67% de los 15 dijeron estar muy de acuerdo y 5 igual al 33% de acuerdo.

De los 10 que estuvieron muy de acuerdo, 7 correspondieron al sexo masculino, de los cuales 4 tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años, 1 entre 37 y 55 años y 3 entre 56 y 70 años; 1 con nivel de educación básica, 3 secundaria y 2 universitaria. Y 3 al sexo femenino, 1 tenía edad comprendida entre 18 y 36 años y 2 entre 37 y 55 años y nivel de educación secundaria.

De los 5 que expresaron estar de acuerdo, 2 correspondieron al sexo masculino, de los cuales 1 tenía edad comprendida entre 18 y 36 años y 1 entre 37 y 55 años; con nivel de educación universitaria. Y 3 al sexo femenino, 1 tenía edad comprendida entre 18 y 36 años, 1 entre 37 y 55 años y 1 entre 56 y 70 años y nivel de educación universitaria.

De los 15 peatones encuestados, 13 igual al 86% manifestaron estar muy de acuerdo, 1 igual al 7% de acuerdo y 1 igual al 7% ni de acuerdo ni en desacuerdo.

De los 13 que señalaron estar muy de acuerdo, 8 correspondieron al sexo masculino, de los cuales 6 tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años y 2 entre 37 y 55 años; 5 con nivel de educación secundaria y 3 universitaria. Y 5 al sexo femenino, 3 tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años y 2 entre 37 y 55 años; 3 con nivel de educación secundaria y 2 universitaria.

El que afirmó estar de acuerdo correspondía al sexo masculino, tenía edad comprendida entre 18 y 36 años y nivel de educación secundaria.

El que dijo no estar de acuerdo ni en desacuerdo correspondía al sexo masculino, tenía edad comprendida entre 18 y 36 años y nivel de educación universitaria.

Los resultados de este ítem relacionados con la variable opinión, indican que el 71% de los sujetos encuestados correspondieron al sexo masculino y 29% al sexo femenino; 60% tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años; 49% con nivel de educación universitaria y el 98% estuvo entre muy de acuerdo y de acuerdo en que la radio es el medio más eficaz para llevar a cabo una campaña para la prevención de accidentes de tránsito de manera permanente para lograr que tengan más consciencia y un mejor nivel de educación vial, seguridad vial y prevención vial.

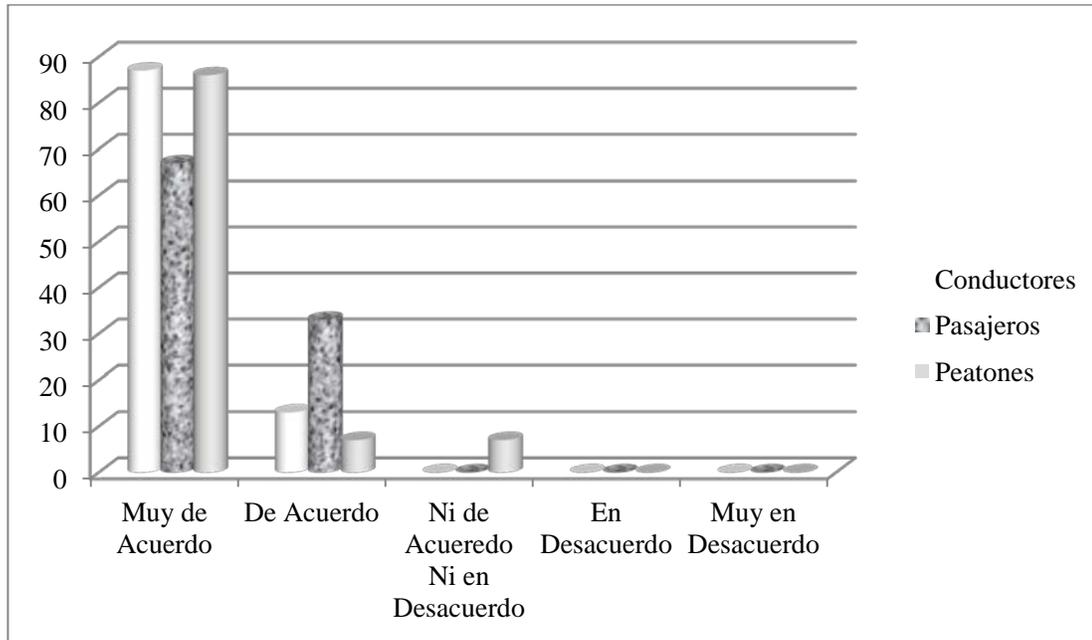


Gráfico 14. Representación gráfica de los porcentajes de los conductores, pasajeros y peatones sobre contenidos de los mensajes radiales. Fuente: Elaboración propia.

Referente a este ítem: “el contenido de los mensajes de las piezas radiales, deben orientarse hacia la educación vial, seguridad vial y prevención de accidentes de tránsito”, de los 15 conductores encuestados, 13 igual al 87% manifestaron estar muy de acuerdo y 2 igual al 13% de acuerdo.

De los 13 que señalaron estar muy de acuerdo, 11 correspondieron al sexo masculino, de los cuales 7 tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años, 3 entre 37 y 55 años y 1 entre 56 y 70 años; 2 con nivel de educación básica, 1 secundaria y 8 universitaria. Y 2 al sexo femenino, tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años y nivel de educación universitaria.

Los 2 que afirmaron estar de acuerdo correspondieron al sexo masculino, de los cuales 1 tenía edad comprendida entre 18 y 36 años, y 1 entre 56 y 70 años y nivel de educación secundaria.

Con respecto a los pasajeros, 10 igual al 67% de los 15 dijeron estar muy de acuerdo y 5 igual al 33% de acuerdo.

De los 10 que estuvieron muy de acuerdo, 7 correspondieron al sexo masculino, de los cuales 4 tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años, 1 entre 37 y 55 años y 3 entre 56 y 70 años; 1 con nivel de educación básica, 3 secundaria y 2 universitaria. Y 3 al sexo femenino, 1 tenía edad comprendida entre 18 y 36 años y 2 entre 37 y 55 años con nivel de educación secundaria.

De los 5 que expresaron estar de acuerdo, 2 correspondieron al sexo masculino, de los cuales 1 tenía edad comprendida entre 18 y 36 años y 1 entre 37 y 55 años; con nivel de educación universitaria. Y 3 correspondieron al sexo femenino, 1 tenía edad comprendida entre 18 y 36 años, 1 entre 37 y 55 años y 1 entre 56 y 70 años con nivel de educación universitaria.

De los 15 peatones encuestados, 13 igual al 86% manifestaron estar muy de acuerdo, 1 igual al 7% de acuerdo y 1 igual al 7% ni de acuerdo ni en desacuerdo.

De los 13 que señalaron estar muy de acuerdo, 8 correspondieron al sexo masculino, de los cuales 6 tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años y 2 entre 37 y 55 años; 5 con nivel de educación secundaria y 3 universitaria. Y 5 al sexo femenino, 3 tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años y 2 entre 37 y 55 años; 3 con nivel de educación secundaria y 2 universitaria.

El que afirmó estar de acuerdo correspondía al sexo masculino, tenía edad comprendida entre 18 y 36 años y nivel de educación secundaria.

El que dijo no estar de acuerdo ni en desacuerdo correspondía al sexo masculino, tenía edad comprendida entre 18 y 36 años y nivel de educación universitaria.

Los resultados de este ítem relacionados con la variable opinión, demostraron que 71% de los sujetos encuestados eran del sexo masculino y 29% del sexo femenino; 60% tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años; 49% con nivel de educación universitaria y 98% estuvo entre muy de acuerdo y de acuerdo en que el contenido del mensaje de las piezas radiales, debe orientarse hacia la educación vial, seguridad vial y prevención de accidentes de tránsito.

En línea general, del análisis de los resultados obtenidos se dedujo que de las personas encuestadas, 71% correspondían al sexo masculino, de las cuales 63% tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años, 35% con nivel de educación universitaria y 28% secundaria; 21% tenían edades comprendidas entre 37 y 55 años, 12% con nivel de educación universitaria, 3% secundaria y 6% básica; y finalmente el 16% tenían edades comprendidas entre 56 y 70 años, 4% con nivel de educación universitaria, 6% secundaria y 6% básica.

Del 29% que eran del sexo femenino, 61% tenían edades comprendidas entre 18 y 36 años, 23% con nivel universitaria y 38% secundaria; el 31% tenían edades comprendidas entre 37 y 55 años, 23% con nivel de educación universitaria y 8% secundaria, y finalmente el 7% tenían edades comprendidas entre 56 y 70 años y nivel de educación universitaria.

De igual manera se deduce que el 62% de las personas encuestadas eran mayoritariamente jóvenes, en edades comprendidas entre 18 y 36 años, con un nivel de educación igual al 62% entre universitaria 31% y secundaria 31%; el 98% estuvo entre muy en desacuerdo y en desacuerdo en: que los conductores, pasajeros y

peatones cumplían con las Normas, Leyes y Reglamentos; el 100%; que acataban las previsiones contenidas en las señales de tránsito que rigen el sistema vial; 89% que cumplieran con las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento sin conocerlas; 89% que los conductores cuando conducen un vehículo y los pasajeros cuando son acompañantes, siempre hacían uso del casco y cinturón de seguridad, lo que constituyó un indicativo sobre el incumplimiento de las normativas que rigen el tránsito vial; 100% cuando los conductores conducían un vehículo siempre respetan los límites de velocidad permitida.

De la misma forma el 81% estuvo entre muy en desacuerdo y en desacuerdo en que los conductores no ingerían bebidas alcohólicas; el 100% estuvo entre muy de acuerdo y de acuerdo en que cuando el conductor, pasajero y peatón no respetaban las Normas. Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento, ponían en riesgo su seguridad y la de los demás usuarios de las vías; 96% en que los conductores, pasajeros y peatones conocen las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento; 82% que los peatones cuando cruzan la calzada siempre hacen uso del paso peatonal y respetan las señalizaciones electrónicas.

El 100% estuvo entre muy de acuerdo y de acuerdo en que el factor humano es la principal causa del incremento de los accidentes de tránsito, por la gran responsabilidad que pesa sobre la conducta humana en los distintos eventos viales, donde resultan pérdidas humanas y materiales, amén de la gran morbilidad, que se suma a la gran carga social en que se convierten para la familia; 100% que la realización de una campaña para la prevención de accidentes de tránsito como proyecto de responsabilidad social en la radio de manera permanente contribuiría a su disminución; 98% que es necesaria la permanencia de una campaña para la prevención de accidentes de tránsito, ya que la educación vial juega un papel importante en el comportamiento y desarrollo de los ciudadanos; 98% que la radio es el medio más eficaz para llevar a cabo una campaña para la prevención de

accidentes de tránsito de manera permanente; 98% estuvo entre muy de acuerdo y de acuerdo en que el contenido del mensaje de las piezas radiales, debe orientarse hacia la educación vial, seguridad vial y prevención de accidentes de tránsito.

4.3 Entrevistas Calificadas

Con el fin de obtener información relacionada con la problemática planteada, objeto de la investigación efectuada, y con la aplicación de la misma guía de quince (15) preguntas, de las cuales entre 1 y 7 comprendieron todo lo relacionado con la variable cumplimiento, referido a los indicadores comportamiento y actitud sobre el cumplimiento de las Normas y Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento; y de la 8 a la 15 todo lo relativo con la variable opinión referido al indicador conocimiento, se realizaron entrevistas a los siguiente funcionarios calificados:

Comandante de la Unidad Estatal 53 del Tránsito Terrestre Juan José Oviedo, Funcionarios Yosmar Molina y Domingo Marotta; Capitán de Bomberos y Bomberas y Administración de Emergencias de carácter Civil del Cuartel Tcnel. (B) “Mario Vecchione Parejo” del Estado Barinas, Gregorio González, Teniente Naldo Castellanos y Periodista Katuska Francys; Director del Instituto Autónomo de Protección Civil, Jesús Ruíz y Coordinador de Educación, Freddy Mirabal; Director General de la Policía y Seguridad Ciudadana del Estado Barinas Giuseppe Caccioppo, Funcionarios Joan Manuel Galindo y Luciano López, de la siguiente manera:

4.3.1 Cumplimiento de las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento en la ciudad de Barinas

1.- ¿Cumplen con las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento los conductores, pasajeros y peatones de la ciudad de Barinas?

Con relación a esta pregunta, todos los funcionarios calificados entrevistados, coincidieron en que no las cumplían, a pesar que sólo en épocas de temporadas suministraban información entre otras, sobre educación vial, seguridad vial, prevención de accidentes de tránsito, uso del casco y cinturón de seguridad, exceso de velocidad y consumo de alcohol al conducir.

2.- ¿Los conductores, pasajeros y peatones de la ciudad de Barinas acatan las previsiones contenidas en las señales de tránsito?

Al respecto, los funcionarios calificados dijeron que no las acatan, ya que muchos accidentes de tránsito ocurrían por desacato e irrespeto a las previsiones contenidas en las señales.

3.- Aún cuando los conductores, pasajeros y peatones no conozcan las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento ¿Es posible que las cumplan?

Sobre este particular, todos los entrevistados señalaron que no es posible, ya que aún teniendo conocimiento de ellas las incumplen

4.- Los conductores y pasajeros de un vehículo ¿Siempre hacen uso del cinturón de seguridad?

A esta pregunta, todos los funcionarios expresaron que no es común en ellos el uso del cinturón de seguridad, ya que si lo usaran, muchas de las lesiones se evitarían.

5.- ¿Cree usted que los conductores de vehículos respetan los límites de velocidad permitidos?

En cuanto a esta pregunta, todos los funcionarios mencionaron que los conductores no respetan los límites de velocidad permitidos, lo que constituye una de las causas principales de los accidentes de tránsito.

6.- ¿Cree usted que los conductores de un vehículo no ingieren alcohol cuando conducen?

Referente a esta pregunta, todos los funcionarios respondieron que la mayoría de los conductores ingieren bebidas alcohólicas mientras conducen, y por eso, el alcohol, junto al exceso de velocidad, son grandes causas de accidentes de tránsito.

7.- ¿Cree usted que cuando los conductores, pasajeros y peatones no respetan las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento, ponen en riesgo su propia seguridad y la de los demás?

Con relación a esta pregunta, todos los funcionarios afirmaron que cuando los conductores, pasajeros y peatones no respetan las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento, ponen en riesgo no solamente su propia seguridad, sino la de los demás, especialmente en la avenida Agustín Codazzi, sitio donde con más frecuencia se producen accidentes de tránsito.

4.3.2 Opinión sobre el Cumplimiento de las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento en la ciudad de Barinas

8.- En su criterio, los conductores, pasajeros y peatones ¿conocen las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento?

Respecto a esta pregunta todos los funcionarios coincidieron en que la mayoría no las conoce, y esto se pone en manifiesto especialmente, cuando se realizan operativos para la prevención de accidentes de tránsito.

9.- ¿Cuándo los peatones cruzan la calzada siempre hacen uso del paso peatonal?

Todos dijeron que no hacen uso del paso peatonal, ni de las pasarelas, por lo que casi siempre con esa conducta los peatones, también son causa de accidentes de tránsito, con las debidas consecuencias tanto para ellos, como para los demás usuarios de las vías.

10.- ¿Cuál cree Usted que sea el principal factor del incremento de los accidentes de tránsito en la ciudad de Barinas?

Sobre esta pregunta todos los funcionarios señalaron que el principal factor del incremento de los accidentes de tránsito en la ciudad de Barinas, es el factor humano, porque es el hombre el que incumple las normas sin medir las consecuencias y no evita los accidentes de tránsito.

11.- ¿Cree usted que la realización de una campaña para la prevención de accidentes de tránsito, como proyecto de responsabilidad social en la radio, de manera permanente, contribuiría a la disminución de los mismos?

Con relación a esta pregunta todos los funcionarios expresaron estar de acuerdo en que la realización de una campaña para la prevención de accidentes de tránsito, como proyecto de responsabilidad social en la radio, contribuiría a la disminución de los mismos y a tener una mejor calidad de vida, sin accidentes ni muertes, y que no existe una campaña para la prevención de accidentes de tránsito de forma permanente, debido a que sería muy costosa para el Estado.

12.- ¿Cree Usted que es necesario la permanencia de una campaña para la prevención de accidentes de tránsito? ¿Por qué?

De igual manera mencionaron, que era necesaria la permanencia de una campaña para la prevención de accidentes de tránsito, porque así los distintos usuarios siempre mantendrían presente lo importante y necesario que es cumplir las normas, para contribuir a la disminución y prevención de accidentes de tránsito.

13.- ¿Cree usted que la radio es el medio más eficaz para llevar a cabo una campaña para la prevención de accidentes de tránsito? ¿Por qué?

Todos afirmaron que la radio es el medio más eficaz para llevar a cabo una campaña para la prevención de accidentes de tránsito porque es el que goza de mayor sintonía entre los ciudadanos, ya que lo usan tanto para mantenerse informados como para su entretenimiento.

14.- ¿Cree usted que el contenido de las piezas radiales de la campaña para la prevención de los accidentes de tránsito, como proyecto de responsabilidad social en la radio, debe orientarse hacia la educación vial, seguridad vial y prevención de accidentes de tránsito?

Al respecto, todos los funcionarios respondieron que el contenido de las piezas radiales de la campaña para la prevención de los accidentes de tránsito como proyecto de responsabilidad social en la radio, siempre deberían estar orientadas hacia la educación vial, seguridad vial y prevención de accidentes de tránsito.

15. ¿Tiene información estadística sobre el incremento de los accidentes de tránsito en la ciudad de Barinas?

Sobre esta pregunta los funcionarios de la Unidad Estatal 53 del Tránsito Terrestre coincidieron, en que solamente tenían el registro de los accidentes de tránsito correspondiente al año 2011, según el cuadro presentado a continuación:

Cuadro 7

Estadísticas suministrada por la Unidad Estatal 53 de Transporte Terrestre de la ciudad de Barinas

Mes	Siniestros	Cuantía
Enero	241	4.575.433
Febrero	487	8.033.489
Marzo	382	6.596.585
Abril	620	10.963.765
Mayo	432	6.504.623
Junio	458	8.013.694
Julio	453	7.534.801
Agosto	392	6.776.115
Septiembre	462	7.952.014
Octubre	479	7.199.122
Noviembre	610	12.877.395
Diciembre	383	9.246.582
Total	5.399	96.273.618

Fuente: Unidad Estatal 53 de Transporte Terrestre de la ciudad de Barinas.

Del cual se evidencia que en el año 2011, hubo un total de 5.399 siniestros, que causaron daños patrimoniales por la cantidad de Bs. 96.273.618,00.

Y los del Cuerpo de Bomberos y Bomberas y Administración de Emergencias de carácter civil Cuartel Tcnel. (B) “Mario Vecchione Parejo” también dijeron que su registro correspondía al año 2011, sobre siniestros de tránsito atendidos donde eran llamados a prestar ayuda, conforme al cuadro siguiente:

Cuadro 8

Estadísticas suministrada por Cuerpo de Bomberos y Bomberas y Administración de Emergencias de carácter civil Cuartel Tcnel. (B) Mario Vecchione Parejo

Accidentes de tránsito	
	Total
Choques con objetos fijos	50
Colisiones	180
Vuelcos	74

Fuente: Cuerpo de Bomberos y Bomberas y Administración de Emergencias de carácter Civil Cuartel Tcnel. (B) “Mario Vecchione Parejo”.

Conforme a estas informaciones, como consecuencia de los accidentes de tránsito durante el año 2011, atendieron 50 choques con objetos fijos, 180 colisiones y 74 vuelcos.

Todos señalaron que en ese año hubo un aumento significativo de los mismos. Mientras que los funcionarios del Instituto Autónomo de Protección Civil y de la Policía y Seguridad Ciudadana del Estado Barinas, expresaron que las estadísticas eran las mismas que llevaban las autoridades de tránsito.

De las entrevistas que se hicieron a los funcionarios calificados, se evidenció que en relación a la variable cumplimiento de las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento en la ciudad de Barinas, la mayoría de los conductores, pasajeros y peatones, incumplían, no acataban ni respetaban las señales de tránsito; no respetaban los límites de velocidad permitidos, no usaban el cinturón y casco de seguridad; muchas veces ingerían licor mientras conducían, y que cuando ellos no

respetaban ni cumplían con las normas que rigen el tránsito vial, no sólo ponían en grave riesgo su vida, sino las de los demás usuarios de las vías, siendo el sitio donde ocurrían más accidentes de tránsito, la Avenida Agustín Codazzi.

En relación con la variable opinión, coincidieron en que la mayoría de los conductores, pasajeros y peatones, desconocían las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento; los peatones en su mayoría no usaban el paso peatonal ni la pasarela; el factor humano es la causa principal del incremento de los accidentes de tránsito, fundamentalmente por la imprudencia y negligencia; información estadística, era necesaria la permanencia de campaña para la prevención de accidentes de tránsito como proyecto de responsabilidad social en la radio, porque aportaría más información a las personas sobre la necesidad del cumplimiento de las normas y leyes que rigen el transporte vial; que la radio, es el medio más eficaz para llevar a cabo este tipo de campaña, porque es el medio más escuchado por los ciudadanos; que el contenido de las piezas radiales de dicha campaña, debía orientarse hacia la educación vial, seguridad vial y prevención de accidentes de tránsito, para que los distintos usuarios tuvieran una mejor actitud ante el cumplimiento de las normas que regulan el tránsito vial, y en cuanto a las estadísticas sobre accidentes de tránsito, sólo tenían las correspondientes al año 2011.

4.4 Comparación de las Encuestas con las Entrevistas

4.4.1 Comparación de las Encuestas y Entrevistas sobre el Cumplimiento de las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento en la ciudad de Barinas

Tanto las personas encuestadas como los funcionarios calificados entrevistados, manifestaron en cuanto a la variable cumplimiento de las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento, en la ciudad de Barinas, por los

conductores, pasajeros y peatones, que la gran mayoría no las cumplían, pues no usaban el cinturón y casco de seguridad, no respetaban los límites de velocidad permitidos y muchas veces ingerían licor mientras conducían; que la poca información relacionado con la prevención de accidentes de tránsito que suministraban, lo hacían en épocas de vacaciones o días de asuetos, por medio de folletos, trípticos, dípticos, y uno que otro mensaje institucional en la radio, más que todo en temporada alta; y que el contenido de éstos, se refería a la importancia y cumplimiento de algunas normas, para prevenir los accidentes de tránsito, pero que no eran suficientes, ya que las personas siempre incumplían las leyes, por su negligencia, irresponsabilidad e inconsciencia, y que el sitio donde ocurrían más accidentes de tránsito, era en la Avenida Agustín Codazzi.

4.4.2 Comparación de las Encuestas y Entrevistas con Respecto a la Opinión sobre el Cumplimiento de las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento en la ciudad de Barinas

En relación con la variable opinión, también coincidieron, tanto las personas encuestadas, como los funcionarios calificados, que la mayoría de los conductores, pasajeros y peatones de la ciudad de Barinas, no conocían ni cumplían, las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento, que el factor humano es la principal causa del incremento de los accidentes de tránsito, fundamentalmente por la imprudencia y el descuido, información estadística, y conocimiento sobre las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento, por parte de los conductores, pasajeros y peatones, dijeron que en la ciudad de Barinas, sólo tenían estadística sobre accidentes de tránsito ocurridos en el año 2011.

El resultado de estas opiniones refleja la aceptación y disposición de la comunidad, sobre la necesidad de una forma eficaz y permanente de un medio cuya finalidad sea la de lograr un cambio importante en el comportamiento y actitud de los

conductores, pasajeros y peatones, en el cumplimiento de las reglas, normas y señales que regulan la circulación de los vehículos y peatones en el sistema vial, a través de la difusión de piezas radiales de manera permanente, cuyos mensajes y contenidos estén orientados hacia una educación vial, seguridad vial y prevención de accidentes de tránsito, con el objeto de desarrollar en ellos, las actividades, destrezas y hábitos, y fomentarles el interés necesario para que tengan un conocimiento claro y suficiente de las disposiciones legales que rigen el tránsito vial; las observen y acaten plenamente, para que actúen de manera razonable y aporten acciones seguras en sus conductas, contribuyendo a prevenir y evitar accidentes viales.

La consideración de los accidentes de tránsito como problema de salud pública, previsible y prevenible, donde el factor humano es calificado como la principal causa, por su negligencia, temeridad e imprudencia sobre todo en la población joven que en su mayoría hace poco uso del casco o cinturón de seguridad, desacata las señales de tránsito, conduce vehículos a altas velocidades aún habiendo ingerido bebidas alcohólicas y que su estado físico no es el más adecuado, por las perturbaciones que este consumo ocasiona normalmente, lo cual se traduce en un incumplimiento y violación de las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento por parte de los pasajeros y peatones, son resultados que avalan y justifican el proyecto de responsabilidad social en la radio como campaña permanente para la prevención de accidentes de tránsito dirigida a conductores, pasajeros y peatones de la ciudad de Barinas, que se presenta a continuación, en el capítulo siguiente.

CAPITULO V

PROYECTO DE RESPONSABILIDAD SOCIAL

La responsabilidad social, es el compromiso contraído en virtud de las acciones u omisiones de cualquier individuo o grupo generadores de algún impacto en la sociedad, las cuales pueden recaer en: una persona, organización, gobierno o empresa, y ser objeto de una valoración positiva o negativa conforme a los intereses de la comunidad.

El proyecto de responsabilidad social en la radio, refiere a las acciones y la responsabilidad que deben asumir los conductores, pasajeros y peatones por los resultados de éstas, por el impacto que generan sus actividades y decisiones en el contexto social ante la ley.

Está dirigido a lograr un cambio en la actitud, comportamiento y conducta de los conductores, pasajeros y peatones, en cuanto al cumplimiento de las Normas y Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento en la ciudad de Barinas, para prevenir y contribuir a la disminución de los accidentes de tránsito, teniendo en cuenta que es un problema de responsabilidad social que atañe a todos los integrantes de la sociedad, que no basta ni la sola participación del Estado, que es el ente con el poder coercitivo para garantizar el cumplimiento de las normas y leyes que rigen la materia vial, ni tampoco la de los actores de esos supuestos de hechos normados, sino que también es necesaria la participación de la comunidad, organismos privados y medios de comunicación que tratan sobre el problema.

En efecto, corresponde al Estado, a través de sus distintos organismos competentes, no sólo hacer cumplir las normas reguladoras del Sistema de Transporte Terrestre, referidas a los distintos usuarios: conductores, pasajeros y peatones, sino

también las referidas a la producción de los distintos vehículos que éstos utilizan, en cuanto a que se cumplan con las normas de seguridad vial como: que tengan instalados las bolsas protectoras de aire; apoyadores de cabeza en los asientos delantero y trasero; cinturón de seguridad; sistemas de luces; entre otras. Asimismo, lo relativo a la construcción de la infraestructura vial, tanto urbana como inter-urbana, con los correspondientes diseños de ingeniería sobre seguridad vial, sus respectivas señales y mantenimiento. Pero, si los usuarios de las vías, en su condición de conductores, pasajeros o peatones, violan las normas de conducción, no usan el cinturón de seguridad, no cumplen su obligación de mantener el vehículo en buena forma de uso, no respetan las señales de tránsito, entre otras, difícilmente puede lograrse un buen resultado.

De igual manera, es indispensable la presencia activa de la comunidad, organismos privados y medios de comunicación, en el tratamiento del problema, en su rol de vigilancia y control. Por ejemplo, pueden alertar a los organismos estatales correspondientes, sobre el daño o falta de mantenimiento de una vía, urbana o inter-urbana, puente o camino; la falta de incorporación de los elementos de seguridad vial en la producción de un vehículo, para abaratar su costo; la necesidad de una campaña de concienciación hacia los usuarios de las vías, entre otras.

Un medio de comunicación masiva es apto para efectuar una labor educativa, brindando la información sobre seguridad y prevención vial como una forma de aporte social cotidiano, y también, ante casos de accidentes de tránsito que puedan ser explicados desde la perspectiva de la falta o la falla de alguno de los niveles de la prevención, así como, para incrementar la divulgación acerca de la prevención de lesiones por causa del tránsito como una cuestión de salud pública.

Por eso, en el proyecto se usa la información obtenida para elaborar y poner en práctica un programa encaminado a disminuir la incidencia de los accidentes de

tránsito, por incumplimiento de las normas y leyes que rigen la materia del tránsito vial, con inclusión tanto de información técnica como práctica, necesaria para asegurar que el programa se realice sin dificultades.

Se proponen soluciones, con el objeto de disminuir los accidentes de tránsito, ya que dada la multiplicidad de causas que los originan, no es posible su eliminación total. Por tal razón, es preciso generar un proceso de enseñanza-aprendizaje en materia de educación vial, proporcionando los datos e informaciones necesarias para la realización de una campaña para la prevención de accidentes de tránsito, como proyecto de responsabilidad social en la radio, de forma permanente, difundida a través de piezas radiales, que contengan mensajes dirigidos a conductores, pasajero y peatones de la ciudad de Barinas, Estado Barinas, con el análisis detallado de los conceptos fundamentales de la prevención de las lesiones causados por el tránsito, el impacto que producen, las principales causas y los factores de riesgo de los accidentes en la vía pública, así como la necesidad de acatar y cumplir con las normas y leyes que rigen la materia vial, como estrategias de prevención para su solución.

Una campaña en los medios de comunicación masiva, puede ser una herramienta eficaz para instruir y persuadir a las personas acerca de la importancia de cumplir con las normas y leyes de tránsito, con el fin de lograr una modificación en su actitud y comportamiento, lo que es posible cuando la legislación es respaldada por la información y la aplicación de las leyes. Tales medios como la radio, son aptos para efectuar una labor educativa, brindando la información sobre seguridad y prevención vial como una forma de aporte social cotidiano, y también, ante casos de siniestros que puedan ser explicados desde la perspectiva de la falta o la falla de alguno de los niveles de la prevención, así como, para incrementar la divulgación acerca de la prevención de lesiones por causa del tránsito como una cuestión de salud pública.

Es una campaña regional de gran trascendencia, orientada a grupos específicos de la comunidad de conductores, pasajeros y peatones de la ciudad de Barinas, y de enorme significación e importancia, pues su fin es contribuir a disminuir los accidentes de tránsito, con un objetivo a mediano y a largo plazo. Incluye la difusión de piezas radiales, contentivas de mensajes referidos al buen comportamiento y actitud en la conducción de vehículos, el respeto y cumplimiento de las normas y leyes que rigen la materia vial, acatamiento de las señales viales de prevención; las penas y las sanciones para los infractores, entre otros.

5.1 Esquema de Proyecto de Responsabilidad Social en la Radio

El proyecto de responsabilidad social en la radio, se desarrolló siguiendo los parámetros del esquema facilitado por la Directora de la emisora Radio Sensacional 94.7 FM de la ciudad de Barinas, Althis Torrealba, conforme a los siguientes puntos:

Justificación

Objetivos

General

Específicos

Contenido de los Ejes Temáticos:

-Educación Vial

-Seguridad Vial

-Prevención de Accidentes de Tránsito

Factibilidad del Proyecto:

Tiempo de Ejecución

Horario

Anunciantes

Público Objetivo

5.2 Justificación

Los accidentes de tránsito constituyen un problema de salud pública, no sólo por las consecuencias que ocasionan en cuanto a muertes y personas discapacitadas, sino también, por convertirse en una pesada carga para los servicios de salud, familia y economía del país. Generalmente, no se producen de manera accidental, ni tampoco se originan en el azar ni en el error casual, por lo que son previsibles y prevenibles, pues son causados por la actitud y conducta de las personas que en su responsabilidad social, asumen un comportamiento irresponsablemente vial, casi siempre, por su conducta temeraria, que es valorada negativamente por la comunidad, ya sea en su condición de conductores, pasajeros o peatones.

Generan un gran impacto económico en la economía del país, en virtud de la serie de situaciones y actores que se involucran y que incrementan los gastos, como: los médicos, en primer lugar, en razón de la atención primaria de las lesiones y pago de incapacidades de las víctimas de un accidente. Pero si las lesiones son graves, serias y causan alguna discapacidad permanente, generalmente requieren de un tratamiento especializado de rehabilitación, a veces a mediano y largo plazo, constituyéndose no sólo en una carga importante para los centros de salud y la familia, sino que además, el tiempo del personal médico y el costo de las medicinas que se utilizan en este caso, disminuyen la posibilidad y capacidad de usarlos en la atención y prevención de enfermedades que sufran otros miembros de la sociedad.

En segundo lugar, los gastos materiales, en razón de los pagos que se originan por daños en la propiedad pública o privada, y en tercer lugar, los gastos administrativos en los que incurren las instituciones que tienen participación directa en el problema, como hospitales, autoridades de tránsito, bomberos, instituciones aseguradoras, autoridades judiciales, entre otras.

Como la mayoría de los eventos viales son prevenibles y previsibles, para la implementación de diversas estrategias en la preparación de respuestas adecuadas a las emergencias o accidentes de tránsito, se debe lograr la internalización de la necesidad de conocer e identificar tanto la gravedad del problema como su importancia, por los impactos que producen y asimismo, comprender sus consecuencias por los daños que causan, tanto materiales, como humanos. A pesar que el Estado, ha hecho esfuerzos para lograr la disminución de la morbi-mortalidad por esta causa, las estrategias utilizadas no han sido suficientes para fomentar: la participación de las comunidades en esta materia, la responsabilidad social y la toma de conciencia.

La responsabilidad social es la capacidad de todos los seres humanos para responder por sus actos y los que desarrollan con otros. Ser responsable socialmente significa un cambio de actitud, un reorientar las prácticas, asumir un marco crítico frente a la realidad social, en sus dimensiones institucionales, económicas y políticas; desarrollar un juicio valorativo sobre los acontecimientos de la realidad.

Esta situación, aunado al incremento de accidentes de tránsito, hace necesario elevar el nivel de información y de concienciación de los grupos destinatarios pertinentes, y fijar una estrategia para prevenirlos, a través de una campaña para la prevención de accidentes de tránsito, como proyecto de responsabilidad social en la radio, difundida mediante piezas radiales de manera permanente; contentivas de mensajes orientados a los ejes temáticos: educación vial, seguridad vial y prevención de accidentes de tránsito, dirigidos a conductores, pasajeros y peatones de la ciudad de Barinas, a fin de lograr un cambio en su actitud y comportamiento con relación al cumplimiento de las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento.

Por lo tanto, la propuesta es de gran importancia, porque sus resultados servirán para fortalecer los conocimientos adquiridos por esos sectores, para que los

pongan en práctica y mejoren su participación en el sistema de seguridad vial, contribuyendo de esta manera a la disminución del incremento de los accidentes de tránsito, y en consecuencia de la tasa de morbi-mortalidad.

5.3 Objetivos

Los objetivos constituyen el resultado del análisis de los datos obtenidos en la investigación realizada; se incluyen factores concernientes a educación vial, seguridad vial y prevención de accidentes de tránsito, para lograr un cambio positivo en la actitud y comportamiento de conductores, pasajeros y peatones en el cumplimiento de las Normas, Ley de Tránsito Terrestre y su Reglamento.

5.3.1 General

Realizar campaña de responsabilidad social para la prevención de accidentes de tránsito, a fin de ayudar a impulsar el desarrollo de actitudes, comportamientos y hábitos seguros y responsables, que permitan evitar el incremento de los accidentes de tránsito en la ciudad de Barinas.

5.3.2 Específicos

* Diseñar campaña de responsabilidad social para la prevención de accidentes de tránsito, dirigida a conductores, pasajeros y peatones, relacionada a la educación, seguridad y prevención vial.

* Producir piezas radiales para ser difundidas en los espacios designados por la Ley de Responsabilidad Social en Radio, Televisión y Medios Electrónicos.

* Requerir la participación de diversos organismos involucrados en el tema, para crear conciencia entre los conductores, pasajeros y peatones, sobre las normas de seguridad vial.

5.4 Contenido de los Ejes Temáticos

La propuesta de campaña está dirigida hacia la prevención de accidentes de tránsito, como proyecto de responsabilidad social en la radio, de forma permanente, con una comunicación exitosa mediante la difusión de piezas radiales con el fin de ayudar a cambiar el estado de conciencia, nivel de conocimiento, actitudes, prácticas e inclusive la percepción de las personas sobre la situación, que no sólo sea eficaz y contribuya a la solución del problema, sino que también, sirva para mejorar la calidad de vida de la sociedad.

En este sentido, el contenido de los mensajes de las piezas radiales, se orientó hacia tres ejes temáticos que están relacionados con los accidentes de tránsito y su prevención, y vinculados entre sí: la educación vial, la seguridad vial y la prevención de accidentes de tránsito.

5.4.1 Educación Vial

Los accidentes de tránsito, constituyen un problema de salud pública, que por la forma de violencia en que ocurren y sus consecuencias, no sólo afectan la vida de las personas, la tranquilidad de las comunidades y la libertad de los individuos, sino también el derecho a gozar plenamente la existencia, pues constituyen la primera causa de muerte especialmente en la población joven comprendidas en edades entre 18 y 44 años. En razón, que el factor humano es la causa de mayor incidencia en la siniestralidad del tránsito, la educación vial es una necesidad individual y también social, constituyéndose en un aspecto decisivo de la problemática del tránsito

Para contribuir a la solución de este problema, es necesario que los ciudadanos adquieran valores viales, que no sean el sólo conocimiento de normas y señales de tránsito, lo cual se puede lograr a través de la educación vial, que es el mejor camino para la formación de una conciencia vial.

Como la educación vial influye en el comportamiento y trata de crear hábitos y actitudes positivas de convivencia, de calidad de vida, calidad medioambiental en los ciudadanos, se propone la difusión de piezas radiales de manera permanente, cuyos contenidos y mensajes estén orientados hacia el conocimiento de señales, reglas, normas, leyes y demás disposiciones que regulan la circulación de vehículos y personas por las distintas vías urbanas, interurbanas, caminos, calzadas, aceras y avenidas, así como a la adquisición de valores, hábitos, actitudes y conductas que permitan dar una respuesta adecuada ante las diferentes situaciones de tránsito, por parte de los ciudadanos, en sus distintas condiciones como conductores, pasajeros o peatones, que les permita tener no sólo conocimiento aunque sea básico de las definiciones y términos, sino también de los factores que lo integran, para lograr una mejor actitud y comportamiento en su accionar.

A tales efectos, resulta indispensable que los conductores, pasajeros y peatones para un mejor desenvolvimiento en sus actividades diarias como usuarios del sistema vial, entre otros, tengan conocimiento de un conjunto de términos y factores, como lo relacionado con la acera, autopista, avenida, calle, calzada, casco de seguridad, cinturón de seguridad, normas de seguridad, paradas, paso de peatones, tránsito, vehículo, entre otros.

Y que de igual manera, tengan conocimiento que: el factor humano, es el elemento fundamental del sistema de tránsito terrestre, y por lo tanto, su educación en todas sus etapas, es indispensable para integrarlo a la problemática vial, e

internalizarle actitudes y comportamientos que lo conciencien sobre la magnitud del problema de los accidentes de tránsito, por sus nefastas consecuencias sobre el individuo, la familia y la sociedad en general, así como de la importancia del cumplimiento de las normas que rigen la materia vial, a fin de evitarlos; el factor ambiente, está referido a los fenómenos de la naturaleza, así como a los creados o modificados por el hombre, que de cualquier manera, afectan al usuario de las vías y al vehículo, frente a los cuales deben acatarse las precauciones que se indiquen; y que el factor infraestructura, se refiere a los distintos mecanismos como señales de tránsito, demarcaciones viales y sistemas electrónicos reguladores del tránsito de todo tipo de vehículo utilizado por el hombre para su traslado, y de peatones, por calles, avenidas y vías urbanas e interurbanas, las cuales deben cumplirse según las circunstancias.

Pero, no es suficiente tener una buena educación vial, si los conocimientos que se tienen de los términos y elementos que integran el sistema vial, no se ponen en práctica como constitutivos de la seguridad vial, dada la gravedad de los accidentes de tránsito que inciden sobre diversos grupos de la sociedad por sus consecuencias en las pérdidas humanas y materiales, así como la imperiosa necesidad de brindar seguridad en el tránsito; tema que se trata a continuación, como el segundo eje temático.

5.4.2 Seguridad Vial

Existe seguridad vial, cuando los conductores, pasajeros o peatones, tienen conciencia de los riesgos que implica el tránsito, y además, tienen conocimiento de los elementos que ayudan a disminuir el impacto que ocasionan sobre los individuos.

Los siniestros a causa del tránsito constituyen una realidad a la que ya se ve como algo normal. Todos los días se suceden en forma habitual en las diferentes rutas

de tránsito terrestre del país, graves hechos de colisión de vehículos entre sí, o con animales sueltos, u objetos fijos como muros, columnas o defensas metálicas, vuelcos; atropello a transeúntes por vehículos públicos o privados; explosión o desprendimiento de neumáticos.

A pesar de las diarias noticias, sobre las graves consecuencias provocadas por la violencia en el tránsito, la posibilidad de sufrirlas no son asociadas colectivamente a la idea de seguridad; e incluso las muertes provocadas por la siniestralidad vial son socialmente aceptadas como hechos ordinarios, pues el riesgo de perecer o sufrir lesiones por accidentes de tránsito, es una forma peligrosa de vivir la cotidianidad; lo cual se asume como algo natural, a pesar de las consecuencias que dejan: personas muertas, lesionadas y discapacidades, con pérdida de años de vida, destrucción de bienes materiales y pérdida de productividad.

Por eso, se plantea la ejecución de una buena información vial, y para la formación, educación y desarrollo de conocimientos y habilidades a fin de generar capacidades y competencias referentes a la seguridad vial, se propone la difusión de piezas radiales de manera permanente, cuyos contenidos y mensajes estén fundamentados y preparados hacia los conductores, pasajeros y peatones, sobre el acatamiento y cumplimiento de las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento, en temas básicos, como los referidos al exceso de velocidad, consumo de alcohol y sustancias psicotrópicas y estupefacientes, uso del cinturón y casco de seguridad, a las diferentes señales de tránsito, seguridad activa y pasiva con la finalidad de lograr un cambio en su actitud y comportamiento sobre su seguridad y la de los demás, que priorice el factor humano, a objeto de garantizar la prevención de siniestralidad y mejora general de la seguridad vial.

Tanto la educación vial como la seguridad vial están vinculadas entre sí, y constituyen un pilar fundamental para la sanidad vial, pero por sí solas no son

suficientes para contribuir a la disminución de los accidentes de tránsito, sino que necesitan estar administrados con el tercer eje temático, relacionado con la prevención de accidentes de tránsito, con la finalidad de disminuir el incremento de los accidentes de tránsito.

Partiendo de la afirmación, que los accidentes de tránsito son prevenibles y previsibles, que el usuario es responsable de observar y cumplir con las normas básicas que regulan la materia, el cambio de conducta que se busca es a largo plazo y perdurable, pues la sola información o campaña educativa, sin retroalimentación ni continuidad, no tendrá efectividad alguna. Por eso, existen unos principios básicos de la prevención de accidentes de tránsito, que cuando son aplicados con eficacia y eficiencia conllevan a la disminución de dicho problema, y que se han expresados como: Normas del conductor, del pasajero, del peatón y otras normas de prevención, los cuales se desarrollan a continuación, en el tercer eje temático.

5.4.3 Prevención de Accidentes de Tránsito

En la prevención de accidentes de tránsito, existen aspectos que se corresponden con las responsabilidades individuales y sociales en la problemática vial, los cuales necesariamente deben considerarse, ya que mayormente son causados por la violación de alguna de las normas que rigen el tránsito vial.

Así, se puede comprobar, que la personalidad social se vuelve contra sí misma, por la forma de conducirnos y conducir en las calles urbanas, rutas interurbanas, autopistas y caminos rurales, donde en la conducta individual, es cotidiano conducir a exceso de velocidad, tanto de día como en horas nocturnas; no inspeccionar la seguridad del vehículo a tiempo, usar el vehículo con luces defectuosas, con neumáticos lisos, sin frenos; no respetar las señales electrónicas o de cualquier tipo, adelantar otro vehículo en los lugares donde está expresamente

prohibido; no usar el cinturón de seguridad, cruzar paso a nivel con barrera baja, circular en bicicleta en sentido contrario al de la vía, no usar la pasarela, pasar caminando por detrás de autos, colectivos y camiones, o entre ellos y especialmente en cualquier tramo de la calle, son algunas de las violaciones, entre otras.

Esta forma de comportamiento social de los individuos, ya sean en su condición de conductores, pasajeros o peatones, no se ajusta a las reglas legales que rigen a la sociedad. Se trata de una materialidad aparentemente inexplicable de una conducta individual y colectiva que expone la salud, la integridad y la vida propia y de otros a cambio de nada.

A fin de lograr un cambio de esa actitud y comportamiento, se propone la difusión de piezas radiales de manera permanente, cuyos contenidos y mensajes basen la información dirigida a conductores, pasajeros y peatones, sobre determinadas condiciones adversas, respecto a su condición física, no conducir bajo los efectos de alcohol o narcóticos, respetar los límites de velocidad permitidos, usar los dispositivos de seguridad, mantenimiento del vehículo, cumplimiento de las normas, acatamiento de las señales que regulan el tránsito vial, anunciar la parada con anticipación, usar el paso peatonal, cruzar sólo por las esquinas; y en ciertos principios básicos, que cuando son aplicados con eficacia y eficiencia conllevan a la disminución de dicho problema, ya que la prevención se logra promoviendo una cultura social, como elemento motivador e impulsor de cambios sociales.

5.5 Factibilidad del Proyecto

La aplicación del proyecto de responsabilidad social en la radio, como campaña para la prevención de accidentes de tránsito en la ciudad de Barinas, es factible porque la mayoría del público objetivo: conductores, pasajeros y peatones

están de acuerdo en su realización, a pesar de la actitud y comportamiento en cuanto al cumplimiento de las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento.

Además, porque el uso de la radio como medio de comunicación masiva resulta ser, no sólo el más eficiente, sino el de menor costo, para la realización de la campaña. Aunado a esto, está el hecho que el espectro radioeléctrico en el Estado Barinas, actualmente está operado por doce (12) emisoras, de las cuales ocho (8), equivalente al 75%, están en la ciudad de Barinas, lo que garantiza una gran cobertura. Y más aún, está el hecho que conforme a lo establecido en el artículo 10 de la Ley de Responsabilidad Social en Radio, Televisión y Medios Electrónicos, el Estado tiene la prerrogativa de difundir sus mensajes a través de los servicios de radio y televisión, ordenando, a los prestadores de estos servicios, la transmisión gratuita de mensajes culturales, educativos, informativos o preventivos de servicio público, los cuales no excederán de su totalidad de 70 minutos semanales, ni de quince (15) minutos diarios.

Conforme a esta prerrogativa, los programas sobre educación vial, seguridad vial y prevención de accidentes de tránsito, pueden tener mayor alcance local, regional y nacional, ya que el Estado no incurre en ningún gasto por la transmisión del mensaje de campaña. Y en cuanto, a la elaboración de las piezas radiales contentivas del mensaje a difundir, el Estado cuenta con los recursos humanos y elementos técnicos necesarios, los cuales están en los distintos entes y organismo dependientes de los Ministerios con competencia en la materia, y forma parte del gasto público corriente.

5.5.1 Tiempo de Ejecución

El proyecto fue elaborado en función de una campaña para la prevención de accidentes de tránsito, cuya proyección y realización es a mediano y a largo plazo.

5.5.2 Horario

El horario para la difusión de los mensajes, es el que corresponde a todo usuario conforme al artículo 7 numeral 1 de la Ley de Responsabilidad Social en Radio, Televisión y Medios Electrónicos.

5.5.3 Anunciantes

Los anunciantes serán los Órganos con competencia en materia de responsabilidad que el Estado designe, en este caso, la Comisión Nacional de Telecomunicaciones (CONATEL), Directorio de Responsabilidad Social y/o Consejo de Responsabilidad Social.

5.5.4 Público Objetivo

El público al cual se dirige el proyecto de responsabilidad social en la radio, como campaña para la prevención de accidentes de tránsito, está constituido por: conductores, pasajeros y peatones de la ciudad de Barinas.

Con base a todos estos elementos tratados, para llevar a efecto tales propósitos, fue elaborado una propuesta de campaña para la prevención de accidentes de tránsito, como proyecto de responsabilidad social en la radio, cuya ejecución y éxito va a depender en gran medida, del apoyo que brinden la comunidad y los encargados de tomar las decisiones para establecerlo o fortalecerlo, con el fin de abordar el problema, así como los objetivos a mediano y a largo plazo, por cuanto es importante que los interesados tengan conciencia de por qué es necesaria la intervención; por qué ellos forman parte y la función que cumplen en el programa; qué otras campañas han sido realizadas o cuáles están actualmente en curso o han

sido planeadas para disminuir los accidentes de tránsito, para lo cual el diseño de la campaña se desarrolla en el siguiente capítulo.

CAPÍTULO VI

DISEÑO DE CAMPAÑA

6.1 Antecedentes

Para contribuir con la disminución de accidentes de tránsito, surgió la idea de realizar campaña para la prevención de accidentes de tránsito, como proyecto de responsabilidad social en la radio, a objeto de abordar la problemática, de manera integral, con el fin de contribuir a salvar vidas humanas para reducir la cantidad de lesionados, a través de la producción de piezas radiales dirigidas a conductores, pasajeros y peatones.

En virtud, que en esta ciudad no existe ningún antecedente sobre este particular, esta campaña es de gran trascendencia, significación e importancia, pues su puesta en práctica contribuirá en gran medida a la disminución de los accidentes de tránsito, ya que no se puede perder de vista la característica del público objetivo, debido a que se busca llegar a éste, en un mensaje único que satisfaga todas sus necesidades y expectativas.

Se seleccionó la ciudad de Barinas, por ser una de las capitales de estado donde más se producen accidentes de tránsito, conforme a la opinión suministrada por el Comandante de la Unidad Estatal 53, del Instituto Nacional de Transporte Terrestre, Juan José Oviedo, con base a las estadísticas llevadas por esa Unidad para el año 2011.

6.2 Propuesta de Campaña

Las distintas actividades llevadas a cabo en la investigación realizada, se fundamentaron en: 1) La técnica de la observación directa sobre actitudes y comportamientos de los distintos usuarios de las vías, en su condición de conductores, pasajeros y peatones, relacionadas con el cumplimiento de las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento. Se eligió para el desarrollo del estudio la avenida Agustín Codazzi en la ciudad de Barinas. 2) La encuesta aplicada a los tres (3) tipos de muestras seleccionadas del público objetivo fue en base a los indicadores de la problemática planteada, y 3) La entrevista efectuada a funcionarios de los distintos organismos del Estado que intervienen en el sistema vial.

Los resultados obtenidos, reflejaron la necesidad de la realización de campaña para la prevención de accidentes de tránsito, como proyecto de responsabilidad social en la radio, la cual fue diseñada para difundirse mediante piezas radiales de manera permanente, contentivas de mensajes orientados hacia tres ejes temáticos: educación vial, seguridad vial y prevención de accidentes de tránsito, dirigidos a conductores, pasajeros y peatones de dicha ciudad, a fin de desarrollar en ellos valores y hábitos que les permita una mejor comprensión sobre la necesidad de respetar y cumplir las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento para prevenir y evitar accidentes de tránsito.

6.3 Objetivos de Campaña

-Informar sobre las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento

-Llamar a la reflexión con respecto al cumplimiento de las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento

- Motivar un cambio de actitud con relación al cumplimiento de las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento.

-Producir y difundir mensajes radiofónicos que estimulen el cambio de comportamiento de los conductores, pasajeros y peatones con respecto al cumplimiento de las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento, en la ciudad de Barinas.

6.4 Público Objetivo/ Target

En primer lugar: conductores, pasajeros y peatones de ambos sexos, con edades comprendidas entre 18 y 36 años; nivel de educación mínimo de básico, que vivan en la ciudad de barinas y escuchen radio, siendo la población mayoritariamente joven y la que más incumple las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento.

En segundo lugar: conductores, pasajeros y peatones de ambos sexos, con edades comprendidas entre 37 y 55 años; nivel de educación mínimo de básico, que vivan en la ciudad de Barinas y escuchen radio, siendo este target de personas las que ocupan el segundo lugar en cuanto al incumplimiento de las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento.

Y en tercer lugar: conductores, pasajeros y peatones de ambos sexos, con edades comprendidas entre 56 y 70 años; nivel de educación mínimo de básico, que vivan en la ciudad de Barinas y escuchen radio, siendo este target de personas minoritarias e incumplen muy poco las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento.

6.4.1 Actitud y Comportamiento del Público Actual y Deseado

Actualmente los usuarios del tránsito vial, en su condición de conductores, pasajeros y peatones en la ciudad de Barinas, tienen una actitud y comportamiento negativo en cuanto al cumplimiento de las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento

Los conductores no respetan los límites de velocidad permitidos, algunos ingieren bebidas alcohólicas mientras conducen, generalmente no hacen uso del cinturón ni del casco de seguridad, la mayoría no acata las señales de tránsito ni las señalizaciones electrónicas; hacen mal uso del teléfono móvil mientras conducen, entre otros aspectos.

En cuanto a los pasajeros, también se observó un comportamiento inadecuado hacia el cumplimiento de las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento, pues normalmente cuando son acompañantes no hacen uso del cinturón de seguridad, tampoco toman precaución al abrir la puerta para salir del vehículo; no anuncian su parada con anticipación y casi siempre abordan o descienden de la unidad de transporte público en cualquier lugar fuera de la parada.

Y los peatones, también incurren en una actitud desfavorable frente al cumplimiento de las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento, ya que muy pocas veces acatan las señalizaciones electrónicas para esperar su paso; en muchos casos sin ningún tipo de precaución cruzan la calle, no lo hacen por las esquinas sino que invaden la calzada haciendo poco uso del paso peatonal, de la acera y de las pasarelas.

Debido a esta actitud y comportamiento de los conductores, pasajeros y peatones frente al cumplimiento de las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su

Reglamento, y dado que el tránsito es un derecho social que corresponde y es responsabilidad de todos, se desea que le den cumplimiento a dichas normas, para lograr desarrollar un cambio de conciencia de cómo hacer más seguro el tránsito en la ciudad de Barinas, y así contribuir a prevenir y evitar accidentes de tránsito.

6.5 Posicionamiento

Se Buscará lograr que el contenido de las piezas radiales sobre el cumplimiento de las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento, impacte de manera positiva y permanente en la mente de los conductores, pasajeros y peatones de la ciudad de Barinas, como fundamento para concienciarlos y desarrollarles una mejor calidad de vida. Además, se usará de fondo musical para los mensajes, la canción llamada “La cola” de el Gran Coquivacoa & Oscar De León y Mermelada Bunch la cual trata sobre el tráfico y el incumplimiento de las leyes, con el fin de lograr que los ciudadanos reflexionen ante la situación planteada. Esta canción está protegida por derechos de autor; por lo tanto, se contactó a la compañía y compositor para obtener el permiso correspondiente.

6.6 Promesa Básica

En la medida que se haga lo correcto -cumplir las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento-, “La ciudad retoña”: se desarrolla la calidad de vida, hay serenidad, equilibrio, respeto y tranquilidad.

6.7 Validación

Los conductores, pasajeros y peatones cumplirán y respetarán las normas y leyes de tránsito establecidas en la sociedad, siendo de su responsabilidad el

desarrollo de la calidad de vida, y así contribuir a disminuir los accidentes de tránsito en la ciudad de Barinas.

6.8 Personalidad/ Tono

La situación se describe con un lenguaje informativo, reflexivo, amigable, cercano, claro, preciso y conciso a fin de lograr cambios de actitudes hacia conductas más seguras e idóneas, para garantizar la seguridad vial, reforzando en el conductor, pasajero y peatón el respeto a las normas. Se usará el adjetivo de “Amistad” para generar empatía, debido a que en la ciudad de Barinas los ciudadanos se dicen de esa manera como sinónimo de amigo, lo que permitirá sensibilizar y hacer reflexionar a los ciudadanos en su actitud y comportamiento frente al cumplimiento de las normas.

6.8.1 Imagen Gráfica

Se diseñó una imagen gráfica, que refleja una ciudad tranquila, donde abunda la serenidad. Se resalta el color verde, debido a que tiene una fuerte afinidad con la naturaleza, y tiene empatía con el contenido de los tres ejes temáticos, ya que genera sentimientos de calma y tranquilidad, y a su vez permite crear un equilibrio en las conductas y actitudes de las personas. Las tres flechas representan los tres ejes temáticos que están relacionados con los accidentes de tránsito y su prevención, y vinculados entre sí: la educación vial, seguridad vial y prevención de accidentes de tránsito.



Gráfico 15. Representación gráfica del slogan de la campaña para la prevención de accidentes de tránsito como proyecto de responsabilidad social en la radio. Fuente: Elaboración propia

6.9 Medio a utilizar

El medio a utilizar será la radio, fundamentalmente, porque es un medio de difusión masivo, el cual tiene una calidad íntima de tú a tú, que la mayoría de los otros medios no poseen; aunado a esto, su costo de producción resulta el más económico. Su influencia en la opinión pública viene dada por la cobertura, inmediatez, uso y acceso de llegar a todas partes, permitiéndole liderar cambios y avanzar en procesos formativos y de comportamientos. Además de ser un medio eficaz, selectivo y flexible, es el medio que más posiciona en los sectores populares.

En el Estado Barinas, actualmente el espectro radioeléctrico está operado por doce (12) emisoras, de las cuales ocho (8), igual al 75%, operan en la ciudad de Barinas. Ellas son: Stereo Rey 97.1 FM; Brava's 99.7 FM; Infinita 90.9 FM; Radio Continental 940 AM; Radio Sensacional 94.7 FM; Super Rumba 104.9 FM; Radio

Llanera 1400, y Paraíso Stereo 102.9. Las otras cuatro (4) radios, igual al 25% del espectro, operan en ciudades cercanas, como lo son: dos (2) en Santa Bárbara de Barinas: Radio Alto Llano 600 AM y Sideral Stereo 98.9 FM; una (1) en Barinitas, La Barinesa 92.7 FM, y una (1) en Socopó, Premio 103.9 FM Stereo, Lo cual constituye una gran opción para que los mensajes de la campaña sean difundida con bastante amplitud a la comunidad que se le dirige: conductores, pasajeros y peatones.

6.9.1 Tiempo de Duración

Por tratarse de una campaña permanente, su proyección es a mediano y a largo plazo, y el contenido de los mensajes creativos, deberá variarse en el tiempo de un (1) mes, de acuerdo o articulado al factor al cual va dirigido, a fin de lograr la sensibilidad, posicionamiento y sostenibilidad de las acciones preventivas promocionales.

6.10 Cobertura

La campaña para la prevención de accidentes de tránsito como proyecto de responsabilidad social en la radio es de carácter regional, ya que se limitó al espacio geográfico de la ciudad de Barinas.

6.11 Temporalidad

La campaña para la prevención de accidentes de tránsito como proyecto de responsabilidad social en la radio será de forma permanente, se evaluará el contenido de sus mensajes mensualmente, y se iniciará en el mes de julio, un mes antes de las vacaciones de agosto.

6.12 Estrategia Creativa

La estrategia creativa estará orientada hacia tres ejes temáticos que están relacionados con los accidentes de tránsito y su prevención, vinculados entre sí: educación vial, seguridad vial y prevención de accidentes de tránsito.

6.12.1 Ejes Creativos:

- **Educación Vial:** Se requieren intervenciones que aborden el problema, con el propósito fundamental de lograr que los ciudadanos tomen conciencia acerca de la importancia que tiene para su seguridad personal.

- **Seguridad Vial:** Es necesario que no sólo conozcan las normas y leyes, sino también, que adopten un comportamiento conforme a los principios de convivencia, morales y éticos, que favorezca el tránsito de las personas por las vías, contribuyendo así, a prevenir y evitar accidentes viales.

- **Prevención de Accidentes de Tránsito:** Lograr que los ciudadanos en su condición de conductores, pasajeros y peatones aumenten su nivel de conocimiento para que tengan un sólido sistema de valores, donde reconozcan la necesidad de proteger, conservar su vida y la de los demás, y con ello fortalecer la prevención de accidentes de tránsito.

6.12.2 Concepto Creativo

“Sembrando conciencia, la vida florece”

6.12.3 Racional Creativo

Resalta la importancia de un cambio de conciencia para hacer más seguro el tránsito en la ciudad; dando sentido común al criterio ciudadano (Pensando en los demás) en la cotidianidad con el cumplimiento de las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento, lo que permitirá dar paso al retoño de una nueva sociedad, donde florezca el buen juicio, la responsabilidad y espíritu cívico ante las múltiples contingencias que se presentan en algo tan complejo como lo es el tránsito vial.

El propósito fundamental es contribuir a la disminución de los accidentes de tránsito y generar un proceso de enseñanza-aprendizaje en materia de educación vial, proporcionando datos e informaciones para la realización de una campaña para la prevención de accidentes de tránsito, como proyecto de responsabilidad social en la radio de forma permanente, difundida a través de piezas radiales, que contengan mensajes dirigidos a conductores, pasajero y peatones de la ciudad de Barinas, con análisis detallado de los conceptos fundamentales de la prevención de lesiones causados por el tránsito, el impacto que producen, las principales causas y los factores de riesgo de los accidentes en la vía pública, así como la necesidad de acatar y cumplir con las normas y leyes que rigen la materia vial.

6.13 Propuesta Creativa del Mensaje

La propuesta creativa será a través de piezas radiales que contentivas de mensajes en base a los tres ejes temáticos: educación vial, seguridad vial y prevención de accidentes de tránsito, con el fin de influir en los sentimientos o comportamiento del receptor, a los cuales se les brindará orientación sobre la necesidad del respeto y cumplimiento de las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento.

6.14 Piezas Radiales

Las piezas se referirán a comportamientos conocidos (por ejemplo, beber a la salida del trabajo o antes de viajar, y luego conducir), contendrán mensajes con un carácter persuasivo, dirigidos a conductores, pasajeros y peatones, con el fin de modificar su actitud y comportamiento frente al cumplimiento de las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento.

6.14.1 Plan de Producción

- 1) **Título:** Sembrando Conciencia
- 2) **Tema:** Campaña para la prevención de accidentes de tránsito como proyecto de responsabilidad social en la radio
- 3) **Número de Piezas:** 3
- 4) **Formato:** Piezas radiales de mensajes institucionales
- 5) **Duración:** 32 a 39 segundos
- 6) **Periodicidad:** Mensual
- 7) **Horario:** Lo dispone MINCI y la emisora
- 8) **Formato de Grabación:** mp3
- 9) **Campo de Difusión:** Regional
- 10) **Tipo de Emisora:** Frecuencia Modular (FM)
- 11) **Crédito de Productores:** Doby Bracho y Gabriel Hung
- 12) **Crédito de Guión:** Doby Bracho
- 13) **Crédito de Locución:** Doby Bracho y Gabriel Hung
- 14) **Crédito de Musicalización:** Gabriel Hung
- 15) **Crédito de Operadores Técnicos:** Germán Arena
- 16) **Discografía:**
Track- 1

Efecto: Automóvil

Efecto: Risa de bebé

Efecto: Choques de botella

6.14.2 **Idea**

La campaña para la prevención de accidentes de tránsito como proyecto de responsabilidad social en la radio, transmitirá mensajes orientados a la educación vial, seguridad vial y prevención de accidentes de tránsito, dirigidos a conductores, pasajeros y peatones de la ciudad de Barinas, con el fin de lograr cambios en sus actitudes, conductas y comportamientos sobre el cumplimiento de las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento.

6.14.3 **Sinopsis**

La campaña para la prevención de accidentes de tránsito como proyecto de responsabilidad social en la radio, es innovadora, creativa y motivadora.

6.14.4 **Guiones Literarios**

Pieza 1: Exceso de Velocidad

¡Tarará, tarará, pam, pam, pam!, ¡Tarará, tarará, pam, pam, pam!

¡Berro chama! ¿Viste cómo nos pasó ese tipo?

¿Ese no se da cuenta que cuando maneja a velocidades altas incrementan los choques?

No sólo eso amistad, sino que tipos como ese, no ven a quienes se llevan por delante.

Las personas tienen que saber que deben mantener el límite de velocidad establecido.

¡A ponerse las pilas!

Sembrando conciencia, la vida florece.

Pieza 2: Cinturón de Seguridad

¡Tarará, tarará, pam, pam, pam!, ¡Tarará, tarará, pam, pam, pam!

¡Pero, qué imprudencia vale! Ahora mira esa niña sin el cinturón de seguridad.

¿Será que los padres de esa niña no saben, que deben colocarle el cinturón para su seguridad?

No sólo eso amistad, sino que pegan un frenazo y corren riesgo.

Las personas deben saber que con el uso del cinturón de seguridad tienen más probabilidad de salvar su vida.

¡A ponerse las pilas!

Sembrando conciencia, la vida florece.

Pieza 3: Consumo de Alcohol

¡Tarará, tarará, pam, pam, pam!, ¡Tarará, tarará, pam, pam, pam!

¡No vale, pero esto es el colmo! Mira eso, manejando y bebiendo.

¿Las personas no saben que manejar bajo los efectos del alcohol, influye en la pérdida del equilibrio y el control?

No sólo eso amistad, sino que perjudican a otros.

Manejar bajo los efectos del alcohol, significa un mayor grado de deterioro, para la capacidad de combinar el pulso firme con la velocidad y la precisión

¡A ponerse las pilas!

Sembrando conciencia, la vida florece.

6.14.5 Ficha Técnica

TEMA: TRACK 1 **PISTA:** 1

DURACIÓN: 03:39 **DISCO:** La Cola

COMPOSITOR: Oscar De León

Efectos

EFECTO: AUTOMÓVIL **PISTA:** 1

DURACIÓN: 00:12 **DISCO:** De Efectos

EFECTO: RISAS DE BEBÉ **PISTA:** 2

DURACIÓN: 00:04 **DISCO:** De Efectos

EFECTO: CHOQUE DE BOTELLAS **PISTA:** 2

DURACIÓN: 00:03 **DISCO:** De Efectos

6.14.6 Guiones Técnicos

Campaña: Sembrando Conciencia
Segmento: Conductores, pasajeros y
peatones.
Duración de los mensajes: 32
Segundos
Locutores: Doby Bracho y Gabriel
Hung

CONTROL: ENTRA TRACK 1
PREGRABADO LA COLA
DESDE: 00:00 HASTA: 00:04
SE MANTIENE 4". SE VA A
FONDO.

LOCUTOR 1:

¡Tarará, tarará, pam, pam,
pam!, ¡Tarará, tarará, pam, pam, pam!

CONTROL: ENTRA EFECTO DE
AUTOMÓVIL. DESDE: 00:09
HASTA: 00:12 SE MANTIENE 3".
SALE.

LOCUTOR 2:

¡Berro chama! ¿Viste cómo nos
pasó ese tipo?

LOCUTOR 1:

¿Ese no se da cuenta que
cuando maneja a velocidades altas
incrementan los choques?

Sigue Locutor 2...

...viene Locutor 2

2

Sembrando conciencia

LOCUTOR 2

No sólo eso amistad, sino que tipos como ese, no ven a quienes se llevan por delante.

LOCUTOR 1:

Las personas tienen que saber que deben mantener el límite de velocidad establecido.

LOCUTOR 2:

¡A ponerse las pilas!

LOCUTOR 1:

Sembrando conciencia, la vida florece.

CONTROL: SUBE TRACK 1
PREGRABADO LA COLA
DESDE: 03:25 HASTA: 03:29
SE MANTIENE 4". SALE.

Campaña: Sembrando Conciencia
Segmento: Conductores, pasajeros y
peatones
Duración de los mensajes: 35
Segundos
Locutores: Doby Bracho y Gabriel
Hung

CONTROL: ENTRA TRACK 1
PREGRABADO LA COLA
DESDE: 00:00 HASTA: 00:04
SE MANTIENE 4". SE VA A
FONDO.

LOCUTOR 1:

¡Tarará, tarará, pam, pam,
pam!, ¡Tarará, tarará, pam, pam, pam!

LOCUTOR 2:

CONTROL: ENTRA EFECTO DE
RISA DE BEBÉ. DESDE: 00:00
HASTA: 00:04 SE MANTIENE 4".
SALE.

¡Pero, qué imprudencia vale!
Ahora mira esa niña sin el cinturón de
seguridad.

Sigue Locutor 1...

...viene Locutor 1

2

Sembrando conciencia

LOCUTOR 1:

¿Será que los padres de esa niña no saben que deben colocarle el cinturón para su seguridad?

LOCUTOR 2:

No sólo eso amistad, sino que pegan un frenazo y corren riesgo.

LOCUTOR 1:

Las personas deben saber que con el uso del cinturón de seguridad tienen más probabilidad de salvar su vida.

LOCUTOR 2:

¡A ponerse las pilas!

LOCUTOR 1:

Sembrando conciencia, la vida florece.

CONTROL: SUBE TRACK 1
PREGRABADO LA COLA
DESDE: 03:25 HASTA: 03:29
SE MANTIENE 4" .SALE.

Campaña: Sembrando Conciencia
Segmento: Conductores, pasajeros y
peatones
Duración de los mensajes: 39
Segundos
Locutores: Doby Bracho y Gabriel
Hung

CONTROL: ENTRA TEMA
PREGRABADO LA COLA
DESDE: 00:00 HASTA: 00:04
SE MANTIENE 4". SE VA A
FONDO.

LOCUTOR 1:

¡Tarará, tarará, pam, pam,
pam!, ¡Tarará, tarará, pam, pam, pam!

LOCUTOR 2:

CONTROL: ENTRA EFECTO DE
CHOQUE DE BOTELLAS. DESDE:
00:00 HASTA: 00:03 SE MANTIENE
3". SALE.

¡No vale, pero esto es el colmo!
Mira eso, manejando y bebiendo.

Sigue Locutor 1...

...viene Locutor 1

2

Sembrando conciencia

LOCUTOR 1:

¿Las personas no saben que manejar bajo los efectos del alcohol, influye en la pérdida del equilibrio y el control?

LOCUTOR 2:

No sólo eso amistad, sino que perjudican a otros.

LOCUTOR 1:

Manejar bajo los efectos del alcohol, significa un mayor grado de deterioro, para la capacidad de combinar el pulso firme con la velocidad y la precisión.

LOCUTOR 2:

¡A ponerse las pilas!

LOCUTOR 1:

Sembrando conciencia, la vida florece.

CONTROL: SUBE TRACK 1
PREGRABADO LA COLA.
DESDE: 03:25 HASTA: 03:29
SE MANTIENE 4".SALE.

CAPÍTULO VII

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

7.1 Conclusiones

- Lo fundamental de la investigación y la campaña para la prevención de accidentes de tránsito, como proyecto de responsabilidad social en la radio, es el mensaje final de concienciación que se pretende posicionar en los conductores, pasajeros y peatones de la ciudad de Barinas, para lograr no sólo un cambio en su actitud y comportamiento sobre el cumplimiento de las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento, sino también, una mejor calidad de vida en la sociedad.
- La realización de la campaña para la prevención de accidentes de tránsito, como proyecto de responsabilidad social en la radio, es factible en razón de la prerrogativa que tiene el Estado, conforme a lo establecido en el artículo 10 de la Ley de Responsabilidad Social en la Radio, Televisión y Medios Electrónicos, de difundir sus mensajes a través de los servicios de radio y televisión, ordenando a los prestadores de estos servicios, la transmisión gratuita de mensajes culturales, educativos, informativos o preventivos de servicio público.
- El medio a utilizar en la difusión de los mensajes de dicha campaña, es la radio, por ser el medio de comunicación masiva más eficiente, inmediato, selectivo, flexible y de mayor penetración en el público objetivo hacia el cual va dirigido, y por estar operado el espectro radioeléctrico por ocho (8) de las doce (12) emisoras, en la ciudad de Barinas.

- Todo el público objetivo constituido por conductores, pasajeros y peatones, coincidió en que hay una realidad presente sobre el incumplimiento de las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento, principalmente relacionados con el exceso de velocidad, muy poco uso del cinturón de seguridad y consumo de alcohol mientras conducen, y que sólo se efectúan campañas de prevención de accidentes de tránsito en épocas de vacaciones y días de asuetos.
- De igual manera, coincidió en que se hace necesario la realización de campaña para la prevención de accidentes de tránsito, como proyecto de responsabilidad social en la radio, de manera permanente, para contribuir a la disminución de los mismos.
- La necesidad que los distintos entes y organismos del Estado involucrados en el sistema vial, cumplan con las normas de seguridad vial en la construcción de vías urbanas e interurbanas, su mantenimiento, así como el de los puentes y pasarelas peatonales, señalizaciones viales, mayor control vial sobre los vehículos, aplicación de las sanciones legales, entre otras, ya que de la conjunción de estos dos factores, usuarios y Estado, se deriva una mayor eficiencia en el problema tratado.
- La responsabilidad social del público objetivo: conductores, pasajeros y peatones; los distintos organismos y entes públicos, privados y la comunidad en general está directamente vinculada al desarrollo sostenible de las acciones propuestas para promover una nueva ética ciudadana, que contribuya a impulsar un desarrollo justo y sustentable a mediano y a largo plazo, con la finalidad de evitar daños y producir beneficios para todas las partes involucradas en aras de una mejor calidad de vida.

7.2 Recomendaciones

- Presentar la propuesta de campaña para la prevención de accidentes de tránsito, como proyecto de responsabilidad social en la radio, al Ministerio del Poder Popular para la Comunicación y la Información (MINCI), para su aplicación y difusión en la ciudad de Barinas, a través de los espacios legales que corresponda.
- Mantener el interés de las distintas instituciones y organismos, tanto públicos como privados, que intervienen en la materia vial, a fin de lograr el apoyo necesario para la permanencia de la difusión de campaña para la prevención de accidentes de tránsito, como proyecto de responsabilidad social en la radio, en la ciudad de Barinas., para reforzar la campaña.
- Que las piezas radiales referidas a la campaña para la prevención de accidentes de tránsito, como proyecto de responsabilidad social en la radio, sean grabadas preferiblemente por locutores que tengan empatía con los ciudadanos de la ciudad de Barinas.
- Que las piezas radiales referidas a la campaña para la prevención de accidentes de tránsito, como proyecto de responsabilidad social en la radio, tengan un contenido en positivo.
- Que el tiempo de difusión de las piezas radiales referidas a la campaña para la prevención de accidentes de tránsito, como proyecto de responsabilidad social en la radio, sean uniforme, teniendo como máximo, un minuto cuarenta segundos, incluyendo presentación, desarrollo, anunciantes y despedida.

- El fortalecimiento de los sistemas educativos y de capacitación sobre la seguridad y prevención vial, centrando la atención, no sólo en los escolares y adolescentes, sino también implementándolo para los adultos.
- Establecimiento de una estructura interdisciplinaria y permanente que se encargue del mejoramiento y actualización de la base de datos, para lograr un mejor sistema de registros estadísticos.
- La aplicación por parte de los funcionarios competentes, de las disposiciones legales que regulan el sistema de tránsito vial, a aquellos usuarios que por sus conductas irresponsables las incumplan, sin descuidar el elemento educativo; que a su vez se ajuste a las necesidades del momento y que no sea paliativo.
- Vigilar y evaluar los resultados obtenidos por la aplicación de la campaña para la prevención de accidentes de tránsito, como proyecto de responsabilidad social en la radio, para mejorar la calidad del contenido de las piezas radiales.
- Una vez aplicada y evaluada la propuesta de campaña para la prevención de accidentes de tránsito, como proyecto de responsabilidad social en la radio en la ciudad de Barinas, de acuerdo a los resultados que se obtengan, que sirva como modelo para otros proyectos de responsabilidad social en la radio y para al resto de las regiones del país; y que de igual manera, se pueda aplicar en otros medios como: televisión, redes sociales, material POP, entre otros.
- Mantener una ética de diálogo y consenso como responsabilidad social, entre todos los participantes de la problemática vial y la comunidad para impulsar y dar sentido, a las acciones y prácticas sociales de un comportamiento ciudadano activo a favor de causas como la cohesión social.

BIBLIOGRAFÍA

Abad, F. J., Gonzáles, C. M. & Rodero, E. A. (2004). La radio que convence. Manual para creativos y locutores publicitarios. Editorial Ariel. 1ra Edición. Barcelona: febrero.

Aguilera, E. R. (1984) “201 Razones que Justifican un Programa Regional de Educación y Seguridad Vial”. Dirección de Extensión Universitaria. Universidad Centro Occidental “Lisandro Alvarado”-UCLA- Barquisimeto, Lara. Venezuela: Abril.

Aguilera, E. R. (2009). “Seguridad Vial en Venezuela”. Libro creado, desarrollado y editado en Venezuela por Fundación Seguros Caracas © Impresión: ExLibris. Caracas. Venezuela.

Alvarez, M & Díaz, R. R. (2002). Investigación Educativa. Primera Parte. Universidad Pedagógica Experimental Libertador- Instituto del mejoramiento profesional del magisterio. Edición de 2.500 ejemplares.

Alvarez, M & Díaz, R. R. (2002). Investigación Educativa. Segunda Parte. Universidad Pedagógica Experimental Libertador- Instituto del mejoramiento profesional del magisterio. Edición 2.000 ejemplar.

Arias, F. (1999). El Proyecto de Investigación: Guía para su elaboración - - 3ra. Edición. Caracas: Episteme.

Arocha, L.J. (1988). Un ejemplo de cómo elaborar una tesis Doctoral. Serie bibliográfica Jolar. Número 1. Ediciones del autor Raya-Jolar.

Balestrini, M. (1998). Estudios Documentales, Teóricos, Análisis de Discursos y las Historias de vida. BL Consultores. Venezuela.

Bassat, L. (1993). El libro rojo de la publicidad (Ideas que mueven montañas), Barcelona, Ed. Folio.

Blaxter, L., Hughes, C. & Tight, M. (2000). *Cómo se hace una investigación*. Colección Herramientas Universitarias. Barcelona: Gedisa.

Chiavenato, I. (2004). Introducción a la teoría general de la administración. Séptima Edición. Mc Graw- hill. México, D.F.

Crawford, J. W. (1972). Publicidad. Unión Tipográfica Editorial Hispano-Americana (U.T.E.H.A). México, D.F.

García, L. M. & Hevia, M. T. (2007). Fundamentos de la realización publicitaria. Editorial Fragua. Madrid MMVII.

Kleppners, O. (1994). "Publicidad". Traducción Georgina Greenham del Castillo, 12ed. Editorial Prentice- Hall Hispanoamericana, S.A. México.

Krippendorff, K. (2002). Metodología de análisis de contenido. Teoría y práctica. Paidós Comunicación. Editorial: Paidós: SAICFC, Defensa, 599- Buenos Aires.

Lasker, D. A. (1994). Campañas publicitarias exitosas. Editorial: McGraw Hill. Bogotá- Colombia.

Mejía. M., E. (2005). Técnicas e Instrumentos de Investigación. Biblioteca Nacional del Perú. Primera edición. Lima. Noviembre.

Mejía. M., E. (2005). Metodología de la Investigación Científica. Universidad Mayor De San Marcos. Facultad de Educación. Unidad de post Grado. Primera edición. Lima. Julio.

Méndez. A., C. E. (1989). Metodología- Guía para elaborar diseños de investigación en ciencias Económicas, Contables Administrativas. Editorial McGraw-Hill Latinoamericana, S. A. Bogotá, Colombia.

Morles, V. (1994). Planeamiento y análisis de investigaciones (8a ed.). Caracas: El Dorado.

Muro, X. (2000). "Sistema de Gestión para la Investigación Universitaria". Edita: Fondo. Editorial de la Universidad Experimental Libertador-FEDUPEL. Caracas.

Philip, L. (1977). Manual de Relaciones Públicas. Tomo II: Técnicas y práctica. Versión española de Juan Francisco López Castro. Ediciones Martínez Roca, C.A. Barcelona. España.

Ramírez, T. (1999). Como hacer un proyecto de Investigación. 1era edición. Editorial Panapo de Venezuela, C.A. Caracas.

Reboul, O. (1978). El poder del slogan, traducción de A. Carrasco, Valencia, Fernando Torres Ed.

Rodero, E. A. (2005). Producción Radiofónica. CÁTEDRA Signo e imagen. 1ra Edición.

Santa, P. S. & Feliberto, M. P. (2003). Metodología de la Investigación Cuantitativa. Caracas. FEDEUPEL.

Zavarce, C. (1996). Secretos de la Producción Radiofónica. Planificación, elaboración de libretos, uso de recursos y comercialización. Primera edición. Editorial Panapo de Venezuela C.A. Caracas. Venezuela.

Documentos Electrónicos

Amaro, C. A., Ardiles, M. R. & Lineros, M. C. (S.F) Proyecto de Responsabilidad Social. Equipo Docente PRS. Recuperado el 16 de noviembre de 2011, a las 10:56 am del sitio: <http://www.slideshare.net/cicad/mdulo-y-proyecto-de-responsabilidad-social-en-la-universidad-de-talca->.

Carlo, M. J. (SF). Universidad de Londres. Planeación de Campañas. Recuperado el 2 de abril de 2012, del sitio: http://www.astraph.com/udl/biblioteca/antologias/planeacion_campanas.pdf.

Huayanca, M. (2011). Defensa civil: Seguridad vial. Recuperado el 28 de noviembre de 2011, del sitio: manuelhuayanca.blogspot.com/2011/03/seguridad-vial.html.

Jiménez, V. G. (2008). Foto Club de Costa Rica. Estrategia Creativa. Recuperado el 11 de noviembre de 2011, del sitio: http://fotoclubcostarica.com/cursos/archivos/estrategia_creativa.pdf.

Medina, B. R. (2003). La violencia en las carretas: epidemia sobre ruedas. Recuperado el 22 de octubre de 2011, del sitio: <http://www.cruzrojavenzolana.org/modules.php?name=News&file=article&sid=431>.

Pérez, P. G. (S.F). Universidad de Complutense de Madrid. El eslogan. Ricoveri Marketing. Recuperado el 11 de noviembre de 2011, del sitio: <http://ricoveri.ve.tripod.com/ricoverimarketing2/id81.html>.

Vizcaíno, T. S. (S.F). ¿Qué es un accidente de tránsito? Recuperado el 20 de octubre de 2011, del sitio: <http://www.ilustrados.com/tema/2857/accidente-transito.html>.

Documentos Electrónicos Independientes sin Autor

Campaña de Prevención. (SF). Recuperado el 11 de noviembre de 2011, del sitio: <http://www.issste.gob.mx/www/prestaciones/pensiones/Seguridad%20e%20higiene/D9/Prev-Riesgos-delTrabajo-Camp-Prevencion.pdf>.

Campañas Publicitarias. (SF). Recuperado el 5 de octubre de 2011, del sitio: <http://jman01.files.wordpress.com/2009/11/tipos-de-campanas-publicitarias.pdf>.

El alcohol como principal responsable de accidentes de tránsito. (S.F). Recuperado el 31 de mayo de 2012, del sitio: <http://www.asotransito.com.ve/>.

La educación vial. (S.F). Recuperado el 21 de octubre de 2011, del sitio: <http://www.map.es/educaciónvial>.

La seguridad vial. (S.F). Recuperado el 11 de noviembre de 2011, del sitio: http://www.a-nei.org/descargas/task_doc_view/gid,103/.

Ley de Responsabilidad Social en Radio, Televisión y Medios Electrónicos. (S.F) Recuperado el 17 de enero de 2012, del sitio: http://www.leyresorte.gob.ve/ley_resorte/100.

Organización Panamericana de la Salud. (2001). Escuela Promotoras de Salud. Recuperado el 25 de enero de 2012, del sitio: http://www.paho.org/spanish/HPP/HPM/HEC/hs_about.htm.

Plan de difusión de la Campaña de Educación y Seguridad vial en niños de nivel inicial y primario en la provincia de Cusco de la Gerencia de tránsito, vialidad y transporte. (SF). Recuperado el 15 de octubre de 2011, del sitio: http://www.municusco.gob.pe/documentos/PLAN%20DE%20DIFUSION%20DE%20LA%20CAMPANA%20DE%20EDUCACION%20Y%20SEGURIDAD%20VIAL%20EN%20NINOS%20DEL%20NIVEL%20INI_20111003155357.pdf.

Primer Congreso Nacional de Educación y Seguridad Vial. (S.F). Recuperado el 23 de octubre de 2011, del sitio: <http://www.me.gov.ve> -.

Programa Internacional Renault de Educación Vial. (2003). Web del Programa Internacional Renault de Educación Vial. Recuperado el 14 de febrero de 2012, del sitio: <http://paueducation.com>.

Secciones estatales. (S.F). Recuperado el 25 de octubre de 2011, del sitio: <http://www.ine.gov.ve/seccion/principal.asp?moduloEnti=BARINAS.swf&cEnti=06>.

Segundo Congreso Nacional de Educación y Seguridad Vial. (S.F). Recuperado el 23 de octubre de 2011, del sitio: <http://www.me.gov.ve> -.

Informes Técnicos y de Investigación

Chevez, N. (2005). Universidad Centroamericana José Simeón Cañas, UCA, Departamento de Letras, Licenciatura de Comunicación Social. Taller de Campañas de Comunicación. Ciclo 2. El Salvador.

Organización Mundial de la Salud. (2004). Informe Mundial sobre Prevención de los Traumatismos Causados por el Tránsito.

Organización Panamericana de la Salud. (1994). Boletín Epidemiológico. Mortalidad por Accidentes y Violencia en las Américas. Nro 2 (p.10)

Organización Panamericana de la Salud. (2004). Boletín Epidemiológico. Defunciones de Accidentes de tránsito en Países Seleccionados de las Américas, 1985-2001. Nro 1 (p.25).

Programa de Prevención de Accidentes y Otros Hechos Violentos. (2005). Dirección Regional de Salud. Barquisimeto Estado Lara.

Leyes y Reglamentos

Constitución de la República Bolivariana de Venezuela. (1999). Gaceta Oficial Extraordinaria No. 5.463.

Ley Orgánica de Educación y su Reglamento. (2009). Gaceta Oficial Extraordinaria No. 5.929.

Ley de Transporte Terrestre. (2008). Gaceta Oficial Extraordinaria No. 38. 985.

Ley de Responsabilidad Social en Radio, Prensa, Televisión y Medios Electrónicos. (2011). Gaceta Oficial Extraordinaria No. 39. 610.

Reglamento de la Ley de Tránsito Terrestre. (1998). Gaceta Oficial Extraordinaria No. 5. 420.

Tesis de Grado y Tesis de Maestría

Bermúdez, S. M. (1984). Aproximación al estudio del sistema tránsito terrestre como problemática reguladora de la educación vial. Orientaciones para un programa de educación vial. Tesis de Licenciatura publicada, Universidad Central de Venezuela, Caracas, Venezuela.

Graterol, B. (2004). Diseño de una campaña de prevención sobre el virus de Papiloma Humano (V.P.H) (enfocada a jóvenes entre 15 y 24 años del área metropolitana) Tesis de Licenciatura no publicada, Universidad Central de Venezuela, Caracas, Venezuela.

León, O. K. (S.F). El país del Hombrillo. Diseño de campaña de concientización para el adecuado comportamiento de los usuarios de las vías públicas caraqueñas a través del medio televisivo. Tesis de Licenciatura no publicada, Universidad Central de Venezuela, Caracas, Venezuela.

Rodríguez, C. (2008). Propuesta sobre prevención de accidentes de tránsito dirigido a docentes de las escuelas saludables del Municipio Iribarren, Estado Lara. Tesis de Magíster Scientiarum publicada, Universidad Centroccidental “Lisandro Alvarado”, Barquisimeto, Venezuela.

Talavera, I. (2004). Diagnostico de las áreas, servicio y talleres del DIF de San Andrés, Cholula: elementos para una mejor difusión interna y externa. Tesis de Licenciatura no publicada, Universidad de las Américas Puebla, México.

ANEXOS

ENCUESTA
Anexo Tipo A.- Conductores

<p>Se aplica el presente cuestionario en la ciudad de Barinas, Estado Barinas, a los fines de obtener información para un Trabajo de Grado, sobre el cumplimiento de las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento. Esperamos que tu respuesta sea lo más sincera posible, de modo tal, que permita proponer alternativas de solución a su incumplimiento. Asimismo, agradecemos tu colaboración prestada.</p> <p>Tendrás cinco (5) posibilidades de respuestas enumeradas del uno (1) al cinco (5) en una escala tipo Likert con los siguientes valores: Muy de Acuerdo (MA): 1 punto; De Acuerdo (DA): 2 puntos; Ni de Acuerdo Ni en Desacuerdo (NA-ND): 3 puntos; En Desacuerdo (ED): 4 puntos; Muy en Desacuerdo (MD): 5 puntos.</p> <p>Nota: Esta encuesta es de carácter eminentemente ANÓNIMA.</p>						
Datos Personales						
Fecha de la Entrevista:		Edad:		Sexo: M		F
No.		M	D	NA	E	M
		A	A	ND	D	D
1	Los conductores, pasajeros y peatones cumplen las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento					
2	Los conductores acatan las previsiones contenidas en las señales de tránsito					
3	Es posible que los conductores, pasajeros y peatones cumplan las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento sin conocerlas					
4	Los conductores cuando conducen un vehículo y los pasajeros cuando son acompañantes, siempre hacen uso del cinturón de seguridad					
5	Cuando los conductores conducen un vehículo siempre respetan los límites de velocidad permitida					
6	Los conductores cuando conducen un vehículo, no ingieren bebidas alcohólicas					
7	Cuando el conductor, pasajero y peatón no respetan las Normas. Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento, ponen en riesgo su seguridad y la de los demás					

ENCUESTA
Anexo Tipo A.- Conductores

<p>Se aplica el presente cuestionario en la ciudad de Barinas, Estado Barinas, a los fines de obtener información para un Trabajo de Grado, sobre el cumplimiento de las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento. Esperamos que tu respuesta sea lo más sincera posible, de modo tal, que permita proponer alternativas de solución a su incumplimiento. Asimismo, agradecemos tu colaboración prestada.</p> <p>Tendrás cinco (5) posibilidades de respuestas enumeradas del uno (1) al cinco (5) en una escala tipo Likert con los siguientes valores: Muy de Acuerdo (MA): 1 punto; De Acuerdo (DA): 2 puntos; Ni de Acuerdo Ni en Desacuerdo (NA-ND): 3 puntos; En Desacuerdo (ED): 4 puntos; Muy en Desacuerdo (MD): 5 puntos.</p> <p>Nota: Esta encuesta es de carácter eminentemente ANÓNIMA.</p>						
Datos Personales						
Fecha de la Entrevista:		Edad:		Sexo: M		F
No.		M	D	NA	E	M
		A	A	ND	D	D
8	Los conductores, pasajeros y peatones conocen las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento					
9	Los peatones cuando cruzan la calzada siempre hacen uso del paso peatonal y respetan las señalizaciones electrónicas					
10	El factor humano es la principal causa del incremento de los accidentes de tránsito					
11	La realización de una campaña para la prevención de accidentes de tránsito como proyecto de responsabilidad social en la radio de manera permanente contribuye a su disminución					
12	Es necesaria la permanencia de una campaña para la prevención de accidentes de tránsito					
13	La radio es el medio más eficaz para llevar a cabo una campaña para la prevención de accidentes de tránsito de manera permanente					
14	El contenido de los mensajes de las piezas radiales, deben orientarse hacia la educación vial, seguridad vial y prevención de accidentes de tránsito					

ENCUESTA
Anexo Tipo B.- Pasajeros

<p>Se aplica el presente cuestionario en la ciudad de Barinas, Estado Barinas, a los fines de obtener información para un Trabajo de Grado, sobre el cumplimiento de las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento. Esperamos que tu respuesta sea lo más sincera posible, de modo tal, que permita proponer alternativas de solución a su incumplimiento. Asimismo, agradecemos tu colaboración prestada.</p> <p>Tendrás cinco (5) posibilidades de respuestas enumeradas del uno (1) al cinco (5) en una escala tipo Likert con los siguientes valores: Muy de Acuerdo (MA): 1 punto; De Acuerdo (DA): 2 puntos; Ni de Acuerdo Ni en Desacuerdo (NA-ND): 3 puntos; En Desacuerdo (ED): 4 puntos; Muy en Desacuerdo (MD): 5 puntos.</p> <p>Nota: Esta encuesta es de carácter eminentemente ANÓNIMA.</p>						
Datos Personales						
Fecha de la Entrevista:		Edad:		Sexo: M		F
No						
.						
		M	D	NA	E	M
		A	A	ND	D	D
1	Los conductores, pasajeros y peatones cumplen las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento					
2	Los conductores acatan las previsiones contenidas en las señales de tránsito					
3	Es posible que los conductores, pasajeros y peatones cumplan las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento sin conocerlas					
4	Los conductores cuando conducen un vehículo y los pasajeros cuando son acompañantes, siempre hacen uso del cinturón de seguridad					
5	Cuando los conductores conducen un vehículo siempre respetan los límites de velocidad permitida					
6	Los conductores cuando conducen un vehículo, no ingieren bebidas alcohólicas					
7	Cuando el conductor, pasajero y peatón no respetan las Normas. Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento, ponen en riesgo su seguridad y la de los demás					

ENCUESTA
Anexo Tipo B.- Pasajeros

Se aplica el presente cuestionario en la ciudad de Barinas, Estado Barinas, a los fines de obtener información para un Trabajo de Grado, sobre el cumplimiento de las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento. Esperamos que tu respuesta sea lo más sincera posible, de modo tal, que permita proponer alternativas de solución a su incumplimiento. Asimismo, agradecemos tu colaboración prestada.

Tendrás cinco (5) posibilidades de respuestas enumeradas del uno (1) al cinco (5) en una escala tipo Likert con los siguientes valores: Muy de Acuerdo (MA): 1 punto; De Acuerdo (DA): 2 puntos; Ni de Acuerdo Ni en Desacuerdo (NA-ND): 3 puntos; En Desacuerdo (ED): 4 puntos; Muy en Desacuerdo (MD): 5 puntos.

Nota: Esta encuesta es de carácter eminentemente ANÓNIMA.

Datos Personales

Fecha de la Entrevista: Edad: Sexo: M F

No.		M	D	NA	E	M
		A	A	ND	D	D
8	Los conductores, pasajeros y peatones conocen las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento					
9	Los peatones cuando cruzan la calzada siempre hacen uso del paso peatonal y respetan las señalizaciones electrónicas					
10	El factor humano es la principal causa del incremento de los accidentes de tránsito					
11	La realización de una campaña para la prevención de accidentes de tránsito como proyecto de responsabilidad social en la radio de manera permanente contribuye a su disminución					
12	Es necesaria la permanencia de una campaña para la prevención de accidentes de tránsito					
13	La radio es el medio más eficaz para llevar a cabo una campaña para la prevención de accidentes de tránsito de manera permanente					
14	El contenido de los mensajes de las piezas radiales, deben orientarse hacia la educación vial, seguridad vial y prevención de accidentes de tránsito					

ENCUESTA
Anexo Tipo C.- Peatones

Se aplica el presente cuestionario en la ciudad de Barinas, Estado Barinas, a los fines de obtener información para un Trabajo de Grado, sobre el cumplimiento de las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento. Esperamos que tu respuesta sea lo más sincera posible, de modo tal, que permita proponer alternativas de solución a su incumplimiento. Asimismo, agradecemos tu colaboración prestada.

Tendrás cinco (5) posibilidades de respuestas enumeradas del uno (1) al cinco (5) en una escala tipo Likert con los siguientes valores: Muy de Acuerdo (MA): 1 punto; De Acuerdo (DA): 2 puntos; Ni de Acuerdo Ni en Desacuerdo (NA-ND): 3 puntos; En Desacuerdo (ED): 4 puntos; Muy en Desacuerdo (MD): 5 puntos.

Nota: Esta encuesta es de carácter eminentemente ANÓNIMA.

Datos Personales

Fecha de la Entrevista: Edad: Sexo: M F

No.		M A	D A	NA ND	E D	M D
1	Los conductores, pasajeros y peatones cumplen las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento					
2	Los conductores acatan las previsiones contenidas en las señales de tránsito					
3	Es posible que los conductores, pasajeros y peatones cumplan las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento sin conocerlas					
4	Los conductores cuando conducen un vehículo y los pasajeros cuando son acompañantes, siempre hacen uso del cinturón de seguridad					
5	Cuando los conductores conducen un vehículo siempre respetan los límites de velocidad permitida					
6	Los conductores cuando conducen un vehículo, no ingieren bebidas alcohólicas					
7	Cuando el conductor, pasajero y peatón no respetan las Normas. Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento, ponen en riesgo su seguridad y la de los demás					

ENCUESTA
Anexo Tipo C.- Peatones

<p>Se aplica el presente cuestionario en la ciudad de Barinas, Estado Barinas, a los fines de obtener información para un Trabajo de Grado, sobre el cumplimiento de las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento. Esperamos que tu respuesta sea lo más sincera posible, de modo tal, que permita proponer alternativas de solución a su incumplimiento. Asimismo, agradecemos tu colaboración prestada.</p> <p>Tendrás cinco (5) posibilidades de respuestas enumeradas del uno (1) al cinco (5) en una escala tipo Likert con los siguientes valores: Muy de Acuerdo (MA): 1 punto; De Acuerdo (DA): 2 puntos; Ni de Acuerdo Ni en Desacuerdo (NA-ND): 3 puntos; En Desacuerdo (ED): 4 puntos; Muy en Desacuerdo (MD): 5 puntos.</p> <p>Nota: Esta encuesta es de carácter eminentemente ANÓNIMA.</p>						
Datos Personales						
Fecha de la Entrevista:		Edad:		Sexo: M		F
No.						
		M A	D A	NA ND	E D	M D
8	Los conductores, pasajeros y peatones conocen las Normas, Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento					
9	Los peatones cuando cruzan la calzada siempre hacen uso del paso peatonal y respetan las señalizaciones electrónicas					
10	El factor humano es la principal causa del incremento de los accidentes de tránsito					
11	La realización de una campaña para la prevención de accidentes de tránsito como proyecto de responsabilidad social en la radio de manera permanente contribuye a su disminución					
12	Es necesaria la permanencia de una campaña para la prevención de accidentes de tránsito					
13	La radio es el medio más eficaz para llevar a cabo una campaña para la prevención de accidentes de tránsito de manera permanente					
14	El contenido de los mensajes de las piezas radiales, deben orientarse hacia la educación vial, seguridad vial y prevención de accidentes de tránsito					

