



**UNIVERSIDAD DE CUENCA**



**FACULTAD LATINOAMERICANA DE CIENCIAS SOCIALES FLACSO -  
UNIVERSIDAD DE CUENCA**

**Maestría: Ciencias Sociales con mención en Comunicación**

**Convocatoria 2007 - 2009**

**Tema:**

**Recepción de la campaña de prevención y seguridad vial “No más corazones azules  
en las vías” en Cuenca**

**Autor: Lcdo. Luis René Ávila Solano**

**Cuenca, 26 de abril del 2010**



**UNIVERSIDAD DE CUENCA**



**FACULTAD LATINOAMERICANA DE CIENCIAS SOCIALES  
FLACSO - UNIVERSIDAD DE CUENCA**

**Maestría: Ciencias Sociales con mención en Comunicación**

**Tema:**

**Recepción de la campaña de prevención y seguridad vial “No más corazones azules  
en las vías” en Cuenca**

**Lcdo. Luis René Ávila Solano**

**Cuenca, enero – diciembre del 2009 - abril del 2010**

**Director – Tutor: Máster Fernando Ortiz Vizuete**



# UNIVERSIDAD DE CUENCA



## Agradecimiento

A la Universidad de Cuenca, a la Facultad Latinoamericana de Comunicación Social (FLACSO), a los profesores, compañeros, a todos quienes de diferente manera han ayudado a la culminación de esta obra. A Fernando Ortiz Vizuete por la iniciativa de llevar adelante la maestría en Ciencias Sociales con Mención en Comunicación, que ha dejado muchas enseñanzas y me permite ver el mundo de una manera diferente.

## Cita:

“Principio de toda obra es la palabra,  
y antes de toda acción está la reflexión”  
Eclesiástico, 37:16



<b>Índice</b>	<b>pág.</b>
<b>Resumen</b>	<b>6</b>
<b>Capítulo I:</b>	<b>8</b>
<b>La Construcción social del significado en la cultura del espectáculo</b>	<b>8</b>
1.1.- Una campaña para salvar vidas	8
1.1.1.-Desde donde fue pensada la campaña	9
1.2.- Teoría de la representación de Stuart Hall	10
1.3.- El sentido	13
1.4.- Estudios culturales	14
1.5.- La cultura del espectáculo	15
1.6.- Cultura mediática	18
1.7.- El conocimiento social	19
1.8.- El signo	20
1.9.- Interacción simbólica	21
1.10.- Campañas y estrategias de comunicación	22
<b>Capítulo II:</b>	<b>26</b>
<b>Estudios de recepción</b>	<b>26</b>
2.1.- Los estudios de recepción en México	27
2.2.- Los estudios de recepción en Brasil	28
2.3.- Los estudios de recepción en Argentina	29
2.4.- Los estudios de recepción en Colombia	30
2.5.- Ecuador	32
2.5.1.- La investigación en ciencias sociales en el Ecuador	33
2.5.2.- Los estudios de recepción en el Ecuador	34
2.6.- Grupos focales	37
2.7.- Los grupos de trabajo	40
2.7.1.- Grupo uno: Zona sur de la ciudad de Cuenca	41
2.7.2.- Conclusiones del grupo uno	46
2.7.3.-Grupo dos: Centro histórico	47
2.7.4.- Conclusiones del grupo dos	52
2.7.5.- Grupo tres: Zona periférica	52



# UNIVERSIDAD DE CUENCA



2.7.6.- Conclusiones del grupo tres	58
2.7.7.- Grupo cuatro: Zona norte de la ciudad	58
2.7.8.- Conclusiones del grupo cuatro	64
2.7.9.- Grupo cinco: Zona residencial	65
2.7.10.- Conclusiones del grupo cinco	70
2. 8.- Los grupos focales, la campaña y los medios	71
<b>Capítulo III:</b>	<b>75</b>
<b>Los índices de accidentalidad de tránsito en Cuenca</b>	<b>75</b>
3.1.- Fallecidos por accidentes de tránsito durante los últimos años	78
3.2.- Cifras del año 2008: heridos	80
3.3.- Edad de las víctimas	80
3.4.- Causas de los accidentes de tránsito	82
3.5.- Clases de accidentes	84
3.6.- Clases de vehículos inmersos en los accidentes	85
3.7.- Servicio que brindan los vehículos inmersos en accidentes	86
3.8.- Conductores detenidos	86
3.9.- Horarios más frecuentes en los cuales se producen los accidentes	88
3.10.- Días de la semana en los cuales se producen más accidentes	89
3.11.- Vehículos retenidos por estar inmersos en accidentes	90
3.12.- Vías de mayor incidencia de accidentes de tránsito en Cuenca	91
3.13.- Operativos de control y prevención de la policía de tránsito en Cuenca 2008	92
3.14.- ¿Qué sucede en accidentalidad vial en Cuenca en el año 2009? Análisis comparativo con el año 2008	93
3.14.1.- Causa de los accidentes de tránsito en Cuenca: datos comparativos 2008 - 2009	94
3.14.2.- Datos comparativos sobre clases de accidentes	96
3.14.3.- Datos comparativos de las vías de mayor peligrosidad	97
<b>Conclusiones generales</b>	<b>100</b>
<b>Bibliografía</b>	<b>103</b>



## Resumen

El presente trabajo de investigación intenta poner de manifiesto la recepción que ha tenido en Cuenca la campaña de educación y seguridad vial “No más corazones azules en las vías.” Conocer, ¿Cuál es la realidad que se vive en materia de accidentalidad de tránsito? ¿Qué tiene en su imaginario el ciudadano? ¿Cuáles son las causas de la accidentalidad de tránsito en esta ciudad?

La utilización de un corazón azul pintado en la vía, en el lugar exacto en donde se ha producido la muerte de una persona por un accidente de tránsito, le permite a la campaña tener un signo, cuyo significado es construido por la colectividad.

Se cita al autor Stuart Hall, para comprender mejor, el uso del signo y su representación, la manera de dar sentido a la compleja realidad de la accidentalidad en las vías, mediante este símbolo.

El significado otorgado a un corazón azul pintado en la vía, ha sido construido por las personas que conocieron de la campaña a través de los medios de comunicación.

Es el resultado de una práctica significativa, lo anota Hall; y así lo confirman los participantes en los grupos focales de trabajo realizados en Cuenca.

Los autores Joan Ferrés y Guy Debord, manifiestan que la sociedad actual es la sociedad del entretenimiento. Proponen educar en una cultura del espectáculo, cuyo lenguaje está constituido por signos. El espectáculo es la principal producción de la sociedad actual, está impregnado en la vida de los ciudadanos en especial de los jóvenes y podría ser la manera para llegar a motivar a una población difícil de concienciar sobre las gravísimas consecuencias de la inobservancia a las normas de tránsito.

La conformación de grupos focales como técnica de investigación,<sup>1</sup> permite conocer la recepción que ha tenido la campaña; que piensa sobre ella, y a través de esta, ingresar a analizar la problemática de la accidentalidad de tránsito en Cuenca. ¿Qué propone? ¿Qué análisis tiene sobre este problema? ¿Qué exige de las instituciones inmersas?

Una valiosa información que producen los debates de los grupos focales, originados en la esfera pública, definida por J. Habermas como el campo de la vida social en la que los ciudadanos se expresan libremente en asuntos de interés colectivo.

La investigación estadística sobre la accidentalidad en las vías de Cuenca ayuda a conocer cuál es la realidad actual. Si la campaña ha sido receptada y está dando los

---

<sup>1</sup> El segundo capítulo de este trabajo incluye la realización de grupos focales



# UNIVERSIDAD DE CUENCA



resultados esperados; reduciendo los índices de víctimas y de accidentes de tránsito; si existe mayor conocimiento y conciencia en las personas.

De acuerdo a las estadísticas, entre el año 2000 y 2004 fallecieron 26 personas, en los cinco años, por accidentes de tránsito en Cuenca. A partir del 2005 existe un incremento violento en estos datos estadísticos, registrándose ese año la muerte de 61 personas; en el 2006 murieron 89 personas por la misma causa, en el 2007 fallecieron 76 personas; mientras que en el 2008 fallecieron 71 personas, de acuerdo a los datos estadísticos de la Jefatura de Control de Tránsito del Azuay.<sup>2</sup>

Los resultados y conclusiones serán públicos y podrían ser útiles para las instituciones que están inmersas en esta área, a fin de conocer causas, inquietudes, sugerencias, que puedan orientar el trabajo que realizan las entidades encargadas de la administración, la capacitación y el control del tránsito y la seguridad vial.

---

<sup>2</sup> En el capítulo III se halla ampliamente los datos estadísticos sobre accidentalidad en las vías de Cuenca.



### 1.1 Una campaña para salvar vidas

El propósito de la campaña es crear conciencia ciudadana, sobre el valor y trascendencia que tiene el respeto a las leyes, normas y señales de tránsito para disminuir los accidentes en las vías.

La campaña consiste en pintar un corazón azul en el lugar exacto de la carretera, calle o avenida en donde ha muerto una persona como resultado de un accidente de tránsito. Es la construcción de un signo mediante el corazón azul pintado en la vía que actúa como significativo, para que el significado los construyamos socialmente.

Es determinante el rol que desempeñan los medios de comunicación social en la construcción del mensaje y significado de la campaña. En el corazón azul pintado en la vía confluye el mensaje preventivo, la concienciación, el control, la capacitación y la vida.

La campaña se complementa con la realización de programas artísticos, en los que participan autoridades locales, presentadores de televisión, personajes de la farándula, reinas de belleza, y deportistas destacados que colaboran con la difusión.



A nivel nacional la campaña se realiza desde mayo del 2004; en la ciudad de Cuenca se aplicó desde marzo del 2005. Los primeros corazones azules fueron pintados en Cuenca en ese año y el espectáculo artístico se cumplió el 28 de diciembre del 2007 en el



coliseo de deportes “Jefferson Pérez” en el que participaron el Alcalde de la ciudad, la Reina de Cuenca, artistas y deportistas destacados, presentadores de televisión, animadores del espectáculo y la Policía Nacional, a través de la Dirección Nacional de Tránsito con el Municipio local como organizadores del evento.

## 1.1.1 ¿Desde dónde fue pensada esta campaña?

Para conocer desde dónde fue mentalizada ésta campaña, acudimos a uno de los iniciadores de la misma, el policía Juan Zapata, quien manifiesta que la campaña fue creada a partir de la gran cantidad de accidentes que se dan en forma permanente, pero específicamente parte de una experiencia trágica, en los primeros meses del año 2004, en la vía Quito – Cayambe, en la provincia de Pichincha.

Juan Zapata manifiesta: “Al llegar a un accidente de tránsito, en donde dos niñas de cinco y cuatro años de edad, son arrastradas por un vehículo que pierde el control por exceso de velocidad, cuando estaban jugando en su casa. Cuando se ve eso, los cuerpos perdidos en las vías, por eso la campaña se llama no más corazones perdidos en las vías, yo creo a cualquier persona le cambia el sentido de su vida, y empieza a producir algo que lleve a cambiar y generar conciencia.”

Esta experiencia dramática le llevó a la Policía de Tránsito a pensar en algún hecho que cambie la actitud de las personas; y así nació la campaña “Corazones azules” que hoy se la conoce no solo en el país sino también en el exterior.

Agrega que: “El plan piloto de la campaña No más corazones perdidos en las vías, se lanzó en mayo del 2004 en Quito con una muy buena acogida. En el primer año se redujo el 18, 6 por ciento de muertos, que dio un premio internacional. Desde ahí se inició y se materializó, con el apoyo del mando institucional, una campaña a nivel nacional y hasta ahora sigue creciendo cada vez más.”

Zapata cree que la gente ha llegado a querer a la campaña, se ha metido en el corazón de la ciudadanía. Inclusive hoy se ha unido con otra campaña, la de Olimpiadas Especiales, para hacer corazones azules-corazones especiales, porque muchos niños y adultos quedan parapléjicos por accidentes de tránsito. Considera que la campaña cada vez va creciendo e incorporando nuevos actores.



Manifiesta que “Es importante que la gente, especialmente la juventud, entienda que el cambio empieza por cada uno de nosotros, porque no podemos pensar que solamente la autoridad dé la solución, porque la solución está absolutamente en otro lado, desde el peatón hasta el conductor, así que la única forma de crear cambios de actitud es a través de la educación con los niños y los jóvenes. El accidente de tránsito es dolor sangre y muerte, muchas familias quedan destrozadas y son accidentes absolutamente previsibles. Por ello, todos debemos capacitarnos y concienciarnos, las dos “C” que son las dos hermanas gemelas de la seguridad vial.” (Zapata, 2009)



## 1.2 Teoría de la representación de Stuart Hall

La utilización de un corazón azul es el símbolo que representa el mensaje de la campaña, lo que nos permite estudiar la Teoría de la Representación de Stuart Hall, el teórico cultural y sociólogo, nacido en Kingston Jamaica en 1932, que ha vivido y desarrollado sus investigaciones en el Reino Unido desde 1951, tiene una gran cantidad de publicaciones, de las cuales nos centraremos en el estudio de su obra *Representation: Cultural Representations and Signifying Practices*, traducido por el peruano Elías Sevilla Casas con el título de: *El trabajo de la representación*.

Hall manifiesta que el concepto de representación ocupa un nuevo e importante lugar en el estudio de la cultura. “Representación es una parte esencial del proceso mediante el



cual se produce el sentido y se intercambia entre los miembros de una cultura. Implica el uso del lenguaje, de los signos y las imágenes que están por o representan cosas” (Hall, 1997: 2)

Es importante conocer los dos conceptos principales que tiene el Oxford English Dictionary sobre la representación, y que nos trae el mismo autor en su obra: Representar algo, es describirlo o dibujarlo, llamarlo a la mente mediante una descripción o retrato, o imaginación; poner una semejanza de ello delante de nuestra mente o de los sentidos.

Representar significa también simbolizar, estar por, ser un espécimen de, o sustituir a. De acuerdo a la campaña que estamos estudiando y en el contexto de la educación vial, un corazón azul pintado en la vía, en la mente de las personas que lo miran, debe tomar el lugar, simbolizar o representar la muerte de un ser humano por accidente de tránsito. Es la manera de dar sentido a la compleja realidad de la accidentalidad en las vías, mediante un símbolo. El corazón azul pintado en la calzada, habla sobre el mensaje que lleva: Aquí murió una persona por un accidente vehicular. ¡Cuidado, te puede suceder! ¡Respete las leyes de Tránsito! Sin dejar de lado la significación que tenga para otras culturas. Tiene su propio significado para el habitante del campo o de otros grupos sociales, este símbolo y su color, ideado desde el pensamiento urbano de quienes están viviendo la celeridad de la ciudad.

Un corazón azul, es una imagen visual, un signo que porta sentido, que debe ser interpretado y para ello las personas deben tener acceso a dos sistemas de representación.

Primero manejar un mismo mapa conceptual, que es un medio para visualizar ideas o conceptos, a fin de aprovechar la capacidad humana para reconocer pautas de las imágenes visuales, con lo que permite el aprendizaje y el recuerdo de lo aprendido; y, segundo un lenguaje visual que tenga alguna semejanza con la situación real. El corazón de un ser humano que está falleciendo, dicen los especialistas, se torna de un color azul, lo cual es utilizado intencionalmente por la campaña.

Los signos visuales son signos icónicos, significa que tienen en su forma cierta semejanza con el objeto o evento al cual se refieren. Si no apareciera claramente la relación entre el signo y su referente, tal vez, el sentido comenzaría a ser incierto, el



mensaje no sería preciso en su paso de una persona a otra, este es un aspecto importante para el éxito o no, de una campaña de esta naturaleza.

Para que esto funcione, es importante que un colectivo maneje los mismos mapas conceptuales. Sobre este tema Stuart Hall manifiesta que:

Cada uno de nosotros entiende e interpreta el mundo de una manera única e individual. Sin embargo somos capaces de comunicarnos porque compartimos de manera amplia los mismos mapas conceptuales, interpretamos el mundo, o le damos sentido, aproximadamente de la misma manera...Sin embargo, un mapa conceptual no es suficiente, debemos ser capaces de representar o intercambiar sentidos y conceptos, y podemos hacer esto solo cuando tenemos acceso a un lenguaje compartido. El lenguaje es por lo tanto el segundo sistema de representación involucrado en el proceso global de construir sentido. Nuestro mapa conceptual compartido debe ser traducido a un lenguaje común, de tal modo que podamos correlacionar nuestros conceptos e ideas con ciertas palabras, sonidos o imágenes visuales. El término general que usamos para palabras, sonidos, e imágenes que portan sentido es signos...Los signos están organizados en lenguajes y la existencia de lenguajes comunes es lo que nos permite traducir nuestros pensamientos (conceptos) en palabras, sonidos o imágenes, y luego usarlos, operando ellos como un lenguaje, para expresar sentidos y comunicar pensamientos a otra persona. El sistema escrito y el sistema hablado de un lenguaje particular son ambos, obviamente lenguaje, pero también lo son las imágenes visuales, sean ellas producidas por la mano, o por medios mecánicos, electrónicos, digitales o por cualquier otro medio, siempre y cuando se usen para expresar sentido. (Hall, 1997: 2)

La campaña no más corazones perdidos en la vías, utiliza precisamente una imagen visual, un corazón azul, intenta expresar un claro sentido o mensaje preventivo en el ámbito de la educación vial.



## 1.3 El sentido

El sentido no está en el objeto o en el dibujo, el sentido de la campaña lo obtiene de nosotros, los miembros de una colectividad; con la ayuda de los medios de comunicación social le fijamos el sentido y, después de cierto tiempo, parece ser una cosa natural e inevitable. No está en la palabra corazón, y no está en cualquier corazón que miremos, está en un corazón azul pintado en una carretera, calle o avenida, luego de haber sido aplicada la campaña y difundida por los medios de comunicación.

El sentido es construido por el sistema de representación, y fijado por un código compartido, que nos dice que en nuestro colectivo el corazón azul dibujado en la vía significa el fallecimiento de una persona en un accidente de tránsito, sin dejar de lado, lo que para otros grupos culturales pueda significar adicionalmente.

Exhorta a tener precaución, a respetar las normas establecidas en el tránsito vehicular, lo cual es consecuencia de una convención colectiva, fijado socialmente, en la cultura, ya que las personas somos sujetos culturales, y no llevamos estas significaciones en nuestros genes sino que las aprendemos. Compartir estas cosas es ver el mundo desde dentro del mismo mapa conceptual.

El sentido no está fijado en la naturaleza, es el resultado de nuestras convenciones sociales y culturales. Dice Stuart Hall: “El sentido no está inherente en las cosas, en el mundo. Es construido, producido. Es el resultado de una práctica significativa, una práctica que produce sentido, que hace que las cosas signifiquen” (Hall, 1997: 9)

El enfoque reflectivo de la teoría de la representación de Stuart Hall, dice que el lenguaje actúa por reflejo o imitación de la verdad que ya está fijada en el mundo y es llamada *mimética*, que se deriva de la noción de *mímesis*, que los griegos usaban en el siglo IV antes de Cristo para explicar como un dibujo, la pintura o el lenguaje, copiaban o imitaban la naturaleza. Desde luego hay cierta verdad obvia en las teorías miméticas de la representación con la forma y textura de los objetos que representan, dice el mismo autor.

Por su parte, el enfoque constructivista de la teoría de la representación de Stuart Hall, de mayor impacto sobre los estudios culturales, reconoce que ni las cosas en sí mismo, ni los usuarios en forma individual pueden fijar el sentido.

Manifiesta que: “Las cosas no significan: nosotros construimos el sentido, usamos sistemas representacionales, que son los conceptos y signos, y este



es el llamado enfoque constructorista del sentido dentro de la lengua. De acuerdo a este enfoque, no debemos confundir el mundo material, donde las cosas y la gente existen, y las prácticas simbólicas los procesos mediante los cuales la representación, el sentido y el lenguaje actúan. Los constructivistas no niegan la existencia del mundo material. Sin embargo, no es el mundo material el que porta el sentido: es el sistema de lenguaje o aquel sistema cualquiera que usemos para representar nuestros conceptos. Son los autores sociales los que usan los sistemas conceptuales de su cultura y los sistemas lingüísticos y los demás sistemas representacionales para construir sentido” (Hall, 1997: 10)

El sentido, dicen los constructivistas, es relacional, depende de la relación entre un signo y el concepto que está fijado por un código. El corazón azul pintado en la calzada trabaja simbólicamente representando conceptos y mensajes. Aquí podemos plantearnos la pregunta ¿Qué significado tiene para los ciudadanos de Cuenca un corazón azul pintado en una vía? La pregunta será respondida, mediante un estudio de recepción, con grupos focales.

## 1.4 Estudios culturales

Es importante revisar algunos aspectos básicos de los estudios culturales, con el propósito de entender mejor a Stuart Hall y la teoría de la Representación. La palabra cultura señala diversas actividades y procesos en el ámbito de lo literario, artístico, económico, etc., esto es con el fin de insertar aquellas manifestaciones simbólicas que abarca el intercambio de signos y de valores con los cuales los grupos sociales pueden representarse a sí mismos y a otros.

Para entender esta serie de relaciones surgen los estudios culturales, que intentan democratizar el conocimiento e integrar a la cultura popular, movimientos sociales y grupos marginales, los cuales se encontraban fuera del análisis académico. Los fundadores de los estudios culturales son Richard Hoggart, Raymond Williams y Edgar Thomson. Hoggart fue director del centro de estudios culturales contemporáneos de la universidad de Birmingham Inglaterra entre 1964 y 1968.



Sin embargo, a finales de la década de 1960 los supuestos teóricos sobre estudios culturales, dan un nuevo giro cuando Stuart Hall empieza a trabajar y colaborar con la universidad de Birmingham en el Reino Unido. Hall, mira a los medios de comunicación y a la sociedad de consumo como el punto de partida de los estudios culturales, mientras que los fundadores veían como una amenaza a los valores de la cultura popular. “El punto de arranque de los estudios culturales, es que ya no se preocupa por los valores, ni por el comportamiento individual de un sujeto social, se preocupa por lo que los medios de comunicación pueden ofrecer como bienes simbólicos” (Hall, 1997: 37)

## 1.5 La cultura del espectáculo

Cuando hablamos de la cultura del espectáculo nos vamos a referir a Joan Ferrés y su obra *Educación en una cultura del espectáculo*, y a Guy Deboard con su obra *La Sociedad del espectáculo*. La sociedad actual tiene características especiales que la identifican plenamente, la sociedad actual es la del espectáculo, por ello Disney o Las Vegas pueden ser fácilmente el ícono representativo de los Estados Unidos de Norteamérica en el imaginario de una buena parte del mundo.

Toda sociedad ha tenido espectáculos, pero hemos pasado ya, de una cultura con espectáculos, a una cultura del espectáculo.

El espectáculo no es un conjunto de imágenes, sino una relación social entre personas mediatizadas por imágenes. “El espectáculo se muestra a la vez como la sociedad misma, como una parte de la sociedad y como instrumento de unificación. (Deboard, 1967: 2) Añade que, el espectáculo, comprendido en su totalidad, es el resultado y el proyecto del modo de producción existente y que el lenguaje del espectáculo está constituido por signos de la producción reinante. “El concepto de espectáculo unifica y explica una gran diversidad de fenómenos aparentes” (Deboard, 1967: 10)

El espectáculo no se identifica con el simple mirar, ni siquiera combinado con el escuchar. Es lo que escapa a la actividad de los hombres, a la consideración y la corrección de sus obras. Es lo opuesto al diálogo. “Allí donde hay representación independiente, el espectáculo se reconstituye” (Deboard, 1967: 18)



El espectáculo bajo el aspecto de los medios de comunicación masiva es solo una manifestación superficial, que parece invadir la sociedad como un instrumento, cuando en realidad, el espectáculo es la principal producción de la sociedad actual.

En esta sociedad del espectáculo, los gestos del ser humano “ya no son suyos, sino del otro que lo representa, por eso el espectador no encuentra su lugar en ninguna parte, porque el espectáculo está en todas” (Deboard, 1967: 30)

El espectáculo está impregnado en la vida de los ciudadanos, y especialmente de los jóvenes. Se ha convertido, a través de los medios de comunicación, en espectáculo a la política, la religión, el deporte, la economía, las acciones guerrilleras, el crimen, los accidentes y todo lo demás. Es fácil escuchar en los noticieros, que un accidente ha sido espectacular. Y en eso se convierte para poder ser vendido y consumido.

Hoy mediante las nuevas tecnologías de la información y la comunicación, las personas tienen acceso a toda clase de espectáculo en casa, la propia realidad es fuente de espectáculo y sustituye a la fantasía como elemento de fabulación.

“Se habla de cultura del espectáculo para referirse a la cultura popular, que convive para bien y para mal, con la cultura oficial. En ocasiones se potencian, en otras se contraponen, en muchas se ignoran” (Ferrés, 2000: 20)

Educar en una cultura del espectáculo, puede ser la fórmula para llegar a motivar a una población y sociedad entera, difícil de concienciar sobre las gravísimas consecuencias que trae el irrespeto a las normas de tránsito.

Ni las sanciones por la inobservancia, ni las consecuencias de la accidentalidad crean conciencia. Tampoco los mensajes permanentes sobre el uso del cinturón de seguridad, evitar conducir en estado de embriaguez, no exceder los límites de velocidad, evitar el uso de teléfono celular cuando conduce, son tomados en cuenta. Tampoco los daños materiales, ni las cifras de heridos y muertos que dejan los accidentes de tránsito, han podido persuadir a una enorme cantidad de conductores a actuar en forma responsable.

La aparición de la campaña “No más corazones azules en las vías” evoca precisamente al espectáculo para llegar con su mensaje preventivo, con la presencia de la belleza de las reinas, la elegancia de los presentadores, la representatividad de las autoridades, el atractivo de los grandes deportistas, incluido un campeón olímpico, los artistas, el show, el espectáculo mediático presente y proyectado a través de la televisión.



Todo con un solo propósito, llegar con el mensaje a las personas, esperando una respuesta, una nueva actitud, para contrarrestar este serio problema de la sociedad moderna.

La realidad actual de esta situación obliga a todos, la escuela, la familia, los medios, el Estado, a todos, tomar conciencia sobre el rol que desempeñan en este problema, para definitivamente superar el arcaico criterio de que los accidentes de tránsito son inherentes a la existencia de vehículos y por lo tanto, inevitables.

La nueva cultura juega a favor de la sensorialidad, porque lo audiovisual es multisensorial, es decir afecto a más sentidos que el lenguaje escrito. Dice Joan Ferrés “En la comunicación escrita los significantes son abstractos, en cambio en la comunicación audiovisual, tienen un valor autónomo, un interés intrínseco, por sí mismos. La representación puede perder entonces su valor de signo para convertirse en una realidad autónoma” (Ferrés, 2000: 25)

En la actualidad existen grupos sociales, especialmente jóvenes, que “viven con el acelerador a fondo”, lo cual se evidencia en la práctica de los deportes extremos y de alto riesgo. Los llamados piques, vehículos a gran velocidad que se dirigen hacia una pared, frente a la cual frenan, en una última instancia, solo cuando están a muy corta distancia, parándose a pocos centímetros, gana el que más cerca queda; o cruzar la calle cerrados los ojos o con los semáforos en rojo.

La campaña de seguridad vial se denominó “No más corazones azules perdidos en las vías” pero luego se ha ido simplificando hasta convertirse en la campaña de los “Corazones azules” y se utiliza fundamentalmente este símbolo para identificarla, se intenta construir un signo para llegar hasta el ciudadano. Le haría falta “tomar vida” para que pueda ser visto y escuchado a través de los audiovisuales, que podrá ser acompañado por un sonido que le identifique. El sonido también es un lenguaje.

La cultura del espectáculo es la cultura de la imagen. Dice Ferrés “No es que en la logósfera, en la cultura de la palabra escrita, no se dé una dimensión sensorial. Se da pero mínima, como paso previo, inevitable para llegar a la mente. En la iconósfera, el audiovisual, la dimensión sensorial adquiere, una gran densidad, hasta el punto de que en algunos casos impide la activación de la mente racional.” (Ferrés, 2000: 26). La cultura del espectáculo es la cultura de la imagen, es la cultura de la iconósfera.



## 1.6 Cultura mediática

La importancia de los estudios culturales radica en las relaciones y estructuras formales, viendo así a la cultura mediática como un centro de creación de estas. Los medios de comunicación son parte central de esta regularización y distribución de significados dentro de los individuos.

“Los medios logran que millones de personas reciban estímulos simultáneos proporcionando valores sociales, modelos de conducta, son mediadores de las ideologías de la sociedad”, citando a Sánchez Noriega. (Hall, 1997: 40)

El estudio de la cultura mediática tiene como finalidad explorar la problemática que representa la cultura de la información de masas, ya que son los medios, los que crean y difunden los productos de la comunicación. La sociedad construye realidades a partir de lo que los medios de comunicación le presentan como parte de su cultura, y la representación refuerza las bases de la construcción social de la realidad.

Los medios de comunicación no solo crean hábitos de consumo, sino que además, presentan todo en forma de entretenimiento para el espectador, consiguiendo así captar su atención. “Los medios fomentan el consumo de bienes culturales y esto lo logran a través de la imagen, que expresa ideas concretas, llevando al individuo primero a la emoción y luego a la idea, creándole así un impacto” (Hall, 1997: 43)

El concepto esencial para la construcción de la realidad es la representación, que ha venido a ocupar su lugar en el estudio de la cultura; ya que es la producción del significado, la producción de los conceptos en nuestra mente por medio del lenguaje o por medio de los símbolos.

Toda representación nos concreta algo, nos entrega una información dirigida hacia nuestra sensibilidad. En la sociedad actual, las imágenes visuales desempeñan un rol fundamental. El predominio de la visualidad establece una interrogante en las relaciones entre representación, imagen e imaginario. “El vínculo entre representación y visualidad está tan consagrado que el autor Henry Lefebvre llega a considerar que las representaciones se establezcan por y para la mirada. La rica tradición en iconografía lo demuestra soberbiamente” (Machado, 2002)

El uso de la representación desde la imagen tiene en el autor Jacques Aumont, según la misma fuente, una definición que enfatiza el sentido de la visualidad. La representación



es un fenómeno, que permite al espectador ver por delegación una realidad ausente que se le ofrece tras la forma de un representante.

Representar es más que nada, producir significado. La representación actúa haciendo visible lo invisible, presente lo ausente, audible lo silenciado, sensorial lo incorpóreo, evoca lo olvidado.

## 1.7 El conocimiento social

Los signos son una producción cultural, no natural, así como los significados son igualmente creados. Podemos decir que este es un sistema de relación entre las personas, que lo llamamos conocimiento social.

Las representaciones en la cultura, nos manifiesta que “el conocimiento es siempre conocimiento de un objeto por parte de un sujeto, conocimiento que se produce gracias a las representaciones que del objeto, el sujeto forja en la mente. El conocimiento es la grabación de las representaciones que están influenciadas por la sociedad en que vivimos, con el fin de obtener algún sentido a lo que presenciamos.” (Hall, 1997: 1)

Las cosas pueden ser representadas a través de distintos procesos y sistemas, mediante lo que habíamos denominado como mapas conceptuales. Captarlas en nuestra mente, se llama representación. “También se puede simbolizar, es decir un conjunto de cosas o signos, obtienen un significado de acuerdo a cierta cultura y a ciertos acuerdos sociales, las palabras, imágenes y sonidos son signos, estos representan la relación, el significado que le damos a las cosas en nuestra mente y el que se le da en cada una de nuestras culturas.” (Hall, 1997: 4)

El mismo texto señala también a Elsa María Gutiérrez quien manifiesta que las representaciones sociales son una forma de interpretar y pensar nuestra realidad cotidiana, son una forma de conocimiento social. Las personas reciben la información de los sucesos, de la vida cotidiana, del ambiente, y de esta manera se construye el conocimiento, espontáneo, natural, común, con características de las representaciones sociales.

Las representaciones sociales juegan un papel fundamental en la comunicación social, pues posibilitan la conversación cotidiana, demandando a su vez compartir un mismo contexto dentro de las representaciones sociales a fin de que produzca la comprensión del significado de los mensajes.



Las representaciones sociales son imágenes que se condensan en un conjunto de significados, sistemas de referencia que nos permiten interpretar lo que nos sucede, e incluso se da un sentido a lo inesperado, categorías que sirven para clasificar las circunstancias, los fenómenos y los individuos con quienes tenemos algo que ver.

El acto de la representación es un acto del pensamiento, por medio del cual un sujeto se relaciona con un objeto, recordemos que representar es sustituir, estar en lugar de. La representación es el representante mental de una idea, de un suceso.

Los individuos se enfrentan a las representaciones en una relación sujeto – objeto, en donde el sujeto interioriza la imagen para “re-presentarla,” y volver a presentarla en su interior.

Por otra parte, esa representación no adquiere la forma metódica de imagen exacta, no es copia de lo exterior, sino que es ahí en donde las representaciones sociales adquieren su individualidad, pues según el contexto es como las personas reciben la imagen.

La representación es una práctica, que usa objetos materiales y efectos, pero el sentido no depende de la cualidad material del signo, sino de la función simbólica, un signo porta sentido, significa.

## 1.8 El signo

El enfoque general del estudio de los signos en la cultura, se llama semiótica. La semiótica es la ciencia que estudia los signos en la sociedad dice Charles Morris.

De acuerdo a la semiótica, “los objetos culturales conllevan sentido, y todas las prácticas culturales dependen del sentido” (Hall, 1997: 20)

Por su parte el crítico francés Roland Barthes manifiesta que el enfoque semiótico ayuda a leer la cultura popular, tratando estas actividades y objetos como signos, a través del cual se comunica sentido y actúa como lenguaje.

En el enfoque semiótico no solo la palabra y la imagen, sino también los mismos objetos, pueden funcionar como significantes en la producción de sentido. Un corazón azul es un signo que porta sentido, tiene un lenguaje, podríamos llamarle de acuerdo a los conceptos de Barthes, el lenguaje del corazón.

El corazón es el significante, el significado está en la mente de quienes lo miran, de acuerdo a la interpretación que le dé, su propia cultura y su propia realidad. La campaña intenta, mediante nuestros códigos, convertir al corazón en el signo, portador



del mensaje preventivo. “El signo puede ser leído como un lenguaje.” (Hall, 1997: 21)

El lenguaje de la prevención y de la seguridad vial.

El corazón azul se diferencia del corazón rojo, como la muerte de la vida, es el mensaje que domina en quienes comparten los mismos códigos e interpretan este signo de igual manera.

Dos operaciones son necesarias para completar el proceso de la representación mediante el cual se produce sentido: El código básico que vincula un corazón de color azul pintado en la vía, para que se convierta en significante, y al pasar por nuestro concepto mental, encuentre el significado. Pero solo ciertos colectivos pueden leer el significante de este modo, igual que sucede con el lenguaje.

El signo es la combinación del significante y el significado. Este signo es el primer nivel de comprensión, dice Roland Barthes, mientras que el segundo nivel es más amplio, vincula el signo con temas culturales más amplios con conceptos y sentidos. Según el texto de Stuart Hall, Barthes llama al primer nivel, que es descriptivo, el de la denotación y el segundo nivel, el de la connotación. Ambos, desde luego necesitan el uso de códigos

## **1.9 Interacción simbólica**

La teoría de la interacción simbólica de George Herber Mead, nos permite fortalecer los conceptos anotados. Esta teoría se centra en la relación entre símbolos e interacciones, resalta la habilidad de los seres humanos para utilizar símbolos y afirma que las personas actúan basándose en los significados simbólicos. Los símbolos son definidos como etiquetas arbitrarias o representaciones de fenómenos y son la esencia de esta teoría.

Ralph La Rossa y Ronald C. Reitzes, cita la obra *Teoría de la Comunicación, Análisis y Aplicación*, proponen que: “la interacción simbólica es esencialmente un marco de referencia para comprender como los humanos, en mutuo acuerdo con el otro, crean mundos simbólicos y como esos mundos, por su parte, conforman el comportamiento humano. (West y Turner, 2005: 80)

La teoría de la interacción simbólica sostiene que los individuos construyen significado por medio del proceso de la comunicación, porque el significado no es intrínseco a nada. Se construye interpretativamente entre las personas que fabrican los significados.



De hecho el objetivo de la interacción, es crear significado compartido. Esta es la razón por la cual es muy difícil, si no imposible, comunicarse sin significado compartido.” (West y Turner, 2005: 82)

Los significados que atribuimos a los símbolos, en su mayoría, son producto de la interacción social y expresan nuestro consentimiento a aplicar ciertos significados a símbolos específicos.

Según esta teoría, un corazón no tienen significado específico de relación con la prevención y seguridad vial, toma significado, cuando las personas interactúan y le otorgan significado mediante el mensaje escrito y hablado a través de los medios de comunicación social, la organización de eventos públicos en los cuales participan personajes públicos del mundo artístico, político, deportivo, social, cultural; la acción de pintar corazones azules en las vías; la trasmisión por la televisión de estos eventos; la interrelación entre las personas, es lo que permite crear significado en el colectivo y construir el mensaje.

“Los significados son productos sociales o creaciones que se forman en y a través de las actividades que definen a las personas al interactuar” (West y Turner, 2005: 83). Pero también, el significado se modifica mediante el proceso interpretativo.

Este proceso interpretativo tiene dos partes: primero, los actores indican las cosas que tienen significado, esta parte del proceso es diferente a un enfoque psicológico y consiste en personas que entablan una comunicación consigo mismos; y segundo, se refiere a los actores, seleccionando, comprobando y transformando los significados en el contexto en el que se encuentran.

## **1.10 Campañas y estrategias de comunicación**

La campaña “No más corazones azules perdidos en las vías” intenta conseguir que el mensaje que lleva sea asimilado por la mayor cantidad de personas. Es importante entonces recordar conceptos sobre campañas publicitarias. La obra *Estrategias de comunicación para el cambio social* de Clemencia Rodríguez, Rafael Obregón y Jair Vega recuerda que no debemos confundir como términos similares una estrategia con una campaña de comunicación, ya que al final influye de manera significativa la calidad y el impacto de cualquier iniciativa de comunicación. Existen diferentes niveles, cuya diferenciación es importante para alcanzar precisión en el trabajo de comunicación.



Un primer nivel, es lo que llamamos de acercamientos a la comunicación, cuya connotación es paradigmática, es decir un conjunto de ideas, conceptos y aproximaciones que nos permitan entender un fenómeno social. La manera como nos acercamos a la comunicación es crucial en el diseño de estrategias y campañas, lo que nos permite promover un cambio social, o solamente esparcir información y tal vez generar algún tipo de diálogo o debate público.

Otro nivel se refiere al concepto de estrategia.

La palabra estrategia que proviene del griego “strategos”, expresión que significa general, palabra que históricamente ha estado asociada a ejercicios de carácter militar. En esencia, la estrategia se define como un determinado curso de acción que busca alcanzar una meta específica. La estrategia se ocupa de la manera más efectiva de alcanzar una meta a partir de las herramientas disponibles y del contexto en que se desarrolla. Una estrategia apunta a generar la capacidad necesaria para responder a un entorno que cambia de manera muy rápida y a alcanzar objetivos específicos...una estrategia de comunicación es un proceso estructurado de actividades comunicativas que se desarrolla con el propósito de alcanzar determinados objetivos. (Rodríguez, Obregón y Vega, 2002: 26)

En el siguiente nivel se encuentran las campañas de comunicación, y existen diversas definiciones. Flay y Burton (1990), de acuerdo a la misma fuente, definen a la campaña de comunicación como “Una serie integrada de actividades de comunicación, en las que se usan operaciones y canales múltiples, dirigidos a audiencias específicas, generalmente de larga duración, con un objetivo muy claro” (Rodríguez, Obregón y Vega, 2002: 27)

Una campaña de comunicación encontrará dificultades si alguno de los elementos que se sugieren en la definición no se cumplen a cabalidad. Por ejemplo, una campaña de comunicación puede ser poco efectiva si carece de una planeación sólida, si solo apela a productos aislados de comunicación, si no define con claridad su audiencia, si sus objetivos no son muy claros o si es de muy corta permanencia.

Una campaña de comunicación se diseña para responder a una situación específica, mientras que una estrategia de comunicación puede ser utilizada en el marco de dicha campaña. Una estrategia de comunicación ofrece un marco conceptual práctico para



responder a una situación en diferentes momentos, mientras que una campaña ofrece un paquete de procesos y acciones puntuales.

En otro nivel encontramos los productos comunicacionales, que es el resultado más concreto y visible de una campaña o estrategia de comunicación.

En términos generales, un producto de comunicación corresponde a los productos mediáticos que acompañan una estrategia o campaña e incluye, pero no se limita: videos, cd-rooms, spots, afiches, folletos, etc.

Los productos comunicacionales son importantes en la medida en la que hacen parte de un proceso y de una estructura y visión mucho más amplia de la comunicación, pero no pueden convertirse en soporte de una estrategia o campaña, incluso una campaña o estrategia de comunicación pueden disponer de diversos productos comunicativos de gran calidad, sin embargo, si estos productos no están articulados a una visión de la comunicación como proceso, su impacto se verá, considerablemente, disminuido. En este sentido, lo fundamental es entender la comunicación como un proceso en oposición a la tradicional visión de comunicación como producto.

El desarrollo de una campaña va más allá del diseño de algunas aplicaciones gráficas, conlleva un plan estratégico que ordena las acciones prioritarias que se deben cumplir, con un correcto seguimiento del desarrollo creativo acorde con el fin de la campaña.

La campaña “Corazones azules” apela a la responsabilidad social que tienen los medios para difundir su mensaje. El importante papel que tienen los medios de comunicación social en la producción y difusión de mensajes promoviendo el respeto entre las personas.

El nombre de la campaña “No más corazones perdidos en las vías” en el desarrollo de su realización se ha ido transformando en “No más corazones azules en las vías” y luego, se ha abreviado a “Corazones azules”.

El grave problema de la accidentalidad de tránsito en nuestra sociedad, y la ciudad de Cuenca no es la excepción, obliga a plantear campañas de seguridad vial y otras acciones para volverles más seguras las vías.

Recordamos el concepto de accidente de tránsito: “Es un evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento que causa daños a personas y/o bienes involucrados en él. Es el resultado de la concurrencia de varios



# UNIVERSIDAD DE CUENCA



factores como: características de la vía, condiciones ambientales, factores humanos.” De acuerdo a la dirección digital ([www.scielo](http://www.scielo), et al., 2009.)

El foro “Accidentalidad, transporte y seguridad ciudadana” realizado por Flacso calificó a “la accidentalidad de tránsito como fuente permanente de inseguridad.” (Hoy et al., 2009.)

La accidentalidad de tránsito afecta a toda la sociedad y por lo tanto la solución, debe ser una responsabilidad de todos.

Parece ser que la solución de este problema, no está en realizar una campaña de comunicación solamente, sino en mantener una actitud responsable toda la sociedad, las instituciones involucradas, una correcta formación y capacitación de los conductores, y quizá la implantación en el sistemas educativo del país, de la materia de educación vial. La campaña “No más corazones azules en las vías” intenta llegar con su mensaje a los más amplios sectores de la población y debemos conocer cuál es la recepción que ha tenido el mensaje preventivo que emite la campaña.

Pero, aunque esta investigación se dirige a conocer cuáles son los procesos de recepción que ha ocasionado la campaña de prevención y educación vial “No más corazones azules en las vías” en la ciudad de Cuenca, esa será la puerta de entrada para un análisis más profundo de la problemática de la inseguridad vial en la ciudad.



## Capítulo II:

### Estudios de recepción

Los Estudios de Recepción son procesos de investigación cualitativa, en los que la audiencia construye significado a partir de la exposición en los medios de comunicación, de hechos socioculturales, políticos y educativos de la sociedad contemporánea.

La campaña “No más corazones azules en las vías,” es el hecho social educativo que se investiga en este trabajo. Queremos conocer cuál es la recepción que ha tenido en la ciudadanía y que otros imaginarios tienen, la colectividad cuencana sobre este tema y sobre la seguridad vial en general.

Estudios de recepción, se han convertido, en uno de los sectores claves del desarrollo de la comunicación y de la investigación empírica. Nilda Jacks apunta en el sílabo de su módulo: *Estudios de Recepción en América Latina*, en el marco de la maestría en Ciencias Sociales con Mención en Comunicación de la Universidad de Cuenca-Flacso: “La británica Sonia Livingstone, el danés Klaus Jensen y el norteamericano Horace Newcomb abrieron el 14to Nordic Conference on Media and Communication Reserch (1999) afirmando que los estudios de recepción siguen siendo la vanguardia de la investigación en comunicación.”<sup>3</sup>

En Latinoamérica, los estudios de recepción se desarrollan durante los últimos 25 años, y podemos manifestar que México, Brasil, Argentina y Colombia tienen el mayor avance, mientras que Ecuador tiene un progreso menor y más reciente.

Repasar aunque sea brevemente, las experiencias sobre estudios de recepción en estos países, nos permitirá conocer las metodologías utilizadas, áreas de investigación, autores, etc.

---

<sup>3</sup> (Jaks, Nilda. Sílabo del módulo “*Estudios de Recepción en América Latina*” -2008 Universidad de Cuenca-FLACSO).



## 2.1 Los estudios de recepción en México

En México, los primeros estudios de recepción televisiva, se caracterizaron por la denuncia de los contenidos y la indagación de los posibles efectos de la televisión comercial. Las investigaciones fueron realizadas por Cremoux, (1968); Rota, (1982); Sánchez, (1989). “Investigaciones que se distinguen porque aún aquellas que trabajaron estadísticas no se limitaron a lo descriptivo, sino que vincularon su indagación con problemas en los campos de la educación, la identidad nacional o la salud.” (Orozco y Padilla, 2006: 2)

Los estudios de recepción en México en el inicio de este nuevo siglo, empezaron a revitalizarse con los estudiantes de postgrado, con tesis que se sustentan en investigaciones innovadoras, indagando el papel de la televisión en el quehacer educativo. “Actualmente, en México hay varios investigadores que han seguido esta línea avanzada desde los ochentas por Guillermo Orozco y otros investigadores representativos como Delia Crovi y Mercedes Charles.” (Orozco y Padilla, 2006: 3)

Guillermo Orozco y María Rebeca Padilla manifiestan que en los últimos años se ha notado un interés creciente por conocer las interacciones de las audiencias con los medios. “Los estudios realmente ejemplares que acaban de circular en México permite apreciar que la recepción se ha vuelto compleja, multidisciplinaria y multimetodológica.” (Orozco y Padilla, 2006: 8)

Compleja porque recoge información de diferentes fuentes que están interconectadas, como son los contextos, las situaciones, las mediaciones, las trayectorias de vida de los sujetos, la institucionalidad de los medios, la tecnología y sus implicaciones económicas, políticas, culturales, los cambios colectivos e individuales en la percepción, etc.

Multidisciplinarios, porque con una mirada se construye desde la psicología, con otra desde la comunicación, la cultura, la ciencia política o la educación.

Multimetodológica, porque es factible y puede ser positiva la utilización y cruce de varias técnicas de investigación y recursos metodológicos de acuerdo al tema de exploración y análisis.



## 2.2 Los estudios de recepción en Brasil

En Brasil, los estudios de recepción no son nuevos en el escenario de la investigación científica del área, sin embargo, se utiliza la designación de prácticas de recepción mediática, asumida por Mauro Wilton Sousa (1997), y se justifica porque indica el interés por los perceptores y la construcción de los significados, sean estos, lectores, oyentes, telespectadores, espectadores de cine, usuarios de computadores, de redes y de la electrónica digital.

Se reserva el término estudio de audiencias para la investigación que tiene como objeto a los públicos de los medios tradicionales. “En el contexto académico brasileño, la expresión estudios de audiencia, está asociada a investigaciones con fines mercadotécnicos, y sobre todo de carácter cuantitativo.” (Jacks y Escoteguy, 2006: 3)

De acuerdo a estos autores, en la literatura internacional, es una convención llamar a los estudios de recepción como investigación de audiencia, destinando la expresión estudios de recepción, a una vertiente dentro del amplio campo de las audiencias mediáticas. Sin embargo, no ha existido el debate correspondiente sobre la extensión conceptual de esa área en el contexto académico brasileño, lo que ha dificultado la organización de este tipo de investigaciones en Brasil. La indagación de prácticas de recepción de los nuevos medios de comunicación, todavía es incipiente.

En los años 50 en Brasil, existe una producción nacional de investigación de audiencias de carácter comercial, procurando conocer efectos de los anuncios, motivaciones e índices de audiencias. En la década de los 60 se implementa métodos cuantitativos. “Se configuran como encuestas de mercado, tratando al individuo como consumidor, esto es, desde el punto de vista del poder adquisitivo y de sus prácticas y hábitos de consumo.” (Orozco y Padilla, 2006: 4)

En el medio académico, la investigación de audiencias comienza a despegar en la década de los años 70 y en su mayoría fue realizada fuera del campo de la comunicación. Se cita a autores como Bordieu y Gramsci y aparecen los trabajos Miceli, (1972); Camargo, (1972); Milanese, (1978). “Es una década en la que se inician los primeros trabajos de postgrado lo que aumenta la investigación de manera sustancial.” (Orozco y Padilla, 2006: 6 )

A partir de los años 80 se acelera la producción de las investigaciones de audiencia con Ondina Fachel Leal, (1986); Carlos Eduardo Lins Da Silva, (1985); investigaciones que



expresan una articulación de los sujetos – receptores en el ámbito de la cultura. A finales de esa década aparecieron algunos trabajos de Trigueiro, (1987); Sousa, (1986); Tilburg, (1987); Bem, (1988).

Posteriormente tienen penetración los trabajos y propuestas de Jesús Martín Barbero, quien: “Introduce el concepto de mediación, así como, sus estudios sobre cultura popular, y en este aspecto, también fueron importantes las contribuciones de Néstor García Canclini. A partir de este referencial, por ejemplo fue investigada la mediación de la cultura regional, Jaks, (1993) y la mediación de la cultura campesina en la vida cotidiana rural en una comunidad, Ronsini, (1993), ambas con el objeto de analizar la recepción de telenovelas en el extremo sur de Brasil y teniendo la identidad cultural como eje del análisis e interpretación” (Orozco y Padilla, 2006: 10)

Se resalta en la segunda mitad de la década de los 90 la influencia de García Canclini, Martín Barbero y Guillermo Orozco, pero también, la ausencia de una discusión profunda, sobre las implicaciones de estudiar la recepción en el campo de la comunicación.

Estudiar a Nilda Jaks, nos permite conocer por donde transitan los estudios de recepción en Brasil en los últimos años.

### **2.3 Los estudios de recepción en Argentina**

Los estudios de recepción en Argentina se institucionalizan en la década de los 80 luego de la caída de la dictadura militar, “en medio de una crisis profunda de las ciencias sociales,” (Saintout y Ferrante, 2006: 2)

Fue una época en que la mayoría de los intelectuales se exiliaron, siendo perseguidos o acallados, lo que implicó un silencio en la reflexión científica.

Al retomar la investigación, el estudio de los públicos se lo inscribió en el campo de la comunicación y la cultura. La exploración sobre las audiencias se inscribe en Argentina en la teoría de la recepción, en un campo de estudio que se comienza a institucionalizar.

“Las teorías de recepción aluden una enorme variedad de anunciantes sobre la relación medios/públicos que involucran un abanico de enfoques epistemológicos y teóricos provenientes de las ciencias sociales todas y que en este momento entran al campo como nuevas referencias.” (Saintout y Ferrante, 2006: 3)



Estas teorías también se inscriben en lo que se llamó el retorno del sujeto a las ciencias sociales, que fue un movimiento de crítica al estructuralismo y su incapacidad para fijar más allá de las estructuras que la determinan. Se preguntan, cómo lo popular emerge de lo masivo en una relación de negación y creación. Señalan el trabajo de María Cristina Mata sobre los usos de la radio y las propuestas de los sectores populares urbanos; el trabajo de Beatriz Sarlo, sobre el Imperio de los sentidos, donde impera el sentimiento dirigido a los sectores populares.

En los años ochenta y noventa se plantea el concepto de resistencia construida desde el nuevo enfoque teórico sobre el poder. Se lee a Gramsci, y desde la mirada de Martín Barbero, “Se lleva a cabo un desplazamiento de la concepción del poder como imposición hacía la noción de hegemonía y de resistencia.” (Saintout y Ferrante, 2006:4)

En la actualidad, en Argentina los estudios de recepción, aunque han perdido la fuerza de la novedad, es muy importante su presencia en el ámbito académico, no obstante podríamos decir que existe más inclinación hacía el campo del análisis y ensayo teórico que hacía la investigación empírica, un ejemplo de ello es el trabajo de Alejandro Grimson y Mirta Varela *Audiencias, cultura y poder*, en el que proponen una mirada innovadora y crítica de los modos de cómo ha sido problematizada la relación de las audiencias con los medios.

En la actualidad, la investigación empírica tiene varios enfoques: el primero relacionado al campo de la comunicación y la educación, con gran influencia del mexicano Guillermo Orozco Gómez. Un segundo enfoque, es el de los estudios de recepción, que tiene que ver con el consumo cultural de bienes.

También se resalta que en los últimos años, “ha habido una legitimización más allá de los ámbitos académicos de la investigación sobre consumo, impensada años antes.” (Saintout y Ferrante, 2006:10)

## **2.4 Los estudios de recepción en Colombia**

Los estudios de recepción en Colombia surgen en los años ochenta, ligados a la fragilidad de la democracia y la violencia imperante en la sociedad colombiana.

Se inició con los estudios de las relaciones entre televisión y democracia, que proyecta lo político sobre lo cultural, investigando los modos de comunicación y de relación con



los medios en los sectores populares. También se gestaron investigaciones para conocer las relaciones entre lo popular y lo masivo.

Jesús Martín Barbero y Patricia Téllez, indican que en los años ochenta, estudios de recepción en Colombia, estuvo ligado al debate político y cultural sobre la violencia. No faltaron investigadores que quisieron encontrar culpable a la televisión, de la frustración política, el desconcierto moral y la agresividad social acumuladas.

El debate sobre la violencia en la televisión, hizo posible un incipiente encuentro de las Ciencias Sociales con ese medio. Convocado por el Ministerio de Gobierno, un equipo de los más reconocidos sociólogos, politólogos, antropólogos e historiadores del país, apoyados en trabajos solicitados a especialistas en el estudio de diversos escenarios de violencia, política campesina, urbana, organizada, familiar, en los medios, produjo en 1987 un texto conjunto que reubicó el problema de la violencia (referido hasta entonces al mundo rural), en la complejidad de un país urbano y en un proceso acelerado de modernización crecientemente atravesado por el narcotráfico. (Barbero y Téllez, 2006: 2)

Sobre la violencia en los medios, en especial en la televisión, se hizo un diagnóstico encontrándose algunas características y rasgos peculiares, como por ejemplo, la imposibilidad de afrontarla exitosamente sin democratizar los medios de comunicación social.

Con el fin de profundizar sobre este tema y consciente del lugar estratégico que ocupa la televisión en la comprensión del fenómeno de la violencia, llevó al gobierno colombiano a formar un equipo interdisciplinario de especialistas, que dio como resultado varias publicaciones, que abordaron el contexto socio cultural de las relaciones entre violencia y contenido; violencia y proceso; la compleja actividad del televidente.

Los estudios de recepción en Colombia se iniciaron en un contexto dominado por la concepción sobre los efectos nocivos de la televisión, especialmente en los niños.

El concepto de recepción en Colombia tuvo que superar el concepto de consumo, que más bien estuvo ligado al de estudios de rating, estigmatizada en la sociedad colombiana, como en otros países de la región, en donde no existe la confiabilidad en este tipo de investigaciones, por lo fácil de manipular encuestas.



“Contra esa dictadura y esas distorsiones del rating es que se enfoca el estudio de la recepción de televisión en cuanto consumo cultural” (Saintout y Ferrante, 2006: 5)

Investigar sobre consumos culturales, es indagar como lo grupos compiten por la apropiación del producto social, organizan su distinción como sujetos individuales y colectivos y se integran intercambiando significados.

Ha existido un inicio y consolidación de los estudios de recepción y consumo de medios en Colombia, resaltando que el Estado colombiano ha incluido en su encuesta nacional de hogares, aspectos relacionados con los medios y en especial con la televisión.

Una primera encuesta sobre recepción de medios se da en 1977 sobre el número de receptores de radio y Tv, y el acceso a los medios por parte del jefe de hogar según niveles educativos y de ingreso.

En 1982 se estudia el número de hogares según el nivel de ingresos, con televisión blanco y negro, y a color. En 1987 se incluye por primera vez estudios de preferencias por noticieros y telenovelas.

La disponibilidad de aparatos de radio, suscripción de diarios y revistas y las maneras de enterarse las noticias se estudió en 1992.

También se señala que dejaron algunos vacíos en cuanto a estudios de recepción y consumo de medios en Colombia. Por ejemplo, la ausencia de una investigación cualitativa de audiencias y una diferenciación de estas. No existe un estudio periódico y sistemático sobre los usos sociales de la televisión, como se da en Europa, por ejemplo. Tampoco existe investigación sobre las relaciones entre política y televisión.

En este nuevo milenio, los estudios de recepción se han fijado especialmente en la infancia, como inciden los contenidos de los medios y más concretamente la televisión, con particular preocupación por la violencia que el medio genera, mostrando que estos reforzaban la agresividad, propician la no identidad y crean falsas necesidades.

## 2.5 Ecuador

Fernando Checa Montufar manifiesta que hasta hace pocos años, Quito había sido considerada la capital de la comunicación en Latinoamérica, porque en esta ciudad se encontraban las matrices de varias organizaciones internacionales de comunicación incluida Ciespal, Aler, Proyecto Latinoamericano para medios de comunicación de la Friedrich Eber Stiftung, entre otras. Pero, a pesar de ello y de las actividades



realizadas por estas organizaciones en el campo de la comunicación, los efectos en lo nacional, en especial en el ámbito de la investigación han sido mínimos.

“El Trabajo pone en evidencia la condición marginal de la investigación en comunicación, en el Ecuador (aunque con interesante repunte en los últimos años) y más aún, la de los estudios de recepción”. (Checa, 2003: 1)

Manifiesta que existe dificultad para encontrar la información pertinente, no hay una cultura de la información en el Ecuador, no hay registros, sistematización, ni difusión, de lo que hacen las instituciones. Generalmente no cuentan con una página web o la tienen desactualizada, y esa información es un insumo básico para la investigación. Hay también, falta de coordinación interinstitucional para sistematizar la información y crear bases de datos y redes, lo cual es una tarea que aún está por hacerse en Ecuador.

Algo peor, hay un celo profundo por entregar información. Las empresas encuestadoras se niegan a dar información por confidencialidad, desconfianza profesional, temor que les copien metodologías y resultados.

Lo que se ha tenido en el Ecuador, son encuestadoras que realizan verificaciones de audiencias de la programación general, programas específicos, consumo de marcas, estudios de mercadeo y comportamiento comercial del consumidor, pero no comportamientos sociales. Esto evidencia que la perspectiva del marketing es la gravitante y no la de los impactos culturales. Los enfoques han sido cuantitativos.

## **2.5.1 La investigación en ciencias sociales en el Ecuador**

Parece ser que la situación podría mejorar en el Ecuador con la realización de estudios de post grado como la maestría en *Educomunicación* que realizó hace pocos años la Universidad Politécnica Salesiana, o la que ha desarrollado la Universidad de Cuenca y FLACSO, *Ciencias Sociales con mención en Comunicación*, por la acogida y nivel académico que han tenido, aunque el éxito de la misma se verá en el resultado que produzcan las investigaciones que realiza cada uno de los maestrantes, en la cual se encuentra inmersa la presente.

Fernando Checa recuerda los problemas identificados en 1991, en el primer encuentro de investigadores de la comunicación en el Ecuador, los cuales aún persisten en la actualidad:



Bajo presupuesto para la investigación, especialmente en Ciencias Sociales. Carencia de una sólida tradición científica en la universidad y de políticas que fomenten la investigación. La tendencia general es a aplicar conocimientos y no a la producción científica: hay deficiencias teóricas y metodológicas, lo que se traduce entre otras cosas, en objetivos investigativos poco claros. Carencia de docentes especializados, y consecuentemente preparación insuficiente de los estudiantes, en teorías, métodos y técnicas de investigación renovados. (Checa, 2003: 2)

El autor señala que las pocas especializaciones en investigación que existían en el Ecuador han desaparecido para dar paso a aquellas vinculadas a la necesidad del mercado, bajo el lema: lo que no da dinero no sirve, que privilegia la comunicación organizacional y sus variantes, publicidad y multimedia.

Sobre las tesis de grado, prevalece el estudio de medios y mensajes, pero no existen estudios de recepción, y a nivel de postgrado se han realizado pocas investigaciones sobre este campo. “En este contexto de paradojas y vacíos, la investigación de la comunicación es pobre en el Ecuador, más aún en los estudios de recepción: pobre en cantidad, en enfoques y en aportes al campo” (Checa, 2003: 4)

La actividad de los estudios de recepción en el Ecuador, podemos manifestar que se han desarrollado desde dos perspectivas: una instrumentalista, desarrollada por CIESPAL, universidades, medios de comunicación y encuestadoras; y otra más reciente, compleja e interesante, que mira a la comunicación en la perspectiva del consumo cultural, preocupada por lo popular y la aparición de los nuevos grupos sociales, especialmente juveniles.

## **2.5.2 Estudios de recepción en el Ecuador**

CIESPAL es un referente importante en el campo de la comunicación latinoamericana que en los años setenta difundió el pensamiento crítico de la región.

De acuerdo a Fernando Checa, en 46 años de vida, esta institución ha realizado 20 grandes investigaciones, 17 de ellas relacionadas total o parcialmente con los estudios de recepción, sobre usos, preferencias y credibilidad de medios, lectura de prensa, estudios de audiencia y de mercado, etc., es decir, básicamente funcionalista e



instrumental, que poco han aportado a una base científica que establezca nuevas epistemologías y metodologías.

“Han sido investigaciones que no asumen los enfoques críticos latinoamericanos que buscan establecer las conexiones profundas entre los procesos comunicativos y las prácticas sociales...fueron publicadas pocas obras Checa (1991, 1993) López y Vaca (1996) y Córdova (1993)” (Checa, 2003: 5)

Otra interesante iniciativa fue Jaramillo (2002), sobre el estudio de la recepción de textos oficiales del bachillerato, relacionados con el diferendo territorial entre Ecuador y Perú, para determinar en qué medida los estudiantes de los sextos cursos presentan actitudes autoritarias y belicistas, a partir del análisis de contenidos. Mediante la aplicación de cuestionarios a 585 estudiantes de 6 colegios de Quito, Guayaquil y el Puyo, durante el año lectivo 1998-1999, lo que permitió establecer temas recurrentes en los textos oficiales de esa asignatura y las reacciones afectivas de los alumnos al significado de ciertas palabras y conceptos. La percepción y valoración de los estudiantes sobre la historia de límites y sus textos oficiales, se caracterizaron por una tendencia al autoritarismo y armamentismo entre los jóvenes estudiantes.

Se resalta el trabajo que abre la perspectiva cultural y vincula la comunicación con la educación, los esfuerzos realizados por Cefocine y la Fundación Esquel, consiguiendo un interesante desarrollo de una metodología lúdica y creativa, en los cuales los estudios de recepción juegan un papel fundamental.

También la Universidad Politécnica Salesiana, a través de la maestría en Educomunicación, produjo tres tesis de grado que tienen relación directa o parcial con estudios de recepción y 10 estaban vinculadas a la actividad docente concreta en establecimientos educativos del país.

Para fines del siglo anterior, en el Ecuador se pasó de una perspectiva instrumental a una cultural, de construcción social de sentido y articulación entre comunicación y cultura, en cuyo marco se han desarrollado algunas investigaciones en especial en la relación de los jóvenes y sus prácticas, vistas desde una dimensión cultural, de resistencia y construcción de identidades.

“Un primer estudio pionero y exploratorio al respecto, es el desarrollado en 1998 por Cerbino, Chiriboga y Tutivén (2000) con jóvenes de Guayaquil. Con un enfoque interdisciplinario.” (Checa, 2003: 6)



# UNIVERSIDAD DE CUENCA



El objetivo es lograr la visibilidad, ante el Estado y la sociedad civil, de jóvenes de Guayaquil, a partir de sus consumos culturales y las comunidades de sentido que constituyen.

“Los jóvenes desde sus prácticas cotidianas de ocio, y desde su posición de productores y consumidores de símbolos e identidades culturales, revelan otras dimensiones del ser social, otras formas de vincularse con la realidad. Dimensiones invisibles para quienes no se interrogan por ellas” (Checa, 2003: 6)

Estos estudios han tenido un carácter fundamentalmente cualitativo, basado en trabajos de campo de tipo etnográfico, a través de grupos focales y entrevistas a profundidad; aunque, también se han apoyado en lo cuantitativo mediante sondeos y encuestas.

Con un enfoque similar, Mauro Cerbino (2002,2004) desarrolló una investigación cualitativa, entre diciembre 2001 y febrero 2002 de pandillas, mediante entrevistas a profundidad y observación participante, que son técnicas cualitativas, con jóvenes pandilleros y ex pandilleros de Quito, Guayaquil y Cuenca, “para priorizar la palabra, ir más allá de las estadísticas y dar cuenta de las subjetividades juveniles.” (Checa, 2003:7)

La categoría central del análisis fue el consumo cultural, que permita un acercamiento antropológico y conocimiento de, en dónde tiene sus raíces la violencia juvenil.

Gallegos (2004) investiga sobre las identidades juveniles, analizando las características de los metaleros en Quito, para eliminar el estigma con el que le miran mucha gente, asociándoles con violencia, droga, delincuencia, y verlos como tribus urbanas que construyen una identidad desde la resistencia y contra lo que los demás llamamos lo normal.

Como método de estudio utilizan las entrevistas a profundidad y la observación participativa. Se investiga vestuario, actuación, espacios y formas diferentes de hacer política. El análisis se lo realiza desde el consumo cultural, las prácticas y relaciones sociales.

Santillán y Ramírez (2004) estudian la tecnocultura. La tecnocumbia como fenómeno musical similar al de la chicha peruana. Se analiza desde una perspectiva antropológica, en base a la observación y entrevistas, caracterizando a este fenómeno desde el consumo cultural, los individuos se apropian de estas prácticas y bienes, dándoles usos y sentidos sociales locales.



Oquendo (2002) analiza la dinámica que tienen los niños de Quito con la televisión. Se fundamenta teóricamente en Guillermo Orozco, David Morley, Manuel Martín Serrano y James Lull. Consideran a las audiencias como entes activos, que negocian con los contenidos televisivos, en donde el rol de la familia es importante.

Se realizó un trabajo etnográfico basado en entrevistas y grupos focales a niños, padres y maestros de dos colegios de Quito, uno de estrato socioeconómico bajo y otro alto, y se confirmó el carácter activo de las audiencias infantiles. El autor concluye que mirar televisión es un acto colectivo aunque no tenga la presencia física de otras personas, porque participamos de perspectivas culturales cuyo origen es social.

Estas últimas investigaciones en el Ecuador son alentadoras, porque permiten incorporar lo que piensan grupos que no han sido visibles y que tienen una manera propia de ver el mundo, diferente a la de los demás.

La Universidad Andina Simón Bolívar y FLACSO rompen los esquemas con los cuales se estaba investigando en el país, dice Checa; una indagación instrumentalista, de mercado, que se hacía en investigación de la comunicación en general y en particular en los estudios de recepción. “Ruptura que anuncia la superación de las paradojas y vacíos, un cambio en los mapas mentales y asume los desafíos de la teoría crítica latinoamericana, iniciada hace cerca de 30 años, que desde hace poco llegó al Ecuador.” (Checa, 2003: 9)

## 2.6 Grupos Focales

La utilización de grupos focales, conocida también como sesiones de grupos, es una técnica de investigación cualitativa, en la que se reúne a un conjunto de personas para indagar sobre recepción o reacciones de una campaña, producto o servicio. Las preguntas tienen respuestas mediante la interacción del grupo, en una dinámica en donde todos participan en un ambiente cómodo y libre para hablar.

El investigador Humberto Chacón, incluye el concepto de Korman, sobre grupos focales. “Un grupo focal es la reunión de un grupo de individuos seleccionados por los investigadores para discutir y elaborar, desde la experiencia personal, una temática o hecho social que es objeto de investigación.” (Chacón, 2000: 1)

Los grupos focales de discusión, pueden ser usados como una técnica específica de recolección de información o como complemento de otras técnicas.



Los grupos focales requieren de procesos de interacción; discusión; y elaboración de unos acuerdos dentro del grupo acerca de unas temáticas que son propuestas por el investigador.

Para un mejor funcionamiento de esta técnica, se debe asegurar que la mayoría de los participantes tengan una experiencia específica u opinión sobre la temática a investigarse, para lograr conclusiones producto de la interacción y acuerdos de los miembros del grupo, sin embargo, tampoco puede dejar de lado a un individuo que no conozca mayores detalles sobre el tema, su desconocimiento puede aportar datos e información relevante.

Con la utilización de grupos focales de discusión, como técnica de estudio, se puede lograr información asociada a conocimientos, actitudes, sentimientos, y experiencias que no serían posibles de obtener, con suficiente profundidad, mediante otras técnicas, como la observación, la entrevista o la encuesta.

Se podrán intercambiar experiencias en el marco de una situación comunicacional, retroalimentando constantemente el interés por el tema convocante y registrar cómo los participantes elaboran grupalmente su realidad y experiencia.

El grupo se denomina focal, porque focaliza su atención e interés en un tema específico de estudio e investigación, por estar cercano a su pensar y sentir; y es de discusión, porque realiza su trabajo de búsqueda, por medio de la interacción discursiva y la contrastación de las opiniones de los miembros.

“El grupo focal es un método de investigación colectivista, más que individualista, y se centra en la pluralidad y variedad de las actitudes, experiencias y creencias de los participantes, y lo hace en un espacio de tiempo relativamente corto.” (Martínez, 2000)

Para la conformación de los grupos focales el autor nos da algunas sugerencias:

Existen diferentes ópticas desde las cuales se mira una misma problemática, con la participación de personas con diferentes miradas sobre un mismo tema. Tenemos la complementariedad y riqueza para observar la realidad, desde diferentes puntos de vista.

Un grupo focal es un grupo efímero o artificial, nunca antes han sido grupo y no lo volverán a ser. Algunos expertos en la técnica, aconsejan que sus miembros no pertenezcan a un grupo previo (familiar, vecinal, laboral); otros aconsejan lo contrario. Ambos pueden tener su parte de razón.



Los grupos de estudio no responden a criterios estadísticos, sino estructurales, es decir, a su representatividad de determinadas relaciones sociales en la vida real. Las variables más significativas pueden ser: las de edad, género, clase social, población, y otros, que buscan obtener producciones de cada clase o conjunto. Un grupo muy diverso tal vez inhibiría la producción de ideas por diversas razones; pero un grupo muy homogéneo producirá resultados muy simples.

Podría ser recomendable combinar la homogeneidad y la heterogeneidad luego de un análisis sobre ventajas o desventajas, para cada caso.

En cuanto al número y tamaño de los grupos, las experiencias con esta técnica demuestran que, según Chacón: “El número de grupos puede ir de dos a diez (predominando los estudios con 4 ó 5 grupos), según la naturaleza del tópico a investigar y el tamaño de cada grupo, que se ha demostrado más eficaz es el que se forma con 4 ó 6 personas. Salirse de estos límites trae, generalmente, inconvenientes de diversa naturaleza.” (Chacón, 2000)

Respecto al investigador se recomienda que desarrolle un papel de guía del trabajo, canalizando la conversación para que no se aparte del eje central. Deberá realizar o repetir la pregunta central del tema y mantendrá el control dejando desarrollar las iniciativas y liderazgos, pero no permitir imponer criterios de unos sobre otros, todos los aportes son valiosos, y el investigador solamente dejará que fluyan durante la sesión, que debe ser dinámica y amena.

Para el desarrollo del trabajo se recomienda, la elaboración de un guión de preguntas según las condiciones y experiencias personales de los participantes, que propicie una exploración sistémica y no cerrada.

Las temáticas deben formularse en un lenguaje accesible al grupo, el orden puede alterarse según el desarrollo de la reunión.

El investigador debe tener una posición activa, estar alerta y perceptivo a la situación, además de motivar la participación de todos los integrantes del grupo.

Se debe dar una explicación adecuada sobre el propósito de la reunión, objetivos y la utilización de cámaras y grabaciones.

Se debe insistir en la necesidad de que el participante utilice sus propios conocimientos, experiencias y lenguaje.



Estas recomendaciones han sido consideradas para la conformación de los grupos focales de trabajo y el desarrollo de las reuniones con los participantes.

Queremos conocer cuál es la recepción que ha tenido este mensaje en la ciudadanía de Cuenca y para ello se ha utilizado la técnica de grupos focales de discusión.

## 2.7 Los grupos de Trabajo

Se realizó la zonificación de la ciudad de Cuenca: Centro histórico, zona norte, zona sur, zona periférica y barrios residenciales; dejando de lado la utilización de segmentos por estratos sociales o económicos: alto, medio y bajo, para la selección de personas, prefiriéndose la zonificación de la ciudad, por la configuración y características geográficas propias de la urbe. Mediante la división en zonas podemos incluir diferentes criterios de personas pertenecientes a un mismo sector.

Se trabajó con 5 grupos heterogéneos, en los cuales se han incluido conductores profesionales, conductores no profesionales, empresarios, amas de casa, hombres, mujeres, jóvenes, profesionales, maestros y estudiantes.

El trabajo investigativo nos permite conocer cuáles son los niveles de recepción de la campaña Corazones Azules, en la ciudad de Cuenca, pero también es la puerta de entrada para profundizar la discusión y conocer criterios sobre la accidentalidad vial en esta ciudad. Podemos saber que piensa, que aspira, que rechaza y que propone la ciudadanía para afrontar el grave problema de la accidentalidad en las vías.

Cada uno de los grupos focales fue convocado para la reunión de trabajo en un estudio de grabación, en diferentes días del mes de junio y julio del 2009, a fin de evidenciar mediante un video, el trabajo práctico cumplido.

Se inició con una explicación de los propósitos de esta investigación. Se presentaron las interrogantes principales: ¿Qué conoce usted de la campaña de educación y seguridad vial “No más corazones azules en las vías”? ¿Qué le sugiere a usted la presencia de un corazón azul pintado en la vía? ¿Qué criterios puede dar sobre la accidentalidad de tránsito en Cuenca?



## 2.7.1 Grupo uno: Zona sur de la ciudad de Cuenca.-

El grupo está conformado por **Juan** un taxista de 46 años de edad y 20 de ellos dedicados a la conducción de su vehículo taxi. **Jenny** una joven mamá de 20 años de edad tiene un hijo, ha realizado estudios secundarios. **Juan Carlos** tiene 25 años, con un grado menor de discapacidad, ha cursado hasta quinto año de colegio, cuenta con un carné del Consejo Nacional de Discapacitados (Conadis). **Milton** un profesional del Derecho, de 60 años de edad. **Adrián** bombero voluntario y egresado de la universidad en el área de la comunicación social.



**Juan**, respecto a la campaña “No más corazones azules en las vías,” manifiesta: “Personalmente no he tenido mayor conocimiento de la campaña, a pesar de que estoy todos los días en las calles de la ciudad en mi taxi. Me llamó la atención particularmente en alguna ocasión que iba con mis hijos y vi un corazón azul, me preguntaban qué significaba el corazón azul pintado en la calle, pero yo no tenía conocimiento de la campaña que había iniciado la Policía de Tránsito y que intentaba hacer conciencia. Con el tiempo, iba conversando con mis clientes, ahí me enteré que era una campaña de la Dirección de Tránsito, para hacer conciencia en nosotros los conductores, cómo debemos conducir nuestros vehículos y que lo hagamos con más precaución”



Juan señala que no ha existido la campaña de difusión como en otras ciudades, especialmente Quito.

Anota “Nosotros, los taxistas, estamos en las calles diariamente, vivimos en las calles, tenemos conocimiento porque hemos conversado con la gente, nos hemos enterado, y hemos cambiado nuestra manera de conducir. Personalmente cuento que antes, cuando nos reuníamos con nuestros amigos haciendo deporte, nos tomábamos algunos tragos y salíamos a conducir, no estábamos conscientes de la situación que nos podía pasar. En base a estos conocimientos yo he llegado a tener conciencia, y ya no lo hacemos. Cuando alguna vez queremos tomarnos unos tragos, dejamos nuestras unidades y llamamos a nuestros amigos que están en buen estado, que nos lleven a casa. Ya no lo hacemos como antes. Es una manera de cuidarnos, cuidar a nuestras familias y al resto de personas que circulan por las calles. Parece que la campaña tiene un buen fin, pero en Cuenca hace falta más publicidad.”

**Juan Carlos** tiene habilidades especiales, físicamente tiene algunas dificultades porque tiene ataques o *crisis* como él manifiesta: “Yo no conozco nada sobre la campaña, y no tengo claro que significa.”

**Milton**, un profesional del Derecho, a su criterio, la campaña Corazones azules para evitar accidentes de tránsito en Cuenca es bueno:

“Desgraciadamente, poco o nada se ha visto sobre la campaña. Ahora quiero manifestar que las causas de la accidentalidad, en el país y en nuestra provincia, dada la capacidad automotriz que tiene, todo lo que dice la ley, puede quedar en letra muerta, si no existe una concienciación, una capacitación desde el Jardín y la escuela que le eduque y sensibilice al ser humano. Nos falta capacitación para conducir, para transitar, para que haya seguridad vial, y por ende para evitar la accidentalidad, creo que en nuestra provincia y especialmente en la ciudad de Cuenca, deja como resultado un número exagerado de fallecidos, heridos, viudas y huérfanos, es una cuestión gravitante en cada una de las familias. Se debe conocer sobre normas y reglamentos, desde la etapa pre-escolar, escolar, inclusive colegio y universidad, porque de lo contrario, lo que está escrito en la ley es letra muerta. Últimamente podemos hablar de la ley contra los peatones, porque si no cruzamos correctamente la calle, nos multan, pero como podemos cumplir la ley si no estamos capacitados, no se trata de poner mayor punición,



se trata de capacitarnos ojalá desde el vientre materno, para no ver en las calles más corazones azules.”

**Jenny** tiene 20 años, dice: “Yo les podría contar que conocí un corazón azul porque mi papi falleció en un accidente de tránsito, entonces días después pasamos por la calle donde falleció y vimos un corazón azul pintado en la vía, antes no tenía conocimiento, sino desde ese momento, desde la tragedia que tuve yo, conocí Corazones azules. Un corazón azul pintado en la vía, es el triste recuerdo de mi papi, porque en muchas vías he encontrado un corazón azul, y me imagino cuantas familias han perdido a sus parientes en ese lugar.”

**Adrián** está cerca de graduarse en la universidad y es un bombero voluntario, manifiesta que: “La campaña ha sido un tema importante a nivel nacional, pero no se la ha dado la trascendencia que se merece, ya que luego de haberse producido varios accidentes en las vías, recién se ha comenzado a pensar en campañas, en la difusión de éste problema, que causa dolor en los familiares que quedan. La campaña no debe quedar solamente en actividades artísticas, debe ser difundida mayormente a través de los medios de comunicación. Se debe llegar con una socialización mayor, no sólo con estos eventos, sino a través del sistema educativo.”

Manifiesta que del Cuerpo de Bomberos de nuestra ciudad, permanentemente salen unidades de emergencia, a socorrer a víctimas de accidentes de tránsito.

“Veo como en el Cuerpo de Bomberos, en la institución a la que pertenezco, en nuestra ciudad, cada instante, cada diez minutos, salen unidades de emergencia a socorrer a víctimas de accidentes de tránsito.”

Agrega que: “Un corazón significa que una persona falleció en esa vía, y se debe tener precaución. El gobierno puede llevar adelante esta campaña, lo puede hacer con financiamiento, así como hace a través de los medios de comunicación locales y nacionales su campaña política, lo puede hacer también con la campaña “No más corazones azules,” que es uno de los sistemas principales para reducir los accidentes de tránsito en el Ecuador. Recordemos que existieron varios conciertos que se realizaron en diferentes ciudades del Ecuador con artistas de renombre, pero a lo mejor queda un marco solamente de difusión de que la Policía está trabajando, pero falta mayor socialización y creatividad para dar a conocer lo que esto significa, y que no quede solamente en un acto, al cual los jóvenes van a divertirse, sino que llegue a la conciencia



de cada uno de ellos, para que sepan que los corazones que están pintados en las vías son una señal y que tengan precaución al momento de salir en sus vehículos.”

Posteriormente, a los integrantes de cada grupo, se les hizo conocer algunos datos estadísticos de la accidentalidad de tránsito en Cuenca, los mismos que anotamos a continuación:

### Víctimas por accidentes de tránsito por años

Año	2005	2006	2007	2008
<b>Muertos</b>	61	89	76	80
<b>Heridos</b>	393	629	651	684

### Principales causas de los accidentes de tránsito en Cuenca

Causa	Año	
	2007	2008
Impericia/Imprudencia del conductor	314	285
Embriaguez del conductor	119	135
No respeta las señales de tránsito	47	96
Pasar el semáforo en rojo	38	40
Exceso de velocidad	23	28
Imprudencia del peatón	23	14
Mal rebasamiento	12	3
Daños mecánicos del vehículo	9	0
Embriaguez del peatón	4	3
Casos fortuitos	5	0
Factores climáticos	3	1
Vía en mal estado	1	2
Mal estacionado	2	0

Fuente: Jefatura Provincial de Control de Tránsito del Azuay.

A los miembros de los diferentes grupos de trabajo, se les invitó a reflexionar sobre estos datos estadísticos, los mismos que reposan en la Jefatura Provincial de Control de Tránsito del Azuay.

**Adrián** manifiesta que: “Al ver que la segunda razón de accidentalidad en las vías es por embriaguez del conductor, se debe a que los conductores no tienen conciencia de que previo a conducir un vehículo no debe ingerir licor, si bebe deje su vehículo en casa



y utilice otro medio de transporte, como por ejemplo un taxi, para evitar pintar los corazones azules en las calles.”

Manifestó que podríamos sacar una primera conclusión: “Cada padre y cada familia debe conversar con los hijos y con su núcleo familiar, para ir concienciando sobre el valor que tiene el respeto a las leyes de tránsito, ya que no es un tema muy fácil, sino que debe irse cultivando en todos, para que desde muy pequeños pueda haber una conciencia de respeto a las señales de tránsito, el uso del paso cebra, no cruzar con el semáforo en rojo, para que cuando sean adolescentes y grandes, puedan ellos también transmitir esto a su familia para evitar la accidentalidad.”

**Jenny** manifiesta que: “Respecto a la imprudencia se da más en los jóvenes, que a veces no tienen licencia, se cogen el carro del papá y manejan alocadamente con los amigos para decir yo soy más y yo voy a más velocidad. Creo que tampoco las personas del campo hacen caso a las señales de tránsito. El policía está indicándoles que pase por la línea cebra, pero ellos por su cultura o yo no sé, no hacen caso.”

**Milton**, cree que al hablar de las diferentes causas de la accidentalidad, amerita un razonamiento escrupuloso, tanto por parte de autoridades como de las personas inmersas en la materia, por la comunidad e instituciones en general:

“Últimamente se lee en la prensa que casi todos los días hay un fallecido por accidente de tránsito al cruzar las vías, y no solo la gente del campo, sino la gente imprudente o un ebrio, especialmente en sectores como la feria libre aquí en Cuenca. El tema accidentalidad es bastante álgido y se deben tratar diferentes tópicos: señalización, capacitación, educación y especialmente hablaríamos de escuelas de conducción. Hasta que punto les capacitan a las personas que van a sacar su licencia de manejo, para que ellos puedan hacerlo en forma correcta. Porque estamos hablando de impericia, imprudencia y negligencia, que es coger un vehículo sin haberlo revisado previamente. Un caso último es el accidente en la vía de San Juan – Gualaceo, en donde se dio cuatro muertos y algunos heridos, eso se dio por la imprudencia del conductor. Coger un carro vetusto que debía salir de circulación, que llevaba cincuenta o sesenta pasajeros, no estaba funcionando correctamente el automotor, pero sin embargo dijeron vamos trabajemos, entonces ahí también hay responsabilidad de la policía de tránsito que debe controlar y revisar esta situación.”



**Juan Carlos** manifestó: “Necesitan más integrantes las entidades de socorro, porque el tránsito está bastante caótico y las calles son estrechas.”

**Juan** considera que la solución está en la educación. Educar en los hogares, a los hijos, primero como peatones sobre la utilización de veredas y a cruzar las calles:

“Los conductores igualmente debemos autoeducarnos, porque aunque hemos estado en el colegio y la universidad, nuestra educación como conductores es nuestro convivir diario con la gente, eso nos permite valorar la vida de las personas. Hay que tomar conciencia, a mi me pasó ya tres veces. Una vez estuve parado en una intersección, vino un vehículo y me impactó por detrás, cuando bajé a ver, encontré que el conductor estaba en completo estado de embriaguez. En otra ocasión estuve en el colegio La Salle, esperando que los niños pasen, y así mismo vino un señor por atrás y me impactó, e igualmente estaba en completo estado etílico, y le decía que si mi carro no estaba ahí, a cuantos niños iba atropellando. Por eso es necesario hacer conciencia y manejar todos a la defensiva, porque podemos causar daño, primero a nosotros mismos, a nuestras familias y también a terceras personas. No sabemos cómo van a quedar esas personas luego de un accidente. Entonces creo que lo fundamental es educarnos y de parte de la Jefatura de Tránsito que se haga una campaña más agresiva.”

## 2.7.2 Conclusiones del grupo uno

Escuchar los criterios de los diferentes miembros del grupo, nos permite sacar algunas conclusiones, que las podríamos resumir de la siguiente forma:

La ciudadanía le identifica al corazón azul pintado en la vía como símbolo de la campaña de educación y seguridad vial. Mirar un corazón azul le lleva al conductor a tener un poco más de precaución, porque sabe que ahí falleció una persona por un accidente de tránsito. La campaña ha permitido que el corazón azul pintado en la vía tenga el significado de la prevención. Stuart Hall dice que ese significado es construido por las personas, no es inherente a las cosas. Es el resultado de una práctica significativa. El grupo piensa también que es importante ejecutar la campaña de difusión sobre educación vial, pero debería ser insertada en el sistema educativo del país.

Que su enseñanza debe ser iniciada en los propios hogares, con los niños.

Debe haber mayor difusión de la campaña porque se conoce muy poco en la ciudad de Cuenca



El control que realiza la policía de tránsito debe ser más efectivo, para reducir el número de accidentes.

### 2.7.3 Grupo dos: Centro histórico

El segundo grupo integrado por personas que residen y trabajan en el centro histórico de Cuenca, es heterogéneo en su conformación, hombres y mujeres, profesionales y no profesionales, jóvenes y adultos.

El grupo estuvo conformado por **Juan René**, conductor profesional, ha sido chofer de buses de transporte público de pasajeros, en la actualidad es instructor en dos escuelas de conducción en la ciudad de Cuenca, tiene 47 años de edad y una experiencia de 29 años de conductor. **Rocío** es ama de casa, 36 años de edad, ha vivido varios años en el exterior. **Pablo** un profesional de la educación, de 48 años, es rector de un establecimiento educativo secundario. **Nathaly** es una secretaria, soltera, oficinista, estudiante universitaria de 20 años de edad. **Miguel Ángel**, ha vivido 15 años en Estados Unidos y desde hace 6 se radicó en el país, tiene 49 años, es comerciante tiene un negocio en el centro histórico de la ciudad de Cuenca.

Con similares interrogantes que iniciamos el diálogo con el primer grupo, lo hacemos con el segundo grupo focal de discusión.

¿Qué conoce usted de la campaña de educación y seguridad vial “No más corazones azules en las vías”? ¿Qué le sugiere a usted la presencia de un corazón azul pintado en la vía? ¿Qué criterios puede dar sobre la accidentalidad de tránsito en Cuenca?



**Juan René** dice: “Me parece muy interesante esta campaña que se realiza en todo el país. Sobre qué me sugiere un corazón azul pintado en una vía, inmediatamente se me viene a la mente la cantidad de personas que están perdiendo su vida por la inseguridad en las carreteras y los conductores que tienen la responsabilidad en sus manos. Sin embargo, hay una falta de información sobre seguridad vial. El corazón pintado en la vía, me da la idea que es el destrozamiento de cualquier familia que pasó por esta situación, la muerte de un hijo, un esposo, un padre o una madre, entonces a uno le hace recapacitar, tener un poco más de control, especialmente con la velocidad, porque ese es uno de los causales de esta situación de muerte.”

Considera que la campaña se debe difundir un poco más desde las escuelas de conducción, y que cada persona que llega a recibir un curso de conducción es un medio de información dentro de su familia, para conocer las señales, las leyes y la seguridad en el tránsito, a fin de que haya más conocimiento y menos situaciones de riesgo.

**Rocío** nos manifestó: “Mirar un corazón azul en la vía, significa que hubo la pérdida de una vida humana, hubo un destrozamiento en la familia, quedó incompleta y con un sufrimiento grande. Me refiero en mi vida personal, hace un año mi hija sufrió un accidente, le atropelló el carro y eso deja mucho dolor en la familia. Debe haber precaución para manejar un auto y también como peatón. Falta más información, si bien es cierto, en los medios de comunicación televisiva habían muchos anuncios promocionales que daban cuenta que la campaña Corazones Azules estaba en marcha,



de un momento a otro paró, y si esto no está dando la vuelta y actualizando para que se quede en la conciencia de la ciudadanía, es muy difícil aprender.

**Pablo**, rector de un establecimiento educativo secundario en el cantón Paute habla desde la perspectiva de un ciudadano que por su actividad diaria debe utilizar el servicio urbano, el transporte intercantonal y taxi:

“Lo que conozco sobre la campaña Corazones Azules, es lo que aquí se ha indicado, no conozco muy a fondo, porque recuerdo que se promocionaba en los canales de televisión, pero fue corta la promoción. Ahora, si nosotros pintáramos corazones azules después de cada accidente de tránsito, cuando las personas quedan heridas o a veces inválidas, y no sólo cuando hay un fallecido, entonces faltaría la pintura porque todas las carreteras estuvieran con ese color. No solo las personas que fallecen sino las que quedan con problemas, deberían tener un símbolo de que un accidente se dio ahí. Y creo que no sacamos nada con estas campañas, si realmente no hay un control efectivo. La clave está en el control. Mirar un corazón azul pintado en la vía, significa que se ha perdido un ser querido en su familia, por lo que deben tomar conciencia los choferes, pero ellos no hacen caso, no respetan los semáforos, tampoco las señales, por ello debe haber mayor control.”

**Nathaly**, joven estudiante universitaria, soltera y trabaja como secretaria en una empresa local, manifiesta:

“Hay irresponsabilidad y falta de conciencia tanto de peatones como de conductores. Si bien hay conciertos y campañas, que ha realizado la Policía Nacional, para concienciar de una manera divertida y llegar a las personas, pero no ha sido asimilada por la población. Que sacamos si anuncian en los canales de televisión y la radio, si no hay personas responsables al volante, si hay personas que beben cuando conducen, siempre va haber corazones azules en las calles. Cuando vemos un corazón azul pintado en la calle, reconocemos la muerte de una persona, pero esa persona ya no está aquí. La mejor manera de concienciar, es estar en cada escuela, colegio, universidad, en los trabajos, capacitándonos. Existe responsabilidad en las personas que están al volante y también de los peatones, porque todos estamos inmersos.”

Manifiesta que si ha tenido información de la campaña mediante los espectáculos públicos: “Estuve presente en el concierto del año 2007 y también he visto los anuncios publicitarios que han habido en la televisión. Decía ¡si vas a conducir no bebas! pero



por lo general los accidentes de tránsito se dan porque los choferes no están aptos o están consumiendo alcohol, en otras ocasiones no respetan el semáforo o el propio peatón no respeta las señales”

**Miguel Ángel** dice: “Cuando veo un corazón azul pintado en la vía, inmediatamente pienso en el entorno familiar, en todas las personas que me rodean, esas cosas me hacen meditar para manejar con mucha cautela. De la campaña muy poco conozco, pero he tenido la oportunidad de ver los anuncios, aunque no he visto pintada una avenida. Se debe educar a la gente, porque muchas personas que vivimos en la ciudad a veces desconocemos, mucho peor la gente que está fuera de la ciudad, no tiene idea de lo que se trata. Entonces si hace falta promocionar un poco más.”

Luego de hacerle conocer al grupo las estadísticas sobre accidentalidad de tránsito en la ciudad de Cuenca, dieron su criterio:

**Miguel Ángel**, manifiesta: “Si la primera causa de los accidentes de tránsito es por impericia y la segunda por embriaguez del conductor, las sanciones tendrían que ser más severas. Yo tengo experiencias en otros países en donde el control es muy exigente, con fuertes multas y sanciones, en nuestro a medio hace falta que las sanciones sean más rígidas.”

**Rocío**: “Yo comparto el criterio de mi compañero. Allá te educas solito, sabes que no estás en tu país, que las leyes no son blandas, empezando desde que no puedes botar un papel por la ventana de un carro y peor si no tienes licencia no puedes manejar. Nos falta poner mano dura a las cosas. Si la primera causa de accidentes es por impericia, ese dato lo deben tomar en cuenta las escuelas de conducción: Cuando dan clases de manejo, parece que lo que aprenden los alumnos se olvidan y se hacen de la misma irresponsabilidad que existe en la mayoría de choferes. Además, creo que en Cuenca hay demasiados vehículos de acuerdo a su número de habitantes.”

**Juan René** dice: “Yo tuve la oportunidad de ser uno de los fundadores de la escuela de conducción Aneta en Cuenca. Éramos seis instructores con licencia profesional que nos capacitaron en Quito, tanto en teoría como en práctica, con simuladores de accidentes. Luego hicieron constar en la ley que los conductores sportman con cinco años de experiencia ya podían ser instructores. No estoy en contra del trabajo de nadie, pero hasta hoy existen instructores, que yo no los considero como tales y que están dando



clases sin los conocimientos que deberían tener. Otros, son profesionales por la licencia que tienen, pero si se les hace una evaluación no están capacitados.”

**Miguel Ángel** agrega: “Debe haber mayor exigencia en el examen teórico y práctico para la entrega de una licencia como sucede en otros países. Un control más estricto de las autoridades.”

**Nathaly** manifiesta: “Es falta de capacitación de los conductores; pero también falta de conciencia y responsabilidad; el control debe ser más estricto y constante; las sanciones no son drásticas, tenemos que concienciarnos y educarnos.”

**Pablo:** “En otros países la señalización es de primera y el respeto también, pero creo que si no hay control, puede haber un montón de leyes que sean drásticas pero no va a cambiar la situación. Por otro lado es necesaria la educación, para implantar principios y valores.

**Rocío:** “Con todas las opiniones que se han vertido el día de hoy, podemos concluir que las leyes deben ser más estrictas para obtener una licencia ya que muchas se compran o se adulteran, y muchos que no están capacitados, en las calles son los causantes de accidentes.”

**Nathaly:** “La corrupción es un punto muy importante en el momento del canje de licencias. Corruptos no son sólo los que están en el poder, en el gobierno, sino desde el estudiante que copia es corrupto, porque engaña al profesor.”

**Rocío** manifiesta: “Los conductores le dicen al policía, coja para las colas cuando ha cometido una contravención y luego se sube al carro y se va, y eso es corrupción.”

**Miguel** manifiesta: “No debemos estar esperando que un policía esté al lado de nosotros para respetar la ley, ellos hacen lo humanamente posible, pero depende de nosotros.”

**Juan René:** “Si hay educación desde niño, las cosas pueden cambiar, he llevado a un parque de educación vial a mi hijo de nueve años, y él me dice, papi ponte el cinturón, papi las direccionales. Para mí fue algo muy grato. Entonces la solución está en la educación, pero las escuelas de conducción primero están viendo la manera de hacer dinero. Por otro lado, la ley exige que los conductores de buses de transporte de pasajeros tengan licencia tipo G, pero están conduciendo choferes con licencia C, y como saben que no pueden conducir con esa licencia, entonces ahí comienza la corrupción. Si tenemos policías corruptos y conductores corruptos, la educación en nuestros niños es la mejor solución. Conducir es estar capacitado en leyes de tránsito,



conocerlas, aplicarlas y respetarlas; El otorgamiento de licencias debe ser más riguroso, en capacitación, tiempo y nivel de exigencia, para disminuir los accidentes de tránsito. Los cursos ahora son de ocho días y se lo quiere hacer de un mes, lo cual podría ser un avance.”

## 2.7.4 Conclusiones del grupo dos

El grupo dos llega a algunas conclusiones importantes:

Se conoce la campaña pero falta mayor difusión

La presencia de un corazón azul pintado en la vía hacer recapacitar y tener más cuidado a los conductores

La educación vial es un factor determinante para mejorar la seguridad en las vías

El control debe ser riguroso y las leyes de tránsito inflexibles

Existe corrupción en la emisión de licencias de conducir y en el control

La capacitación debe mejorar tanto para conductores profesionales como no profesionales

Existe falta de conciencia y por ello se da el irrespeto a las leyes y señales de tránsito

## 2.7.5 Grupo tres: Zona periférica

El grupo focal número tres estuvo integrado por personas que viven en el sector periférico de la ciudad de Cuenca. **Galo** es un padre de familia, conductor profesional de 50 años de edad, labora en un taxi de su propiedad. **Paola**, soltera de 17 años de edad, estudiante de secundaria. **Digna** es una madre de familia de 40 años dedicada a sus actividades de hogar, también a su negocio. **Jenny** estudiante de la universidad, madre de familia joven de 23 años de edad. **Juan Manuel** es conductor profesional, trabaja en un taxi a cuyo propietario debe abonarle una determinada cantidad de dinero diario. **Miguel Antonio** un hombre de 65 años, combina actividades agrícolas y de mecánico dental, conduce su propio vehículo. **Daniel** es un estudiante de un colegio público tiene 17 años de edad.



Al grupo, para el diálogo de trabajo, se le presentó las mismas interrogantes que a los demás grupos:

**Galo** dice que a su criterio falta más de información sobre la campaña: “Yo vivo en Ricaurte y estoy enterado de Corazones Azules por mi profesión diaria de conductor profesional y otras actividades que cumpla todos los días en la ciudad, pero en el sector periférico hace falta más información. Se debe profundizar el tema, que llegue a todos los estratos, para conocer cuál es el fin que se persigue al pintar un corazón azul, que la gente haga más conciencia, especialmente quienes estamos tras de un volante y la responsabilidad que tenemos al momento de conducir un vehículo, porque es la única manera de evitar muchas muertes absurdas. Hay personas que mueren inocentemente, por culpa de conductores que no toman las precauciones debidas.”

Al mirar un corazón azul pintado en la vía, “me viene a la mente que hay muchas muertes que se pueden evitar. Hace falta más información, que llegue a la gente de porqué están pintados los corazones azules. La Policía debería poner más de énfasis en este tema y tratar de que todo el mundo sepa el significado de Corazones Azules para crear conciencia.”



**Paola** manifiesta que si conocía sobre esta campaña: “Pero en la parroquia de Chiquintad, en donde yo vivo, hace falta información, no se ha capacitado en las escuelas y colegios, la mayoría de la gente no sabe sobre la campaña. Participé en el programa estudiantil de educación vial en el colegio, y salíamos a concienciar en las calles, pero se veía una falta de interés en los peatones y en los conductores. Controlábamos el uso del cinturón de seguridad, pero los conductores no respetaban los semáforos, tampoco el paso peatonal y los transeúntes tampoco nos hacían caso, pedíamos que usen las líneas cebras, pero muchos nos contestaban de una manera muy grosera. Nosotros estamos ayudando a que tengan más seguridad y algunos nos insultan”

**Digna** vive por la parroquia San Joaquín, manifestó que publicidad sobre la campaña corazones azules ha visto solo un par de veces:

“Cuando miro un corazón azul pintado en la calle, digo aquí hubo un accidente, pero creo que debería haber mucha más información y también buena señalización, porque si están los semáforos no todos funcionan, y hay conductores que no respetan la señalización. Mis hijos siguieron el curso de educación vial e igual supe que no les respetaban. Necesitan de la compañía de los policías para que les valoren. Un accidente es tan doloroso y que en cualquier momento puede pasar en la familia, o a uno mismo. Por eso la educación vial que hacen en los colegios debe ser más fuerte y más profunda.”

**Jenny** vive por el sector de la vía a la parroquia El Valle, sabe que la campaña Corazones Azules es una manera de concienciar a la gente, para que las personas que miran los corazones pintados en la calle, sepan que es una zona de peligro o un lugar en donde hubo un muerto por accidente de tránsito, que las personas tomen conciencia y las precauciones necesarias para evitar más accidentes.

“Yo, cuando miro un corazón azul en la vía, si estoy viajando en un vehículo, trato de que la persona que está manejando tenga precaución, porque esa parte de la vía es peligrosa y tome medidas de seguridad. Tal vez si es un paso peatonal por donde pueden pasar niños, porque muchas veces es a la salida de las escuelas en donde suceden estos accidentes. También opino que se debe concienciar más a la gente, tanto a peatones como a conductores, porque muchas veces los peatones no toman medidas de seguridad al pasar la calle y no respetan las señales de tránsito y se dan los accidentes.”



**Juan Manuel** dice que por su profesión de chofer de taxi, ha visto pintado corazones azules en las vías, por todas partes:

“En mi sector una vez pintaron cinco corazones, luego se borraron por el paso del tiempo, de la lluvia, y nunca más pintaron. Cuando miró un corazón azul pintado en la vía, me causa mucho impacto, un horror, pienso que aquí murió una persona. Yo he presenciado muchos accidentes porque trabajo en la noche, es horrible un accidente de tránsito, personas muertas, heridas, cortadas el rostro, mutilados partes de su cuerpo. Como conductor profesional de taxi, pienso que falta más información y prevención de parte de la Policía y debe haber más conciencia en los conductores, porque hay mucha irresponsabilidad. En el momento que hacen los operativos la Policía, todo el mundo se rige a la ley, pero pasaron las batidas y es *viva la fiesta*”.

Por su actividad de taxista está viendo a diario la agresividad de los conductores: “Si el uno le mete el carro, el otro también; el uno le pita y el otro responde, no hay paciencia; cuando un semáforo está en rojo, antes de que cambie al verde ya les están pitando, no respetan las zonas peatonales y por eso es que hay los accidentes. Debería haber más control y capacitación. Los operativos de control que hace la Policía de Tránsito deben ser diarios, en todo momento, y en diferentes lugares y en especial en los lugares en donde hay más accidentes, en los lugares periféricos como en donde yo vivo por el sector de la autopista, en donde hay muchos accidentes.”

**Miguel Antonio**, vive en Miraflores, tiene 65 años de edad, dedicado a labores agrícolas y de mecánico dental: “Gracias por tomarme en cuenta, aunque parecería que yo por mi edad tal vez ya no estoy preparado para platicar sobre esto. Pero debo decir que lo de corazones azules en nuestro barrio por Miraflores está bastante abandonado. Es necesario organizarse para conocer este tema, pero mi barrio se ha quedado corto, comenzando desde yo mismo, para no culpar a otros.”

**Daniel** joven estudiante de 17 años, del sector de Ochoa León, dice no haber escuchado sobre la campaña en Cuenca.

“Por la televisión he escuchado un poco de los Corazones azules, pero fue en Quito hace años. Creo que es importante lo de la campaña, pero antes que pintar un corazón azul, yo creo que la Policía Nacional es la que debe evitar los accidentes de tránsito. Por lo general aquí en nuestra ciudad, la avenida de la Américas es muy peligrosa, que supuestamente un día fue construida con la intención de descongestionar el tráfico, pero



ahora es una de las vías más congestionadas. Yo he visto y es algo triste y doloroso una muerte por accidente de tránsito. Antes que pintar ese corazón azul, sería mejor prevenir, aunque creo que esta campaña, a uno le hace pensar en cada madre, padre, hermanos o un ser querido, que se pierda allí, es muy triste. Yo creo que de hoy en adelante aprendí de qué se trata. Debemos concienciarnos más y quizá con esto se mejore algún día la seguridad en el tránsito.”

El grupo tuvo acceso a los datos estadísticos sobre el número de muertos, heridos, y causas de la accidentalidad de tránsito en Cuenca, ante estos datos el grupo tuvo las siguientes reacciones:

**Juan Manuel** manifiesta: “Existe mucha impericia en los conductores, porque hay gente que compra la licencia. La mayor causa de accidentes de tránsito es la impericia, el alcohol y el irrespeto a las señales de tránsito, y eso yo lo compruebo en mi trabajo. Yo también me he pasado un semáforo en rojo, pero me he ido concienciando y gracias a Dios no he tenido un accidente grave, pero he visto esos corazones azules pintados, y me he puesto a pensar que no puedo ser partícipe de ellos. Pienso que si todos pusiéramos de parte, podríamos cambiar esta situación, pero en Cuenca falta mucha prevención. Falta formación e información, eso debería ser constante, de todos los días.”

**Digna**, manifiesta: “Los policías de tránsito son quienes deben hacer respetar, pero hay algunos a los que les ofrecen dinero y ya no pueden hacer respetar las leyes, a ellos les interesa el billete. La Policía debería ser más consciente, porque ellos están preparados para hacer cumplir las leyes. Falta que auto valoren lo que ellos han estudiado, hacer que todos los choferes respeten a las personas y se respeten a ellos mismos.”

**Galo** dice: “Estas campañas no se veían en el tiempo pasado, hoy veo que la Policía se ha modernizado, es gente preparada. Antes si se veía que se solucionaba con dinero las infracciones, ahora casi ya no se ve eso, en mi experiencia diaria, yo ya no veo mucho esos casos. Por ese lado la Policía si se merece un reconocimiento. Pero no solo la Policía debe cambiar, nosotros también debemos hacerlo, justamente esa es la clave del asunto, que todos nos sensibilicemos, que seamos responsables de nuestros actos. No se tratar de solucionar las infracciones con dinero, en ese sentido, ya van madurando, ahora hay un poco más de respeto al policía y ellos también han cambiado.”



**Paola:** “La campaña es un gran avance en nuestra comunidad, porque antes nosotros estábamos mal acostumbrados a cruzar la calle por donde podíamos y aún arriesgándonos a ser impactados por algún vehículo, entonces al cruzar por las esquinas en los pasos cebra, por la zona de seguridad que tenemos ahora, ya no por cualquier lugar. He visto también la implementación de semáforos para peatones, antes las personas veían los semáforos para los carros y se confundían con los colores, ahora veo que nuestra ciudadanía está avanzando, se está concientizando y vamos a mejorar porque la concienciación no solo es el compromiso de la Policía, sino de todos.”

**Jenny** dice que gran parte pasa por la conciencia de uno mismo: “Ahora hay los pasos cebra y no los respetamos, nosotros mismos nos exponemos a sufrir algún tipo de accidente. Al igual que los conductores no respetan el paso cebra, se paran justo en el paso peatonal, entonces allí debe intervenir el policía. Yo no comparto mucho con el compañero, porque a lo menos a nivel del puente del colegio Garaicoa, la Policía hace sus batidas, y hay una fila larga, la mayoría debe tener una infracción, pero a veces solo esperan el dinero, allí si tiene gran culpa la Policía. Si no se dejaran sobornar otra fuera la historia de la ciudad. Los datos estadísticos que tenemos ahora podrían mermar y no tener tantas personas que mueren, tantos accidentes, a veces por la culpa e irresponsabilidad de uno, porque aquí hacemos todos la ciudad, todos debemos concienciarnos, tanto las instituciones como las personas individualmente.”

**Daniel** dice: “Yo veo muy ventajoso que la Policía haya implementado varias cosas como los semáforos, la campaña para los peatones, pero todos debemos tomar conciencia, de lo contrario todo eso se echaría a la borda, porque a veces solo nos acostumbramos a que la Policía o la ley esté allí para poner las cosas en práctica, incluso yo creo que la Policía para tener buenos resultados, debería poner mano dura al principio, porque así la gente aprende.”

**Paola** dice: “La entrega de las coimas a los policías es corrupción, y no es justamente un problema exclusivo de la Policía, si no es de la comunidad, porque si la comunidad no es corrupta, no va a tratar de sobornar al policía, el problema está en las dos partes.”

**Juan Manuel** manifiesta que está bien que la Policía haga estas campañas, debe hacer también cursos para que el conductor y la ciudadanía se actualicen: “La nueva ley de tránsito implementó fuertes multas y la gente salió a protestar, los conductores protestamos y allí cabe manifestar que, si no vamos a incumplir la ley, no tenemos



porque temer a esa multa. En ese caso, como conductor profesional, no estuve de acuerdo con los reclamos.”

## 2.7.6 Conclusiones del grupo tres

El grupo llegó a las siguientes conclusiones:

Se debe difundir la campaña Corazones Azules con mayor intensidad, ya que si en la ciudad se conoce poco, en la periferia menos.

Debe existir mayor conciencia de toda la ciudadanía sobre el respeto a las leyes y señales de tránsito.

Se debe realizar un control estricto por parte de la policía de tránsito sobre los conductores. Los actos de corrupción no deben ser tolerados a ninguno. Hay expresiones de los participantes que evidencian con claridad su pensamiento: “Si no se dejaran sobornar otra fuera la historia de la ciudad.”

Falta conciencia en los conductores, información en los peatones y actitud profesional en los agentes de control. Deben respetarse a sí mismo, valorar su preparación y cumplir eficientemente su trabajo.

La prevención de accidentes de tránsito es fundamental para reducir los índices de accidentalidad.

## 2.7.7 Grupo cuatro: Zona norte de la ciudad

El grupo cuatro está conformado por **Miriam** madre de familia, mujer líder de organizaciones barriales con estudios superiores de 45 años. **Carlos** es un policía en servicio activo de treinta y cinco años de edad. **Silvia** es una mujer dedicada a su trabajo de estilista y ama de casa. **Jessica** diseñadora gráfica trabaja en su oficina para una empresa local. **Cristina** madre y abogada en libre ejercicio profesional.

El grupo inició el diálogo a partir de la misma pregunta común para todos, ¿Qué conoce sobre la campaña “No más corazones azules en las vías”? ¿Qué le sugiere la presencia de un corazón azul pintado en la vía? y ¿Qué criterios puede dar sobre la accidentalidad de tránsito en Cuenca?



**Miriam** manifestó: “La campaña está muy bien posicionada, más bien haría un llamado a la ciudadanía en general, pero especialmente a conductores y peatones que cumplamos nuestra responsabilidad. Muchas de las veces la campaña podrá llegar al corazón de la gente, pero cuando ciertos choferes conducen irrespetando las señales de tránsito, irrespetando la vida, se seguirán dando muertes en las vías. Más bien creo que la campaña se deberá hacer más, para llegar a la conciencia de más gente.”

**Silvia:** “No he escuchado, solo alguna vez pude oír algo, y no he visto en las vías pintado un corazón azul, porque no he viajado mucho, tampoco aquí en la ciudad.”

**Carlos:** “Corazones azules es un programa que la Policía Nacional ha puesto a disposición de todo el público en el país. Se han desarrollado muchos eventos con la participación de innumerables artistas profesionales, en diferentes ciudades. La prensa ha sido un medio importante para que despegue la campaña, haciendo todo lo posible para llegar al corazón de la ciudadanía, para que la irresponsabilidad de los conductores se termine de una vez, para evitar tanta muerte inocente, que como los corazones azules van quedando en las vías.”

Agrega que el conductor debe tener el respeto a las leyes de tránsito, a la vida, a sí mismo y a su familia. “Cuando miro un corazón azul, lógicamente pienso que una vida inocente terminó allí. La reflexión debe llegar en todo momento al conductor y de paso



## UNIVERSIDAD DE CUENCA



a los peatones. Llama mucho la atención un corazón azul pintado en la vía y uno opta por tomar más precaución para evitar algún accidente.”

**Jessica:** “Conozco de la campaña, lo que los medios televisivos han presentado, también por medio de vallas en las vías. Creo que ha llegado lo que han querido transmitir. En los lugares en donde está pintado el corazón azul ha sucedido un accidente, entonces la campaña inicialmente quieren proyectar eso, que las personas tengan más cuidado en las carreteras para viajes dentro o fuera de la ciudad. Cuando miro un corazón azul, lo primero que se me viene a la mente es el querer saber por qué se dio ese accidente, si fue por la ubicación, por las calles, por la falta de semáforos o tal vez en una curva por falta de precaución de los conductores o peatones, y que se ha perdido una vida. A veces son niños los que más salen perjudicados.”

**Cristina:** “La campaña la he visto todas las mañanas por el canal Teleamazonas, que ha ayudado mucho en la difusión. Yo me he dado cuenta que si existen corazones azules en la ciudad de Cuenca y en la periferia. También he viajado para la ciudad de Azogues, me ha impactado ver ese corazón azul porque yo soy madre y creo que los corazones vienen de diferentes tamaños unos grandes otros pequeños. He escuchado que cuando hay un tamaño pequeño, la vida perdida ha sido de un niño, eso me ha impactado. Al ver un corazón azul, inmediatamente lo que se me viene a mi cerebro, es tener precaución, porque el conductor tienen responsabilidades al manejar. Los peatones, sobre todo en las vías alternas de la ciudad de Cuenca, no tienen la debida precaución porque no existe señalización.”

Además considera que el corazón azul es llamativo. “Creo que ha llegado la campaña sobre todo como lo maneja la Policía Nacional con un muñequito, Paquito. No se me viene a la mente en ese momento un títere sobre el policía, eso es llamar a los niños la atención. Paquito no solo llama la atención a los niños sino también a los adultos, pero está focalizado a los niños que es un sector vulnerable. A los niños jugando se les va enseñando a respetar las diversas normas que tenemos, sobre todo la ley de tránsito y las señales que debemos respetar.”

Al grupo fueron presentados los datos estadísticos sobre víctimas y causas de la accidentalidad en la provincia del Azuay, cuyas reacciones fueron las siguientes:

**Cristina** manifestó que es bastante dramático: “En la televisión miramos lo que está pasando con la gripe porcina que está catalogada como una pandemia, y justamente



decían que los accidentes de tránsito son causa de mayor muerte que una pandemia. Los accidentes por embriaguez, es una causa que no cambia por más campaña que se haga. Por la impericia, las escuelas de conducción son las llamadas a tener más control sobre las personas que les enseñan a conducir y a cumplir las normas.”

Cree que falta socializar más la campaña, aunque ha tenido gran aceptación en la ciudad, pero falta más, los padres de familia deben empeñarse en aconsejar a los hijos sobre la responsabilidad tan grande que es conducir un vehículo.

**Carlos** considera que conducir una máquina que imprime velocidad y está bajo el control de un ser humano, conlleva mucha responsabilidad. Cuando la velocidad no puede controlarse por el deterioro del vehículo, de las vías o por no estar alerta a las señales u otras razones, se puede ocasionar un accidente de tránsito con resultados fatales.

“Yo estaría de acuerdo, que no solo se lleven adelante campañas de tránsito, sino debería comenzar a ser una cátedra, una asignatura de la escuela, el colegio o la universidad, para evitar tanta pérdida de vidas humanas que puede truncar el desarrollo de una ciudad o un país.”

**Jessica:** “Creo que en los feriados a nivel nacional, es donde más accidentes hay en el país, aunque ponen muchos policías en las vías, hay personas que no se sensibilizan, cómo no les ha pasado aun a ellos, se embriagan y pierden el control. Como dicen *chulla vida*, y luego pasan a ser solo estadísticas. Se trabaja en campañas, pero no se que más se puede hacer, tal vez algún marketing para llamar la atención para que lleguen a valorar la seguridad y la vida. Personas de 28 o 30 años que son adolescentes adultos, porque creen que nunca les va a pasar. Otros piden prestado el carro y no les importa nada, ni la gasolina, ni la vida de ellos, ni la de los que transportan, ni la de los que transitan.”

**Miriam** recalca la falta de conciencia de quienes conducen y de quienes transitan: “No podemos desconocer esa realidad, como también creo y en este caso hablaré en el sentido de brigadista barrial, que los accidentes se dan también por falta de seriedad de la Policía. Vemos y hemos sido testigos de que muchas de las veces los mismos uniformados son quienes causan esta serie de accidentes fatales. Creo que el ejemplo tiene que venir de ellos, de quienes están obligados hacer cumplir. En una ocasión, irrespetó un conductor una señal de tránsito en el Arenal, saliendo de la feria libre un



conductor giró en U, había un letrero que decía no girar en U. Se acercó el policía, yo estuve muy cerca, y le dijo al conductor que le entregue el documento, el conductor le entregó y le pidió disculpas. El policía le dijo aquí tiene la ley, le pasó un tríptico y el señor no entendía que era, luego le dice ponga para el Gatorade. El señor le pasó un dólar y el policía se molestó, y le dijo sólo eso, y le volvió a decir lea la ley. Eso más bien es coima.”

Agrega que se debe educar a los hijos desde pequeños en el respeto de la vida de los demás y a su propia vida. “Así estamos enseñando a que sean los futuros conductores responsables. También debemos enseñarles valores, la vida es una sola y hay que saberla vivir, respetando el derecho que tenemos y el de los demás. La educación vial, tiene que ser parte de la educación como una materia más, como hay religión, liderazgo, porque no, educación vial, que sea parte fundamental del estudio, solamente así estaremos generando nuevas juventudes.”

**Carlos** dice: “La educación vial debe ser una cátedra, porque no solamente está la solución en que el policía indique al conductor o al peatón, o le llene de papeletas de tránsito. Lo único que hacen es perder el tiempo del policía y del mismo usuario. La solución no está en que sancionemos a los conductores y peatones, está en concienciar a la gente. Ese es el punto específico que debe ser enmarcado por el gobierno de turno. No es un problema que pueda solucionar una escuela de conducción. La educación vial debe ingresar al sistema educativo, si es posible desde el jardín.”

**Cristina** manifiesta que aunque se han endurecido las leyes, vemos que todavía no son tan severas, tampoco vamos a solucionar el problema poniendo cadena perpetua. “La solución es diferente, es concienciar a los jóvenes.”

**Silvia** dice: “La responsabilidad es de todos, tenemos que poner de nuestra parte, y creo que los conductores no están capacitados, su capacitación está en pañales.”

**Carlos** acota: “Hay gente que está averiguando, cuáles son los requisitos para tener una escuela de conducción. Piensan que ponerse conlleva tener un edificio, una oficina, secretarías, instructores de manejo vehículos y cada curso va a costar 200 dólares más o menos. Todo el mundo se mete en la cabeza que es un negocio lucrativo, el objetivo de estos señores es llevar dinero para sus bolsillos. Los gerentes de estas escuelas no piensan en el futuro del conductor, después tienen accidentes de tránsito, van y matan a una persona y el gerente de la escuela no tiene conciencia de qué aprendizaje recibió ese



alumno. Las escuelas de conducción del Sindicato de Choferes buscan reclutar a más gente, y mire la cantidad de dinero que ingresa a cambio de dar licencias a conductores que no conocen ni las partes del vehículo.”

**Silvia** dice: “He oído que ahora, para que maneje un menor de edad hay que pagar mil o dos mil dólares de garantía, eso me parece absurdo, no deberían darles ese permiso porque pueden producir un accidente o matar a alguien, una vida no tiene precio.”

**Miriam** dice que las leyes están solo escritas en su gran mayoría: “Llegamos a la conclusión, que todo está basado en el dinero, con el dinero compramos las conciencias. Por eso tenemos que educar a los hijos desde pequeños, junto con las matemáticas, la ortografía, va la educación vial, aprendiendo como se aprenden las vocales. Así como les educamos en la fe, también debemos educar en la responsabilidad, en el respeto.”

**Cristina:** “Cuando hay algún accidente de tránsito, muchas veces la gente para evitarse tanto problema mejor prefiere dar dinero, pero estamos siendo cómplices por eso está creciendo la corrupción cada día. La corrupción que va desde los magistrados, legisladores, policías. En conclusión se debería eliminar la corrupción y dar educación vial en las escuelas, colegios y universidad, porque muchos jóvenes están inmersos en accidentes de tránsito.”

**Jessica:** “Tengo conocimiento que para sacar la licencia o renovarla, toman una prueba, si usted falla la primera le dan una segunda oportunidad. Que hace esta persona, le manda a sacar copias de ciertos documentos al frente, en la misma copiadora está de venta la copia del examen contestada, el resto es cuestión de cinco minutos.”

**Silvia:** “He oído, que en el cantón Gualaceo o Girón daban las licencias profesionales por 2.000 dólares. Van con el dinero y lo compran, no se capacitan.”

**Cristina:** “Los conductores profesionales son los que causan más accidentes, a mi me llamó la atención que ellos fueron los primeros en protestar contra la nueva ley de tránsito, para que les pongan más puntos. Yo no sé cómo se capacitan. Yo me considero una conductora responsable, para mí 30 puntos es mucho porque cumplo las leyes. A mí no se me hace si me quitan uno o dos puntos, si he incumplido la ley, esa es mi sanción. En cambio los choferes profesionales, son los llamados a indicarnos, mire usted está cometiendo una infracción. Deben ser una ayuda al policía. Sin embargo, es fácil darnos cuenta, que en las calles Presidente Córdova o calle Larga, inician sus



tremendas carreras los buses, y son los que ocasionan primeramente los accidentes. Ellos saben cómo manejar al policía, se especializan en la coima.”

Cree que los miembros de los sindicatos deberían unirse a la campaña, porque hay bastantes víctimas de accidentes y darles cursos de cómo prevenir, incluso hacer unos cursos de primeros auxilios. “He visto que se unen solamente para protestar cuando les van a perjudicar los intereses de ellos.”

**Carlos** manifiesta que: “Esta ley nueva que se nos vino, es una copia de otros países desarrollados, de Estados Unidos o Europa, en donde funciona la rebaja de puntos. Esta rebaja de puntos a la cultura ecuatoriana y para nuestros conductores, no nos interesa, a tal punto que si se pierden los 30 puntos que tiene la licencia, la ley de tránsito no contempla detención, ni ninguna sanción al conducir un vehículo sin licencia, es decir pierdo los 30 puntos, pero el policía no me va a sancionar, no me va a meter preso. Conducir en estado de embriaguez, en la ley anterior era de 20 a 180 días, más las rebajas que contemplaba la propia ley. Creo que solo con mano dura, el conductor podría evitar tanto accidente.”

## 2.7.8 Conclusiones del grupo cuatro

Las conclusiones a las cuales llegó el grupo son las siguientes:

La campaña es conocida, pero es necesaria mayor difusión. La presencia de un corazón azul pintado en la vía significa que hubo una persona muerta en ese lugar como resultado de un accidente de tránsito y que debe haber mayor precaución.

Consideran que la educación vial es una materia que debe ser insertada en el sistema educativo oficial del país.

Debe haber mayor conciencia y reflexión en peatones y conductores y quizá para ello se requieran leyes más severas.

Que los actos de corrupción están presentes a la emisión de licencias, en la evaluación y también en el control.

Los conductores profesionales y no profesionales están inmersos en accidentes de tránsito, aunque el grupo manifiesta que los primeros deberían ser los mejores aliados de la seguridad vial, sin embargo, son irrespetuosos de la ley, no tienen conciencia de su gran responsabilidad, algunos ponen en riesgo la integridad y la vida de peatones, pasajeros y otros conductores.

## 2.7.9 Grupo cinco: Zona residencial

El grupo cinco está integrado por personas que tienen en común ser habitantes o tienen sus propiedades en zonas residenciales: **Humberto** tiene 68 años es comerciante de profesión, importador, además es uno de los directores de la empresa y escuela de conducir Aneta. **Carlos** de 55 años de edad, tiene una fábrica de alimentos; **Rosita** tiene 53 años de edad, es una profesional de la educación y copropietaria de un establecimiento educativo privado. **Gabriela** tiene 16 años es estudiante de secundaria de un colegio particular su padre se dedica al comercio. **Patricia** tiene 16 años, estudia en un establecimiento privado, su padre es Ingeniero de Sistemas. **Marcio** de 17 años de edad, estudiante de un colegio particular. **Juana** es Gerente General de una empresa local, tiene 54 años.

Al grupo se le presentaron las mismas interrogantes sobre ¿Qué le sugiere un corazón azul pintado en la vía? ¿Qué conoce de la campaña Corazones Azules? ¿Qué criterios tiene sobre la accidentalidad de tránsito en las vías de Cuenca?



**Humberto:** manifiesta que esta campaña ha sido muy poco difundida en nuestra provincia. “En Quito y Guayaquil ha sido gratificante y ha habido bastante interés. Teleamazonas ha estado comandando este asunto y por eso hemos conocido, pero acá hemos tenido muy poco conocimiento sobre los Corazones Azules. Aquí es un poco



menor el número de accidentes que se dan en comparación con otras provincias, el porcentaje es menor, pero muy poco conocemos sobre la campaña.”

**Carlos** considera muy bueno que haya personas, ya sea por la parte académica, que se interesen para aclarar este tema de los Corazones Azules: “Mi percepción de ésta campaña que lleva adelante la Dirección de Tránsito, es una buena intención, pero falta información. Gracias a Dios, tampoco han sido muchos los corazones azules en la ciudad. Mirar un corazón pintado en el piso, lo que hace, en nuestro pensamiento, es concienciarnos de la responsabilidad, no solo cuando estamos de conductores, también cuando hacemos de peatones, saber utilizar las señales, conducir con responsabilidad, con serenidad, con entereza, no entregar el vehículo a otras personas o a los hijos que no están capacitados. Creo que la campaña engloba una serie de interrogantes más que todo de prevención.”

**Rosita:** “Bueno yo siempre al comienzo me preguntaba quien pintó, cuando pintan, de donde es la campaña, a qué hora lo hacen, porque azules. Posteriormente creo que si ha habido difusión, pero lo más importante es enfocar a los jóvenes. Los conciertos son algo positivo. Ventajosamente ahora tenemos la televisión que nos permite a todos participar de cualquier iniciativa. La campaña genera esperanza para que no sigan pasando estos accidentes, nos está concienciando. Un corazón azul me dice que algo se está haciendo, porque la cruces siniestras que hay en los bordes de las carreteras, me causan tristeza.”

**Patricia:** “Bueno, si conozco un poco de esta campaña, aunque aquí en la ciudad de Cuenca hay pocos corazones. Cuando los veo, sé que allí ha pasado un accidente. Sin embargo, hay muy poco conocimiento sobre la campaña. Aquí todavía no es muy frecuente las muertes, pero yo le he dicho a mi papi cuando está conduciendo y veo un corazón azul, mire allí murió una persona.”

**Paola,** dice que esta es una campaña para concienciar a los jóvenes: “Porque vemos el riesgo que estamos corriendo y que deberíamos tener más cuidado. Como que nos abre el corazón. La campaña lo vi en la televisión, pero aquí no hay mucha difusión como en Quito.”

**Marcio:** “Yo si he visto mucho de eso, porque por mi sector hay varios corazones azules. Le he preguntado a mi papi, qué significan los corazones. Pero como dijeron, en las ciudades más grandes hay más interés por parte de las personas. Aquí en Cuenca no



es tanto el interés por saber que significa. Tampoco se ha difundido bien y se debería hacer algo, porque pocas veces hemos conversado con amigos sobre este tema.”

**Juanita** manifiesta: “Para mí es muy doloroso ver un corazón en el piso, pero reacciono con mucha tranquilidad cuando estoy manejando. No creo que la campaña sea solo para la gente joven, porque la gente mayor también tiene mucho que ver en este problema. Creemos que porque ya somos mayores y tenemos licencia, todo está en orden, pero en Cuenca vemos que hay mucho desorden en la parte de tránsito, entonces hay mucho riesgo. Creo que pintan un corazón azul solo cuando muere alguien importante, pero no está abierta para todas las personas y eso no me parece justo.”

Al grupo se le hizo conocer los datos estadísticos sobre accidentalidad en la provincia del Azuay, que reposan en la Jefatura Provincial de Control de Tránsito y respondió.

**Carlos:** “Pienso que la impericia viene dada por la irresponsabilidad y la vanidad de manejar un carro, especialmente en los jóvenes. Yo creo que hay mucha culpa de los padres porque no sabemos guiar o decir no. También se da la irresponsabilidad por el consumo de los tragos.”

**Rosita:** “La ventaja es que ahora se están dictando cursos para manejar. Siempre hemos oído en otros países que para manejar hay que aprenderse un manual o un libro, entonces ahora uno estudia para poder dar un examen. Los jóvenes cogen el carro con irresponsabilidad desde los 14 - 15 años. Pienso que los cursos de manejo van ayudar bastante porque muchas veces uno sabe manejar, pero en carreteras no se sabe qué hacer.”

**Humberto:** “Bueno uno ya va conociendo lo que sucede en nuestra ciudad. En primer lugar Aneta en este momento está dando 490 licencias por mes, que es una barbaridad, si aquí hay 3 empresas que enseñan a conducir, son 1500 alumnos. Salen cada 19 días, pero debe haber un control estricto de la Policía. Yo soy director de Aneta, conozco esto de cerca, en algunas ocasiones se da credenciales a los 4 días de prácticas. Se debe tener un mejor control de parte de la Policía de la Jefatura de Tránsito, para que controle los permisos, las licencias que se otorgan a toda esta gente. Se deben cumplir todos los exámenes que son los 19 días. Pero las personas van con el dinero y le dan fácilmente una licencia, no quiero referirme a tal o cual empresa, pero están haciendo esto, no solo aquí, si no a nivel del país. Yo creo que falta mucho control de la Policía, se debe otorgar licencias a mayores de 18 años, después de que hayan dado todos los



exámenes, que cumplan todas las leyes para que pueda obtener su credencial. Dicen mi hijo ya maneja desde los 12 - 15 años, usted ya le puede dar la licencia, tenga una propina y se dan así estas cosas.”

**Marcio:** “Creo que en los tiempos de ahora mucho tiene que ver la corrupción porque la gente por dinero simplemente se vende, y esto en la última década ha aumentado notablemente, porque vemos en todo lado un policía corrupto. La gente que tiene dinero obtiene todo lo que quiere simplemente dando dinero a la autoridad o a la persona que necesita.”

**Patricia:** “Opino lo mismo, los chicos ya no se preocupan por sacar la licencia, porque si alguien los coge no pasa nada, y esto igual tiene que ver con los accidentes, las personas que están borrachas o los chicos que no tienen cuidado, por ejemplo, en un paseo no tienen ningún cuidado en coger un carro tomados y ellos se consideran sanos. Hay mucho más peligro, la gente no tiene responsabilidad.”

**Juanita:** “Me encanta la sinceridad del chico, esa es la realidad de lo que pasa en nuestro país, lo más terrible que vivimos es la coima, yo no estoy en contra de la Policía, pero es el principal centro de corrupción del país, porque se pasa el billete y se soluciona. No hay control, hay que tener plata en efectivo para que no te coja la Policía. Debe haber un control, si yo salgo borracho de aquí no puedo dedicarme a manejar, debe haber un control. Pero es corrupto, tanto el que da, como el que recibe.”

**Rosita:** “No creo que solo es el policía el que pide, hace poco no se podía sacar la licencia aquí y nos íbamos a Guayaquil. Allá con dar algo a alguien le daban la licencia, entonces la gente de Cuenca se iba a sacar allá, hasta menores de edad. La corrupción no solo es del policía, si no a nivel del país.”

**Patricia:** “Quiero decir sobre la accidentalidad, que me parece lo más sensato utilizar los pasos cebras, porque pueden mermar los accidentes. Muchas veces también nosotros los peatones, tenemos la culpa, no solo los que conducen; tenemos mucha irresponsabilidad al pasar la calle, cuando está el semáforo en rojo, cuando no lo debemos hacer.”

**Humberto:** “Los colegios y escuelas, deben hacer un pedido a la Policía, que haya un poco mas de vigilancia. Los policías son los que aceptan dinero, los que cometen imprudencias. Ahora ya dicen que van a comenzar las multas a quienes no usen los pasos peatonales, primero tiene que estar señalizado todo, para que eduquen al peatón



y puedan cobrar las multas, como van a comenzar con multas, cuando no tenemos todas las líneas bien trazadas.”

**Carlos:** “La concienciación, la honestidad, la responsabilidad debe estar antes de conducir un vehículo. El peatón tiene tanta responsabilidad como el conductor. Debemos estar conscientes de la responsabilidad que tenemos cuando manejamos, de por medio está la vida nuestra y la de otras personas.”

**Rosita:** “Yo prefiero ser optimista, no quiero decir que no se ha hecho nada, comparando con años anteriores, no se pintaban corazones, no se preparaba a la gente para manejar, no se daban cursos, creo que vamos avanzando y a pasos agigantados. La Jefatura de Tránsito da cursos en las escuelas y tiene un parque donde van los niños, por esto, yo tengo la esperanza que todo va a mejorar. Los estudiantes más pequeños son más receptivos y van a captar los temas que incumben a la sociedad. La nueva ley de tránsito que tanto criticamos, nos ayuda, nos hace preocupar un poco, nos hace vivir no con tanta comodidad. En el transporte estudiantil, cualquier vecino tenía una furgoneta de cualquier color y hacía transporte estudiantil, veo ahora que eso está muy controlado. Sabemos que una furgoneta que no está con los permisos respectivos, ha llegado la Policía o alguien del Municipio a controlar y me parece que ha mejorado notablemente.”

**Patricia:** “Fuera bueno tener una materia de educación vial que nos ayude a ser más responsables, los peligros que puede haber al coger el carro e irnos, saber la responsabilidad que tenemos con nuestra vida y las de los peatones.”

**Paola:** “El conductor de la buseta tiene mucho cuidado, nos deja en la puerta de la casa, y uno aprende. Por ejemplo, en Estados Unidos hay más leyes sobre esto. Si se va en buseta tiene que dejarle en algún lado seguro, hay una especie de señal, si una luz está encendida de stop, lo conductores respetan, es otra cosa.”

**Marcio:** “La seguridad vial depende de los peatones, de los conductores, y de todas las personas. La situación del país tiene que cambiar, porque depende como se porte la gente para bien o para mal. Para que cambien las personas se tiene que incluir más cursos, más lugares de información, hacer que la gente se interese más y que esté realmente dispuesta a mejorar no solo a sí mismo si no el país.”

**Juanita:** “Creo que estamos mejorando, empezando a educarnos y a aprender.”



## 2.7.10 Conclusiones del grupo cinco

Las conclusiones a las que llegó el quinto grupo focal de trabajo, incluye la posición optimista de quien piensa que existen cambios en el tratamiento al problema de la seguridad vial, a diferencia de lo ocurrido en el pasado inmediato, ahora ya existe capacitación.

La campaña “No más corazones perdidos en las vías” es conocida por la colectividad. Los diferentes medios de comunicación, y especialmente la televisión ha logrado poner en el imaginario de la ciudadanía, el símbolo y parte del mensaje que conlleva, aunque se manifestó que falta mayor difusión en la ciudad de Cuenca. Se visibiliza la utilización del espacio público, los medios y el espectáculo para la realización de la campaña.

Un corazón azul pintado en la vía no solo significa, para el grupo, que en este lugar se produjo la muerte de una persona por accidente de tránsito, sino también que debemos tener precaución y responsabilidad cuando estamos conduciendo. Se reconoce un mensaje connotativo, en un corazón azul pintado en la calzada, un sentido construido socialmente, diría Stuart Hall, el resultado de una práctica significativa.

Se anotan actos de corrupción, realizado por el conductor que da, o el policía que recibe coima, en donde radica una parte del problema de inseguridad vial. Porque luego de producido el acto de corrupción, el agente de control de tránsito se queda sin ninguna posibilidad de exigir, al conductor, el cumplimiento de la ley. Es necesario erradicar la corrupción para alcanzar resultados efectivos en seguridad vial.

También se recomienda incluir una materia de educación vial en el sistema educativo del país, desde la escuela. La educación es el mejor camino para mejorar la realidad de inseguridad de vial.

Se descubrió que los estudiantes no tienen como tema de conversación la campaña.

Debe existir un mayor control por parte de la Policía de tránsito y más conciencia por parte de conductores y peatones.

Sin una capacitación adecuada del conductor profesional y no profesional, es imposible tener más seguridad en las vías.

La evaluación de los conocimientos de la persona que dispone de una licencia de conducir, cuando le corresponde renovar, debe ser cumplido a cabalidad.



## 2.8 Los grupos focales, la campaña y los medios

Las reuniones de los diferentes grupos focales, permitió experimentar una técnica de investigación valiosa e interesante, en la que los participantes actuaron en forma voluntaria, libre y muy motivados. Ellos podrían reflejar, la visión que tiene buena parte de la ciudadanía, sobre la problemática de la accidentalidad de tránsito en Cuenca. No han conformado antes un grupo de trabajo, ni de ninguna actividad, y no lo volverán a ser, fueron convocados exclusivamente para este propósito, todos los participantes de los grupos focales.

Expresaron en un ambiente libre y de respeto a la opinión ajena, profesores, estudiantes, policías, abogados, conductores profesionales y no profesionales, hombres, mujeres, empresarios, empleados, jóvenes y adultos, de los sectores: residencial, centro histórico, sur, norte y marginal de la ciudad de Cuenca. Personas particulares tratando un tema público. Un espacio que Jurgén Habermas define como la esfera pública.

“Habermas concibe a la esfera pública como el campo de la vida social en el que los ciudadanos se relacionan voluntariamente para expresar libremente opiniones relacionadas con los asuntos de la colectividad, un espacio en el que es factible la formación de la opinión pública a través de un público racionante” (Hernandez, Laura, 2001:17)

La realización de estos espacios de debates, en forma pública sobre temas que conciernen a toda la colectividad, se puede complementar con otros eventos como foros, seminarios y charlas. En principio el acceso a la esfera pública está abierto a todos los ciudadanos.

“Una esfera en la que los ciudadanos se relacionan voluntariamente, bajo la garantía de que pueden unirse para expresar y publicar libremente opiniones que tengan que ver con asuntos relativos al interés general” (Hernández, 2001:117)

La información generada en este espacio, forma una opinión pública que presiona al Estado y puede ser procesada por sus instituciones, para satisfacer las necesidades de la sociedad, en este caso, resolver, el grave problema de la accidentalidad en las vías.

Dice Habermas sobre la separación entre Estado y sociedad. “Entre ambas y, por así decirlo, de ambas, surge una esfera social repolitizada que borra la diferencia entre lo público y privado. Esa esfera disuelve también, aquella parte específica del ámbito



privado en las que las personas privadas reunidas en público regulaban los asuntos generales.” (Habermas, 1982:173)

La campaña “Corazones azules” es conocida y fue valorada positivamente, por los grupos de trabajo, la consideran una buena iniciativa para mejorar la seguridad vial. Se anota, una serie de aspectos indispensables para cambiar la realidad existente de inseguridad vial que dejan decenas de fallecidos y heridos al año en la ciudad: Se debe fortalecer la capacitación, la concienciación, la evaluación, el control, es decir es un problema de toda la colectividad. Se sugiere, en la práctica, incluir en el sistema educativo del país la materia de educación vial.

Los medios de comunicación y especialmente la televisión, ha cumplido un papel determinante en la difusión y conocimiento de la campaña. El ícono, el corazón azul pintado en la vía, lleva un mensaje, que ha llegado al imaginario de una buena parte de la colectividad cuencana.

El problema de la inseguridad vial es un tema que concierne a todos, o a casi todos los miembros de una sociedad. A toda la ciudad. No solo a los conductores, también a transeúntes, autoridades, instituciones relacionadas, etc. Nadie está a salvo de un accidente y la solución está en todos.

La campaña llega con el mensaje a través de los medios de comunicación y ha permitido identificar aspectos fundamentales de la accidentalidad del tránsito, aunque, también la campaña ha servido para promocionar personajes en la televisión y los medios. La pregunta es: ¿Ha sido efectiva la campaña, en la reducción de los índices de accidentalidad de tránsito?

Se utiliza el espacio público para la difusión. Los medios de comunicación y también la plaza o el escenario. “El espacio público es el receptáculo de la convivencia entre ciudadanos, lugar de discusión de los asuntos de la comunidad” (Hernández: 2001:116)

Los ciudadanos actúan como público cuando se ocupan de los temas de interés general sin ser coaccionados; con ello, se garantiza que puedan coordinar y reunirse.



Cuando el público es amplio, se requiere de los medios de difusión e influencia; en la actualidad, los periódicos, la radio, internet<sup>4</sup> y la televisión son los medios de la esfera pública.

Habermas manifiesta que es necesaria una concepción realista del papel de los medios de comunicación y especialmente de la televisión. Una concepción que esclarezca el proceso de configuración de la opinión pública y, por lo tanto, el papel que los medios de comunicación ejercen en ese proceso. Como ya lo afirmamos, los propios medios de comunicación hacen un negocio muy lucrativo con la venta de información sobre los “espectaculares” accidentes de tránsito. Es común escuchar a los reporteros que cubren esta fuente, manifestar: “Tengo problemas para llenar la página del diario, porque no han habido accidentes hoy.”

La campaña “Corazones azules” lo lleva a delante la institución encargada de realizar el control del tránsito en el país. Un control eficiente permitiría frenar una gran cantidad de accidentes que se producen a diario. El trabajo de los grupos focales permitió una identificación con claridad, en un ambiente libre, de la problemática del control del tránsito y sus manifestaciones más evidentes.

Por otro lado, la sanción a los conductores infractores debe ser motivo de análisis. Debe construirse una opinión pública contraria al contraventor. El legislador debe crear leyes adecuadas para prevenir que se cometa la contravención y la naturaleza de la infracción debe tener relación con la naturaleza de la sanción. “El legislador debe ser un arquitecto hábil que sepa a la vez emplear todas las fuerzas que pretende contribuir a la solidez del edificio y amortiguar todas aquellas que podrían arruinarlo.” (Foucault, 2002: 64) Ir directamente a la fuente del mal y sancionar adecuadamente.

Debe ponerse énfasis en las sanciones que obligan a resarcir la falta cometida contra toda la colectividad, mediante el trabajo comunitario, el mismo que tiene justificación legal y lógica, inclusive se ha iniciado ya su aplicación, pero falta un mecanismo adecuado y unificado a nivel nacional, sobre las acciones que debe realizar quien recibe

---

<sup>4</sup> “Internet y la nueva conformación del espacio público: La esfera pública no reducida a los límites territoriales del Estado, sino a la aldea virtual, ligada a una red amplísima de individuos y comunidades.” Hernández 2001, p.124



la sanción, para que no sea el criterio de una persona<sup>5</sup> el que se aplique, sino un procedimiento normado que se aplique.

El control debe ser efectivo a los borrachos que se ponen frente al volante, a los irresponsables que conducen sin estar capacitados, a los conductores profesionales o no profesionales que no respetan las señales, ni el semáforo; ponen en riesgo la seguridad, la integridad y la vida misma de peatones, conductores, pasajeros, con su actitud temeraria frente al volante.

“Utilizarlos es el mejor castigo. Contra una mala pasión una buena costumbre, contra una fuerza, otra fuerza, pero se trata de la propia sensibilidad, no del poder de las armas” (Foucault, 2002: 64)

De igual manera, la formación que recibe cada persona en su hogar, es de enorme trascendencia para mantener una actitud de respeto a la vida e integridad propia y de los demás. Los padres al tener la primera responsabilidad en la educación de los niños, deben ser transmisores de principios fundamentales de tolerancia y respeto a los demás. Las palabras de una madre de familia que participó, y lo señaló, en uno de los grupos focales de trabajo, expresaron en forma clara el mensaje y lo reiteramos: “Por eso tenemos que educar a los hijos desde pequeños, junto con las matemáticas, la ortografía, va la educación vial, aprendiendo como se aprenden las vocales. Así como les educamos en la fe, también debemos educar en la responsabilidad, en el respeto.”

---

<sup>55</sup> En la actualidad el Juez competente, determina que el infractor cumpla una sanción de trabajo comunitario, que el Policía de tránsito considere adecuado.



## Capítulo III:

### Los índices de accidentalidad de tránsito en Cuenca

En este capítulo conoceremos cuales son los datos más relevantes de la accidentalidad del tránsito en la ciudad de Cuenca. Las causas, las clases de accidentes, las edades de las víctimas, los días de la semana, las vías de la ciudad en donde se producen la mayor cantidad de accidentes, cuyo resultado son muertos, heridos y sufrimiento en una gran cantidad de familias.

El accidente de tránsito es conceptualizado en el artículo 344 del Reglamento de aplicación a la nueva Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial en vigencia<sup>6</sup> como:

Un suceso eventual o acción involuntaria, que como efecto de una o más causas y con independencia del grado de estas, ocurre en vías o lugares destinados al uso público o privado, ocasionando personas muertas, individuos con lesiones de diversa gravedad o naturaleza y daños materiales en vehículos, vías o infraestructura, con la participación de los usuarios de la vía, vehículo, vía y/o entorno.

Los datos estadísticos sobre accidentalidad de tránsito en la ciudad de Cuenca, que se incluyen en el presente capítulo, íntegramente son tomados de la Jefatura Provincial de Control de Tránsito del Azuay, entidad encargada de acuerdo a la ley, de realizar el control y tomar procedimiento de todos los accidentes de tránsito que se producen en las vías.

Las noticias relacionadas con la accidentalidad en las vías que nos traen los diferentes diarios y medios de comunicación de la ciudad, reflejan parcialmente lo que acontece en las calles y carreteras. Sin embargo, son noticias permanentes, repetitivas y dramáticas; *llenas de dolor, sangre y muerte.*

Los titulares y la información que contienen los medios dan cuenta del espectáculo de la muerte, que se vende muy bien.

La prensa titula: “Menor pereció arrollado ayer en Guzho”<sup>7</sup> y en su texto manifiesta que “Kléver Sebastián Yautibug Cepeda, de nueve años de edad, estudiante de la escuela José Rafael Arízaga, pereció la tarde de ayer, tras ser atropellado por un

<sup>6</sup> Publicado en el Registro Oficial No. 604, de fecha 3 de junio del 2009

<sup>7</sup> Titular de diario El Tiempo de Cuenca, de fecha viernes 11 de septiembre del 2009



vehículo no identificado, en la Circunvalación Sur y Américas.” Y agrega que de acuerdo al relato de las personas que observaron el accidente, el atropello fue causado por una camioneta de alquiler, que huyó a gran velocidad con rumbo desconocido. Escenario que se repite constantemente.

“Dos muertos por atropello, ayer.” Es otro titular de la prensa. “Víctor Hugo Castillo de 37 años murió ayer alrededor de las 13h20 al ser atropellado por un bus de servicio urbano de la empresa Turismo Baños de placas AAT-498 que circulaba por la calle Antonio Vega Muñoz. El pesado automotor de Registro Municipal 050227 quedó abandonado, pues el conductor se dio a la fuga. Más tarde alrededor de las 15h15 una menor de 12 años murió luego de que fue atropellada cerca del centro parroquial de Turi.”<sup>8</sup>

“Menor atropellado en Ricaurte, muere” manifiesta otro titular, y en el desarrollo de la noticia detalla que: “Una nueva vida se apagó producto de un atropello. Esta vez la víctima fue un niño de cuatro años de edad. Se trataba de Kevin Cárdenas Ávila, quien la noche del sábado fue embestido por un vehículo en el sector denominado La Playa, ubicado en la parroquia Ricaurte vía a Déleg. Familiares del infante manifestaron que fue un vehículo de placas UBP-906 el causante del accidente.”<sup>9</sup>

Son algunos ejemplos tomados al azar de los diarios locales que dan cuenta de una serie de accidentes y muertes de peatones, en forma permanente. El espectáculo de la muerte, vendiéndose, a buen precio, en los medios de comunicación. Una ciudadanía ansiosa por enterarse quien ha sido la última víctima, sin que, nadie o casi nadie, ejecute acciones que solucione el problema.

La historia es siempre la misma: el conductor causa el accidente y de inmediato se da a la fuga. No le presta ayuda a la víctima cuando ésta más la necesita, es decir instantes después de acontecido el hecho.

Quizá la única manera de explicar esto, es que el conductor, aunque no sale de su casa en su vehículo predispuesto a causar un accidente, sin embargo, no recibió jamás una formación sólida, de principios y valores, para desempeñar ese rol. Tampoco las leyes vigentes están promoviendo una acción humanitaria, obligatoria, atenuante, que es darle

---

<sup>8</sup> Diario El Mercurio de Cuenca, viernes 4 de septiembre del 2009

<sup>9</sup> Diario el Mercurio de Cuenca, lunes 7 de septiembre del 2009



ayuda a la víctima. Lo primero que hace el conductor, luego del atropello o choque, es huir.

Las principales causas de la accidentalidad en las vías de la ciudad de Cuenca, son impericia e imprudencia del conductor, embriaguez del conductor, no respetar el semáforo y señales de tránsito, el exceso de velocidad y la imprudencia del peatón. Son las causas por las cuales se dieron el 66% de los accidentes en Cuenca el año 2008, y dejaron el doloroso saldo de 80 personas muertas, 735 heridos y cuantiosas pérdidas materiales.

Los accidentes de tránsito en la ciudad de Cuenca y en el Ecuador, se presentan como un complejo problema de la sociedad. Solamente cuando la desgracia ha tocado las puertas de una familia, se conoce realmente el drama que representa el fallecimiento de un ser querido, por un accidente en la vía. Mucha angustia causa la discapacidad permanente, heridas o amputaciones que sufren las personas que han tenido un accidente de tránsito. Sin dejar de lado las cuantiosas pérdidas de bienes materiales.

Los índices de fallecidos y heridos por accidentes de tránsito, se han elevado en forma alarmante durante los últimos años, de acuerdo a las estadísticas que mantiene la Jefatura Provincial de Control de Tránsito y Seguridad Vial del Azuay.

En el año 2000 como resultado de los accidentes de tránsito fallecieron cuatro personas en la ciudad de Cuenca, mientras que 13 quedaron heridas. En el año 2001 fallecieron seis personas, y 29 quedaron heridas.

Durante el año 2002, hubo cuatro personas muertas y 40 heridos. En el año 2003 fallecieron cinco personas y 32 quedaron heridas. En el año 2004 fallecieron siete y quedaron 41 personas heridas.

A partir del año 2005 existe un incremento violento, según los datos estadísticos de la Jefatura de Tránsito del Azuay, ya que se registra el fallecimiento durante ese año de 61 personas, y 393 resultaron con heridas. Podría ser que a partir de ese año hubo más accidentes, más vehículos y/o mayor rigurosidad para manejar los datos estadísticos, pero el aumento es muy notorio.



En el año 2006 se dieron las cifras más altas de fallecidos por accidentes de tránsito en Cuenca. Murieron 89 personas por la accidentalidad en las vías y 629 quedaron heridas. En el año 2007, fallecieron 76 personas en la ciudad de Cuenca como resultado de los accidentes de tránsito, mientras que en el 2008 fallecieron, por la misma causa otras 80 personas.

Respecto a la cifra de heridos, durante el año 2007 fueron 651 y en el año 2008 fueron 684 de acuerdo a los datos estadísticos de la misma fuente.

Muchos de estos accidentes se pueden prevenir mediante una actitud responsable de los conductores de vehículos, peatones y personas encargadas de la capacitación, control y administración del tránsito.

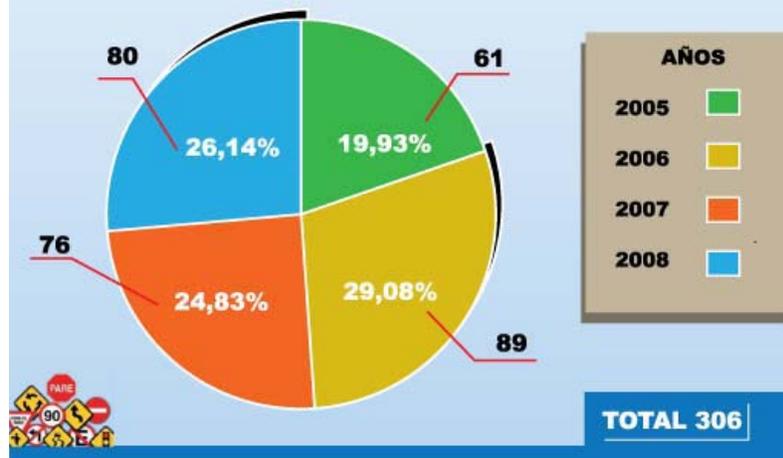
### **3.1 Fallecidos por accidentes de tránsito durante los últimos años en Cuenca**

Como resultado de los accidentes de tránsito en Cuenca, fallecieron 306 personas desde el año 2005 hasta el 2008, lo que representa una media de 74,25 fallecidos anualmente.

Durante el año 2005 fallecieron en Cuenca 61 personas como resultado de los accidentes de tránsito. En el año 2006 perecieron 86 personas por la misma causa, mientras que en el 2007 perdieron la vida 76 personas por accidentes en las vías. El año 2008 no fue la excepción, como resultado de los accidentes de tránsito en la ciudad murieron 80 personas.

Los primeros corazones azules en las vías comenzaron a pintarse en las calles, avenidas, y carreteras de Cuenca a partir del mes de marzo del 2005, por lo que podemos anotar que, no se refleja una disminución del número de fallecidos por accidentes de tránsito en Cuenca, a medida que se desarrolló la campaña en los últimos años.

## FALLECIDOS POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO DURANTE LOS ÚLTIMOS AÑOS EN LA CIUDAD DE CUENCA



Fuente: Jefatura provincial de control de tránsito del Azuay.  
Cuadro No. 1

La situación no ha variado durante el presente año, la accidentalidad continúa presentándose como causa permanente de muerte. Desde enero hasta agosto del 2009 existen 44 víctimas mortales por accidentes de tránsito en Cuenca, incluidos 2 niños, 5 niñas, 13 mujeres y 24 varones mayores. Se tiene una proyección de alrededor de 60 fallecidos, durante el año 2009, por accidentes de tránsito en la ciudad.

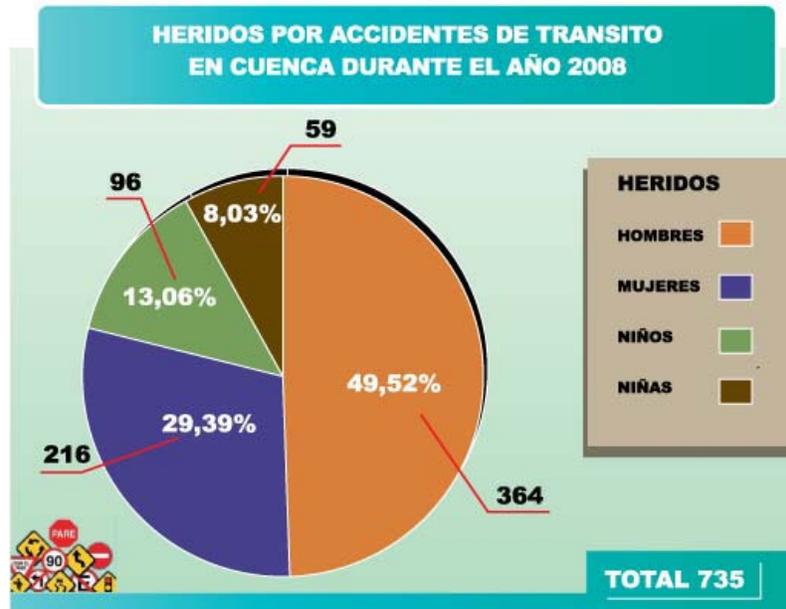
Si bien, el problema no es solamente en Cuenca y el Ecuador, la sociedad entera y el Estado deben tomar acciones urgentes para mejorar la realidad que tenemos.

“Según la Organización Mundial de la Salud, las colisiones dejan cada año un saldo de 1,2 millones de muertos y de hasta 50 millones de personas heridas o discapacitadas. Se ha comprobado que la impericia de los choferes, el exceso de velocidad y la embriaguez, son las principales causas para provocar un accidente en la vía. El Ecuador es el cuarto país en el mundo y el segundo en América Latina, en donde los accidentes de tránsito se convierten en la principal causa de muerte.”<sup>10</sup>

<sup>10</sup> Diario La Tarde de Cuenca, 27 de agosto del 2009

### 3.2 Cifras del año 2008: heridos

Una gran cantidad de heridos es el resultado de los accidentes de tránsito. Durante el año 2008 se reportaron, en Cuenca, 735 personas con diferentes grados de lesiones. Mediante un cuadro estadístico podemos identificar los porcentajes de las víctimas niñas, niños, mujeres y hombres.



Fuente: Jefatura provincial de control de tránsito del Azuay.  
Cuadro No. 2

### 3.3 Edad de las víctimas

Los accidentes de tránsito no tienen distinción de edad, ni de género; hombres o mujeres, niños o niñas, jóvenes o adultos son víctimas.

De acuerdo a los datos estadísticos, en la ciudad de Cuenca, la mayoría de las personas que fallecen por esta causa, son personas adultas jóvenes. En el 2008 perdieron la vida 32 personas cuya edad está comprendida entre los 25 y 44 años de edad, que equivale al 40% del total de los fallecidos en las vías. El grupo de jóvenes de entre 15 y 24 años de edad, es el segundo más numeroso en estos datos estadísticos, 16 fallecidos en el 2008 que representan el 20% de todas las personas muertas en accidentes de tránsito en el año mencionado en Cuenca.

El siguiente cuadro muestra las edades de personas fallecidas por accidentes de tránsito durante el año 2008.



Fuente: Jefatura provincial de control de tránsito del Azuay.  
Cuadro No. 3

La mayoría de los heridos en los accidentes de tránsito, al igual que los fallecidos, son personas comprendidas entre los 25 y 44 años de edad. Durante el año 2008, resultaron heridas 354 personas en Cuenca que estaban en esta edad y representan el 48,16% del total. Los jóvenes de entre 15 y 24 años de edad, es el segundo grupo más numeroso de heridos en accidentes de tránsito, en el año 2008 fueron 180, que equivale al 24,49% del total de los 735 heridos.



Fuente: Jefatura provincial de control de tránsito del Azuay.  
Cuadro No. 4

### 3.4 Causas de los accidentes de tránsito

La principal causa de los accidentes de tránsito en Cuenca es la impericia e imprudencia del conductor. De acuerdo a la información proveniente de la Jefatura Provincial de Control de Tránsito, por esta causa se registraron 344 accidentes, es decir el 34% de todos los accidentes que se suscitan en la ciudad de Cuenca, se debe a la impericia e imprudencia del conductor.

Esta situación debe ser atacada mediante una acción responsable en el proceso de capacitación, tanto en las escuelas de conducción que forman a los conductores no profesionales, como en los sindicatos de choferes profesionales que acreditan a los conductores profesionales, lo cual debe ser estrictamente comprobado en las evaluaciones que se realizan previo a la emisión por primera vez o renovación de licencias por parte de la Comisión Nacional de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial, a través de las Comisiones Provinciales.

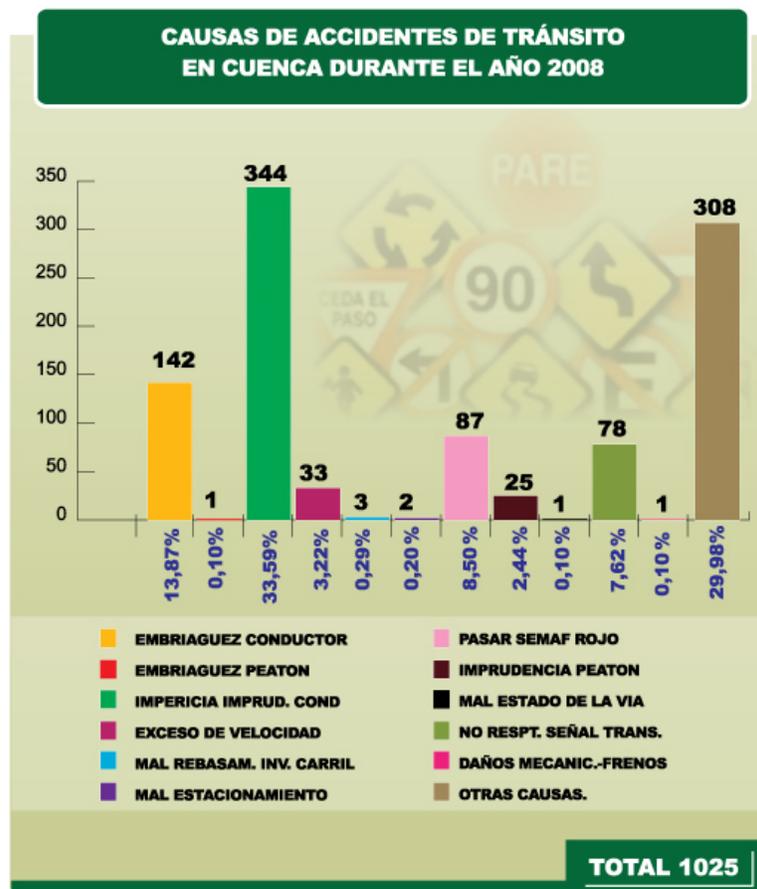
La segunda causa de accidentalidad en la ciudad de Cuenca, es la embriaguez del conductor. El 13,87% de los accidentes en las vías de esta ciudad, durante el año 2008, es decir 144 accidentes, fueron producidos por conductores ebrios.

Pasarse la luz roja del semáforo fue la causa de ochenta y siete accidentes de tránsito en las vías de Cuenca en el año 2008, lo que representa el 8,5% de los mil veinte y cinco accidentes registrados por la Jefatura Provincial de Control de Tránsito.

78 accidentes se dieron por parte de conductores negligentes y descuidados, lo que equivale al 7,62%, del número total de accidentes de tránsito.

El exceso de velocidad que se imprime a los automotores fue la causa de 33 accidentes en el 2008, equivale al 3,22% de la accidentalidad en nuestra ciudad; mientras que 25 accidentes, es decir el 2,44% de ellos, se debe a la imprudencia de los peatones.

En el cuadro estadístico que se analiza, se puede apreciar un alto número de accidentes que no señala la causa, y se la encasilla con el término de “otras causas”. Durante el año 2008, trescientos ocho accidentes de tránsito, equivalente al 29,98 % del total, son considerados en otras causas, que son aquellos accidentes en los cuales no existe versión de los involucrados, ni evidencias, ya que abandonaron el lugar del accidente.



Fuente: Jefatura provincial de control de tránsito del Azuay.  
Cuadro No. 5

### 3.5 Clases de accidentes

Los choques son los accidentes de tránsito más frecuentes en la ciudad de Cuenca. Durante el año 2008 se produjeron 516 choques de diferente naturaleza<sup>11</sup>, lo que equivale al 51,3% del total de accidentes de tránsito.

De las diferentes clases de choques, el lateral angular es el más común en la ciudad. En el año 2008, el 49 por ciento de los accidentes de tránsito fueron choques, de ellos, 205 equivalentes al 20 por ciento de todos los accidentes, fueron choques de esta naturaleza. La segunda clase de accidente más frecuente es el atropello de un vehículo a un peatón, es decir, la embestida o impacto de un vehículo en movimiento sobre el transeúnte, el cual, tiene un alto porcentaje de incidencia en la accidentalidad de tránsito en Cuenca. 161 personas fueron atropelladas en la ciudad en el 2008 lo que equivale al 15,71% de los accidentes.

El estrellamiento es la tercera clase de accidente de tránsito en Cuenca. Se estrellaron 148 vehículos lo que equivale al 14,44% de los accidentes.

Durante el mismo año 50 pasajeros se cayeron de las unidades de transporte público y 72 vehículos se volcaron. Se registran 4 arrollamientos, 10 colisiones y 60 rozamientos.



Fuente: Jefatura provincial de control de tránsito del Azuay.

<sup>11</sup> Choque frontal excéntrico: 124; choque lateral angular: 205; choque frontal longitudinal: 22; choque frontal perpendicular: 118; choque por alcance: 47. Total 516 choques durante el 2008 en Cuenca.

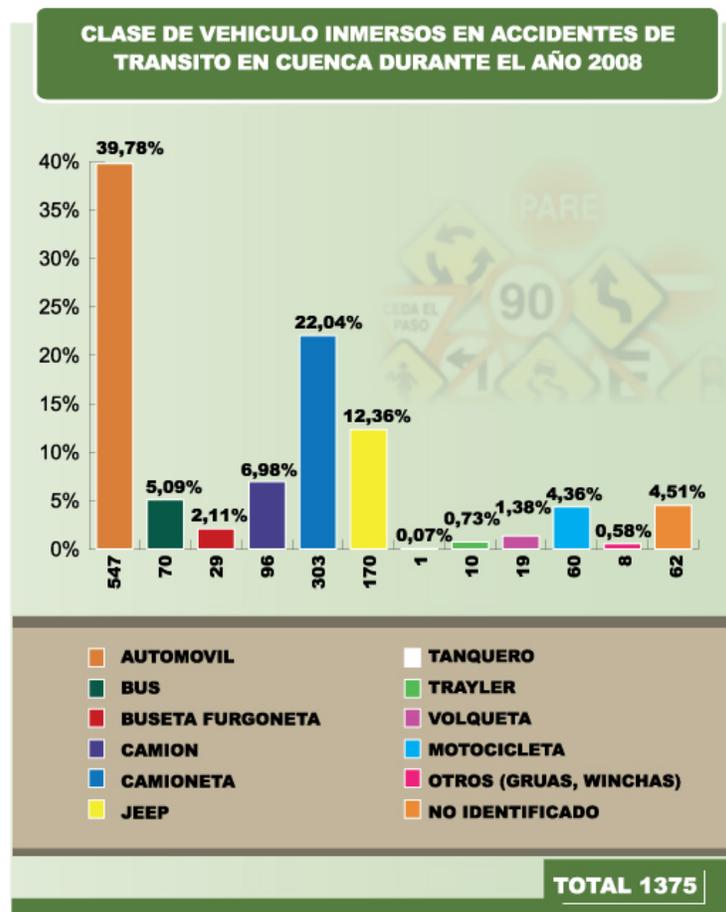
### 3.6 Clases de vehículos inmersos en los accidentes

Automóviles y camionetas son los vehículos que están inmersos en la mayoría de accidentes de tránsito en la ciudad según los datos registrados en el año 2008. En el 61,82% de los accidentes de tránsito están inmersos esta clase de vehículos. 39,78% le corresponde a los automóviles y el 22,04% a las camionetas.

Los camiones tienen una incidencia del 6,98%; los buses el 5,09%, con el agravante de que por su tamaño y peso se convierten en muy peligrosos.

Sesenta motociclistas han sufrido accidentes de tránsito en Cuenca en el 2008, que representa el 4,36 por ciento de los accidentes registrados.

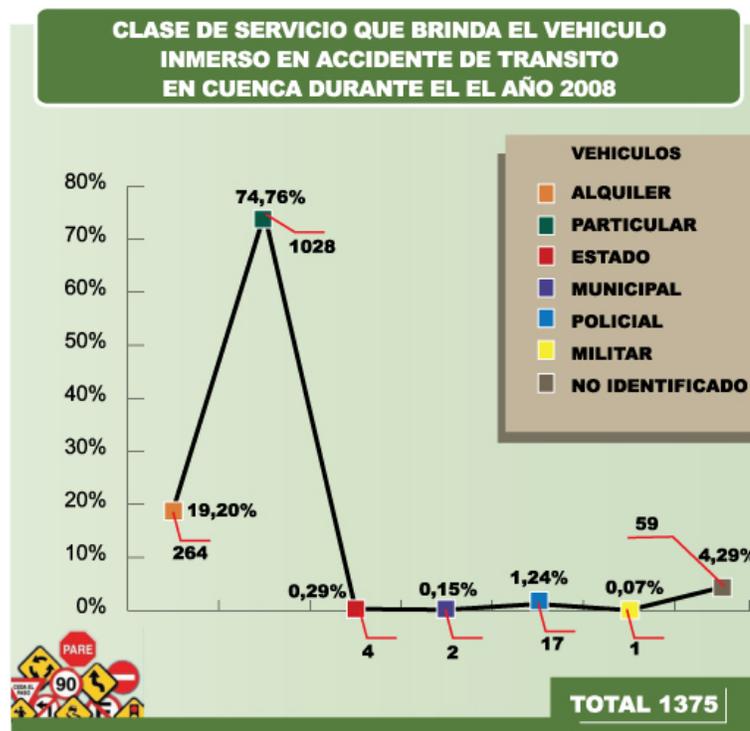
Un total de 1375 automotores estuvieron implicados en algún tipo de accidente de tránsito en Cuenca durante el 2008.



Fuente: Jefatura provincial de control de tránsito del Azuay.  
Cuadro No. 7

### 3.7 Servicios que brindan los vehículos inmersos en accidentes

En el siguiente cuadro podemos apreciar que los vehículos particulares son los de mayor índice de accidentalidad en la ciudad con un 74,76 por ciento. También existe un número importante de vehículos de alquiler involucrados en accidentes de tránsito con un 19,20 por ciento. Tienen una baja incidencia, por su menor parque automotor, los vehículos del Estado, militares, policiales y municipales.



Fuente: Jefatura provincial de control de tránsito del Azuay.  
Cuadro No. 8

### 3.8 Conductores detenidos

La principal causa para la detención de los conductores en la ciudad de Cuenca en el 2008 fue por encontrarse conduciendo un automotor en estado de embriaguez.

Fueron detenidos por la Policía de tránsito 608 choferes borrachos, esta cifra representa el 47,13 por ciento de los 1290 conductores detenidos durante el año anterior, situación que refleja el alto grado de irresponsabilidad y falta de concienciación, hecho que es denunciado permanentemente por la ciudadanía.



# UNIVERSIDAD DE CUENCA

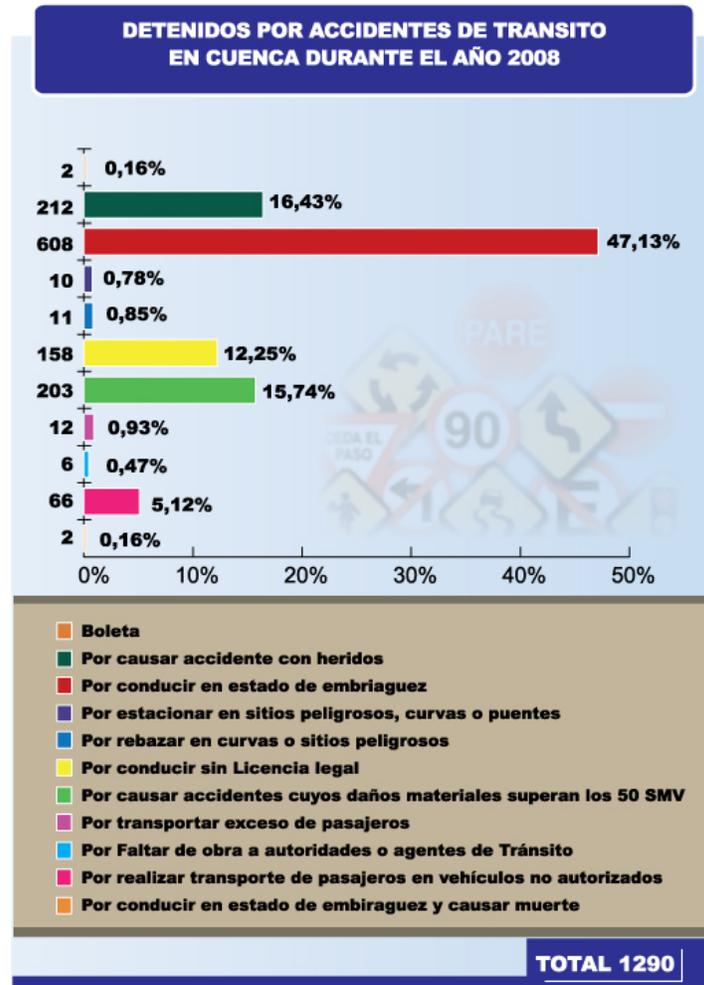


Las otras causas de detención son, por causar accidentes con heridos 212 conductores equivalente al 16,43%; mientras que por causar accidentes cuyos daños materiales superan los 50 salarios mínimos vitales fueron detenidos 203 conductores igual al 15,74 por ciento.

Durante el año 2008, de acuerdo a la antigua ley de tránsito, los conductores que no tenían licencia eran privados de su libertad, por ello, durante el año 2008 en Cuenca, fueron detenidos 158 personas lo que representa el 12,25 %

66 conductores fueron detenidos por realizar transporte de pasajeros en vehículos no autorizados, lo que equivale al 5,12%.

En el siguiente cuadro estadístico se detallan las razones por las cuales fueron detenidos los conductores en Cuenca durante el año 2008.



Fuente: Jefatura provincial de control de tránsito del Azuay.  
Cuadro No. 9

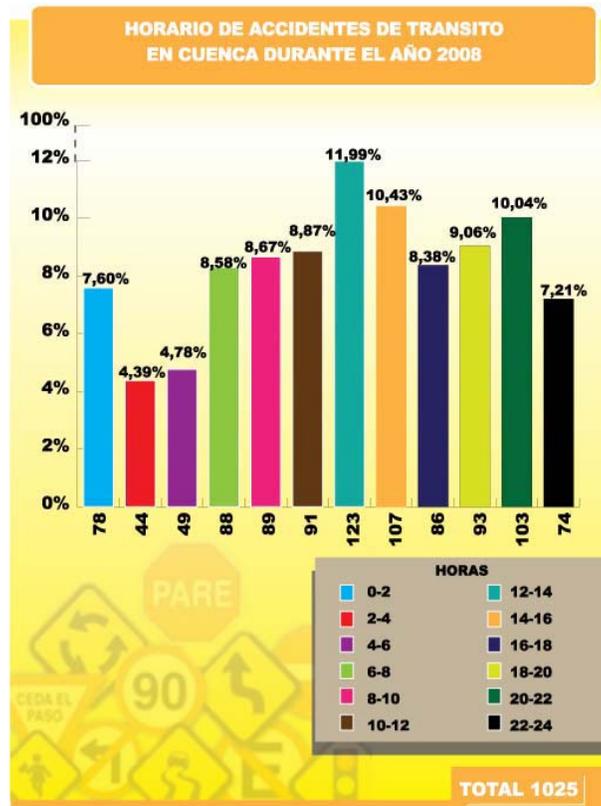
### 3.9 Horarios más frecuentes en los cuales se producen los accidentes

La mayor cantidad de accidentes de tránsito en Cuenca, durante el año 2008, se dieron a partir del medio día hasta las 14h00 horas. Es el momento de mayor tránsito y congestión vehicular, en las diferentes arterias viales de la ciudad y, de mayor peligrosidad para que se susciten los accidentes. En este horario, se dieron 123 accidentes, que equivalen al 11,99% del total de accidentes.

Desde las 14h00 hasta las 16h00 hubo durante el 2008 en Cuenca 107 accidentes en las vías, que significan el 10,43% del total.

Desde las 20h00 hasta las 22h00, se suscitaron 103 accidentes lo que representa el 10,04% y desde las 18h00 a 20h00 fueron 91 accidentes que equivalen al 8,87% de los accidentes por horarios durante el día. De 22h00 a 24h00 se registraron 74 accidentes que representan el 7,21%.

En el siguiente cuadro, se detallan los horarios de mayor y menor incidencia de accidentes de tránsito, en Cuenca, durante el año 2008.

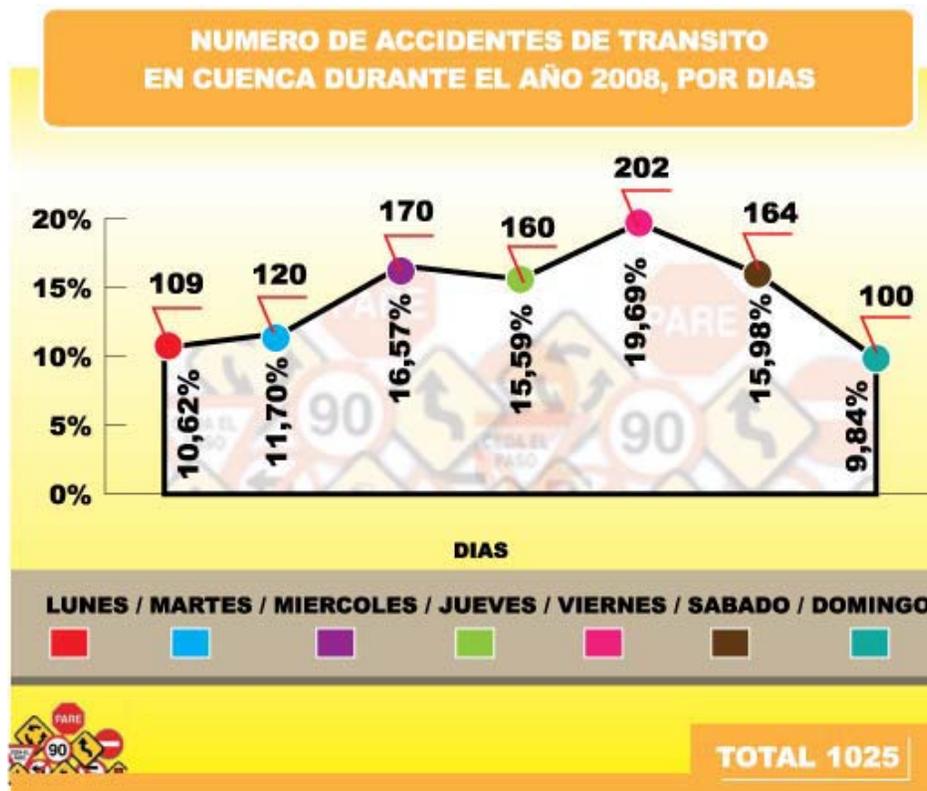


Fuente: Jefatura provincial de control de tránsito del Azuay.  
Cuadro No. 10

### 3.10 Días de la semana en los cuales se producen más accidentes

El viernes es el día en el cual se producen la mayor cantidad de accidentes de tránsito en la ciudad de Cuenca, el 19.69 % de los 1025 accidentes, ocurrió un día viernes. La connotación que tiene, al ser el inicio del fin de semana, la proliferación de bares y lugares de expendio y consumo de licor, un sistema de semaforización con problemas, la necesidad de un control más firme, el irrespeto a las señales y leyes de tránsito, determinan un alto índice de accidentalidad.

El miércoles se registra el 16,57 por ciento de los accidentes de tránsito equivalentes a 170 accidentes y el día sábado con 164 accidentes de tránsito durante el 2008 que significa el 16, 75 por ciento, son los días de la semana con mayor número de accidentes.



Fuente: Jefatura provincial de control de tránsito del Azuay.  
Cuadro No. 11

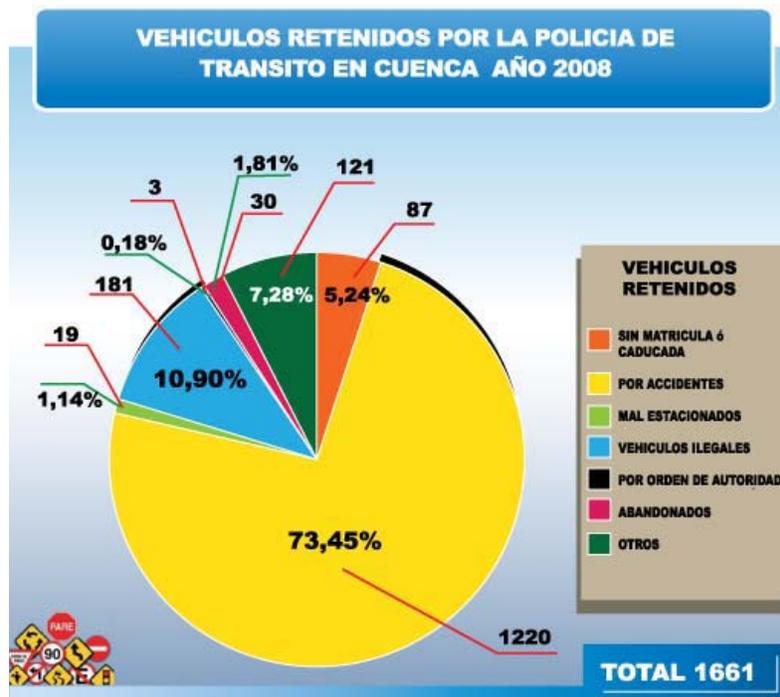
### 3.11 Vehículos retenidos por estar inmersos en accidentes

Durante el año 2008 fueron retenidos por la Policía de tránsito 1661 vehículos en Cuenca, 1220 de ellos, equivalente al 73,45%, fueron retenidos, por estar implicados en accidentes de tránsito.

181 vehículos, que corresponde al 10,90% del total de vehículos retenidos por la Policía de tránsito durante el año 2008, fueron retenidos por no disponer los documentos legales para realizar el transporte de pasajeros o de carga. 121 vehículos, que significa el 7,28%, fueron retirados de la vía pública por encontrarse estacionados en un lugar no permitido.

Por no disponer de la matrícula correspondiente del vehículo, o encontrarse caducada la misma, fueron retenidos 87 vehículos que equivalen al 5,24 por ciento.

Se debe señalar que 30 vehículos fueron abandonados en las vías de Cuenca durante el año 2008, mientras que se registran 19 vehículos por encontrarse en lugares en los cuales causan peligro de accidentalidad.



Fuente: Jefatura provincial de control de tránsito del Azuay.  
Cuadro No. 12



### 3.12 Vías de mayor incidencia de accidentes de tránsito en Cuenca

La avenida de Las Américas es considerada como la vía más peligrosa de la ciudad de Cuenca, por ser la arteria vial que registra la mayor cantidad de accidentes de tránsito, reportándose 121 accidentes durante el año 2008.

Varios factores inciden en la peligrosidad de las calles y avenidas: vías anchas sin los pasos peatonales adecuados, sectores de gran afluencia de gente, irrespeto a las señales de tránsito, exceso de velocidad que imprimen los automotores, congestión vehicular, son los principales factores que determinan la peligrosidad de esta y otras avenidas de la ciudad de Cuenca.

Entre las vías que presentan los más altos índices de accidentalidad están, la Panamericana Norte cuarenta y siete accidentes en el 2008; vía rápida Cuenca - Azogues cuarenta y dos accidentes; Panamericana Sur cuarenta y dos accidentes, Cuenca – Molleturo treinta y siete accidentes; Ordoñez Lasso treinta accidentes; Huayna Cápac veinte y nueve accidentes; Av.12 de Abril veinte y ocho accidentes; vía a la parroquia El Valle veinte y dos accidentes; Av. Remigio Crespo veinte y uno accidentes durante el 2008. Son las diez arterias viales, que presentan el mayor riesgo de accidentes de tránsito en Cuenca

LUGARES DE MAYOR INSCIDENCIA DE ACCIDENTES DE TRANSITO EN CUENCA DURANTE EL AÑO 2008			
VIAS	CANT.	VIAS	CANT.
Américas	121	Mariscal Sucre	12
Panamericana Norte	47	Paseo de los Cañaris	12
Cuenca - Azogues	42	24 de Mayo	11
Panamericana Sur	42	Fray Vicente Solano	11
Cuenca - Molleturo	37	Gaspar Sangurima	11
Ordoñez Lazo	30	Mariscal Lamar	11
Huayna Cápac	29	Parroquia Ricaurte	11
12 de Abril	28	Don Bosco	10
Parroquia El Valle	22	Héroes de Verdeloma	10
Remigio Crespo	21	Roberto Crespo	10
10 de Agosto	18	Sayausí	10
España	16	República	9
González Suárez	16	Tarqui	9
Bolívar	15	Calle Larga	8
Vega Muñoz	15	Cuenca - Girón	7
1 de Mayo	13	Tomas Ordoñez	7
Hurtado de Mendoza	13	Abelardo J. Andrade	6
Loja	13	Cumbe	6
Gil Ramírez Dávalos	12	Parroquia Sinincay	6
Gran Colombia	12	Presidente Córdova	6

Fuente: Jefatura provincial de control de tránsito del Azuay.  
Cuadro No. 13



### 3.13 Operativos de control y prevención de la policía de tránsito en Cuenca 2008

La Jefatura provincial de control de tránsito del Azuay, tiene como responsabilidad legal, realizar el control operativo en las vías de la ciudad de Cuenca y provincia del Azuay.

Durante el año 2008 se realizaron 1874 operativos, en los cuales se ha controlado el respeto a los límites de velocidad, a las señales de tránsito establecidas, conductores embriagados, el uso del cinturón de seguridad y en general el respeto a las leyes y normas de tránsito vigentes, con el propósito de mejorar la seguridad vial.

La Policía de tránsito complementa su trabajo operativo de control, con diferentes acciones y campañas preventivas y educativas:

El Programa de educación vial estudiantil, trabaja con los alumnos de quintos y sextos cursos de secundaria. Es un proceso de formación y concienciación anual, con un promedio de mil doscientos brigadistas, quienes reciben su instrucción todos los días sábados, durante un año lectivo. Los instructores son policías de tránsito, bajo la supervisión de un profesor designado por la Dirección Provincial de Educación y coordinadores de los diferentes establecimientos educativos participantes en el programa, que trabajan en forma coordinada.

La Jefatura Provincial de Control de Tránsito del Azuay, brinda capacitación con el programa “La Carpa de educación vial”,<sup>12</sup> utilizando títeres, para llegar con el mensaje preventivo a los establecimientos educativos de pre-primaria, primaria, y a niños de diferentes comunidades.

Hace también, un importante esfuerzo para informar entre la colectividad, aspectos básicos y fundamentales sobre: medidas de seguridad vial, leyes y reglamentos de tránsito, manejo a la defensiva, etc., mediante la utilización de folletos, trípticos y otros mecanismos de difusión impresos, a fin de disminuir las contravenciones de tránsito, iniciativa que ha contado con el apoyo de la empresa privada.

A través de los medios de comunicación social, se emite permanentemente el mensaje preventivo, sobre la necesidad de observar la ley vigente, el respeto a las señales establecidas y el fortalecimiento de la seguridad vial, para reducir los índices de accidentalidad.

---

<sup>12</sup> Instructores policiales que realizan la coordinación con establecimientos educativos, títeres y el apoyo logísticos correspondiente para la presentación.

Los operativos de control en carreteras realizados por la Policía de Tránsito durante el año 2008, se detallan en el siguiente cuadro estadístico, por meses del año.



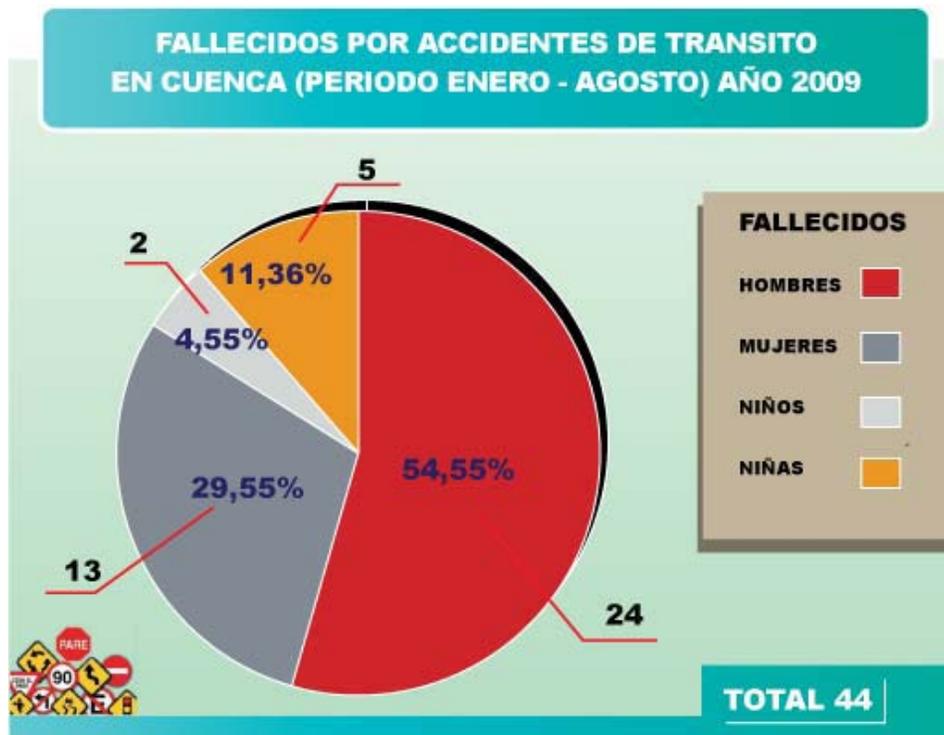
Fuente: Jefatura provincial de control de tránsito del Azuay.  
Cuadro No. 14

### 3.14 ¿Qué sucede en accidentalidad vial en Cuenca en el año 2009? Análisis comparativo con lo sucedido el año 2008

Queremos conocer qué sucede con la accidentalidad de tránsito en la ciudad de Cuenca durante el año 2009, para lo cual, consultamos los datos estadísticos de la Jefatura provincial de control de tránsito del Azuay, a fin de realizar un análisis comparativo sobre lo acontecido en el año 2008 y lo que pasa en el 2009.

El primer cuadro comparativo, es el de fallecidos por accidentes de tránsito en la ciudad de Cuenca durante el período enero – agosto del año 2009 y enero – agosto 2008.

En los primeros ocho meses del año 2009 han fallecido 44 personas como resultado de los accidentes de tránsito en la ciudad de Cuenca. En el mismo período de tiempo, del año 2008 habían fallecido 51 personas. Se evidencia durante el año 2009, una disminución del número de fallecidos, víctimas de accidentes en las vías.



Fuente: Jefatura provincial de control de tránsito del Azuay.  
Cuadro No. 15

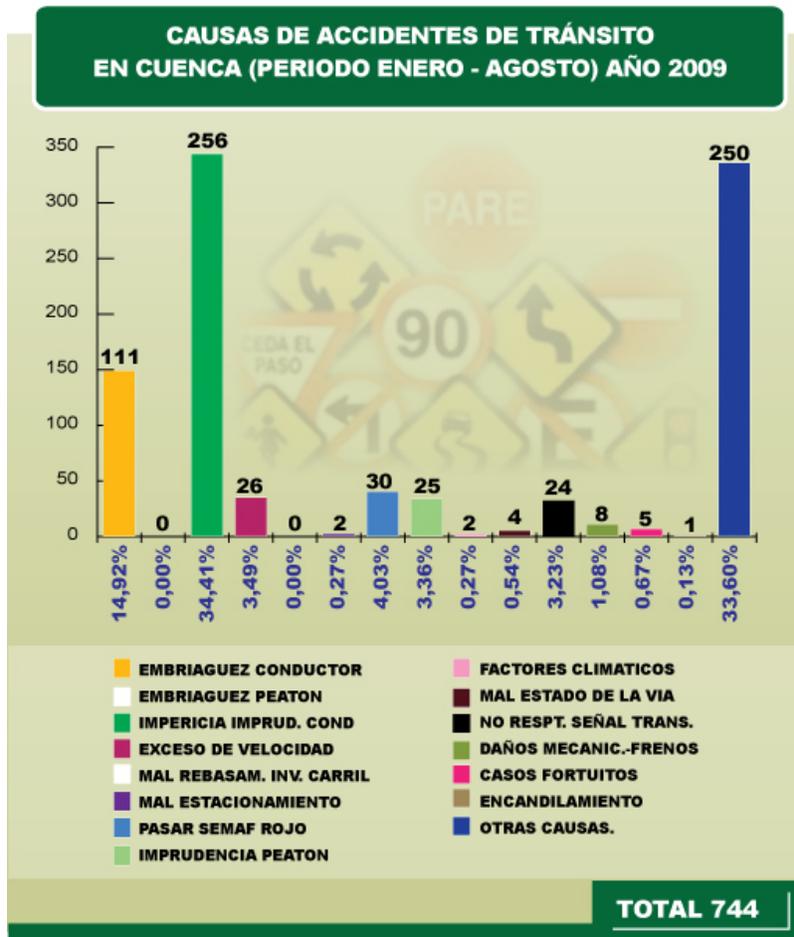
### 3.14.1 Causa de los accidentes de tránsito en Cuenca: datos comparativos 2008 - 2009

La impericia e imprudencia del conductor es la principal causa de accidentes de tránsito en Cuenca. En el período enero – agosto del 2009, se suscitaron 744 accidentes de tránsito en las vías, de los cuales 256, que equivalen al 33,59% del total se registraron por impericia e imprudencia del conductor. Por la misma causa durante el período enero – agosto del año 2008 se dieron 232 accidentes, es decir, en el 2009, en igual período de tiempo, subió en 24 el número de accidentes por impericia e imprudencia del conductor. En todo el año 2008 se registró un total de 1025 accidentes de tránsito en Cuenca, de los cuales 344 que equivalen al 34,41% se dieron por esta causa.

En el período enero – agosto del 2009, por embriaguez del conductor se registraron 111 accidentes de tránsito en Cuenca. De enero - agosto del 2008, por embriaguez del conductor se habían suscitado 86 accidentes de tránsito. Se evidencia una tendencia ascendente durante el año 2009.

Los datos estadísticos del año 2009, sobre causas de accidentalidad en Cuenca, muestran con relación al año 2008, que continúan siendo las mismas y con mayor proyección.

Esto evidencia que muy pocos avances tiene la ciudad, en el mejoramiento de la seguridad vial, y que la campaña “No más corazones azules en las vías,” no consigue aún el objetivo de reducir la accidentalidad de tránsito de Cuenca, ya que los datos estadísticos no reflejen una tendencia a la baja.



Fuente: Jefatura provincial de control de tránsito del Azuay  
Cuadro No. 16



## 3.14.2 Datos comparativos sobre clases de accidentes

Los choques siguen siendo el mayor número de accidentes de tránsito en Cuenca. Durante el año 2008 fueron el 51,3% del total de accidentes, mientras que en el año 2009 han sido el 49% del total de accidentes.

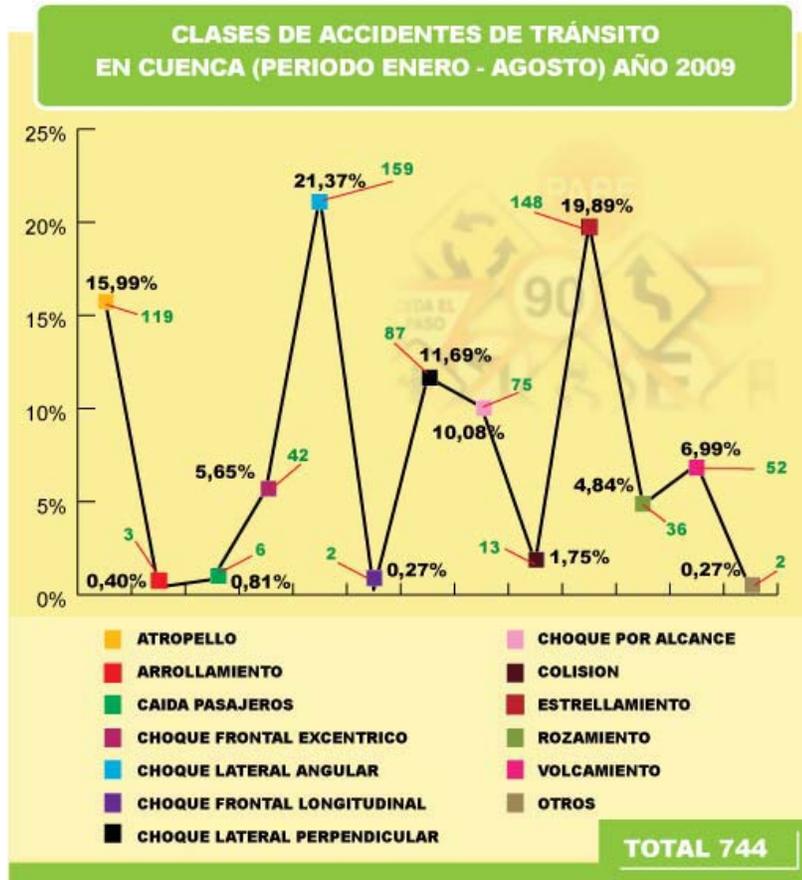
De las diferentes clases de choques, el choque lateral angular es el accidente más común. En el período enero – agosto del 2009 se registraron 159 accidentes de tránsito de esta clase, equivalente al 21,37%. En igual período enero – agosto del 2008 se registraron 138 accidentes denominados choque lateral angular. Durante Todo el año anterior se habían registrado 205 de esta clase de accidentes, que significaban el 20% del total de accidentes de tránsito.

En el período enero – agosto del año 2009 se registran 119 atropellos, mientras que en los ocho primeros meses del año 2008 se habían suscitado 101 accidentes por la misma causa. En los 12 meses del año 2008 se registraron 161 atropellos.

La caída de pasajeros de las unidades de transporte público, durante el período enero – agosto del 2009 suman 6 accidentes, el año anterior en los primeros 8 meses, ya se habían registrado 46 accidentes de la misma clase. En todo el año anterior se habían reportado 50 accidente de esta naturaleza, por lo tanto se evidencia una marcada tendencia al descenso, específicamente en esta clase de accidentes.

En periodo enero - agosto del año 2009, se registran 148 estrellamientos que significan 19,89% de los accidentes suscitados en este período, superando lo ocurrido en todos los doce meses del año 2008 que se había registrado 143 que representaban el 14,44% del total. En el período enero – agosto del 2008 se registraron 90 estrellamientos, por lo que en los ocho primeros meses del año 2009, superó en 58 estrellamientos, durante igual período del 2009.

Se registran 13 colisiones entre enero – agosto del 2009, frente a los 10 accidentes de esta naturaleza, ocurridos en todo el año 2008. En el presente año en igual período, se reportaron 52 volcamientos, mientras que el período similar del año 2008 fueron 41, año en el cual se habían producido en total 72 accidentes de tránsito de esta clase.



Fuente: Jefatura provincial de control de tránsito del Azuay.  
Cuadro No. 17

### 3.14.3 Datos comparativos de las vías de mayor peligrosidad

Las vías de la ciudad de Cuenca que registran la mayor cantidad de accidentes de tránsito durante el año 2009 son prácticamente las mismas del 2008. La Av. de las Américas registra 101 accidentes, entre enero – agosto del 2009, mientras que durante todo el año 2008 registró 121 accidentes.

La Panamericana Norte tiene en el mismo período del 2009, cuarenta y cuatro accidentes de tránsito, y en los doce meses del año 2008 registró 47 accidentes.

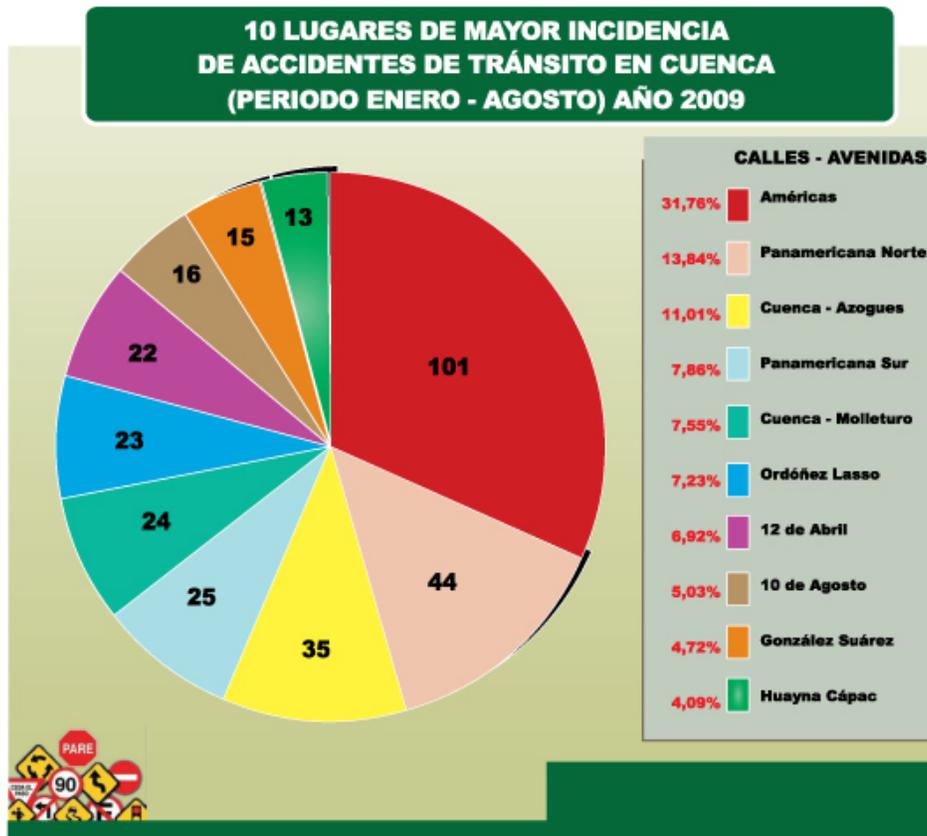
Vía rápida Cuenca - Azogues, 35 accidentes de tránsito en el período enero – agosto del 2009, mientras que en todo el año 2008 fueron cuarenta y dos accidentes.

La Panamericana Sur, enero – agosto del 2009, veinte y cinco accidentes de tránsito, mientras que en el año 2008 fueron cuarenta y dos.

La vía Cuenca - Molleturo, en el período enero – agosto del 2009 registra 24 accidentes de tránsito y en el año 2008 tuvo 37 accidentes.

La Ordóñez Lasso, en el período enero – agosto del 2009, veinte y tres accidentes de tránsito, en todo el año 2008 fueron treinta accidentes.

Las diez vías de mayor accidentalidad en Cuenca en el 2009 son las siguientes



Fuente: Jefatura Provincial de Control de Tránsito del Azuay  
Cuadro No. 18

Los datos estadísticos que han sido analizados, evidencian que continúa incrementándose el número de los accidentes de tránsito y de las víctimas en la ciudad de Cuenca, durante los últimos años. La realización de la campaña, “No más corazones perdidos en las vías” como se hizo en Cuenca, no ha permitido conseguir los objetivos planteados, es decir, reducir el número de accidentes.

La campaña se inicio en marzo del 2005, y el número de fallecidos, durante ese año fueron 61 y 393 heridos.

En el año 2006 perdieron la vida 89 personas en accidentes de tránsito y 629 quedaron heridas.



# UNIVERSIDAD DE CUENCA



En el 2007 murieron 76 personas y 651 resultaron heridas, mientras que en el 2008 fallecieron 80 personas y 684 quedaron heridas, como resultado de los accidentes en las vías.

Esto muestra que el número de víctimas ha fluctuado, pero no ha existido un marcado descenso en las cifras estadísticas

Las diferentes instituciones encargadas de la capacitación, concienciación, evaluación y control, deben realizar acciones más intensas, de lo contrario seguiremos teniendo un alto número de víctimas como resultado de los accidentes que pueden ser prevenidos y evitados.

Deben ser implementadas varias medidas para disminuir la peligrosidad de algunas arterias viales de Cuenca, en donde se producen permanentemente accidentes de tránsito. Estas medidas incluyen la construcción de pasos peatonales adecuados, el fortalecimiento del mensaje preventivo, la intensificación del control operativo, una mayor capacitación y evaluación en los procesos de emisión y canje de licencia de conductores profesionales y no profesionales, mayor concienciación en toda la ciudadanía.

No ha existido una continuidad en la realización de la campaña. Es decir, no se han pintado los corazones azules en todos los lugares en donde se ha producido un fallecimiento como resultado de un accidente de tránsito. Apenas se ha desarrollado un concierto, en el mes de diciembre del año 2007 y luego prácticamente no han existido nuevas acciones que permitan difundir la campaña.

El problema de la inseguridad vial es un tema que concierne a todos los miembros de una sociedad. A toda la ciudad. No solo a los conductores, también a transeúntes, autoridades, instituciones relacionadas, etc. Nadie está a salvo de un accidente.



## Conclusiones generales

La campaña de educación y seguridad vial “No más corazones perdidos en las vías” es conocida por la ciudadanía de Cuenca, ya que ha sido difundida a nivel nacional por diferentes medios de comunicación social, en especial, la televisión.

La campaña es considerada como una muy buena iniciativa que ha tenido la Policía Nacional a través de la Dirección Nacional de Tránsito, frente al creciente número de accidentes. El trabajo operativo de la Policía de tránsito, es de gran importancia y requiere un fortalecimiento a su accionar, dándole un mayor número de agentes de tránsito, tecnología moderna, capacitación y especialización del talento humano.

El corazón azul pintado en una vía, tiene un significado claro en la colectividad. Ahí ha fallecido una persona por un accidente de tránsito, y existe un mensaje preventivo que la ciudadanía lo ha construido y lo identifica, el cual le puede llevar al conductor a tener un momento de reflexión.

La campaña ha permitido que el corazón azul pintado en la vía tenga el significado de la prevención. Stuart Hall dice que ese significado es construido por las personas, no es inherente a las cosas.

Hace falta intensificar las acciones que se han realizado, en el marco de esta campaña, en la ciudad de Cuenca. Se han pintado muy pocos corazones en las vías, y se han borrado la mayoría. No ha existido un mensaje permanente, sobre la campaña, en los medios de comunicación social de la ciudad. Se efectuó un solo evento artístico de difusión, en definitiva, las acciones han sido limitadas.

La campaña se realiza en la ciudad de Cuenca, desde el mes de marzo del año 2005, pero no ha alcanzado resultados positivos, en cuanto a reducir el número de accidentes de tránsito y de víctimas.

Analizar la recepción que ha tenido en Cuenca esta campaña, a través de los diferentes grupos focales de trabajo, ha permitido conocer qué tiene en el imaginario el ciudadano, sobre las causas y consecuencias de la accidentalidad de tránsito en Cuenca, y que las podemos detallar:

- Falta de una adecuada capacitación de los conductores profesionales y no profesionales. La mayor causa de accidentalidad de tránsito en Cuenca se debe a la impericia e imprudencia del conductor.



- No existe conciencia en los conductores, de la gran responsabilidad que tienen. La segunda causa de accidentalidad es por conducir un automotor en estado de embriaguez.
- No existe un programa efectivo, para la gran mayoría de la población sobre educación y seguridad vial. En la actualidad existe buenas iniciativas, pero la cobertura es muy escasa, llega apenas a un grupo de estudiantes de quinto o sexto curso del colegio que participan en el programa anual de Educación Vial, que lo llevan adelante la Jefatura Provincial de Control de Tránsito del Azuay y la Dirección Provincial de Educación. Se llega a un importante número de estudiantes de algunas escuelas, pero la seriedad del problema amerita que se extienda a toda la colectividad por diferentes mecanismos. Algunos de los cuales ya se han iniciado, por parte del Programa de educación vial del Azuay con grupos de escolares, ciudadelas y comunidades mediante títeres, folletos, pancartas y otras formas de emitir mensajes.
- Sin embargo, no existe una política del Estado, a través de alguno de los Ministerios, para difundir masivamente la educación vial a fin de conseguir resultado efectivos y disminuir los índices de accidentalidad.
- La Policía de Tránsito cumple una tarea muy importante, aunque tiene un escaso número de agentes para controlar y contrarrestar el accionar de los infractores. Se señala como una de las mayores debilidades, la permisibilidad del agente de tránsito con el conductor, y las coimas del conductor con el agente, es decir la corrupción en esta relación.
- Debe haber formación específica para que, en el cumplimiento de su trabajo, el Policía de Tránsito, mantenga una actitud proactiva, positiva para cumplir eficientemente el control de conductores que infringen las normas, prestar la colaboración al peatón, descongestionar el tráfico vehicular y más acciones de su competencia.
- No ha existido una adecuada capacitación y evaluación, al momento de emitir y renovar las licencias de los conductores. El desconocimiento de la ley de tránsito, ha llevado a elevar el índice de accidentalidad en forma alarmante.
- No existe conciencia sobre el respeto al peatón. *El conductor tiene el privilegio, el peatón el derecho*, es algo que no se tiene en el imaginario del conductor.



# UNIVERSIDAD DE CUENCA



- La materia de educación vial, debe ser incluida en el sistema educativo oficial del país. El estudio y conocimiento de leyes, señales y normas de tránsito, la prevención de accidentes, deben ser implementados desde los primeros años de estudio del niño. El país que ha iniciado grandes transformaciones y cambios en los últimos años, debe incluir en sus objetivos, el mejoramiento de las condiciones del tránsito, el transporte y la seguridad vial.



## Bibliografía

Barbero, J. Martín y Téllez, María Patricia. *Los estudios de recepción y consumo en Colombia*. Revista Dia-logos de la comunicación. n.73-2006. Dir. Electrónica:

[http://dialnet.unirioja.es/servlet/listaarticulos?tipo\\_busqueda=EJEMPLAR&revista\\_busqueda=9319&clave\\_busqueda=198105](http://dialnet.unirioja.es/servlet/listaarticulos?tipo_busqueda=EJEMPLAR&revista_busqueda=9319&clave_busqueda=198105) Acceso: 18 junio 2009

Chacón, Humberto. Grupos focales, Universidad de

Cuenca. <http://rai.ucuenca.edu.ec/facultades/filosofia/participacion/metodos%20d%20investigacion/Loja%20Grupos%20focales.ppt>. Acceso: 28 junio 2009

Checa, Fernando. *Los estudios de recepción en Ecuador: paradojas, vacíos y desafíos*.

Revista Dia-logos de la Comunicación. n.73-2006. Dir. Electrónica:

[http://dialnet.unirioja.es/servlet/listaarticulo?tipobusqueda=EJEMPLAR&revista\\_busqueda=9319&clave\\_busqueda=198105](http://dialnet.unirioja.es/servlet/listaarticulo?tipobusqueda=EJEMPLAR&revista_busqueda=9319&clave_busqueda=198105), 2003. Acceso: 18 junio 2009

Deboard, Guy. *La sociedad del espectáculo*. 1967 C:\Documents and Settings\USUARIO XP\Configuración local\Temp\Rar\$EX10.297\Espect1.htm Acceso 21 mayo 2009

Ferrés, Joan. *Educación en una cultura del espectáculo*. Editorial Paidós. Barcelona – España. 2000

Foucault, Michel. *Vigilar y castigar: nacimiento de la prisión*, Siglo XXI. Editores Argentina S.A., Buenos Aires 2002. Traducción de Aurelio Garzón del Camino, en: <http://www.uruguaypiensa.org.uy/imgnoticias/592.pdf>

Hall, Stuart (1997) *El Trabajo de la Representación*, (traducido por Elías Sevilla) en <http://www.unc.edu/~restrepo/simbolica/hall.pdf> Acceso: 12 marzo 2009

[http://www.momentum.com.mx/mmd3/camp\\_publi.html](http://www.momentum.com.mx/mmd3/camp_publi.html) Acceso: 20 abril 2009

Hernández Arteaga, Laura. *Internet: ¿Hacia una redefinición de la esfera pública?* En Orozco, José Luis y Dávila Consuelo (comp.), Gedisa, México, 2001

<http://chasqui.comunica.org/content/view/592/1>, Acceso: 20 abril 2009

<http://www.scielo.org.co/pdf/vsap/v5n2a04.pdf.p.2> Acceso: 15 abril 2009

[http://www.hoy.com.ec/noticia\\_nue.asp?row\\_id=290037](http://www.hoy.com.ec/noticia_nue.asp?row_id=290037) Acceso: 16 abril 2009

Jacks, Nilda; y Escosteguy Ana Carolina D. *La investigación brasileña: impases y desafíos*. Revista Dia-logos de la comunicación. 2006. Dir. Electrónica:

[http://dialnet.unirioja.es/servlet/listaarticulos?tipo\\_busqueda=EJEMPLAR&revista\\_busqueda=9319&clave\\_busqueda=198105](http://dialnet.unirioja.es/servlet/listaarticulos?tipo_busqueda=EJEMPLAR&revista_busqueda=9319&clave_busqueda=198105) Acceso: 16 junio 2009



Machado da Silveira, Ada Cristina. *Las Representaciones mediáticas en la actualización de la memoria*. Maracaibo 2002, en:

([http://www.serbi.luz.edu.ve/scielo.php?pid=S131552162002000200008&script=sci\\_arttext](http://www.serbi.luz.edu.ve/scielo.php?pid=S131552162002000200008&script=sci_arttext)) Acceso: 15 junio 2009

Martínez, Miguel. *Los grupos focales de discusión como método de investigación*. <http://miguelmartinezm.atspace.com/gruposfocales.html> Acceso: 10 junio 2009.

Orozco Gómez, Guillermo; y Padilla de la Torre, María Rebeca. *Los estudios de recepción en México un itinerario*. Revista Dia-logos de la comunicación. n.73 (2006)

Dir. Electrónica:

[http://dialnet.unirioja.es/servlet/listaarticulos?tipo\\_busqueda=EJEMPLAR&revista\\_busqueda=9319&clave\\_busqueda=198105](http://dialnet.unirioja.es/servlet/listaarticulos?tipo_busqueda=EJEMPLAR&revista_busqueda=9319&clave_busqueda=198105) Acceso: 15 junio 2009

Rodríguez, Clemencia; Obregón Rafael y M. Fair Vega. *Estrategias de Comunicación para el cambio social* Ed. Friedrich, Ebert , Stiftung, impresiones Mil. Quito – Ecuador. 2002

Saintout, Florencia y Ferrante Natalia, (2006). *Los estudios de recepción en Argentina hoy: rupturas, continuidades y nuevos objetivos*. Revista Dia-logos de la comunicación. n.73-2006. Dir.

Electrónica: [http://dialnet.unirioja.es/servlet/listaarticulos?tipo\\_busqueda=EJEMPLAR&revista\\_busqueda=9319&clave\\_busqueda=198105](http://dialnet.unirioja.es/servlet/listaarticulos?tipo_busqueda=EJEMPLAR&revista_busqueda=9319&clave_busqueda=198105) Acceso: 17 junio 2009

West, Richard y Turner Lynn. *Teoría de la Comunicación Análisis y Aplicación, en Teoría de la Interacción Simbólica* Ed. McGraw Hill, Interamericana de España S.A.U. Madrid. 2005.

Entrevista al Mayor de Policía Juan Zapata, realizada el día 20 abril del 2009