



Universidad Politécnica Salesiana

Sede Quito

Carrera de Comunicación

TEMA:

PRODUCTO EDUCOMUNICACIONAL (MICRODOCUMENTAL) SOBRE EDUCACIÓN
VIAL DEL MEDIO DE TRANSPORTE TROLEBÚS DE LA CIUDAD DE QUITO

**Trabajo de titulación previo a la Obtención del Título de:
LICENCIADO DE COMUNICACIÓN**

Autor: Juan Carlos Guaman Yaguana.

Tutor: Terán Puente Pablo Rodrigo.

Quito-Ecuador

2023

**CERTIFICADO DE RESPONSABILIDAD Y
AUTORIA DEL TRABAJO DE TITULACION.**

Yo Juan Carlos Guaman Yaguana con número de identificación No.
1721255303 manifiesto que:

Soy autor y responsable del presente trabajo; y, autorizo a que sin fines de lucro la Universidad Politécnica Salesiana pueda usar, difundir, reproducir o publicar de manera total o parcial el presente trabajo de titulación.

Quito, 04 de septiembre del 2023



Atentamente,

Juan Carlos Guaman Yaguana
1721255303

**CERTIFICADO DE CESIÓN DE DERECHOS DE AUTOR DEL
TRABAJO DE TITULACIÓN A LA UNIVERSIDAD POLITÉCNICA
SALESIANA**

Yo, Juan Carlos Guaman Yaguana con documento de identificación No. 1721255303, expreso mi voluntad y por medio del presente documento cedo a la Universidad Politécnica Salesiana la titularidad sobre los derechos patrimoniales en virtud de que soy el autor del producto comunicacional: **“PRODUCTO EDUCOMUNICACIONAL (MICRODOCUMENTAL) SOBRE EDUCACIÓN VIAL DEL MEDIO DE TRANSPORTE TROLEBÚS DE LA CIUDAD DE QUITO,** el cual ha sido desarrollado para optar por el título: Licenciado en Comunicación , en la Universidad Politécnica Salesiana, quedando la Universidad facultada para ejercer plenamente los derechos cedidos anteriormente. En concordancia con lo manifestado, suscribo este documento en el momento que hago la entrega del trabajo final en formato digital a la Biblioteca de la Universidad Politécnica Salesiana.

Quito, 04 de septiembre del 2023



Atentamente.

Juan Carlos Guaman Yaguana

1721255303

CERTIFICADO DE DIRECCIÓN DEL TRABAJO DE TITULACIÓN

Yo, PABLO RODRIGO TERAN PUENTE con documento de identificación No. 1706858451, docente de la Universidad, Declaro que bajo mi tutoría fue desarrollado el trabajo de titulación: **PRODUCTO EDUCOMUNICACIONAL (MICRODOCUMENTAL) SOBRE EDUCACIÓN VIAL DEL MEDIO DE TRANSPORTE TROLEBÚS DE LA CIUDAD DE QUITO**, realizado por Juan Carlos Guaman Yaguana con documento de identificación No. 1721255303, obtenido como resultado final el trabajo de titulación bajo la opción de producto comunicacional que cumple con todos los requisitos determinado por la Universidad Politécnica Salesiana.

Quito, 04 de septiembre del 2023



Atentamente.

PABLO RODRIGO TERAN PUENTE

1706858451

DEDICATORIA

A mis hijos y esposa por sus palabras de aliento y amor que me ayudaron a que no me rinda a pesar del tiempo y que me acompañaron al transcurso de mi carrera y los cuales me acompañaron en los mejores momentos. A mis padres por su ayuda y sabiduría que me daban un concejo cuando lo necesitaba, de igual manera a mi hermana por ser un pilar en mi vida, por tomarme de la mano cuando más lo necesitaba Muchas Gracias.

AGRADECIMIENTO

A los profesores de la Carrera de Comunicación de la Universidad Politécnica Salesiana, por haberme guiado por medio de sus conocimientos, historias y enseñanzas a lo largo de mi Carrera universitaria, de manera muy especial, a Pablo Terán tutor de mi producto comunicacional quien me ha guiado con su paciencia y conocimientos.

Contenido

Introducción	1
Justificación	3
MARCO TEÓRICO	3
La Educomunicación:	3
Producción audiovisual:	4
Microdocumental:	5
Educación Vial:	5
Usuarios viales:	6
Movilidad o transportación ciudadana	6
Cultura de Movilidad	7
Transporte público	7
Trolebús.	7
Metodología	8
RESULTADOS Y CONCLUSIONES	11
Cronograma de actividades.	14
PRESUPUESTO	16
1.3. Público – usuarios específicos:	18
2. Producción:	18
Postproducción:	19
Conclusiones.	20
Referencias bibliográficas	23
ANEXOS	25

RESUMEN

El presente trabajo de titulación constituye un significativo aporte desde la educomunicación, para contribuir al desarrollo de una cultura apropiada de movilidad, complementaria de la ya existente en nuestra ciudad. De esa manera afrontar algunos problemas en torno a los servicios de transporte y el uso que les da la ciudadanía, donde se observan situaciones de irresponsabilidad, descuido, o falta de respeto y colaboración.

Por ello su objetivo es analizar el medio de transporte público de pasajeros TROLEBUS, para que mediante una producción audiovisual de tipo micro documental sea posible evidenciar, además de revalorizar su funcionamiento y beneficios. Será un producto educativo y, mediante su socialización, promover mejoras continuas del servicio, corresponsabilidad y buen uso. Gracias a la educomunicación y sus herramientas que permiten educar al público de distintas edades y lugares de enunciación propia, incluso hasta que se propongan mejoras que optimicen el servicio y lo vuelvan atractivo para su uso preferente en la capital.

De esta manera mejorar la movilidad en el transporte público de todos y todas, ya que esta será el reflejo de los valores ciudadanos colectivos como el respeto, la solidaridad y buena convivencia. Así mismo también servirá para visibilizar sus falencias y corregirlas por parte de la misma empresa que presta el servicio y todos sus colaboradores de manera activa. Conformando todo un equipo que mejorará este sistema de transporte de pasajeros pionero en Ecuador, teniendo como herramienta de concientización, persuasión y difusión el microdocumental que acompaña el desarrollo teórico de esta investigación.

PALABRAS CLAVE: Movilidad, Trolebús, Quito, Educomunicación, Microdocumental.

ABSTRACT

The present titling work constitutes This degree work constitutes a significant contribution from educommunication, to contribute to the development of an appropriate culture of mobility, complementary to the one already existing in our city. In this way, face some problems around transportation services and the use that citizens give them, where situations of irresponsibility, carelessness, or lack of respect and collaboration are observed.

For this reason, its objective is to analyze the means of public passenger transport TROLEBUS, so that through a micro-documentary audiovisual production it is possible to demonstrate, in addition to revaluing its operation and benefits. It will be an educational product and, through its socialization, promote continuous improvements of the service, co-responsibility and good use. Thanks to educommunication and its tools that allow educating the public of different ages and places of their own enunciation, even until improvements are proposed that optimize the service and make it attractive for preferential use in the capital.

In this way, improve mobility in public transport for everyone, since this will be the reflection of collective citizen values such as respect, solidarity and good coexistence. Likewise, it will also serve to make visible their shortcomings and correct them by the same company that provides the service and all its collaborators actively. Forming a whole team that will improve this pioneering passenger transport system in Ecuador, having as a tool for awareness, persuasion and dissemination the micro-documentary that accompanies the theoretical development of this research.

Keywords: Mobility, Trolebus, Quito, Educommunication, Microdocumentary

Introducción

Las crecientes necesidades sobre movilidad y transportación ciudadana, en la ciudad de Quito, hicieron que desde siempre se busquen alternativas para brindar servicio de calidad en la movilidad dentro de la ciudad, superando problemáticas frecuentes como: el incremento de la población en las zonas urbanas, con sus respectivas aglomeraciones; el aumento del parque automotor, que provoca los embotellamientos; la falta de organización en el servicio público de transporte de pasajeros; además que la ciudad está pensada, no para dar seguridad en la movilidad al peatón, sino para asegurar la movilización de vehículos particulares, sin priorizar la movilización de los usuarios de transporte público; y la necesidad de implementar infraestructura en la calzada, debidamente asfaltada o pavimentada; estos aspectos, entre otros, son necesidades urgentes que requieren solución en toda metrópoli como lo es la capital de los ecuatorianos, ya que las redes de transporte público y las vías para los distintos tipos de vehículos no siempre son suficientes para garantizar un flujo rápido y sencillo de un punto de la ciudad hacia otro. Adicionalmente, no se prioriza el uso de transporte público por el hacinamiento y mal funcionamiento de las unidades, alejando de la población una movilidad digna y segura.

Por ello en el año 1990 nace el denominado “Trolebús”, un medio de transporte que tiene como objetivo brindar un buen servicio para la sociedad residente en la capital ecuatoriana. Fue así como se planificó una ruta que pueda conectar a gran parte de la ciudad con durabilidad y tecnología de alta calidad en servicio, confort y eficiencia.

Los primeros trolebuses arriban a Quito en octubre de 1995, y su operación se da 3 meses después. El 17 de diciembre del mismo año inició formalmente las operaciones desde la que hoy en día conocemos como estación “El Recreo” con su ruta hasta la calle Esmeraldas siendo esta la primera línea que corresponde al medio de transporte Trolebús, comenzando con 14 unidades. (Trolebús, 2017, p. 10).

Es así que, el análisis de este sistema de transporte muestra diversos beneficios como su vía exclusiva, recorridos por vías principales, información adecuada y detallada para los

usuarios y reducción de los tiempos de viaje. Sin embargo, sigue siendo insuficiente para garantizar una movilidad que sea de ayuda a la resolución de necesidades de la ciudadanía y su transportación segura y eficaz.

En este producto audiovisual de tipo microdocumental, además de la visibilización de la problemática de movilidad ciudadana a manera de denuncia, buscamos proponer medidas para mejorar la educación vial de todos los usuarios de transporte público y el conductor de estas unidades, ya que todos forman parte del sistema de movilidad, además de la ciudadanía en general, para promover el uso del transporte público como una buena alternativa.

Situaciones como la falta de una señalética apropiada, así como la correcta interpretación de la misma y el incumplimiento de normativas respecto al mantenimiento y funcionamiento del transporte público de Quito, complementan el contexto de situaciones, muy evidentes, a superar en la ciudad capital.

Si las problemáticas de movilidad pertenecen a gran parte de la sociedad y su cultura, desde la comunicación como herramienta de transformación y reeducación, surge un cuestionamiento: ¿este microdocumental puede aportar al mejoramiento de la cultura de movilidad en Quito, promoviendo el uso preferente del transporte público, específicamente el Trolebús?

Planteado como objetivo general realizar una propuesta audiovisual, dentro del formato de microdocumental, para evidenciar el funcionamiento y beneficios del Trolebús, promoviendo el mejoramiento del servicio y el uso adecuado y preferente por parte de la sociedad, el propósito se ha cumplido luego de trabajar un determinado proceso de producción. Específicamente, después de investigar y analizar este medio de transporte y su uso en la ciudad de Quito, el producto audiovisual constituye un aporte como medio de educación para el correcto uso y funcionamiento de este sistema de movilidad, lo que contribuirá a su vez, a la mejoría de la cultura de movilidad en la ciudad de Quito, permitirá proponer mejoras que optimicen el servicio del Trolebús y lo hagan atractivo para su uso preferente.

Justificación

En el contexto planteado anteriormente, esta investigación es relevante ya que además de la visibilización de un sistema de transporte típico y pionero en la capital del Ecuador, hacemos una revalorización del mismo para promover su uso preferente y adecuado. Incentivar el uso idóneo del sistema Trolebús y estimular una buena cultura de movilidad y educación vial mediante la educomunicación, permite responder a problemáticas como el creciente tránsito vehicular que vuelve cada vez más conflictivo el sistema de movilidad general en Quito, como ha sucedido en procesos similares de varias metrópolis con altísimos niveles de congestión vehicular como Los Ángeles, Moscú, Nueva York, Bogotá, Santiago de Chile, entre otros.

El propósito final es brindar una posibilidad de transformación en cuanto a movilidad y convivencia en comunidad, con una movilidad segura, cómoda y saludable en todos los aspectos, a través de un sistema alternativo de transporte público, el Trolebús.

MARCO TEÓRICO

La Educomunicación:

La educomunicación, en la actualidad, es una herramienta necesaria para formar e informar a la población sobre diferentes temas de interés, para la comunidad, utilizando los medios de comunicación tradicionales, así como las nuevas tecnologías digitales. “Es necesaria, cada día más, una educación en medios de comunicación, entendida como un ámbito de estudio para la educación de la competencia comunicativa.” (Aguaded, 2017, p. 16).

Se constituye en una alternativa para romper los paradigmas de la educación memorística y poco atractiva, dándole a la comunicación la función de re-educación y transformación social por el cambio y el bien común de manera lúdica e interactiva, tal como plantea la educación según Paulo Freire, pedagogo y filósofo brasileño de inclinación marxista y cristiana, teniendo en cuenta que "cuando habla de libertad, justicia o igualdad cree en estas palabras en la medida en que se encarnen en la realidad"(P.Freire,2011 ,p.6). Lo que

lleva a la práctica de los conocimientos o las ideas, en este caso para una movilidad digna, eficiente y segura.

También este personaje ícono de la educación plantea a la misma como "verdadera cuando la praxis, reflexión y acción del hombre sobre el mundo sea para transformarla." (P. Freire, 2011, p.4), lo cual la relaciona con mayor fuerza a la educomunicación ya que esta permite implementar los principios propios de la educación liberadora, apoyándose en productos comunicacionales de gran alcance e impacto positivo en las poblaciones.

Así mismo, Mario Kaplún, comunicador y escritor argentino, complementando la intención transformadora, plantea una pedagogía de la comunicación como un "instrumento de trabajo para quienes ven la comunicación no solo como una profesión, sino que lo valoran como un servicio a la sociedad." (M. Kaplún, 1998, p13) que ayuda a educar y modificar costumbres dañinas en la cotidianidad de las personas que comparten espacios y generan cultura como se da en el transporte público.

Esto gracias a que Kaplún mira a la comunicación y a la educación como complementarios ya que "cuando hacemos comunicación educativa, estamos siempre buscando, de una u otra manera, un resultado formativo." (M. Kaplún, 1998, p15), no solo para obtener mayor grado de conciencia, discusión y reflexión porque los productos comunicativos y los medios de comunicación son generadores de opinión pública. "Son instrumentos para una educación popular como alimentadores de un proceso educativo transformador." (M. Kaplún, 1998, p15)

Esta acción comunicativa se la realizó precisamente a través de un video educacional e institucional, a partir de entender que "Toda intervención desarrollada en el espacio educativo tendrá por objetivo generar ecosistemas comunicativos. Por lo tanto, toda acción educativa es acción comunicativa." (Genesio, 2016, p. 35).

Producción audiovisual:

La narrativa audiovisual permite reflejar distintas problemáticas o realidades. Un producto de este tipo, por lo tanto, es una herramienta comunicativa muy efectiva por su potencialidad de precisamente transmitir mensajes que se orienten al beneficio de la

comunidad. “La producción audiovisual es una creación que supone la generación de contenidos, cada producto audiovisual realizado por un equipo de producción suponiendo la coordinación de elementos, técnicos, humanos y financieros para su desarrollo completo.” (Soto A, 2015, p11) logrando educación y entretenimiento para todas las audiencias acorde a las que fueron dirigidas, despertando su interés.

Microdocumental:

Como su nombre lo dice, se trata de un formato corto, con finalidad de documentar una realidad, de mostrarla y generar procesos de reflexión, busca formar, enseñar. Es una narrativa de mucha ayuda para la re-educación y motivación.

Son narrativas con un “tratamiento específico del encuadre, cada fragmento es autónomo.” (Ortiz K, 2020, p8). Diferenciándose del documental únicamente por el tiempo de duración, el microdocumental muestra una investigación trabajada, entregando al público la realidad objetiva. El microdocumental “es una forma de expresión artística mostrada audiovisualmente, constituida por la organización de diversas imágenes y el sonido acerca de un tema específico. Para su elaboración hay que tener en cuenta el tema, el guion, utilería, grabación y edición.” (Ortiz K, 2020, p9).

Este formato permite producir un contenido educomunicacional dirigido con objetividad a la resolución de conflictos o situaciones sociales a través de la visibilización.

Educación Vial:

La Educación Vial forma o debe formar parte de nuestro diario vivir ya que se la puede aplicar como peatón, conductor o pasajero de algún medio de transporte, por lo que es fundamental tener el conocimiento para poder convivir en armonía dentro del sistema de movilización de una sociedad, evitando accidentes de tránsito, una de las primeras causas de muerte, a nivel mundial.

La sociedad, en general, debe destacar la importancia de tener una buena educación vial ya que todos nos debemos regirnos a las normas pre establecidas para la ciudadanía con la “adquisición de conocimientos, hábitos y actitudes, en relación con las reglas, normas

y señales que regulan la circulación de vehículos y personas que transitan por la vía pública.” (Dávila, 2016, p. 38).

Mejorar nuestro modo de vida y de movilidad, empezando por impartir conocimientos sobre educación vial en escuelas y colegios, es prioritario para promover el respeto a la señalización, las normas y la ley de tránsito, ya que todos podemos ser usuarios viales entre conductores, peatones o pasajeros.

Usuarios viales:

En el sistema de movilidad de toda vía pública nos encontramos con distintos usuarios que la usan de diversas formas, según su rol o relación con el sistema. De acuerdo con ello, tomarán una denominación específica: peatones, conductores, vigilantes del tránsito. “En un contexto general los usuarios de vías públicas y privadas habilitadas para circular son ciclistas, motociclistas, peatones, conductores de vehículos livianos y pesados.” (Sindicato de choferes profesionales de pichincha, 2022, p15).

Para garantizar una movilidad y tránsito cómodo y seguro, es necesario que todos los actores convivan en un ambiente armonioso, de colaboración y respeto. Esto implica ser comprensivo, precavido, prudente, comunicativo y solidario, en caso de ser necesario. De esa manera alertar oportunamente sobre nuestras acciones en dicho espacio compartido.

Movilidad o transportación ciudadana

Nos referimos a cómo las personas se transportan, se movilizan, a distintos destinos como escuelas, colegios, trabajos, lugares públicos, etc. generando un sistema que requiere gestión de la movilidad ciudadana, como elemento clave para el buen funcionamiento del transporte urbano.

También al conectar distintos lugares de una misma ciudad “la movilidad cotidiana y pendular no se realiza únicamente dentro de las áreas urbanizadas y dotadas de servicios, sino que puede desarrollarse en carreteras y autopistas.” (Jácome k, 2021, p7) que también generan alto tránsito vehicular y poblacional.

Cultura de Movilidad

Entendiendo que la cultura está conformada por las costumbres y formas de vida o desarrollo de una población, alrededor de la movilidad también se genera cultura, debiendo ser ésta, armónica y sustentable “para poder satisfacer las necesidades de acceso a distintas áreas con seguridad y de manera saludable, ya sean estas urbanas o rurales, proveyendo a la ciudadanía de transporte de calidad.” (Jácome k, 2021, p7).

Es preciso generar un ambiente armonioso para convivir en el espacio público. En tal sentido, la cultura de movilidad ciudadana debe considerar que el peatón es parte de este escenario y que, por lo mismo, esa armonía debe lograrse respetando también la necesidad de movilidad del peatón.

Transporte público

Es una de las opciones de movilización más popular, permite conectar distintas ubicaciones de las ciudades a un bajo costo. Permite el funcionamiento de las sociedades y sus sistemas de comercio e interacción ciudadana ya que “es uno de los aspectos fundamentales de las mismas, por lo que deben ser eficaces y saludables, teniendo en cuenta el bienestar de los usuarios. Siendo asequible, confiable y eficaz.” (Jácome k, 2021, p8) Para promover su uso y preferencia, evitando el uso de una persona por vehículo que genera alto tránsito vehicular en las horas pico.

Así también debe tener planificación de acuerdo a las necesidades de la población hacia la que va dirigido, que es su razón de ser, respondiendo a las demandas presentes y futuras de sus usuarios. Esto nos remite también a la necesidad de pensar un modelo que solucione no solo el tema de movilidad de la población, sino además lo haga sin contaminar el ambiente, como una solución sostenible y sustentable.

Trolebús.

El medio de transporte trolebús nace en el año 1990, debido a las crecientes necesidades sobre la movilidad ciudadana en la ciudad de Quito. Tiene como objetivo brindar un buen

servicio para la sociedad y de este modo se fue planificando una ruta que pueda conectar a la ciudad de norte a sur y tener una mejor movilidad con tecnología de alta calidad y durabilidad.

“Los primeros trolebuses arriban a Quito en octubre de 1995, el 17 de diciembre del mismo año inicia formalmente las operaciones desde la que hoy en día conocemos como estación “El Recreo” hasta la calle Esmeraldas siendo esta la primera línea que corresponde a el medio de transporte trolebús, comenzó con 14 unidades” (Trolebús, 2017, p8).

Dichas unidades se encontraban completamente equipadas para la ciudadanía. Se movilizaba a 50 mil pasajeros diarios en este circuito. Al transcurrir el tiempo se comenzó a implementar más paradas y con mejor planificación, para lo cual se implementó la estación “La Y” al norte de Quito y al sur la estación “Moran Valverde”. De igual manera, este sistema de transporte público es definido como sustentable, pues “el trolebús funciona con 700 voltios y de esta manera no emite gases, siendo catalogado como energía limpia. Nunca ha tenido una falla operacional por falta de energía ya que “hace más de 20 años contaba con suficiente energía eléctrica, que provenía de la Central Hidroeléctrica Paute, ubicada en la provincia del Azuay.” (Trolebús, 2017, p9).

En la actualidad el sistema de transporte integrado trolebús se encuentra en procesos de modernización, para el mejoramiento de las unidades paradas y biarticulados para lo cual se adquirió “40 buses articulados y 80 biarticulados de última tecnología, y la reconstrucción de 44 paradas bajo criterios de inclusión, seguridad y accesibilidad.” (Trolebús, 2017, p51).

Metodología

Se ha trabajado esta investigación mediante el enfoque cualitativo, un proceso que utiliza la recolección y análisis de datos para afinar la pregunta de investigación, “este enfoque también se conoce como investigación naturalista, fenomenológica, interpretativa o etnográfica.” (Hernández R, 2014, p7), en primer lugar, conociendo el entorno en el que se presenta la problemática a tratar “la muestra, recolección y análisis de información son fases que se realizan de forma simultánea.” (Hernández R, 2014 , p7). Se observan los hechos específicos para poder explicarlos, es decir va de lo particular a lo general.

Acompañado de la técnica documental, entregando “una fuente muy valiosa de datos cualitativos diversos.” (Hernández R, 2014 ,415) donde se hace el levantamiento de información a partir del archivo histórico y los documentos, registros, materiales y artefactos que lo componen, “nos ayuda a entender experiencias, reacciones de la gente y consecuencias de los hechos, así entonces el fenómeno central de estudio ya que prácticamente la mayoría de las personas, grupos, organizaciones, comunidades y sociedades los producen y narran, o delinear sus historias y estatus actuales.” (Hernández R, 2014 ,415). Así se componen los contextos de distintas dinámicas sociales y su funcionamiento, que pueden convertirse en problemáticas, como retos a ser superados.

Entonces se conforma un estudio de alcance descriptivo, de ideas, significados, conocimientos y prácticas de grupo (cultura de movilidad), poniendo énfasis en la descripción de datos, en este caso históricos oficiales, extraídos del sitio web oficial de nuestro objeto de estudio, imparcialmente, sin conceptualizarlos ni interpretarlos. “Buscando especificar las propiedades, las características y los perfiles de personas, grupos, comunidades, procesos, objetos o cualquier otro fenómeno que se someta a un análisis. Es decir, únicamente pretenden medir o recoger información de manera independiente o conjunta sobre los conceptos o las variables a las que se refieren, esto es, su objetivo no es indicar cómo se relacionan éstas.” (Hernández R, 2014, p399).

Junto al diseño narrativo capaz de conectar el pasado, presente y futuro de la historia de este medio de transporte y su aporte en la movilidad de la ciudad, la investigación cualitativa nos permite ubicar en el contexto y lugar en el que se desarrolla nuestro problema de estudio, logrando convertirlo en una narrativa audiovisual propositiva de soluciones que generen re-educación y cambio social. Se logra el cumplimiento de nuestros objetivos ya que este tipo de diseño “pretende entender la sucesión de hechos, situaciones, fenómenos, procesos y eventos donde se involucran pensamientos sentimientos, emociones e interacciones.” (Hernández R, 2014, p488).

Al ser óptimos para realizar el proyecto, se complementa con la observación no participante como herramienta de recolección de información, porque “no nos limitamos al sentido de la vista, sino a todos los sentidos; ya que implica adentrarnos profundamente en situaciones sociales y mantener una reflexión permanente, estar atento a los detalles, sucesos, eventos e interacciones.” (Hernández R, 2014, p92), así podemos describir cual

es la dinámica del uso del Medio de Transporte Trolebús de Quito y promover su uso adecuado.

De igual manera cuenta con una línea temática: Narrativas, producción audiovisual, siendo esta “una creación que supone la generación de contenidos, realizados por un equipo de producción suponiendo la coordinación de elementos, técnicos, humanos y financieros para su desarrollo completo.” (Soto A, 2015, p11), haciendo referencia a que “todo producto audiovisual tiene un proceso que consta de etapas de preproducción, producción y postproducción.” (Ortiz K, 2020, p13); producto educomunicativo, ya que representa un “campo de estudio conectado a dos disciplinas, educación y comunicación.” (Kaplún, 1997). Producto que busca construir o modificar conocimientos, recibiendo retroalimentación o reacción del mismo en sus consumidores o público. Debido a que la creación de contenido audiovisual educativo en el micro-documental es:

“un producto en el que se muestra la imparcialidad, siendo que los públicos sean quienes dan vida y conclusiones a la producción. Es un género de información objetivo, una forma de expresión artística mostrada audiovisualmente, constituida por la organización de diversas imágenes y su sonido específico, proyectando una investigación trabajada sobre un tema o problemática.” (Ortiz K, 2020, p 9-10).

Esta metodología es la escogida para dar a conocer los beneficios que posee la trasportación municipal en Quito, a través de un sistema como es el del Trolebus, así como orientar sobre el buen uso que los ciudadanos deben dar a este sistema de transportación, para convivir en óptimas condiciones de movilidad.

La producción audiovisual tiene como fin trabajar con la población general, para educar y concientizar a la ciudadanía que utiliza frecuentemente el medio de transporte y su sistema integrado que conforma una parte de la movilidad de Quito y por ende de sus problemáticas. Para a llevar a cabo este proceso de investigación se aplicará el siguiente proceso metodológico: inicialmente se recolectará información a partir de la observación no participante en cuanto al buen o mal uso de la ciudadanía o usuarios viales, respecto al Sistema Metropolitano de Transporte Trolebus, así mismo los beneficios que posee el sistema de transporte municipal.

Por otro lado, reforzando su historia e importancia para la movilidad de Quito, se revalorizará este sistema de transportación de pasajeros, mediante la información obtenida de documentos oficiales expuestos en el sitio web oficial (www.trolebus.gob.ec)

de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito, administradora del sistema municipal de transporte. Es decir, se acudirá a fuentes primarias. Así también se observará el uso tanto de los usuarios y el desempeño de los trabajadores de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito, con el objetivo de obtener la mayor información posible del tema que se abordará en nuestro producto audiovisual, m educomunicacional y que sea de beneficio para la empresa y sobre todo para la ciudadanía usuaria del sistema. Es decir, también se acudirá a fuentes secundarias.

Una vez que se obtenga la mayor información posible se jerarquizará según la importancia para, posteriormente, elaborar el guion del video, que permita no solo evidenciar la problemática y sus respectivas soluciones mediante la reeducación, sino que también constituya una herramienta lúdica capaz de promover el uso preferente y el cuidado de este sistema de transporte; así como su respectivo tráiler que servirá para la presentación inicial del producto comunicacional. Esto considerando la narrativa audiovisual como instrumento principal para evidenciar las bondades del sistema de transporte municipal y generar conciencia social respecto al buen uso para el bien común.

RESULTADOS Y CONCLUSIONES

En la presente investigación, los resultados de este proceso pedagógico y comunicativo demuestran que la producción de contenido audiovisual tiene incidencia en las poblaciones no solo para mostrar distintas realidades o problemáticas, sino también para llamar a la reflexión. En este caso, para generar un buen uso del sistema de transporte y la colaboración como un medio que permita mejorar toda la cultura de movilidad, tanto del público externo (usuarios y potenciales usuarios) como del público interno (todo el personal del sistema de transporte TROLEBUS), lo que constituye un aporte significativo para la cultura general de Quito, como parte de su organización social y progreso.

Para ello se analizó y retrató cuáles son los procesos implementados por la empresa Trolebús para que la sociedad beneficiaria de este medio de transporte pueda aprovechar todos los implementos y recursos que proporciona el mismo. De igual manera, observar el uso adecuado o inadecuado por parte de la ciudadanía, lo que en cierta medida refleja la cultura de movilidad de Quito, además de evidenciar las carencias o fallas de forma indirecta, para promover su pronta solución.

La presente investigación trabajó con las locaciones dentro del Sistema Integrado Trolebús, registrando las actividades de sus trabajadores y usuarios, quienes utilizan este medio de transporte, donde se destaca el servicio y la utilidad que brinda el mismo. Esta observación se trabajó dentro de las principales estaciones: Intercambiador Terminal Quitumbe, Terminal Sur Guamaní, Estación El Recreo, Terminal El Labrador, y Terminal Rio Coca.

El estudio cuenta con el apoyo del Área de Comunicación de la presente empresa, la cual está dirigida por Cristina Heredia, magister en Comunicación. Se cumplió un itinerario de 20 visitas de campo comprendidas entre el mes de octubre del 2022, hasta el mes de diciembre del mismo año. La participación de cada una de las personas, dentro de este producto Educomunicativo, fue autorizada por el Gerente General Dr. Danilo Rodríguez.

Para la ciudadanía de Quito, en las dinámicas culturales, el uso del medio de transporte “Trolebús” se basa principalmente en la coexistencia, el respeto del espacio público y la utilidad para la sociedad. Esto nos ayudó a visualizar cómo la existencia de esta empresa pública y sus beneficios son necesarios para la ciudadanía y la mejoría de su movilidad, siempre y cuando sea utilizado de forma correcta.

Dentro de los beneficios encontrados en el transporte público Trolebús, los usuarios, obtienen bienestar al momento de transportarse ya que el sistema cuenta con: señalética a la entrada y salida de pasajeros, piso podotáctil, guardias de seguridad en las paradas, lugares adaptados para personas con capacidades especiales, asientos diferenciales para personas de la tercera edad, mujeres embarazadas, personas con niños en brazos.

Por ello, lo que busca el producto educacional es que la ciudadanía mejore el uso tanto de las instalaciones como de las unidades de transporte y en general promover una movilidad eficiente y con preferencia hacia el transporte público para solucionar uno de los problemas principales de la capital como la alta congestión vehicular. Teniendo en cuenta que desde 1994 que el medio de transporte abrió sus puertas a los usuarios, se ha podido apreciar su gran esfuerzo por brindar un servicio de calidad, mejorando y actualizando maquinaria y orientando al personal que labora en el mismo para brindar un buen trato al beneficiario. Cualidades que con este producto se refrescan para obtener colaboración por parte de todos quienes conforman este medio y forma de movilización.

Mejorando socialmente al implementar la educación al usuario para conocer la ubicación y correcta interpretación de las señaléticas y espacios de uso exclusivo; así, mejorar la

estadía y generar un ambiente de respeto y armonía, a su vez concientizar a la ciudadanía a respetar las normas y reglas ya establecidas, las cuales son brindados por el personal de esta empresa.

Mediante la educomunicación se genera conciencia e incentivo al cambio como la única solución encaminada a resolver los problemas de movilidad, como incremento poblacional, aglomeraciones o hacinamiento, orden de ingreso a las unidades o mala interpretación de la señalética y se elimina la falta de solidaridad al ceder el asiento, ayudar con una carga o en medio de un acto delincuencia. Por medio del producto audiovisual, también logramos exhortar a la empresa y sus colaboradores para una autocrítica pertinente que se oriente a una mejora constante del servicio tangible y colaboración permanente en el trato a sus usuarios.

En las grabaciones y el estudio realizado se puede visualizar los beneficios y la utilidad del transporte público, junto con sus deficiencias. De esta manera podemos orientar a los usuarios para el buen uso y aprovechamiento del mismo. Por lo que el producto microdocumental con fin educativo se estructuró en tres fases:

1. Preproducción: donde realizamos todo el trabajo de investigación respecto a la movilidad en Quito, en específico con la Empresa de Transporte de Pasajeros “TROLEBUS” y empezando con el acercamiento a los actores o participantes de la problemática. Realizamos un guion que se adjuntará en anexos, además se creó un cronograma de actividades, presupuesto y ficha técnica para organizar toda la logística.

1	Cámara semiprofesional	\$800	1	\$800	Propia
2	Computadora	\$680	1	\$680	
3	Tripode	\$60	1	\$60	
4	Dron Dji Mavic Mini 2 Fly More	\$550	1	\$550	
5	Memoria SD (356)	\$65	1	\$65	
6	Software de edición de fotografía (Ilustrador y Photoshop)	\$0 (uso libre)	1	\$0	
7	Software de edición de audio (Audition)	\$0 (uso libre)	1	\$0	
8	Software de edición de video (Premiere)	\$0 (uso libre)	1	\$0	
9	Transporte	\$ 5	1	\$50	
11	Resma de papel	\$3,80	1	\$3,80	
12	Impresiones	\$0,10	50	\$5	
TOTAL				2.213,8	

(Cronograma, elaboración propia)

1.1. Nombre del producto: Microdocumental Educomunicacional *“Trolebús el medio de transporte más antiguo y aún eficiente”*

1.2. Ficha técnica del producto: donde se describe el microdocumental con sus características, materiales y procesos de forma detallada.

- Título: *“Trolebús el medio de transporte más antiguo y aún eficiente”*
- Realización: Juan Carlos Guamán
- Cámara: Juan Carlos Guamán
- Guion: Juan Carlos Guamán
- Fotografía: Juan Carlos Guamán
- Scouting: Evelyn Torres
- Musicalización y audio: Juan Carlos Izurieta
- País: Ecuador
- Año: 2023
- Duración: 23:20 minutos
- Género: Microdocumental
- Formato: Full HD
- Idioma: español
- Difusión: Redes sociales y YouTube, Sistema Integrado de Transporte de Pasajeros Trolebús y Universidad Politécnica Salesiana

1.3. Público – usuarios específicos:

Basado en criterios sociodemográficos de los destinatarios con criterios principales como edad, ubicación, nivel de estudios, nivel socioeconómico y criterios psicográficos, teniendo en común que todos son colaboradores, usuarios o potenciales usuarios de este sistema de transporte.

2. Producción.

Se realizaron las grabaciones de las dinámicas dentro del sistema de transporte y se recolectó material también del archivo web de la misma empresa, además de realizaron entrevistas abiertas a usuarios y colaboradores. A su vez durante el rodaje se realizó la aproximación teórica a la movilidad en Quito y sus problemáticas para entender la cultura y poder moldearla exponiendo soluciones reales y que se pueden alcanzar como resultado del proceso educomunicativo

transformador ya que uno de los puntos en común, más notables, es la falta de una cultura de movilidad solidaria, que aportaría a un ambiente sano y a preferir este medio de transporte tradicional.

También se tomó en cuenta el contexto de la ciudad, sus lugares centrales en el sur y norte; y los usuarios que habitan allí con las entrevistas de opinión, junto a la selección de locaciones en específico, guion técnico y presupuesto mencionados y la preparación de documentos adicionales como autorizaciones de uso de imagen y/o instalaciones. Para así poder continuar con la sistematización de toda la información recolectada.

Se pudo constatar la falta de cultura de la población, el mal uso de los servicios y la masificación de usuarios dentro de un mismo servicio que se complementan con los problemas externos como el aumento del parque automotor ya que está ligada a la cultura de movilidad que no es solidaria como para utilizar un auto particular de forma colectiva entre familiares, compañeros o amigos; evitando los embotellamientos y la contaminación.

Con todos estos elementos esta etapa comprendió el proceso de grabación en video con los siguientes equipos: cámara Canon Rebel T7i, lentes 18-35mm, trípode, micrófonos, boom ambiental, rebotadores de luz, teléfono celular con cámara PRO y memorias SD. Por otro lado, en la filmación se empleó el uso de ciertos planos específicos, grabación de audios, toma de fotografías, grabación de tomas de paso o complementarias desde un plano aéreo para la contextualización de la problemática y sondeo de opinión con entrevistas que se realizó en el ambiente de desarrollo natural diario del sistema de transporte. Con una duración establecida de 23:20 minutos.

Postproducción:

Para la realización óptima de el presente microdocumental se utilizó distintos programas de edición como herramientas tecnológicas de producción (Adobe Premiere, audition e Ilustrador), pertinentes para la edición final, trabajando audio, color y estabilización, concluyendo con un producto de calidad que puede ser usado por la misma empresa, por

ello la importancia de sus canales de transmisión seleccionados para su difusión masiva que cambie la percepción del sistema de transporte e incentive a su uso preferente por parte de la ciudadanía.

Conclusiones.

El proceso de investigación, no solo comprobó, con la observación, las falencias del sistema de transporte a mejorar, sino que también generó herramientas que promuevan mayor nivel de conciencia en sus usuarios para cuidar de este servicio y no utilizarlo inadecuadamente, creando un sentido de pertenencia de la comunidad hacia el sistema de transporte Trolebus. En ese sentido, se expone a continuación las conclusiones obtenidas en este proceso de investigación:

Todos los sistemas públicos deben tener corresponsabilidad y cuidado permanente de sus usuarios; además de mantenimiento continuo, calidad y seguridad por parte de los prestadores del mismo servicio, ya sea el municipio o el gobierno central. Entonces no puede ser la excepción en el caso del transporte, más aún, teniendo en cuenta que el Sistema de Transporte de Pasajeros Trolebús es el pionero en el país y moviliza a millones de ciudadanos, tanto así, que sus fallas o paro de operaciones sería capaz de paralizar a toda la ciudad.

Así mismo, se debe revalorizar los beneficios que brinda el sistema de transporte. Allí es donde entran en acción las herramientas de comunicación que permitirán concienciar y persuadir a los usuarios para conformar ese espíritu de cuidado y colaboración permanente que se mantenga en el tiempo y en las distintas generaciones que usan este tipo de transporte, devolviéndole la importancia justa para desarrollar una cultura solidaria e inclusiva de movilidad en Quito, además de convertirlo en un modelo para el país, donde tanto el público interno como el externo construyen ese sistema modelo denominado Trolebús.

Esto ha sido posible ya que la obtención de autorización por parte del Departamento de comunicación de la empresa de Movilidad fue muy útil ya que brindó libertad de investigación y planteamiento de alternativas a la resolución de conflictos debido a que el trabajo educocomunicativo permitió recolectar interacciones en el espacio de transporte público para transformarlas, permitiendo generar conciencia ciudadana respecto a la movilidad y sus problemas en la ciudad. Visibilizando beneficios y deficiencias.

Uno de los beneficios que tiene el sistema de transporte Municipal Trolebús es el desenvolvimiento con respecto a los embotellamientos causados por la sobrepoblación de automotores en la ciudad de Quito, haciendo complicada la movilización, en base a esto se pensó la creación del sistema integrado para brindar mejor fluidez a la ciudadanía y de esta manera poder movilizar a la sociedad capitalina.

En el transcurso de este producto audiovisual, se ha demostrado los beneficios que tiene el medio de transporte los cuales son desde el año 1995 y este a lo largo del tiempo hasta la actualidad, se encuentra en constantes actualizaciones para el bienestar de la ciudadanía. Con la finalidad de eliminar las deficiencias que aún se mantienen.

En el presente estudio se demuestra los elementos más aplicados beneficiosos, los cuales se tiene que respetar para tener una buena movilidad y respeto hacia la sociedad en general, para que de esta manera se pueda demostrar que es posible tener un mejor desenvolvimiento en cuanto a vialidad en respeto y comodidad. Además de señalar errores o deficiencias y exhortar a su cambio y mejora continua.

La tecnología también, es uno de los puntos más importantes en este medio de transporte ya que las unidades se encuentran siendo monitoreadas de forma constante para poder responder de forma inmediata a cada necesidad o dificultad que se presente en el viaje.

Después de estudiar personalmente el caso y visualizar el uso del transporte trolebús en la ciudad de Quito, verificando sus beneficios y sus espacios requeridos para el uso, se nota evidentemente como no son usados de forma adecuada o se hace caso omiso de las reglas establecidas para el uso del mismo. Gracias a esto se busca concientizar a la sociedad sobre hacer uso de una mejor forma respetándose como sociedad para llevar un buen ambiente social.

De esta manera poder respetar los diferentes espacios de la vida cotidiana porque todos podemos ser conductores, peatones o pasajeros y de esta manera hacer valer los derechos y obligaciones que tienen los ciudadanos. “Además, el modelo no tuvo en cuenta que la organización del transporte es individual, no por ruta, y que cada unidad motorizada involucra a un propietario privado que obtiene beneficios de la venta de boletos.” (Cortez, 2017, p. 25)

Se encontró deficiencias dentro del sistema de transporte, las cuales son evidentes por la falta de conocimiento y de interacción entre el usuario y el personal que opera este

circuito. Las cuales son la falta del respeto de la fila preferencial sin empatía por parte de la ciudadanía hacia las personas que cuentan con capacidades especiales.

De igual manera, el respeto para los espacios destinados como asientos preferenciales, lo cual muchas de las veces no se considera y no se da cumplimiento a esta regla dentro del medio de transporte; este sirve para las personas que no pueden mantenerse de pie durante el trayecto de su viaje, y hace padecer de este tipo de malestar para la ciudadanía.

Toda la información levantada da cuenta de que las deficiencias, una vez descubiertas con exactitud por medio de la investigación científica, son superables. Y que el estudio es pertinente para resolver la necesidad de mejora continua, mediante educación y comunicación (herramientas educomunicacionales en este caso producción audiovisual), tanto para la empresa como para la ciudadanía quiteña y los futuros usuarios del Sistema de Transporte de Pasajeros TROLEBUS

Por lo tanto, este producto, en conclusión, busca visibilizar cómo nos ayuda el medio de transporte. Respetar y cuidar para tener un buen viaje durante el uso del mismo y de la misma manera poder convivir como sociedad respetándonos, creando una cultura de movilidad solidaria, segura, empática y saludable.

Referencias bibliográficas

- Arguello N, e. a. (2020). *Repositorio Digital de la Universidad Técnica Estatal de Quevedo*. Obtenido de Modelo de movilidad sostenible para la implementación de una ciclovía en el centro urbano de la ciudad de Quevedo: <https://repositorio.uteq.edu.ec/items/916e27e0-16e7-4ad8-92a1-a4713a27c78c>
- Barbas. (2012). *Redalyc*. Obtenido de redalyc.org/pdf/4475/447544618012.pdf: <https://www.redalyc.org/pdf/4475/447544618012.pdf>
- C, M. (2003). *El País*. Obtenido de Canclini defiende la escuela como espacio de integración : https://elpais.com/diario/2003/02/17/educacion/1045436407_850215.html
- Cortez. (2017). *Una vida teniendo educación vial*. España: Aventura.
- D., P. (1998). *Revista Psychosocial Intervention del Colegio Oficial de Psicología de Madrid*. Obtenido de <https://journals.copmadrid.org/pi/art/b3b4d2dbedc99fe843fd3dedb02f086f>
- Dávila, e. a. (2016). *Proyecto de Tesis: Aprendamos Educación Vial*. Obtenido de <http://dspace.casagrande.edu.ec:8080/bitstream/ucasagrande/657/1/Tesis885GDAVA.pdf>
- E., C. (2017). *Revista Rimarina de Ciencias Sociales y Humanidades de la Universidad Técnica de Cotopaxi*. Obtenido de <http://investigacion.utc.edu.ec/revistasutc/index.php/rimarina/article/view/99/100>.
- I., A. (2016). *ResearchGate*. Obtenido de LA EDUCOMUNICACIÓN: UNA APUESTA DE MAÑANA, NECESARIA PARA HOY: https://www.researchgate.net/publication/236850520_LA_EDUCOMUNICACION_UNA_APUESTA_DE_MANANA_NECESARIA_PARA_HOY
- J., S. (2015). *Manual de Producción Audiovisual*. https://books.google.com.ec/books?hl=es&lr=&id=4JxTDwAAQBAJ&oi=fnd&pg=PA8&dq=producción+audiovisual&ots=haUhija59W&sig=OIT2q2y5ucC6gYoJYqdx6Ut8YY&r edir_esc=y#v=onepage&q=producción%20audiovisual&f=false.
- Kaplún, M. (1998). *Books*. Obtenido de [books/edition/Una_pedagogía_de_la_comunicación/8t_xO12cSOgC?hl=es&gbpv=1](https://www.google.com.ec/books/edition/Una_pedagogía_de_la_comunicación/8t_xO12cSOgC?hl=es&gbpv=1): https://www.google.com.ec/books/edition/Una_pedagogía_de_la_comunicación/8t_xO12cSOgC?hl=es&gbpv=1
- M., K. (1997). *CIESPAL*. Obtenido de <https://repositorio.flacsoandes.edu.ec/handle/10469/12869>.
- P., F. (1976). *La educación como práctica de la libertad*,. México.
- P., F. (1987). *Pedagogía del Oprimido*. MEXICO.
- P., F. (2011). Educación y concienciación. En P. Freire, *Educación y concienciación* (pág. 91). España: Siglovenitiuno.
- P., M. (2015). *Revista Educomunicacional Facso*. Obtenido de <https://educomunicacionfacso.wordpress.com/2015/12/04/francisco-gutierrez-perez/>

- Primicias. (25 de Junio de 2023). En Quito hay que caminar hasta 30 minutos para encontrar un bus. *En Quito hay que caminar hasta 30 minutos para encontrar un bus*, pág. 2.
- R., H. (2014). *Metodología de la Investigación*. Mexico D.F: McGraw-Hill/ Interamericana editoriales, s.a.
- S., C. (2018). *Revista Espacios*. Obtenido de chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.revistaespacios.com/a18v39n19/a18v39n19p01.pdf
- , F. M. (2017). *trolebus*. Obtenido de www.trolebus.gob.ec
- Thomson I, B. A. (2021). *Naciones Unidas*. Obtenido de <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/6381>
- Weeks, I. R. (2020). (O. G. Abigail, Entrevistador) Obtenido de <https://dspace.ups.edu.ec/handle/123456789/18422>

ANEXOS



Oficio Nro. EPMPQ-GG-2022-0825-O

Quito, D.M., 07 de septiembre del 2023

Asunto: Respuesta a solicitud de autorización para la recopilación de información.

Señor
Juan Carlos Guaman Yaguana
Estudiante
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA SALESIANA
En su Despacho

De mi consideración:

En respuesta a su Oficio SN del 02 de septiembre de 2023, documento mediante el cual solicita el apoyo de esta entidad para el desarrollo de su proyecto de titulación y la autorización para grabar y recopilar datos relacionados a su proyecto, por medio del presente me permito informar que la EPMPQ ha autorizado su solicitud de acuerdo a lo detallado en su oficio.

En este sentido, solicito que se coordinen estas actividades con la Lcda. Cristina Heredia, Coordinadora de Comunicación Social, con quien puede contactarse al teléfono: 022665018 / 023 Ext.33103, al 0981930317 o al correo electrónico: cheredia@trolebus.gob.ec.

Con sentimientos de distinguida consideración.

Atentamente,

Documento firmado electrónicamente

Mgs. Sergio Danilo Rodríguez Zambrano
GERENTE GENERAL (E)
EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS

Referencias:
- EPMPQ-SG-UGDA-2022-2009-E

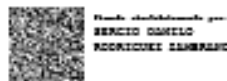
Oficio Nro. EPMTPQ-GG-2022-0825-O

Quito, D.M., 07 de septiembre del 2023

Anexos:
- Scan_2009.pdf

Copias:
Señorita Licenciada
Cristina Isabel Heredia Donoso
Coordinador de Comunicación 2
EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS -
COORDINACIÓN DE COMUNICACIÓN

Acción	Siglas Responsable	Siglas Unidad	Fecha	Sumilla
Elaborado por: Cristina Isabel Heredia Donoso	cihd	EPMTPQ-CC	2023-09-07	
Aprobado por: Sergio Danilo Rodríguez Zambrano	sdrz	EPMTPQ-GG	2023-09-07	



Guion del producto.

Secuencia	No. Plano	Plano	Angulo	Sonido	Duración	Imagen	Diálogo
1				Cortina de entrada y sonido ambiente	00:20 seg	Logotipo del producto educacional	No
2	1	General	Aéreo	Musicalización	00:13 seg	(intro) Trolebús en la ciudad de Quito	No
Primer momento: Resumen, historia y beneficios.							
3	2	General	Frontal	Narración nota periodística	00:17 seg	Inauguración del sistema de transporte	Si
3	3	General	Picado	Sonido ambiente	00:10 seg	Imagen del primer recorrido en Quito	No
4				Sonido ambiente	00:25 seg	Cita del año de funcionamiento del Trolebús	No
5	4	General	Frontal	Sonido ambiente	00:11 seg	Llegada del trolebús en una de sus rutas	No
6	5	General	Lateral al lado izquierdo	Musicalización	00:15 seg	Ecovia con claqueta que indica su pertenencia al sistema	No
7	6	General	Contrapicado	Musicalización	00:13 seg	Integrados que extienden el servicio	No
8	7	General	Aéreo	Musicalización	00:15 seg	Toma de Terminales estratégicos (Guamaní)	No
8	8	General	Aéreo	Musicalización	00:17 seg	Toma de Terminales estratégicos (Quitumbe)	No
8	9	General	Aéreo	Musicalización	00:22 seg	Toma de Terminales estratégicos (Labrador)	No

8	10	General	Aéreo	Musicalización	12:16 seg	Toma de Terminales estratégicos (Río Coca)	No
9				Voz en off y cortina	10:00 seg	Leyenda: "Beneficios y bondades del sistema de transporte Trolebús"	Si
10	11	General	Lateral lado derecho y frontal	Musicalización	00:36 seg	Señalización de inclusión	No
10	12	General	Frontal		00:17 seg	Piso podotáctil	No
10	13	General	Lateral derecho		00:10 seg	Rampas para silla de ruedas	No
10	14	General	Frontal		00:30 seg	Remodelación de paradas	No
10	15	General	Lateral derecho y picado		00:24 seg	Mantenimiento de máquinas internas	No
10	16	Primer plano y General	Frontal, lateral derecho,		00:30 seg	Guardias de seguridad en cada parada	No
10	17	General	Frontal		00:25 seg	Apoyo de canes adiestrados en las paradas y unidades	No
10	18	Primer plano y General	Lateral derecho		Musicalización y voz	00:26 seg	Llamadas de apoyo al personal de seguridad
10	19	Primer plano y general	Frontal	Musicalización	00:13 seg	Cámaras de videovigilancia	No
10	20	General	Frontal	Musicalización	00:26 seg	Presencia de Policía Metropolitana y Nacional	No
10	21	General	Frontal	Musicalización	00:20 seg	Fiscalización de boletería	No
10	22	General	Frontal	Musicalización	00:19 seg	Lactario	No

10	23	General	Aéreo	Musicalización	00:31 seg	Vía exclusiva	No
10	24	Primer plano	Frontal	Musicalización	00:16 seg	Estacionamiento seguro	No
10	25	General	Frontal	Musicalización	00: 20 seg	Limpieza diaria	No
10	26	General	Frontal	Musicalización	00: 26 seg	Expreso escolar y servicio guiado	No
Segundo momento: graficación del problema de estudio y sondeo de opinión de la gente							
11				Voz en off y cortina	00:10 seg	Leyenda: "¿Qué le hace falta al sistema de transporte?"	Si
12	26	Medio Corto	Frontal	Entrevista	00: seg	Respuesta 1 de opinión sobre qué el sistema y que le hace falta	Si
12	27	Medio Corto	Frontal	Entrevista	00: seg	Respuesta 2 de opinión sobre el sistema y que le hace falta	Si
12	28	Medio Corto	Frontal	Entrevista	00: seg	Respuesta 3 de opinión sobre el sistema y que le hace falta	Si
12	29	Medio Corto	Frontal	Entrevista	00: seg	Respuesta 4 de opinión sobre el sistema y que le hace falta	Si
13	30				00: seg	Problema 1: Incremento de la población	No
13	31				00: seg	P2: Aglomeraciones	No
13	32				00: seg	P3: Aumento de parque automotor	No
13	33				00: seg	P4: Embotellamientos	No
13	34				00: seg	P5: Desorden en el embarque	No
13	35				00: seg	P6: Unidades en mal estado	No
13	36				00: seg	P7: Hacinamiento en unidades	No
13	37				00: seg	P8: Falta de solidaridad al ceder el asiento,	No

						ayudar con una carga o en medio de un acto delincuencia	
13	38				00: seg	P9: Mala interpretación de la señalética	No
Tercer momento: propuesta sobre qué podemos hacer para una mejor cultura de movilidad							
14	39				00: seg	Propuesta 1 (ciudadanía)	
14	40				00: seg	P2 (conductores)	
14	41				00: seg	P3 (administrativos)	
14	42				00: seg	P4 (Personal de movilidad)	
14	43				00: seg	P5 (Mejoras en las paradas)	
15				Musicalización y voz en off		Leyenda: "Por una movilidad digna y segura, nosotros cuidamos el Trole"	Si
16				Musicalización y voz en off	00:seg	Agradecimientos	No
17				Musicalización		Créditos	No
18						Cierre	No

Nota. En esta tabla se visualizará el método de grabación y las locaciones de cada grabación, en las que tienen efectuarse y cumplir con el método de los planos los cuales serán de forma general y de esto se podrá desarrollar las ediciones para poder tener el producto final este guion aun será modificado al transcurrir aun falta de grabaciones.