

**UNIVERSIDAD POLITÉCNICA SALESIANA**  
**SEDE QUITO**

**CARRERA: COMUNICACIÓN SOCIAL**

**Tesis previa a la obtención de título de: LICENCIADO/A EN  
COMUNICACIÓN SOCIAL CON ESPECIALIDAD EN DESARROLLO**

**TEMA:**

**DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LOS PEATONES, PASAJEROS Y  
CICLISTAS, EN LA LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y  
SEGURIDAD VIAL, A TRAVÉS DE UNA CAMPAÑA MULTIMEDIAL  
INFORMATIVA A DIFUNDIRSE EN LA CIUDAD DE QUITO, PROVINCIA  
DE PICHINCHA**

**AUTORES:**

**MAZABANDA CALLES ANDRÉS LUCIANO**

**ROMERO CALLES MAYRA GABRIELA**

**DIRECTOR:**

**RODRIGO TORRES S.**

Quito, noviembre del 2013

**DECLARATORIA DE RESPONSABILIDAD Y AUTORIZACIÓN DE USO  
DEL TRABAJO DE GRADO**

Nosotros autorizamos a la Universidad Politécnica Salesiana la publicación total o parcial de este trabajo de grado y su reproducción sin fines de lucro.

Además, declaramos que los conceptos y análisis desarrollados y las conclusiones del presente trabajo son de exclusiva responsabilidad de los autores.

Quito, noviembre del 2013

Mazabanda Calles Andrés Luciano

CC: 1712686599

Romero Calles Mayra Gabriela

CC: 0502676190

## **RESUMEN**

El presente trabajo comprende el desarrollo de una campaña multimedial informativa sobre los derechos y obligaciones de los peatones, pasajeros y ciclistas contemplados en la Ley Orgánica de Tránsito Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LTTTSV) y el Reglamento General para su aplicación y de cómo estas normativas afectan o favorecen a estos actores viales que desarrollan su cotidianidad en el Distrito Metropolitano de Quito.

Desde el año 2008, se vienen realizando cambios y reformas a la normativa legal que rige este tema, por tal motivo, decidimos realizar una campaña multimedial informativa enfocada a jóvenes universitarios que dé a conocer las nuevas normativas implantadas en esta ley y como esta beneficia a los actores anteriormente mencionados.

Haciendo uso de las nuevas tecnologías de la comunicación, como son las redes sociales, se pretende difundir la campaña a los diferentes grupos objetivos, además de educar y capacitar a estos actores en temas de tránsito y seguridad vial.

## **ABSTRACT**

The present work is the development of a multimedia information campaign on the rights and duties of pedestrians, passengers and cyclists covered by Land Traffic Act, Traffic and Road Safety, and how are you or favor regulations affect these actors develop their everyday life in the Metropolitan District of Quito.

Since 2008 they are making changes and reforms in the legal rules governing this issue, for this reason we decided to make an informative multimedia campaign aimed at university students to disseminate new regulations established in this law and how it benefits the players above.

Making use of new technologies such as social networking, is to spread the campaign to different target groups and to educate and train these actors on issues of traffic and road safety.

## ÍNDICE

<b>INTRODUCCIÓN</b>	1
<b>CAPÍTULO 1</b>	
<b>LA MOVILIDAD URBANA</b>	3
1.1. Antecedentes	3
1.2. La movilidad en el funcionamiento del Distrito Metropolitano de Quito	6
1.3. Actores involucrados en la movilidad del Distrito Metropolitano de Quito	11
1.4. Problemas en la movilidad cotidiana del Distrito Metropolitano de Quito	15
<b>CAPÍTULO 2</b>	
<b>MARCO JURÍDICO</b>	21
2.1 Contexto	21
2.2. Derechos y obligaciones de los peatones, pasajeros y ciclistas en la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	27
2.3. Reglamento general para la aplicación de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	33
<b>CAPÍTULO 3</b>	
<b>COMUNICACIÓN PARA EL DESARROLLO</b>	46
3.1. Antecedentes	46
3.2. Comunicación, educación y participación	49
3.3. La radio	52

3.4.	Las tecnologías de la información y la comunicación (TIC) y los nuevos escenarios	55
------	---	----

## **CAPÍTULO 4**

### **CAMPAÑA MULTIMEDIAL INFORMATIVA** 58

4.1.	Contexto	59
4.2	Marco metodológico	61
4.2.1	Método inductivo	61
4.2.2	Grupo focal	62
4.3.	Objetivos	64
4.3.1	Objetivos Generales	64
4.3.2	Objetivo Específico	65
4.4.	Planificación de la campaña	65
4.5.	Definición del público objetivo	67
4.6	Tipo de campaña	68
4.7.	Mensajes	68
4.8.	Estrategia de comunicación	69
4.9.	Canales y medios	74
4.10.	Condicionamiento de medios y presupuesto	75

## **CAPÍTULO 5**

### **VALIDACIÓN DE CONTENIDOS** 76

5.1.	Validación técnica	76
5.2.	Validación público objetivo	77
5.3.	Resultados de la campaña piloto en Twitter	79

### **CONCLUSIONES** 85

### **RECOMENDACIONES** 86

### **LISTA DE REFERENCIAS** 87

### **ANEXOS** 89

## INTRODUCCIÓN

El presente trabajo desarrolla una propuesta de campaña multimedial informativa alrededor de los derechos y obligaciones de los peatones, pasajeros y ciclistas establecidos en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LTTTSV) y el Reglamento General para su aplicación, a fin de contribuir al posicionamiento del protagonismo y responsabilidad que tienen estos actores en la problemática de la seguridad vial que vive el país.

En este sentido, la siguiente propuesta centra su atención en el Distrito Metropolitano de Quito (DMQ), con el objetivo de realizar un análisis de la problemática de la movilidad urbana que vive esta ciudad: conocer cómo se desenvuelve, quiénes son los actores involucrados y cuáles son los problemas a los que se enfrentan estos públicos día a día debido al incremento desmedido del parque automotor, la poca o mala planeación urbanística, el servicio de transporte público y los pocos espacios urbanos destinados para la movilización urbana, en el caso de los ciclistas y poco señalados en el caso de los peatones.

Este trabajo también recoge la normativa legal que rige a este tema y, realiza un estudio que sistematiza las causas por las cuales, estos cuerpos legales, han tenido que reformarse en varias ocasiones y en períodos cortos de tiempo desde su expedición en el año 2008, tras los cambios jurídicos y estructurales que trajera consigo la nueva constitución política, la instalación y el trabajo de la Asamblea Nacional Constituyente. Luego de establecer el marco coyuntural en relación al tema que compete a este trabajo, éste presenta la propuesta comunicativa de por qué realizar una campaña multimedial informativa con jóvenes universitarios y a través de los nuevos canales de comunicación, como son las redes sociales.

De esta forma, el presente trabajo pretende contribuir al derecho de las personas a ser educadas y capacitadas en temas de tránsito y seguridad vial, según exponen las leyes mencionadas anteriormente. Finalmente, se presentan las conclusiones y recomendaciones en relación a la campaña piloto desarrollada a través de la validación de los contenidos y productos comunicacionales en lo que se refiere a la difusión de los derechos y las obligaciones legales que tienen los peatones, pasajeros, y ciclistas, como usuarios o actores del espacio vial.

# CAPÍTULO 1

## LA MOVILIDAD URBANA

### 1.1. Antecedentes

El presente capítulo abarca información relacionada con el concepto de movilidad urbana, para entender mejor las dinámicas de desplazamiento que se desenvuelven en las ciudades y en especial, en el Distrito Metropolitano de Quito (DMQ), a fin de conocer las problemáticas que se dan en relación al uso del espacio vial y los usuarios o actores viales del mismo.

Cada día para el desarrollo de todo tipo de actividades, las personas en general necesitan desplazarse alrededor de una ciudad para trabajar, asistir a los centros de estudio y/o cumplir actividades varias, por ejemplo, de entretenimiento. Normalmente, en un día laborable millones de desplazamientos pueden producirse en las ciudades o poblaciones, los cuales, pueden variar en aumento o disminución, los fines de semana o en una jornada festiva.

Por todo esto, la movilidad urbana es una necesidad y deseo de todos los ciudadanos, por lo que, podemos afirmar que es concebida como un derecho social indispensable para garantizar de forma igualitaria la circulación por la ciudad. No obstante, el crecimiento y la organización física de las ciudades no siempre han seguido lineamientos de urbanística y normativas específicas de planificación que contribuyan a esta situación.

En este sentido, “Los usos del suelo y la forma en que crecen las grandes urbes están condicionando en buena medida los factores no previstos por la planificación urbana. Un ejemplo claro del crecimiento urbano sin planeación, y por tanto fuera de la ley son los asentamientos humanos irregulares.” (Instituto Tecnológico de Estudios Superiores de Occidente, 2001, pág. 38). Problemáticas que en los últimos años se han visto reflejadas en los noticieros del país, sobre todo, respecto a Quito y Guayaquil, dos de las más grandes ciudades del Ecuador.

En la ciudad de Quito, el crecimiento poblacional junto a la demanda de transporte masivo y el aumento del parque automotor particular han sido algunas de las situaciones que han obligado al cabildo local, en los últimos años, a tomar medidas urgentes en torno al tema de la movilidad urbana.

Con el fin de tratar de solucionar la congestión vehicular que día a día vive la ciudad capital, en su momento, se han tomado decisiones sobre el espacio vial como por ejemplo, el remplazo de redondeles por intersecciones semaforizadas, la construcción de pasos a desnivel, y sobre la movilidad, estableciendo cambios en los horarios de ingreso al trabajo en las instituciones públicas debido al regreso a clases de escuelas y colegios y, cambios para el uso de vías en sentido unidireccional en horas claves.

Entre otras de las providencias que han sido dispuestas por el municipio del DMQ a fin de mejorar la falta de fluidez del tránsito en la ciudad han sido: el famoso “Pico y Placa”, disposición que restringe la circulación de vehículos particulares durante horas pico, lapsos de tiempo en los que se producen mayores desplazamientos en la ciudad y, el nuevo proyecto “Bici-Q” un sistema de bicicletas públicas que busca mejorar los procesos de movilidad de quienes necesitan desplazarse en tramos cortos dentro del período urbano.

Pese a todas éstas acciones, algunas de las medidas establecidas sólo han arrojado resultados pasajeros, por lo que, es habitual escuchar las molestias de los ciudadanos en relación al tema de la movilidad en Quito. Frecuentemente, los ciudadanos se quejan de que deben hacer recorridos cortos en lapsos de tiempo bastantes prolongados y con varias horas de anticipación, lo que constantemente mantienen el debate sobre la necesidad de un nuevo modelo de organización del tránsito en el DMQ.

En este sentido, está claro que en la ciudad de Quito las maneras actuales de acceder y movernos por la urbe deben cambiar para que el derecho a la movilidad esté realmente garantizado y sea compatible con un nivel de calidad de vida adecuado. Por esto, es importante mencionar que la movilidad urbana debe contemplar “criterios de sostenibilidad para lograr un equilibrio entre las necesidades de movilidad y de accesibilidad que permita a los ciudadanos disfrutar de la ciudad, con desplazamientos seguros y que economicen tiempo y energía, al tiempo que se favorece la protección del medio ambiente, la cohesión social y el desarrollo económico. (González, 2001, pág. 8)

La falta de planificación y previsión en el desarrollo de las ciudades muchas veces no sólo genera problemas para la dotación de infraestructura necesaria para la asignación de servicios básicos indispensables sino también, puede provocar dificultades en temas relacionados a la falta o excesiva circulación vehicular y la contaminación ambiental. Por esto, la movilidad y los problemas asociados como la contaminación del aire y la congestión vehicular se sitúan entre las principales preocupaciones de la población de Quito que afectan cada vez y con mayor intensidad a la calidad de vida de los ciudadanos.

También, es necesario tomar en cuenta que los nuevos fraccionamientos territoriales modifican la distribución de las áreas establecidas por los planes oficiales. Estos factores imprevistos de crecimiento y la organización física de las ciudades hacen

necesario actualizar periódicamente los planes de desarrollo urbano, tal como es el caso del DMQ.

Es por ello que, “El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito (DMQ) impulsa la construcción de un nuevo modelo de movilidad, que busca corregir los vicios de las tendencias en el crecimiento urbano horizontal y expansivo y revertir las tendencias en los desplazamientos que favorecen el uso de los vehículos motorizados, con mayor crecimiento de aquellos que se resuelven en autos particulares y livianos” (Secretaría del Ambiente del Distrito Metropolitano de Quito, 2012)

## **1.2. La movilidad en el funcionamiento del Distrito Metropolitano de Quito**

Durante los últimos años, la movilidad urbana ha sido un tema de constante debate en el que han intervenido diferentes instancias, por ejemplo, los consejos municipales, los departamentos de transporte de los gobiernos provinciales, la Policía Nacional, y otros colectivos desde la sociedad civil organizada, todos bajo la consigna de mejorar la movilidad.

El diccionario de la Real Academia Española (RAE) define a la movilidad como: la capacidad de moverse o de recibir movimiento. Por lo tanto, según esta definición, la movilidad urbana se identifica con la capacidad y/o posibilidad de moverse en la ciudad.

Al hablar de la movilidad necesariamente debemos referirnos a un conjunto de elementos que la conforman: los transeúntes, la utilización de los lugares de parqueadero, el transporte de personas y su acceso; es decir, es importante incluir en la temática una visión integral para afrontar esta situación.

Según un estudio realizado en la zona metropolitana de Guadalajara, “La movilidad urbana ha sido reducida al campo de la infraestructura vial, como el espacio urbano en el que ocurren los accidentes, la contaminación del aire, el congestionamiento vehicular y la desarticulación”. (Instituto Tecnológico de Estudios Superiores de Occidente, 2002, pág. 40). En este sentido, se considera importante que las acciones estratégicas que se desarrollen desde las instancias competentes se concentren en la construcción de obras viales.

En nuestro estudio, nos enmarcamos en el Distrito Metropolitano de Quito (DMQ), capital de la República del Ecuador y perteneciente a la provincia de Pichincha. El DMQ cuenta con una superficie de 423.000 has., de las cuales, 18.860, corresponden a la ciudad de Quito, ubicada sobre una meseta a 2.850 msnm. Se estima que los planos para el desarrollo urbano del DQM se orientan fundamentalmente a la organización física de la ciudad, sin estrategias de ámbitos distintos al ordenamiento territorial en las que se encuentren las soluciones de fondo a los problemas identificados y que busca solucionar la Secretaria del Ambiente.

Según el documento, Ayuda Memoria relacionado a la encuesta de movilidad, realizada en el 2010 por el Municipio del DMQ, se señala que:

“El estudio determina que 872.847 habitantes de Quito tienen un puesto de empleo, lo que demanda que cada día se realicen 4.271.565 viajes, de los cuales 3.603.609 son mecanizados y 667.957 no mecanizados. De la totalidad de viajes, 2.629.058, el 73%, son a través de la transportación pública, mientras que 974.550 viajes, el 27%, se realizan en transportes privados.”

(Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 2008, pág. 58)

En tanto que, según datos de la Corporación para el Mejoramiento de la Calidad del Aire de Quito (CORPAIRE) recogidos en el Plan Maestro de Movilidad (PMM) para el Distrito Metropolitano de Quito: 2009-2025, documento del Municipio del DMQ, la tasa de motorización estimada en Pichincha ha crecido de 65 vehículos por cada 1000 habitantes a 137 vehículos por 1000 habitantes. Solo en el área urbana de Quito circulan cerca de 340 100 autos. Al día, 60 mil vehículos entran a circular en la capital.

A partir de estos datos y de la estructuración de este documento, la situación de la movilidad en el DMQ está tratando de mejorar de manera significativa. Sin embargo, todavía quedan aspectos como el desarrollo socioeconómico local y nacional y, su articulación a los mercados globales, por la forma de ocupación y uso del territorio entre otros factores que han modificado sustancialmente las relaciones y actividades de sus pobladores, originando cambios profundos en la manera e intensidad en que la población realiza sus desplazamientos.

El desarrollo del Plan Maestro de Movilidad ha permitido incorporar mejoras importantes a la situación en el DMQ, que se han concretado en obras y decisiones como las siguientes:

“La habilitación del sistema de transportación pública que facilita los desplazamientos de la población por medio de corredores, terminales y sistemas de interconexión; ampliación y mejoramiento de vías vehiculares de mayor capacidad, sistemas de estacionamientos en varias zonas críticas; fomento de vías y rutas que privilegian desplazamientos de peatones y ciclistas; apertura al diálogo y consenso con operadores y representantes de grupos sociales cada vez más amplios para aprovechar sinergias y experiencias.” (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 2008, pág. 58)

Para el urbanista Manuel Herce, los Planes Municipales de más eficacia son aquellos que son formulados en la definición de actuaciones y que se expresan a nivel de organización formal. Acota, que se debe propiciar la participación ciudadana y además, deben expresar de forma clara las soluciones, su costo, su finalidad, los agentes implicados y un modo de financiación. Para este tipo de actividad, Herce recomienda validar la eficacia y operatividad del Plan de Movilidad:

“...es preciso realizar previamente una diagnosis cualitativa, y en cierto modo cuantitativa, que determine, en relaciones con las necesidades de movilidad de cada grupo de la población, cuáles son los aspectos más relevantes en el municipio de análisis. Abundan, por desgracia, los planes de este tipo que se refieren a la totalidad de las en redes y formas de movilidad antes señaladas sin establecer jerarquías de análisis sobre la base de los problemas concretos del ámbito de observación.” (Herce, 2010, págs. 160-161)

### Localización del DMQ en la provincia y en el país

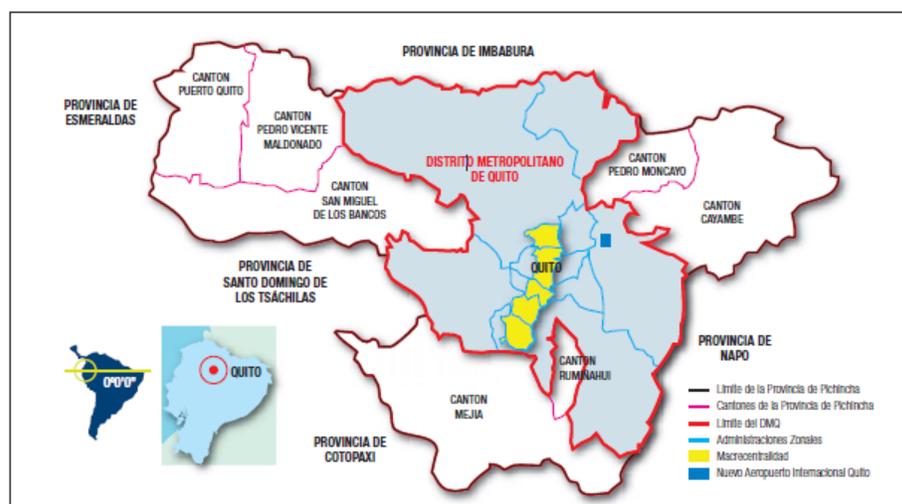


Figura 1. Fuente: Plan Maestro de Movilidad (2009-2025)

En el caso del DQM, se realizó un estudio previo para conocer todos los componentes que intervienen en la movilidad de la ciudad. A continuación, recogemos un análisis de los cinco componentes de la movilidad, según el Plan Maestro de Movilidad 2009-2025: (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 2008, pág. 58)

El transporte, entendido como el conjunto de modos de desplazamientos de personas y bienes: dentro de la primera la situación del transporte motorizado y no motorizado. La gestión del tráfico, entendida como el conjunto de mecanismos y disposiciones técnicas que permiten que los desplazamientos se realicen en condiciones de eficiencia. La vialidad, entendida como la situación y capacidad de servicio de los elementos físicos y espaciales que permiten desplazamientos de personas y vehículos, es decir la infraestructura vial. La gestión o gerencia del sistema de movilidad, que comprende la forma en la cual se conduce su planificación, administración, financiación, operación y control. El marco regulatorio, es decir, la calidad y cobertura de los instrumentos legales y normativos en los que se enmarca la operación de todo el sistema.

Por todo esto, en la búsqueda de alternativas para la movilidad urbana, el DMQ busca proponer el transporte no motorizado, recalcando la importancia de aumentar las facilidades de infraestructura y uso de la bicicleta para lograr la integración modal, entre medios no motorizados y motorizados. Con esta adaptación lo que se busca es optimizar el uso de los vehículos no motorizados y el transporte público.

Otros equipamientos e instalaciones necesarios para la movilidad en Quito y con los que no se cuentan, es el transporte ferroviario y el transporte subterráneo (metro). Los medios de transporte funcionan gracias a un conjunto de instalaciones superficiales, las cuales, tampoco se reparten de manera equitativa. Hoy, los ciudadanos de Quito,

disponen de un amplio abanico de sistemas de transporte u modos para desplazarse, pero aún existen falencias en los mismos, ya que necesitan ser mejorados para ofrecer una solución a la movilidad urbana a largo plazo.

Una medida que ha contribuido al mejoramiento del sistema de movilidad fue la puesta en marcha del “Pico y Placa”, disposición que restringe el uso del automóvil durante horas pico, de acuerdo al número final de la placa. Esta acción si bien dio resultados, termina siendo insuficiente, ya que se debe pensar en otras formas de ayudar a mejorar la movilidad en la ciudad de manera permanente, como por ejemplo, hacer más eficiente el transporte público en toda la ciudad.

### **1.3. Actores involucrados en la movilidad del Distrito Metropolitano de Quito**

Cuando hablamos de movilidad urbana nos enmarcamos en el traslado que tenemos que realizar frecuentemente desde un lugar hacia otro, utilizando los diferentes medios de transporte. Esta movilidad, está afectada en forma directa por la planificación urbana de la ciudad en la que vivimos por lo que es de vital importancia que sean considerados los actores que intervienen en este proceso y que son de nuestro interés: peatones, pasajeros y ciclistas.

De lo mencionado anteriormente, son importantes todos los actores viales al momento de tomar en cuenta una planificación de movilidad urbana. Sin duda, el olvido de uno de ellos afectará directamente en la movilidad urbana, porque crea una discontinuidad en la seguridad, provocando saturación, prisas, y pérdidas de horas y nivel de vida de la sociedad.

En este sentido, pensar en una movilidad sustentable que plantee estrategias en este tema a través de la buena gestión y optimización del servicio de transporte público, así como, el incentivo a otras formas de movilidad alternativas, amigables con el ambiente, son las que se necesitan y han empezado a operar en Quito, tal es el caso de la propuesta “BiciQ”, el ciclo paseo y las nuevas ciclo vías que han generado un gran debate en la ciudad a partir de su implementación.

Quito, por ser ciudad capital y centro operativo de actividades económicas, políticas, culturales que le exigen vanguardia, en su momento planteó modelos como el trolebús y la creación de la CORPAIRE que fueron referenciales para varias ciudades en Latinoamérica. Asimismo, ha sido una ciudad pionera, en el trabajo con organizaciones ciudadanas, con el objetivo de crear y mejorar políticas públicas en el tema de la movilidad urbana.

En el ámbito de la vialidad, varias instituciones fueron las que intervinieron y operan actualmente para el desarrollo del Plan Maestro de Movilidad del DMQ: Empresa Metropolitana de Obras Públicas (EMOP-Q), Consejo Provincial de Pichincha (HCPP), Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOPE) y el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito (MDMQ).

A continuación, describiremos las funciones que realizan cada uno de ellos, tomando como referencia el Plan Maestro de Movilidad 2009-2025, que afirman lo siguiente:

En materia de vialidad hay que tomar en cuenta la Ley de Régimen Municipal del año 1966 que rige para todos los municipios del Ecuador. Los municipios tienen como función: “construir, mantener, asear, embellecer y reglamentar el uso de los

caminos, calles, plazas y demás espacios públicos”. Esta facultad fue complementada en 1993 por la Ley de Régimen del Distrito Metropolitano de Quito que autoriza la constitución de empresas municipales.

El papel que cumple la Empresa Metropolitana de Obras Públicas (EMOP. Q) como actor de la viabilidad es, diseñar y fiscalizar la ejecución de obras viales cuya planificación y programación son determinadas en concertación con los demás entes municipales.

“En las parroquias periféricas cercanas (Conocoto, Cumbayá, Tumbaco, Calderón, Pomasqui), la EMOPQ es responsable del mantenimiento y de la construcción de nuevas vías en colaboración con las administraciones zonales y la EMAAP-Q (Empresa Metropolitana de Alcantarillado y Agua Potable). El radio de acción espacial de la EMOP-Q se limita entonces esencialmente a la aglomeración metropolitana y sobre todo a la ciudad de Quito” (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 2008, pág. 58)

Otra instancia que forma parte de la viabilidad en Quito es el Consejo Provincial de Pichincha (HCPP), cuya función es la de dirigir y realizar las obras viales de carácter provincial e interprovincial, además de promover convenios de intercambios con los municipios para llevar a cabo conjuntamente obras de interés común, tales como ejes de comunicación y presentar un plan general de desarrollo provincial.

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO) también forma parte del PMM, encargado de establecer las normas de ingeniería civil aplicadas a las obras viales y de construcción y mantenimiento de las vías de comunicación de interés nacional.

Como se detalla en el Plan Maestro de Movilidad 2009-2025, la intervención directa en el ámbito de la vialidad en el DMQ no es despreciable y tiende incluso a reforzarse con la recuperación de algunos tramos viales inicialmente administrados por la EMOP-Q.

“Sobre la administración de las vías de acceso al Distrito Metropolitano de Quito en las vías (Panamericana sur y Panamericana norte) fue, por ejemplo, concesionada en el 2002 a la sociedad Panavial. Por último, la vía de circunvalación del Distrito (perimetral metropolitana) y la vía Interoceánica al este de Pifo, también le competen.” (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 2008, pág. 58)

Según la información del Plan Maestro de Movilidad los actores que intervienen en el tema de la vialidad al interior del DMQ dependen entonces de una relación complementaria de poderes como son: el municipal, el provincial y el central.

En el tema de viabilidad este sufrió muchos cambios, uno de ellos es el proceso de municipalización de la competencia del transporte colectivo al DMQ: mismo que surgió con la necesidad de realizar un cambio de acuerdo a las necesidades de la colectividad. El paso del sistema de control de movilidad trajo nuevos actores mismos que detallamos a continuación:

El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito cuya función es la de planificar, regular, y coordinar todo lo relacionado con el transporte público y privado de cada jurisdicción. En la actualidad existen dos entes que regulan la gestión del transporte: la Empresa Metropolitana de Servicios y Administración de Transporte (EMSAT) y la Dirección de Transporte y Viabilidad. Por su parte, la Agencia Nacional

de Tránsito (ANT) define los itinerarios y frecuencias de los buses interprovinciales. También, es responsable de la determinación del precio del transporte colectivo interprovincial e intercantonal.

Lo que busca el Plan de Maestro de Movilidad es propiciar el mejoramiento de la gestión del tráfico vehicular con la disminución de los altos niveles de congestión en intersecciones, tramos viales, el número y severidad de accidentes y emisiones contaminantes. Adicionalmente se busca medidas para aprovechar de mayor y mejor forma la red vial disponible para la circulación de peatones, ciclistas y vehículos.

Una de sus últimas propuesta por parte del DMQ (Secretaría del ambiente, 2012) es la de fomentar el uso de modos de transporte alternativos, especialmente los no motorizados, como la bicicleta y el peatonal, estos requieren de un proceso largo para su incorporación en la vida cotidiana, especialmente en países como Ecuador. Allí no se han ejecutado políticas públicas de largo plazo para impulsar estas formas de movilidad y problemas sobre esta temática son relativamente nuevos, principalmente por efecto del incremento del parque automotor de los últimos años.

#### **1.4. Problemas en la movilidad cotidiana del Distrito Metropolitano de Quito**

Las dificultades forjadas por la movilidad no es sólo la congestión o la mala comunicación, hay un número de impactos ambientales y sociales que se producen, pero que tienen una fuerte y negativa repercusión en la calidad de vida de las personas.

En un Plan de Movilidad hay que tomar en cuenta (Herce, M. 2010) que las consecuencias del modelo de transporte afectan por vías distintas. Uno de ellos son los

inconvenientes relacionados con la congestión, seguido por las afecciones directas a la salud, además de la contaminación acústica y del aire. Tampoco podemos olvidar las repercusiones psicológicas debidas a la ocupación y fragmentación del territorio, que limitan o imposibilitan la utilización de las calles cómo algo más que canales de transporte.

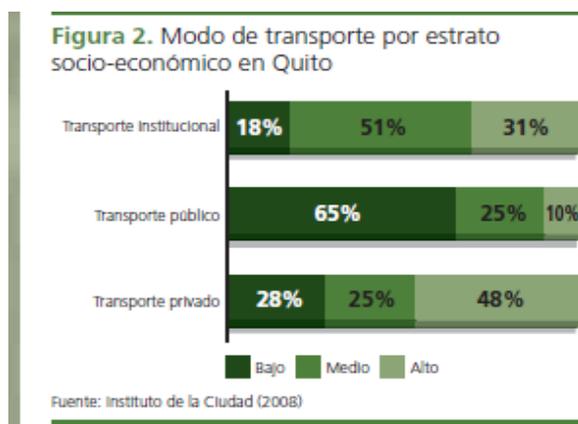
La movilidad tiene relación con la utilización y tiempo que son afectaciones para los ciudadanos, quiénes deben recurrir a mayor tiempo de viaje para realizar su desplazamiento, este debido a los altos niveles de vehículos en las calles.

Uno de los problemas que enfrenta en este momento el DQM es el transporte público deficiente, y por lo que la ciudadanía está en la búsqueda de soluciones individuales, como la adquisición de un medio de transporte propio, lo que deriva en una incidencia negativa al desplazamiento, y el incremento excesivo del parque automotor y por ende están produciendo congestión en las horas catalogadas como (PICO).

Adicionalmente, según el Plan Maestro de Movilidad (2009-2025) existen otras dificultades:

“Otro problema que ocasiona la calidad de la movilidad es la que se concentra en pérdidas del tiempo de trabajo o de la capacidad de aprendizaje en el caso de la población escolar; en el pago de tarifas excesivas por incremento de tiempos y distancias que deben recorrer las personas. La seguridad igualmente se ve afectada los índices de accidentabilidad son muy elevados por la mayor cantidad de desplazamiento y vehículos en las calles y limitados mecanismos de control por parte de las autoridades.” (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 2008, pág. 58)

En los últimos años estas preocupaciones han surgido para incrementar la posibilidad a través de medidas de circulación de transporte público con vías que ofrezcan un mejor acceso tanto a la ciudad como a los pueblos aledaños. Los desafíos son importantes por la relevancia que representa para garantizar en futuro inmediato la viabilidad de la ciudad de Quito.



**Figura 2. Fuente:** Grupo Faro, Reverdeciendo las políticas públicas (2010)

“Para el año 2000 circulaban en la ciudad 215.000 unidades mientras que para 2008 se registraron 420.000 de las que 20.000 pertenecen al transporte público. En tan solo cinco años la tasa de motorización se incrementó sustancialmente, pasando de 145 autos por cada 1000 habitantes en 2002 a 180 autos por cada 1000 habitantes en 2007 (PMM 2008). De mantenerse esta tendencia significaría que en 2025 existirían 590 vehículos por cada mil habitantes.” (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, pág. 5)

El trabajo continuo de la municipalidad de Quito ha ocasionado la implementación del Plan Maestro de Movilidad que está permitiendo incorporar mejoras significativas a la situación de la movilidad del DMQ. Entre las obras y decisiones están las siguientes: habilitación del sistema de transportación pública que facilita los

desplazamientos de la población por medio de corredores, terminales y sistemas de interconexión; ampliación y mejoramiento de vías vehiculares de mayor capacidad, sistemas de estacionamientos en varias zonas críticas; fomento de vías y rutas que privilegien desplazamientos de peatones y ciclistas; apertura al diálogo y consenso con operadores y representantes de grupos sociales cada vez más amplios para aprovechar sinergias y experiencias.

La movilidad en el DMQ, es aún limitada y se desarrolla en condiciones deficitarias, que afectan a la economía y seguridad de la mayoría de la ciudadanía, al funcionamiento eficiente de la estructura territorial, a la precautelación de las condiciones ambientales y en general a la calidad de vida de su población.

Según el Plan Maestro de Movilidad (2009-2025) los problemas de la movilidad en Quito son también de seguridad ambiental. “Los problemas de contaminación del aire causados por las emisiones de vehículos livianos y pesados, se convierten en el factor de mayor presión sobre la calidad del aire en Quito. El parque automotor en Quito es responsable del 98% de las emisiones de Monóxido de Carbono (CORPAIRE, 2008)” (Grupo FARO, 2010, pág. 6)

De modo concomitante y reconociendo la existencia de mecanismos - ahora plenamente aceptados – de control de emisiones de los vehículos motorizados, se verifica que por su excesivo número frente las posibilidades físicas de aireación o dilución de las vías y/o por la deficiente calidad de algunos de los combustibles que utilizan o finalmente por el excesivo ruido que generan, las condiciones ambientales aún deben considerarse, sino en condición deficitaria, al menos en situación de riesgo.” (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 2008, pág. 58)

También tiene amenazas de origen natural observadas a nivel nacional excepto inundaciones fluviales y tsunamis. Otro problema detectado es el exceso de medios de transporte, los cuales detallamos a continuación:

- Transporte Público.- El transporte comercial está conformado según mandato de la ley por los servicios de transporte escolar e institucional, servicios de taxis y servicios de turismo.

- Transporte Privado.- Este es el tipo de transporte que predomina en la red vial del DMQ, registra una ocupación aproximada de 1,7 personas por vehículo, relación que corresponde a la tercera parte de su capacidad disponible (5 personas promedio, incluyendo el conductor).

### Desplazamientos en Transporte Privado al Hipercentro de Quito - Año 2008

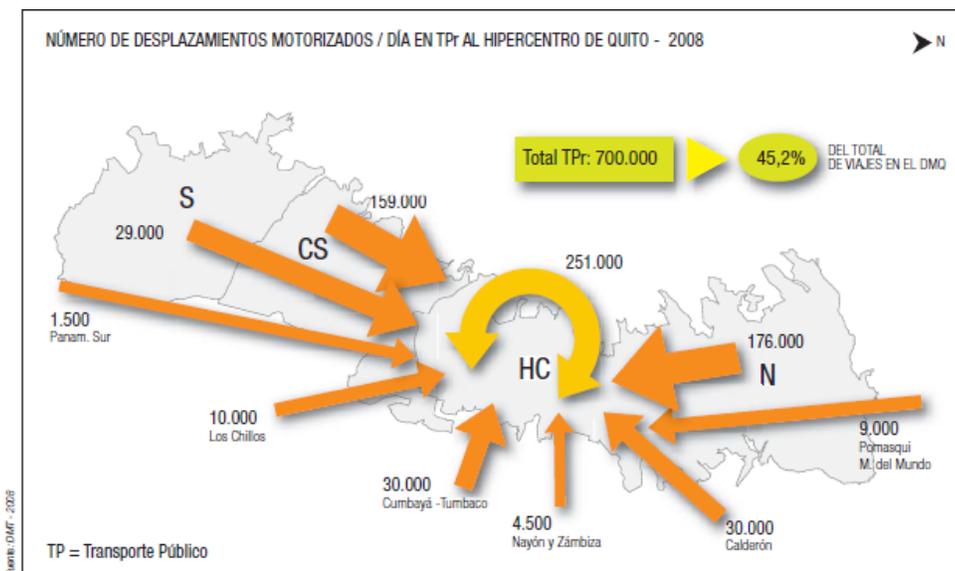


Figura 3. Fuente: Plan Maestro de Movilidad (2009-2025)

El parque automotor en el DMQ se incrementa anualmente en 30.000 vehículos aproximadamente (6,5% promedio anual). De mantenerse la actual tendencia, al año 2025 el número de vehículos respecto del 2008 se triplicaría, pasando de 398.000 a 1'290.000 vehículos.

Por otro lado, también es necesario tomar en cuenta al Transporte No Motorizado. A pesar de la importancia y necesidad de proteger al medio ambiente, de controlar el consumo energético indiscriminado y de salvaguardar el espacio público urbano, los desplazamientos a pie o en bicicleta no han merecido el tratamiento que les corresponde ni han alcanzado el volumen de demanda esperado, por lo que, sigue siendo un preocupación al momento de aplicar el Plan Maestro de Movilidad.

## **CAPÍTULO 2**

### **MARCO JURÍDICO**

#### **2.1. Contexto**

En el presente capítulo abordaremos información referente a los artículos de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LTTTSV) y al Reglamento General para su aplicación, en torno a los derechos y obligaciones de los peatones, pasajeros y ciclistas. El propósito de este acercamiento es el de conocer el marco jurídico al que se debe el tema del presente trabajo de grado.

Para cumplir con el objetivo de este capítulo, es necesario analizar el contexto y detallar las implicaciones que trajo consigo la aprobación de una nueva ley reguladora del tránsito en el país, en el 2008, así como las circunstancias que motivaron sus parciales reformas años después, en el 2011 y en el 2012.

El proyecto de reforma a la Ley de Tránsito, que pretendía reemplazar a la normativa expedida en 1996, buscaba el endurecimiento de multas y penas con el propósito de establecer un mecanismo eficaz y disuasivo que combatiera o ayudara a disminuir las alarmantes cifras de accidentabilidad que se registraban en el país hasta ese entonces. Asimismo, las reformas que fueron planteadas y posteriormente puestas en práctica, en el 2011 y en el 2012, respondieron a nuevos incrementos de estos índices en todo el Ecuador.

Entre las problemáticas más importantes que identificó la Asamblea Nacional Constituyente (ANC), que fueron además los motivos fundamentales para que se haya propuesto ese preciso diseño de la Ley en cuestión, se encontraban:

- ✓ Las marcadas deficiencias en la asignación de funciones y la falta de claridad al determinar responsabilidades, tanto de los distintos organismos públicos involucrados con la actividad, como de sus funcionarios.
  
- ✓ La Ley de Tránsito y Transporte Terrestre hasta entonces vigente no contemplaba aspectos relacionados con la prevención.
  
- ✓ El marco legal vigente –en términos generales- resultaba insuficiente e inapropiado para las demandas del Estado y de la sociedad en su conjunto.
  
- ✓ No existían verdaderas políticas públicas destinadas a la regulación del transporte, que garantizaran a los ciudadanos suficientes condiciones de seguridad en sus procesos de movilidad.
  
- ✓ Era necesario contar con una ley que estuviera amparada en un carácter eminentemente técnico para que fuera capaz de normar de manera integral el transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial.

El proceso de debate y aprobación del proyecto de Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial concluyó en la ANC con una propuesta novedosa que no estuvo exenta de ciertos detalles que merecían nuevas revisiones pues, aunque recogía

sanciones más severas que las de la ley vigente hasta antes de la aprobación, estas eran inferiores a las que proponía el proyecto que había sido aprobado meses antes por el cesado Congreso Nacional, y vetado por el Ejecutivo. De todas maneras, el 7 de agosto de 2008 la nueva Ley fue aprobada por la ANC y entró en vigencia de inmediato, una vez que fue publicada en el Registro Oficial.

Dentro de los principios fundamentales de la nueva ley mencionados en el artículo 1, ésta buscaba: “...la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socio-económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos.” (Registro Oficial, 2008)

En su artículo 2, el cuerpo legal contemplaba su aplicación sobre la base de principios generales como: “...el derecho a la vida, al libre tránsito y la movilidad, la formalización del sector, lucha contra la corrupción, mejorar la calidad de vida del ciudadano, preservación del ambiente, desconcentración y descentralización.” (Ídem)

En cuanto a principios particulares orientados al tratamiento específico del transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial, esta ley se fundamentaba en “...la equidad y solidaridad social, derecho a la movilidad de personas y bienes, respeto y obediencia a las normas y regulaciones de circulación, atención al colectivo de personas vulnerables, recuperación del espacio público en beneficio de los peatones y transportes no motorizados y la concepción de áreas urbanas o ciudades amigables.” (Ídem)

En los siguientes artículos, la moderna Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial establecía los deberes del Estado. En el artículo 3, por ejemplo, considera que: “El Estado garantizará que la prestación del servicio de transporte público se ajuste a los principios de eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, controlando que sus tarifas sean socialmente justas.” (Ídem) Mientras que en el artículo 4 se establecía como: “...obligación del Estado, garantizar el derecho de las personas a ser educadas y capacitadas en materia de tránsito y seguridad vial...”. (Ídem)

En el escenario de debate y aprobación de esta ley, se discutió también el problema que significa el no posicionamiento de todos los actores sociales involucrados en el problema de la seguridad vial, así como su invisibilidad en el cuerpo legal. Este hecho podría ser motivo de encubrimiento o de omisión de responsabilidades en torno a los índices de accidentabilidad. Si bien el incumplimiento de las normas de tránsito se ha centrado en los conductores, este escenario no debería opacar la participación, tanto en lo que se refiere a los derechos como a los deberes que debe asumir el ciudadano que hace uso del espacio vial.

Es por esto que, entre las novedosas reformas y reestructuraciones que traía la LTTTSV se planteaba la inclusión de derechos y obligaciones para los peatones, pasajeros y ciclistas, por ser ellos también actores que deben ser tomados en cuenta para el diseño de políticas orientadas a minimizar las causas que provocan los accidentes de tránsito en el país. Así, la normativa, en su artículo 9, establece que: “Los peatones, conductores, pasajeros, automotores y vehículos de tracción humana, animal o mecánica podrán circular en las carreteras y vías públicas del país, sujetándose a las disposiciones de esta Ley, su reglamento, resoluciones y regulaciones técnicas vigentes.” (Ídem)

El 3 de junio de 2009, una vez que fue publicado el Reglamento General para la aplicación de la LTTTSV en el Registro Oficial, entraron en vigencia las sanciones a los peatones. Según un reporte de prensa del diario Hoy, titulado “Tránsito: Policía multa a 95 primeros peatones en Quito”, y publicado el 28 de julio del 2009, se iniciaron en la capital los primeros controles a peatones que infringieran la Ley de Tránsito expedida en el 2008, y como resultado de este operativo se reportaron 95 infractores. La nota periodística citó como fuente oficial al vocero de la Dirección Nacional de Tránsito (DNT) de ese entonces, el capitán de Policía Juan Zapata.

En efecto, durante el inicio de los operativos de control fue muy común observar a uniformados y/o vigilantes de tránsito, informar y/o multar a los transeúntes en varios puntos neurálgicos de las ciudades ecuatorianas; transeúntes y pasajeros también se mostraron atentos a comportarse de acuerdo a las nuevas normas para evitar sanciones. No obstante, con el paso del tiempo, el represamiento de los trámites por contravenciones que empezaron a llegar a los juzgados de tránsito, tanto de peatones, ciclistas, como de los conductores, fue creando otro tipo de problemáticas en torno a la aplicabilidad de esta Ley.

Sin embargo, tres años después de aprobada la LTTTSV y luego de que el país se insertara en un proceso de cambios jurídicos como producto de la reforma constitucional aprobada en el 2008, las estadísticas sobre infracciones y sanciones de peatones, pasajeros y ciclistas se tornaron confusas y poco visibles. Esta situación motivó que se plantearan ciertos cambios a la Ley para atender la necesidad de depurar, sobre todo, el tratamiento de las sanciones por contravenciones y delitos. Con este objetivo la Asamblea Nacional discutió y aprobó una reforma que fue publicada el 29 de marzo del 2011 en el Registro Oficial 415-S.

Ante dichas reformas, el diario Hoy publicó información sobre las estadísticas que se estimaba existían hasta ese momento, en relación con las sanciones de peatones, pasajeros y ciclistas en Quito. Por ejemplo, en el artículo “Pasos cebra y puentes de adorno” se dice que: “Desde que entraron en vigencia las sanciones a los peatones en junio de 2009, la Policía sancionó a 1787 personas. De estas, 1 063 citaciones se entregaron en 2009; 676, en 2010, y 48, en lo que va de 2011. Sin embargo, en la Dirección Nacional de Tránsito – DNT (posteriormente llamada Agencia Nacional de Tránsito – ANT - tras la reforma) faltaban aún por registrar cerca de 3 000 multas, que podrían aumentar la cifra en 2011” (El HOY, 2011).

En el 2012, los derechos y obligaciones de los peatones, pasajeros y ciclistas atrajeron nuevamente la atención de la opinión pública en la ciudad de Quito, luego de que se registrara el deceso de una ciclista de élite que fue atropellada por un bus en Cumbayá. Junto con esta noticia se difundió también el dato de que en dos meses, seis accidentes más habían cobrado la vida de ciclistas urbanos. Esta situación revivió la denuncia del incumplimiento de las normas establecidas en la LTTTSV, lo que provocó un pronunciamiento de las autoridades de la ciudad y el establecimiento de nuevas agendas de discusión y compromisos en favor no solo de los ciclistas sino, además, de los peatones en Quito.

Los habitantes de Quito sabemos que, a diario, como usuarios de transporte abordamos buses en lugares no destinados para las terminales o para las paradas respectivas, así mismo, somos testigos y muchas veces protagonistas de conductas inapropiadas al cruzar las calles, avenidas o autopistas sin usar los pasos cebra o los puentes elevados, y además, podemos ver a los ciclistas sorteando los riesgos de circular entre automóviles, prescindiendo de las ciclorutas o irrespetando el sentido de las vías. Por estas razones, es evidente que se hace necesario trabajar en mecanismos de socialización de los derechos y obligaciones de peatones, pasajeros y ciclistas,

conjuntamente con los derechos y obligaciones del resto de usuarios involucrados en el tema en cuestión.

Los motivos citados hasta aquí son los que nos impulsan a plantear la realización de la presente campaña informativa, orientada a difundir estos derechos y obligaciones legales de peatones, pasajeros y ciclistas, en vista de que, por primera vez en la historia jurídica del Estado ecuatoriano han sido incluidos explícitamente en la LTTTSV en el año 2008.

## **2.2 Derechos y obligaciones de los peatones, pasajeros y ciclistas según la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LTTTSV)**

Los peatones, pasajeros y ciclistas están mencionados en todo el cuerpo de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LTTTSV) pues son considerados por primera vez usuarios del espacio vial. Si bien estos actores sociales merecen menciones claras en los artículos de la Ley correspondientes exclusivamente a sus derechos y obligaciones, en los primeros párrafos aparecen mencionados en relación con sus condiciones de sujeción a dicha Ley.

Por ejemplo, en el libro tercero llamado “Del Tránsito y la Seguridad Vial”, en su título I: “Del Ámbito del Tránsito y la Seguridad Vial”, el artículo 87 dice: “Están sujetas a las disposiciones del presente Libro, todas las personas que como peatones, pasajeros, ciclistas, motociclistas o conductores de cualquier clase de vehículos, usen o transiten por las vías destinadas al tránsito en el territorio nacional”<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Reformado por el Art.41 de la Ley s/n, R.O. 415-S, 29-III-2011

En este mismo libro, el título III: “De las Infracciones de Tránsito, capítulo V: “De las Contravenciones”, en su artículo 138 se establece: “Las contravenciones de tránsito son leves, graves y muy graves, y se clasifican a su vez en leves de primera, segunda y tercera clase, y graves de primera, segunda y tercera clase”.

En la sección I, “Contravenciones leves de primera clase”, el artículo 139<sup>2</sup> determina que: “Incurrir en contravención leve de primera clase y serán sancionados con multa equivalente al cinco por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 1,5 puntos en su licencia de conducir:

- j) Los peatones que en las vías públicas no transiten por las aceras o zonas de seguridad destinadas para el efecto, que ante las señales de alarma o toque de sirena de un vehículo de emergencia, no dejen la vía libre;
- m) Los ciclistas que circulen por sitios en los que no esté permitida su circulación;
- q) Los ciclistas y conductores de vehículos de tracción animal que no respeten la señalización reglamentaria respectiva...”.

En relación con los literales j y q se deja saber que a los ciclistas y peatones en general se sancionará única y exclusivamente con la multa pecunaria establecida en el citado artículo.

En el libro IV de esta Ley, denominado “De la Prevención”, en su título I: “Generalidades”, el artículo 181<sup>3</sup> dice que: “Los usuarios de la vía están obligados a comportarse de forma que no entorpezcan la circulación, ni causen peligro, perjuicios o molestias innecesarias a las personas, o daños a los bienes”.

---

<sup>2</sup> Sustituido por el Art. 64 de la Ley s/n, R.O. 415-S, 29-III-2011

<sup>3</sup> Reformado por el Art. 91 de la Ley s/n, R.O. 415-S, 29-III-2011

Para luego, en su título IV, “De los Actores de la Seguridad Vial”, capítulo I: “De los Usuarios de las Vías”, sección I “De los Peatones”, establecer en algunos literales de su artículo 198 los derechos de los peatones:

- a. Contar con las garantías necesarias para un tránsito seguro;
- b. Disponer de vías públicas libres de obstáculos y no invadidas;
- c. Contar con infraestructura y señalización vial adecuadas que brinden seguridad;
- d. Tener preferencia en el cruce de vía en todas las intersecciones reguladas por semáforos cuando la luz verde de cruce peatonal esté encendida; todo el tiempo en los cruces cebs, con mayor énfasis en las zonas escolares; y, en las esquinas de las intersecciones no reguladas por semáforos procurando su propia seguridad y la de los demás;
- e. Tener libre circulación sobre las aceras y en las zonas peatonales exclusivas;
- f. Recibir orientación adecuada de los agentes de tránsito sobre señalización vial, ubicación de calles y nominativas que regulen el desplazamiento de personas y recibir de éstos y de los demás ciudadanos la asistencia oportuna cuando sea necesario; y,
- g. Las demás señaladas en los reglamentos e instructivos.

A continuación, el artículo 199<sup>4</sup> habla sobre cómo deberá ser el desplazamiento por la vía pública de los peatones y, con este propósito, se instituye lo siguiente:

- “a. Acatar las indicaciones de los agentes de tránsito y las disposiciones que al efecto se dicten;
- b. Utilizar las calles y aceras para la práctica de actividades que no atenten contra su seguridad, la de terceros o bienes;

---

<sup>4</sup> Reformado por el Art. 97 de la Ley s/n, R.O. 415-S, 29-III-2011

- c. Abstenerse de solicitar transporte o pedir ayuda a los automovilistas en lugares inapropiados o prohibidos;
- d. Cruzar las calles por los cruces cebra y pasos elevados o deprimidos de no existir pasos cebra, cruzar por las esquinas de las intersecciones;
- e. Abstenerse de caminar sobre la calzada de las calles abiertas al tránsito vehicular;
- f. Abstenerse de cruzar la calle por la parte anterior y posterior de los automotores que se hayan detenido momentáneamente;
- g. Cuando no existan aceras junto a la calzada, circular al margen de los lugares marcados y, a falta de marca, por el espaldón de la vía y siempre en sentido contrario al tránsito de vehículos;
- h. Embarcarse o desembarcarse de un vehículo sin invadir la calle, solo cuando el vehículo esté detenido y próximo a la orilla de la acera;
- i. Procurar en todo momento su propia seguridad y la de los demás; y,
- j. Las demás señaladas en los reglamentos e instructivos.”

La sección II de este capítulo corresponde a los pasajeros, por lo que el artículo 201 determina que: “Los usuarios del servicio de transporte público de pasajeros tienen derecho a:

- a) Ser transportados con un adecuado nivel de servicio, pagando la tarifa correspondiente;
- b) Exigir de los operadores la observancia de las disposiciones de la Ley y sus reglamentos;
- c) Que se otorgue un comprobante o etiqueta que ampare el equipaje, en rutas intraprovinciales, interprovinciales e internacionales; y, en caso de pérdida al pago del valor declarado por el pasajero;

- d) Denunciar las deficiencias o irregularidades del servicio de transporte de conformidad con la normativa vigente;
- e) Que se respete las tarifas aprobadas, en especial la de los niños, estudiantes, adultos mayores de 65 años de edad y personas con discapacidad; y,
- f) Las demás señaladas en los reglamentos e instructivos.”

En tanto que el artículo 202<sup>5</sup> (reformado por el Art. 99 de la Ley s/n, R.O. 415-S, 29-III-2011) señala que: “Los usuarios o pasajeros del servicio de transporte público tendrán las siguientes obligaciones:

- a) Abstenerse de utilizar el servicio de transporte público cuando su conductor se encuentre con signos de ebriedad, influencia de estupefacientes o psicotrópicos;
- b) Abstenerse de ejecutar a bordo de la unidad, actos que atenten contra la tranquilidad, comodidad, seguridad o integridad de los usuarios o que contravengan disposiciones legales o reglamentarias;
- c) Exigir la utilización de las paradas autorizadas para el embarque o desembarque de pasajeros, y solicitarla con la anticipación debida;
- d) Abstenerse de ejecutar o hacer ejecutar actos contra el buen estado de las unidades de transporte y el mobiliario público;
- e) En el transporte público urbano ceder el asiento a las personas con discapacidad, movilidad reducida y grupos vulnerables;
- f) No fumar en las unidades de transporte público;
- g) No arrojar desechos que contaminen el ambiente, desde el interior del vehículo; y,
- h) Las demás señaladas en los reglamentos e instructivos.”

---

<sup>5</sup> Reformado por el Art. 99 de la Ley s/n, R.O. 415-S, 29-III-2011

El artículo 203 expone que: “En los casos que se atente contra los derechos de los usuarios, la Policía Nacional está obligada a prestar auxilio inmediato”.

Finalmente, la sección III de este libro corresponde a las normas “De los Ciclistas y sus Derechos”, es así que en el artículo 204 se determina que: “Los ciclistas tendrán los siguientes derechos:

- a) Transitar por todas las vías públicas del país, con respeto y seguridad, excepto en aquellas en las que la infraestructura actual ponga en riesgo su seguridad, como túneles y pasos a desnivel sin carril para ciclistas, en los que se deberá adecuar espacios para hacerlo;
- b) Disponer de vías de circulación privilegiada dentro de las ciudades y en las carreteras, como ciclovías y espacios similares;
- c) Disponer de espacios gratuitos y libres de obstáculos, con las adecuaciones correspondientes, para el parqueo de las bicicletas en las terminales terrestres, estaciones de trolebús, metrovía y similares;
- d) Derecho preferente de vía o circulación en los desvíos de avenidas y carreteras, cruce de caminos, intersecciones no señalizadas y ciclovías;
- e) A transportar sus bicicletas en los vehículos de transporte público cantonal e interprovincial, sin ningún costo adicional. Para facilitar este derecho, y sin perjuicio de su cumplimiento incondicional, los transportistas dotarán a sus unidades de estructuras portabicicletas en sus partes anterior y superior; y,
- f) Derecho a tener días de circulación preferente de las bicicletas en el área urbana, con determinación de recorridos, favoreciéndose e impulsándose el desarrollo de ciclopaseos ciudadanos”.

### **2.3 Derechos y obligaciones de los peatones, pasajeros y ciclistas según el Reglamento General para la aplicación de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LTTTSV)**

De acuerdo con las reformas a la LTTTSV hechas en el 2011, el Reglamento General para la aplicación de esta Ley también debía sufrir modificaciones, las cuales llegaron tras varios debates, entre ellos el que trataba sobre la oportunidad o no de aplicar el endurecimiento de las sanciones. Este cuerpo legal entró en vigencia, con su publicación en el Registro Oficial, el 25 de junio del 2012.

Entre las consideraciones señaladas y recogidas por el Pleno de la Asamblea Nacional para expedir las reformas al Reglamento General, citamos la necesidad de modificar esta normativa, una vez que la Ley reformativa a la LTTTSV introdujo cambios sustanciales en la organización del sector del transporte, con la finalidad de armonizar la Ley con las disposiciones constitucionales que otorgan a los Gobiernos Regionales Autónomos Descentralizados competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

El Reglamento General para la aplicación de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial expone en su título preliminar, en el artículo 1: “El presente Reglamento establece las normas de aplicación a las que están sujetos los conductores, peatones, pasajeros y operadoras de transporte, así como las regulaciones para los automotores y vehículos de tracción humana, animal y mecánica que circulen, transiten o utilicen las carreteras y vías públicas o aquellas privadas abiertas al tránsito y transporte terrestre en el país” (Registro Oficial, 2012) .

Si bien en la LTTTSV se menciona en el Reglamento General a los actores viales que también son citados en el presente trabajo, antes de citar los artículos específicos según los cuales se otorga derechos y obligaciones a los peatones, pasajeros y ciclistas, también tomaremos en cuenta otras disposiciones:

En el Capítulo VII “Del Derecho de Vía o Preferencia de Paso”, el artículo 201 dice: “En las intersecciones donde no existan semáforos, intersecciones en "T" o en intersecciones controladas con señales de PARE o CEDA EL PASO, los conductores observarán las siguientes reglas:

4. Los peatones tienen derecho de vía una vez que han iniciado el cruce de la calzada por los sitios demarcados para el efecto”

El Capítulo X que habla “De la Circulación de Ferrocarriles y Autocarriles”, en su artículo 227 cita: “Los peatones al cruzar por las vías del ferrocarril emplearán el cuidado y atención necesarios para evitar atropellos. Es prohibido detenerse en las vías indicadas o usarlas para el tránsito peatonal”.

El libro IV “De la Prevención”, título III “De los Actores de la Seguridad Vial”, en el Capítulo I, “De los Peatones”, dice en su artículo 265: “Los peatones y las personas con movilidad reducida que transitan en artefactos especiales manejados por ellos mismos o por terceros como: andadores, sillas de ruedas, sillas motorizadas, y otros, tendrán derecho a:

1. Hacer uso de la calzada en forma excepcional en el caso de que un obstáculo se encuentre bloqueando la acera. En tal caso, debe tomar las precauciones respectivas para salvaguardar su integridad física y la de terceros;
2. Tener derecho de paso respecto a los vehículos que cruzan la acera para ingresar o salir de áreas de estacionamiento;

3. Continuar con el cruce de vía una vez que este se haya iniciado, siempre y cuando haya tenido preferencia de cruce, aun cuando la luz verde del semáforo haya cambiado;
4. Tener derecho de paso en los casos en que tanto el peatón como el automotor tengan derecho de vía en una intersección, cuando el automotor vaya a girar hacia la derecha o izquierda; y,
5. Contar con la ayuda necesaria por parte de personas responsables y en especial de los agentes de tránsito, al momento de cruzar las vías públicas, en el caso de que los peatones sean niños o niñas menores de diez años de edad, adultos mayores de 65 años de edad, invidentes, personas con movilidad reducida u otras personas con discapacidad”.

En el artículo 266, se dice que, “sin perjuicio de los deberes establecidos en el Artículo 199 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, los peatones, durante su desplazamiento por la vía pública deberán cumplir lo siguiente:

1. Ceder el paso, despejar la calzada y permanecer en los refugios o zonas peatonales en el momento en que vehículos de bomberos, ambulancias, policiales y oficiales que se encuentren en servicio hagan uso de sus señales audibles y luminosas;
2. En el caso de grupos de niños, estos deben ser conducidos por las aceras en no más de dos columnas o hileras, con un guía adelante y otro atrás, preferentemente agarrados de la mano. Para cruzar la vía, cuando sea posible, el guía debe solicitar el apoyo de los agentes de tránsito;
3. Abstenerse de cruzar la calle en forma diagonal, así como intempestiva o temerariamente;
4. Cruzar, tomando las debidas precauciones, en las vías en que no existan cerca: intersecciones, semáforos, pasos cebra, pasos elevados o deprimidos, que permitan un cruce peatonal seguro, siempre y cuando no lo haga en curva de vía;

5. Abstenerse de transitar por las vías públicas en las que la infraestructura ponga en riesgo su seguridad, como son: túneles, pasos a desnivel exclusivos para automotores, así como vías, viaductos y puentes férreos; y,

6. Permitir se le realice las pruebas in situ para la detección de alcohol, sustancias estupefacientes, narcolépticas y psicotrópicas por parte de un agente de tránsito, en los casos que se determinan en este Reglamento y siguiendo los procedimientos señalados por el mismo” (Registro Oficial, 2012)

En tanto la sección I, “Del Procedimiento para los Peatones”, en dos artículos consiguientes se refiere al procedimiento que deberá seguirse en el caso de que un peatón cometa una contravención:

“Artículo 268.- “En el cometimiento de contravenciones de tránsito por parte de las personas en general, y que no presentaren algún documento de identificación, el agente de tránsito acompañará al infractor para verificar por cualquier medio su identidad, para luego proceder a la suscripción y entrega de la citación correspondiente. Se exceptúa de este procedimiento a los menores de edad” (Idem)

“Artículo 269.- “Cuando el peatón sea el presunto autor de un delito de tránsito en donde resulten muertos o lesionados con incapacidad física o enfermedad de más de 30 días, siempre que cuenten con los suficientes elementos probatorios será aprehendido y puesto a órdenes del juez de tránsito competente” (Idem)

En el siguiente capítulo del Reglamento General para la aplicación de la LTTTSV se da a conocer los derechos de los pasajeros de las distintas modalidades de transporte.

En el capítulo V, “De los Usuarios y Usuarías del Transporte Público de Pasajeros”, se establece en el artículo 291: “Sin perjuicio de los derechos establecidos en el artículo 201 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, los usuarios del servicio de transporte público de pasajeros tienen derecho a:

1. Exigir a los operadores y controladores que no se fume dentro de las unidades de transporte;
2. Exigir de los operadores mantener un volumen adecuado de las radios, de manera que no perturbe a los pasajeros y pasajeras;
3. Exigir que la unidad de servicio de transporte no lleve más pasajeros del número permitido por sobre la capacidad establecida en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y el presente Reglamento, para lo cual las unidades deberán contar con un dispositivo visible, que alerte a los pasajeros el momento en que la capacidad haya llegado a su límite;
4. Tener a disposición y de forma visible la información sobre las características y razón social del vehículo, así como la identificación de su conductor;
5. Realizar el embarque y desembarque sobre el costado derecho de la calzada y antes de un cruce, en los casos en que no se cuente con paradas señaladas durante un largo trayecto de la ruta del transporte intracantonal, intraprovincial, intrarregional, interprovincial e internacional;
6. Exigir del operador transportar sus bicicletas en las unidades de transporte público intracantonal, intraprovincial, intrarregional, interprovincial e internacional, sin ningún costo adicional, para lo cual las unidades deberán estar dotadas de estructuras portabicicletas.
7. Exigir que se recoja y desembarque pasajeros, únicamente en las paradas utilizadas para el efecto.”

En tanto que, el artículo 292 cita: “Sin perjuicio de las obligaciones establecidas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, los usuarios o pasajeros del servicio de transporte público tienen las siguientes obligaciones:

1. Dar aviso a un agente de tránsito o de la Policía Nacional, o a la falta de este reportar telefónicamente a una estación de policía o de servicio de emergencias, en el caso de sospechar que el conductor de una unidad de servicio de transporte público esté realizando su labor bajo la influencia del alcohol, sustancias estupefacientes, narcolépticas o psicotrópicas, para lo cual deberá dar los datos que permitan identificar el vehículo;
2. Abstenerse de ingresar a la unidad de servicio de transporte público cuando se haya hecho la advertencia de que este está completo;
3. Abstenerse de ocupar los estribos o pisaderas del transporte público para viajar;
4. Abstenerse de distraer al conductor durante la marcha del vehículo;
5. Abstenerse de llevar consigo cualquier animal, salvo que exista en el vehículo lugar destinado para su transporte. Se exceptúan esta prohibición, siempre bajo su responsabilidad, a los invidentes acompañados de perros especialmente adiestrados como lazarillos, los mismos que deberán viajar provistos de bozal;
6. Abstenerse de transportar consigo materias, objetos peligrosos o armas en condiciones distintas de las establecidas en la regulación específica sobre la materia y sin los permisos respectivos;
7. Dar aviso al operador o al controlador del transporte sobre pasajeros que tengan actitudes que atenten contra la moral de terceros, que lleven consigo materias, objetos peligrosos o armas;
8. Exigir del operador realizar el embarque y desembarque de pasajeras y pasajeros de forma adecuada y velando por la seguridad de los mismos, es decir: efectuar las paradas y arrancadas sin sacudidas ni movimientos bruscos, deteniéndose completamente lo más cerca posible del borde derecho de la calzada;

9. Exigir al operador abstenerse de proveer de combustible a la unidad de transporte que conduce, con pasajeros en su interior.”

El Capítulo VI, “De los Pasajeros y Pasajeras del Transporte Comercial”, en el artículo 293 se dice que: “Los pasajeros del transporte comercial tienen derecho a:

1. Ser transportados con un adecuado nivel de servicio;
2. Exigir a los operadores no fumar dentro de las unidades de transporte;
3. Exigir de los operadores mantener un volumen adecuado de las radios, de manera que no perturbe a los pasajeros y pasajeras;
4. Exigir que la unidad de servicio no lleve más pasajeros del número permitido por sobre la capacidad establecida en la Ley y el Reglamento;
5. Tener a disposición y de forma visible la información sobre las características y razón social del vehículo, así como la identificación de su conductor;
6. Realizar el embarque y desembarque sobre el costado derecho de la calzada;
7. Exigir a los operadores la observancia de las disposiciones de la Ley y sus Reglamentos;
8. Denunciar las deficiencias o irregularidades del servicio de transporte de conformidad con la normativa vigente.”

Mientras que el artículo 294 se refiere a las obligaciones de los pasajeros y las pasajeras del transporte comercial:

“1. Abstenerse de utilizar el servicio de transporte cuando su conductor se encuentre con signos de ebriedad, o influencia de estupefacientes o psicotrópicos;

2. Dar aviso a un agente de tránsito o de la Policía Nacional, o a la falta de este reportar telefónicamente una estación de policía o de servicio de emergencias, en el caso de sospechar que el conductor de una unidad esté realizando su labor bajo la influencia del alcohol, sustancias estupefacientes, narcolépticas o psicotrópicas, para lo cual deberá dar los datos que permitan identificar el vehículo;
3. Llevar puesto en todo momento el cinturón de seguridad, para lo cual los vehículos deberán estar dotados de cinturones de seguridad de dos o tres puntos;
4. Abstenerse de ejecutar a bordo de la unidad, actos que atenten contra la tranquilidad, comodidad, seguridad o integridad de los usuarios o que contravengan disposiciones legales o reglamentarias;
5. Abstenerse de ejecutar o hacer ejecutar actos contra el buen estado de las unidades de transporte;
6. Abstenerse de fumar en las unidades;
7. Abstenerse de arrojar desechos desde el interior del vehículo, que contaminen el ambiente;
8. Abstenerse de distraer al conductor durante la marcha del vehículo;
9. Exigir del operador realizar el embarque y desembarque de pasajeras y pasajeros de forma adecuada y velando por la seguridad de los mismos, es decir: efectuar las paradas y arrancadas sin sacudidas ni movimientos bruscos, deteniéndose completamente lo más cerca posible del borde derecho de la calzada;
10. Exigir al operador abstenerse de proveer de combustible a la unidad de transporte que conduce, con pasajeros en su interior.”

En el siguiente articulado, se mencionan los derechos de los usuarios de servicios de taxis. En el artículo 295: “En todo momento, los pasajeros y pasajeras de los servicios de taxis tienen el derecho a exigir el cobro justo y exacto, tal como lo señala el taxímetro

de la unidad, el cual debe estar visible, en pleno y correcto funcionamiento durante el día y noche, y que cumpla con todas las normas y disposiciones de la Ley y este Reglamento.

A solicitud del pasajero o pasajera, el conductor del taxi estará obligado a entregar un recibo por el servicio prestado.”

El capítulo VII establece las facultades “De los Pasajeros del Transporte Escolar”. El artículo 296 dice que: “Los pasajeros y pasajeras de transporte escolar tienen derecho a ser transportados de forma que se garantice su seguridad, para lo cual se deberán seguir las siguientes normas, además de otras previstas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y este Reglamento y normas técnicas que se expidieren al efecto:

1. Contar con un transporte que cumpla con los requerimientos técnicos, mecánicos y operacionales determinados por la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y este Reglamento;
2. Extremar la prudencia en la circulación y cumplir con los límites de velocidad;
3. Contar con una persona adulta responsable que acompañe en todo momento a los pasajeros y pasajeras del transporte;
4. Llevar la cantidad de pasajeros de acuerdo a las plazas con las que cuente la unidad, asegurándose de que cada escolar vaya sentado;
5. Cumplir con un servicio puerta a puerta;
6. Mantener una adecuada higiene de la unidad;
7. Garantizar la integridad física de los pasajeros y las pasajeras, especialmente en el ascenso y descenso del vehículo;

8. Si fuere el caso, los demás vehículos que circulen por las vías de uso público detendrán su marcha para facilitar el paso del vehículo de transporte escolar o para permitir el ascenso o descenso del estudiante.”

Mientras el capítulo VIII establece las disposiciones “De los Pasajeros del Transporte por Cuenta Propia”, en el artículo 297: “Los pasajeros y pasajeras del transporte por cuenta propia tienen las siguientes obligaciones:

1. Abstenerse de ejecutar a bordo de la unidad actos que contravengan disposiciones legales o reglamentarias;
2. Abstenerse de arrojar desechos desde el interior del vehículo, que contaminen el ambiente;
3. Hacer uso correcto del cinturón de seguridad mientras se encuentren dentro del automotor;
4. Abstenerse de llevar mascotas en el asiento delantero;
5. Abstenerse de llevar niñas o niños sobre las rodillas o junto al conductor; y,
6. Abstenerse de llevar paquetes de cualquier tipo sobre las rodillas.”

También se establece en el artículo 298 que: “En el caso de que los pasajeros sean niñas y/o niños menores de 12 años de edad, los adultos a cargo están obligados a cumplir con las siguientes normas de seguridad:

1. Deberán ir sentados en los asientos posteriores del vehículo, siempre con el cinturón de seguridad colocado correctamente y de acuerdo a su peso y edad, o a su vez usando un asiento de seguridad, de conformidad con la regulación dictada por el Directorio de la Agencia Nacional de Tránsito;
2. Colocar seguro de puertas para menores en los asientos posteriores;

3. No permitir que los menores jueguen dentro del vehículo, toquen las puertas, molesten al conductor, arrojen desperdicios u otros objetos a la vía pública o saquen alguna parte del cuerpo fuera de las ventanillas;
4. No dejar en ningún momento solos a los menores dentro del automóvil sin la presencia de una persona adulta responsable.”

El artículo 299 dice que los pasajeros con movilidad reducida o discapacidad tienen derecho a ser transportados en vehículos adecuados para sus necesidades específicas.

El capítulo IX, “De los Pasajeros y Pasajeras de Motocicletas, Motonetas, Bicimotos, Tricar y Cuadrimotos” establece en el artículo 300: “Los conductores, pasajeros y pasajeras de motocicletas, motonetas, bicimotos, tricar y cuadrimotos están obligados a cumplir las siguientes normas de seguridad:

1. Llevar correctamente sujeto a su cabeza y en todo momento el casco de seguridad homologado;
2. Vestir chalecos o chaquetas con cintas retro-reflectivas de identificación que deben ser visibles;
3. Abstenerse de subir al vehículo cuando ya ha sido ocupado el espacio para el pasajero; y,
4. Ubicarse detrás del conductor, y en ningún momento entre el conductor y el manubrio.

En caso de no cumplir estas obligaciones el vehículo será retenido hasta que las mismas sean subsanadas.”

El artículo 301 determina que los niños y las niñas mayores de siete años podrán viajar en el vehículo conducido por su padre, madre o tutor o por personas mayores de edad por ellos autorizadas, siempre que utilicen casco homologado.

Finalmente, en el capítulo X, se establecen las normas “De los ciclistas y sus derechos” en el artículo 302: “Sin perjuicio de los derechos establecidos en el Artículo 204 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, los ciclistas tendrán además los siguientes derechos:

1. A ser atendidos inmediatamente por los agentes de tránsito sobre sus denuncias por la obstaculización a su circulación por parte de los vehículos automotores y el irrespeto a sus derechos de preferencia de vía y transportación pública;
2. Tener preferencia de vía respecto a los vehículos a motor cuando habiéndoles correspondido el paso de acuerdo con la luz; (sic)
3. Circular, en caso de que existan, por las sendas especiales destinadas al uso de bicicletas, como ciclo vías. En caso contrario, lo harán por las mismas vías por las que circula el resto de los vehículos, teniendo la precaución de hacerlo en sentido de la vía, por la derecha, y acercándose lo más posible al borde de la vereda;

Y tendrán las siguientes obligaciones:

1. Mantener sus bicicletas equipadas con los siguientes aditamentos de seguridad: Frenos de pie y mano, dispositivos reflectantes en los extremos delantero de color blanco y posterior de color rojo, dispositivos reflectantes en pedales y ruedas. Para transitar de noche, la bicicleta debe tener luces trasera y delantera en buen estado;
2. Mantener la bicicleta y sus partes en buen estado mecánico, en especial los frenos y llantas;

3. Abstenerse de llevar puestos auriculares que no permitan una correcta audición del entorno;
4. Respetar la prioridad de paso de los peatones, en especial si son mujeres embarazadas, niños, niñas, adultos mayores de 65 años, invidentes, personas con movilidad reducida y personas con discapacidad;
5. Abstenerse de circular por los carriles de media y alta velocidad;
6. Abstenerse de circular por las aceras o por lugares destinados al tránsito exclusivo de peatones. En caso de necesitar hacerlo, bajarse de la bicicleta y caminar junto a ella;
7. Abstenerse de asirse o sujetarse a otros vehículos en movimiento;
8. Abstenerse de realizar maniobras repentinas;
9. Abstenerse de retirar las manos del manubrio, a menos que haya necesidad de hacerlo para efectuar señales para girar o detenerse y hacer uso anticipado de señales manuales advirtiendo la intención cuando se va a realizar un cambio de rumbo o cualquier otro tipo de maniobra, señalando con el brazo derecho o izquierdo, para dar posibilidad de adoptar las precauciones necesarias;
10. Llevar a bordo de forma segura solo el número de personas para el que exista asiento disponible en las bicicletas cuya construcción lo permita, siempre y cuando esto no disminuya la visibilidad o que incomode en la conducción. En aquellas bicicletas que, por construcción, no puedan ser ocupadas por más de una persona, siempre y cuando el conductor sea mayor de edad, podrá llevar un menor de hasta siete años en asiento adicional;
11. Abstenerse de transportar personas en el manubrio de la bicicleta o entre el conductor y el manubrio; y,
12. Abstenerse de transportar carga que impida mantener ambas manos sobre el manubrio, y un debido control del vehículo o su necesaria estabilidad o que disminuya la visibilidad del conductor.”

## CAPÍTULO 3

### COMUNICACIÓN PARA EL DESARROLLO

#### 3.1. Antecedentes

El presente capítulo hace una síntesis de lo que propone la Comunicación para el Desarrollo, es decir, reflexionar sobre una serie de estudios acerca de la importancia de comprender los procesos sociales como un conjunto de interacciones, la comunicación de carácter horizontal y como un universo que se nutre del diálogo, la participación y el libre acceso a la información.

La Comunicación para el Desarrollo desplaza la visión clásica que describe a la comunicación como una relación vertical, en manos de grupos de poder y diseñada para sostener procesos de explotación, sumisión y unilateralidad, en suma, para consolidar acciones de dominación simbólica y práctica.

El tema del Desarrollo, como categoría, tradicionalmente ha estado ligado a variables como lo económico, lo político, lo social, etcétera, las mismas que han posicionado un discurso binario de inclusión/exclusión, con el propósito, precisamente, de garantizar la dominación. Sin embargo, a partir de la década de los cincuenta la concepción de desarrollo tomó una nueva perspectiva en América Latina, cambiando no solo su visión sino integrando en su proceso a la Comunicación.

Por tal razón, las nuevas construcciones consistían en el cuestionamiento de la comunicación tradicional, es decir, de los procesos lineales que determinaban teóricamente las relaciones interpersonales. Una serie de programas internacionales,

sobre todo estadounidenses y patrocinados por organismos internacionales, colaboraban con asistencia financiera y técnica para fortalecer su idea unilateral de desarrollo de los países latinoamericanos.

De esta manera y tras la crisis y recuperación que sufre este novedoso enfoque de comunicación en los años setenta, los diferentes estudios realizados por distintos autores latinoamericanos, desde los años cincuenta hasta hoy, permitieron que el nuevo paradigma Comunicación/Desarrollo se posicione con fundamentos teóricos cada vez más sólidos y más abiertos a la discusión. Es así que entre los notables comunicadores y teóricos sudamericanos, íconos de la Comunicación para el Desarrollo, encontramos a Paulo Freire, Rosa María Alfaro, Luis Ramiro Beltrán, Adalid Contreras, entre otros.

Luis Ramiro Beltrán ha logrado establecer que, en la experiencia de poner a la comunicación al servicio del desarrollo, persisten tres conceptualizaciones básicas respecto de la relación entre comunicación social y desarrollo nacional. A pesar de la clasificación, él considera que todas concluyen de manera general en la categoría mayor de Comunicación para el Desarrollo. Las tres nociones principales son:

- ✓ Comunicación de desarrollo: su esencia radica en que los medios masivos tienen la capacidad de crear una atmósfera pública favorable al cambio, la misma que se considera indispensable para la modernización de las sociedades tradicionales por medio del progreso tecnológico y el crecimiento económico.
  
- ✓ Comunicación de apoyo al desarrollo: la comunicación planificada y organizada, sea o no masiva, es en esta concepción un instrumento clave para el logro de las metas prácticas de instituciones y proyectos específicos que respaldan el desarrollo.

- ✓ Comunicación alternativa para el desarrollo democrático: al expandir y equilibrar el acceso y la participación de la gente en el proceso de comunicación, tanto a niveles de medios masivos como a los interpersonales de base, el desarrollo debe asegurar, además de beneficios materiales, la justicia social, la libertad para todos y el gobierno de la mayoría.

Para Adalid Contreras, la relación que existe entre Comunicación y Desarrollo ha logrado integrar una nueva noción:

- ✓ Comunicación - Desarrollo o Comunicación con Desarrollo: concibe que la comunicación se enriquece con los estudios de recepción y consumo cultural, diseñando un paradigma que valora las mediaciones en la apropiación y uso de mensajes desde la complejidad de las culturas.

Partiendo de estas premisas, es posible entender las diferentes dimensiones que propone la Comunicación para el Desarrollo. Sin embargo, es importante mencionar que su objetivo primordial es hacer de la participación de la gente su instrumento principal para generar desarrollo. Esto, apoyándose continuamente en la horizontalidad de los procesos de comunicación como de los de conocimiento, siendo estos últimos originados desde los medios masivos o desde las relaciones interpersonales.

En este sentido, integrar los conceptos y propuestas de la Comunicación para el Desarrollo para llevar adelante la presente propuesta de campaña comunicativa, que busca generar cambios en la cotidianidad del uso del espacio vial entre peatones, pasajeros y ciclistas a través de la difusión de las normas legales que rigen los deberes y

derechos que tenemos los ciudadanos, sea como actores y/o usuarios del espacio vial a través de las redes sociales, es el reto.

### **3.2. Comunicación, educación y participación**

Dado que la Comunicación para el Desarrollo surge en un escenario en el que se desplegaban distintos proyectos de apoyo a Latinoamérica por parte de las agencias de cooperación internacional, es interesante evidenciar cómo se incorporó su concepto en estos organismos. Para hacerlo, citamos una definición de la Comunicación para el Desarrollo por parte de la FAO, Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura:

“La comunicación para el desarrollo abarca muchos medios y enfoques diferentes, como medios de difusión populares y agrupaciones sociales tradicionales, radios rurales para el desarrollo comunitario, vídeos y módulos multimediales para la capacitación de los agricultores, y la Internet para vincular a los investigadores, educadores, extensionistas y grupos de productores entre sí y con fuentes de información de carácter mundial. Sea que las aldeas estén comunicadas con el mundo exterior a través de las telecomunicaciones modernas, o que aprendan lo atinente a la atención de salud a través de proverbios y cantos populares o escuchen transmisiones radiales sobre las mejores prácticas agrícolas, el proceso es siempre el mismo: personas que se comunican y aprenden juntas.”  
(FAO)

En este sentido, vemos cómo las reflexiones de Rosa María Alfaro en torno a la comunicación como relación para el desarrollo se hacen presentes, al reconocer que este proceso no se plasma solo en los medios de comunicación como aparatos tecnológicos

sino que se muestra, además, en las prácticas sociales y culturales de acción e interrelación entre los sujetos y su relación con ellos, reforzando así el enfoque de que la comunicación puede posibilitar también procesos de enseñanza-aprendizaje para el cambio social y de una manera participativa.

Rosa María Alfaro también hace un análisis sobre el papel de los medios más allá de las percepciones tradicionales de si son buenos o malos. Ella plantea su función como “mediadores”, ya que comparten la cotidianidad de las personas en diferentes aspectos significativos de la vida, de forma individual o colectiva, sea en lo afectivo, lo social, lo laboral, lo académico, etcétera. Sin duda, esta situación es la que vivimos en la actualidad y puede corroborarse a cada instante, una vez que las tecnologías de la información y la comunicación (TIC) han revolucionado la vida misma al dominar y depender de ellas el desarrollo de la mayoría de actividades que realizamos día a día.

Mantenernos informados a cada segundo sobre cualquier tema de interés suscitado en cualquier parte del mundo, en el idioma que queramos y a través de cualquier portal de noticias o cualquier otro servicio que sea parte de la web es lo que encontramos en la llamada sociedad de la información todos los días. Asimismo, contar con diferentes versiones de la misma información o mensaje generado desde las grandes agencias internacionales de comunicación, o desde los medios locales e incluso desde cualquier ciudadano que quiera aportar con su reporte o perspectiva, es otra constante.

Las redes sociales, consideradas estructuras o canales de comunicación ofertados como servicios en la web, mediante las cuales millones de personas comparten información, conocimiento, emociones, sentimientos, cualquier interés común sobre música, libros, juegos, películas, etc., generan esta posibilidad de conocer, interactuar y entender al otro.

Por esta razón, nos parece indispensable promover una campaña de comunicación a través de ellas, para aprovechar el espacio y percibir las reacciones al tratar la temática de la seguridad vial que involucra a todos los miembros de una sociedad, independientemente de las particularidades de cada sujeto.

Los medios de comunicación “Aperturan imágenes múltiples y diversas sobre el país y el mundo que las personas por sí solas no podrían imaginar. Y lo que ofrecen sirve para pensar la vida propia, reconocerse en las imágenes y datos, comprenderse y compararse, ver a otros y comprobar, afirmar o negar, dudar o cambiar de opinión, obtener temas para conversar con familiares, vecinos, amigos y hasta con los jefes, aprender a vestirse, relacionarse con lo nuevo y lo moderno frente a lo tradicional y muchas otras operaciones claves para definir identidades y relaciones sociales. Se forman así gustos, valores y relacionamientos en esa interacción, sin embargo, no es la única fuente de construcción social.” (Alfaro Moreno, Rosa María, 1998)

La Internet ha apoyado la práctica y desarrollo de la comunicación horizontal y participativa a través del diálogo entre extraños gracias al auge de las TIC y las plataformas que ofrecen servicios de red social. Estas han permitido que los sujetos interactúen y se reconozcan al compartir expresiones y experiencias sobre algún tema en particular. A través de los medios de comunicación y sus diferentes plataformas, es posible conocer y percibir otras realidades, es posible sentir empatía en relación a otras situaciones que suceden en otro lugar o frente a circunstancias que atraviesan otras personas.

Rosa María Alfaro enfatiza en que la comunicación debe ser pensada como una construcción de sentido y no solo como un conjunto de tecnologías. Y es sobre la base de este planteamiento que buscamos resaltar el rol trascendental que pueden jugar las redes sociales en el desarrollo de una campaña de comunicación que pretende posicionar

a un grupo de actores viales (invisibilizados) debido al protagonismo de otros (los conductores), además de la difusión eficaz que se puede lograr de sus derechos y obligaciones, al menos en un primer momento, en una etapa de información.

El compartir información visual y radiofónica así como generar espacios de reflexión y debate en relación con las normas legales que amparan y regulan el tránsito de los peatones, pasajeros y ciclistas en el espacio vial, a través de las redes sociales, puede favorecer a la formación de procesos de identidad en los sujetos, lo que contribuiría al reconocimiento de la responsabilidad y vulnerabilidad a la que están expuestos estos protagonistas en el tema de la seguridad vial, así como al empoderamiento de esos derechos y obligaciones establecidos en la Ley.

En Una comunicación para otro desarrollo, Rosa María Alfaro asegura que la comunicación relacionada con el desarrollo es medio y fin, aspecto y estrategia global comprometida con modelos y proyectos macro y microsociales, y con los procedimientos que se implementan para plasmarlos (...). De lo que la gente piense u opine depende la construcción del apoyo que personas o instituciones le den a acciones de transformación o se resistan a ellas. En los medios masivos se adquiere legitimación social.”, y esa es nuestra apuesta.

### **3.3. La radio**

La radio es uno de los medios masivos más populares y efectivos que se conoce ya que su rango de cobertura es amplio sin importar las distancias físicas. Es un medio de comunicación que puede generar espacios públicos de interacción social a través del uso de la palabra, goza de gran credibilidad y es considerado uno de los medios que más ha contribuido a la educación.

A finales de los años cuarenta, en Colombia, de la mano de un religioso, nacen los primeros programas radiales, conocidos como las Escuelas Radiofónicas, los cuales cumplían el objetivo de impartir lecciones para aprender matemáticas, catecismo, así como para leer y escribir; es así que se registra la primera experiencia radial para el desarrollo conocida como Radio Sutatenza.

De esta manera, es como, en el marco de la Comunicación para el Desarrollo, el concepto de la radio alternativa surge como una iniciativa de las clases populares y campesinas por construir espacios de comunicación propios para encontrar soluciones a sus problemas, entre ellos, la falta de educación. Entre las características más notables de las radios alternativas de América Latina encontramos:

- Consolidar y defender proyectos de radio que garanticen el acceso a la palabra a grupos de personas que antes no lo tenían.
- Dar importancia a las necesidades de las comunidades a las que sirven.
- Representar la diversidad del entorno.
- Apoyar y promover cambios para obtener una sociedad más justa.

A partir de estos enfoques es como la relación entre la comunicación y la educación se torna estrecha, una vez que se identifica que esta última es en sí un proceso de comunicación. En este escenario, uno de los autores latinoamericanos más conocidos y bajo cuyas premisas desarrollaremos el presente trabajo es Paulo Freire, quien reflexiona sobre un modelo de educación liberador, que consiste en formar a las personas para que sean capaces de transformar la realidad, en donde el educador estimula el proceso de análisis y reflexión, y con esta práctica, el educando aprende a pensar y razonar por sí mismo.

Por tal motivo, buscamos desarrollar la campaña informativa con fines de sensibilizar al público objetivo de una manera eficaz, no solo a través de los contenidos informativos de los diferentes mensajes y productos comunicacionales elaborados sino, además, mediante la generación de espacios de reflexión que articulen la discusión de la problemática de la seguridad vial en Quito y el resto del país es el reto.

Apostar por el lenguaje radiofónico compuesto por la voz, la palabra, el sonido, la música y los efectos de sonido, así como por el género dramático, que tiene la capacidad de evocar el pasado, adelantarse al futuro y personificar al presente es la propuesta educomunicativa que queremos plasmar en el presente trabajo, con la producción de una serie de pastillas radiales que luego serán difundidas a través de las redes sociales y, posteriormente, podrán tener un feedback del público.

Esta propuesta de educación vial mediante spots radiofónicos que recrearán situaciones cotidianas que viven los peatones, pasajeros y ciclistas en su tránsito en el espacio vial, y que luego serán difundidos a través de uno de los medios masivos de comunicación más populares al momento, Internet y sus servicios de redes sociales, pretende romper esa visión alienante y de evasión de la realidad planteada una vez para estos medios, por cumplir una función de solo traspaso de información.

Queremos evidenciar que es posible experimentar nuevas formas de comunicación con propósitos educativos, a través de los medios masivos de comunicación, una vez que la brecha digital ha disminuido gracias al acceso a las TIC. Creemos que es necesario trabajar y enviar un mensaje al público sobre el buen uso que se puede dar a estos medios y sobre las posibilidades de interacción que estos nos ofrecen para mejorar y cambiar las realidades sociales en las que vivimos.

### **3.4. Las TIC y los nuevos escenarios de la comunicación**

Las infinitas redes de comunicación que se han tejido alrededor de Internet permiten vivir y conceptualizar a la sociedad de la información en la que nos desenvolvemos hoy. A través de este conjunto de redes descentralizadas y diferentes equipos de comunicación podemos ejecutar varias actividades sin movernos de un mismo lugar o sin estar en el lugar en el que requeriríamos estar.

Por ejemplo, podemos realizar pagos o compras sin la necesidad de acudir a un banco o una librería, presenciar conciertos, conversar con una persona que se encuentre en cualquier parte del mundo, incluso, podemos asistir a clases sin la necesidad de ir a un centro educativo. El único requerimiento es que la otra parte con quien compartimos cuenta con servicio de Internet.

Según estadísticas del 2013 actualizadas hasta junio por la Superintendencia de Telecomunicaciones, Ecuador es uno de los países con mayor acceso y uso a las nuevas tecnologías de la información y comunicación (TIC), con un registro total de usuarios con acceso a Internet de 10.086,383. En la última década, la adquisición de computadoras, así como de teléfonos celulares inteligentes y otros dispositivos electrónicos como tabletas y iPads que permiten la navegación por Internet ha aumentado en el país con fines de mejorar la educación y el aprendizaje.

Otro aspecto que es importante mencionar es que la masificación tecnológica que vive el Ecuador también obedece a tres factores comprensibles como son: la disminución de costos de los equipos electrónicos informáticos, mayor acceso a Internet (debido al incremento de la velocidad de navegación y reducción de precios) y la integración a la red de teléfonos celulares y otros dispositivos inteligentes.

La sociedad actual en general está acostumbrada a la convivencia diaria con las TIC. Para Marc Auge, otro teórico de la comunicación, las tecnologías de la información y de la comunicación, en cuanto a medios, son algo extraordinario, ya que multiplican las posibilidades de contacto e interacción entre las personas, lo que permiten una participación activa no solo como sujetos sino además como ciudadanía. Sin embargo, sostiene que hay que aprovechar estas nuevas herramientas pero sobre todo saber cómo usarlas y controlarlas.

La presente campaña propone como canal principal de difusión a Twitter, una red social de información instantánea, que permitirá asegurar la socialización y conocimiento de las reglamentaciones para los peatones, pasajeros, y ciclistas mediante mensajes claros y cortos apoyados en imágenes visuales y spots radiofónicos. Con esta plataforma se logrará crear una interactividad con los ciudadanos, creando un vínculo y manteniendo una comunicación horizontal ya anteriormente explicada.

Para Auge el carácter instantáneo de la comunicación a través de las TIC es uno de los factores que ayudan a la difusión de cualquier idea, por lo tanto, este servicio nos permitirá conocer de manera directa el funcionamiento de la campaña y sus resultados de una buena gestión comunicacional, ya que permite recibir un feedback permanente desde el público objetivo.

En este escenario, podemos decir que en el DMQ y en el país, al momento se están realizando diferentes campañas de comunicación en torno al tema de la seguridad vial, por parte de los diversos entes reguladores responsables del tema del tránsito en el Ecuador y la movilidad en Quito.

Aun así, la sociedad desconoce en su mayoría cuáles son sus derechos y obligaciones como peatones, pasajeros y ciclistas, ya que las campañas se han preocupado por mostrar cuáles son las sanciones, multas o consecuencias a las que pueden ser expuestas las personas que incumplen una norma.

Consideramos que no se han generado mensajes ni se han planteado estrategias para articular una comunicación que llamen el interés de las personas por conocer cuáles son las normas vigentes para su seguridad o cumplimiento. Por el contrario, como bien menciona otro representante de la Comunicación para el Desarrollo, Adalid Contreras:

“Aunque por su propia naturaleza toda comunicación podría asumirse como conectada -per se- a alguna forma de desarrollo, esto no es así. Debe estar intencionalmente dirigida y sistemáticamente planificada a la consecución de cambios concretos, tanto en la sociedad como en las instituciones y los individuos, con vocación por el cambio, el bienestar, la calidad de vida, la organización, la esperanza, el servicio público y la democracia.” (Contreras, 2009)

## CAPÍTULO 4

### CAMPAÑA MULTIMEDIAL INFORMATIVA

#### 4.1 Introducción de la propuesta

*“Analizar las relaciones entre comunicación y desarrollo supone combinar tres puntos de partida: la realidad presente, el futuro posible y la memoria acumulada. Combinación compleja cuya aplicación práctica nos muestra que el desarrollo está en deuda con la sociedad; la comunicación está en deuda con el desarrollo; y la teoría está en deuda con las experiencias.”*

*Jesús Martín Barbero*

Este capítulo abarca información referente al diseño de la propuesta de campaña de comunicación, que busca difundir las normas referentes a los derechos y obligaciones de los peatones, pasajeros y ciclistas establecidas en la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LTTTSV) y el Reglamento General para su aplicación.

El concepto de desarrollar una campaña informativa multimedial nació bajo la idea de combinar varios medios y canales de comunicación que permitieran desenvolver una propuesta comunicacional más dinámica, que motivara y asegurara la participación del público en el debate de la seguridad vial y la movilidad urbana en la ciudad de Quito, un tema generalmente posicionado en la ciudad, siempre que se registran accidentes de tránsito y/o la muerte de ciclistas o peatones.

Desde hace cuatro años, las continuas reformas que han sufrido los dos cuerpos legales anteriormente mencionados, han hecho posible que el tema se mantenga en vigencia dentro de la agenda de medios.

Por ejemplo, en el 2012, una vez que las medidas en relación al control de la velocidad generaron reacciones por parte de los conductores, al establecer sanciones económicas más fuertes y medidas de detención para los infractores se mantuvo el debate. Mientras tanto, en el 2013 el tema se mantuvo en la opinión pública debido a la propuesta de incorporar las infracciones a la Ley de Tránsito como tipos penales en el nuevo Código Integral Penal.

Si bien con la reestructuración de las instituciones del Estado encargadas del control y la regulación del transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial a nivel nacional han venido campañas de comunicación enfocadas en identificar y tratar de solucionar el problema del irrespeto a las normas de tránsito, desde las responsabilidades de los diferentes actores viales, los resultados de las mismas no han logrado un impacto permanente en la ciudadanía.

En este sentido, puesto que estamos convencidos de que la falta de conocimiento y socialización de las normas que rigen a los usuarios del espacio vial, en especial, a los peatones, pasajeros y ciclistas, actores y protagonistas viales mayoritarios pero relegados siempre a un segundo plano por ocupar los conductores gran protagonismo en la temática, hacen que el debate sobre la seguridad vial no solo en Quito sino en el país, no encuentre soluciones reales a las problemáticas existentes.

Hasta el momento, las diferentes campañas de comunicación realizadas en relación al tema de la seguridad vial no han logrado explotar una de las herramientas de

socialización más importantes y populares a nivel mundial, las redes sociales. Plataformas de interacción social compuestas por grupos de personas relacionadas entre sí por diversos intereses comunes y, definidos por el rápido y dinámico intercambio de opiniones e información en diversos contextos de complejidad.

Por ejemplo, tras monitorear entre los meses de julio y agosto de 2012, el movimiento de los perfiles institucionales en sitios como Facebook y Twitter, de la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) y la Comisión de Tránsito del Ecuador (CTE), máximos organismos interesados, en sus propias palabras: “en incrementar y velar por el nivel de seguridad vial en el país”; se pudo observar como la información publicada está enfocada en solucionar otro tipo de situaciones.

La solicitud de información en torno a cómo gestionar trámites administrativos y procedimientos, así como consultas sobre contravenciones debido al desconocimiento de la ley y quejas del servicio que reciben los usuarios en las diferentes dependencias que conforman estas instituciones son las expresiones constantes que se pueden leer en estos canales de comunicación por parte de los usuarios. Adicionalmente, observar la falta de respuesta o feedback desde estas instituciones a estas inquietudes es otra constante.

Sin embargo, pese a que es posible encontrar información relacionada al trabajo de regulación que se hace en el área del transporte terrestre, así como estadísticas sobre siniestros de tránsito y algunos consejos sobre seguridad vial; las normas legales en sí, vigentes y que rigen para los diferentes actores viales e instituciones incluidas en la LTTTSV y el Reglamento General para su aplicación, no han sido mayormente expuestas.

Por esta razón, apostar a la educación vial de los jóvenes universitarios a través de los nuevos canales de comunicación es nuestro objetivo, ya que una vez que la información sea difundida por medio de las redes sociales, los mensajes que buscamos comunicar podrán llegar hasta sus círculos sociales más cercanos creando una red de interesados por conocer sobre los derechos y obligaciones que faculta la Ley de Tránsito a los peatones, pasajeros y ciclistas en el país.

De esta manera, no solo los jóvenes universitarios, público objetivo de esta campaña, sino además, un público secundario en constante crecimiento por la dinámica propia de las redes sociales, estarán en la capacidad de conocer y exigir en su conjunto, el cumplimiento de las normas de tránsito a los que están sujetos los peatones, pasajeros y ciclistas contribuyendo así, a la formación de una cultura vial más participativa y de prevención en la ciudad y el país.

Por esto, con el propósito de aportar con la idea de una propuesta de campaña de comunicación multimedial informativa, más efectiva e interactiva en la temática expuesta, hemos planteado el presente trabajo dirigido a los estudiantes de la Universidad Politécnica Salesiana, de la Escuela de Comunicación Social, sede Quito, campus El Girón, de los niveles sexto y séptimo, de las especialidades Periodismo y Desarrollo, del período académico 40, horario diurno, quienes por su condición de estudiantes y sus diferentes formas de movilidad urbana pueden, en algún momento, protagonizar a cada uno de los actores viales que interesan a la presente campaña: peatones, pasajeros y ciclistas.

## **4.2 Marco metodológico**

### **4.2.1 Método inductivo**

El método inductivo es aquel método científico que obtiene conclusiones generales a partir de premisas particulares, esto implica, pasar de los resultados obtenidos de observaciones y experiencias, al planteamiento de hipótesis o teorías que abarcan no solamente los casos de los que se partió, sino a otros de la misma clase.

Tras observar la forma en que se desarrolla la cotidianidad de la movilidad urbana en distintos lugares de la ciudad de Quito, es posible evidenciar la falta de cumplimiento de los derechos y obligaciones de los peatones, pasajeros y ciclistas en la ciudad, lo cual nos ha llevado a investigar las diversas opiniones que poseen estos actores viales, llegando a un diagnóstico inicial de la situación, para comenzar a teorizar las posibles soluciones a la situación actual de estos sujetos.

Para pensar en la posibilidad de establecer leyes y teorías en base en la inducción, es necesario partir del principio de la regularidad e interconexión de los fenómenos de la sociedad, lo cual permite pasar de la descripción a otros niveles como: la explicación y predicción a través de leyes y teorías. Las conclusiones obtenidas a través de la inducción tienen un carácter probable, el cual aumenta a medida que se incrementa el número de hechos particulares que se examinan.

#### **4.2.2 Grupo focal**

El principal propósito de la aplicación del grupo focal es obtener información asociada a conocimientos, actitudes, sentimientos, creencias y experiencias que no son posibles de obtener, con suficiente profundidad, mediante otras técnicas tradicionales de investigación. El grupo focal es una discusión estructurada sobre un tema específico, es una técnica cualitativa que permite entender y discutir los diferentes ángulos de un problema, entender su contexto y hasta encontrar posibles soluciones.

Para conocer y hacer un diagnóstico de cómo se percibía y se desarrollaba el tema de la movilidad urbana y la seguridad vial al inicio de la propuesta, aplicamos esta técnica en 12 personas entre ellas, hombres y mujeres, estudiantes de los niveles de sexto especialidad Periodismo y de séptimo mención Desarrollo, de la Universidad Politécnica Salesiana, sede Quito, campus El Girón, horario diurno, período académico 40. Este grupo nos permitió entender hacia donde deben ir enfocados nuestros productos a través de las diferentes preguntas que les realizamos.

La interacción permite a los participantes preguntarse uno a otros y reconsiderar sus propios puntos de vista sobre sus experiencias específicas. Por tal motivo al momento de hablar sobre la existencia de Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad vial, en su gran mayoría contestó afirmativamente. Explicaban que se habían enterado por varios medios principalmente, televisión, radio e Internet.

Para nosotros como desarrolladores de la campaña multimedia es de suma importancia tener muy en cuenta este tipo de datos ya que debemos encontrar el canal adecuado para que se informe el público seleccionado. Al momento de preguntarles cómo se movilizan regularmente, la mayoría respondió que usan buses de cooperativas, los sistemas integrados es decir Trolebús, Ecovía, Metrobús, y muy pocas personas ocupan su auto particular o bicicleta.

Al momento de preguntar sobre el tema de la Ley Orgánica de Transporte, Tránsito y Seguridad vial, y si poseían conocimientos sobre si esta incluía a peatones, pasajeros y ciclistas, nos dimos cuenta que el grupo no poseía ningún conocimiento sobre esta nueva inclusión en la ley, y que desconocían por completo sus derechos y obligaciones, tanto como peatones y pasajeros, sin embargo en el caso de las personas que usaban bicicletas tenían conocimientos sobre sus derechos mas no sobre sus

obligaciones, lo cual permitió llegar a la conclusión, de que se necesita campañas de información para solventar este vacío que posee la sociedad en el DMQ.

El grupo focal creyó conveniente que esta información se la haga llegar a través de las redes sociales ya que la mayoría de las personas tiene libre acceso en este momento al Internet, o también a través de la radio, ya que siendo usuarios constantes de los diferentes medios de transporte que circulan por la ciudad la información la obtendrían en cualquier momento.

La principal ventaja de la investigación a través del grupo focal es obtener una descripción global de los conocimientos, actitudes y comportamientos sociales de un colectivo social y la forma en que cada individuo es influenciado por otro en una situación de grupo. Se analiza y se selecciona la información de una manera tal que ayuda a los investigadores a encontrar cual es el asunto importante y cual no lo es, cuál es el discurso real y cual el ideal, generando así conceptos claros y precisos para el desarrollo de los diferentes productos.

## **4.3 Objetivos**

### **4.3.1 Objetivos Generales**

- Sensibilizar a los estudiantes universitarios sobre la problemática vial que existe en la ciudad de Quito, a través de la presentación de la campaña para que reconozcan la importancia de conocer las normas legales establecidas para todos los actores viales.

- Validar los contenidos elaborados para la presente campaña con el apoyo de representantes de colectivos ciudadanos especializados en el tema de la movilidad urbana en Quito, mediante la aplicación de un grupo focal, con el fin de mejorar y complementar la información a publicarse.
- Difundir información sobre las reglamentaciones que rigen a los peatones, pasajeros y ciclistas, a través de la red social Twitter, como una experiencia piloto de la propuesta de campaña.

#### 4.3.2 Objetivo Específico

Diseñar una propuesta de campaña multimedial informativa a través de la generación de contenidos sobre los derechos y obligaciones de los peatones, pasajeros y ciclistas establecidos en la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y el Reglamento General para su aplicación.

#### 4.4 Planificación de la campaña multimedial informativa

	Actividades	Metas	May 2012	Jun 2012	Jul 2012	Ago 2012	Sep 2012	Oct 2012
1	Recopilación de las normas legales	Contar con los documentos respectivos para su estudio	x	x	x	x		
2	Monitoreo a reformas de los cuerpos legales	Tener en cuenta las actualizaciones a la ley			x	x	x	x





#### **4.6 Tipo de Campaña**

La presente campaña multimedial se enmarca en la tipología de acción social, por su finalidad de contribuir a mejorar una realidad social tratando un tema de interés público como es la seguridad vial.

Es una campaña informativa que pretende aportar a la educación vial de los ciudadanos en general y tras socializar los contenidos legales referentes a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento General para su aplicación, busca entregar los elementos necesarios para que las personas puedan conocer sobre sus derechos y obligaciones como peatones, pasajeros y ciclistas, impulsando una ciudadanía más participativa con el compromiso de apoyar a la construcción de una cultura vial en las ciudades y en el país.

La presente propuesta también puede ser catalogada como una campaña de imagen, ya que en su desarrollo hará uso de éstas, debido a que el canal de comunicación planteado para el desarrollo de la misma da la posibilidad de usarlas para afianzar el mensaje y crear mayor interés entre el público.

#### **4.7. Mensajes**

Los mensajes que se han establecido para la presente campaña son específicos al referirnos a las normas legales establecidas para los peatones, pasajeros y ciclistas según la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y el Reglamento General para su aplicación. Estos han sido dados a conocer en el segundo capítulo del presente trabajo.

Adicionalmente, por la funcionalidad de las redes sociales, se permite la reiteración de los mensajes una vez publicados y además, se comparten otros contenidos que se estimen serán del interés del público objetivo y de los públicos secundarios siempre presentes en la campaña, los peatones, pasajeros y ciclistas.

#### **4.8. Estrategia de Comunicación**

La presente propuesta de campaña de comunicación ha diseñado su estrategia en base al uso de las redes sociales, nuevos canales de comunicación que permiten una interacción dinámica, fluida y permanente, entre sus distintos usuarios.

Para el desarrollo de la campaña se apela a la generación de contenidos a través de mensajes cortos escritos sobre la temática en cuestión, así como spots radiales, que retratarán situaciones cotidianas en relación a la movilidad urbana en la que participan los actores viales motivo de esta propuesta.

La campaña sobre los derechos y obligaciones de los peatones, pasajeros y ciclistas plantea para su desarrollo una combinada estrategia de posicionamiento, diferenciación y beneficio sobre el tema, ya que si bien, al momento, la temática de la seguridad vial en la ciudad de Quito y el país se encuentra vigente debido a las últimas reformas realizadas, éstas incluyen directamente a los conductores y vuelven a opacar y a dejar en segundo plano, la importancia y la participación de estos otros usuarios viales.

Es así, que la estrategia de comunicación pensada para la presente campaña busca posicionar el tema, a través del uso de elementos visuales con el fin de asociar situaciones o visibilizar a los actores viales sobre quienes se trata en esta propuesta.

Además, se hace uso de un logotipo creado específicamente para la campaña, con el propósito de generar una identificación sobre la misma.

La estrategia de diferenciación de la presente propuesta tiene que ver con el protagonismo que queremos otorgar a los actores viales de fundamental interés de la campaña en mención, quienes en otras propuestas de comunicación son tomados en cuenta pero no son valorados como un grupo mayoritario y participativo, que debería conocer sus facultades legales.

Finalmente, la estrategia de beneficio que pretende generar y mostrar la presente campaña tiene que ver con el hecho de dar a conocer al público, sus derechos y obligaciones para luego, tener la posibilidad de contribuir al cambio de realidades mediante una exigibilidad informada que mejore y aporte a la construcción de una eficiente cultura vial en la ciudad.

Por todo esto, pese a que los mensajes que queremos difundir son específicos por ser parte de una ley vigente, cuyo acceso queremos promover y difundir con ésta propuesta con el objetivo de reforzar los objetivos de la campaña, ésta se apoyará en tres mensajes reiterativos y en elementos visuales que otorgan identidad a la propuesta y a los contenidos.

**Mensaje Principal:**

“Peatones, pasajeros y ciclistas, juntos por una seguridad vial más eficiente”.

### **Mensajes Secundarios:**

- “Conozca sus derechos y obligaciones como peatones, pasajeros y ciclistas”
- “¿Sabías que los peatones, pasajeros y ciclistas tienen derechos y obligaciones según la ley de tránsito?”

### **Slogan:**

“La Ley de Tránsito es para todos: ¡conócela!”

### **Elementos Visuales:**

Esta marca de identidad es la expresión visual de la propuesta de campaña comunicacional, la cual, ayuda al posicionamiento y diferenciación de otras campañas o entidades que traten la temática de la seguridad vial en la ciudad de Quito. Es un símbolo donde se relacionan los tres actores fundamentales de la propuesta de campaña (peatones, pasajeros y ciclistas), adicionalmente, acompañada de un apoyo tipográfico.



**Figura 4.** Logo de Campaña

Para separar e identificar los contenidos a ser difundidos dentro de la red social, una plataforma en constante actualización, segundo a segundo, se pensó en el uso de imágenes que marquen un espacio entre las normas legales correspondientes a cada uno de los actores viales de interés de esta propuesta. Así, en el momento en que una persona buscará más información sobre un grupo de interés específico sería posible reconocer un bloque de contenidos al respecto.





## Derechos y obligaciones

**PASAJEROS**  
Transporte Comercial



## Derechos y obligaciones

**PASAJEROS**  
Transporte Escolar



## Derechos y obligaciones

**PASAJEROS**  
Transporte Público



## Derechos y obligaciones

**PASAJEROS**  
de Motocicletas, Motonetas, Bicimotos, Tricars y Cuatrimotos



#### **4.9 Canales y Medios**

Los canales y medios que usará la presente propuesta de campaña de comunicación para su desarrollo serán: una serie radial conformada a través de diez pastillas informativas, las cuales tendrán episodios dramatizados con una duración de 25 a 30 segundos. Cada episodio mantendrá su independencia más se buscará unirlos a través de los mensajes establecidos en la estrategia, a fin de crear continuidad e identidad a la serie radiofónica.

Los episodios dramatizados recrearán diferentes situaciones por las que atraviesan los actores de la seguridad vial en las calles de la ciudad. Su contenido tratará sobre los principales artículos e incisos legales que explican los derechos y obligaciones de los peatones, pasajeros y ciclistas. El género del producto radial será informativo. El objetivo general es contribuir de manera clara y precisa, a informar, concientizar y educar sobre el tema mencionado.

El lenguaje radiofónico que se empleará será sencillo, con vocabulario cotidiano, y atractivo para el oyente; el manejo de la voz de los personajes tanto como la recreación de las situaciones cotidianas en las calles o vías de la ciudad deberá procurar ser natural para una pronta y rápida empatía con los radioescuchas.

El otro elemento que aportará a la campaña será un perfil en la red social “Twitter”, mediante el cual, se difundirán los mensajes elaborados en bases a las normas legales concerniente a los actores viales anteriormente mencionados, así como los spots radiales y elementos visuales relacionados al tema de la campaña.

Este perfil emitirá información de manera constante por un mes, reiterando el mensaje escrito, radiofónico y visual varias veces al día pero de manera planificada para que no genere rechazo por parte del público. Los mensajes o textos serán cortos considerando los 140 caracteres que permite ésta aplicación de internet, cuya particularidad permitirá una fácil y eficaz lectura para quienes seguirán la cuenta.

Adicionalmente, con el fin de promover el interés por el tema de la propuesta de campaña de comunicación, se pensó en la creación de una fan page, en otra conocida red social (Facebook) como una herramienta de promoción de la campaña en Twitter. Debido a que existe la posibilidad de vincular las dos cuentas y que la emisión de mensajes desde Twitter puede, de manera automática, actualizar la plataforma en Facebook.

#### **4.10 Condicionamiento de medios y presupuesto**

El trabajo y financiamiento de la presente propuesta estuvo a cargo de los autores y contó con el apoyo de la Universidad Politécnica Salesiana para la difusión y validación de contenidos. Además se utilizó dos medios masivos de comunicación:

<b>Canales/Medios</b>	<b>Porcentaje de uso en la campaña</b>
Spots radiales	50%
Perfil red social	50%

## **CAPÍTULO 5**

### **VALIDACIÓN DE CONTENIDOS**

Este capítulo presenta los resultados del proceso de validación de contenidos, realizado con el apoyo de colectivos especializados en el tema de la movilidad urbana en Quito, y un grupo focal del público objetivo señalado. También se presentan los resultados de la propuesta de campaña tras la experiencia piloto desarrollada por dos meses.

#### **5.1 Validación técnica**

La validación técnica de los contenidos de la campaña se realizó con la ayuda de dos organizaciones ligadas al tema de la movilidad urbana en Quito, estas son: Biciacción y la Asociación de Peatones de Quito.

Tras cumplir con la presentación de la campaña, objetivos y contenidos visuales y radiofónicos de los mensajes, las expectativas de las dos organizaciones fueron positivas, una vez que perciben que esta propuesta comunicacional viene desde la participación ciudadana, recogiendo las vivencias en primera instancia de la problemática de la movilidad urbana y los problemas que atraviesan día a día los peatones, pasajeros y ciclistas.

A los técnicos les pareció interesante el planteamiento de usar la red social Twitter como medio para la difusión de los derechos y obligaciones de los actores viales

motivo de la presente campaña, sin embargo, consideran puntos a favor y en contra que exponemos a continuación:

<b>A favor</b>	<b>En contra</b>
Los ciudadanos quieren conocer cada vez más sobre sus derechos y obligaciones.	Existen vacíos en la Ley que deben ser solventados a través del debate
La campaña refleja una problemática social en la que se debe trabajar de manera colectiva.	La sola difusión de la norma no asegura un cambio de actitud y de respeto de la Ley
La red social permite una retroalimentación inmediata sobre la temática	El acceso a los teléfonos inteligentes es masiva pero no alcanza a toda la población, en especial, no a aquella que en ciertos sectores de la ciudad sufre o es víctima del irrespeto a la Ley.

## 5.2 Validación público objetivo

Realizamos la evaluación de la campaña informativa con un grupo focal de 8 personas, 4 hombres y 4 mujeres, estudiantes de la escuela de Comunicación Social de la Universidad Politécnica Salesiana, sede Quito, campus El Girón, de los niveles sexto periodismo y séptimo desarrollo, del horario diurno. Dentro del grupo existió al menos una representación de cada uno de los 3 actores viales motivo de la campaña, peatones, pasajeros y ciclistas.

Entre los criterios de validación que se buscaron aprobar estuvieron: atracción, comprensión, aceptabilidad, autoidentificación y persuasión en base a los contenidos desarrollados como productos de la campaña. Las respuestas brindadas por las diferentes personas que intervinieron en esta actividad nos permitieron medir la factibilidad de la campaña y sus limitaciones.

Los estudiantes que participaron en el grupo focal creen que la problemática social a la que la propuesta comunicacional trata de aportar es relevante debido a que el

no cumplimiento de los derechos y obligaciones de los peatones y ciclistas es un conflicto, por el cual, se atraviesa todos los días. Además, plantean que conociendo la normativa pueden hacer cumplir las leyes en su vida cotidiana en la ciudad.

Los estudiantes plantean principalmente que se debe trabajar mucho en la educación vial de las personas, ya que es un tema enfocado a la alteridad. Los estudiantes creen que la campaña evidencia una problemática social de desconocimiento de la ley básicamente en la cual, se debe trabajar. Creen además que la campaña fomenta la prevención y educación de los actores en cuanto a desplazarse de manera correcta por la ciudad, y se crea una cultura de respeto entre los diferentes actores.

Al momento de hablar sobre la red social Twitter, medio o canal por el cual se pretende difundir la campaña informativa, el grupo focal dice que las redes sociales son una herramienta que permite mantenerse informado a todo instante y la mayoría de los estudiantes tiene acceso a ella. Consideran que se puede propagar la información de manera rápido y obtener resultados en corto tiempo por la dinámica con la que funcionan.

Sin embargo, se hizo una observación con respecto a esto, ya que algunos estudiantes tienen acceso a la red en tiempos aislados. Consideran también que el manejo de los contenidos a través de mensajes gráficos (fotografía más la normativa de la LTTTSV) despierta un gran interés en el colectivo pero sugieren que los textos sean más pequeños, debido a que la gente se concentra mucho más rápido en lo visual que un texto largo. Sugieren además utilizar herramientas de animación.

El grupo focal considera que la campaña posee identidad, ya que cuenta con un logo que la identifica de manera precisa, tiene un slogan que refuerza lo anterior y

maneja una línea gráfica similar en todas las diferentes ilustraciones, consideran que es incluyente ya que trabajamos con 3 actores de la movilidad del DMQ y no solo con uno de ellos. Además creen que los mensajes creados para la difusión despiertan expectativas, pero consideran que el nombre de usuario registrado para la campaña en Twitter debe ser cambiado por algo que refleje de manera directa los contenidos de la campaña.

Considerando todos los puntos de vista recibidos por las personas que intervinieron en el grupo focal, se evidenció que la campaña posee una buena acogida en el público objetivo, y fomentará de manera directa una educación vial dentro de los estudiantes, además, de proyectar otros alcances dependiendo de las diferentes alianzas que se consigan en un futuro con otros organismos.

### **5.3 Resultados de la campaña piloto en Twitter**

Con el fin de monitorear la acogida del tema de campaña y establecer impresiones preliminares en un público general, se presentó y difundió una campaña piloto en la red social Twitter, con el objetivo de compartir la iniciativa y difundir parte de los contenidos creados en el presente trabajo.

La campaña se desplegó a partir del 16 de septiembre de 2012 a propósito de captar la atención del público con el inicio de la Semana de la Movilidad en la ciudad de Quito. La cuenta estuvo expuesta al público hasta el 19 de noviembre del mismo año, es decir, tuvo una vigencia de aproximadamente dos meses.

En Twitter, el perfil de la campaña fue creado bajo el nombre de @leytransitoec. En la biografía del perfil, uno de los elementos indispensables para llamar la atención del público y conseguir seguidores, se mencionó: “Campaña Informativa por los Derechos y Obligaciones de los Peatones, Pasajeros y Ciclistas en la LTTTSV y el Reglamento General para su aplicación en el Ecuador”.

Para el avatar o imagen que se usa en Twitter para identificar una cuenta, se usó el logo de la campaña creado con el propósito de dar protagonismo a los actores viales motivo de este trabajo: peatones, pasajeros y ciclistas.

Entre los resultados de la campaña piloto establecida por dos meses, la cuenta arrojó la siguiente información:

- Se emitieron 98 tuits (mensajes) y se alcanzó 298 followers como se puede ver en la siguiente gráfica:



Figura 5. Fuente: Red Social Twitter

Por otro lado, la cuenta recibió reconocimiento por la temática en cuestión, además de sugerencias en relación a otros temas a tratar y que están contenidos en la Ley de Tránsito y otros reglamentos para su aplicación.



Figura 6. Fuente: Red social Twitter



Figura 7. Fuente: Red social Twitter

La cuenta también permitió un espacio de debate que sirvió para hacer aclaraciones en relación a ciertas actividades que se plantean en el tema vial desde la iniciativa ciudadana.



Figura 8. Fuente: Red social Twitter

En relación a los resultados de la fan page que se creó en Facebook con el propósito de impulsar seguidores para la cuenta en Twitter, podemos comentar que la herramienta tuvo cierta acogida por parte del público, ya que se pueden registrar 145 “me gusta” por parte del público.

Sin embargo, los posts, realizados con la misma similitud en tiempo y contenido que en Twitter, no alcanzaron la misma réplica que los mensajes de esta última plataforma. En Twitter podemos registrar un buen número de retweets, es decir, que el mensaje fue compartido varias veces, lo cual contrasta con la página en Facebook, en donde algunos post no obtuvieron ni likes y ni tampoco fueron compartidos.

Esto, reitera nuestra tesis de que la opción de desarrollar una campaña de estas características en Twitter, puede arrojar mejores resultados, ya que los mensajes pueden ser contruidos de forma clara y concisa con el propósito de ser más directos e inmediatos para el receptor.

## CONCLUSIONES

- Se percibe que existe interés en conocer las normativas relacionadas a los derechos y obligaciones de los peatones, pasajeros y ciclistas, puesto que las disposiciones legales de estos actores viales no han sido difundidas mayormente y de forma conjunta, al concentrarse los esfuerzos en otros actores como son los conductores.
- Las campañas de comunicación ejecutadas por los organismos estatales pertinentes al tránsito y la seguridad vial son desarrolladas por agencias de comunicación, las cuales, no son trabajadas bajo criterios técnicos respectivos, razón por la cual, se tienden a confundir criterios básicos entre la movilidad urbana y la movilidad humana (migración).
- La difusión de la presente campaña informativa a través de las redes sociales, puede potencializar el debate de los públicos identificados con estos actores, ya que son espacios interactivos que permiten la discusión y la participación directa de los interesados en el tema.
- La propuesta comunicacional puede aportar al esfuerzo de generar cultura vial en la ciudad, necesaria para mejorar la convivencia entre los diferentes actores que hacen uso del espacio vial, y que no en el caso de los peatones y ciclistas sienten que su reconocimiento va más allá de generar infraestructura por parte de las autoridades municipales.

## RECOMENDACIONES

De la propuesta de campaña informativa presentada en esta tesis, podemos realizar las siguientes recomendaciones detalladas a continuación:

- Replantear que la difusión de las normativas legales no sean de manera explícita sino de una manera interpretativa puesto que se debe solventar los vacíos legales que existen y esto se puede realizar, creando espacios de análisis y reflexión con la ayuda de personal especializado en el tema.
  
- Coordinar con organizaciones que ya trabajan en la temática de la movilidad urbana y la seguridad vial para que puedan aportar con sus inquietudes, a fin de que el público interesado conozca más sobre los esfuerzos que se han realizado hasta el momento, así como sus propuestas o actividades en las que podrían participar.

## LISTA DE REFERENCIAS

Alfaro Moreno, Rosa María. (1998). *Una Comunicación Para Otro Desarrollo*. En R. M. Alfaro Moreno. Lima: Abraxas.

Contreras, A. (06 de Febrero de 2009). *Razón y Palabra*. Recuperado el 02 de Septiembre de 2012, de Razón y Palabra: <http://www.razonypalabra.org.mx>

El HOY. (28 de Julio de 2009). *Tránsito: Policía multa a 95 primeros peatones en Quito*. Recuperado el 02 de Julio de 2012, de <http://www.hoy.com.ec/>:  
<http://www.hoy.com.ec>

El HOY. (23 de Mayo de 2011). *www.hoy.com.ec*. Recuperado el 03 de Julio de 2012, de [www.hoy.com.ec](http://www.hoy.com.ec): <http://www.hoy.com.ec>

FAO. (s.f.). *Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura*. Recuperado el 10 de Agosto de 2012, de Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura: <http://www.fao.org>

González, C. (2001). *Movilidad Urbana Sostenible: Un reto energético y ambiental*. Madrid: Artes Gráficas.

Grupo FARO. (Febrero de 2010). Hacia una movilidad sustentable en Quito: El potencial de la bicicleta como medio de transporte alternativo. *Reverdeciendo las políticas públicas*(1), 6.

Herce, M. (2010). *Infraestructuras y medio ambiente I. Urbanismo, territorio y redes de servicios*. Barcelona, España: Uoc.

Hoy, E. (s.f.). la ley de tránsito. *EL HOY*, pág. 23A.

Instituto Tecnológico de Estudios Superiores de Occidente. (2001). *Movilidad: una visión estratégica en la zona metropolitana de Guadalajara*. México.

Instituto Tecnológico de Estudios Superiores de Occidente, C. E. (2002). *Movilidad: una visión estratégica en la zona metropolitana de Guadalajara*. Guadalajara, México: Tlaquepaque, Jalisco, México : ITESO ; Zapopan, Jalisco, México : Centro Estatal de

Investigación de la Vialidad y el Transporte ; [Guadalajara] : Secretaría de Vialidad y Transporte, Gobierno del Estado de Jalisco.

Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. (2008). Plan Maestro de Movilidad (2009-2025). *Plan Maestro de Movilidad (2009-2025)*, 58. Quito, Pichincha, Ecuador.

Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. (s.f.). *Estudios para el diseño conceptual del sistema integrado de transporte masivo de Quito y Factibilidad de la Primera línea del Metro*.

Oficial, R. (25 de Junio de 2012). Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Quito, Pichincha, Ecuador.

Registro Oficial. (07 de Agosto de 2008). Ley Orgánica reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. *R.O. 398*. Quito, Pichincha, Ecuador.

Secretaría del Ambiente del Distrito Metropolitano de Quito. (02 de Julio de 2012). *Quito Ambiente*. Recuperado el 02 de Julio de 2012, de Movilidad urbana sustentable: [www.quitoambiente.gob.ec](http://www.quitoambiente.gob.ec)

Superintendencia de Telecomunicaciones. (s.f.). *www.supertel.gob.ec*. Recuperado el 07 de Julio de 2013, de [www.supertel.gob.ec](http://www.supertel.gob.ec): <http://www.supertel.gob.ec>

## ANEXO

### **CAMPAÑA: “DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LOS PEATONES, PASAJEROS Y CICLISTAS”**

**Formato:** Spot Radial

**Slogan Campaña 01:** Peatones, pasajeros y ciclistas, juntos por una seguridad vial más eficiente!

**Slogan Campaña 02:** ¿Sabías que los peatones tienen derechos y obligaciones que cumplir para que la seguridad vial sea más eficiente?

**Slogan Campaña 03:** La Ley de Tránsito es para todos: ¡Conócela!

1. Guiones de spots de radio

**SPOT 01**

**DURACIÓN:** 0.35segundos

**CONTROL: MÚSICA IDENTITARIA DE LA CAMPAÑA, INICIA Y PASA  
A FONDO**

**CONTROL: SONIDO AMBIENTE DE TRÁFICO**

**CONTROL: SLOGAN CAMPAÑA 01**

**Carmita:** Me muerdo estos chicos que se cruzan por cualquier lado, y esta vía es peligrosísima, de gana no utilizan el paso peatonal.

**Pedro:** Véale a ese chico que en vez de cruzarse por el paso zebra, se cruza por medio de la calle.

**Carmita:** Nosotros como padres no enseñamos nada a nuestros hijos sobre educación vial y debemos reforzar esos conocimientos.

**Pedro:** Los profesores en las escuelas y colegios también deben de hablar de esto con nuestros guaguas.

**CONTROL: SONIDO AMBIENTE DE TRÁFICO, PITO Y FRENAZO  
AUTO**

**Carmita:** Oiga vea, ¿pero qué hace?

**Pedro:** Iba a cruzar la calle y ese taxista casi me pisa.

**Carmita:** Pero cruce por la esquina hijito, utilizando el paso cebra, qué le pasa, con el ejemplo se enseña.

**CONTROL: MÚSICA IDENTITARIA DE LA CAMPAÑA, INICIA Y PASA  
A FONDO**

**CONTROL: SLOGAN 02**

**CONTROL: SLOGAN 03**

**CONTROL: MÚSICA CAMPAÑA SUBE SE MANTIENE Y SE FUNDE**

**SPOT 02**

**DURACIÓN:** 0.35segundos

**CONTROL: MÚSICA IDENTITARIA DE LA CAMPAÑA, INICIA Y PASA  
A FONDO**

**CONTROL: SONIDO AMBIENTE DE TRÁFICO**

**CONTROL: SLOGAN CAMPAÑA 01**

**CONTROL: TIMBRE DE BUS**

**Sarita:** ¡Parada por favor!

**CONTROL: TIMBRE DE BUS**

**Sarita:** ¡Abra la puerta!

**Control: TIMBRE DE BUS SUENA REPETIDAS VECES**

**Sarita:** ¿Oiga qué le pasa, no oye? Le timbro y le timbro y ud no me para.

**Chofer de bus:** Pero doñita, como le voy a dejar en media calle, espere por favor, que ya llegamos a la parada

**Sarita:** Pero no ve que estoy de apuro y necesito bajarme, ábrame que no quiero caminar ¿qué se cree?

**Chofer de bus:** Señora, tiene que respetar las paradas. Usted quiere que le deje donde no se puede. Seamos más respetuosos

**CONTROL: MÚSICA IDENTITARIA DE LA CAMPAÑA, INICIA Y PASA  
A FONDO**

**CONTROL: SLOGAN 02**

**CONTROL: SLOGAN 03**

**CONTROL: MÚSICA CAMPAÑA SUBE SE MANTIENE Y SE FUNDE**

**SPOT 03**

**DURACIÓN:** 0.35segundos

**CONTROL: MÚSICA IDENTITARIA DE LA CAMPAÑA, INICIA Y PASA  
A FONDO**

**CONTROL: SONIDO AMBIENTE DE TRÁFICO**

**CONTROL: SLOGAN CAMPAÑA 01**

**Caro:** Uf ¡Qué bien se siente montar bici!

**Sebas:** De Ley! Y nos ayuda a nuestra salud y a reducir la cantidad de autos en la ciudad!

**Caro:** Lo mejor de todo son estos carriles exclusivos para los ciclistas

**CONTROL: CONTROL SONIDO DE ALERTA**

**Sebas:** Pero vele a ese! Cicleando en plena calle y no ocupa el paso exclusivo, después por qué son los accidentes?

**Caro:** Y mira a esa otra, estacionando su vehículo en el carril exclusivo de los ciclistas

**CONTROL: CONTROL SONIDO DE ALERTA**

**Sebas:** Que bestia, no hay respeto para los ciclistas en la ciudad, y sus espacios exclusivos.

**Caro:** Hay que hacer cumplir la Ley.

**CONTROL: MÚSICA IDENTITARIA DE LA CAMPAÑA, INICIA Y PASA  
A FONDO**

**CONTROL: SLOGAN 02**

**CONTROL: SLOGAN 03**

**CONTROL: MÚSICA CAMPAÑA SUBE SE MANTIENE Y SE FUNDE**

**SPOT 04**

**DURACIÓN:** 0.35segundos

**CONTROL: MÚSICA IDENTITARIA DE LA CAMPAÑA, INICIA Y PASA  
A FONDO**

**CONTROL: SONIDO AMBIENTE DE TRÁFICO**

**CONTROL: SLOGAN CAMPAÑA 01**

**Carmita:** Que lindo ver a los niños y niñas cruzar por el paso cebra, y que los profesores les enseñen la señalética de la ciudad, así el paso por las vías será más seguro.

**Pedro:** Claro, eso queremos los padres de familia, que nuestros hijos caminen por calles de manera segura, y decirles que cuando vayan a algún lugar crucen por las esquinas y que siempre utilicen los pasos cebra..... Cuidado! Suba a la vereda vecina!

**CONTROL: AMBIENTE DE TRÁFICO, FRENAZO, Y PITO FUERTE DE  
AUTO**

**Carmita:** Por dios, ese tipo casi me mata de un susto

**Pedro:** Por favor vecina, no camine por las calles, hay que utilizar siempre las veredas y demás espacios que se encuentran señalizados en la ciudad para los peatones.

**Carmita:** Si, si, pero a los conductores también hay q hacerles saber que la Ley es pro-peatón.

**CONTROL: MÚSICA IDENTITARIA DE LA CAMPAÑA, INICIA Y PASA  
A FONDO**

**CONTROL: SLOGAN 02**

**CONTROL: SLOGAN 03**

**CONTROL: MÚSICA CAMPAÑA SUBE SE MANTIENE Y SE FUNDE**

## **SPOT 05**

**DURACIÓN:** 0.35segundos

**CONTROL: MÚSICA IDENTITARIA DE LA CAMPAÑA, INICIA Y PASA  
A FONDO**

**CONTROL: SONIDO AMBIENTE DE TRÁFICO**

**CONTROL: SLOGAN CAMPAÑA 01**

**Caro:** Que bestia! Los buses pasan llenísimos!

**Sebas:** Es que es la hora del almuerzo, la gente siempre quiere ir aunque sea un ratito a su casa.

**Caro:** Mira, mira vea lo que hace ese busero, no le para a esos niños de escuela. Claro, como pagan medio pasaje, no los quieren llevar, igual pasa con la gente de la tercera edad.

**Sebas:** Hay profesionales del volante que se olvidan que es su obligación parar y transportar a todos los usuarios sean niños, señoras embarazadas o personas de la tercera edad.

**Caro:** Si, los choferes deben respetar la Ley y no discriminar a ningún tipo de pasajero, no importa si pagan medio pasaje o pasaje completo.

**Sebas:** Claro, y los pasajeros también debemos respetar a los discapacitados, embarazadas, personas de la tercera edad y a todos aquellos que tengan trato preferencial.

**CONTROL: MÚSICA IDENTITARIA DE LA CAMPAÑA, INICIA Y PASA  
A FONDO**

**CONTROL: SLOGAN 02**

**CONTROL: SLOGAN 03**

**CONTROL: MÚSICA CAMPAÑA SUBE SE MANTIENE Y SE FUNDE**

**SPOT 06**

**DURACIÓN:** 0.35segundos

**CONTROL: MÚSICA IDENTITARIA DE LA CAMPAÑA, INICIA Y PASA  
A FONDO**

**CONTROL: SONIDO AMBIENTE DE TRÁFICO**

**CONTROL: SLOGAN CAMPAÑA 01**

**CONTROL: SONIDO DE TIMBRE DE CELULAR**

**Pablo:** Que fue ve, les estamos esperando en la Carolina.

**Renata:** Ya estamos en camino, lo que pasa es que en la Amazonas ha estado cerrado pues brother, habido ciclopaseo, y más el tráfico para tres pelagatos ahí.

**Santiago:** Ve! Crúzate no más la calle no pasa nada, y mejor apúrate que nos están esperando.

**CONTROL: SONIDO DE SIRENA**

**Renata:** No puede ser, lo que faltaba, la policía.

**Policía:** Señores buenos días, acaso está de apuro. No sabe que hoy hay ciclopaseo y ellos tienen preferencia para cruzar en las intersecciones. Por favor sus papeles.

**Santiago:** Vea jefe, no sea así...

**Policía:** Verá, los ciclistas tienen derecho a tener vías de circulación preferente en el área urbana, es así de sencillo. Usted agarre su multa y no moleste

**CONTROL: MÚSICA IDENTITARIA DE LA CAMPAÑA, INICIA Y PASA  
A FONDO**

**CONTROL: SLOGAN 02**

**CONTROL: SLOGAN 03**

**CONTROL: MÚSICA CAMPAÑA SUBE SE MANTIENE Y SE  
FUNDE**

**SPOT 07**

**DURACIÓN:** 0.35segundos

**CONTROL: MÚSICA IDENTITARIA DE LA CAMPAÑA, INICIA Y PASA  
A FONDO**

**CONTROL: SONIDO AMBIENTE DE TRÁFICO**

**CONTROL: SLOGAN CAMPAÑA 01**

**Pedro:** Vecina, desde el otro día estoy bien apenado, no respetan a las personas con discapacidad, el otro día, casi le atropellan a un señor en silla de ruedas justo aquí en esta esquina.

**Carmita:** Hay algunos conductores inconscientes que no respetan las Leyes de Tránsito, ni a las personas con discapacidad, ni a las personas de la tercera edad, mejor dicho no respetan a nadie.

**Pedro:** ¿Se podrá hacer algo?

**Carmita:** Claro que se puede, hay que hacerles cumplir la Ley de Tránsito, que ahora es muy estricta para que se respete a a los peatones.

**Pedro:** Tiene razón, todos somos parte de la sociedad y unidos, vamos a respetar y con cordialidad hacer cumplir la Ley.

**CONTROL: MÚSICA IDENTITARIA DE LA CAMPAÑA, INICIA Y PASA  
A FONDO**

**CONTROL: SLOGAN 02**

**CONTROL: SLOGAN 03**

**CONTROL: MÚSICA CAMPAÑA SUBE SE MANTIENE Y SE FUNDE**

**SPOT 08**

**DURACIÓN:** 0.35segundos

**CONTROL: MÚSICA IDENTITARIA DE LA CAMPAÑA, INICIA Y PASA  
A FONDO**

**CONTROL: SONIDO AMBIENTE DE TRÁFICO**

**CONTROL: SLOGAN CAMPAÑA 01**

**Caro:** Hey, señor! Acaso cree que está llevando papas? Viene corriendo como loco. Vaya más despacio, o cómo va a frenar si alguien cruza la calle?

**Pedro:** Si, oiga, frene un poco! Es terrible que ahora ni con los controles que están haciendo tengan miedo de que les quiten los puntos y vayan presos!

**Caro:** Los controles de velocidad en la ciudad deberían ser más rigurosos para todos los vehículos y nosotros, los pasajeros debemos exigir que respeten nuestros derechos.

**Sebas:** Si, es verdad! Ahora me bajo y le digo al policía que le llame la atención. Así ayudamos a que se respeten la Ley y los límites de velocidad.

**CONTROL: SILBATO POLICÍA**

**Caro:** Denunciar a los infractores de la Ley es nuestro derecho!

**CONTROL: MÚSICA IDENTITARIA DE LA CAMPAÑA, INICIA Y PASA  
A FONDO**

**CONTROL: SLOGAN 02**

**CONTROL: SLOGAN 03**

**CONTROL: MÚSICA CAMPAÑA SUBE SE MANTIENE Y SE FUNDE**

**SPOT 09**

**DURACIÓN:** 0.35segundos

**CONTROL: MÚSICA IDENTITARIA DE LA CAMPAÑA, INICIA Y PASA  
A FONDO**

**CONTROL: SONIDO AMBIENTE DE TRÁFICO**

**CONTROL: SLOGAN CAMPAÑA 01**

**CONTROL: SIGUIENTE PARADA, ESTACIÓN CENTRAL**

**Carmita:** Véale a ese guambra como raya el asiento, que desubicado el muchacho

**Pedro:** Hay que avisarle al chofer

**Carmita:** Deje no más, ni que fuera mi carro.

**Pedro:** El transporte público, y es de todos. Hey! Ve guambra, no rayes el asiento, no sabes que el transporte público es de todos? Este servicio lo ocupa más gente, no lo dañes

**Niño:** A mí nadie me dice nada, yo hago lo que me da la gana.

**Carmita:** A si? Pues verá que puede ir detenido por ese chistesito, existe una Ley que prohíbe dañar el transporte público.

**CONTROL: MÚSICA IDENTITARIA DE LA CAMPAÑA, INICIA Y PASA  
A FONDO**

**CONTROL: SLOGAN 02**

**CONTROL: SLOGAN 03**

**CONTROL: MÚSICA CAMPAÑA SUBE SE MANTIENE Y SE FUNDE**

**SPOT 10**

**DURACIÓN:** 0.35segundos

**CONTROL: MÚSICA IDENTITARIA DE LA CAMPAÑA, INICIA Y PASA  
A FONDO**

**CONTROL: SONIDO AMBIENTE DE TRÁFICO**

**CONTROL: SLOGAN CAMPAÑA 01**

**Carmita:** Que traficazo vea, que bestia ni que tuviéramos todo el día para estar aquí sentados en el carro en este calor calor! Mejor avancemos rápido por esa vía que está vacía.

**Pedro:** No, como cree que voy a hacer eso, No sabía que no se puede invadir ese carril? Esa es una vía exclusiva para los ciclistas.

**Carmita:** No pasa nada, dele no más que no hay policías. Solo vamos un parcito de cuadras.

**Pedro:** La Ley es la Ley! Los que tienen bicicletas tienen los mismos derechos que los que tenemos autos así que hay que respetar su carril exclusivo. Mejor relájese, escuche un poquito de música y no se desespere que los carros de adelante ya se están moviendo.

**CONTROL: MÚSICA IDENTITARIA DE LA CAMPAÑA, INICIA Y PASA  
A FONDO**

**CONTROL: SLOGAN 02**

**CONTROL: SLOGAN 03**

**CONTROL: MÚSICA CAMPAÑA SUBE SE MANTIENE Y SE FUNDE**

## 2. Plan de publicaciones para Twitter

- 1.- ¿Conoces los derechos de los peatones, pasajeros y ciclistas en las vías? Síguenos y te daremos información!
- 2.- Sabías que para una buena circulación en las vías el peatón tiene que contar con todas las garantías necesarias para un tránsito seguro. Art. 198. Ley de Tránsito
- 3.- Para una buena circulación en las vías el peatón debe contar con infraestructura y señalización adecuada. Exige su cumplimiento: Art. 118 Ley de Tránsito
- 4.- Sabías que el peatón tiene preferencia en el cruce de vías en todas las intersecciones. Exige su cumplimiento. Art. 198 Ley de Tránsito
- 5.- El peatón tiene libre circulación sobre las aceras y en las zonas peatonales exclusivas, además de recibir orientación de los agentes de tránsito. Art. 198 Ley de Tránsito
- 6.- Conoces las obligaciones que tienen el peatón al momento de circular por la vía y de esta manera no alterar la seguridad vial: entérate
- 7.- Obligaciones del peatón en la vía pública: Acatar las indicaciones de los agentes de tránsito y las disposiciones que al efecto se dicten.
- 8.- Pilas: El peatón debe acatar las indicaciones de los agentes de tránsito y las disposiciones que al efecto se dicten. Art. 199 Ley de Tránsito.
- 9.- Se considera un acto inadecuado cuando el peatón solicita transporte o pide ayuda en lugares inapropiados o prohibidos; Art. 199 Ley de Tránsito.
- 10.- El peatón debe cruzar las calles por los cruces cebra y pasos elevados o deprimidos, el no hacerlo significa una sanción: Art. 199 Ley de Tránsito.
- 11.- Otra falta es cuando el peatón cruza una calle por detrás de los vehículos automotores que se hayan detenido momentáneamente. Art. 199 Ley de Tránsito
- 12.- Tú puedes exigir tus derechos, pero también debes cumplir con las normas y reglamentos para mejorar la seguridad vial. No lo ignores.
- 13.- Sabías que las personas que tienen movilidad reducida tienen derechos y preferencias. Conoce más. Art. 200 Ley de Tránsito
- 14.- Entérate. Es obligación de todo usuario vial, incluyendo a los conductores ceder el paso y mantenerse detenidos hasta que concluyan el cruce; Art. 200 Ley de Tránsito

15.- Conociste los derechos y obligaciones del peatón, recuerda que puedes interactuar con nosotros, tú opinión es importante!

16.- Conoces los derechos y obligaciones de los pasajeros, conoce más aquí!

17.- Sabías que los pasajeros tienen derecho a ser transportados con un adecuado nivel de servicio, pagando la tarifa correspondiente. Art. 201 Ley de Tránsito.

18.- Tú como pasajero puedes denunciar las deficiencias o irregularidades del servicio de transporte a la @policiaecuador. Art. 201 Ley de Tránsito.

19.- Exige que se respete las tarifas aprobadas, en especial niños, estudiantes, adultos mayores de 65 años de edad y personas con discapacidad; Art. 201 Ley de Tránsito

20.- Conoces las obligaciones de los pasajeros en el transporte público: conoce más aquí!

21.- Puedes abstenerte a utilizar el servicio de transporte público cuando el conductor esté con signos de ebriedad, influencia de estupefacientes o psicotrópicos

22.- Puedes exigir la utilización de paradas autorizadas para el embarque o desembarque de pasajeros, y solicitarla con la anticipación debida; Art. 202 Ley de Tránsito

23.- Como pasajero tienes que ceder el asiento a las personas con capacidades especiales, movilidad reducida y grupos vulnerables; Art. 202 Ley de Tránsito

24.- Como buen pasajero no debes fumar en las unidades de transporte público; Art. 202 Ley de Tránsito

25.- No debes arrojar desechos que contamine el ambiente, desde el interior del vehículo; Art. 202 Ley de Tránsito

26.- Entérate, en los casos que se atente contra los derechos de los usuarios, la @policiaecuador está obligada a prestar auxilio inmediato. Art. 203 Ley de Tránsito

27.- Recuerda que puedes interactuar con nosotros, tú opinión es importante

28.- Conoces los derechos de los ciclistas, conoce más aquí

29.- Un ciclista puede transitar por las vías públicas, con respeto y seguridad, excepto en aquellos que la infraestructura ponga en riesgo su seguridad Art. 204

30.- Un ciclista debe disponer de vías de circulación privilegiada dentro de las ciudades y en las carreteras, como ciclovías y espacios similares; Art. 204 Ley de Tránsito

31.- Un ciclista debe disponer de espacios gratuitos y libres de obstáculos, con las adecuaciones correspondientes Art. 204 Ley de Tránsito

- 32.- Un ciclista tiene derecho preferente de vía o circulación en los desvíos de avenidas y carreteras, cruce de caminos, ciclovías; Art. 204 Ley de Tránsito
- 33.- Un ciclista tiene derecho a tener días de circulación preferente de las bicicletas en el área urbana: Art. 204 Ley de Tránsito
- 34.- Cumplir con los derechos y obligaciones nos hace más responsables para cumplir con la Ley de Tránsito ecuator
- 35.- “Derechos y obligaciones de los peatones, pasajeros y ciclistas” es una campaña para garantizar el cumplimiento de la Ley de Tránsito.

### 3. Cuestionario

**1. ¿Estás enterado sobre la existencia de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial?**

SI  NO  (pase a pregunta 3)

**2. ¿A través de qué medio de comunicación has tenido información sobre este tema?**

TV  Radio  Periódicos  Internet  Otros  (¿Cuál?) \_\_\_\_\_

**3. ¿Cómo te transportas regularmente?**

Buses de Cooperativas  Auto Particular  No motorizado: Bicicleta  Caminata   
Patineta

Sistemas integrados: Trole  Ecovía  Metrobus-Q  Alimentadores

Taxis de Cooperativas  Taxis Ejecutivos

Otros sistemas informales\*, ¿Cuál? \_\_\_\_\_

\*(Furgonetas, autos particulares que realizan recorridos)

**4. ¿Conoces si la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial incluye a los peatones, pasajeros y ciclistas en sus normativas?**

SI  NO

5. ¿Cómo peatón conoces tus derechos y obligaciones?

SI  NO

Si es afirmativa la respuesta, ¿qué conoces?

---

**6. ¿Como usuario del transporte público, conoces tus derechos y obligaciones como pasajero?**

SI  NO

Si es afirmativa la respuesta, ¿qué conoces?

---

**7. ¿Cómo ciclista, conoces tus derechos y obligaciones?**

SI  NO

Si es afirmativa la respuesta, ¿qué conoces?

---

**8. ¿Consideras que hace falta información sobre las normas referentes al Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial?**

SI  NO

Si es afirmativa la respuesta, ¿a través de qué medio estimas necesario darlo a conocer y por qué?

---