

UNIVERSIDAD IBEROAMERICANA DEL ECUADOR

ESCUELA DE COMUNICACIÓN Y PRODUCCIÓN EN ARTES AUDIOVISUALES

Trabajo de titulación para la obtención del Título de Ingeniería en Comunicación y
Producción en Artes Audiovisuales

**Spot social sobre el incumplimiento de leyes y normas de tránsito para
motociclistas, dirigido a los estudiantes del Instituto Tecnológico Cordillera.**

Autor:

María Camila Guevara Betancur.

Director:

Pablo Andrés Cabezas Terán, Mst.

Quito, Ecuador.

Septiembre 2019.

DM Quito, 20 agosto 2019.

Magister.

Fredi Patricio Zamora Aizaga.

Director de la Escuela de Comunicación y Producción en Artes Audiovisuales.

Presente.

Yo, Pablo Andrés Cabezas Terán, Director del Trabajo de Titulación realizado por María Camila Guevara Betancur, estudiante de la carrera de Comunicación y Producción en Artes Audiovisuales informo haber revisado el presente documento titulado **“SPOT SOCIAL SOBRE EL INCUMPLIMIENTO DE LEYES Y NORMAS DE TRÁNSITO PARA MOTOCICLISTAS, DIRIGIDO A LOS ESTUDIANTES DEL INSTITUTO TECNOLÓGICO CORDILLERA”**, el mismo que se encuentra elaborado conforme al Reglamento de Titulación, establecido por la Universidad Iberoamericana del Ecuador UNIB.E de Quito, y el Manual de Estilo institucional; por tanto, autorizo su presentación final para los fines legales pertinentes.

En tal virtud, autorizo a la señorita estudiante María Camila Guevara Betancur a que proceda a realizar el anillado del trabajo de titulación, y su entrega en la secretaria de la Escuela

Atentamente,

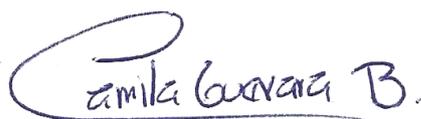


Pablo Andrés Cabezas Terán, Mst.
Director del Trabajo de Titulación

DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

1. Yo, María Camila Guevara Betancur declaro, en forma libre y voluntaria, que los criterios emitidos en el presente Trabajo de Titulación denominado: “Spot Social sobre el incumplimiento de leyes y normas de tránsito para motociclistas, dirigido a los estudiantes del Instituto Tecnológico Cordillera”, previa a la obtención del título profesional de Ingeniería en Comunicación y Producción en Artes Audiovisuales, en la Dirección de la Escuela de Producción. Así como también los contenidos, ideas, análisis, conclusiones y propuestas son exclusiva responsabilidad de mi persona, como autor/a.
2. Declaro, igualmente, tener pleno conocimiento de la obligación que tiene la Universidad Iberoamericana del Ecuador, de conformidad con el **artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior, de entregar a la SENESCYT**, en formato digital una copia del referido Trabajo de Titulación para que sea integrado al Sistema Nacional de Información de la Educación Superior del Ecuador para su difusión pública, respetando los derechos de autor.
3. Autorizo, finalmente, a la Universidad Iberoamericana del Ecuador a difundir a través del sitio web de la Biblioteca de la UNIB.E (Repositorio Institucional), el referido Trabajo de Titulación, respetando las políticas de propiedad intelectual de la Universidad Iberoamericana del Ecuador.

Quito, DM., a los 20 días del mes de agosto de 2019



María Camila Guevara Betancur

Nº de cédula 172232736-6

AGRADECIMIENTOS

Agradezco la ayuda que muchos familiares y amigos me facilitaron durante el proceso de investigación, redacción y producción de este trabajo. En primer lugar, quisiera agradecer a mis padres y mi esposo Alexander Grijalva por todo su esfuerzo realizado para poder sacar adelante esta carrera, a mi tutor, Pablo Cabezas, por haberme orientado en todos los momentos que me sentí confundida con mi trabajo de investigación.

Así mismo, deseo expresar mi reconocimiento a los estudiantes del Instituto Tecnológico Cordillera por toda su paciencia, colaboración e información brindada a lo largo de esta investigación.

A todos mis amigos y familiares que me ayudaron de una manera desinteresada, gracias infinitas por toda su ayuda y buena voluntad.

DEDICATORIA

Esta tesis se la dedico a:

A mis padres Carlos Alberto y Beatriz Elena que a pesar de la distancia son quienes con su paciencia y motivación me han enseñado a cumplir cada una de las metas que me propongo, gracias por inculcar en mí el ejemplo de esfuerzo e iniciativa, para así no temer las adversidades que se me presenten en la vida.

A mi esposo, sobrino y hermana por su cariño y apoyo incondicional, durante todo este proceso. A toda mi familia porque con sus consejos, palabras de aliento y oraciones me ayudan a ser una mejor persona y de una u otra forma me apoyan siempre en todas mis decisiones.

Finalmente dedico esta tesis a mi segunda familia (suegros y cuñados), por apoyarme y ayudarme cuando más los necesite, por extender su mano en momentos difíciles y por la paciencia brindada cada día, de verdad mil gracias por todo su cariño.

ÍNDICE

RESUMEN	11
ABSTRAC.....	12
CAPÍTULO 1	13
INTRODUCCIÓN	13
1.1 Planteamiento del problema	14
1.2 Formulación del problema.....	18
1.3 Justificación	18
1.4 Objetivos	20
1.4.1 Objetivo General	20
1.4.2 Objetivos Específicos	20
CAPÍTULO 2	21
MARCO TEÓRICO	21
2.1 Antecedentes	22
2.2 Fundamentación Teórica	25
2.2.1 Seguridad vial	25
2.2.2 La educación.....	25
2.2.3 Educación vial	26
2.2.4 Accidente de tránsito.....	26
2.2.5 Prevención de accidentes de transito.....	27
2.2.6 Spot.....	27

2.2.6.1 Tipos de spots.....	28
2.2.7 Spot social.....	29
2.3 Fundamentación legal.....	30
2.3.1 Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad	30
2.3.2 Código Orgánico Integral Penal	38
CAPÍTULO 3.....	41
METODOLOGÍA EMPLEADA	41
3.1 Paradigma de la investigación	41
3.2 Enfoque de la investigación	42
3.3 Diseño de la investigación	42
3.4 Informantes.....	43
3.5 Técnicas e instrumentos de recolección de datos	44
3.6 Observación participativa.....	45
3.7 Entrevista.....	45
3.8 Categorías y subcategorías	46
3.9 Técnicas de análisis de los datos	46
3.10 Esquema de la propuesta	47
3.10.1 Preproducción	47
3.10.2 Producción	48
3.10.3 Postproducción.....	48
CAPÍTULO 4.....	49

RESULTADOS E INTERPRETACIÓN	49
4.1 Conocimiento sobre la Ley de Tránsito (CLT).....	50
4.1.1 Señalización.....	50
4.1.2 Uso de accesorios.....	53
4.1.3 Educación vial.....	55
4.2 Principales Infracciones (PI).....	58
4.2.1 Accidentes.....	58
4.2.2 Sanciones.....	61
4.3 Uso de la motocicleta (UDLM).....	63
4.3.1 Necesidad.....	63
4.4 Función de los Spots (FDLS).....	67
4.4.1 Contenido.....	67
4.4.2 Reflexión.....	70
4.5 Preproducción.....	72
4.5.1 Concepto.....	72
4.5.2 Guion.....	72
4.5.3 Escaleta.....	76
4.5.4 Storyboard.....	76
4.5.5 Plan de rodaje.....	77
4.6 Producción.....	77
4.6.1 Rodaje.....	77

4.6.2 Cinematografía.....	78
4.6.3 Audio	78
4.6.4 Voz en off	79
4.7 Postproducción	79
4.7.1 Edición	79
4.7.2 Coloración.....	80
4.7.3 Banda sonora	80
CAPÍTULO 5.....	81
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	81
5.1 Conclusiones	81
5.2 Recomendaciones	82
GLOSARIO DE TÉRMINOS	84
BIBLIOGRAFÍA	86
Documentos publicados de manera impresa.....	86
Documentos publicados en internet.....	89
Comunicación personal	92

ÍNDICE DE ANEXOS

ANEXOS	93
Imagen N° 1.....	93
Imagen N° 2.....	94
Imagen N° 3.....	95
Imagen N° 4.....	96
Imagen N° 5.....	97
Imagen N° 6.....	98
Imagen N° 7.....	99
Imagen N° 8.....	100
Imagen N° 9.....	101

RESUMEN

La presente investigación se basó en diseñar un spot social sobre el incumplimiento de leyes y normas de tránsito para motociclistas, dirigido a los estudiantes del Instituto Tecnológico Cordillera, con el fin de generar conciencia en los jóvenes sobre el uso de los accesorios de seguridad y el cumplimiento de la normativa vigente. Adicionalmente, se abordan las leyes de tránsito más importantes para los motociclistas, las infracciones más comunes cometidas por los motorizados y las razones de los accidentes de tránsito, con el objetivo de identificar las causas por las que los estudiantes podrían no respetar las leyes de tránsito establecidas. El estudio se fundamentó en tres investigaciones sobre educación vial, tanto a nivel nacional como internacional, y en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad. Desde el aspecto metodológico, el enfoque de la investigación fue de tipo cualitativo, los informantes fueron 4 estudiantes de Instituto Tecnológico Cordillera que usan como medio de transporte una motocicleta y 2 agentes de tránsito que trabajan a los alrededores del instituto. En la investigación se aplicó la técnica de entrevista, utilizando como instrumento un guion de entrevista que contenía alrededor de 10 preguntas, las cuales se analizaron por medio de la categorización y triangulación de la información de los estudiantes, los agentes de tránsito y las observaciones del investigador. Con respecto a los resultados obtenidos, se determinó que las normas y leyes de tránsito no son respetadas porque los usuarios no reconocen el valor de cada una de ellas o desconocen la importancia de las mismas, debido a la escasez de señalización, campañas de prevención y spots sociales dirigidos únicamente para motociclistas.

Palabras clave: Spot social, ley de tránsito, accidentes, estudiantes motociclistas, Instituto Tecnológico Cordillera.

ABSTRAC

The present investigation was based on designing a social spot on the non-compliance of laws and traffic regulations for motorcyclists, aimed at students of the Cordillera Technological Institute, in order to raise awareness among young people about the use of safety accessories and Compliance with current regulations. Additionally, the most important traffic laws for motorcyclists, the most common infractions committed by motorized vehicles and the reasons for traffic accidents are addressed, in order to identify the reasons why students might not respect traffic laws established. The study was based on three investigations on road education, both nationally and internationally, and on the Organic Law of Land Transportation, Traffic and Safety. From the methodological aspect, the research focus was qualitative, the informants were 4 students of Cordillera Technological Institute who use a motorcycle as a means of transport and 2 transit agents who work around the institute. In the investigation, the interview technique was applied, using as an instrument an interview script that contained around 10 questions, which were analyzed through the categorization and triangulation of the information of the students, the transit agents and the observations of the investigator. With respect to the results obtained, it was determined that the traffic rules and laws are not respected because the users do not recognize the value of each of them or do not know the importance of them, due to the lack of signaling, prevention campaigns and social spots aimed only for motorcyclists.

Key words: Social spot, traffic law, accidents, motorcycle students, Cordillera Technological Institute.

CAPÍTULO 1

INTRODUCCIÓN

En la presente investigación titulada “Spot social sobre el incumplimiento de leyes y normas de tránsito para motociclistas, dirigido a los estudiantes del Instituto Tecnológico Cordillera” se realiza un estudio sobre el comportamiento de los estudiantes motociclistas en las vías y los accesorios adecuados para conducir una motocicleta, estas condiciones ayudarán a prevenir un accidente de tránsito.

Por lo que el investigador considera importante dar a conocer estrategias que se pueden implementar para prevenir los accidentes de tránsito, no solo en los estudiantes motociclistas sino en la mayoría de personas que usen como medio de transporte una motocicleta. De esta manera reforzar la educación vial de las personas.

Para desarrollar esta investigación se ha planteado como objetivo general diseñar un spot social sobre el incumplimiento de leyes y normas de tránsito para motociclistas, dirigido a los estudiantes del Instituto Tecnológico Cordillera. Cuando se habla de spot social es fundamental conocer que el tema a tratar debe tener un interés social, se realizará con fines no comerciales y lo principal es aportar de alguna manera a la seguridad del conductor y peatón (Alvarado, 2010). Trabajar un tema social, como en este caso la educación vial, puede contribuir a reforzar la cultura vial de las personas y disminuir de alguna manera los accidentes de tránsito.

La presente investigación cuenta con la siguiente estructura en el Capítulo 1: planteamiento del problema, formulación del problema, justificación y los objetivos tanto general como específicos. En el Capítulo 2 se incluyen: el marco teórico que

contiene toda la fundamentación legal que parte de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del Ecuador, en donde se encuentran artículos importantes de esta ley, como: seguridad vial, la educación, accidente de tránsito, spot, tipos de spots, spot social, los elementos para la elaboración de un spot social, los antecedentes, el glosario.

El Capítulo 3 contiene: la metodología que se utilizó para lograr los objetivos planteados en la investigación, el enfoque, tipo de investigación, técnicas e instrumentos. En el Capítulo 4 están ubicados: el análisis de los resultados en la que se describe una triangulación con los diferentes instrumentos que se aplicaron y finalmente el Capítulo 5 con las conclusiones y recomendaciones de la investigación donde se puede evidenciar las respuestas de los objetivos planteados.

1.1 Planteamiento del problema

Resulta oportuno conocer que la inseguridad vial es la causa principal de muerte y daños corporales en todo el mundo (Organización Mundial de la Salud [OMS], 2015). Por esa razón, la OMS realiza campañas viales que van dirigidas a las personas más vulnerables en las vías como los copilotos, pasajeros, peatones, ciclistas y motociclistas (Bernadá, Alessandrini, Gallego, Sosa, De Olivera, Calvo y López, 2013). Estas personas tienen mayor riesgo en las vías ya que están menos protegidas por el tipo de vehículo en el que se transportan.

Es por eso que los motociclistas al compartir las vías con los automóviles están más desprotegidos y son menos visibles, lo que causa que estén más expuestos a los accidentes de tránsito y aumente su probabilidad de morir, es aquí donde nace

la importancia de usar un casco homologado para prevenir un traumatismo craneoencefálico en caso de sufrir un accidente de tránsito (OMS, 2016). Dado que “[...] el uso del casco para motociclistas reduce en casi 40% el riesgo de morir, y disminuye los traumatismos graves en aproximadamente 70% [...]”. (OMS, 2016, p. 16) es uno de los accesorios de seguridad más importantes y primordiales a la hora de conducir una motocicleta ya que puede salvar la vida de una persona.

El Ecuador, como todos los países, posee una Ley de Tránsito (2014) que regula las conductas, hábitos y comportamientos, tanto de los peatones como los conductores. En su Art. 1. La Ley de Tránsito (2014) establece como fin el de “Proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano”. Pero al mismo tiempo es uno de los países que tiene “la ley integral sobre el uso del casco, pero ausencia de normas o normas desconocidas para homologar los cascos” (OMS, 2016, p. 16). Por lo tanto, existe una mayor probabilidad de mortalidad al sufrir un siniestro.

En Ecuador han incrementado el número de bicicletas y motocicletas, lo que ha generado un aumento en los accidentes de tránsito, sobre todo en cuanto a los motociclistas. La Agencia Nacional de Tránsito registró en enero del 2017 un total de 36 personas fallecidas en accidentes de motocicletas, éste es el número más elevado entre todos los tipos de vehículos.

Realizada la observación anterior “Los accidentes de motos aumentaron en el país en los últimos tres años. Si en el 2013 hubo 5 500 siniestros, en el 2015 subieron a 9 107” (Ortiz, 2016, p.1). Esto es debido a la imprudencia de los conductores a la hora de manejar ya que no respetan las leyes de tránsito empezando desde el

exceso de velocidad, el uso del casco no homologado y la falta de experiencia a la hora de manejar una motocicleta. Estas estadísticas son demostradas por la ANT en las cuales se puede evidenciar que “[...] de todas las muertes por accidentes de tránsito, el 10% corresponde a motociclistas y desde el 2013 hay más motorizados que pierden la vida [...]”. (Ortiz, 2016, p.1).

En efecto Pichincha y Guayas, son las provincias con los números más elevados de mortalidad en accidentes de tránsito, según las estadísticas de la ANT (2017), es por esto, que la conciencia vial en la ciudad de Quito y Guayaquil debe ser trabajada, con el objetivo de que los conductores tomen en cuenta el peligro que corren desde el momento que se suben al vehículo, lo que les ayudará a ser más conscientes y prevenidos a la hora de manejar.

Para poder sensibilizar a las personas es fundamental aumentar los métodos de educación, ya sea por medio de charlas, conferencias, actividades en las escuelas de conducción, imágenes en redes sociales o el desarrollo de más spots sociales que tiene como fin concientizar a las personas sobre la importancia que tiene la cultura vial en un país y así los ciudadanos tengan claro cuáles son los riesgos o consecuencias que pueden tener los conductores o personas que circulan por las vías sino manejan de manera adecuada su vehículo.

Para esto es importante estudiar bien el público objetivo, sus intereses y el mensaje que se quiere transmitir por medio del spot, de esta manera por medio de la narración de las imágenes y el sonido puedan llegar de manera adecuada a sensibilizar o concientizar a las personas sobre la educación vial y la prevención de accidentes de tránsito.

Por lo tanto, es importante identificar cuáles son las causas que incitan a las personas a no asumir las responsabilidades que acarrearán el manejo de un vehículo, sobre todo los jóvenes, quienes son las víctimas principales de accidentes en las vías (OMS, 2015). Su poca madurez influye en el cumplimiento de las leyes de tránsito, pues en ocasiones ignoran las consecuencias que pueden tener, como por ejemplo, recibir una multa monetaria, suspensión temporal o definitiva de la licencia, disminución de puntos, realizar trabajos comunitarios y por último pueden ser arrestados.

El Instituto Tecnológico Cordillera es una institución de educación superior dedicada a la formación de profesionales críticos y competentes. Está ubicado en la ciudad de Quito en la Av. La Prensa y Logroño, cuenta con horarios tanto diurnos como nocturnos. Los estudiantes de horario nocturno suelen movilizarse en motocicleta ya que tienen mayor dificultad de transportarse para retornar a sus casas y acuden a este tipo de vehículos por la escasez de buses que existe en las horas de la noche.

Se ha observado que los estudiantes motociclistas del Instituto Tecnológico Cordillera estacionan sus motocicletas en espacios no permitidos. Posteriormente, salen a las vías sin las protecciones de seguridad sugeridas por la Agencia Nacional de Tránsito.

Asimismo, se observó que los estudiantes motociclistas del Instituto Tecnológico Cordillera no hacen uso de un casco homologado, del chaleco reflectivo, las protecciones corporales y no verifican si sus focos y direcciones funcionan correctamente lo que pone en mayor riesgo sus vidas, debido a que su cabeza y extremidades quedan más expuestas a cualquier impacto, dejando graves lesiones.

Por esta razón la Agencia Nacional de Tránsito recomienda utilizar un casco homologado, las protecciones corporales y los implementos necesarios de visibilidad de la motocicleta, para que de este modo se puede evitar de alguna manera lesiones graves en caso de sufrir algún accidente.

Por este motivo se realizó un spot social dirigido a los estudiantes motociclistas del Instituto Tecnológico Cordillera, en cual ellos puedan reflexionar sobre la manera en la que manejan la motocicleta y la importancia del uso de los accesorios de seguridad. De esta forma se contribuye a mejorar la salud pública, debido a que la inseguridad vial es uno de los factores que más pone en riesgo la vida de las personas.

1.2 Formulación del problema

- ¿Qué características debe tener un spot social sobre educación vial dirigido a los estudiantes motociclistas del Instituto Tecnológico Cordillera?

1.3 Justificación

Es notorio que los estudiantes del Instituto Tecnológico Cordillera no usan todos los accesorios de protección para motociclistas, y de alguna manera exponen su vida al producirse un accidente de tránsito. La seguridad vial es un tema muy complejo, a pesar de que se ha trabajado desde hace mucho tiempo atrás, es necesario “seguir perseverando en la introducción de aquellas medidas cuya efectividad ya se conozca y, cuando ello sea necesario, continuar desarrollando nuevas medidas” (Monclús, 2007, p.9).

En efecto, la producción de spot sociales es una de las maneras de trabajar con la prevención de accidentes de tránsito y la seguridad vial, ya que todas las personas, ya sean peatones o conductores, deben reforzar sus conocimientos con respecto a la educación vial. Por lo que es de suma importancia que se elaboren más spots sobre educación vial, los cuales puedan ser mostrados en las escuelas de conducción, colegios, universidades y la sociedad en general.

Es significativo tener una constante educación vial, puesto que a menudo las reglas y normas de tránsito también se van modificando. Por lo cual, el presente proyecto se enfoca en los motociclistas, quienes son el factor principal de mortalidad en accidentes de tránsito, debido a que los conductores tienen mayor facilidad para perder la estabilidad y su exposición corporal es mayor frente a otros vehículos o el medio. Esta investigación llama a la reflexión por medio de un spot social de concienciación, con el objetivo de reforzar la cultura vial de los estudiantes del Instituto Tecnológico Cordillera.

Para la producción de este spot es importante conocer a los estudiantes y saber cómo llegar a ellos, teniendo en cuenta su edad, sus gustos, a que dirigen su atención, etc. Por consiguiente, la realización de un spot social para motociclistas debe tener un mensaje claro que les ayude a reflexionar sobre el uso de la motocicleta, ya que están acostumbrados a ver spots sociales que generalmente están dirigidos a los conductores de automóviles, y casi nunca se ven spots para motociclistas, lo que les llamara la atención.

La elaboración de este trabajo puede incentivar a las organizaciones encargadas de reforzar la educación vial por medio de la realización de spots con contenidos diferentes a los que se acostumbra a ver en los medios de comunicación,

contenidos dirigidos a diferentes públicos como pueden ser los ciclistas, pasajeros, peatones, motociclistas, conductores, etc.

Con el planteamiento y elaboración de este spot social sobre educación vial se podrá llegar a los estudiantes de una manera más directa y así reforzar su cultura vial, ya que la cultura vial es una señal del buen o mal desarrollo de un país y es un tema de formación (Baptista y Reyes, 2014). Por esta razón, la educación vial debe ser tomada en cuenta para la realización de campañas sociales más didácticas como son los spots para así poder transmitir los mensajes a los jóvenes de una manera diferente que llame su atención.

1.4 Objetivos

1.4.1 Objetivo General

- Diseñar un spot social sobre el incumplimiento de leyes y normas de tránsito para motociclistas, dirigido a los estudiantes del Instituto Tecnológico Cordillera.

1.4.2 Objetivos Específicos

- Conocer las causas por las cuales los estudiantes motociclistas del Instituto Tecnológico Cordillera incumplen con las leyes y normas de la Agencia Nacional de Tránsito.
- Distinguir los recursos técnicos artísticos necesarios para la elaboración del spot social sobre el manejo de la motocicleta con actitud responsable, dirigido a los estudiantes del Instituto Tecnológico Cordillera.
- Socializar el spot social para motociclistas a los estudiantes del Instituto Tecnológico Cordillera.

CAPÍTULO 2

MARCO TEÓRICO

El segundo capítulo de la investigación está conformado por el marco teórico con el cual se sustenta el proyecto de investigación por medio de antecedentes, teorías e información previa. Este capítulo será un soporte para la investigación, donde se encuentran con conceptos y teorías relevantes que ayudan a la investigación. La base principal de este estudio está en las investigaciones antes realizadas sobre educación vial tanto a nivel nacional como internacional y de igual manera una fundamentación legal debido a que es un sustento jurídico que permite desarrollar de mejor manera la investigación, estas bases legales no son más que leyes que sustentan de forma legal el desarrollo del proyecto.

En la actual etapa del estudio se busca sustentar el proyecto de investigación que en este caso es un spot social sobre Educación Vial, por medio de teorías y conceptos que sirvan de base para la investigación, lo que permite determinar metodológicamente el problema y la hipótesis, con la recolección de antecedentes los cuales ayudan a comprender el fenómeno de estudio (Rodríguez, 2005). Es importante sostener la investigación a través de conceptos que permiten demostrar que existe un problema, el cual debe ser estudiado para poder dar una posible solución o disminuir de alguna manera este fenómeno.

En otras palabras, el marco teórico, es uno de los capítulos más importantes de la investigación, en él se fundamenta la solución del estudio, según Balestrini (2006), el marco teórico es "el resultado de la selección de aquellos aspectos más relacionados del cuerpo teórico epistemológico que se asume, referidos al tema

específico elegido para su estudio" (p.91). Permitiendo al investigador recopilar y extraer información, por medio de la definición conceptual, que le da el sentido y las líneas de acción a la investigación. Dentro de este marco teórico se consideran los aspectos siguientes a desarrollar.

2.1 Antecedentes

Se han realizado varios estudios a nivel nacional e internacional sobre la educación vial y la manera de prevenir accidentes de tránsito por medio de campañas, para concientizar a las personas sobre la importancia de respetar las leyes y normas de tránsito.

Por ejemplo el trabajo realizado por Naranjo (2015), titulada: *Comunicación Visual y su influencia en la Seguridad Vial como Prevención en Accidentes de Tránsito dirigido al Gobierno Autónomo Descentralizado de Durán*, para obtener en Guayaquil – Ecuador el título de diseñador gráfico, en la Universidad de Guayaquil, cuyo propósito partió en reducir los accidentes de tránsito mediante la concientización ciudadana sobre la seguridad vial, además de los deberes y derechos que poseen los peatones, pasajeros y conductores, de este modo minimizar el alto índice de accidentes de tránsito que existe en la localidad. El diseño de la investigación estuvo enfocado en un diseño documental y un estudio de campo observacional. Por ello se aplicó una encuesta a los habitantes del cantón Durán, por consiguiente, concluyó que los habitantes del cantón Durán apoyan a que se cumplan las campañas de seguridad vial, debido a que es algo necesario para evitar los accidentes de tránsito. Reconocen asimismo que muchos conductores, peatones o pasajeros no cumplen con las leyes y normas de tránsito.

La investigación de Naranjo aporta elementos fundamentales sobre la seguridad vial como prevención de accidentes de tránsito, esto constituye un marco de referencia para la realización del presente trabajo puesto que se tomaron en cuenta sus resultados para sustentar la importancia del uso de los accesorios de seguridad para los motociclistas.

El siguiente antecedente es producido por Sierra (2016), titulada: *Campaña Audiovisual para concientizar a pilotos y peatones sobre la importancia de respetar las señales de tránsito en el Municipio de Cobán, A.V.*, a fin de obtener en Guatemala – México el título de licenciado en ciencias de la comunicación, cuya meta radicó en desarrollar una campaña de comunicación audiovisual para concientizar a pilotos y peatones sobre la importancia de respetar las señales de tránsito en el municipio de Cobán, A.V. Este autor se fundamenta en conceptos como educación vial, vehículo, conductor, peatón, derecho de vía, vía pública, responsabilidad, señales de tránsito, clasificación de las señales de tránsito y campaña de comunicación en la cual se divide en campañas políticas, comerciales, sociales y gubernamentales, con estos conceptos llego a la conclusión que 1023 personas consideran que si cuenta Cobán con una señalización apropiada y 1018 consideran que no, es decir debe ponerse atención a estas carencias que detecta la población.

El presente autor ayuda a la investigación debido a que realizó un producto audiovisual para concientizar a los pilotos y peatones sobre las señales de tránsito, por ende, trata temas fundamentales sobre la educación vial, lo que ayudo a la presente investigación a guiarse sobre el contenido que debe tener el producto

audiovisual para poder llegar a las personas y generar conciencia en ellas sobre un tema tan importante como es la educación vial.

Para finalizar con los antecedentes la investigación de Sailema (2015), titulada: *Sistemas Comunicacionales para Informar, Educar y Concientizar acerca de las leyes de tránsito, dirigido para los jóvenes de la Unidad Educativa Picaihua*, para obtener en Ambato – Ecuador, el título de Ingeniera en Diseño Gráfico Publicitario, cuyo propósito partió en determinar cómo inciden los sistemas comunicacionales en la concientización de las leyes de tránsito en los jóvenes de la Unidad Educativa Picaihua. Este autor se fundamenta en un paradigma crítico – propositivo, en el pensamiento complejo, fundamentación epistemológica, fundamentación axiológica, fundamentación metodológica y una fundamentación legal que es importante por las nuevas reformas contempladas en la nueva Ley Orgánica del Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial las cuales están enfocadas en mejorar la administración del tránsito, establecer correctivos en el conocimiento, juzgamiento en las contravenciones y delitos de tránsito, por lo tanto, concluyo que los jóvenes de la Unidad Educativa Picaihua tienen un nivel medio de conocimiento sobre las leyes de tránsito.

La investigación de Sailema aporta a la presente investigación un tema importante sobre los sistemas para informar, educar y concientizar a las personas, entendiendo un poco sobre el comportamiento y pensamiento de las personas a la hora de ver alguna campaña sobre educación vial, esta investigación ayuda a identificar cuáles son las características que debe tener un producto para poder llegar a persuadir a las personas.

2.2 Fundamentación Teórica

2.2.1 Seguridad vial

Es la ciencia que estudia la utilización de las acciones que permiten a los seres humanos circular de manera organizada por la vía pública, por medio de leyes, normas y reglamentos que regulan la conducta ya sea de un peatón, pasajero o conductor (Bulian, Pace, Taddeo, Restivo, y Bertotti, 1986). De tal forma que previene los accidentes de tránsito, disminuyendo los factores de riesgo que ocasionan una colisión en las vías.

Respetar estas normas y leyes aumenta el número de personas que circulan de manera adecuada por vías, generando en la sociedad un mejor bienestar, una vida más tranquila y con menos riesgos, el comportamiento del ser humano en las vías, es fundamental para organizar estas acciones que permiten regular y transitar por las vías con tranquilidad.

2.2.2 La educación

Es la forma en la que los individuos socializan los valores, que les permite tener un comportamiento social adecuado, asimilación, reconocimiento y acatamiento voluntario de las normas (Bulian et al., 1986). La educación es adquirida por medio de otras personas, quienes influyen de alguna manera en el comportamiento, de acuerdo con la información transmitida.

La educación también es transmitida por medio de los valores, sentimientos y actitudes de las personas, provocando en las nuevas generaciones actitudes de las antiguas generaciones, que de alguna manera están presentes siempre la

conciencia cultural. Esta socialización será exitosa si la persona comparte de manera adecuada la información, que será recibida por otra persona.

2.2.3 Educación vial

Son las acciones que permiten enseñar hábitos y prácticas que contribuye a proteger y cuidar a los seres humanos cuando transitan por la vía pública, ya sea como peatones, conductores o pasajeros, estas acciones deben ser aceptadas, reconocidas y acatadas voluntariamente (Bulian et al., 1986). Como se indicó estas acciones ayudan a ordenar el tránsito, que permite circular de manera más tranquila y con menos riesgo a tener un accidente de tránsito.

La falta de educación vial produce un incremento en los accidentes que se originan en las vías, por lo que es importante educar constantemente a todos los ciudadanos sin importar la edad, si es bien difundida esta información se podría disminuir de una manera drástica los accidentes de tránsito, dando una vida más tranquila y menos riesgosa a los ciudadanos.

2.2.4 Accidente de tránsito

Es un suceso inesperado que ocurre en las vías, en los cuales pueden intervenir vehículos, seres humanos u objetos, provocando grandes pérdidas y daños tanto materiales como en las personas, dejando grandes lesiones o muchas veces hasta la muerte de una persona (Toscano, 2011). Los accidentes de tránsito son una de las primeras causas de muerte que existen en el mundo, el incumplir con las normas o tener malos hábitos y conductas en las vías puede generar un accidente.

Los accidentes de tránsito casi siempre son entre dos vehículos, pero algunas veces involucra también peatones o ciclistas, estos hechos se dan inesperadamente, sin embargo, existe una manera de prevenirlos, teniendo una conducta adecuada en las vías, que permita circular con tranquilidad, a pesar de que existe una ley que regula el comportamiento de los seres humanos en las vías hay mucha gente que incumple estas normas y leyes que por más mínimas que sean pueden tener consecuencias grandes al momento de conducir un vehículo.

2.2.5 Prevención de accidentes de tránsito

Prevenir los accidentes de tránsito es uno de los objetivos principales de cada gobierno, donde se deben adaptar medidas para abordar la seguridad vial (OMS, 2018). De esta manera empezar a reducir los altos números de accidentes de tránsito que se registran en el país.

La Agencia Nacional de Tránsito menciona en su Art. 196 que el director ejecutivo de la Comisión Nacional y los directores de las Comisiones Provinciales, serán los encargados de elaborar y supervisar los planes, programas, proyectos y campañas de prevención, educación y seguridad vial, entre estos proyectos entran los spots los cuales son espacios audiovisuales que pueden tener diferentes contenidos.

2.2.6 Spot

Se denomina spot a aquel espacio audiovisual o radial que se reproduce ya sea en la televisión, cine y radio, con el fin de dar a conocer un producto, servicio o mensaje en el espectador, es una de las técnicas que tienen mayor eficiencia para convencer al receptor de comprar, adquirir o concientizar, por esta razón es muy utilizado por

las grandes empresas y organizaciones. (Rodríguez Del Bosque, De La Ballina y Santos, 1997). Dado que les permite llegar a un grupo grande de personas.

Los spots tienen una duración mínima de 10 segundos y máxima de 60 segundos, es un espacio audiovisual o radial que le da la información necesaria y precisa al receptor. Puede ser compuesto por imágenes y sonido, video y sonido, o solo sonido, dependiendo de la clase de público al que se quiera llegar, los mensajes deben ser directos para que el receptor pueda recibir esta información con el efecto que se desea.

2.2.6.1 Tipos de spots

Existen diferentes tipos de spots debido a que se puede llegar a diferentes audiencias, quiere decir diferentes receptores entre ellas están:

- Spot de marca
- Spot detallista o local
- Spot de respuesta directa
- Spot B2B (negocio a negocio)
- Spot Institucional
- Spot sin fines de lucro (social)
- Spot de servicio público

Estas son los 7 tipos de spots que se pueden utilizar de acuerdo al contenido y a la audiencia que se va a tratar (Wells, Moriarty y Burnett, 2007). Es importante conocer el objetivo de la publicidad para poder clasificarla, el mensaje que se va a

dar, el público y el tema la tipología del spot. Los spots sin fines de lucro también son conocidos como spots sociales.

2.2.7 Spot social

Un spot social es una comunicación que se da a través de los medios publicitarios que tienen un interés social, quiere decir que este spot no tendrá fines comerciales sino más bien busca un desarrollo social, por medio del cambio o la concienciación social, por lo que es importante conocer que este tipo de spots tienen las siguientes características, un interés social, objetivos no comerciales y contribuir al desarrollo social (Alvarado, 2010). El spot social se trabaja con temas sociales que permiten llegar a la sociedad con un mensaje que genera una reacción positiva en el espectador.

Es importante conocer los temas de interés social para poder llegar de una manera más fácil al receptor, el conocimiento y la investigación son fundamentales a la hora de realizar un spot social, ya que el objetivo principal es contribuir al desarrollo social, con información verídica.

2.2.7.1 Elementos para le elaboración de un spot social

Para le elaboración de este tipo de programas, es necesario tener en cuenta las siguientes fases: (Kloter y Roberto, 1992)

- Análisis del entorno de marketing social.
- Investigación y selección de la población de adoptantes objetivo.
- Diseño de las estrategias.
- Planificación de los programas de la combinación de marketing social.

- Organización, Implementación, control y evaluación.

Siguiendo estos pasos se puede llegar a una aceptabilidad social de una idea, actitud o conducta, es importante planificar y conocer cuál es el tema a tratar y cuál será el receptor, con eso poder diseñar las estrategias adecuadas con el fin de crear un producto social que cubra una necesidad.

2.3 Fundamentación legal

La fundamentación legal, es un sustento jurídico que permite desarrollar de mejor manera la investigación, dependiendo mucho del tema a investigar, según Villafranca (2002), las bases legales no son más que leyes que sustentan de forma legal el desarrollo del proyecto es donde se incluyen todas las referencias legales que sostienen el problema de investigación, aquellas que son encontradas en las constituciones, leyes orgánicas, gacetas gubernamentales, etc. Las mismas que permiten conocer cómo se regula ciertas conductas.

2.3.1 Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad

Vial del Ecuador

Todos los artículos que se harán mención de ahora en adelante corresponden a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del Ecuador, N.º 1 modificada el 31 de diciembre del 2014 que se encuentra actualmente vigente.

Art. 4.- Es obligación del Estado garantizar el derecho de las personas a ser educadas y capacitadas en materia de tránsito y seguridad vial, en su propia lengua y ámbito cultural. Para el efecto, el Ministerio del Sector de la Educación en coordinación con la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte

Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, desarrollarán los programas educativos en temas relacionados con la prevención y seguridad vial, principios, disposiciones y normas fundamentales que regulan el tránsito, su señalización considerando la realidad lingüística de las comunidades, pueblos y nacionalidades, el uso de las vías públicas, de los medios de transporte terrestre y dispondrán su implementación obligatoria en todos los establecimientos de educación, públicos y privados del país.

En base a lo mencionado, es importante resaltar que la Agencia Nacional de Tránsito es el principal responsable de la educación vial de todos los ciudadanos del Ecuador, la cual es desarrollada por medio de diferentes métodos en los distintos establecimientos de educación, sin importar la cultura, lengua o nacionalidad de las comunidades y pueblos, la ANT da la misma educación para todos por igual sin discriminación alguna.

Art. 87.- Están sujetas a las disposiciones del presente Libro, todas las personas que, como peatones, pasajeros, ciclistas, motociclistas o conductores de cualquier clase de vehículos, usen o transiten por las vías destinadas al tránsito en el territorio nacional.

Esto quiere decir, que los motociclistas están obligados a cumplir con todos los artículos que son mencionados en la ley orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial, los cuales regulan el tránsito vehicular, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro, lo que los obliga a cumplir con las leyes establecidas que permiten mejorar la calidad de vida de los seres humanos, por lo que es importante que se conozcan y sepan cuáles son sus derechos y obligaciones a la hora de conducir una motocicleta.

Art. 127.- Será sancionado con, prisión de tres a cinco años, suspensión de la licencia de conducir por igual tiempo y multa de veinte (20) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, quien ocasione un accidente de tránsito del que resulte la muerte de una o más personas, y en el que se verifique cualquiera de las siguientes circunstancias:

a) Negligencia; b) Impericia; c) Imprudencia; d) Exceso de velocidad; e) Conocimiento de las malas condiciones mecánicas del vehículo; f) Inobservancia de la presente Ley y su Reglamento, regulaciones técnicas u órdenes legítimas de las autoridades o agentes de tránsito.

Es decir que todas las personas que conduzcan un vehículo, ya sea un automóvil o una motocicleta y ocasionen un accidente de tránsito provocando la muerte de una o más personas recibirán una multa monetaria, suspensión de la licencia y años de prisión, por lo que es importante ser conscientes a la hora de manejar, para así evitar ocasionar un accidente de tránsito el cual puede generar grandes sanciones y dañar la calidad de vida de las personas involucradas en el accidente.

Art. 142.- Incurren en Contravención grave de primera clase y serán sancionados con multa equivalente al treinta por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 6 puntos en su licencia de conducir:

a) Quien adelante a otro vehículo en movimiento en zonas o sitios peligrosos, tales como: curvas, puentes, túneles, al coronar una cuesta o contraviniendo expresas normas reglamentarias o de señalización;

b) El conductor que con un vehículo automotor excediere dentro de un rango moderado los límites de velocidad permitidos, de conformidad con el reglamento correspondiente.

Por esta razón es fundamental que todos los conductores respeten los límites de velocidad que están señalados por toda la ciudad y carreteras, de igual manera no deben adelantar a otro vehículo por zonas peligrosas, quiere decir que no está permitido que los motociclistas adelanten por la mitad a los automóviles en movimiento, porque esto podría ocasionar un accidente de tránsito, ya que los conductores de los automóviles no están acostumbrados a que los rebasen si tienen un vehículo al lado y el espacio entre ambos es bastante pequeño por lo que el motociclista podría desequilibrarse al momento de adelantar o golpear uno de los vehículos que tienen a sus lados perdiendo el control de la motocicleta.

Art. 183.- Los usuarios de las vías están obligados a obedecer las normativas, reglamentaciones viales, indicaciones del agente de tránsito y señales de tránsito que establezcan una obligación o prohibición, salvo circunstancias especiales que lo justifiquen.

En este sentido todos los usuarios de las vías, ya sean peatones, ciclistas, motociclistas, conductores o pasajeros deben cumplir con estas normas de tránsito, no solo por la sanción que se puede recibir al momento de incumplirlas, sino por andar con tranquilidad en las vías, ya que el cumplimiento de estas normas genera una cultura vial en la gente, que ayuda a reducir el riesgo de accidentes de tránsito, por lo tanto, mejora la calidad de vida de las personas.

Art. 185.- La educación para el tránsito y seguridad vial establece los siguientes objetivos:

a) Reducir de forma sistemática los accidentes de tránsito; b) Proteger la integridad de las personas y sus bienes; c) Conferir seguridad en el tránsito peatonal y vehicular; d) Formar y capacitar a las personas en general para el uso correcto de todos los medios de transporte terrestre; f) Procurar la disminución de la comisión de las infracciones de tránsito; g) Capacitar a los docentes de educación básica y bachillerato, de escuelas de capacitación de conductores profesionales y no profesionales, en materia de seguridad vial y normas generales de tránsito; h) Difundir, por los medios de comunicación, los principios y normas generales de señalización universal y comportamiento en el tránsito.

Se puede evidenciar que los objetivos de esta ley es optimizar la calidad de vida de las personas, controlando ciertos aspectos que son importantes a la hora de transmitir esta educación, por lo que es relevante que todos conozcan de esta ley para que se pueda difundir entre la mayor cantidad de personas, lo que generará resultados positivos debido a que, entre más personas cumplan, conozcan y respeten esta ley menos riesgos de accidentes de tránsito abran en las vías. Es decir que la ANT está obligada a cumplir con estos objetivos para poder ver resultados en la sociedad.

Art. 191.- Los límites máximos y rangos moderados de velocidad vehicular permitidos en las vías públicas, con excepción de trenes y autocarriles, son los siguientes:

1. Para vehículos livianos, motocicletas y similares:

- Urbana 50 Km/h
- Perimetral 90 Km/h
- Rectas en 100 Km/h
- Carreteras - menor o igual 135 Km/h
- Curvas en 60 Km/h

Como se indica en el Art. 191 existe un control que permite regular los límites de velocidad de los vehículos de acuerdo al tipo de vehículo y su peso, esto ayuda a disminuir de cierta manera los accidentes causados por exceso de velocidad, sin embargo, hay muchas personas que no cumplen con esta ley, excediendo la velocidad permitida, de manera que los frenos no tienen la misma precisión por el exceso de velocidad y la corta distancia que tienen con otro vehículo al momento de frenar.

Art. 195.- Para rebasar o adelantar a otros vehículos se lo hará siempre por la izquierda y en ningún caso o circunstancia por la derecha, salvo en los casos siguientes:

1. En vías de dos o más carriles de circulación en el mismo sentido, siempre que la señalética lo permita;
2. Para evitar una desgracia o accidente inminente.

Como se puede ver ningún vehículo, tiene permitido rebasar por la derecha, lo correcto y a lo que están atentos los conductores es rebasar y ser rebasados por la izquierda, debido a que el riesgo que se corre al rebasar por la derecha es bastante grande porque el vehículo se puede cerrar, puede abrir la puerta o bajar algún pasajero, lo que ocasionaría un accidente de tránsito, es por esto que los

motociclistas no deben rebasar por entre los carros, por el poco espacio que tienen y el riesgo de que uno de los vehículos se cierre y quede aplastado en la mitad.

Art. 196.- El Director Ejecutivo de la Comisión Nacional y los directores de las Comisiones Provinciales, serán los encargados de elaborar y supervisar los planes, programas, proyectos y campañas de prevención, educación y seguridad vial, la realización de estudios, formulación de soluciones y ejecución de acciones para la reducción de la accidentabilidad, con base en los factores y causas de incidencia.

A fin de cumplir con los programas de educación vial, se debería controlar, elaborar y supervisar más por parte de los directivos encargados, para que se obtenga un resultado más evidente en los ciudadanos, lo que generaría una cultura vial, debido a que la educación es uno de los temas más relevantes a la hora de hablar de las vías.

Art. 255.- La educación vial se realizará de forma permanente y obligatoria mediante programas, proyectos, publicaciones, campañas periódicas y otras actividades diversas que permitan su difusión masiva a través de los medios de comunicación, así como de los programas de educación en las diferentes instituciones educativas públicas, fiscomisionales, misionales, de los GADs, o privadas, de nivel pre-básico, básico, medio y superior del país.

Se trata, desde luego, de educar a todos los ciudadanos para crear una cultura vial, empezando desde la pre-básica hasta la educación superior, sin olvidar que esta educación debe mantenerse actualizada en todos los ciudadanos, para ello es importante la difusión masiva que permite que las personas tomen conciencia del

riesgo que se corre en las vías al momento de incumplir una norma o ley de seguridad, y de esta manera poder disminuir los accidentes de tránsito.

Art. 284.- Los conductores de motocicletas y similares deberán abstenerse de:

1. Sujetarse a cualquier otro vehículo que transite por la vía pública; 2. Transitar en forma paralela o rebasar sin cumplir las normas previstas en este Reglamento para la circulación de vehículos; 3. Llevar cualquier tipo de carga que dificulte su visibilidad, equilibrio, adecuada operación o que constituya un peligro para sí o para otros usuarios en la vía pública; 4. Realizar virajes o giros sin utilizar las señales respectivas; 5. Circular sobre las aceras y áreas destinadas al uso exclusivo de peatones.

Con respecto a estas normas es fundamental recalcar que el incumplimiento de este artículo puede traer una sanción, pero más que esto, es el riesgo en el que se pone la vida del conductor, el pasajero o usuario de las vías, teniendo en cuenta que los motociclistas están sumamente expuestos a la hora de conducir, y en caso de un accidente son los más afectados.

Art. 300.- Los conductores, pasajeros y pasajeras de motocicletas, motonetas, bicimotos, tricar y cuádrimotos están obligados a cumplir las siguientes normas de seguridad:

1. Llevar correctamente sujeto a su cabeza y en todo momento el casco de seguridad homologado; 2. Vestir chalecos o chaquetas con cintas retro-reflectivas de identificación que deben ser visibles; 4. Ubicarse detrás del conductor, y en ningún momento entre el conductor y el manubrio.

Para finalizar este artículo viene a ser uno de los más importantes en la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial para los motociclistas, visto que menciona todos los accesorios de seguridad que de alguna manera ayudan a proteger el cuerpo en caso de un accidente de tránsito, puesto que son hechos para disminuir la fuerza de impacto del cuerpo al momento de colisionar con otro vehículo o algún objeto en las vías. Esto reduce las grandes lesiones que puede quedar en el cuerpo, y muchas veces estos accesorios pueden salvar la vida de un motociclista en caso de accidente.

2.3.2 Código Orgánico Integral Penal

Los tres artículos que se encuentran a continuación pertenecen al Código Orgánico Integral Penal, N.º 180 modificado el 10 de febrero del 2014.

Artículo 386.- Contravenciones de tránsito de primera clase. - Será sancionado con pena privativa de libertad de tres días, multa de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de diez puntos en su licencia de conducir:

3. La o el conductor que con un vehículo automotor, exceda los límites de velocidad fuera del rango moderado, establecidos en el reglamento correspondiente.

En lo que se refiere el Art. 386 todo vehículo que exceda los límites de velocidad antes mencionados será sancionado con una multa tanto monetaria como de reducción de puntos, por lo que es importante respetar los límites de velocidad marcados tanto en la ciudad como en las carreteras para evitar así recibir una sanción y sufrir un accidente de tránsito por exceso de velocidad.

Artículo 389.- Contravenciones de tránsito de cuarta clase. - Serán sancionados con multa equivalente al treinta por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general, y reducción de seis puntos en su licencia de conducir:

11. La o el conductor y los acompañantes, en caso de haberlos, de motocicletas, motonetas, bicimotos, tricar y cuadrones que no utilicen adecuadamente casco de seguridad homologados de conformidad con lo establecido en los reglamentos de tránsito o, que en la noche no utilicen prendas visibles retroreflectivas.

Como lo indica el Art. 389 no utilizar un casco homologado tanto el conductor como el acompañante puede ser sancionado al igual que no llevar prendas reflectivas en las horas de la noche para ser más visibles, sin embargo, este artículo no se cumple en su totalidad debido a que la mayoría de motociclistas en Ecuador no llevan prendas reflectivas y no son sancionados, al igual que no existe un control estricto de la utilización del casco homologado en el país.

Artículo 390.- Contravenciones de tránsito de quinta clase. - Será sancionado con multa equivalente al unificado del trabajador en general y reducción de cuatro puntos cinco puntos en su licencia de conducir:

14. La o el conductor que conduzca un vehículo sin luces, en mal estado de funcionamiento, no realice el cambio de las mismas en las horas y circunstancias que establecen los reglamentos de tránsito o no utilice las luces direccionales luminosas antes de efectuar un viraje o estacionamiento.

Este artículo es muy importante porque la visibilidad de la motocicleta en las horas de la noche es mucho menor a la de un automóvil, quiere decir que los otros vehículos que circulan por las vías no ven con facilidad a las motocicletas por lo

que es fundamental que tengan sus luces en perfecto funcionamiento y las utilicen para realizar giros o estacionarse, así de alguna manera ser más visibles en las vías y evitar accidentes de tránsito.

CAPÍTULO 3

METODOLOGÍA EMPLEADA

El presente capítulo contiene la metodología con la cual se determina el procedimiento para alcanzar los objetivos planteados en la investigación. Para cumplir con esta finalidad es importante conocer el enfoque, tipo de investigación, técnicas e instrumentos que se van a utilizar o se necesitan, de esta manera es mucho más fácil cumplir con las metas establecidas porque se tiene claro cuál va a ser el procedimiento que se va a emplear para lograr el objetivo general de la investigación.

En esta etapa de la investigación se conoce el método que utiliza el investigador para tener claro el procedimiento, el cual le ayuda a cumplir con su objetivo general, por medio de una serie de pasos que se deben seguir en el proceso para poder desarrollar una contribución al conocimiento (De Canales, De Alvarado y Pineda, 1994). Es importante tener claro el tipo de metodología que se va a utilizar, ya que esta ayuda en el procedimiento que se debe seguir para lograr las metas de la investigación.

3.1 Paradigma de la investigación

En la presente investigación se utilizó el paradigma interpretativo el cual ayudo al investigador a observar los hechos externos del lugar de estudio y poderlos interpretar por medio de la interacción que tuvo con los estudiantes del Instituto Tecnológico Cordillera, de esta manera el investigador intenta comprender la realidad de los estudiantes al momento de manejar una motocicleta, por lo que fue importante conocer el pasado para poder entender el presente (Pérez, 1994).

Para profundizar en la investigación se utilizaron las siguientes técnicas como recolección de datos, la observación participativa y entrevistas, de modo que el tipo de estudio fue descriptivo porque al momento de realizar las entrevistas para la recopilación de datos el investigador tuvo que analizar e interpretar las propias palabras de las personas por medio de los audios que obtuvo en cada una de las entrevistas Taylor y Bogdan (citado en Rodríguez, Gil, García, 1996,) es importante conocer el tipo de estudio de esta investigación ya que los estudios anteriores no han sido realizados de esta manera, lo que le permite al investigador obtener datos que describen el escenario tal y como es.

3.2 Enfoque de la investigación

El enfoque seleccionado para el desarrollo de la presente investigación fue el cualitativo que estudia la realidad de los sucesos, para poder interpretar los fenómenos que existen en la investigación de acuerdo a los significados que tiene para cada una de las personas involucradas (Rodríguez, Gil, García, 1996,) es decir desde un punto de vista subjetivo, para esto es de suma importancia recolectar información significativa que ayude al investigador, por esta razón el enfoque cualitativo fue utilizado en esta investigación debido a que el tema permitió recoger aspectos relevantes de la realidad de los motociclistas para analizarlos y así poder crear un spot social con un contenido que sea de su interés.

3.3 Diseño de la investigación

Para cumplir con el diseño de investigación - acción es importante recordar que el tercer objetivo de esta investigación es el de socializar el spot social para motociclistas a los estudiantes del Instituto Tecnológico Cordillera, por este motivo

se trabajo con este tipo de diseño el cual le permitió al investigador desarrollar el contenido del spot para así socializarlo con los estudiantes y de esta manera persuadir a los conductores sobre las acciones que ellos tienen al conducir una motocicleta.

En los distintos diseños se encuentra el diseño de investigación – acción el cual ayuda al diagnóstico de la problemática desde el punto de vista de los participantes, este diseño de investigación se caracteriza por utilizar el mismo lenguaje de los informantes (Rodríguez, 1993). Es por eso que se utilizó el diseño de investigación – acción, puesto que el problema se analiza desde las palabras que utilizan los informantes, lo que le permitió al investigador obtener resultados relevantes sobre el tipo de contenido que debía presentar en el spot, el cual debe interesar a este grupo de estudiantes.

Por otra parte es fundamental conocer que el alcance de la investigación es descriptivo lo que implica que el investigador debe observar y describir el comportamiento del objeto de estudio sin influir sobre lo que él hace o dice de ninguna manera, por esta razón al momento de realizar las entrevistas para la recopilación de datos el investigador únicamente analizo e interpreto las propias palabras de las personas por medio de los audios que obtuvo en cada una de las entrevistas Taylor y Bogdan (citado en Rodríguez, Gil, García, 1996,) lo que permitió obtener datos que describen el escenario tal y como es.

3.4 Informantes

Los informantes son las personas que el investigador selecciona cuidadosamente para que le faciliten la información necesaria y así poder comprender que es lo que

pasa con el problema de investigación (Rodríguez, Gil, García, 1996). En una investigación cualitativa los informantes son elegidos debido a que cumplen con ciertos aspectos que no todos los miembros del grupo tienen, por lo tanto, el investigador no selecciona al azar a las personas sino más bien elige cada uno de los informantes de acuerdo a las cualidades que el considera necesarias para la investigación.

Por tal razón los informantes de este proyecto fueron cuatro estudiantes del Instituto Tecnológicos Cordillera que usan como medio de transporte una motocicleta, estudian en horario nocturno, de diferentes carreras, edades, ocupaciones y círculos sociales. El primero se identifica como estudiante 1 y su código es (L. V. Est 1. 2019), el segundo estudiante se identifica como estudiante 2 código (C. A. Est 2. 2019), el tercer estudiante se identifica como estudiante 3 código (A.J. Est 3. 2019) y el último estudiante se identifica como estudiante 4 código (J.P. Est 4. 2019). Adicionalmente se seleccionó a dos agentes de tránsito de la ciudad de Quito que trabajen por el sector de la concepción, el primer agente se identifica como agente tránsito 1 código (A.M. Ant 1. 2019) y el segundo se identifica como agente tránsito 2 código (L.G. Ant 2. 2019). Estos informantes fueron seleccionados minuciosamente después de estudiar a los individuos.

3.5 Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Una investigación cualitativa busca datos de personas, seres vivos, comunidades o situaciones en profundidad. En esta investigación se trató con seres humanos por lo tanto los datos de interés fueron percepciones, creencias, emociones, interacciones, pensamientos, experiencias y vivencias, lo cual fue recolectado con

la finalidad de responder a las preguntas de investigación (Hernández, Fernández y Baptista, 2014).

3.6 Observación participativa

La observación es uno de los métodos que se usa para captar por medio de los sentidos información que le permita al investigador describir, explicar y comprender al ser humano y su naturaleza (Taylor y Bogdan, 1984). Por esta razón el investigador utilizó la técnica de observación participativa con el objetivo de familiarizarse con el grupo de estudiantes que usan como medio de transporte una motocicleta y así poder entender de mejor manera lo que ocurre en su entorno y con este grupo de motociclistas.

3.7 Entrevista

La entrevista cualitativa es más íntima, flexible y abierta King y Horrocks (citado en Rodríguez, Gil, García, 1996) ya que es una conversación que se realiza entre el entrevistador y el entrevistado, creando una comunicación por medio de preguntas y respuestas respecto a un tema. Las entrevistas tienen tres divisiones las estructuradas que se realizan con una serie de preguntas específicas, las semiestructuradas que tienen una serie de preguntas, pero se pueden añadir más preguntas para precisar un tema y las no estructuradas tienen una guía, pero el entrevistador puede cambiarlas si desea de acuerdo al contenido que va obteniendo.

En esta investigación se utilizó como técnica las entrevistas semiestructuradas, y como instrumento un guion de entrevista, las cuales le permitieron al investigador, conocer cuál es el contenido que un joven motociclista considere para reflexionar

sobre los riesgos que tiene al momento de incumplir con las normas y leyes de tránsito, y sobre todo conocer porque motivo ellos las incumplen, analizando las respuestas de los diferentes informantes.

A fin de recoger la información necesaria para alcanzar el objetivo de la mejor manera, se elaboró una lista de las preguntas que se utilizaron en las entrevistas semiestructuradas que se les realizó a los diferentes informantes.

3.8 Categorías y subcategorías

Categoría	Código	Subcategoría
1.- Conocimiento sobre la Ley de Tránsito	CLT	<ul style="list-style-type: none"> - Señalización - Uso de accesorios - Comportamiento en las vías - Educación vial
2.- Principales infracciones	PI	<ul style="list-style-type: none"> - Accidentes - Sanciones
3.- Uso de la motocicleta	UDLM	<ul style="list-style-type: none"> - Necesidad
4.- Función de los spots	FDLS	<ul style="list-style-type: none"> - Reflexión - Contenido

Tabla 1: Sistema de categorías y subcategorías

(Ver el anexo N° 1 y 2.)

3.9 Técnicas de análisis de los datos

En la presente investigación se realizó una categorización la cual permitió al investigador utilizar la triangulación interna entre las diferentes fuentes de información esto permite saber si lo que los estudiantes y los agentes de tránsito respondieron en la entrevista es coherente o no con lo que el investigador observo

(Cabrera, 2005), lo que permite tener más profundidad en el problema de investigación. Las técnicas para el análisis de datos del método cualitativo no son estructuradas por el contrario es aquí donde el investigador le da una estructura, debido a que los datos son distintos (Hernández, Fernández y Baptista, 2014). Por esta razón el investigador interpreta los resultados de las entrevistas bajo su óptica.

3.10 Esquema de la propuesta

3.10.1 Preproducción

Para la realización del spot social se partió de las tres fases principales de un producto audiovisual, la primera es la preproducción donde se realizan actividades previas a la grabación, desde la idea inicial hasta la disposición de los recursos que se van a utilizar en la siguiente etapa de producción (Ortiz, 2018), en esta etapa nació la idea del spot según el tema anteriormente analizado para empezar a escribir el guion de acuerdo al mensaje que se quería transmitir, posteriormente elaboró la escaleta, en esta etapa se pueden conocer cuáles son los planos que se iban a utilizar, los movimientos de cámara y las acciones que se debían realizar en cada uno de los planos.

Una vez terminada la escaleta se procedió con la elaboración del storyboard, que fue un pequeño comic de todo lo que se planeaba grabar, esto fue de gran ayuda para el director de fotografía, ya que tenía claro cuál era el valor de plano, el movimiento de cámara y la acción de los actores. También fue muy importante armar un equipo de trabajo, el cual estaba conformado por: el director, el director de fotografía, un productor y una directora de arte.

3.10.2 Producción

Se continúa con la segunda etapa que es la producción donde se realiza todo el rodaje anteriormente planeado, es una de las fases más importantes de un producto audiovisual porque se realiza un trabajo bastante amplio (Ortiz, 2018). En esta fase se graba todo lo que está escrito en el guion, con sus respectivos valores de plano y movimientos de cámara, es un trabajo que requiere tiempo y dinero para poder lograr el objetivo del producto audiovisual.

En esta etapa se elaboró un plan de rodaje el cual ayudó a tener claro cuáles eran los días y las horas que se iban a grabar con cada uno de los actores. La dirección de los actores es fundamental en esta fase, para que los tiempos de grabación se cumplan como quedó planeado en la preproducción. Asimismo, el sonido fue grabado por separado con un micrófono externo a la cámara para que tenga una mejor calidad, la voz en off fue grabada en una cabina de radio para que sea nítida y se pueda utilizar en la postproducción, de manera que la persona encargada de editar pueda tener todo el material necesario para culminar en la elaboración del spot.

3.10.3 Postproducción

Por último, se concluye con la fase de postproducción donde se realizan todos los procesos de terminación del producto audiovisual, es decir el montaje, sonorización, colorización y retoques (Ortiz, 2018). En esta última etapa se seleccionaron las tomas y los audios, igualmente se eligió la música y los efectos de sonidos necesarios para el spot. Por último, se realizó una colorización a todas las imágenes y se limpió cada uno de los audios para terminar con la edición de producto audiovisual.

CAPÍTULO 4

RESULTADOS E INTERPRETACIÓN

En el presente capítulo se encuentra el análisis de los resultados en el cual se estudia las respuestas de los instrumentos aplicados en la investigación los cuales ayudan a cumplir con los objetivos planteados y las categorías utilizadas según el objeto de estudio.

El análisis de los resultados consiste en comparar las respuestas obtenidas de los instrumentos aplicados, por medio de una triangulación en la cual se compara las diferentes respuestas y se interpreta los resultados de las entrevistas bajo la óptica del investigador (Hernández, Fernández y Baptista, 2014).

La técnica aplicada en esta investigación fue la entrevista, las cuales se las realizó a cuatro estudiantes de Instituto Tecnológico Cordillera que usan como medio de transporte una motocicleta y dos agentes de tránsito. Las preguntas fueron ejecutadas según las diferentes categorías, las cuales respondían a los temas centrales del objeto de estudio, de cada una de estas categorías se plantearon varias subcategorías que responden a las guías de los distintos informantes que están vinculados con los temas previamente seleccionados. Esto permitió al investigador analizar la información recogida para lograr los resultados y así cumplir con los objetivos planteados.

4.1 Conocimiento sobre la Ley de Tránsito (CLT)

4.1.1 Señalización

Luego de haber preguntado a los informantes clave si habían visto señalizaciones de tránsito dirigidas a motociclistas ya sea dentro de la ciudad de Quito o en carreteras aledañas, los estudiantes del Instituto Cordillera respondieron en su mayoría que no han visualizado señales de tránsito exclusivamente para motocicletas, sino “solo para vehículos” (L. V. Est 1. 2019). Sin embargo, en su contrapunto el estudiante 3 afirmó que ha visto “un carril exclusivo para motocicletas en la vía que se va al valle” (A. J. Est 3. 2019), lo cual se sustenta en la respuesta que brindó el agente de tránsito 1 quien de igual manera confirmó que sí existe señalización como por ejemplo “no utilizar la vía exclusiva para los ciclistas, tampoco estacionarse sobre las aceras o los pasos cebras”.

Por ende, se percibe que la mayoría de estudiantes entrevistados no ha visualizado la existencia de señales de tránsito dirigidas únicamente a motociclistas que se encuentren tanto dentro de la ciudad como en carreteras. No obstante, las respuestas antes mencionadas también confirman la existencia de este tipo de señales de tránsito en carreteras y que tienen un carácter de prohibición más no de prevención, lo cual es de mayor interés para los estudiantes del Instituto Cordillera que conducen motocicletas, ya que ellos consideran necesario ver más señales de prevención y no únicamente de prohibición.

Por otra parte, es notorio que las señalizaciones para los motociclistas no están colocadas de forma adecuada lo cual se ve reflejado en el hecho de que la mayoría de estudiantes nunca ha visto una señalización de tránsito para motociclistas,

entonces se presume que dichas señales se encuentran en lugares poco visibles o probablemente los estudiantes no les prestan atención a las mismas debido a que no llaman su atención.

Cabe destacar que los conductores tienden a recordar con mayor facilidad las señales de tránsito que perciben a diario y no las que usualmente hayan visto en carreteras. Por lo tanto, debido a la ubicación geográfica del Instituto Cordillera se puede asumir que sus estudiantes circulan con mucha mayor frecuencia dentro de la zona urbana, por tal motivo se preguntó a los informantes que participaron en este estudio si debería haber más señalizaciones de tránsito para motociclistas dentro de la ciudad. Con ello se obtuvieron las siguientes respuestas.

El estudiante 1 dio una respuesta afirmativa justificando que al momento de manejar la motocicleta se encuentra pendiente de las señales de tránsito a su alrededor y que eso podría ser usado a su favor si se colocaran señales de prevención para que se conviertan en un recordatorio al momento de conducir, de esa manera la señal podría prevenirlo de algún accidente. De igual manera el estudiante 3 también afirmó que considera necesaria la implementación de estas señales dentro de la zona urbana para prevenir accidentes ya que “la motocicleta es el vehículo más peligroso que pueda existir” (A. J. Est 3. 2019).

Por su parte, el estudiante 2 señaló otra razón por la cual se deben implementar este tipo de señales dentro de la ciudad, aludiendo a que va en incremento el número de ciudadanos que deciden comprarse una motocicleta, dicho de la siguiente manera: “actualmente deberíamos tener en cuenta que las personas están optando por sacarse un vehículo como es la motocicleta” (C. A. Est 2. 2019). Por este motivo, en el mismo orden de ideas el resto de estudiantes está de acuerdo

en que la implementación de señales de prevención para motociclistas ayudaría a “tomar un poco más de conciencia y que la gente sea más prudente” (A. J. Est 3. 2019), así como tener “un poquito más de conocimiento en este aspecto” (J. P. Est 4. 2019).

Empero, sobre esta misma temática el Agente de tránsito 2 se mostró en desacuerdo al expresar que más señalizaciones no creen que debería haber ya que considera que las señales existentes actualmente son suficientes para todos los vehículos motorizados. Además, el mismo informante recalca que “toda persona que maneja un vehículo primero debe hacer un curso, en el que le dicen todas las normas y reglamentos que deben cumplir” (L. G. Ant 2. 2019), argumento con el cual el informante opina que un aumento de señales de prevención no va a disminuir el número de infracciones o accidentes, sino que la causa está en el desconocimiento de la ley por parte de los usuarios de vehículos motorizados.

De esta forma, se puede apreciar que los estudiantes que optan por transportarse en motocicletas afirman de manera unánime que les gustaría poder ver dentro de la ciudad de Quito un mayor número de señalizaciones de tránsito dirigidas únicamente a los motociclistas, ya que consideran que eso los ayudaría a prevenir un accidente de tránsito al tener la función de recordatorio, lo cual inminentemente apelaría a su conciencia al momento de estar tras el timón de su motocicleta. Mientras que el agente de tránsito 1 por el contrario considera que está en la obligación de cada uno de los usuarios informarse sobre la Ley Nacional de Tránsito durante el curso de obtención de la licencia ya que los conocimientos que reciben allí son suficientes.

Sin embargo, luego de contrastar ambas respuestas resulta pertinente tener en cuenta las necesidades que reflejaron los informantes clave observados por la investigadora en el transcurso del estudio, ya que tanto las respuestas verbales de los motociclistas como su conducta en las vías coincide en que ellos no se sienten seguros con las señales existentes y más allá de eso asumen que estas van más dirigidas a los carros. Por lo tanto, las señalizaciones para motociclistas podrían ser una respuesta más directa que ayude a prevenir un accidente de tránsito debido a que de esa forma los estudiantes del Instituto Cordillera se sentirían más incluidos en las vías al ver este tipo de señales dirigidas únicamente para ellos.

4.1.2 Uso de accesorios

En cuanto al uso de accesorios que sirven como protección de posibles lesiones en caso de un accidente, los estudiantes motociclistas otorgaron respuestas similares cuando se les preguntó sobre la importancia de usar un casco homologado y los accesorios de seguridad. Los estudiantes 1 y 2 coincidieron en que usar este tipo de casco sirve para salvaguardar la vida debido a que su uso es vital para evitar fracturas en la cabeza producto de un impacto. Ellos están conscientes que, a diferencia de un automóvil, las motocicletas no cuentan con un armazón metálico que cubra al conductor, sino que “uno mismo es el chasis de la motocicleta” (L. V. Est 1. 2019) y por consiguiente en caso de un accidente son ellos quienes reciben los golpes.

Producto de la misma pregunta surge en estos estudiantes el reconocimiento sobre la importancia del uso de accesorios ya que según sus respuestas dichos elementos ayudan a proteger las articulaciones y sirven para cuidar nuestro cuerpo al momento de un impacto. De igual manera, el estudiante 4 recalca la importancia

tanto de los accesorios como del uso del casco homologado justificando que “cualquier golpe puede provocar lesiones o perder hasta la propia vida” (J. P. Est 4. 2019). Mientras que, en contraste con las opiniones antes mencionadas el estudiante 3 consideró que los accesorios son algo secundario y más bien el casco es lo más importante tanto para proteger el cuerpo como para cumplir con lo que establece la ley.

Entonces, se puede observar que los informantes conocen la importancia de usar un casco homologado y como este les podría salvar la vida en caso de sufrir un accidente de tránsito ya que asegura una protección a la cabeza del conductor y a la del pasajero. Así mismo, son conscientes de la importancia de llevar colocados los accesorios de seguridad mientras conducen una motocicleta, debido a que estas protecciones disminuirán el riesgo de sufrir lesiones, fracturas o en el peor de los casos la pérdida de alguna de sus extremidades por la exposición del cuerpo del motociclista a recibir cualquier tipo de impacto durante un accidente.

Sin embargo, a pesar de que los estudiantes que utilizan motocicletas conocen la importancia de usar estas protecciones para salvar sus vidas, también son los mismos estudiantes quienes reconocen que no las utilizan porque les parece costoso tener un acceso a ellas y les provoca incomodidad mientras conducen. Este aspecto revelado en el estudio es preocupante para la investigadora y por ello, el uso de casco y accesorios en las extremidades se convirtió en uno de los elementos principales dentro del producto audiovisual en formato de spot que va dirigido a estos estudiantes.

4.1.3 Educación vial

Por otra parte, el ámbito de la educación vial también fue considerado dentro de la entrevista por el motivo de que todos los ciudadanos necesitan de estos conocimientos para prevenir accidentes en las vías de tránsito. Por lo tanto, se procedió a preguntar a los participantes de este estudio si creen que en Ecuador existe una educación vial dirigida a los motociclistas, con lo cual los informantes reflejaron una divergencia en sus respuestas.

Los estudiantes 1 y 3 afirmaron que sí existe una educación vial de este tipo, pero dicha educación no es lo suficientemente constante como para ser aprendida por los ciudadanos. Por otra parte, también consideran que no es una prioridad que las personas tengan una educación vial, sino que los organismos pertinentes imparten estos conocimientos “para cumplir con las órdenes” (A. J. Est 3. 2019). Es decir que los motociclistas consideran que la educación vial se imparte solo en los cursos y de manera superficial para cumplir con el requisito que piden las escuelas de conducción, mas no resulta ser relevante para ellos.

En otro orden de ideas, los estudiantes 2 y 4 perciben que no existe una educación vial orientada exclusivamente para motociclistas o debido a que la educación es deficiente por ende existe tanto accidente, por el desconocimiento de las leyes según sus respectivos criterios. Sin embargo, más allá de lo que dicen los informantes clave, en realidad Ecuador sí brinda una educación vial a través de campañas en vallas publicitarias y spots en internet o televisión que al parecer no resulta ser lo suficientemente eficaz para estos estudiantes que conducen motocicletas.

Es por ello que los motociclistas que participaron en este estudio señalaron que el aprendizaje en las aulas de un curso de conducción es demasiado básico y el mismo no cubre los conocimientos que los cuales requieren los conductores a la hora de manejar una motocicleta; y con este motivo muchos motociclistas justifican su imprudencia al momento de conducir.

En resumen, ellos consideran que esta educación es incompleta y deficiente ya que perciben que la misma se imparte solamente por cumplir un protocolo o reglamento más no para que la ciudadanía realmente se eduque en ese aspecto. Entonces, como los motociclistas respondieron que solamente reciben educación vial a la hora de realizar un curso por eso ellos no perciben un comportamiento adecuado en las vías que se transforme en una constante. Es más, existen muchos temas de educación vial que ellos consideran importantes y se están dejando de lado como el uso y la importancia de los accesorios de seguridad.

Sin embargo, estos temas que los informantes mencionaron sí se encuentran incluidos en la Ley de Tránsito, cuyos artículos son impartidos en las escuelas de conducción. Por lo tanto, se puede intuir que el comportamiento imprudente de los motociclistas que desemboca en infracciones de tránsito y maniobras peligrosas que ponen en riesgo sus vidas, con una consecuencia de su falta de conocimiento acerca de las normativas y reglamentos de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del Ecuador.

Empero, la responsabilidad de conocer lo que está permitido o no en las vías no recae únicamente sobre los usuarios de los vehículos motorizados, sino que se trata de una responsabilidad compartida tal como lo menciona el Art. 255 de la ley antes nombrada, el cual expresa que la educación vial se debe realizar de forma

permanente y obligatoria mediante programas, proyectos, publicaciones, campañas periódicas y otras actividades diversas que permitan su difusión masiva a través de los medios de comunicación.

A pesar de ello, en el contexto de Quito se ha observado que lo estipulado en el Art. 255 no se está cumpliendo en su totalidad, ya que los informantes clave conformados por estudiantes motociclistas del Instituto Tecnológico Cordillera afirmaron que recibieron educación vial únicamente dentro de las escuelas de conducción. En consecuencia, no han obtenido más información sobre este tema por otros medios que posean un enfoque dirigido especialmente a los motociclistas; ya que resultó ser un punto en común para todos los participantes de este estudio haber visto campañas de conciencia con accidentes de tránsito que solamente involucran autos.

Entonces, si se ha observado que existen deficiencias en el conocimiento de la Ley de Tránsito por parte de los motociclistas universitarios ¿cuáles son las normas que los estudiantes sí conocen? A continuación, ellos respondieron sobre algunas de las normas que tienen la obligación de cumplir a la hora de manejar una motocicleta, por ejemplo: “Usar casco, respetar los límites de velocidad, respetar las señalizaciones” lo cual fue mencionado por el estudiante 1; así como el estudiante 2 también remarcó la necesidad de usar casco, de respetar las señales de tránsito y “mantener siempre las luces de la motocicleta tanto en la parte frontal como en la parte trasera” (C. A. Est 2. 2019), para que de esa forma el resto de vehículos que circulan por esas calles puedan ver a las motos en la noche.

De igual forma, los estudiantes 3 y 4 respondieron sobre “la utilización de cascos, tener bien las luces direccionales y respetar las señales de tránsito, como el

semáforo remarcando que el conocimiento de estos aspectos, así como de las leyes de tránsito tiene un carácter innegable ya que de acuerdo al criterio del estudiante 4 “uno debe cumplir si quiere obviamente poder llegar sano y salvo a su propia casa”.

Por lo tanto, se puede observar que los estudiantes conocen la norma más importante a la hora de manejar una motocicleta y la que les puede salvar la vida, que es el uso del casco, aunque ninguno de ellos señala que el casco debe ser homologado para tener una mejor protección de la cabeza, la siguiente norma que mencionan es tener las luces de la motocicleta en completo funcionamiento tanto las delanteras como las traseras. Además, un solo estudiante respondió que deben cumplir con los límites de velocidad lo que es preocupante porque es una de las normas que mayor peso tienen, ya que es una de las razones por las que generalmente son multados, así como también es una de las principales causas por las que sufren accidentes de tránsito.

4.2 Principales Infracciones (PI)

4.2.1 Accidentes

Los numerosos accidentes de tránsito que con frecuencia sufren los motociclistas y han sido percibidos tanto de manera directa, como a través de las noticias en televisión o en periódicos de la ciudad de Quito también resultaron en un aspecto preocupante para la investigadora del presente estudio. Por tal motivo que de igual forma está apoyado en las estadísticas consultadas en la página de la Agencia Nacional de Tránsito, se optó por incluir dentro de la categoría de principales infracciones a los accidentes de tránsito que padecen los motociclistas.

Es así como, a través de la entrevista los estudiantes del Instituto Tecnológico Cordillera respondieron si alguna vez han sufrido accidentes de tránsito mientras se transportaban en una motocicleta ya sea viajando como pasajeros o conduciendo el vehículo, y así mismo relatar cómo sucedió la circunstancia del siniestro ya que la misma pregunta buscaba consultar en los estudiantes si ellos mismos habían provocado el accidente.

Con respecto a este tema, el estudiante 1 respondió he tenido choques y me he resbalado en la motocicleta y al igual que este informante, lo demás resultados reflejaron que la mayoría de los estudiantes partícipes de este estudio afirmaron haber sufrido accidentes de tránsito, además de eso particularmente el mismo estudiante 1 aseguró que fue su culpa debido a que “la motocicleta se presta para andar un poco más rápido siempre uno como que se confía de eso” (L. V. Est 1. 2019).

De la misma forma, el estudiante 2 relató haber sido víctima de un accidente de tránsito contra un automóvil en donde las infracciones fueron cometidas “de parte y parte porque ni mi persona ni el otro vehículo respetamos al momento de la intersección” (C. A. Est 2. 2019)) en otras palabras, tanto el conductor del automóvil como el estudiante en la motocicleta no respetaron las señales de tránsito en el cruce entre dos calles.

Otro tipo de percance se pudo observar en la respuesta del estudiante 3 el cual no fue una consecuencia por infracción de las señales de tránsito en la vía, sino que en este caso el sujeto impactó contra un carro que frenó a raya y aseguró “fue imprudencia mía por no conservar la distancia” (A. J. Est 3. 2019). Y, por otra parte,

a diferencia del resto de informantes clave el estudiante 4 fue la excepción al responder que “gracias a Dios todavía no me ha pasado algo similar”.

Es así como a través de los testimonios se ve reflejado no solo que la mayor parte de estudiantes en este estudio han sufrido un accidente de tránsito en motocicleta, además de eso en dichos accidentes incumplieron justamente las leyes mencionadas por ellos en la misma entrevista, las cuales fueron recalçadas como obvias de conocimiento para todos. Por lo tanto, existe una discrepancia en los argumentos de los estudiantes motociclistas del Instituto Cordillera, ellos conocen ciertas normas de la Ley de Tránsito, pero son esas mismas normas las que incumplen cuando transitan en las vías.

Por ende, en base a los testimonios anteriores se puede interpretar que ni el desconocimiento de las normativas y reglamentos de la Ley de Tránsito y tampoco la educación vial deficiente para la sociedad quiteña parecen ser las causas del problema, ya que se ha comprobado que los estudiantes motociclistas conocen la ley y sí han recibido educación vial en sus respectivas escuelas y uno que otra ha visto en televisión campañas de concientización con vehículos. Entonces, el problema que tienen los motociclistas con respecto a las multas y accidentes no deriva de esas causas como se creía en un principio, sino que al parecer la razón por la cual el problema persiste hasta la actualidad va mucho más allá.

Continuando con el mismo orden de ideas, de esta manera se puede predecir que la razón por la cual los motociclistas continúan recibiendo multas y cometiendo accidentes puede ser por una falta de reflexión sobre la imprudencia de sus acciones cuando infringen la Ley de Tránsito mientras conducen. Por tal motivo cabe recalcar que la probabilidad de sufrir un accidente en motocicleta es mucho

más alta que dentro de un vehículo debido a que el nivel de estabilidad que brinda la motocicleta se encuentra en desventaja mientras circula por las vías, y mucho peor si la motocicleta llega a recibir un impacto.

Sumando a eso, también es importante considerar que muchos ciudadanos optan por transportarse en motocicleta debido a que las dimensiones del vehículo facilitan poder andar un poco más rápido por la ciudad y moverse con mayor eficacia durante las horas de mayor tráfico vehicular. Por lo tanto, ir más rápido disminuye el tiempo de reacción que tiene el conductor para aplicar los frenos o para realizar alguna maniobra que en lo posible evite que el siniestro termine con mayor número de víctimas o con resultados más catastróficos.

Así mismo, podría haber más imprevistos que terminen en un accidente como el hecho de que las llantas se podrían bloquear provocando que la motocicleta pierda pista y que el conductor se impacte contra el pavimento o contra algún otro vehículo. Justamente para tratar de evitar esta clase de percances, una de las medidas que toman los agentes de tránsito es otorgar una sanción a los usuarios de vehículos motorizados que cometan una infracción que puede poner en riesgo tanto su vida como la de otras personas que circulan por las calles.

4.2.2 Sanciones

De acuerdo a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial las infracciones de tránsito se dividen en delitos y contravenciones, por lo tanto, ambos pueden recibir una o varias sanciones dependiendo de cuántas infracciones de tránsito fueron cometidas y que dieron como resultado un accidente. El Art. 179 de la misma ley menciona que en las contravenciones “los agentes de tránsito

entregarán personalmente al responsable [...] copia de la boleta correspondiente, en la cual se señalará la contravención, el nombre y número de cédula [...] de no poder establecerse la identidad del conductor el número de placas del vehículo” (Ley 1, 2014, p. 21). Es así como el cumplimiento de este artículo de la ley se ve reflejado en las respuestas que los informantes clave brindaron acerca de las infracciones que más cometen los motociclistas y las multas que han recibido por dicho comportamiento.

El agente de tránsito 1 respondió que “las infracciones más comunes que cometen los motociclistas son transitar por las aceras, no usan la placa de identificación para la motocicleta, y la mayoría tampoco lleva a su acompañante con el caso homologado” (A. M. Ant 1. 2019), lo cual muestra una total concordancia con las respuestas de los estudiantes, ya que todos afirmaron haber recibido una multa por las mismas razones dispersadas en cada uno de los estudiantes.

El estudiante 1 mencionó haber sido multado por no portar la placa de la motocicleta, mientras que los estudiantes 3 y 4 fueron sancionados por no contar con la presencia de un casco para el pasajero que estaba siendo transportado por ellos, y finalmente el estudiante 2 afirmó que recibió una multa por hacer mal uso del caso.

En una compilación de las respuestas brindadas por los informantes se puede apreciar que la mayoría de los estudiantes han sido multados por el mal uso del casco de seguridad principalmente cuando llevan pasajeros, lo cual converge con la observación realizada por parte de la investigadora del presente estudio, quien ha sido testigo de que tanto pasajeros como conductores suelen circular por las

calles sin portar casco homologado, e incluso sin presencia alguna de cualquier casco.

Del mismo modo, el agente de tránsito indica que las infracciones más comunes en los motociclistas son transitar por las aceras, el no usar la placa de identificación y llevar a su pasajero sin el casco adecuado. Por lo tanto, al momento de relacionar el tipo de sanciones que recibieron los motociclistas estudiantes del Instituto Cordillera y el tipo de infracciones más recurrentes que mencionaron los agentes de tránsito, se pudo comprobar que existe una concordancia casi total debido a la coincidencia de las respuestas.

Por lo tanto, este resultado sirve para tomar en cuenta qué aspectos en la realidad del estudio provocaron multas y accidentes de manera frecuente, para así incluirlos dentro del spot social, ya que el mismo fue un producto como resultado de la investigación para tratar de convertirse en una posible solución al problema. Es por ello que estas respuestas generadas casi de manera unánime por parte de los informantes clave, son resultados importantes que servirán para persuadir a los estudiantes de Instituto Cordillera a tener una actitud más responsable en el manejo de la motocicleta, ya que se mostrará en el spot algo apegado a la realidad que ellos viven para así crear más empatía con este público objetivo.

4.3 Uso de la motocicleta (UDLM)

4.3.1 Necesidad

Otro aspecto a tomar en cuenta para la investigación y para la creación del spot social fue comprender las razones por las cuales los usuarios tienen la necesidad de usar este vehículo. Ya que Quito es una ciudad con mucho tráfico y pocas vías

que permitan a los conductores desplazarse de norte a sur sin necesidad de atravesar el embotellamiento en las avenidas o circunvalaciones más concurridas como el sector de El Trébol o el Centro Histórico, por tales circunstancias muchos ciudadanos optan por transportarse en motocicletas para recorrer la ciudad.

Antes se consideraba que comprar motocicletas era una señal de rebeldía en los jóvenes ya que se podía ver como la mayoría de ellos accedían a estos vehículos para añadir un toque extra de diversión a sus recorridos, con mayor velocidad y adrenalina. Sin embargo, ahora el crecimiento de la ciudad ha prolongado las distancias y por motivos de desplazarse de la casa al trabajo, o del hogar a la universidad es que el uso de la motocicleta se ha convertido en una necesidad para muchos ciudadanos.

En el mismo orden de ideas, se detectó que los estudiantes del Instituto Cordillera que asisten en el horario nocturno optaron por adquirir una motocicleta por necesidad y debido a que la misma brinda facilidad de transporte. Entonces, para conocer más a fondo qué necesidades cubre este vehículo para ellos y qué ventajas les otorga, se procedió a preguntarles por qué razón ellos utilizaban la motocicleta.

El estudiante 1 aseguró que es por un tema de costos en la gasolina, porque puedo llegar más rápido a un lugar, así como también el hecho de acceder a una motocicleta le resulta más mucho más fácil de obtener que un automóvil. De la misma manera, una respuesta muy similar dio el estudiante 2 al decir que utiliza su moto para optimizar tiempo, optimización de gastos de combustible y más que todo movilización propia.

Por otra parte, estudiante 3 reflejó un punto de vista diferente sobre su necesidad para utilizar este medio de transporte más práctico, el estudiante argumentó que opta por esta opción porque yo que estudio en la noche, no hay mucho transporte entonces por movilidad y facilidad de llegar a la casa. Así mismo, el estudiante 4 contestó la pregunta con una opinión equivalente ya que al salir de clases no cuenta con otro medio de transporte para llegar a su casa entonces me toco optar por esta opción de comprarme una motocicleta para poder llegar a mi destino.

Por lo tanto, basado en lo que expresaron los estudiantes se puede apreciar que existen dos principales factores por los cuales ellos manejan la motocicleta. El primero es por un tema de costos ya que les resulta mucho más barato poner combustible a una motocicleta y de igual forma el recorrido es mucho más económico cuando las personas se trasladan a largas distancias, pues gastan menos que al transportarse en buses particulares que recorran la misma distancia.

Y otro factor que se apega sobre todo a la realidad de los estudiantes de este Instituto es debido a la escasez de transporte público en la ciudad de Quito durante el horario nocturno, lo cual se observa tanto en la zona donde se encuentra ubicada la institución educativa como en carreteras más alejadas de la zona urbana. Consecuentemente, para los estudiantes que asisten a clases nocturnas se vuelve más complicado trasladarse hasta sus hogares ya que incluso por la misma razón de que existe menor afluencia de pasajeros a estas horas resulta que el servicio se equipara imponiendo un costo adicional al valor del pasaje.

Es por eso que los estudiantes optaron por manejar una motocicleta, ya que les optimiza tanto lo que es tiempo como gastos, y es un vehículo mucho más barato por ende mucho más fácil de adquirir para la edad que los estudiantes tienen y los

recursos económicos en los que viven. También es importante reconocer que la situación económica por la que está pasando el país ha provocado que las personas opten por transportarse en motocicletas por un tema de costos ya que los automóviles aparte de que gastan mucho más en gasolina son más costosos y difíciles de adquirir.

Sin embargo, que los usuarios necesiten cubrir largas distancias en menor tiempo no justifica que cometan infracciones de tránsito ya que por eso existe el reglamento que por ley todos deben obedecer, tal como lo menciona el agente de tránsito 2 en el Art. 284 se encuentran estipuladas las conductas que no deben tener los motociclistas y que él ha observado como por ejemplo: “se sujetan a otros vehículos o transitan de forma paralela, rebasan sin cumplir las normas previstas” así mismo los conductores llevan algún tipo de carga que dificulta su propia visibilidad para manejar, entre otras cosas “a veces realizan giros sin utilizar las señales respectivas, circulan sobre las aceras, transportan personas con discapacidades o niños que no viajan con las medidas de seguridad necesarias”.

Por ese motivo, es importante tomar en cuenta todos estos aspectos dentro del spot social de esta investigación para que cumpla con la función de sensibilizar a las personas y crear conciencia en ellos sobre la importancia que tiene la cultura vial dentro del contexto de Quito, y así mismo dentro del país también. De esa forma, se espera que los estudiantes del Instituto Cordillera reflexionen sobre sus acciones y disminuya el número de riesgos que corren al cometer una o varias infracciones de tránsito mientras se transportan sobre una motocicleta.

4.4 Función de los Spots (FDLS)

4.4.1 Contenido

Recopilando las ideas expuestas anteriormente, es vital abordar el contenido del spot social dirigido a los motociclistas con el cual antes de que la investigadora se dedicara a la producción del mismo, primero se preguntó al público objetivo es decir a los estudiantes del Instituto Cordillera sobre si alguna vez han visto algún spot dirigido únicamente para los motociclistas o algo similar.

Para la cual, el estudiante 1 respondió que “No aquí en el Ecuador no he visto spots así dirigidos a los motociclistas, en si a vehículos, pero no específicamente a las motos” (L. V. Est 1. 2019). De la misma manera, los estudiantes 2, 3 y 4 dieron respuestas muy similares argumentando que por lo general generalizan para todos los vehículos y los pasan por distintos medios como televisión o redes sociales. Sin embargo, ninguno de los estudiantes ha visto un spot social sobre cultura vial que muestre únicamente a los motociclistas, y por consecuencia ellos consideran importante que se tome en cuenta este vehículo también ya que sufre un número de accidentes de tránsito equivalente a lo que sucede con los automóviles.

Es cierto que ninguno de los motociclistas entrevistados han visto alguna vez en Ecuador un spot de prevención de accidentes de tránsito dirigido al público de los motociclistas, pues es claro que la mayoría de las campañas o publicidad que existen en el país son o bien dirigidas únicamente para los automóviles o engloban en si a todos los que circulan por las vías, pero existe un nivel mayor de campañas o publicidad de prevención de accidentes para los automóviles ya que se puede observar en diferentes publicidades o spots de prevención que están dentro y fuera

de la ciudad imágenes o videos que circulan por las redes como, ponte el cinturón te esperan en tu casa, o una persona manejando un automóvil y el celular en la mano, también una persona dentro del carro quedándose dormida, entonces esto quiere decir que está dirigido a los conductores que manejan un automóvil.

Por esa razón, los estudiantes indican que nunca han visto un spot dirigido para ellos, por lo tanto, ellos están interesados en ver spots en donde se muestre que a ellos también los esperan en casa y la importancia de los accesorios de seguridad, teniendo en cuenta la exposición que ellos tienen al manejar una motocicleta es mucho mayor la probabilidad de sufrir un accidente a comparación de los otros conductores.

Todas las respuestas en la pregunta anterior reflejan que a los estudiantes desean ver un spot social dirigido únicamente para los motociclistas, no solo para sentirse más incluidos sino también para que a través de un video ellos puedan conocer ciertas normas o reglamentos que ellos infringen. Es así como lo mencionó el estudiante 4 argumentando que “Lo más importante serían las leyes porque hay veces que a uno le multan y uno no sabe porque le están multando entonces, creo que si se debería hacer algo necesario que informen sobre las nuevas leyes para los motociclistas” (J. P. Est 4. 2019). En realidad, la Ley de Tránsito del Ecuador no tiene un capítulo dedicado específicamente para los motociclistas, sino que las normativas, reglamentos y prohibiciones aplican para cualquier vehículo motorizado que circule por las calles o carreteras.

Pero, gracias a que un spot social tiene un formato de corta duración lo cual obliga al realizador a trabajar su persuasión desde los aspectos más importantes para que aparezcan dentro del video, y por ende el mensaje debe ser claro y conciso. De esa

forma se espera que llegue a los estudiantes del Instituto Cordillera que a diario se desplazan en motocicletas.

Estos mismos estudiantes contaron otro tipo de características que les gustaría ver dentro del spot social, por ejemplo que sea un poco sencillo, que uno sepa a lo que quiere llegar rápido en el motociclista como el uso de los accesorios, no confiarse en la motocicleta lo cual fue mencionado por el estudiante 1 y tiene concordancia con la respuesta del estudiante 2 el cual opinó me gustaría que nos indicaran sobre accesorios, lo que podemos y no hacer de igual manera en las carreteras los motociclistas. Y finalmente el estudiante 3 pensó en otro tipo de detalles como ver una trama, la historia que intente contar el spot para sensibilizar a las personas ya que por su experiencia propia visualizando este tipo de productos audiovisuales, él considera que a través de la historia es la forma más efectiva para llegar a la audiencia.

Por lo tanto, se puede percibir que a los motociclistas les gustaría que el spot sea sencillo y que se muestre el uso y la importancia de los accesorios de seguridad, ya que el primer estudiante indica que le gustaría que sea sencillo y preciso, pero que al mismo tiempo muestre el uso de los accesorios para motociclistas y la importancia de los mismos al momento de sufrir un accidente de tránsito. Por otro lado, al segundo estudiante le interesaría también ver el uso de los accesorios y lo que pueden y no hacer en las carreteras, mientras que al tercer estudiante le gustaría ver una historia que contenga una trama que permita al espectador sensibilizarse con el spot y por último el cuarto estudiante le gustaría que el spot les informe sobre las nuevas leyes que se encuentran vigentes para los motociclistas, por lo tanto, el spot debe contener el uso de los accesorios de

seguridad, su importancia en caso de tener un accidente de tránsito y la ley que le obliga a usar este tipo de accesorios.

Cabe recalcar que dentro del spot social aparecen el tipo de infracciones más comunes que fueron recopiladores durante la entrevista tanto a los agentes de tránsito como a los estudiantes del Instituto Cordillera que a diario manejan motocicletas para desplazarse a distintos puntos de la ciudad. Dentro del spot aparecen motos circulando sin placas, pasajeros que no portan casco, así como una pareja que no usa todos accesorios necesarios para proteger sus extremidades, exceso de velocidad, cruzarse un semáforo en rojo y la irresponsabilidad de viajar con el casco a media cabeza porque al estar mal colocado no servirá como protección en caso de un accidente.

4.4.2 Reflexión

Finalmente, la reflexión que los estudiantes esperan tener a partir del spot respondió a lo que ellos creen que les ocasionaría ver un producto audiovisual con este tipo de contenido y dirigido únicamente para ellos. Para lo cual el estudiante 1 respondió que “Reflexionaría en el uso, tal vez fuéramos un poco más prudentes en las motocicletas, tal vez no nos confiaríamos tanto, usaríamos más los accesorios, no sintiéramos como que los accesorios son un lujo sino más bien es una protección” (L. V. Est 1. 2019).

Por otra parte, el estudiante 2 dijo que el producto le serviría para “Respetar nuestra vida y la vida de los demás, tener en cuenta lo que causa exceder los límites de velocidad y que tengamos en cuenta siempre que alguien nos espera y nosotros como somos motociclistas estamos sujetos a percances mucho mayores que un

vehículo de cuatro ruedas” (C. A. Est 2. 2019). De igual manera, el estudiante 3 también espera algo positivo del producto argumentado que si lo hace reflexionar él estaría más preocupado por “cuidar mi vida ya que estoy saliendo a la calle y no se sabe si uno va a regresar” (A. J. Est 3. 2019).

Mientras que, el estudiante 4 pensó en aspectos más específicos al momento de la conducción al responder de la siguiente manera: “Yo creo que sería la capacidad de reaccionar al momento que uno está conduciendo ya que esto permite que nosotros tomemos conciencia y a la vez sepamos lo que estamos haciendo mal” (J. P. Est 4. 2019).

De esta manera, es evidente que las reflexiones que ellos piensan que les puede provocar ver el spot son positivas, porque ellos son conscientes del peligro que corren en la motocicleta y también son conscientes que incumplen con las leyes, por el hecho de ir un poco más rápido, porque pueden evitar el tráfico, porque los accesorios les parecen lujosos y además sienten que no son importantes para la sociedad porque la mayoría de señales, publicidad, campañas de prevención no están dirigidas para ellos ni si quiera aparecen en algún spot entonces al ver ellos un spot cuidarían más su vida y la de los pasajeros que probablemente transportan a diario.

A continuación, se desarrollan las tres fases fundamentales para la elaboración del producto audiovisual de la presente investigación.

4.5 Preproducción

4.5.1 Concepto

La idea nace del razonamiento y la reflexión de un tema, por ese motivo la idea del presente spot surgió de las respuestas y el análisis de los resultados, los cuales permitieron al investigador crear una historia en la cual se pueda evidenciar el mal uso de los accesorios de seguridad y las consecuencias que puede conllevar esto, poniendo en riesgo no solo sus vidas sino la de los demás. La principal reflexión de este tema es el slogan del spot “Un segundo es para siempre” ya que se quiere mostrar y llamar a la reflexión a las personas que usan como medio de transporte una motocicleta manifestando por medio de la historia que un segundo es suficiente para acabar con todo y no solo con su vida sino con la vida de personas inocentes que no tienen nada que ver con las irresponsabilidades de ellos. Por esa razón nació la idea de generar dos historias paralelas que se unen con un final abierto donde el espectador puede generar sus propias conclusiones de la historia.

4.5.2 Guion

El guion es un texto literario que explica con detalle el contenido de una historia, ya sea para una película, cortometraje, publicidad, etc. Esto ayuda a la hora de la producción saber todo lo que se necesita para la puesta en escena, sirve para todos los departamentos ya que tanto el arte, la fotografía, el sonido, la iluminación, etc. Pueden identificar todo lo que se requiere para la producción, es por eso que el guion del spot social para los motociclistas cuenta dos historias paralelas que se unen al final, en la cual se identifican los personajes, el ambiente, los utensilios y demás, lo que fue de gran ayuda al momento de la producción.

Por lo que se escribió el presente guion.

1 EXT. CALLE DÍA

1

Juan (25 años) mira varias una motocicleta en un patio de motos.

VOZ EN OFF

Recuerda el día que la miraste por primera vez

2 EXT. PARQUE DÍA

2

Estefanía (10 años) y su mamá (35 años) conversan mientras comen un helado sentadas en el parque.

La madre mira a su hija mientras le conversa y sonrío.

3 EXT. CALLE DÍA

3

Juan mira una motocicleta negra y la toca con ilusión.

VOZ EN OFF

Y empezaste a compartir momentos con ella

4 EXT. PARQUE DÍA

4

La madre acaricia a Estefanía con ilusión.

5 EXT. CALLE DÍA

5

Juan ve unos guantes encima del tablero de la motocicleta y se sube a la motocicleta con los guantes en el bolsillo.

6 EXT. PARQUE DÍA

6

Su madre suelta el asiento de la bicicleta y Estefanía la maneja sola.

VOZ EN OFF

Esos momentos que nunca vas a olvidar

7 EXT. CALLE DÍA

7

Juan maneja la motocicleta por la calle.

Juan mira un letrero (curva peligrosa), Juan acelera y toma la curva a gran velocidad con una inclinación muy cercana al piso.

8 EXT. PARQUE DÍA

8

Estefanía corre con su mamá y su perrito por el parque, ambas se acuestan en el césped.

VOZ EN OFF

Porque solo tú y ella los han vivido

9 EXT. CALLE DÍA

9

Juan frena en un semáforo en rojo con una chica atrás, otra pareja en una motocicleta separa al lado.

La pareja usa todos los accesorios de seguridad.

10 EXT. CALLE DÍA

10

Estefanía, su madre y su perrito caminan por la calle.

VOZ EN OFF

Como esos días que están llenos de adrenalina

11 EXT. CALLE DÍA

11

Juan reta a la otra pareja para correr en las motocicletas haciendo sonar el acelerador, Juan arranca aun con el semáforo en rojo.

12 EXT. CALLE DÍA

12

El perrito se suelta de Estefanía, la niña se suelta del brazo de su mamá y sale corriendo hacia la calle, la mamá pega un grito.

VOZ EN OFF

Y marcan tu vida

13 EXT. CALLE DÍA

13

La niña y la motocicleta se encuentran en la misma calle.

Pantalla negra, aparece un texto (CADA NORMA INCUMPLIDA ES UN PASO HACIA LA MUERTE) sin música.

Pantalla negra, aparece un texto (Estadística del número de muertos al año en motocicleta).

FIN

4.5.3 Escaleta

La escaleta es el contenido del guion resumido, es decir sin diálogos en la cual se identifica la escena, la acción y el plano que se quiere utilizar por cada una de las acciones, sirve como un esqueleto del proyecto y es de gran ayuda para realizar el storyboard por esa razón se elaboró una escaleta en la cual se desglosaron 13 escenas, 26 acciones principales y 28 valores de planos con sus respectivos movimientos de cámara, lo que fue de gran ayuda para la ilustración del storyboard debido a que se tenía muy claro que era lo que se debía dibujar y fue mucho más fácil y rápido la elaboración del mismo, lo cual ayudó a la hora de la producción porque el camarógrafo sabía que debía mostrar en cámara y cuáles eran las acciones que debían realizarse en cada una de las tomas.

(Ver el anexo N° 3.)

4.5.4 Storyboard

El storyboard es un pequeño comic del guion y sirve como una guía a la hora de realizar la producción de un video, ya que facilita al director de fotografía tener claro lo que se va a grabar y cuáles serán los planos y movimientos de cámara que se van a utilizar, es por ese motivo que se realizó un storyboard del guion anteriormente mencionado, en el cual se dibujaron aproximadamente 28 ilustraciones en las cuales se puede evidenciar el valor de plano de cada una de las acciones y el movimiento de cámara que se requería de acuerdo a lo que el director quería expresa en su spot social, es importante tener en cuenta que todo lo que aparece en escena tiene una razón de ser y ayuda al contenido del spot y su mensaje. (Ver el anexo N° 4, 5, 6, 7 y 8.)

4.5.5 Plan de rodaje

El plan de rodaje es sumamente necesario para organizar bien los días de rodaje de acuerdo a sus locaciones y a los actores que son necesarios por cada día, es fundamental para tener claro el presupuesto que se necesita y el tiempo que tomará realizar la grabación de proyecto audiovisual, por ese motivo se elaboró un plan de rodaje de dos fines de semana, en los cuales se dividió los días sábado para una de las historias que en este caso fue la niña y la mamá y los días domingo para grabar la parte del motociclista, se organizó de esta manera por la disponibilidad de tiempo de los actores. Se planeó grabar entre las 6 de la mañana a máximo 11 de la mañana y de 3 de la tarde a máximo 6 de la tarde, por la disposición del sol y para que no vaya a quemar la imagen.

(Ver el anexo N° 9.)

4.6 Producción

4.6.1 Rodaje

El rodaje es la filmación del material antes planeado, donde participan todos los departamentos necesarios sea de arte, fotografía, vestuario, maquillaje, director de actores en fin todas las personas necesarias para lograr que la filmación quede como se la planeó, en esta etapa de producción es importante que cada una de las personas sepa ya previamente que tiene que hacer y cuál es su función en escena para que sea mucho más rápido y eficiente el trabajo, hay que recordar que cada minuto en rodaje cuesta, por tanto la producción del spot social conto con un director, un director de fotografía, un director de arte, una persona encargada del

sonido y siete actores los cuales fueron dos principales, cuatro secundarios y un perrito.

4.6.2 Cinematografía

El spot fue grabado con una cámara Canon T5 EOS Rebel, el formato de la imagen fue de 1080 x 1920 y se grabó en manual por la necesidad de ir modificando los valores de la cámara para que no exista un cambio de color en la imagen muy brusco, el sonido se grabó con un micrófono Shure MV5, se utilizó también un trípode para mantener la imagen fija, en la parte de vestuario la niña y la mamá se las vistió con camisetas blancas y pantalones jeans o negros y al motociclista para resaltarlo se puso una camiseta concha de vino y pantalón negro, la motocicleta fue de color negro y los actores secundarios utilizaron ropas en todo de grises o azules para no resaltar mucho en la imagen, todo el spot fue grabado en el parque Metropolitano de la ciudad de Quito, en distintos lugares del mismo parque tanto las escenas de la mamá y la niña como las escenas del motociclista.

4.6.3 Audio

El audio le da vida a la imagen que vemos en la pantalla, por lo que es fundamental que este bien grabado y se escuche limpio y claro, por este motivo todas las escenas fueron grabadas con un micrófono externo conectado directamente a un Iphone, este micrófono fue un Shure MV5 que capta muy bien el sonido directo, aunque el spot no tiene diálogos se grabó el sonido tanto ambiente como ciertos sonidos que son importante para la edición del spot, como lo es el sonido del acelerador de la motocicleta, el freno de las llantas, los ladridos del perro, la risa de

la niña, etc. Es por esa razón que se grabó el audio con un micrófono externo para captar mejor el sonido.

4.6.4 Voz en off

La voz en off es la voz de una persona que no aparece en la cámara, esta voz es previamente pregrabada y se utiliza mucho para explicar una información o algo que está pasando, en este caso el spot social para motociclistas tiene una voz en off pregrabada en una cabina de radio que contaba con su respectiva consola y micrófono profesional, esta voz fue grabada por Edwin Coral un locutor de radio Pichincha Universal, él es un especialista en actuación de voz por lo que grabó con varios todos de voz el texto que se le había dado para posteriormente seleccionar el más adecuado de acuerdo a la imagen que se había ya grabado y al mensaje que se quería dar al espectador.

4.7 Postproducción

4.7.1 Edición

La edición de video es seleccionar las mejores tomas de acuerdo a lo planificado realizada anteriormente en el proceso de preproducción en el storyboard, es importante elegir tomas en las que los actores se destaquen y realicen bien la acción, por lo que es significativo el punto de vista del director del proyecto, posteriormente una vez unidas todas las imágenes, pasamos a seleccionar los audios, la música y la voz en off adecuada, para el spot social de los motociclistas se realizó una primera edición por cortes, luego se eligió el audio adecuado de acuerdo al mensaje e impacto de la imagen que se quería dar en el spot, seguido se montó la música previamente seleccionada y la voz en off, una vez unidos todos

estos elementos ya se tenía una primera edición, la cual tuvo varias observaciones y modificaciones posteriores, hasta que se obtuvo la edición esperada y se pudo continuar con la coloración.

4.7.2 Coloración

La coloración es esencial para la narración visual, el proceso consiste en coger cada una de las tomas para modificarles el color y que puedan tener la misma temperatura de color, en el presente spot social se había planificado previamente que las tomas de la niña y la mamá sean un poco más vivas y verdes mientras que en las tomas del motociclista habían partes que era necesario pasar a blanco y negro y las imágenes en si debían ser más opacas y rojas, por esa razón en la corrección de color se cuidó mucho que los blancos y los verdes resalten más en las escenas de la niña y por lo contrario en las tomas del motociclista se modificó de tal manera que los negros y los rojos sobresalgan más, esto ayudó a la narración del producto audiovisual y su mensaje.

4.7.3 Banda sonora

La banda sonora es esencial en un producto audiovisual ya es la música que acompaña a la imagen y ayuda a transmitir de mejor manera el mensaje que se quiere dar, por esta razón en el spot se utilizó dos músicas instrumentales, para así poder persuadir al espectador por medio de la imagen, la música, los sonidos y la voz en off. Estas bandas sonoras fueron elegidas porque son bastante tranquilas y emotivas, ayudaron mucho a los cortes de la imagen, de acuerdo a las acciones que ocurrían y al ritmo que se le quiso dar al spot para poder llegar con el mensaje claro al espectador.

CAPÍTULO 5

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

El quinto capítulo de la investigación está conformado por las conclusiones y recomendaciones del proyecto, mismas que nacen de los objetivos planteados al principio de la investigación, de igual manera se responden a las preguntas diseñadas por el investigador para así abordar la idea principal del trabajo y sus logros obtenidos en todo el proceso de la investigación. Por otro lado, las recomendaciones surgen del logro obtenido en el proyecto propuesto, es decir nacen de aquellos aspectos que se plantearon mejorar en el problema de investigación.

5.1 Conclusiones

Como conclusión de la investigación se logró realizar un spot social sobre el incumplimiento de leyes y normas de tránsito para motociclistas, dirigido a los estudiantes del Instituto Tecnológico Cordillera, el mismo que es un aporte para la cultura vial del país.

Para la elaboración del spot se conocieron las causas por las cuales los jóvenes estudiantes motociclistas del Instituto Tecnológico Cordillera incumplen con las leyes y normas de la Agencia Nacional de Tránsito, para lo cual a través de la entrevista ellos mencionaron que muchas veces es por el desconocimiento de algunas de las leyes, por irresponsabilidad a la hora de manejar y por influencia social, porque a pesar de que conocen algunas de las leyes de tránsito, han sido multados por infringirlas, además los estudiantes indican que consideran esencial el uso del casco homologado, así como de los accesorios. Sin embargo, a pesar de

haber sufrido accidentes de tránsito por infringir con alguna de las leyes, ellos no usan estas medidas de seguridad porque les parece costoso adquirirlas y provoca incomodidad mientras conducen.

Por lo tanto, para persuadir a los estudiantes motociclistas del Instituto Tecnológico Cordillera a conducir con todos los implementos de seguridad y transitar de manera responsable, se distinguieron que los recursos técnicos y artísticos más óptimos fueron: elaboración del guion con dos historias entrelazadas y muy cercanas a la realidad de estudio, un montaje paralelo que potenció el manejo de la dramaturgia en el relato, diversidad de puesta en escena para cada historia, y por último la aplicación de la psicología del color en la producción del spot.

Posteriormente, se socializo el spot social a un grupo de estudiantes del Instituto Tecnológico Cordillera en donde había personas que manejan motocicleta y otras que no. El cual el grado de acogida fue bastante alto ya que en el spot pudieron observar desde otra perspectiva las acciones incorrectas que muchos de ellos acostumbran a realizar y el riesgo que corren al no cumplir las normas establecidas. Varios de los estudiantes comentaron después de observar el spot, que al ver historias que los relacionen a ellos en un accidente de tránsito los pone a pesar en la manera en la que conducen a diario y las leyes que incumplen día a día, las cuales podrían provocar un accidente de tránsito.

5.2 Recomendaciones

Una vez concluida la investigación se recomienda a los motociclistas que recurran a auto-educarse sobre La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del Ecuador, al igual que con el Código Orgánico Integral Penal ya

que es fundamental para ellos conocer cuáles son las obligaciones de los conductores y cuáles son las multas que podrían recibir en caso de infringir la ley.

También se sugiere a los estudiantes reflexionar sobre la importancia de cada uno de los accesorios de seguridad y su función en caso de tener un accidente de tránsito ya que estos sirven para protegerlos. Por lo tanto, es importante que los motociclistas adquieran estos instrumentos y los usen correctamente al conducir o al viajar como pasajeros, además de cumplir con las normas y leyes de tránsito para así evitar ser sancionados o tener un accidente en las vías. Por otra parte, se sugiere a la universidad implementar en alguna de las materias de taller de televisión la producción de un spot social, el cual tenga como objetivo desarrollar una problemática actual.

Finalmente, se invita a otros productores audiovisuales y a la Agencia Nacional de Tránsito a realizar más spots sociales que aporten a la cultura vial del país ya que esta debe ser reforzada constantemente en la sociedad. De igual forma, cabe destacar que los contenidos manejados en este tema pueden llegar a persuadir a más personas que tengan un déficit en su conducta al transitar por las vías, como en este caso fue el incumplimiento de las normas y leyes de tránsito de los motociclistas.

GLOSARIO DE TÉRMINOS

Accidentes de tránsito: “Sucesos ocasionados por un vehículo o más en la vía o carreteras y que tiene como resultado muerte, lesiones o daños a personas” (Dávila, Goubert, Umpierrez, Zambrano y Zevallos, 2015, p.23).

Accidentes: “Se refiere a hechos imprevistos que afectan de manera negativa a una persona” (Dávila et al., 2015, p.23).

Actitud: “Es la forma en la que un individuo se adapta de forma activa a su entorno y es la consecuencia de un proceso cognitivo, afectivo y conductual” (Dávila et al., 2015, p.23).

Campaña social: “Acciones que tienen como objetivo influir en la conducta de las personas y concienciar sobre una problemática social” (Dávila et al., 2015, p.23).

Concienciar: “Lograr que una persona tome conciencia sobre ciertos fenómenos, hechos, circunstancias para beneficiar su vida no sólo la de él sino con el medio ambiente” (Dávila et al., 2015, p.23).

Conocimiento sobre la Ley de Tránsito: “Conocer tanto de manera teórica como práctica las normas viales y tener conciencia de lo importante que son para evitar múltiples consecuencias” (Dávila et al., 2015, p.23).

Cultura vial: “Manera como las personas viven, sienten, piensan, y actúan a la hora de movilizarse” (Dávila et al., 2015, p.23).

Imprudencia: “Negligencia que puede ocasionar daños peligros a otras personas y que puede ser considerada como delito o falta dependiendo de sus consecuencias” (Dávila et al., 2015, p.23).

Infracción: “Se refiere a una falta de incumplimiento a una norma determinada que regulariza un comportamiento explícito” (Dávila et al., 2015, p.23).

Lesión: “Daño físico ocasionado por golpes, enfermedad o herida” (Dávila et al., 2015, p.23).

Sensibilizar: “Lograr que una persona reconozca el valor de importancia sobre un tema determinado” (Dávila et al., 2015, p.23).

Siniestros: “Daño o pérdida de personas o propiedades a causa de una desgracia ya sea por choque, incendio, muerte u otros” (Dávila et al., 2015, p.23).

BIBLIOGRAFÍA

Documentos publicados de manera impresa

Alvarado, M. (2010). *La publicidad social: Una modalidad emergente de comunicación*. (Tesis de doctorado en ciencias de la información). Universidad Complutense de Madrid, Madrid.

Balestrini, M. (2006). *Cómo se Elabora el Proyecto de la Investigación*. Caracas, Editorial Panapo, sexta Edición.

Bernadá, M., Alessandrini, D., Gallego, R., Sosa, S., De Olivera, N., Calvo, L., & López, A. (2013). Lesiones graves y fatales en niños y adolescentes uruguayos secundarias a siniestros de tránsito por motos: Estudio epidemiológico. *Archivos de Pediatría del Uruguay*, 84(2), 91-100.

Bulian, G, Pace, N, Taddeo, J, Restivo, H, y Bertotti, E. (1986). *Manual de seguridad vial*.

Castelló Mayo, E. (2010). Las campañas de educación vial de la Dirección General de Tráfico: de la sensibilización a la victimización. *Revista Internacional de Comunicación Audiovisual, Publicidad y Literatura*, 1(8), 1-14.

Davila, G, Goubert, M, Umpierrez, M, Zambrano, A y Zevallos, G. (2015). *Proyecto de Tesis Aprendamos Educación Vial* (Tesis de pregrado). Universidad Casa Grande, Ecuador.

De Canales, F. H., de Alvarado, E. L., & Pineda, E. B. (1994). *Manual para el desarrollo de personal de salud*.

Kotler, Ph., y Roberto, E.L. (1992): *Marketing Social*, Ed. Díaz de Santos, Madrid.

- Monclús, J. (2007). *Planes Estratégicos de Seguridad Vial. Fundamentos y casos prácticos*. España: Etrasa.
- Naranjo, A. (2015). *Comunicación visual y su influencia en la seguridad vial como prevención en accidentes de tránsito dirigido al gobierno autónomo descentralizado de Durán*. (Tesis de pregrado en Diseño Gráfico). Universidad de Guayaquil. Ecuador.
- Ortiz, S. (17 de febrero del 2016). *Accidentes en motos aumentaron en tres años*. El Comercio. Actualidad, 1. Quito.
- Rodríguez Del Bosque, I. A., De La Ballina, J. Y Santos, L. (1997). *Comunicación Comercial: conceptos y aplicaciones*. Madrid: Civitas.
- Rodríguez, E. (2005). *Metodología de la investigación*. México: Villahermosa.
- Rodríguez. G, Gil. J y García. E (1996). *Metodología de la investigación cualitativa*. Archidona. Aljibe.
- Sailema, A. (2015). *Sistemas comunicacionales para informar, Educar y concientizar acerca de las leyes de Tránsito, dirigido para los jóvenes de la unidad Educativa Picaihua*. (Tesis de pregrado en Diseño Gráfico Publicitario). Universidad Técnica de Ambato. Ecuador.
- Sierra, J. (2016). *Campaña audiovisual para concientizar a pilotos y peatones sobre la importancia de respetar las señales de tránsito en el municipio de Cobán, A.v.* (Tesis de pregrado en Ciencias de la Comunicación). Universidad Rafael Landívar. México.

Villafranca, D. (2002). Metodología de la Investigación San Antonio de los Altos.
Miranda, Venezuela: Fundaca.

Wells W, Moriarty, S., y Burnett, J. (2007). *Publicidad principios y práctica*. Pearson:
México.

Documentos publicados en internet

Agencia Metropolitana de Tránsito. (2014). *Código Orgánico Integral Penal*.

Recuperado de

https://tbinternet.ohchr.org/Treaties/CEDAW/Shared%20Documents/ECU/INT_CEDAW_ARL_ECU_18950_S.pdf.

Agencia Nacional de Tránsito. (2014). *Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica*

de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Recuperado de

<http://www.ant.gob.ec/index.php/ant/base-legal/ley-organica-reformatoria-a-la-ley-organica-de-transporte-terrestre-transito-y-seguridad-vial>.

Agencia Nacional de Tránsito. (2017). *Estadísticas de transporte terrestre y*

seguridad vial. Recuperado de [http://www.ant.gob.ec/index.php/ant/base-](http://www.ant.gob.ec/index.php/ant/base-legal/ley-organica-reformatoria-a-la-ley-organica-de-transporte-terrestre-transito-y-seguridad-vial)

[legal/ley-organica-reformatoria-a-la-ley-organica-de-transporte-terrestre-transito-y-seguridad-vial](http://www.ant.gob.ec/index.php/ant/base-legal/ley-organica-reformatoria-a-la-ley-organica-de-transporte-terrestre-transito-y-seguridad-vial).

Baptista, P y Reyes, J. (2014). Los jóvenes y la educación para la cultura de la

seguridad vial. *Revista Panamericana de Pedagogía*, (21). 102. Recuperado

de <http://biblio.upmx.mx/textos/r0010512.pdf>.

Cabrera. F. (2005). Categorización y triangulación como procesos de validación del

conocimiento en investigación cualitativa. *Theoria*, (14). 71. Recuperado de

<https://www.redalyc.org/pdf/299/29900107.pdf>.

Hernández. S, Fernández. C y Baptista. P (2014). *Metodología de la investigación*.

Recuperado de <http://observatorio.epacartagena.gov.co/wp->

content/uploads/2017/08/metodologia-de-la-investigacion-sexta-edicion.compressed.pdf.

Kunzle. H. (2015). Mortalidad por accidentes de tránsito: un grave problema de la salud pública en el Paraguay. *Del Nacional*. 7(1), 56-56. Recuperado de http://scielo.iics.una.py/scielo.php?pid=S2072-81742015000100013&script=sci_arttext&tlng=pt.

Organización Mundial de la Salud. (2015). *Representación de España ante Naciones Unidas y Organismos Internacionales*. Recuperado de <http://www.exteriores.gob.es/RepresentacionesPermanentes/OficinadelasNacionesUnidas/es/quees2/Paginas/Organismos%20Especializados/OMS.aspx>.

Organización Mundial de la Salud. (2016). *La seguridad vial en la región de las Américas*. Recuperado de https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/Road_Safety_PAHO_Spanish.pdf.

Organización Mundial de la Salud. (2018). *Accidentes de tránsito*. Recuperado de <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>.

Ortiz. M. (2018). *Producción y realización en medios audiovisuales*. Recuperado de https://rua.ua.es/dspace/bitstream/10045/73827/1/2018_Ortiz_Produccion-y-realizacion-en-medios-audiovisuales.pdf.

Pérez, J y Merino, M (2008). Definición de: Definición de seguridad vial. Recuperado de <https://definicion.de/seguridad-vial/>.

Pérez, S. (1994). *Investigación Cualitativa. Retos E Interrogantes*. Recuperado de http://concreactraul.weebly.com/uploads/2/2/9/5/22958232/investigacin_cualitativa.pdf.

Taylor. S y Bogdan. R (1984). *Introducción a los métodos cualitativos*. Recuperado de <https://asodea.files.wordpress.com/2009/09/taylor-s-j-bogdan-r-metodologia-cualitativa.pdf>.

Toscano, S. (2011). *Ilustrados*. Recuperado de <http://www.ilustrados.com/tema/2857/accidente-transito.html>.

Comunicación personal

Agente de Tránsito 1. Entrevista por: Camila Guevara. Medio de Respaldo audio.

Quito, 03 de mayo de 2019.

Agente de Tránsito 2. Entrevista por: Camila Guevara. Medio de Respaldo audio.

Quito, 26 de junio de 2019.

Alarcón, Christian. Estudiante de marketing del ITSCO. Entrevista por: Camila

Guevara. Medio de Respaldo audio. Quito, 05 de mayo de 2019.

Jara, Alex. Estudiante de diseño gráfico del ITSCO. Entrevista por: Camila Guevara.

Medio de Respaldo audio. Quito, 05 de mayo de 2019.

Ponce, Jalmar. Estudiante de administración turística del ITSCO. Entrevista por:

Camila Guevara. Medio de Respaldo audio. Quito, 05 de mayo de 2019.

Villamar, Luis. Estudiante de diseño gráfico del ITSCO. Entrevista por: Camila

Guevara. Medio de Respaldo audio. Quito, 05 de mayo de 2019.

ANEXOS

Imagen N° 1

PREGUNTAS PARA LOS ESTUDIANTES MOTOCICLISTAS DEL ITSCO

Edad:

Género:

1. ¿Por qué razón usted maneja la motocicleta?
2. ¿Cree que en Ecuador existe una educación vial para los motociclistas?
3. ¿Puede mencionarme al menos tres leyes que usted tiene la obligación de cumplir como motociclista?
4. ¿Ha sido multado alguna vez? ¿Por qué razón?
5. ¿Cuál es la importancia de usar un casco homologado y los accesorios de seguridad para los motociclistas?
6. ¿Ha sufrido alguna vez un accidente de tránsito en la motocicleta?, ¿Fue su culpa?
7. ¿Ha visto alguna vez un spot o publicidad dirigida a los motociclistas?
8. ¿Has visto alguna vez señalizaciones de tránsito dirigidas a los motociclistas en la ciudad o carreteras?
9. ¿Le gustaría que existan más señalizaciones y spots de tránsito dirigidas a los motociclistas? ¿Por qué?
10. ¿Cómo te gustaría que fuera un spot dirigido a los motociclistas?
11. ¿Qué reflexiones cree que generaría en usted ver un spot social para motociclistas?

Imagen N° 2

PREGUNTAS PARA AGENTES DE TRÁNSITO

Edad:

Género:

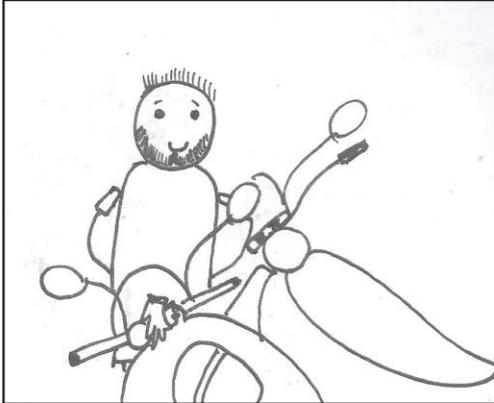
1. ¿Podría mencionarme las normas y leyes de tránsito de los motociclistas, las más esenciales e importantes?
2. ¿Cuáles son las infracciones más comunes que comenten los motociclistas?
3. ¿Usted sanciona a los motociclistas cuando ve que no llevan el casco adecuado?
4. ¿Existe en la ciudad señalizaciones de tránsito dirigidas a los motociclistas?
5. ¿Cree usted que debería haber más señalizaciones de tránsito para los motociclistas en la ciudad?
6. ¿Cuáles son las sanciones que no se llevan a cabo?
7. ¿Qué problemas enfrenta día a día con los motociclistas?

Imagen N° 3

Desglose de planos				
Esc:	Accion	Plano	Movimiento	N° de dibujos
1	Juan mira varias motocicletas en un patio de motos	Plano medio	Paneo	1
2	Estefanía y su mamá conversan mientras comen un helado sentadas en el parque	Plano medio corto, plano contra plano	Plano fijo	1
2	La madre mira a su hija mientras le conversa y sonrie	Plano medio corto	Plano fijo	1
3	Juan mira una motocicleta negra	Plano americano	Plano fijo	1
3	La toca con ilusión	Plano detalle	Plano fijo	1
4	La madre acaricia a Estefanía con ilusión	Plano detalle	Plano fijo	1
5	Juan ve unos guantes encima del tablero de la motocicleta	Primerísimo primer plano y plano detalle	Cámara al hombro	2
5	Se sube a la motocicleta con los guantes en el bolsillo	Plano medio	Plano fijo	1
6	Su madre suelta el asiento de la bicicleta	Plano detalle	Plano fijo	1
6	Estefanía la maneja sola	Plano entero	Plano fijo	1
7	Juan maneja la motocicleta por la calle	Primer plano	Cámara al hombro	1
7	Juan mira un letrero (curva peligrosa)	Plano medio corto	Plano fijo	1
7	Juan acelera	Plano detalle	Cámara al hombro	1
7	Toma la curva a gran velocidad con una inclinación muy cercana al piso	Plano entero	Plano fijo	1
8	Estefanía corre con su mamá y su perrito por el parque	Plano entero	Plano fijo	1
8	Ambas se acuestan en el cesped	Plano medio	Cámara al hombro	1
9	Juan frena en un semáforo en rojo con una chica atrás	Plano detalle	Plano fijo	1
9	Otra pareja en una motocicleta se para al lado	Plano americano	Plano fijo	1
9	La pareja usa todos los accesorios de seguridad	Plano medio corto	Subjetivo	1
10	Estefanía, su madre y su perrito caminan por la calle	Plano entero	Plano fijo	1
11	Juan reta a la otra pareja para correr en las motocicletas haciendo sonar el acelerador	Plano medio	Plano fijo	1
11	Juan arranca aun con el semáforo en rojo	Plano detalle, plano detalle	Cámara al hombro	2
12	El perrito se suelta de Estefanía	Plano detalle	Plano fijo	1
12	La niña se suelta del brazo de su mamá y sale corriendo hacia la calle	Plano entero	Plano fijo	1
12	La mamá pega un grito	Primerísimo primer plano	Plano fijo	1
13	La niña y la motocicleta se encuentran en la misma calle	Plano entero	Cámara al hombro	1

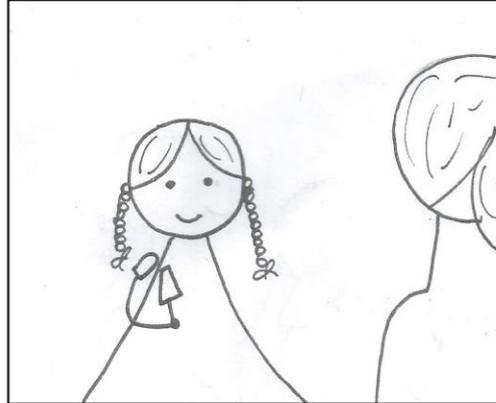
Imagen N° 4

1 Plano medio / Paneo



Juan mira varias motocicletas en un patio de motos

2 Plano medio corto / Plano fijo



Estefania y su mamá conversan mientras comen un helado sentadas en el parque

3 Plano medio corto / Plano fijo



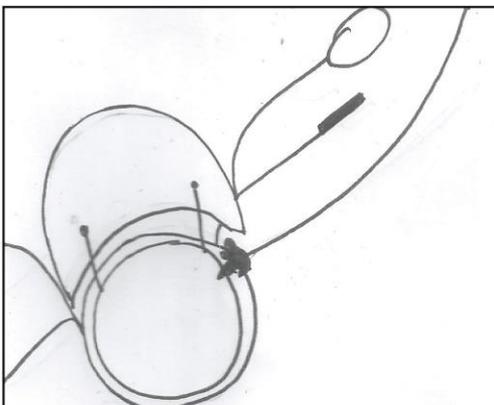
La madre mira a su hija mientras le conversa y sonríe

4 Plano americano / Plano fijo



Juan mira una motocicleta negra

5 Plano detalle / Plano fijo



La toca con ilusión

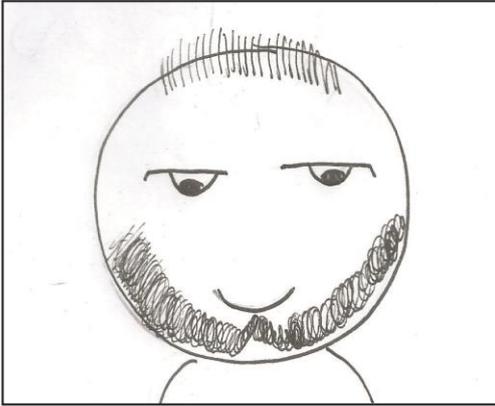
6 Plano detalle / Plano fijo



La madre acaricia a Estefania con ilusión

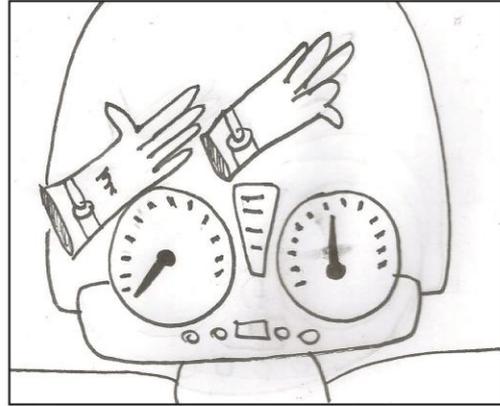
Imagen N° 5

7 Primerísimo primer plano / Cámara al hombro



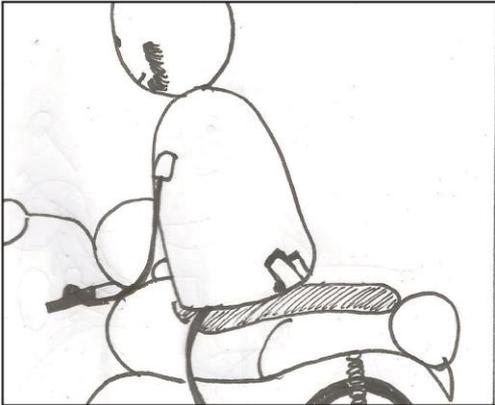
Juan ve unos guantes

8 Plano detalle / Cámara al hombro



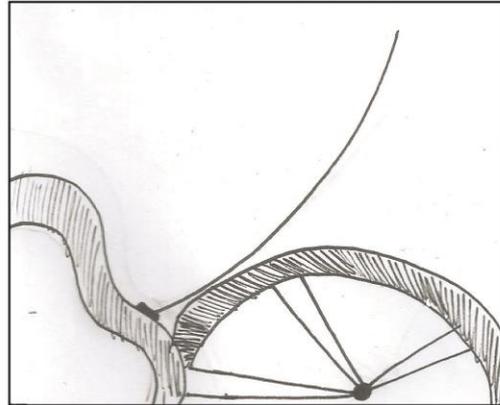
Encima del tablero de la motocicleta

9 Plano medio / Plano fijo



Se sube a la motocicleta con los guantes en el bolsillo

10 Plano detalle / Plano fijo



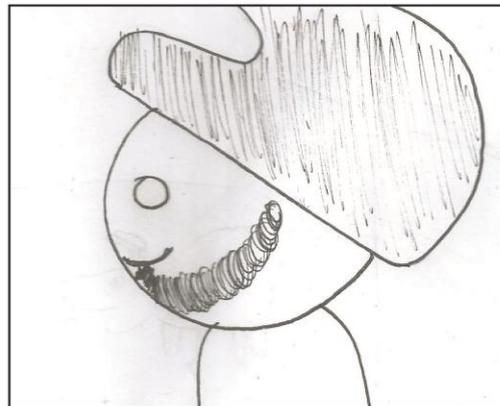
Su madre suelta el asiento de la bicicleta

11 Plano entero / Plano fijo



Estefanía la maneja sola

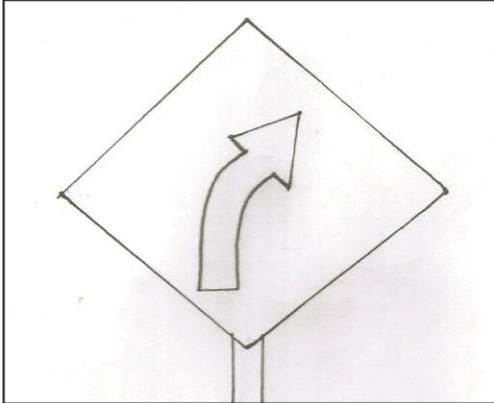
12 Primer plano / Cámara al hombro



Juan maneja la motocicleta por la calle

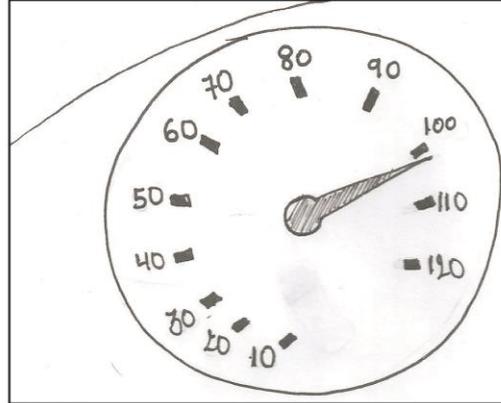
Imagen N° 6

13 Plano medio corto / Plano fijo



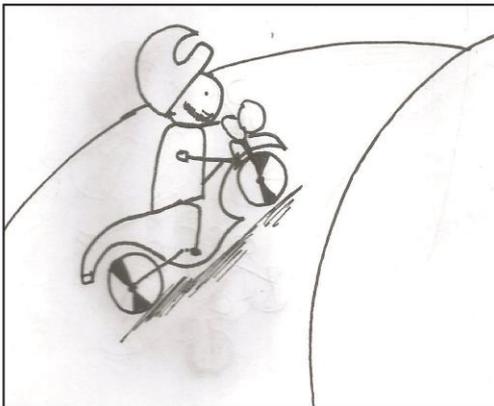
Juan mira un letrero (curva peligrosa)

14 Plano detalle / Cámara al hombro



Juan acelera

15 Plano entero / Plano fijo



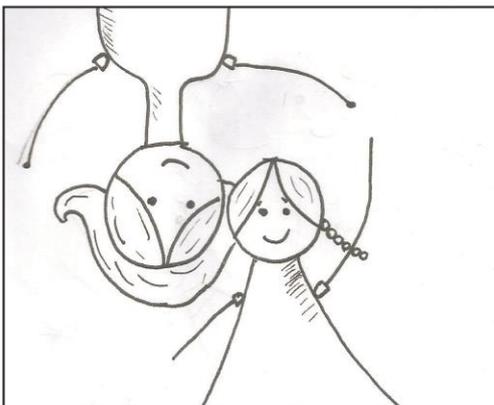
Toma la curva a gran velocidad con una inclinación muy cercana al piso

16 Plano entero / Plano fijo



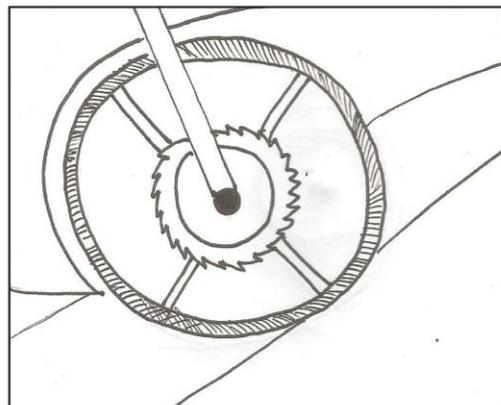
Estefanía corre con su mamá y su perrito por el parque

17 Plano medio / Cámara al hombro



Ambas se acuestan en el césped

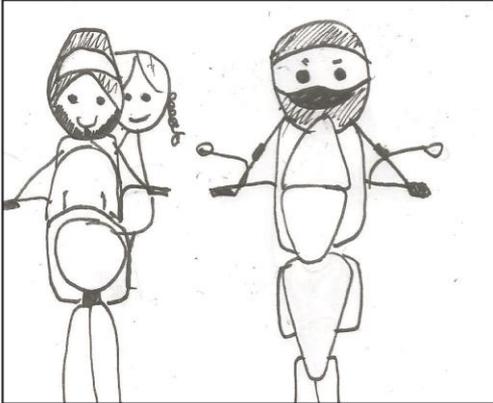
18 Plano detalle / Plano fijo



Juan frena en un semáforo en rojo con una chica atrás

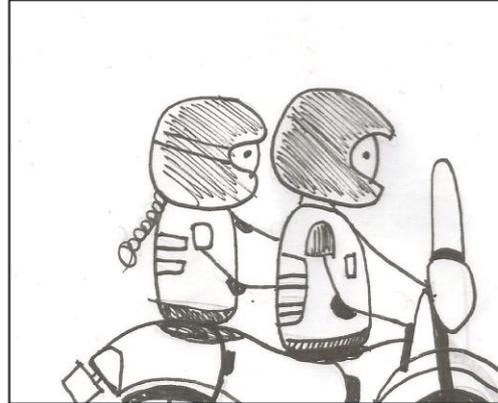
Imagen N° 7

19 Plano americano / Plano fijo



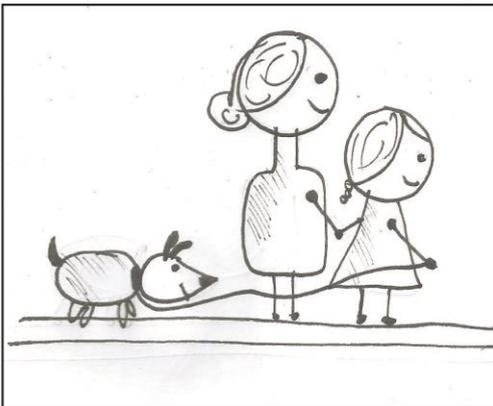
Otra pareja en una motocicleta se para al lado

20 Plano medio corto / Subjetivo



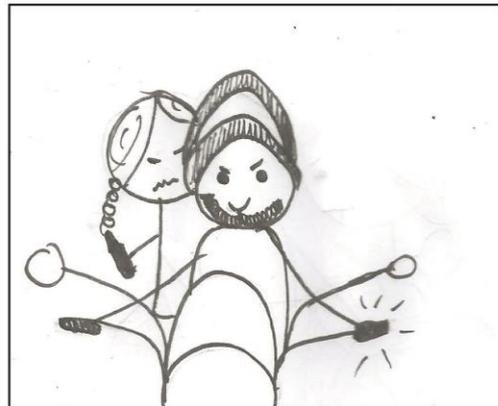
La pareja usa todos los accesorios de seguridad

21 Plano entero / Plano fijo



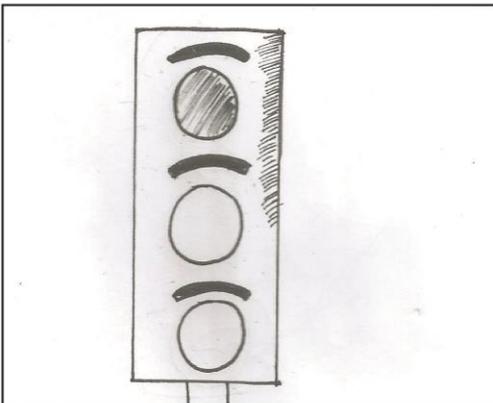
Estefanía, su madre y su perrito caminan por la calle

22 Plano medio / Plano fijo



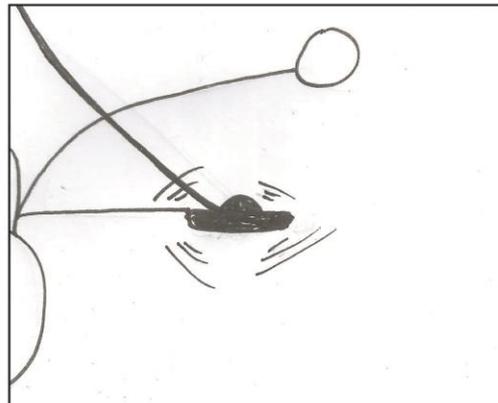
Juan reta a la otra pareja para correr en las motocicletas haciendo sonar el acelerador

23 Plano detalle / Cámara al hombro



Juan arranca aun con el semáforo en rojo

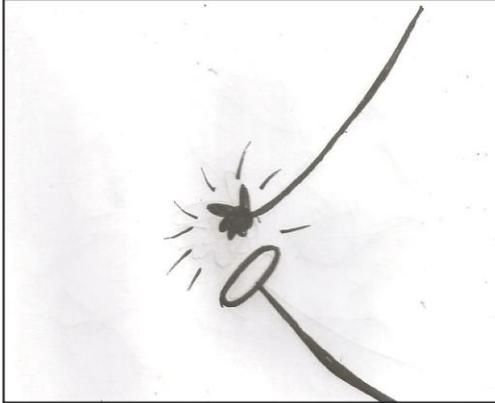
24 Plano detalle / Cámara al hombro



Juan arranca aun con el semáforo en rojo

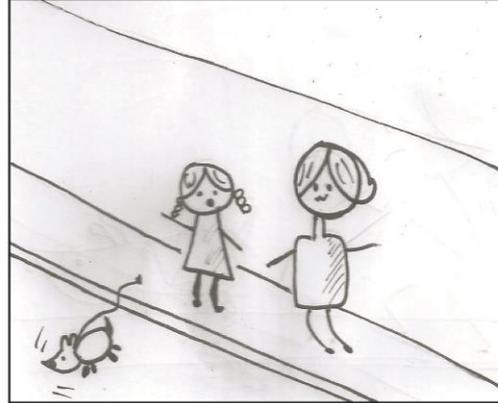
Imagen N° 8

25 Plano detalle / Plano fijo



El perrito se suelta de Estefanía

26 Plano entero / Plano fijo



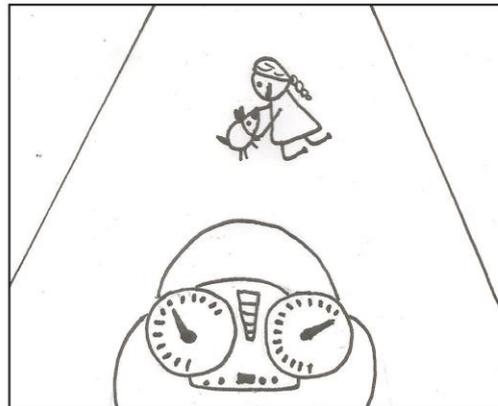
La niña se suelta del brazo de su mamá y sale corriendo hacia la calle

27 Primerísimo primer plano / Plano fijo



La mamá pega un grito

28 Plano entero / Cámara al hombro



La niña y la motocicleta se encuentran en la misma calle

Imagen N° 9

Horario	Tiempo	Esc:	Int/Ext:	Día/Noche	Plano	Movimiento	Descripción	Cast	Locación	Extras
Sábado 29 de Junio 2019										
06:00 AM LLAMADO A LOCACIÓN										
06:00 am - 07:00 am			Ensayo general							
7:20 a. m.	20	2	Ext	Día	PMC	PF	Estefanía y su mamá conversan mientras comen un helado sentadas en el parque	Aidil	Parque	
7:40 a. m.	20	2	Ext	Día	PMC	PF	La madre mira a su hija mientras le conversa y sonrie	Ximena	Parque	
8:00 a. m.	20	4	Ext	Día	PD	PF	La madre acaricia a Estefanía con ilusión	Aidil/ Ximena	Parque	
8:20 a. m.	20	6	Ext	Día	PD	PF	Su madre suelta el asiento de la bicicleta	Aidil/ Ximena	Parque	
8:40 a. m.	20	6	Ext	Día	PE	PF	Estefanía la maneja sola	Aidil/ Ximena	Parque	
9:00 a. m.	20	8	Ext	Día	PE	PF	Estefanía corre con su mamá y su perrito por el parque	Aidil/ Ximena	Parque	Luna
9:20 a. m.	20	8	Ext	Día	PM	CH	Ambas se acuestan en el cespced	Aidil/ Ximena	Parque	
Descanso										
10:00 a. m.	20	10	Ext	Día	PE	PF	Estefanía, su madre y su perrito caminan por la calle	Aidil/ Ximena	Calle	Luna
10:20 a. m.	20	12	Ext	Día	PD	PF	El perrito se suelta de Estefanía	Aidil	Calle	Luna
10:40 a. m.	20	12	Ext	Día	PE	PF	La niña se suelta del brazo de su mamá y sale corriendo hacia la calle	Aidil/ Ximena	Calle	Luna
11:00 a. m.	20	12	Ext	Día	PPP	PF	La mamá pega un grito	Ximena	Calle	
Domingo 30 de Junio 2019										
07:00 AM LLAMADO A LOCACIÓN										
07:00 am - 08:00 am			Ensayo general							
8:20 a. m.	20	1	Ext	Día	PM	PN	Juan mira varias motocicletas en un patio de motos	Christian	Calle	
8:40 a. m.	20	3	Ext	Día	PA	PF	Juan mira una motocicleta negra	Christian	Calle	
9:00 a. m.	20	3	Ext	Día	PD	PF	La toca con ilusión	Christian	Calle	
9:20 a. m.	20	5	Ext	Día	PPP	CH	Juan ve unos guantes encima del tablero de la motocicleta	Christian	Calle	
9:40 a. m.	20	5	Ext	Día	PM	PF	Se sube a la motocicleta con los guantes en el bolsillo	Christian	Calle	
10:00 a. m.	20	7	Ext	Día	PP	CH	Juan maneja la motocicleta por la calle	Christian	Calle	
10:20 a. m.	20	7	Ext	Día	PMC	PF	Juan mira un letrero (curva peligrosa)	Christian	Calle	
10:40 a. m.	20	7	Ext	Día	PD	CH	Juan acelera	Christian	Calle	
11:00 a. m.	20	7	Ext	Día	PE	PF	Toma la curva a gran velocidad con una inclinación muy cercana al piso	Christian	Calle	
11:20 a. m.	20	9	Ext	Día	PD	PF	Juan frena en un semáforo en rojo con una chica atrás	Christian	Calle	Nathaly
11:40 a. m.	20	9	Ext	Día	PA	PF	Otra pareja en una motocicleta se para al lado	Christian	Calle	Alex/Camila/Nathaly
Domingo 30 de Junio 2019										
14:30 PM LLAMADO A LOCACIÓN										
14:30 pm - 15:00 pm			Ensayo general							
3:20 p. m.	20	9	Ext	Día	PMC	SUB	La pareja usa todos los accesorios de seguridad		Calle	Alex/Camila
3:40 p. m.	20	11	Ext	Día	PM	PF	Juan reta a la otra pareja para correr en las motocicletas haciendo sonar el acelerador	Christian	Calle	Nathaly
4:00 p. m.	20	11	Ext	Día	PD	CH	Juan arranca aun con el semáforo en rojo	Christian	Calle	
4:20 p. m.	20	13	Ext	Día	PE	CH	La niña y la motocicleta se encuentran en la misma calle	Aidil/Christian	Calle	