

**UNIVERSIDAD NACIONAL DE SAN ANTONIO ABAD DEL CUSCO**

**FACULTAD DE COMUNICACIÓN SOCIAL E IDIOMAS**

**Carrera Profesional de Ciencias de la Comunicación**



**Tesis.-**

**COMUNICACIÓN EDUCATIVA, SOPORTE ESTRATÉGICO  
PARA LA SEGURIDAD VIAL, EN LA INSTITUCIÓN  
EDUCATIVA SAGRADO CORAZON DE JESÚS**

**PRESENTADA POR EL BACHILLER:**

**VALDEZ CCOLLQUE MARIO**

**PARA OPTAR AL TÍTULO PROFESIONAL DE:**

**LICENCIADO EN CIENCIAS DE LA COMUNICACIÓN**

**ASESORA:**

**PERIODISTA LIC. VIRGINIA GONZALES PARI**

**CUSCO – PERÚ**

**2012**

## **RESOLUCIÓN Nº 344-2012-FCSEI.**

Cusco, 28 de agosto de 2012.

### **EL DECANO (e) DE LA FACULTAD DE COMUNICACIÓN SOCIAL E IDIOMAS DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL DE SAN ANTONIO ABAD DEL CUSCO.**

**Visto**, los informes favorables de los señores Dictaminantes de la tesis presentado por el Bachiller en Ciencias de la Comunicación **MARIO VALDEZ CCOLLQUE**, de la Carrera Profesional de Ciencias de la Comunicación de la Universidad Nacional de San Antonio Abad del Cusco.

#### **CONSIDERANDO :**

Que, mediante Resolución Nº 180-2012-FCSEI, de fecha 22 de mayo de 2012, se nombró como Dictaminantes de la Tesis intitulada **COMUNICACIÓN EDUCATIVA, SOPORTE ESTRATÉGICO PARA LA SEGURIDAD VIAL, EN LA INSTITUCIÓN EDUCATIVA SAGRADO CORAZÓN DE JESÚS**, a los docentes Mgt. Alberto García Campana como Primer Dictaminante y Lic. Wilñbert Medina Salas como segundo Dictaminante;

Que, los señores Dictaminantes han alcanzado su informe final en forma favorable, opinando que el trabajo de tesis presentado por el recurrente es suficiente y se encuentra apto para su sustentación oral y pública;

Que, el recurrente ha cumplido con los requisitos establecidos por el Reglamento de Grados y Títulos de la Facultad de Comunicación Social e Idiomas;

Estando al amparo de las disposiciones vigentes y en uso de las atribuciones conferidas a este Decanato por la Ley y el Estatuto Universitario;

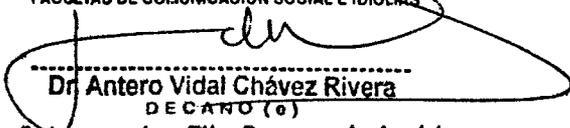
#### **RESUELVE:**

**PRIMERO** .- APROBAR el informe final de los señores Dictaminantes, de la tesis intitulada **COMUNICACIÓN EDUCATIVA, SOPORTE ESTRATÉGICO PARA LA SEGURIDAD VIAL, EN LA INSTITUCIÓN EDUCATIVA SAGRADO CORAZÓN DE JESÚS**, presentado por el Bachiller **MARIO VALDEZ CCOLLQUE**, para optar al Título Profesional de Licenciado en Ciencias de la Comunicación.

**SEGUNDO**.- COMUNICAR al Bachiller en mención, para que solicite hora y fecha, para la sustentación oral y pública de la tesis antes citada.

**REGÍSTRESE, COMUNÍQUESE Y ARCHÍVESE.**

Universidad Nacional de San Antonio Abad del Cusco  
FACULTAD DE COMUNICACION SOCIAL E IDIOMAS

  
-----  
Dr. Antero Vidal Chávez Rivera  
DECANO (e)

C.c. Rector, Interesado, File Personal, Archivo  
FCSEI/AVCHR/vvv.

## DICTAMEN DE TESIS

A: Decano de la FCSEI, doctor Vidal Chávez Rivera

DE: Alberto García Campana

Asunto: Dictamen de tesis.

Ref.: Resolución Nro. 180-2012-FCSEI

Fecha: Cusco, 25 de junio del año 2012.

Previo un cordial saludo, me dirijo a usted con la finalidad de emitir dictamen de la tesis intitulada "COMUNICACIÓN EDUCATIVA, APORTE ESTRATÉGICO PARA LA SEGURIDAD VIAL EN LA INSTITUCIÓN EDUCATIVA SAGRADO CORAZÓN DE JESÚS", presentada por el bachiller Mario Valdéz Ccolque, en los siguientes términos:

### A).- DE LA FORMA:

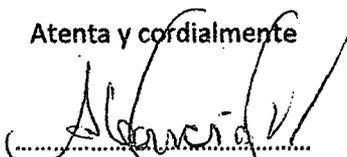
- El documento presentado para dictamen reúne los requisitos esenciales establecidos en el Reglamento de Grados y Títulos vigente en la FCSEI. Sin embargo, son claramente visibles las deficiencias en los referido al aspecto ortográfico-gramatical, pues se evidencian gruesos errores como el uso de palabras "abraso", "escaces", etc.
- En la página 79 del documento presentado para el dictamen, se lee textualmente: "...ya que un 43.3% define hace un muy buena diferencia de los valores...". A estas debilidades hay que añadir otras relacionadas a los capítulos internos, pues se ofrece información sobre los límites y ubicación geográfica (se entiende que es de la I.E. Sagrado Corazón de Jesús), pero en la página referida se hace alusión al proceso de investigación.
- Las conclusiones y recomendaciones deben ser escritas con empleo de términos en femenino, pero el recurrente coloca como primero, segundo, tercero, etc. al referirse a aquellas. En general, la parte gramatical y sintáctica debe ser sometida a una corrección de estilo, al como lo establecen los procedimientos vigentes en la Facultad.

### B).- DEL CONTENIDO:

- No obstante que se percibe un esfuerzo del postulante a la Licenciatura por presentar de manera clara las metas alcanzadas en el proceso de investigación, hay afirmaciones carentes de sustento. Por ejemplo, en la tercera conclusión de la tesis se lee que: "...sin embargo, los niveles de corrupción en la policía de tránsito son muy evidentes". En ninguna parte del documento hay el sustento para esta afirmación, negándose en este caso el principio de "hecho conocido y aceptado".
- La sexta conclusión establece que "los estudiantes tienen un mal concepto acerca del semáforo". Se debe solicitar al postulante al título profesional que especifique los alcances del término "concepto" para definir si es aplicable el término a un semáforo.
- En el gráfico que representa variables de comportamiento (figura 10, pág. 90), se coloca como encabezado "Medidas adoptadas en la calle o el carro (sic)" y se clasifican tales variables como pésimo, malo, regular y bueno, sin ofrecer explicación de dicho gráfico.

Por las razones expuestas, el suscrito considera que el bachiller Mario Valdéz Ccolque debe proceder a realizar las correcciones señaladas como condición previa para la prosecución de los trámites respectivos. Salvo mejor parecer.

Atenta y cordialmente



Alberto García Campana

## DICTAMEN

A los 03 días del mes de julio de 2012

Señor:  
Dr. Vidal Chávez Rivera.  
Decano (e) de la FCSEI

En mérito a la Resolución Nro. 180-2012-FCSEI, emito el dictamen de la tesis: "Comunicación educativa, soporte estratégico para la seguridad vial en la I.E. Sagrado Corazón de Jesús", presentado por el bachiller: Mario Valdez Ccollque, en los términos siguientes:

### **DE LA FORMA.**

El documento presenta los requerimientos que establece el Reglamento de Grados y Títulos, sin embargo es menester realizar una revisión en cuanto a corrección de estilo, por ejemplo en el título de la investigación se aprecia una redundancia de términos.

### **DEL FONDO.**

Se trata de una investigación en el campo de la comunicación para el desarrollo que contribuye al análisis de los materiales educativos aplicados a la seguridad vial. Sin embargo, considero necesario corregir los siguientes aspectos:

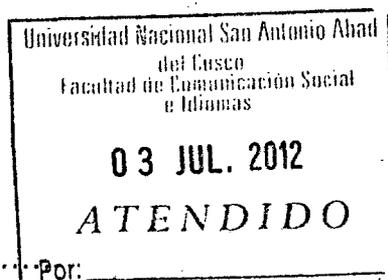
La formulación de la hipótesis debe estar en relación directa con el POI. *problema objet Investig.*  
El objetivo general de la investigación, no responde a un proyecto de investigación de tesis sino a una intervención educativo comunicacional, por lo que debe reformularse. Los objetivos específicos, se desprenden de las variables y dimensiones de la investigación.

### **OPINIÓN FINAL.**

Por lo expuesto, señor Decano, considero que se deben levantar dichas observaciones. SMP

Atentamente,

  
.....  
Mgt. Cosme Wilbert Medina Salas  
Segundo Dictaminante



## AGRADECIMIENTO

*Mi gratitud a Dios por darme vida y salud, por darme fe y esperanzas.*

*A mi madre Martha por su incondicional apoyo, quien desde niño me enseña con ejemplo a luchar, a saber superar las adversidades de la vida “No soy más que el claro reflejo de mi madre”, así como a mi padre y hermanos.*

*Agradezco a mi asesora Sra. Periodista Lic. Virginia Flora Gonzales Pari, por su valiosa orientación y apoyo en la elaboración de la presente tesis de investigación.*

*Finalmente, agradezco a mis docentes y compañeros de la Facultad de Comunicación de Social, a mis compañeros y amigos del colegio, del trabajo y el barrio, su amistad ha contribuido en gran medida a mejorar mi vida, especialmente a aquellos que me ayudaron, les agradezco por los gratos momentos que vivimos.*

*Mario*

## PRESENTACIÓN

**SEÑOR DECANO DE LA FACULTAD DE COMUNICACIÓN SOCIAL E IDIOMAS DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL DE SAN ANTONIO ABAD DEL CUSCO**

**SEÑORES DOCENTES MIEMBROS DEL JURADO:**

En cumplimiento de las disposiciones del Reglamento de Grados y Títulos de la Facultad De Comunicación Social e Idiomas, pongo a vuestra consideración la presente tesis titulada: "Comunicación Educativa, soporte estratégico para la seguridad vial, en la Institución Educativa Sagrado Corazón de Jesús" con el propósito de optar al título profesional de Licenciado en Ciencias de la Comunicación.

La Educación Vial es parte de la educación Social, siendo una eficaz base de actuación ciudadana, que trata de crear hábitos y actitudes positivas de convivencia, calidad de vida, y la promover la cultura vial.

La tesis de investigación, analiza el proceso de aprendizaje para el desarrollo de valores y comportamientos seguros y responsables en el uso de las vías públicas, abarcando al conjunto de interrelaciones que se producen entre las personas, las vías y los vehículos, y entre éstos y el medio físico, natural y social, aplicando estímulos en el grupo experimental.

Con ello pretendemos mejorar las actitudes y hábitos de transeúntes escolares, asistiendo a la comunicación y educación y las estrategias que de ella nacen, aplicando conocimientos en relación a las reglas, normas y señales que regulan la circulación de vehículos y personas por las calzadas y aceras, para conseguir respuestas adecuadas ante las distintas situaciones que se presentan en la vía pública, ya sea como peatones, pasajeros o conductores.



## INTRODUCCIÓN

La tesis titulada “COMUNICACIÓN EDUCATIVA, SOPORTE ESTRATÉGICO PARA LA SEGURIDAD VIAL, EN LA INSTITUCIÓN EDUCATIVA SAGRADO CORAZÓN DE JESÚS” se realiza con el objetivo de estudiar la percepción de peatones escolares de la Institución Educativa Sagrado Corazón de Jesús, sobre los efectos de mensajes de sensibilización vial en las prácticas y conocimientos de las señales de tránsito, además de despertar el interés de los escolares, por conocer el tema.

El proceso de estudio se efectuó a través de una investigación bibliográfica sobre diferentes variables como señales de tránsito, mensajes de sensibilización vial, accidentes de tránsito, la función de la comunicación, los cuales nos ayudaron a definir estos conceptos, que han sido utilizados a lo largo del trabajo.

Posteriormente elabore un esquema de investigación, cuyo contenido requería en el trabajo de campo la aplicación de una encuesta, con la que pude conseguir datos generales como edad, sexo, sección, luego preguntas referidas a los conocimientos de las señales de tránsito, práctica de las mismas y preguntas relacionadas a la evaluación de los estudiantes sobre el cumplimiento de las señales de tránsito por parte de sus profesores y padres en condición de transeúntes o peatones y sobre la función de la autoridad policial y municipal de promover la seguridad vial.

La encuesta en mención fue administrada a 191 escolares, del sexto grado de primaria del colegio Sagrado Corazón de Jesús, que comprende seis secciones, de “A” hasta la sección “F”, cifra que constituye el tamaño de la muestra.

Con relación al contenido de la investigación en primer lugar se encuentra el proyecto de tesis que esta conformado por el planteamiento del problema, justificación, objetivo general y específico, hipótesis variables y la operacionalización de las mismas.

Asimismo, el proyecto de tesis consta de cuatro capítulos: El primer capítulo, contiene información conceptual sobre comunicación y educación, estrategias de comunicación. Estos conceptos son utilizados a lo largo del trabajo.



El segundo capítulo, está referido a información sobre seguridad vial y señales de tránsito, infracciones a peatones y conductores

En el tercer capítulo, explicamos la metodología utilizada en el desarrollo del trabajo práctico y a su vez los resultados cualitativos y cuantitativos obtenidos en la aplicación a los 191 estudiantes del colegio Sagrado Corazón de Jesús.

En el cuarto capítulo, damos a conocer nuestras propuestas, planteando algunas estrategias que podrían ser útiles para promover la seguridad vial. Las conclusiones del trabajo expresan el resultado de la información que ha sido contrastada con la investigación de campo.

Finalmente los anexos están compuestos por algunas recomendaciones, mensajes de prevención, el modelo de la encuesta utilizado en el trabajo práctico, y fotografías recopiladas en el período de la investigación.



## **PERFIL DE TESIS**

### **“COMUNICACIÓN EDUCATIVA, SOPORTE ESTRATÉGICO PARA LA SEGURIDAD VIAL, EN LA INSTITUCIÓN EDUCATIVA SAGRADO CORAZÓN DE JESÚS”**

- I) Justificación de la investigación.....
- II) Formulación de los objetivos.....
  - Objetivo general.....
  - Objetivos específicos.....
- III) Planteamiento del problema.....
- IV) Problema objeto de estudio.....
- V) Hipótesis.....
- VI) Variables de estudio.....
- VII) Operacionalización de variables.....
- VIII). El diseño de investigación.....
  - Ámbito de estudio.....
  - Población.....
- El proceso de investigación.....
- Técnicas de recolección de información.....
  - Técnica cuantitativa.....
  - Técnicas cualitativas.....
- El procesamiento de la información.....
- IX) Antecedentes de la investigación.....



## ÍNDICE

### CAPÍTULO I MARCO TEÓRICO

1.1.- COMUNICACIÓN	Pág.
1.1.1.-Definición de la Comunicación.....	22
1.1.1.1.-Elementos de la Comunicación.....	22
1.1.2.-Comunicación para el Desarrollo.....	23
1.1.2.1.-Definición.....	23
1.1.2.2.-Tipología.....	23
1.1.3.-Comunicación y Educación.....	24
1.1.3.1.- Comunicación: Alternativa – Educativa – Participativa.....	29
1.1.4.- Comunicación Educativa.....	34
1.1.4.1 Evaluación de mensajes de Comunicación Educativa.....	35
1.1.5.- Educomunicación .....	36
1.1.5.1.- Origen de la Educomunicación.....	36
1.1.5.2.- Concepto de la Educomunicación.....	37
1.2.- ESTRATEGIAS DE COMUNICACIÓN	
1.2.1.- Definición Estrategias de Comunicación.....	37
1.2.2.- Objetivos.....	37
1.2.3.- Ejemplos Notables.....	38

### CAPÍTULO II MARCO TEÓRICO

2.1.- TRANSPORTE, TRÁNSITO Y VIALIDAD	
2.1.1.- Historia del Transporte.....	40
2.1.1.1.-El Transporte en el Perú.....	41
2.1.2.- Definición de las señales de tránsito.....	43
2.1.3.- Origen de las señales de tránsito.....	43
2.1.4.- Funciones de las señales de tránsito.....	43
2.1.5.- Importancia de las señales de tránsito.....	44
2.1.6.- Tipos de señales de tránsito .....	44
2.1.6.1 Señal Prescriptiva reguladora o de reglamentación.....	44
2.1.6.2 Señal Preventiva de advertencia o peligro .....	51
2.1.6.3 Señal Informativa.....	58
2.1.7.-Los peatones y el uso de la vía pública.....	65
2.1.8.-Los conductores y el uso de la vía.....	67
2.2.-EDUCACIÓN VIAL	
2.2.1.-Definición de Educación Vial.....	71
2.2.2.-Objetivos de la Educación Vial.....	71
2.2.3.-Recursos didácticos para la Educación Vial.....	72
2.2.4.-Qué es la Seguridad Vial.....	72
2.3.- LA SEGURIDAD VIAL Y LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN EL MUNDO	
2.3.1.- La seguridad vial en el Perú y el mundo.....	74
2.3.1.- La seguridad vial en la ciudad del Cusco.....	76
2.4.- Diagnostico situacional de la II. EE. SAGRADO CORAZÓN DE JESÚS	
2.4.1- Breve reseña histórica .....	77
2.4.2- Límites y ubicación geográfica.....	77



### **CAPITULO III CAMPO DE TRABAJO**

	Pag.
3.1.-El proceso de investigación .....	79
3.2.-Técnicas de recolección de información.....	79
3.2.1.-Técnicas cuantitativas .....	79
3.2.1.1.-Cuestionario.....	79
3.2.2.-Técnicas cualitativas.....	80
3.2.2.1.-Entrevistas.....	80
3.2.2.2.-Observación.....	80
3.2.3.-Procesamiento de información.....	80
3.2.3.1-Análisis cuantitativo de resultados.....	80
3.3.-Relación entre variables mediante el uso de tablas de contingencia.....	100

### **CAPITULO IV PROPUESTA PROYECTO DE EDUCACION Y SEGURIDAD VIAL**

4.1. Propuesta.....	107
4.2. Propuesta.....	116
4.3. Propuesta.....	119
4.4. Propuesta.....	121
4.5. Propuesta.....	123
Conclusiones.....	125
Sugerencias.....	126
Bibliografía.....	127
Hemeroteca.....	127
Webgrafías.....	128
Anexos.....	129



## PERFIL DE TESIS

### **Comunicación Educativa, Soporte Estratégico Para La Seguridad Vial En La Institución Educativa Sagrado Corazón De Jesús**

#### **I) JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN.**

La presente tesis propone analizar las aptitudes, destrezas, hábitos y conocimientos de los niños escolares en condición de pasajeros o peatones, asimismo el de medir los niveles de educación y efectos sobre el comportamiento de peatones escolares de la Institución Educativa Sagrado Corazón de Jesús.

La inseguridad en el tránsito, y su costo social y económico, atañe y preocupa a todos por igual., por la simple razón de que es la integridad física del individuo lo que está en juego y sabemos que sus efectos se hacen sentir sobre todo ser humano, sin distinción de condición, sexo y edad. Ese flagelo no discrimina. Por el contrario nos iguala.

En otros términos, este es un caso en el que todos, o casi todos, tenemos algún tipo de participación, activa o pasiva, y donde todos nos vemos involucrados. Aún cuando no vivamos pendientes del tema, éste se encuentra latente en los pliegues de nuestras vivencias cotidianas, siempre formando parte del conjunto de propósitos y preocupaciones incluidos en nuestros objetivos de vida. Y, precisamente debido a ello, su contenido es comunitariamente significativo.

En los centros urbanos poblados, como el de la ciudad del Cusco, donde la presencia y participación de las personas en los riesgos es mucha más directa y personal, el tránsito inseguro se incorpora como factor de deterioro de la calidad de vida, sumándose al ruido, la contaminación, la ausencia o mala calidad de algunos servicios y la inseguridad general.

Considerando a nivel mundial, aproximadamente medio millón de personas muere cada año. Una estadística, válida en general para todos los países del mundo, entre los que nos incluimos, indica que por cada muerte existen por lo menos diez personas, que deben ser hospitalizadas. De ellas, por lo menos tres resultan con



importantes y permanentes lesiones de cerebro, neurológicas o incapacidades para caminar.

Económicamente, los accidentes de tránsito actualmente representan entre 1% y 3% de PBI - y es curioso que ese número sea vigente casi sin considerar el nivel de motorización de un país.

## **!!) FORMULACIÓN DE LOS OBJETIVOS**

### **Objetivo general:**

- Analizar el comportamiento de peatones escolares en la vía pública, así como los niveles de conocimiento sobre las normas y señales de tránsito.

### **Objetivos específicos**

- Identificar en los escolares actitudes de autocontrol, que favorezcan el cuidado del propio cuerpo y el de los demás en forma responsable.
- Medir el nivel de conocimiento del estudiante, respecto a las normas y señales de tránsito, y formas de prevención frente a la problemática de la conducción vial.
- Evaluar la función del educador, en la aplicación de la comunicación educativa, como base didáctica de instrucción.



### III) PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.

Sabemos que nadie está libre de sufrir un accidente ocasionado por un transporte terrestre. Todos, sin excepción, en algún momento cruzamos la calle o somos pasajeros o conductores de un vehículo.

El aumento continuo de la población, su concentración progresiva en grandes centros urbanos, sumado al incremento de vehículos y la construcción de vías para su traslado ocasionan, día a día, más inseguridad vial.

Por esta razón nos ha parecido prudente que convengamos que el tema de la seguridad en el tránsito requiere de la comprensión, prudencia, conocimientos y cooperación para lograr la consolidación de una adecuada conducción vial que nos ayude a entender de otro modo las reglas de tránsito de esta manera nos dé un soporte para protegernos a todos por igual de los efectos indeseables del tránsito vehicular, que son los accidentes.

### IV) FÓRMULACIÓN DEL PROBLEMA.-

¿Cuál es la influencia de la Comunicación Educativa, en los niveles de conocimiento y comportamiento de peatones escolares que hacen uso de la vía pública?

### V) HIPÓTESIS

La comunicación educativa, no es aplicada eficazmente por los docentes en temas de seguridad vial, para orientar, informar y educar sobre los riesgos al que se exponen los peatones escolares al hacer uso de una vía pública.

### VI) VARIABLES DE ESTUDIO

- Comunicación educativa
- Seguridad vial
- Las señales de tránsito
- Función orientadora, informativa y educativa
- Accidentes de tránsito en la ciudad del Cusco.



**VII) OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES**

HIPÓTESIS	VARIABLES		INDICADORES
	VARIABLE	SUBVARIABLES	
La comunicación educativa, no es aplicada eficazmente por los docentes en temas de seguridad vial, para orientar, informar y educar sobre los riesgos al que se exponen los peatones escolares al hacer uso de una vía pública.	Señales de tránsito	Señales Preventivas Señales Reguladoras Señales Informativas	Nº y relación de señales de tránsito.
	Ubicación de las señales de tránsito	Calles	Mañana, Tarde, Noche.
		Avenidas	AM, FM
	Accidentes de tránsito en la ciudad del Cusco	Fallecidos	
		Heridos/lesionados	Graves, Leves,
		Salvos	
	Accidentes de tránsito por imprudencia del peatón	Fallecidos	
		Heridos/lesionados	
		Salvos	
	Institución Educativa Sagrado corazón de Jesus.	Aspecto demográfico	Límites y ubicación, geográfica, Cantidad poblacional.
Aspecto Educativo		Nivel primaria Nivel secundaria	



## VIII). EL DISEÑO DE INVESTIGACIÓN.

El presente trabajo de investigación utilizará el diseño de investigación no experimental y transeccional, se recolectaron los datos en un solo momento, en un período único para describir variables y analizar su incidencia e interrelación.

La investigación se realiza sin manipular las variables y se observa situaciones ya existentes, no provocadas intencionalmente en la investigación, para después analizarlas, de manera que se trata de una investigación que ha recurrido tanto a la investigación cualitativa como cuantitativa.

### A.-Tipo de investigación.

Nuestro estudio es de tipo transeccional descriptivo y correlacional causal. Para el aspecto descriptivo consideramos la medición y análisis (enfoque cuantitativo) con su respectivo explicativo (enfoque cualitativo) y partimos de hechos generales a los particulares y, de éstos a los generales (Deductivo - Inductivo - Deductivo).

Es una investigación de tipo correlacional causal, ya que realiza el análisis de influencia de una variable en otra, es decir, en la relación causa efecto, de manera que a través de pruebas estadísticas como el CHI CUADRADO, se determina la influencia de una variable sobre otra, para lo cual se realizó el respectivo cruce de variables.

### B.-Ámbito de estudio.

El presente trabajo de investigación se desarrolló en la Institución Educativa Sagrado Corazón de Jesús del Distrito de Wanchaq, Provincia y Departamento del Cusco.

La investigación se realizó a estudiantes del nivel primario entre varones y mujeres.

### C.-Población.

La población considerada para este estudio está conformada por los estudiantes de la Institución Educativa Sagrado Corazón de Jesús, para lo cual tuvimos que recurrir a la base de datos de la sub. Dirección de Primaria de la Institución Educativa en mención, del cual se obtuvo la siguiente información:



Tabla Nº 01

**POBLACIÓN TOTAL DEL COLEGIO SAGRADO CORAZÓN DE JESUS**

	<b>Varones</b>	<b>Mujeres</b>	<b>Sub. Total</b>
<b>Primaria</b>	<b>536</b>	<b>633</b>	<b>1169</b>
<b>Secundaria</b>	<b>558</b>	<b>681</b>	<b>1239</b>
<b>Total</b>			<b>2408</b>

Fuente: Sub. Dirección de Primaria

Solo tomamos en cuenta a los escolares del sexto grado del nivel primaria, entre varones y mujeres.

**D.-Tamaño de la muestra.**

El tamaño de la muestra la definimos mediante el uso de la fórmula estadística para poblaciones finitas

$$n = \frac{s^2 * N * p * q}{e^2 (N - 1) + s^2 (p * q)}$$

Donde:

**n** = Tamaño de la muestra

**S** = Nivel de confianza, que para nuestro caso es del 95.5%, por lo que el Valor de Sigma es: 2

**N** = Tamaño de la población

**p y q** = Probabilidad de ocurrencia. Siendo para nuestro caso 50 en ambos.

**e** = Margen de error, que para nuestra investigación es de +/- 7



$$n = \frac{2^2 \cdot 192 \cdot 100 \cdot 100}{1^2(192-1) + 2^2(100 \cdot 100)} = \frac{7680000}{40191} = \frac{7680000}{49359} = 191.08755$$

$$\boxed{191.08755} = 191 \text{ Escolares}$$

Por lo que el tamaño de la muestra, definida estadísticamente, es de 191 estudiantes entre varones y mujeres que estudian en el colegio Sagrado Corazón de Jesús. La distribución se realizó en forma estratificada, tomando en cuenta el número de varones y mujeres pobladores de la Institución Educativa, para lo cual aplicamos la constante probabilística estratificada:

$$K = n/N$$

De donde,

n = tamaño de la muestra.

N = Población

$$K = 191/191.0875 = 0$$

De manera que la muestra estratificada se obtiene multiplicando la constante (K) por la distribución de la población, tal como se aprecia:

### E.-EL PROCESO DE INVESTIGACIÓN

La investigación es un proceso sistemático y empírico, que mediante la aplicación del método científico, procura obtener información relevante y fidedigna, para entender, verificar, corregir o aplicar el conocimiento. Según las características de nuestras variables del proyecto de investigación, aplicamos técnicas de recolección o medición de datos cualitativos y cuantitativos de la encuesta como instrumento que nos permitió aproximarnos a la realidad.



## F.-Técnicas de recolección de la información.

### Técnica cuantitativa.

**Encuesta Dirigida:** Es una forma de recabar información desde la misma fuente del problema en el cual se encuentran los estudiantes de la Institución Educativa Sagrado Corazón de Jesús que cuentan con diversas opiniones sobre el tema de las normas y señales de tránsito. Se les orientó en la forma de llenado de este instrumento que cuenta con un conjunto de preguntas respecto de una o más variables a medir.

El cuestionario Dirigido fue elaborado con el método de la escala de Likert, y medidas escalares de uso contemporáneo en las investigaciones cuantitativas. Para ilustrar más este concepto, la Escala de Likert fue desarrollada por Rensis Likert en 1932, consiste en un conjunto de ítems presentados en forma de afirmaciones o juicios, ante los cuales se pide la reacción de los participantes, es decir, representa cada afirmación y se solicita al sujeto que exteriorice su reacción eligiendo uno de los cinco puntos o categorías de la escala. Ejm: Alternativas: (4) Siempre, (3) Casi siempre, (2) A veces, (1) Casi nunca, (0) Nunca. (La encuesta aplicada se puede apreciar en la sección anexos).

### Técnicas cualitativas

**Observación.** Para la indagación cualitativa utilizamos el instrumento de la ficha de observación, por lo que tuvimos que situarnos en lugares estratégicos dentro y fuera de la Institución Educativa, para identificar problemas dentro de la materia de investigación a través del análisis de comportamientos y circunstancias de la vida social de los estudiantes sin manipularla, ni modificarla. (Se puede apreciar en la sección de anexos)

**Entrevista.** Utilizamos la entrevista estructurada con base en una guía de preguntas específicas. Se realizó entrevistas a especialistas y profesionales en materia de transporte, tránsito, vialidad y seguridad vial, que laboran en instituciones públicas y privadas de nuestra región.



## G.-EL PROCESAMIENTO DE LA INFORMACIÓN

Para analizar cuantitativamente los datos recolectados en el trabajo de campo, utilizamos el programa SPSS versión 15 (Statistical Package for the Social Sciences o Paquete Estadístico para las Ciencias Sociales). Como siguiente paso creamos para cada una de las variables, etiquetas y valores para transferir los datos a la matriz de acuerdo al Code Book. Seguidamente se vaciaron los datos de las encuestas en *Vista de datos* e hicimos la depuración de datos inválidos para luego realizar las frecuencias y cerciorarnos que no haya datos perdidos.

Posteriormente se realizó el cambio de algunas variables, como la suma de preguntas, las cuales estarán especificadas en el momento de realizar el análisis univariable y luego el análisis bivariable.



## IX) ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN

Internacional (CHILE)

### **"LA PRÁCTICA DE LA COMUNICACION EDUCATIVA CON NIÑOS DISCAPACITADOS VISUALES A TRÁVES DEL TEATRO"**

Tesis presentada por los profesores:

**Juan Domingo Ramírez Cáceres**  
**Carolina Erber Soto**

Instituto de Comunicación Social, Facultad de Filosofía y Humanidades, Universidad Austral de Chile.

- Se comprobó como efectiva la realización de una investigación previa o prealimentación, antes de estructurar y desarrollar los talleres de teatro, lo que en definitiva permitió conocer a la comunidad educativa, los códigos y parte del paisaje cultural de los niños.
- A partir de sus interrogantes e inquietudes, se elaboró el itinerario pedagógico y comunicacional. Durante esta primera etapa se comprobó que es importante partir del acto comunicativo, de las concepciones anteriores de los niños para luego determinar actividades y contenidos.
- Se ratificó durante la experiencia que desde los primeros encuentros hay que motivar el diálogo, y así poco a poco vendrá la participación. Esto se traduce en hacer uso de preguntas generadoras para que los niños elaboren ideas creativas.
- Desde esta perspectiva, la utilización del taller de teatro como método de aprendizaje y desarrollo en niños visualmente discapacitados se presenta con un doble valor.
- Como fundamento educativo, por cuanto permite al niño ciego descubrir zonas ocultas en la manera de orientarse, de percibir al otro, y de aprender en la acción. Y como medio de comunicación, puesto que el proceso de un taller de teatro supone siempre un pulso con nosotros mismos y con nuestra capacidad de transmitir lo que deseamos. Es así como el taller de teatro se expone como herramienta idónea de generación de diálogo y participación.
- Los juegos de libre expresión y los juegos de dramatizaciones fueron etapas fundamentales para descubrir los intereses de los niños ciegos por determinados temas a desarrollar, como la naturaleza y los animales.



Además, a través de la descripción de estas fases se pudo interpretar la participación y el interés por montar una obra de teatro que fuera creada por ellos. Fue precisamente en estas fases donde cada niño manifestó su interés por construir una obra propia que emergiera desde su mundo.

### **Internacional (MÉXICO)**

#### **"EL TEATRO COMO INSTRUMENTO DEL PROCESO DE COMUNICACIÓN EDUCATIVA EN LA FORMACIÓN CÍVICA Y ÉTICA EN LA ESCUELA PRIMARIA"**

Tesis presentada por:

**Gustavo Cortés García**

Universidad Pedagógica Nacional Unidad Ajusco - Biblioteca Gregorio Torres Quintero - Área de Digitalización, México.

#### **CONCLUSIONES:**

- El teatro es parte fundamental de la comunicación educativa y de la acción educativa entre los actores que conforman la institución primaria, porque parte de la transformación del consumo cultural desde donde se esté definiendo las nuevas formas de ser un ciudadano participativo dentro de la escuela.
- El lenguaje teatral en la escuela permite dar alternativa de expresión y de interpretación del entorno del alumno de forma directa, ya que al ser una actividad vivencial, abre las posibilidades de comunicar desde el espacio alternativas correspondientes a la libre expresión, como un derecho fundamental de los niños, permitiendo interpretar y criticar, la percepción de los diversas realidades socioculturales.
- El teatro y la asignatura formación cívica y ética, permitieron sembrar en los alumnos, el espíritu de la interacción social y la creación como parte fundamental del acto pedagógico ético, construyendo una formación significativa, fuera de la práctica tradicional, operacional de los contenidos curriculares abordados en las aulas escolares.
- El teatro comunitario escolar, es un instrumento que debe desplegar la práctica ética y cívica en los alumnos del nivel básico, porque es ahí donde se puede llevar el valor del respeto de la diversidad para que niñas y niños convivan en ambientes de equidad participativa.



Nacional (PERÚ)

**"LAS RELACIONES HUMANAS Y EL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS EN LA CIUDAD DEL CUSCO"**

Tesis presentada por:

**Bach. Toribio Zavala Fernández.**

**Bach. Patricia Trujillo Salas.**

UNIVERSIDAD NACIONAL DE SAN ANTONIO ABAD DEL CUSCO/FACULTA DE COMUNICACIÓN SOCIAL E IDIOMAS

**CONCLUSIONES:**

- Del estudio realizado se puede determinar, que las relaciones interpersonal entre servidores y usuarios del transporte de pasajeros en la ciudad del cusco, son muy malas, esto se evidencia por los constante conflictos que se producen entre los actores sociales del transporte.
- Las condiciones socioculturales de choferes alcanza el 95 % ene l nivel de secundaria pero el de cobradores apenas a primaria y de primeros grados, significa que los cobradores no tiene una buena educación que les permita entender en forma eficiente un trabajo donde se requiere de mucha educación.
- El 83% de los trabajadores del servicio de transporte urbano del cusco, nunca ha recibido charlas o cursos sobre relaciones humanas, de tal manera para que ellos reconozcan que los conflictos que tienen con el público es precisamente por falta de relaciones humanas y falta de educación del cobrador.
- El 70 % de transportistas reconoce que los conflictos que se generan en este servicio se presentan en cada viaje o vuelta que realiza la unidad móvil, solamente el 8% dice que nunca tiene problemas.
- La falta de las relaciones humanas en el servicio de transporte urbano del cusco, no es una situación coyuntural o casual, sino es producto de que tanto transportistas así como cobradores no tengan una buena educación así como también las autoridades municipales de transporte no exijan a los



transportistas un certificado sobre relaciones humanas para luego darle permiso para este trabajo.

## **“RELACIONES HUMANAS Y CALIDAD DE SERVICIO EN LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS EN LA CIUDAD DEL CUSCO”**

Tesis presentada por:

**Bach. Jorge Vivanco Palanta:**

**Bach. Carlos Gonzales Solis.**

UNIVERSIDAD NACIONAL DE SAN ANTONIO ABAD DEL CUSCO/FACULTAD DE COMUNICACIÓN SOCIAL E IDIOMAS

### **CONCLUSIONES:**

- Las empresas de transporte de la ciudad del Cusco brindan un pésimo servicio, debido a que el 70% de sus trabajadores (conductores y cobradores) no saben tratar al usuario, porque no tiene capacitación en relaciones humanas, siendo este factor principal de negativa imagen que tienen las actuales empresas de transporte.
- Las empresas de transporte de la ciudad del Cusco se limitan a capacitar a su personal sobre el nuevo reglamento nacional de tránsito, a fin de evitar las papeletas de infracción que sancionan con multas económicas porque no se preocupan en mejorar la calidad del servicio que brindan a los usuarios.
- El 53% de los transportistas no está capacitado en relaciones humanas siendo este el factor principal en el deficiente servicio del transporte urbano ya que tanto usuarios, conductores y cobradores actúan sin control frente a determinados problemas que se suscitan al interior de las combis.
- El 60% de los usuarios de las empresas de transporte urbano no sabe ha donde hacer llegar su queja en caso de maltratos y deficiente servicio que brindan las empresas de transporte urbano, situación que permite al problema quede impune.
- El cansancio y la fatiga tanto del conductor como del cobrador influyen en el maltrato que cometen contra los usuarios, ya que se ha establecido que la gran mayoría de los trabajadores de las empresas de transporte urbano de la ciudad del Cusco laboren más de 12 horas diarias y continuas.



## CAPÍTULO I MARCO TEÓRICO

### 1.1 LA COMUNICACIÓN

#### 1.1.1 DEFINICIÓN

Actualmente se comprende por comunicación, al fenómeno social que se da entre los seres humanos, y consiste en la transmisión de ideas, valores, sentimientos, actitudes, experiencias, etc. Entre personas; una característica importante es que la persona que recibe la información antes descrita, tiene que reaccionar de alguna manera para demostrar que admitió el mensaje (retroalimentación o feed back). Si entre los que se comunican no se suscita mutua comunión, unión o vinculación, no es "comunicación", sino simple "información".<sup>1</sup>

Es el proceso mediante el cual se puede transmitir información de una entidad a otra. Los procesos de comunicación son interacciones mediadas por signos entre al menos dos agentes que comparten un mismo repertorio de signos y tienen unas reglas semióticas comunes.

Tradicionalmente, la comunicación se ha definido como "el intercambio de sentimientos, opiniones, o cualquier otro tipo de información mediante habla, escritura u otro tipo de señales". Todas las formas de comunicación requieren un emisor, un mensaje y un receptor destinado, pero el receptor no necesita estar presente ni consciente del intento comunicativo por parte del emisor para que el acto de comunicación se realice. En el proceso comunicativo, la información es incluida por el emisor en un paquete y canalizada hacia el receptor a través del medio. Una vez recibido, el receptor decodifica el mensaje y proporciona una respuesta.<sup>2</sup>

El funcionamiento de las sociedades humanas es posible gracias a la comunicación. Esta consiste en el intercambio de mensajes entre los individuos. Desde un punto de vista técnico se entiende por comunicación el hecho que un determinado mensaje originado en el punto A llegue a otro punto determinado B, distante del anterior en el espacio o en el tiempo. La comunicación implica la transmisión de una determinada información. La información como la comunicación supone un proceso.

#### 1.1.1.1 ELEMENTOS DE LA COMUNICACIÓN

- Código. El código es un sistema de signos y reglas para combinarlos, que por un lado es arbitrario y por otra parte debe de estar organizado de antemano.

---

<sup>1</sup>Juvenal Reyes Bustinza, Lingüística General, unidad 1 pag. 19 la comunicación

<sup>2</sup><http://es.wikipedia.org/wiki/comunicación>, wikipedia, la enciclopedia libre



- Canal. El proceso de comunicación que emplea ese código precisa de un canal para la transmisión de las señales. El Canal sería el medio físico a través del cual se transmite la comunicación.
- La radiocomunicación es un sistema de telecomunicación que se realiza a través de ondas de radio u ondas hertzianas.
- En tercer lugar debemos considerar el Emisor. Es la persona que se encarga de transmitir el mensaje. Esta persona elige y selecciona los signos que le convienen, es decir, realiza un proceso de codificación; codifica el mensaje.
- El Receptor será aquella persona a quien va dirigida la comunicación; realiza un proceso inverso al del emisor, ya que descifra e interpreta los signos elegidos por el emisor; es decir, descodifica el mensaje.
- Naturalmente tiene que haber algo que comunicar, un contenido y un proceso que con sus aspectos previos y sus consecuencias motive el Mensaje.
- Las circunstancias que rodean un hecho de comunicación se denominan Contexto situacional (situación), es el contexto en que se transmite el mensaje y que contribuye a su significado.

## 1.1.2 COMUNICACIÓN PARA EL DESARROLLO

### 1.1.2.1 DEFINICIÓN

"La verdadera comunicación es aquella que se recrea día a día, que se acerca, motiva, compromete y moviliza a la gente, que permite creer en las personas y crear un futuro para todos".<sup>3</sup>

El concepto Comunicación para el desarrollo aparece en el siglo XX y se refiere a toda una serie de estrategias comunicativas que se aplican a los llamados países del Tercer Mundo con el objetivo de mejorar sus condiciones de vida.

Se basaba en la idea de que los medios de comunicación tenían importantes efectos que podían conducir al crecimiento económico de los países y, como consecuencia, provocar cambio social.

Para ello, se emitían mensajes con fines educativos que iban dirigidos en principio a áreas como la agricultura, sanidad, nutrición, planificación familiar y desarrollo de las áreas rurales, etc. Más tarde se incorporaron otras como la ideología, la cultura y la identidad nacional.<sup>4</sup>

<sup>3</sup> CALANDRIA Revista (2005). *Comunicación y desarrollo local*. Lima, Calandria. p. 9

<sup>4</sup> SEDANO, Vladimir (2007). *Presupuesto Participativo municipal desde un enfoque de comunicación para el desarrollo*. [http://es.wikipedia.org/wiki/Comunicaci%C3%B3n\\_para\\_el\\_desarrollo](http://es.wikipedia.org/wiki/Comunicaci%C3%B3n_para_el_desarrollo).



La Peruana Rosa María Alfaro, nos dice "La comunicación para el desarrollo alude al tipo de comunicación que debe estar intencionalmente dirigida y sistemáticamente planificada a la consecución de cambios concretos en la sociedad, en las instituciones y los individuos. Cuando la comunicación está ligada al desarrollo."

### 1.1.2.2 TIPOLOGÍA DE COMUNICACIÓN PARA EL DESARROLLO

El boliviano Luis Ramiro Beltrán clasifica las experiencias de comunicación y desarrollo en:

**Comunicación de Desarrollo**, noción de que los medios de comunicación tienen la capacidad de crear una atmósfera pública favorable al cambio, considerada indispensable para la modernización de sociedades por medio del crecimiento económico.

**Comunicación de Apoyo al Desarrollo**, noción de que la comunicación planificada y organizada, masiva o no, es un instrumento clave para el logro de las metas prácticas de instituciones y proyectos específicos que buscan el desarrollo.

**Comunicación Alternativa para el Desarrollo Democrático**, noción de que al expandir y equilibrar el acceso y la participación de la gente en el proceso de comunicación, masiva o interpersonal, el desarrollo debe asegurar además de beneficios materiales, justicia, libertad y gobierno de la mayoría. A esta tipología su compatriota Adalid Contreras añade.

**Comunicación-Desarrollo o Comunicación con Desarrollo**, cuando la comunicación se enriquece con los estudios de recepción y consumo cultural, diseñando un paradigma que valora las mediaciones en la apropiación y uso de mensajes desde la complejidad de las culturas. 5

### 1.1.3 COMUNICACIÓN Y EDUCACIÓN

La relación entre comunicación, educación y sociedad humana es de total implicación. En realidad no existe ser humano fuera de la sociedad y ésta no puede existir sin algún modo de educación. Más aún, la "forma" de la educación se relaciona directamente con la "forma" de la sociedad.

<sup>5</sup> BELTRÁN, Luis Ramiro (2002). *Comunicación para el desarrollo en Latinoamérica: una evaluación sucinta al cabo de cuarenta años*.



Estas dos áreas, comunicación y educación, se conforman como una constante y han tomado expresión a lo largo de la historia. La relación entre educación y comunicación deberá ser reflexiva, dialógica, que implique y forme a un ser humano libre, justo y equitativo.

El campo de la Comunicación y educación está lejos de ser algo estructurado y puede ser abordado como una configuración problemática que ha adquirido forma a partir de la crisis de las fronteras interdisciplinarias. "Este campo puede pensarse como un espacio epistemológico transdisciplinario, como un territorio de prácticas y como un laboratorio prospectivo. Espacio epistemológico transdisciplinario en la medida en que no sigue la genealogía conservadora de sus disciplinas básicas (ciencias de la educación y ciencias de la comunicación), sino que apela a prestamos teóricos provenientes de un espectro de saberes de diversa procedencia para la producción de objetos de conocimiento".<sup>6</sup>

"Aprender y comunicar son componentes de un mismo proceso cognoscitivo; componentes simultáneos que se presentan y necesitan recíprocamente".<sup>7</sup>

Jorge Huergo elabora una interesante articulación entre los conceptos de educación y comunicación - que de por sí son complejos - y los incluye en un mismo campo (en el sentido de Pierre Bourdieu). Esta complejidad es un aporte muy importante ya que ayuda a explicar las realidades que se dan tanto en los ámbitos educativos formales como informales, tanto en los medios masivos o comunitarios de comunicación, como en las situaciones comunicativas de la vida social en general, teniendo en cuenta también las nuevas tecnologías, como la Web o los juegos en red.

Podemos decir con Huergo que comunicación/ educación ha pasado a ser un campo delimitado de investigación. Propone comenzar a entender a la comunicación como producción social de sentido, y a la educación como procesos de formación de sujetos, cualquiera sea el ámbito en que se den. Remarca la utilización del término sujeto sobre el de individuo, denotando una concepción de hombre bien diferente uno de otro.

Consideramos que Jorge Huergo es un representante del campo de Comunicación/Educación; un hacedor, por todos los aportes con que contribuye a la constitución del mismo, haciendo genealogía (en el sentido de Foucault) con su rastreo semántico de rastros de un status epistemológico transdisciplinario.

<sup>6</sup> Sandra Carli, *Comunicación, Educación y Cultura Una zona para explorar las transformaciones históricas recientes*.

<sup>7</sup> Mario Kaplun, *A la educación por la comunicación. Santiago de Chile, 1992, UNESCO*. <http://chasqui.comunica.org/kaplun64.htm>  
[Consulta: Noviembre de 2011]



Resignificó los análisis de investigadores anteriores a él, articulando lo nacional y lo popular, hegemonía y contra hegemonía, formación de sujetos y producción de sentidos, lo social y lo cultural, "estancia" (segura) y proceso (inseguro), hibridación y permanencia, tensión entre presencia y ausencia:

Mario Kaplun, propuso comprender a los medios de comunicación como el lugar dónde la educación puede hacerse presente sin la necesidad de anunciarla abiertamente como tal. A través de los medios de comunicación pretendía que los adultos y marginado pudieran alcanzar la educación. Dentro de la radio plantea que el locutor es un "educador no formal". Kaplun se inspiró en el trabajo de Paulo Freire sobre la educación liberadora.

Nuevamente, Mario Kaplun es otro de los investigadores que propone la comunicación como ámbito de expresión y libertad. Lugar dónde tanto emisor y receptor participan del proceso comunicativo por igual. En la radio o la televisión los sitúa como educador y educando; dónde es necesario potenciar a los educandos como emisores, siendo seres capaces de producir mensajes.

Jesús Martín Barbero, siempre estuvo abocado a los estudios en Comunicación, lo cual lo llevó a ocupar el lugar de presidente de ALAIC (Asociación Latinoamericana de Investigadores de la Comunicación) durante 1978 a 1980.

En lo que concierne a la Educación, Barbero establece las disparidades que existen en su país de residencia, y cuestiona el modelo. Se pregunta qué es lo que necesariamente debe cambiar en el sistema educativo Colombiano para que el país revierta la situación por la que está pasando. Propone que la escuela forma jóvenes conscientes de la realidad de su territorio sedientos de poner en marcha un plan que modifique lo que su país vive cotidianamente.

Respecto a la comunicación, plantea que es necesario establecerlo y que todos lo entiendan como un campo que permite la libre expresión. No como el lugar dominado por los grandes medios sino aquel que permita pluralidad que sean varias las voces que se hagan oír.

Delia María Crovi Druetta, Como primera medida a la hora de definir el trabajo de esta profesora e investigadora mexicana hay que ubicarla en el campo de la comunicación, aunque al hilar más fino se la puede situar bajo una de las vertientes que propone su objeto de estudio, y observar así su producción desde la temática "Comunicación y Educación".



Pero claro que esto sólo es necesario por, en primer lugar, su amplia y reconocida producción sobre esta temática, y en segundo lugar, porque nos es pertinente para nuestra investigación.

Su producción está ampliamente vinculada al paradigma de la Sociedad de la Información y el Conocimiento (SIC), el cual liga a la educación por la apropiación, por parte de las instituciones educativas, de las Tecnologías de la Información y Comunicación (TIC's). Pero su producción no sólo está acotada a esto, también incluye el análisis de los medios de comunicación masiva, por ejemplo publicaciones como "Internet y televisión.

Pero dejemos de lado el resto de su producción y centrémonos en lo que, en suma, nos interesa para nuestra investigación. Los cambios que produjeron las nuevas tecnologías en los procesos de enseñanza hizo que aumentara el interés por la comunicación educativa, por parte de los actores inmersos en el proceso educativo, a los cuales les reconfiguró sus papeles.

Pero Crovi tiene una posición crítica, no necesariamente entendida como negativa, con respecto a las TIC's en el sistema educativo, porque "los nuevos medios sólo constituyen una generación tecnológica más que coloca otra vez sobre la mesa de discusión el espejismo tecnológico, que desdibuja la verdadera dimensión y calidad del problema educativo para los países más pobres", es decir, mantiene una postura contraria al determinismo tecnológico, seguramente esto es así porque tiene presente en su análisis de Latinoamérica al concepto de brecha o abismo digital, es decir el problema es la accesibilidad de esta región del planeta, y en general de todos los países periféricos, a las redes.

En "Sociedad de la Información. Desafíos para el campo de conocimiento de la comunicación", Crovi habla de tres niveles de interactividad con las redes: Exploración (relación hombre - máquina), Juego (relación hombre-hombre) y Apropiación (cuando el usuario las incorpora a sus prácticas culturales). Lo que la lleva a concluir que no es solamente el acceso a las redes y a las TIC's lo que posibilita la adquisición del conocimiento.

La educación vía red, según manifiesta, es uno de los métodos que más han incentivado las nuevas tecnologías, además de por ser a distancia, porque es una enseñanza multimedia, es decir, que permite confluir diferentes medios y lenguajes, e hipertextual.



Las redes en este tipo de educación facilitan la interacción, eliminando barreras espacio-temporales, lo que permite una comunicación horizontal e instantánea o en diferido entre maestros y alumnos.

Pero claro que ésta educación también genera que el centro de atención en el proceso educativo sea el alumno, viéndolo Crovi, por momentos, como un "cliente a satisfacer", ya que cada vez más el financiamiento de la educación corre por cuenta de ellos, lo que para esta autora es peligroso porque en ocasiones vale más el certificado de aprobación que el conocimiento en sí.<sup>8</sup>

Gabriel Kaplun, La comunicación y la educación en sus palabras: "Para mí la Comunicación es la producción de vínculos y sentidos. Esa definición tan corta es bastante compleja. Porque me parece que durante mucho tiempo se ha puesto el acento en pensarla solo desde los contenidos y cómo esos contenidos viajan, por decir así, de unos a otros.

Yo creo que hay que pensarla más como vínculo entre personas, entre grupos, entre sociedades, entre culturas. Hay que pensar más si es horizontal, si es autoritario, si es un vínculo fraterno-amoroso, cariñoso, o por el contrario es duro, violento".

"Y junto con eso pensar los sentidos, en el doble sentido, valga la redundancia, del significado, pero también la dirección hacia la cual caminamos. El sentido no se produce solo desde quien emite, sino que se completa y termina siempre donde el otro puede responder, puede interactuar".

En su labor sobre la Educación Popular en Uruguay destaca, justamente, la suma importancia de la Comunicación, fundamentalmente como diálogo. Ésta se debe manejar de una forma más participativa, interactiva, y sin un discurso aburrido y pesado.

Hoy en día, Internet es una amenaza para la Educación Popular. Ésta se presenta para reemplazar al docente, lo cual desembocaría en la estandarización del proceso de enseñanza y de aprendizaje. Pero la presencia del docente es indispensable, junto a la de los alumnos, para crear un espacio de diálogo en el cual depositarán sus saberes. Estos dos componentes no pueden ser vistos en un esquema prediseñado como el de Internet.

---

<sup>8</sup>Delia Crovi, Comunicación y Educación. Perspectiva Latinoamericana.



### 1.1.3.1 COMUNICACIÓN: POPULAR – ALTERNATIVA – EDUCATIVA - PARTICIPATIVA

Según Jorge Huergo, el nombre que se le da a una práctica (Comunicación comunitaria, Comunicación educativa, Comunicación alternativa, etc.) expresa una "intertextualidad" configurada histórica y geopolíticamente. Este análisis, busca clarificar sobre el contenido político de toda práctica comunicacional. Por eso define comunicación popular como: "Campo comunicacional del trabajo político" que busca el protagonismo popular, habida cuenta de determinados antagonismos sociales.

Según Huergo las prácticas de comunicación popular y comunitaria tienen una deuda con los nuevos contextos que experimentamos (en el arte, en tribus juveniles, en agrupaciones sociales, etc.) propone retomar la interrogación para reconstituir la comunicación popular como estrategia dialógica que potencie la palabra y la praxis popular, pero articulada con movimientos socio políticos que en toda su diversidad cuestionan el discurso hegemónico, buscan la transformación social y optan por los pobres.

Tanto en la lucha armada, como en el terrorismo de estado o en las democracias restringidas de América Latina han existido experiencias de comunicación popular y comunitaria; el aporte de Jorge Huergo consiste en concebirlas siempre respondiendo a un proyecto sociopolítico y cultural. Entendiendo al proceso de comunicación como unidireccional y vertical del mismo modo que sucede y se plantea en la escuela; Mario Kaplun propone "La participación como centro del proceso educativo".<sup>9</sup> promoviendo la intervención activa de los grupos en los procesos comunicacionales. No se trata de receptores del modelo, si no que estos mismos son quienes lo construyen.

La prealimentación es la base de la participación de los destinatarios antes de la emisión de un mensaje. Se trata de la búsqueda inicial que hacemos entre los destinatarios de nuestros medios de comunicación para que nuestros mensajes los representen y reflejen, es allí donde comienza un proceso de comunicación popular. No se trata del esquema lineal y convencional de Jakobson donde todo comienza en el emisor, si no que en este caso, sucede a la inversa; el principio está en el destinatario. Según Kaplun "un proyecto de comunicación educativa no debe comenzar hablándole a la gente, sino escuchándolo".<sup>10</sup>

<sup>9</sup> Kaplun Mario. *Hacia nuevas estrategias de comunicación en la Educación de adultos. Orealc, Santiago de Chile, 1983.*

<sup>10</sup> Mario Kaplun, "Participación, praxis, problema. La experiencia del casete-foro".



En términos de Jorge Huergo esto sería: "Comunicación/Educación significan un territorio común, tejido por un estar en ese lugar con otros, configurados por memorias, por luchas, por proyectos. Significan el reconocimiento del otro en la trama del "nosotros". Significa un encuentro y reconstrucción permanente de sentidos de núcleos arquetípicos, de utopías, transidos por un magma que llamamos cultura.

En ese sentido, Comunicación y Educación deben ser comprendidas en las coordenadas de la cultura, entendida como espacio de hegemonía".

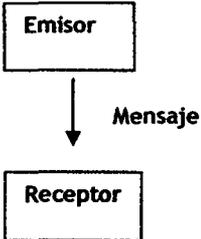
¿Por qué es importante la interrelación con otros sujetos? Del mismo modo que lo plantea Jorge Huergo, es imprescindible que el otro ocupe el lugar que le corresponde en MI existencia.

Entendiendo que el lenguaje es el fundamento de la construcción del pensamiento y que lo poseemos por medio de la comunicación; allí donde es posible ponerlo en práctica y logramos apropiárnoslo, es imprescindible que se aplique, se ejercite, se utilice con otros, de otro modo nunca lograríamos aprehenderlo. "Cuando el sujeto educando logra expresar una idea de modo que los otros puedan comprenderla, es cuando él mismo la comprende y la aprehende verdaderamente" (Kaplun 1993).

El punto de inflexión entre la comunicación y la educación radica en que ambos se dan como procesos unidireccionales y verticales. La comunicación se manifiesta como la transmisión de mensajes de manera unidireccional desde un emisor hacia uno o varios receptores. Del mismo modo, sucede en el plano educativo, transmisor por excelencia, dónde el educador "envía mensajes" que se traducen en conocimientos, los cuales deben ser memorizados y absorbidos por los educandos: "objetos receptáculos y depositarios de información" (como los denomina Mario Kaplun), o esponjas (como los llamaríamos nosotros). Este modelo se corresponde entonces con el que plantea Foucault, dónde el profesor, sinónimo de autoridad y poder, transfiere conocimientos a sus alumnos – oyentes, únicamente con capacidad de tomar todo lo que el emisor transmite.

Kaplun propone analizar tres modelos diferentes de educación en relación a los procesos de comunicación. Estos son: Educación que pone énfasis en los contenidos, Educación con énfasis en los efectos y educación interesada en los procesos. A partir del siguiente cuadro intentaremos describir como funcionan los diferentes modelos:



	Educación con énfasis en los Contenidos	Educación con énfasis en los Efectos	Educación con énfasis en los Procesos
Tipo	Exógeno		Endógeno
El educando es considerado	Objeto		Sujeto
Características	Educación tradicional. Transmisión	Moldeo de la conducta con modelos pre establecidos.	Se preocupa por la interacción dialéctica con las personas.
Objetivo	Que el educando aprenda	Que el educando haga	Que el sujeto piense y así pueda transformar su realidad.
Tipo de comunicación y características.	<p>Unidireccional y vertical</p>  <p>El comunicador es siempre quien sabe.</p>	 <p>El comunicador induce y persuade a la población para que la misma adopte determinados modos de pensar, sentir y actuar.</p> <p>Se pretende que los educandos/receptores ejecuten acciones sin procesar y reflexionar sobre las mismas. En este modelo aparece la retroalimentación para afirmar que el control sobre el otro se produce.</p>	<p>La comunicación es grupal.</p> <p>Se preocupa por exaltar la creatividad, el valor y la capacidad potencial de todo individuo.</p> <p>Es un proceso en permanente construcción y que permite enriquecernos y crear conocimientos a partir de las experiencias de los demás.</p>

Los avances tecnológicos lejos de estar al servicio de la interacción entre Educador/Educando y educandos entre sí, ha promovido la identificación de la educación como transmisión/recepción de informaciones.

“Ese hiperespacio, esa aula virtual en la que el educando estudiará recluido, sin ver a nadie ni hablar con nadie, solo ofrece el suministro de un inagotable cúmulo de información, la posibilidad de navegar en un proceloso mar de datos”.

Es así como Mario Kaplun nos introduce al tema de la Educación a distancia. De este modo, el referente plantea que termina por desvalorizarse la importancia de la expresión e interrelación de los educandos imprescindibles en todo proceso pedagógico. ¿Cómo evitarlo? ¿De qué modo proceder ante las innovaciones tecnológicos dentro de la Educación? ¿Cómo hacer para alejar a la comunicación del sinónimo que se le ha adjudicado: “soporte de transmisión”?



Frente a esta situación y reafirmando lo expuesto anteriormente, Mario Kaplun propone como modelo educativo aquel en el cual los educandos participan como sujetos activos; ya que la Educación sería un proceso activo de construcción en el cual el conocimiento es recreado por el aporte que cada uno realiza.

El aprendizaje se transforma entonces en un producto social dónde todos apprehenden conocimientos de todos, como producto de la interacción dentro del aula. Es necesario que los medios de comunicación actúen como tales y no como meros transmisores, es decir, que den lugar a la formación de interlocutores y no sólo un locutor y varios oyentes. Los medios tendrían que funcionar para crear diferentes voces, generar participación y potenciar emisores.

Mario Kaplun revoluciona el campo de la Comunicación y Educación, haciendo activa en los mismos medios de comunicación (la radio y la televisión) a la audiencia, comúnmente y hasta el momento considerada como masa homogénea incapaz de producir sentido. A través del medio los grupos dialogan y se intercomunican; permite el intercambio de mensajes y su confrontación para luego lograr la construcción de un nuevo mensaje entre todos.

Dentro del modelo participativo que plantea Mario Kaplun existen tres dimensiones inseparables que se encuentran en constante interacción: social y política, educacional y comunicacional. Dentro de la dimensión social y política los grupos participan en la toma de decisiones y en la formación de la sociedad. Respecto a la educacional, las personas dirigen su propio proceso educativo. Todos aportan y participan, ponen de manifiesto sus experiencias y saberes.

La propuesta sería entonces que a través de la educación se logre una participación más activa de la sociedad. Refiriéndose al espacio comunicacional nuestro referente plantea abandonar la comunicación unidireccional, vertical y autoritaria para dar lugar a una nueva propuesta dónde todos tienen derecho a participar como receptores y emisores: Todos tienen la palabra y de ello, del compartir se logran las mejores experiencias.

En definitiva lo que plantea Mario Kaplun respecto a las tres dimensiones es claramente adaptable a cualquier proceso y sociedad. Estos tres espacios siempre van de la mano y el correcto funcionamiento de la articulación del trío daría lugar a la sociedad dónde todos querríamos vivir. Por un lado, haciendo participativa la educación y la comunicación, el ámbito social y político no tendría lugar para ser otra cosa más que completamente democrático.



Siguiendo la línea, claro está que la solución en el mundo (no solo en América Latina) es educar. Si a un niño desde sus inicios en la escuela primaria se le enseña un modelo en el cual todos podemos aprender de todos y dónde todos los saberes y experiencias personales son igualmente válidos porque la comunicación también funciona de ese modo y permite que todos sean escuchados, en la sociedad y a medida que vaya creciendo este niño continuará comportándose de ese modo.

Retomando el pensamiento de Mario Kaplun, dónde habla de la enseñanza a través de los medios y los adultos, es el método “Cassete-Foro” el que permite que todos sean educadores y educandos o emisores y receptores. El hombre aprende a partir de la construcción y elaboración personal que repitiendo lo que otros dicen.

El proceso de aprendizaje, si bien requiere de un educador que enseñe, también necesita del descubrimiento personal, de la re-creación, de la resignificación de aquello que se transmite, a partir de la experiencia propia. Este proceso de apropiación de sentidos requiere de la participación de otros interlocutores “conocer es comunicar”.

Por otro lado, y en relación a lo planteado, Gabriel Kaplun nos habla de la suma importancia de la Comunicación, fundamentalmente como diálogo. Destacando que la misma se debe manejar de una forma más participativa, interactiva, y sin un discurso aburrido y pesado.

Ya sabemos que es indispensable, para realizar una efectiva educación, el establecimiento de un esquema flexible que permita la implantación de un modo de diálogo que fomente la participación de docentes y alumnos de forma interactiva. Así se creará un ambiente en el que todos puedan aportar sus saberes y aprender de los demás.

#### **1.1.4 COMUNICACIÓN EDUCATIVA**

La comunicación educativa tendrá por objetivo fundamental el de potenciar a los educandos como emisores, ofreciéndoles posibilidades, estímulos y capacitación para la autogeneración de mensajes. Su principal función será, entonces, la de proveer a los grupos educandos de canales y flujos de comunicación —redes de interlocutores, próximos o distantes—para el intercambio de tales mensajes. 11

Al mismo tiempo, continuará cumpliendo su función de proveedora de materiales de apoyo; pero concebidos ya no como meros transmisores-informadores sino como

---

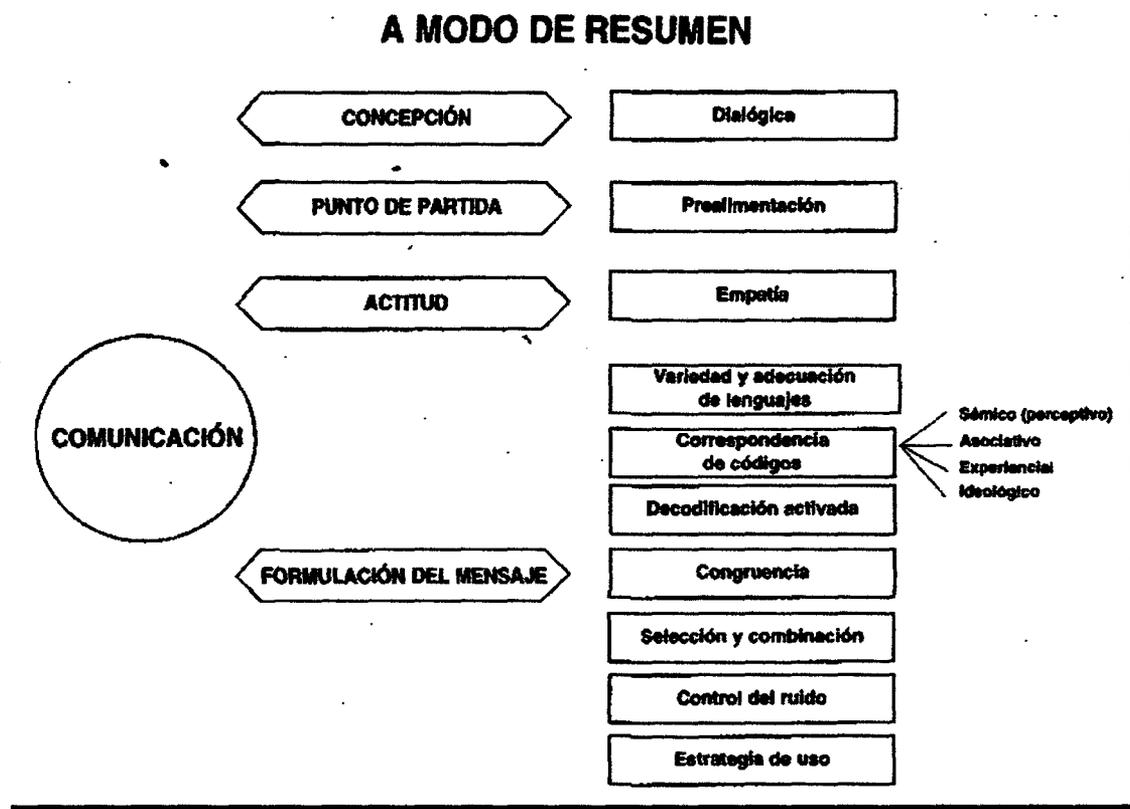
<sup>11</sup> Mario Kaplun, “Una Pedagogía de la Comunicación” Proyecto Didáctico QUIRON.



generadores de diálogo, destinados a activar el análisis, la discusión y la participación de los educandos y no a sustituirlas.

Al compás de las nuevas demandas de la sociedad productiva, la prospección lleva, pues, a pensar más que en una comunicación educativa, en una educación comunicante, toda ella permeada y atravesada por el eje comunicacional. En síntesis, lo que definirá la concepción de Comunicación Educativa por la que se opte en los años venideros será el valor que ésta le asigne a la formación de la competencia comunicativa y a la expresión del educando en el proceso de apropiación del conocimiento; la medida en que siga concibiéndolo como un educando oyente o se proponga constituirlo como un educando-hablante.

### A MODO DE RESUMEN



#### 1.1.4.1 EVALUACIÓN DE MENSAJES DE COMUNICACIÓN EDUCATIVA

##### Concepción educativa

- 1. ¿A qué concepto de educación responde el mensaje? ¿Su énfasis está puesto en los contenidos, en el resultado o en el proceso?
- 2. ¿Estimula el raciocinio y la reflexión? ¿Problematiza?



### **Concepción comunicativa**

- ¿En qué concepción de comunicación se inscribe el mensaje?
- ¿Es unidireccional o busca la participación y el diálogo?
- ¿Es autoritario o participativo?
- ¿Deja lugar a la respuesta y al análisis crítico de los destinatarios?

### **Punto de partida**

- Para producir el mensaje, ¿se ha comenzado hablando o escuchando a sus destinatarios? ¿Se ha partido de sus experiencias, sus necesidades y sus aspiraciones? Es decir, ¿se ha hecho una buena prealimentación?

### **Actitud comunicativa**

- ¿Está concebido en función del destinatario, pensando en él, poniéndose en su lugar? (¿Hay «empatía»?)

### **Formulación del mensaje**

- ¿Aprovecha la variedad de lenguajes que el medio ofrece? ¿Los utiliza y combina bien?
- ¿Combina equilibradamente la dimensión racional con la emocional y afectiva?
- El medio escogido ¿es adecuado a los destinatarios? ¿Está bien codificado?

### **1. En cuanto al código sémico o perceptivo**

(Signos, vocabulario):

- ¿Sus signos son reconocibles y familiares para los destinatarios?
- ¿Su lenguaje es accesible?
- ¿Adopta el lenguaje y los símbolos de la comunidad destinataria?
- Si introduce términos y signos nuevos, ¿se justifican, son verdaderamente necesarios? ¿Los explica, los traduce?

### **2. En cuanto al código asociativo**

(Relaciones entre los signos):

¿Está bien articulado, bien «encadenado»? ¿Se ajusta a un plan? ¿Hay un hilo conductor?



### **3. En cuanto al código experiencial:**

¿Parte de las experiencias de los destinatarios? ¿Va de lo simple a lo complejo, de lo concreto a lo abstracto?

### **4. En cuanto al código ideológico:**

¿Se adecúa al grado de percepción social (nivel de conciencia) de los destinatarios?

¿Es abierto, o lo da ya todo dicho y «digerido»? ¿Estimula una decodificación activa por parte de los destinatarios?

¿Es congruente? ¿Hay coherencia entre su contenido y su forma?

Sus mensajes secundarios, ¿son coherentes con el mensaje central, lo apoyan? ¿O, por el contrario, se contradicen con él y lo desvirtúan?

¿La selección de los elementos del mensaje es adecuada (o bien se omitieron elementos importantes o se incluyeron elementos no relevantes)?

¿Se ha seleccionado un volumen de información adecuado a su extensión o contiene excesivo (o insuficiente) volumen de información?

¿Los elementos seleccionados fueron adecuadamente combinados para resaltar el mensaje central?

¿Evita y controla razonablemente el ruido?

¿Tiene una adecuada estrategia y una metodología de uso? ¿Es funcional a ellas? (Es decir: al formular el mensaje, ¿se ha previsto su posterior estrategia de uso y se ha procurado formularlo de modo que responda a la misma?)

## **1.2.5 LA EDUCOMUNICACIÓN**

### **1.2.5.1 ORIGEN DE LA EDUCOMUNICACIÓN**

La educomunicación solamente se puede entender en un contexto de cambio cultural, revolucionario, dialógico, que nunca se acaba, dialéctico, global, interactivo, que adquiere su pleno sentido en la educación popular, en la que comunicadores/educadores y receptores/alumnos, enseñan y aprenden al mismo tiempo, pues son alternativamente emisores y receptores.

La relación pedagógica se convierte en una situación de aprendizaje compartido entre los que se comunican entre sí y que, al hacerlo, construyen el hecho educativo, cuyo principal objetivo es el de desarrollar un pensamiento crítico ante la situación del mundo y sus mensajes.<sup>12</sup>

<sup>12</sup> <http://www.uhu.es/cine.educacion/didactica/0016educomunicacion.htm>.



Quienes nos consideramos educadores basamos nuestra acción en la relación con otras personas, en la comunicación con los demás. Las nuevas tecnologías de la información y la comunicación, sin duda nos ayudan a ello, aportan nuevas visiones y contactos y, sobre todo, son un desafío para nosotros.

Los nuevos ciberespacios educativos implican un avance espectacular y al mismo tiempo nos obligan a los educadores a ser más conscientes del sentido dialógico, solidario, personal e intercultural y diferenciar claramente la comunicación del terreno de los aparatos, programas y cachivaches para centrarlo en los procesos sociales y personales, en la reflexión colectiva, en la participación y en la búsqueda común y creativa de soluciones a los problemas cercanos y lejanos del mundo.

Esto nos obliga a tener en cuenta también la importancia mediadora de los medios, hoy fundamentalmente los que utilizan la tecnología digital, y la convergencia de diferentes lenguajes, en un mundo globalizado económicamente, en el que hay conceptos, contenidos y estructuras que no pueden ser ajenas a la red, a la interacción, a la interculturalidad, al trasvase vertiginoso de la información, a estructuras no lineales y a la responsabilidad de los usuarios como productores de información.

#### **1.1.5.2 CONCEPTO DE LA EDUCOMUNICACION**

La educomunicación, ayuda, además, a dirigir la mirada en los principales problemas del mundo: la participación de todas las personas, la defensa de los derechos humanos, la multiculturalidad, el medio ambiente, la paz, la libertad de expresión y de comunicación. En sus reflexiones sobre el aprendizaje como clave de la educomunicación, Daniel Prieto Castillo apunta lo siguiente:

“Es muy difícil aprender de alguien con quien poco me comunico, mal me comunico o no me comunico; “Es muy difícil aprender de alguien con quien no comparto tiempos, porque ni él ni yo los tenemos; “Es muy difícil aprender de alguien en quien no creo; “Es muy difícil enseñar, promover y acompañar el aprendizaje de las jóvenes y los jóvenes estudiantes si ha sido minada mi voluntad de aprender.<sup>13</sup>

---

<sup>13</sup> <http://www.escriitoresyperiodistas.com/NUMERO31/alfonso.htm>.



## 1.2 ESTRATEGIA DE COMUNICACIÓN

### 1.2.1 DEFINICIÓN

La estrategia de comunicación consiste en definir con claridad quiénes somos y qué ofrecemos. Nada más y nada menos, es el documento final, es el proceso de planificación o implementación. 14

### 1.2.2 OBJETIVO DE LA ESTRATEGIA DE COMUNICACIÓN

El objetivo de una estrategia de comunicación es dar a conocer a una determinada entidad y sus actividades a los públicos interesados con el fin de incrementar y fortalecerla frente a ellos, por esto se requiere de una estrategia que garantice la información.

La estrategia de comunicación tiene como objetivo dotar a los públicos de una línea de trabajo especializada en comunicación que le permita difundir a través de las diferentes herramientas atribuidas al ámbito de la difusión y comunicación, su imagen, sus principios y valores, sus contenidos y sus avances de manera sistemática, con el objeto de facilitar y favorecer la aceptación y la participación en el mismo. Esto contribuirá a aumentar la motivación y cohesión entre las instituciones.

15

### 1.2.3 EJEMPLOS NOTABLES

Porque definir quiénes somos y qué ofrecemos de manera distintiva, clara, simple y persuasiva, es una tarea que sólo los grandes logran desarrollar con éxito. Veamos algunos ejemplos:

**La estrategia de comunicación de Coca-Cola** fue durante algunos años una de las más eficaces del mundo. Coca-Cola era lo auténtico (“the real thing”). Ante una estrategia de líder como esta, Pepsi respondió con acierto con mensajes de rebeldía (“¿Estas loco? Bebe Pepsi” o “Generation Next”).

Todas las tácticas de comunicación de los dos grandes de la cola mundial, en publicidad, en patrocinio, en RRPP, en promoción, seguían esa simple línea: lo auténtico una, la rebeldía la otra.

---

<sup>14</sup> <http://www.apuntesgestion.com/2006/06/29/que-es-la-estrategia-de-comunicacion/>

<sup>15</sup> [http://portal.campusvirtualesp.org/virtualcampus/download/modelos/ComunicacionCVSP\\_08.pdf](http://portal.campusvirtualesp.org/virtualcampus/download/modelos/ComunicacionCVSP_08.pdf)



**En el sector industrial, Repsol YPF ha elegido las palabras "fuerza" y "liderazgo".** En sus mensajes centrales la mayor empresa industrial española es muy poco ambiciosa. De nuevo, todo lo que hace se basa en esa línea argumental simple:

Patrocina motociclismo de alta cilindrada, se une a los grandes del mundo en sus inversiones y sus comunicaciones y no flaquea en detalle alguno al mostrar su fortaleza. DuPont, otro líder mundial en el sector químico, ha elegido también sus dos palabras: "medio ambiente" y "seguridad". Todo lo que hace pone por encima de cualquier otra cosa esas dos palabras. Lleva haciéndolo cien años.



## **CAPÍTULO II**

### **MARCO TEÓRICO**

#### **2.1 TRANSPORTE, TRÁNSITO Y VALIDAD**

##### **2.1.1 EVOLUCIÓN HISTÓRICA DEL TRANSPORTE EN EL MUNDO**

Con la invención de la rueda, en Mesopotamia, hace unos 5000 años, surge la necesidad de contar con superficies de rodamiento que alojasen el incipiente tránsito. En la "Tumba de la Reina", en las ruinas de la ciudad de Mesopotamia, fueron encontradas carretas de cuatro ruedas, que datan de 3000 a.C.

Por esa época, los pueblos egipcios y asirio iniciaron el desarrollo de sus caminos, existen indicios sobre la existencia de una ruta entre Asia y Egipto.

Herodoto afirma que los caminos de piedra más antiguos fueron construidos por el faraón Keops, usados para trasladar las inmensas piedras destinadas a la construcción de las pirámides.

Se sabe que los cartaginenses construyeron un sistema de caminos de piedra a lo largo de la costa sur del Mediterráneo, en el 500 a.C. Los etruscos (830-350 A.C.) construyeron caminos antes de la fundación de Roma.

Durante el Imperio romano cabe aceptar la introducción de los primeros caminos construidos científicamente. La Vía Appia, que se construyó en el 312 a.C., es probablemente el más famoso de sus caminos. Conectaba Roma con Capua. El sistema de vial romano llegó a un máximo de 90.000 Km.

En Perú, dada la accidentada topografía de su suelo, los incas realizaron verdaderas obras de ingeniería construyendo caminos que, aunque no estaban destinados al tráfico de vehículos, denotaban un movimiento importante.

##### **2.1.2 Transporte de Tracción Animal**

Los siglos IV, V y VI ven la declinación del imperio romano, la desaparición de la red caminera y el retorno a la bestia de carga.

En el siglo VII, el sistema feudal forzó la reducción de la población y los viajes, a mediados de siglo se abandona todo esfuerzo por mantener las rutas imperiales. En los siglos siguientes, el comercio vuelve a extenderse a través de las rutas terrestres.<sup>16</sup>

En la Edad Media con el incremento de la población crece también el comercio, las ciudades se expanden y emergen otras nuevas, se abren nuevos caminos y rutas de comercio terrestre, se multiplican el número de vehículos tirados por animales, la industrialización en algunas regiones contribuye a aumentar el uso de los mismos.

---

<sup>16</sup> Cal y Mayor, Rafael; INGENIERIA DE TRANSITO; Representaciones y Servicios de Ingeniería S.A.; Lima; Perú; 2003.



### 2.1.3 El Ferrocarril

A principios del siglo XIX comienza a experimentarse con vehículos de autopropulsión, utilizando la fuerza del vapor. Así surge el ferrocarril a vapor, que inicia sus servicios comerciales entre 1825 y 1830.

De 1836 a 1876 el ferrocarril progresa, se desarrolla y se coloca a la vanguardia de los medios de transporte, haciendo que los caminos queden relegados a un segundo término.

### 2.1.4 El Automóvil

A fines del siglo XIX aparece el automóvil con motor de gasolina y renace el deseo de conservar en buen estado los caminos. La aparición del modelo T, de Ford, marca una revolución en el transporte terrestre, con sus 20 caballos de fuerza arrastro al mundo hacia una nueva concepción del transporte.

Con los avances tecnológicos este vehículo fue perfeccionándose, tanto en velocidad como en potencia y comodidad, convirtiéndose en el medio de transporte que actualmente domina las rutas terrestres.

## 2.2 EL TRANSPORTE EN EL PERÚ

En el Perú no contábamos con la rueda y teníamos únicamente la llama, pero ésta carga tan sólo 40 kilos en promedio, que es una cantidad pequeña comparativamente a la que soportan los animales traídos por los españoles, como, el caballo, el asno, el buey (uno de los animales de tiro más importantes de la humanidad) y también los camellos, que fueron traídos a estas tierras a inicios de la Colonia por el bilbaíno Juan de Reynaga, quien llegó a Lima con 7 ejemplares (6 hembras y un macho) vendiéndolos al poco tiempo a Pedro Portocarrero, natural de la ciudad de Trujillo (Extremadura) a 7,000 pesos, es decir, 1,000 pesos por ejemplar, precio que, comparativamente al de los caballos era una ganga, sobre todo teniendo en cuenta que un camello soporta una carga de hasta 350 kilogramos y posee una velocidad de ocho a diez millas por hora, la misma que puede mantener en jornadas que superan de doce a dieciséis horas.

Los españoles, introducen la carreta, esta no fue un vehículo público para el traslado de pasajeros y por lo tanto no es materia de nuestro trabajo, sin embargo es importante nombrar que su uso dio origen el nueve de mayo de 1556 a la primera ordenanza relativa al tránsito en la ciudad.

Esta ordenanza, además de ser la primera sobre el tránsito de los vehículos en Lima, es también precursora en lo que a disposiciones de protección a la contaminación ambiental se refiere, ya que su intención fundamental era evitar que las hediondas aguas de las acequias se derramaran ocasionando pestes en la población. 17

---

<sup>17</sup>Fernando Padrón Bernal; EL PROBLEMA VIAL; Oficina Departamental de Caminos de Lima; Lima.



## 2.2.1 LOS COCHES

La Lima Colonial del Siglo XVI, ciudad de incontrastable personalidad, de elevados miradores semejantes a los minaretes musulmanes, de casas disforzadas que lucían fachadas sencillas en contraste con su lujo interior, no necesitó ni tuvo un servicio público de transporte. Las cortas distancias no lo ameritaban.

Sobre el transporte particular, existen marcadas contradicciones en lo que concierne a lo abundante o escaso de su existencia. Nos dice José de la Riva Agüero que en el breve tablero de ajedrez que era Lima hacia la mitad del siglo XVI, entre los muros de los conventos y los solares de los conquistadores, rodaron carruajes... cuando eran raros en la misma España. ¿Se referiría Riva Agüero a los carruajes del Virrey, del Arzobispo o de algún oidor? Pues según don Ricardo Palma, por aquellas épocas los ya nombrados y unos pocos títulos de Castilla eran los únicos privilegiados poseedores de estos vehículos.

Pero lo cierto es, que el transporte público, y no como lo entendemos hoy, hace su aparición en el siglo XVII con las llamadas carrozas de punto, que no eran propiamente un transporte urbano sino postas para el intercambio de caballos y vehículos en los viajes largos; y posteriormente las casas de balancines, que funcionaban en recintos cerrados o solares repartidos en la ciudad, como el de la calle Beytia (3ra. cuadra del actual Jirón Azángaro) de propiedad del mulato Félix Sarriá, o el de la calle Plateros de San Agustín de Don Antonio García. Los propietarios vivían allí con sus familias y, además, como se estilaba en este negocio, compartían la vivienda con carroceros, auxiliares, herreros, costureros, carpinteros, pintores, alabarderos y demás personal dedicado a la operación y conservación de los coches y al cuidado de los animales de tiro.

Los Balancines generalmente eran alquilados para fiestas, así como para salir fuera de la Ciudad. La autoridad no ejercía control alguno, quedando librada la bondad del servicio a la buena voluntad del transportista y a la exigencia del caballero contratante. Y para este servicio la clientela no era poca; porque para fiestas nuestros antepasados fueron muy entusiastas y les realizaban hasta por quíteme usted estas pajas, festejando el nacimiento, matrimonio o coronación de un príncipe, la entrada del virrey, la llegada del cajón de España, la canonización de algún santo, alguna victoria de las armas españolas; que por ese entonces eran muchas, la consagración de los arzobispos, etc.; todo esto acompañado de corrida de toros, pelea de gallos, repique de campanas, desfiles, procesiones, lumbraradas, cabalgatas, toque de tambores, cohetes, cohetones y tarascadas.

No debemos olvidar los invernales paseos, a las Lomas de Amancaes conmemorando el día de San Juan, ni los viajes veraniegos en balancín o caballo hacia Piedra Liza, rematándolo al regreso con un ajiaco en las picanterías de Abajo del Puente.

Antonello Gerbi sostiene que le parecen increíbles las cifras transmitidas por cronistas y viajeros que a fines del siglo XVII anotaban la existencia de 4,000 unidades, entre coches y calesas, las mismas que llegaban a 5,000 ó 6,000 en el año de 1740.() Sensata la duda de Gerbi, tomando en cuenta la reducida red de caminos urbanos y la población de la época.

En el año de 1815, informaba una comisión nombrada por el Virrey Don José Fernando de Abascal con el fin de estudiar nuevos arbitrios, que no había tenido tiempo de adquirir una noticia exacta de los carruajes que ruedan en esta ciudad; pero por un cálculo aproximado parece ser existen 230 coches particulares 1500 calesas y 150 balancines públicos.



### 2.3.1 DEFINICIÓN DE LAS SEÑALES DE TRANSITO

Las señales de tránsito son la guía de ubicación en las calles y caminos, indispensables para la convivencia en la vía pública. Dispositivo, signo o demarcación, tocado por la autoridad competente con el objetivo de regular, advertir o encauzar el tránsito.<sup>18</sup>

Podemos definirlos como dispositivos, signos o demarcaciones, utilizado por la autoridad con el objeto de regular, advertir o encauzar el tránsito, tanto de peatones, conductores en uso de sus unidades vehiculares y animales que hacen uso ocasional de una vía pública.

Las señales de tránsito evitan el caos de la circulación vehicular y peatonal, por ello es importante considerar el conocimiento de las mismas y su uso correcto, al mismo tiempo según señalan las estadísticas las señales de tránsito han permitido en muchos países mayor orden en calles y carreteras.

### 2.3.2 ORIGEN DE LAS SEÑALES DE TRÁNSITO

Las señales de tránsito, datan del Imperio Romano, quienes instalaron algunas señales indicando el camino correcto y la distancia que había entre una ciudad y el imperio. Luego, con la aparición del automóvil en el siglo XX, las señales de tránsito no experimentaron cambios radicales, siguiendo la línea de las utilizadas en el Imperio Romano.<sup>19</sup>

Pero, tiempo después se fueron multiplicando los vehículos y estos símbolos fueron la única forma de comunicar las normas de tránsito a los conductores y a los peatones, empleando un lenguaje fácil que pudiera entender cualquier persona.

### 2.3.3 FUNCIÓN DE LAS SEÑALES DE TRANSITO

Las señales de tránsito indican las distancias entre ciudades, curvas, puentes y todo aquello que el conductor necesita para informarse sobre el camino (teléfono, estación de gasolina, paso a nivel, fin de autopista, primeros auxilios, indica alguna dirección entre otras) están ubicados en postes o pintadas en la calle al lado de caminos, o en carteles encima de las vías.

Las señales garantizan que personas de diversas lenguas y culturas puedan interpretar los mensajes, las muestras internacionales usan símbolos en lugar de palabras, las cuales se han desarrollado principalmente en Europa y se han adoptado en la mayoría de los países.

La función que cumplen son la regular, advertir e informar a toda persona en condición de conductor o peatón sobre las ocurrencias en una vía pública.

<sup>18</sup> Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito, D.S.016-2009-MTC., Capítulo II, art 2.- definiciones.

<sup>19</sup> [http://es.wikipedia.org/wiki/Seguridad\\_vial](http://es.wikipedia.org/wiki/Seguridad_vial)



### **2.3.4 IMPORTANCIA DE LAS SEÑALES DE TRANSITO**

Es de vital importancia que en las capitales, ciudades, municipios, pueblos y aldeas, así como en las carreteras y vías públicas, existan bien definidas las señales de tránsito, para ordenar eficientemente el tráfico vehicular y peatonal a manera de brindar buen aspecto a las comunidades.

Las señales de tránsito constituyen una obligación que deben cumplir las Municipalidades, a través de los Juzgados de Tránsito y el Juzgado de Asuntos Municipales, a efecto de cumplir los reglamentos y ordenanzas municipales en esa materia, para que se beneficien los pilotos automovilistas, los peatones y usuarios; y con ello, se eviten los hechos de tránsito, el desorden vehicular y se garantice la vida humana.

Las señales de tránsito, son signos exteriores que se colocan en las calles y avenidas, así como en las carreteras del país, para hacer saber a los pilotos automovilistas y peatones, diversas situaciones, para que sepan conducirse en la vía pública. Se trata de un lenguaje mímico o de señales para comunicar mensajes a través de dibujos. Ejemplo: curva peligrosa, salen camiones, zona escolar, doble vía, despacio, entre otros.

Es importante que estas señales sean colocadas en puntos estratégicos y visibles para orientar a los pilotos y peatones, donde se forman congestionamientos de tránsito y donde existen centros educativos, porque allí existe inminente peligro para la vida humana, por lo cual debe prevenirse con inteligencia y estrategias adecuadas.

### **2.3.5 TIPOS DE SEÑALES DE TRANSITO**

#### **DISPOSITIVOS DE CONTROL DEL TRÁNSITO AUTOMOTOR PARA CALLES Y CARRETERAS. (RM. No. 210-2000-MTC/15-02)**

##### **2.3.5.1 SEÑALES REGULADORAS O DE REGLAMENTACIÓN**

###### **2.3.5.1.1 DEFINICIÓN**

Las señales de reglamentación tienen por objeto indicar a los usuarios las limitaciones o restricciones que gobiernan el uso de la vía y cuyo incumplimiento constituye una violación al Reglamento de la circulación vehicular.

###### **2.3.5.1.2 CLASIFICACIÓN**

Las señales de reglamentación se dividen en:

- Señales relativas al derecho de paso.
- Señales prohibitivas o restrictivas.
- Señales de sentido de circulación.

###### **2.3.5.1.3 FORMA**

- Señales relativas al derecho de paso:



- a) Señal de «PARE» (R-1) de forma octogonal.
- b) Señal «CEDA EL PASO» (R-2) de forma triangular con uno de sus vértices en la parte inferior.

- Señales prohibitivas o restrictivas de forma circular inscritas en una placa rectangular con la leyenda explicativa del mensaje que encierra la simbología utilizada.
- Señales de sentido de circulación, de forma rectangular y con su mayor dimensión horizontal (R-14).

#### **2.3.5.1.4 COLORES**

- Señales relativas al derecho de paso.
- Señal PARE (R-1) de color rojo, letras y marco blanco.
- Señal CEDA EL PASO (R-2) de color blanco con franja perimetral roja.
- Señales prohibitivas o restrictivas, de color blanco con símbolo y marcos negros; el círculo de color rojo, así como la franja oblicua trazada del cuadrante superior izquierdo al cuadrante inferior derecho que representa prohibición.
- Señales de sentido de circulación, de color negro con flecha blanca, la leyenda, en caso de utilizarse llevará letras negras.

Las tonalidades corresponderán a lo prescrito en el presente Manual.

#### **2.3.5.1.5 DIMENSIONES**

**Señal de «PARE» (R-1)** Octágono de 0.75 m. x 0.75 m.

**Señal de «CEDA EL PASO» (R-2)** Triángulo equilátero de lado 0.90 m.

Señales prohibitivas: Placa Rectangular de 0.60 m. x 0.90 m. y de 0.80 m. x 1.20 m.

Las dimensiones de los símbolos estarán de acuerdo al diseño de cada una de las señales de reglamentación mostradas en el presente Manual (Anexo A).

La prohibición se indicará con la diagonal que forma 45° con la vertical y su ancho será igual al ancho del círculo.

Las dimensiones de las señales de reglamentación deberán ser tales que el mensaje transmitido sea fácilmente comprendido y visible, variando su tamaño de acuerdo a lo siguiente:

- a) Carreteras, avenidas y calles: 0.60m x 0.90m
- b) Autopistas, caminos de alta velocidad: 0.80m x 1.20m.

#### **2.3.5.1.6 UBICACIÓN**

Deberán colocarse a la derecha en el sentido de tránsito, en ángulo recto con el eje del camino, en el lugar donde exista la prohibición o restricción y de acuerdo a lo indicado en 2.1.12 a 2.1.14.

#### **2.3.5.1.7 RELACIÓN DE SEÑALES REGULADORAS O DE REGLAMENTACIÓN**

A continuación se presenta la relación de las señales consideradas en este Manual:

##### **(R-1) SEÑAL DE PARE**

Se usará exclusivamente para indicar a los conductores que deberán efectuar la detención de su vehículo.

De forma octogonal de 0.75 m. entre lados paralelos, de color rojo con letras y marco blanco.



Se colocará donde los vehículos deban detenerse a una distancia del borde más cercano de la vía interceptada no menor de 2 m; generalmente se complementa esta señal con las marcas en el pavimento correspondiente a la línea de parada, cruce de peatones.

#### **(R-2) SEÑAL DE CEDA EL PASO**

Se usará para indicar, al conductor que ingresa a una vía preferenciaj, ceder el paso a los vehículos que circulan por dicha vía.

Se usa para los casos de convergencia de los sentidos de circulación no así para los de cruce. De forma triangular con su vértice hacia abajo de color blanco con marco rojo.

Deberá colocarse en el punto inmediatamente próximo, donde el conductor deba disminuir o detener su marcha para ceder el paso a los vehículos que circulan por la vía a la que está ingresando.

#### **(R-3) SEÑAL SIGA DE FRENTE**

De forma y colores correspondientes a las señales prohibitivas y restrictivas. Se utilizará para indicar a los conductores de vehículos que el único sentido de desplazamiento será el de continuar de frente.

#### **(R-4) SEÑAL PROHIBIDO SEGUIR DE FRENTE O DIRECCIÓN PROHIBIDA**

De forma y colores correspondientes a las señales prohibitivas.

Se utilizará para indicar que no está permitida la circulación en la dirección señalada por la flecha.

Prohíbe el paso de vehículos en la misma dirección que el conductor ha venido siguiendo.

Se deberá colocar a una distancia no menor de 30 m. antes del inicio de la prohibición.

#### **(R-5) SEÑAL GIRO SOLAMENTE A LA IZQUIERDA**

De forma y colores correspondientes a las señales prohibitivas y restrictivas. Se utilizará para advertir a los conductores que el único sentido de desplazamiento será de un giro a la izquierda. Las variantes que tiene esta señal permite incluso seguir de frente y a la vez poder voltear a la izquierda. Ver Anexo "A".

#### **(R-6) SEÑAL PROHIBIDO VOLTEAR A LA IZQUIERDA**

De forma y colores correspondientes. Se utilizará para indicar al conductor que no podrá voltear a la izquierda según lo indicado.

#### **(R-7) SEÑAL GIRO SOLAMENTE A LA DERECHA**

De forma y colores correspondientes a las señales prohibitivas o restrictivas. Se utiliza para advertir a los conductores que el único sentido de desplazamiento será de un giro a la derecha.

#### **(R-8) SEÑAL PROHIBIDO VOLTEAR A LA DERECHA**

De forma y colores correspondientes a las señales prohibitivas. Se utilizará para indicar al conductor que no podrá voltear a la derecha según lo indicado.

#### **(R-9) PERMITIDO VOLTEAR EN «U»**

Esta señal se empleará para notificar que está permitido girar en «U».



**(R-10) SEÑAL PROHIBIDO VOLTEAR EN «U»**

De forma y colores correspondientes a las señales prohibitivas. Se utilizará para indicar al conductor que no podrá efectuar un volteo en «U» o volverse.

**(R-11) DOBLE VIA**

Esta señal se empleará en una vía unidireccional para notificar que el tramo posterior a la señal es bidireccional sin separador central.

**(R-12) SEÑAL PROHIBIDO CAMBIAR DE CARRIL**

De forma y colores correspondientes a las señales prohibitivas. Se utilizará para indicar al conductor que no debe cambiar del carril por donde circula.

Se colocará al comienzo de la zona de prohibición.

**(R-13) SEÑAL CIRCULACIÓN OBLIGATORIA**

De forma y colores correspondientes a las señales prohibitivas o restrictivas. Se utilizará para indicar, al conductor, la obligación de circular en el sentido indicado en la flecha.

Generalmente se utiliza en el caso de una transición de una vía de dos carriles a otra de cuatro carriles con separador central; la señal se coloca al inicio del separador central.

**(R-14A) SEÑAL SENTIDO DEL TRÁNSITO**

La señal será de forma rectangular con su mayor dimensión horizontal, de 0.25m x 0.75m pudiéndose aumentar dichas dimensiones, respetándose la proporción 13, será de fondo negro, con flecha color blanco, llevando optativamente la leyenda "TRANSITO" en letras negras.

**(R-14B) SEÑAL DOBLE SENTIDO DE TRÁNSITO**

De forma y colores correspondientes a las señales prohibitivas o restrictivas.

Se usará para indicar al conductor que circula por una vía de un sólo sentido de circulación, el cambio a dos sentidos de circulación.

La señal deberá ubicarse a la altura del cambio de sentido de circulación. Generalmente es utilizada en el caso de la transición de una vía de calzadas con separador central, a una vía de una calzada con tránsito en ambos sentidos.

**(R-15) SEÑAL MANTENGA SU DERECHA**

De forma y colores correspondientes a las señales prohibitivas o restrictivas. Se empleará esta señal para indicar la posición que debe ocupar el vehículo en ciertos tramos de la vía, en que por existir determinadas condiciones se requiere que los vehículos transiten manteniendo rigurosamente su derecha. Se usará también en las zonas donde exista la tendencia del conductor a no conservar su derecha.

Se colocará esta señal 100 m. antes del inicio del tramo que obliga su uso.

**(R-16) SEÑAL PROHIBIDO ADELANTAR**

De forma y colores correspondientes a las señales prohibitivas. Se utilizará para indicar al conductor la prohibición de adelantar a otro vehículo, motivado generalmente por limitación de visibilidad. Se colocará al comienzo de las zonas de limitación.



**(R-17) SEÑAL PROHIBIDO EL PASE VEHICULAR**

De forma y colores correspondientes a las señales prohibitivas. Se utilizará para indicar que está prohibida la circulación de vehículos automotores a partir del lugar donde se encuentra colocada la señal.

**(R-18) SEÑAL TRÁNSITO PESADO CARRIL DERECHO**

De forma y colores correspondientes a las señales prohibitivas o restrictivas. Esta señal se utilizará para indicar a los conductores de vehículos pesados la obligación de circular por el carril derecho. Una variante de esta señal indica la presencia de tránsito lento. Ver Anexo "A".

**(R-19) SEÑAL PROHIBIDO VEHÍCULOS PESADOS**

De forma y colores correspondientes a las señales prohibitivas. Se utilizará para indicar a los conductores de vehículos pesados (camiones, semitrailers, trailers) que el tránsito, de este tipo de vehículos, no está permitido en la vía a partir del lugar donde se encuentra la señal. A partir de ese punto los vehículos deberán disponer de otra ruta.

**(R-20) SEÑAL PEATONES DEBEN TRANSITAR POR LA IZQUIERDA**

De forma y colores correspondientes a las señales prohibitivas o restrictivas. En las áreas rurales, principalmente en las carreteras, se usará esta señal para indicar a los peatones que deben transitar por su izquierda, de frente al tránsito que se aproxima

**(R-21) SEÑAL PROHIBIDO EL PASO DE PEATONES**

De forma y colores correspondientes a las señales prohibitivas o restrictivas. Se usará para identificar las zonas donde no está permitido el paso de peatones. En las Autopistas, que presuponen la existencia de pasos peatonales a diferente nivel, está terminantemente prohibido el paso de peatones a través de las vías.

**(R-22) SEÑAL PROHIBIDO EL PASO DE BICICLETAS**

De forma y colores correspondientes a las señales prohibitivas. Se utilizará para informar la prohibición de la circulación de bicicletas.

**(R-23) PROHIBIDO EL PASO DE MOTOCICLETAS**

Esta señal se empleará para notificar que está prohibida la circulación de motocicletas o vehículos similares.

**(R-24) SEÑAL PROHIBIDO EL PASE DE MAQUINARIA AGRÍCOLA**

De forma y colores correspondientes a las señales prohibitivas. Se utilizará para indicar que está prohibida la circulación de maquinaria agrícola.

**(R-25) SEÑAL PROHIBIDO EL PASO DE CARRETAS**

De forma y colores correspondientes a las señales prohibitivas. Se utilizará para informar que está prohibida la circulación de toda clase de vehículos de tracción animal (Carretas).

**(R-26) SEÑAL ESTACIONAMIENTO PERMITIDO**

De forma y colores correspondientes a las señales prohibitivas o restrictivas. Se utilizará para indicar, al usuario, las horas del día en que está permitido el estacionamiento en la vía. La placa auxiliar que contiene la leyenda indicará lo reglamentado.



**(R-27) SEÑAL ESTACIONAMIENTO PROHIBIDO**

De forma y colores correspondientes a las señales prohibitivas.

Se utilizará para indicar al conductor la prohibición de estacionarse en la vía.

**(R-28) SEÑAL PROHIBIDO DETENERSE**

De forma y colores correspondientes a las señales prohibitivas o restrictivas.

Se utilizará para indicar, al usuario, de la prohibición de detenerse; la sola detención de un vehículo, en determinados lugares, podría producir graves conflictos de congestión del tránsito automotor.

**(R-29) SEÑAL PROHIBIDO EL USO DE LA BOCINA**

De forma y colores correspondientes a las señales prohibitivas o restrictivas. Se utilizará para indicar la prohibición de utilizar el claxon, bocina o corneta.

Esta señal es generalmente empleada para recordar la prohibición del uso excesivo del claxon, especialmente en las cercanías de hospitales y centros de salud.

**(R-30) SEÑAL VELOCIDAD MÁXIMA**

De forma y colores correspondientes a las señales prohibitivas o restrictivas.

Se utilizará para indicar la velocidad máxima permitida a la cual podrán circular los vehículos.

Se emplea generalmente para recordar al usuario del valor de la velocidad reglamentaria y cuando, por razones de las características geométricas de la vía o aproximación a determinadas zonas (urbana, colegios), debe restringirse la velocidad.

**(R-30-1) SEÑAL VELOCIDAD MÁXIMA Y MÍNIMA**

Se utilizará para indicar a los conductores las velocidades máxima y mínima a la cual podrán circular los vehículos.

**(R-30-2) SEÑAL VELOCIDAD MÁXIMA TRÁNSITO PESADO**

Se utilizará para indicar a los conductores de vehículos pesados (camiones, trailers, semitrailers) las velocidades máximas a la que pueden circular.

**(R-30-3) SEÑAL VELOCIDAD MÁXIMA DE NOCHE**

Se utilizará para indicar a los conductores las velocidades máxima permitida a la cual podrán circular los vehículos en horas de la noche.

**(R-30-4) SEÑAL REDUCIR VELOCIDAD**

Se empleará para recordar al usuario de la vía que debe reducir la velocidad a por lo menos, lo indicado en esta señal.

**(R-31) SEÑAL PESO MÁXIMO POR EJE**

De forma y colores correspondientes a las señales prohibitivas o restrictivas.

Se utilizará para informarle, al conductor del peso máximo por eje permitido de acuerdo a la reglamentación vigente.

**(R-32) SEÑAL PESO MÁXIMO**

De forma y colores correspondientes a las señales prohibitivas.

Se utilizará para informar al usuario el peso máximo permitido por vehículos expresado en toneladas métricas.

Se colocará en los tramos de la vía donde sea necesario conocer el peso total máximo que puede soportar la infraestructura de la vía. En la señal se indicará el



valor correspondiente. En el Anexo "A" se especifica la señal que indica la presencia de una estación de pesaje para camiones.

### **(R-33) SEÑAL LONGITUD MÁXIMA DEL VEHÍCULO**

De forma y colores correspondientes a las señales prohibitivas o restrictivas. Se utilizará esta señal para recordar, al conductor, de la longitud máxima de vehículo permitida de acuerdo a la reglamentación vigente.

### **(R-34) SEÑAL SOLO BUSES**

De forma y colores correspondientes a las señales prohibitivas o restrictivas. Se utilizará para indicar las vías o carriles establecidos para uso exclusivo de los vehículos de transporte público de pasajeros. Esta señal deberá estar complementada con marcas en el pavimento con inscripciones «SOLO BUSES».

### **(R-35) SEÑAL ALTURA MÁXIMA PERMITIDA**

De forma y colores correspondientes a las señales prohibitivas o restrictivas. Se utilizará para indicar la altura máxima permitida del vehículo con su carga para circular. Esta señal deberá estar colocada en las Carreteras, Autopistas, antes de los pasos a desnivel, con el fin de confirmar las limitaciones de paso correspondiente.

### **(R-36) SEÑAL ANCHO MÁXIMO PERMITIDO**

De forma y colores correspondientes a las señales prohibitivas o restrictivas. Se utilizará para indicar el ancho máximo, permitido a los vehículos en circulación. Se colocará en aquellos tramos de las vías que por sus características geométricas no permiten la circulación de vehículos con ancho mayoral indicado.

### **(R-37) SEÑAL CONTROL**

De forma y colores correspondientes a las señales prohibitivas o restrictivas. Se utilizará para indicar la presencia de un «control» en la vía, donde sea obligatoria la detención del vehículo.

En el caso específico de un control aduanero se empleará, en la leyenda explicativa, la palabra ADUANA.

Se colocará a una distancia adecuada, antes del lugar en que debe detenerse el vehículo (generalmente entre 50m.-70m), colocándose en la línea de parada la señal «PARE» (R-1).

### **(R-38) SEÑAL DE PROHIBICIÓN DE INGRESO**

De forma y colores correspondientes a las señales de reglamentación. Se utilizará para informar al conductor de la prohibición de ingresar a una vía en sentido contrario.

### **(R-39) SEÑAL NO DEJE PIEDRAS EN LA PISTA**

De forma y colores correspondientes a las señales prohibitivas o restrictivas. Se utilizará para recordar al conductor de la prohibición terminante de dejar piedras en la calzada, en vista del grave riesgo de peligro que ello representa.

### **(R-40) SEÑAL CAMBIE A LUCES BAJAS**

De forma y colores correspondientes a las señales prohibitivas o restrictivas. Se usará para indicar a los conductores la obligación de poner luces bajas cuando se encuentra con vehículos en sentido contrario, evitando el deslumbramiento y con ello el riesgo de accidentes.



#### **(R-41) SEÑAL USE SOLO LUCES BAJAS**

De forma y colores correspondientes a las señales prohibitivas o restrictivas. Se empleará para indicar a los conductores de vehículos que deberán utilizar luces bajas, dado que la iluminación de la vía lo permite.

#### **(R-42) CICLOVÍA**

Esta señal se empleará para notificar a los usuarios la existencia de una vía exclusiva para el tránsito de bicicletas.

#### **(R-43) SEÑAL USO OBLIGATORIO DE CADENAS**

De forma y colores correspondientes a las señales prohibitivas o restrictivas. Se utilizará esta señal para recordarle, al conductor de usar cadenas en las llantas del vehículo, en vista que la existencia de nieve en la superficie de rodadura que pone en peligro la seguridad en el tránsito vehicular.

#### **(R-44) SEÑAL DE PROHIBICIÓN DE PARADERO DE BUSES**

De forma rectangular y colores correspondientes a las señales de reglamentación. Se utilizará para informarle al conductor de la existencia de aquellos lugares cuyo uso como paradero de omnibuses está prohibido.

#### **(R-45) SEÑAL DE PROHIBICIÓN DE VEHÍCULOS MENORES**

De forma rectangular y colores correspondientes a las señales de reglamentación. Se utilizará para informar que está prohibida la circulación de vehículos menores, como los mototaxis.

#### **(R-46) SEÑAL DE ESTACIÓN DE PESAJE**

De forma rectangular y colores correspondientes a las señales de reglamentación. Se utilizará para informar la proximidad de una estación de pesaje.

### **2.3.5.2 SEÑALES PREVENTIVAS DE ADVERTENCIA O PELIGRO**

#### **2.3.5.2.1 DEFINICIÓN**

Las señales preventivas o de prevención son aquellas que se utilizan para indicar con anticipación la aproximación de ciertas condiciones de la vía o concurrentes a ella que implican un peligro real o potencial que puede ser evitado tomando ciertas precauciones necesarias.

#### **2.3.5.2.2 FORMA**

Serán de forma cuadrada con uno de sus vértices hacia abajo formando un rombo, a excepción de las señales especiales de «ZONA DE NO ADELANTAR» que serán de forma triangular tipo banderola horizontal, las de indicación de curva «CHEVRON» que serán de forma rectangular y las de «PASO A NIVEL DE LINEA FERREA» (Cruz de San Andrés) que será de diseño especial.

#### **2.3.5.2.3 COLOR**

Fondo y borde: Amarillo caminero Símbolos, letras y marco: Negro

#### **2.3.5.2.4 DIMENSIONES**

Las dimensiones de las señales preventivas deberán ser tales que el mensaje transmitido sea fácilmente comprendido y visible, variando su tamaño de acuerdo a la siguiente recomendación:

a) Carreteras, avenidas y calles: 0.60m x 0.60m.



b) Autopistas, Caminos de alta velocidad: 0.75m x 0.75m

En casos excepcionales, y cuando se estime necesario llamar preferentemente la atención como consecuencia de alto índice de accidentes, se utilizarán señales de 0.90m x 0.90m 6 de 1.20m x 1.20m.

#### **2.3.5.2.5 UBICACIÓN**

Deberán colocarse a una distancia del lugar que se desea prevenir, de modo tal que permitan al conductor tener tiempo suficiente para disminuir su velocidad; la distancia será determinada de tal manera que asegure su mayor eficacia tanto de día como de noche, teniendo en cuenta las condiciones propias de la vía.

Se ubicarán a la derecha en ángulo recto frente al sentido de circulación y de acuerdo a lo indicado en 2.1.14.

En general las distancias recomendadas son:

- En zona urbana 60m - 75m
- En zona rural 90m - 180m
- En autopista 250m - 500m

#### **2.3.5.2.6 RELACIÓN DE SEÑALES PREVENTIVAS**

A continuación se presenta la relación de las señales preventivas consideradas en este Manual.

**(P-1A) SEÑAL CURVA PRONUNCIADA** a la derecha, (P-1 B) a la izquierda

Se usará para prevenir la presencia de curvas de radio menor de 40m y para aquellas de 40 a 80m de radio cuyo ángulo de deflexión sea mayor de 45°.

**(P-2A) SEÑAL CURVA** a la derecha, (P-2B) a la izquierda

Se usarán para prevenir la presencia de curvas de radio de 40m a 300m con ángulo de deflexión menor de 45° y para aquellas de radio entre 80 y 300m cuyo ángulo de deflexión sea mayor de 45°.

**(P-3A) SEÑAL CURVA Y CONTRA CURVA PRONUNCIADAS** a la derecha, **(P-3B)** a la izquierda

Se emplearán para indicar la presencia de dos curvas de sentido contrario, separadas por una tangente menor de 60m, y cuyas características geométricas son las indicadas en las señales de curva para el uso de la señal (P-1).

**(P-4A) SEÑAL DE CURVA Y CONTRA CURVA** a la derecha, **(P-4B) a la izquierda.**- Se emplearán para indicar la presencia de dos curvas de sentido contrario, con radios inferiores a 300 metros y superiores a 80m, separados por una tangente menor de 60m.

**(P-5-1) SEÑAL CAMINO SINUOSO**

Se empleará para indicar una sucesión de tres o más curvas, evitando la repetición frecuente de señales de curva. Por lo general, se deberá utilizar la señal (R-30) de velocidad máxima, para indicar complementariamente la restricción de la velocidad.

**(P-5-2A) CURVA EN U - derecha, (P-5-2B) CURVA EN U – izquierda.-**

Se emplearán para prevenir la presencia de curvas cuyas características geométricas la hacen sumamente pronunciadas.

### **SEÑALES DE CRUCE**



Las señales de «Cruce» se utilizan para advertir a los conductores de la proximidad de un cruce, empalme o bifurcación; dichas señales se utilizarán en carreteras, en zonas rurales y, en casos excepcionales, en la zona urbana.

Los símbolos indican claramente las características geométricas de la intersección, empalme o bifurcación, utilizándose un trazo más grueso para indicar la vía preferencial.

Estas señales deberán ser utilizadas en todas las vías interceptantes o concurrentes con el fin de advertir, a los conductores que transitan por ellas, de las condiciones del cruce, empalme o bifurcación a encontrar.

**(P-6) SEÑAL CRUCE NORMAL DE VÍAS**

Se utilizarán para indicar la proximidad de un cruce de vías.

**(P-7) SEÑAL BIFURCACIÓN EN «T».-** Se utilizarán para indicar la proximidad de un cruce en «T»

**(P-8) SEÑAL BIFURCACIÓN EN «Y».-** Se utilizarán para indicar la proximidad de una bifurcación en «Y»

**(P-9A) SEÑAL EMPALME EN ÁNGULO RECTO CON VÍA LATERAL DERECHA.-** Se utilizará para indicar la proximidad de un empalme lateral de la vía en un ángulo de 90°.

**(P-9B) EMPALME EN ÁNGULO RECTO CON VÍA LATERAL IZQUIERDA.-** Se utilizará para indicar la proximidad de un empalme lateral de la vía en un ángulo de 90°.

**(P-10A) SEÑAL EMPALME EN ÁNGULO AGUDO CON VÍA LATERAL DERECHA.-** Se utilizará para indicar la proximidad de un empalme lateral de la vía en un ángulo agudo, es decir, menor de 90°.

**(P-10B) EMPALME EN ÁNGULO CON VÍA LATERAL IZQUIERDA.-** Se utilizará para indicar la proximidad de un empalme lateral de la vía en un ángulo agudo, es decir, menor de 90°.

**(P-11) SEÑAL INTERSECCIÓN EN ÁNGULO RECTO CON VIA SECUNDARIA.-** Se utilizará para indicar la proximidad de un cruce en ángulo recto con una vía secundaria.

**(P-12) SEÑAL INTERSECCIÓN EN ÁNGULO RECTO CON VÍA PRINCIPAL.-** Se utilizará para indicar la proximidad de un cruce en ángulo recto con vía principal.

**(P-13A) SEÑAL INTERSECCIÓN EN ÁNGULO RECTO CON VÍA LATERAL SECUNDARIA DERECHA.-** Se utilizará para prevenir al conductor de la existencia de una intersección en ángulo recto con vía lateral secundaria. Se colocará a una distancia entre 100m a 200m de la intersección.

**(P-13B) INTERSECCIÓN EN ÁNGULO RECTO CON VÍA LATERAL SECUNDARIA IZQUIERDA.-** Se utilizará para prevenir al conductor de la existencia de una intersección en ángulo recto con vía lateral secundaria. Se colocará a una distancia entre 100m. a 200m. de la intersección.

**(P-14A) SEÑAL INTERSECCIÓN EN ÁNGULO AGUDO CON VÍA LATERAL SECUNDARIA DERECHA.-** Se utilizará para prevenir al conductor de la existencia



de una intersección en ángulo agudo con vía lateral secundaria. Se colocará a una distancia de 100m. a 200m. de la intersección.

**(P-14B) INTERSECCIÓN EN ÁNGULO AGUDO CON VÍA LATERAL SECUNDARIA IZQUIERDA.-** Se utilizará para prevenir al conductor de la existencia de una intersección en ángulo agudo con vía lateral secundaria. Se colocará a una distancia de 100m. a 200m. de la intersección.

**(P-15) SEÑAL INTERSECCIÓN ROTATORIA.-** Esta señal se utilizará para advertir al conductor la proximidad de una intersección rotatoria (óvalo o rotonda).

**(P-16A) SEÑAL INCORPORACIÓN AL TRÁNSITO (DERECHA).-** Esta señal se utilizará para advertir la proximidad de convergencia de una corriente de tránsito incorporándose a una principal en el mismo sentido.

**(P-16B) INCORPORACIÓN AL TRÁNSITO (IZQUIERDA).-** Esta señal se utilizará para advertir la proximidad de convergencia de una corriente de tránsito incorporándose a una principal en el mismo sentido.

**(P-17) REDUCCIÓN DE LA CALZADA.-** Esta señal se empleará-para advertir la proximidad a una reducción en el ancho de la calzada, conservando el mismo eje y la circulación en ambos sentidos.

**(P-18) REDUCCIÓN DE LA CALZADA.-** Esta señal se empleará para advertir la proximidad a una reducción en el ancho de la calzada, disminuyendo el número de canales, conservando el mismo eje y la circulación en ambos sentidos.

**(P-19) REDUCCIÓN DE LA CALZADA.-** Esta señal se empleará para advertir la proximidad a una reducción en el ancho de la calzada con desplazamiento del eje hacia la izquierda y disminución del número de canales, conservando la circulación en ambos sentidos.

**(P-20) REDUCCIÓN DE LA CALZADA.-** Esta señal se empleará para advertir la proximidad a una reducción en el ancho de la calzada con desplazamiento del eje hacia la derecha y disminución del número de canales, conservando la circulación en ambos sentidos.

**(P-21) ENSANCHE DE LA CALZADA.-** Esta señal se empleará para advertir la proximidad a un ensanche en el ancho de la calzada, conservando el mismo eje y la circulación en ambos sentidos.

**(P-22) ENSANCHE DE LA CALZADA.-** Esta señal se empleará para advertir la proximidad a un ensanche en el ancho de la calzada, con ampliación del número de canales, conservando el mismo eje y la circulación en ambos sentidos.

**(P-23) ENSANCHE DE LA CALZADA.-** Esta señal se empleará para advertir la proximidad a un ensanche en el ancho de la calzada, con desplazamiento del eje hacia la izquierda y ampliación del número de canales, conservando la circulación en ambos sentidos.

**(P-24) ENSANCHE DE LA CALZADA.-** Esta señal se empleará para advertir la proximidad a un ensanche en el ancho de la calzada con desplazamiento del eje hacia la derecha y ampliación del número de canales, conservando la circulación en ambos sentidos.



**(P-25) SEÑAL DOBLE CIRCULACIÓN.-** Esta señal se utilizará para advertir la proximidad de un tramo de camino con circulación en ambos sentidos.

**(P-26) SEÑAL FLECHA DIRECCIONAL.-** Esta señal se usará para advertir la proximidad de un cambio brusco de dirección en un determinado sentido.

**(P-27) SEÑAL DOBLE FLECHA DIRECCIONAL.-** Esta señal se usará para advertir la proximidad de un cambio brusco de dirección en ambos sentidos.

Las señales P-26 y P-27 serán de forma rectangular con su mayor dimensión horizontal de color amarillo con flecha y marco negros. Las dimensiones corresponderán a 1.20m por 0.60m en zonas rurales y de 1.00m por 0.50m en zona urbana.

**(P-28) SEÑAL COMIENZO DE CAMINO DIVIDIDO.-** Esta señal se usará para advertir la proximidad de una vía de dos calzadas con isla separadora central.

**(P-29) SEÑAL FIN DE CAMINO DIVIDIDO.-** Esta señal se usará para advertir la proximidad del término de una vía de dos calzadas, con isla separadora central y el inicio de una vía sin isla separadora central.

**(P-30) SEÑAL COMIENZO ISLA SEPARADORA.-** Esta señal, mostrando dos flechas hacia abajo en direcciones izquierda y derecha, se utilizará para indicarle al usuario la existencia de una «isla de refugio para peatones», que separa las corrientes vehiculares que circulan tanto por la izquierda o derecha de la isla. Será de una dimensión mínima de 0.60m x 0.60m y a una altura mínima de 2.10 m medida del borde inferior de la señal al pavimento. Será localizada en el extremo más cercano de la isla que prácticamente pueda obtenerse. En los casos que el tránsito sea desviado solamente hacia la derecha, deberá utilizarse la señal «R-13».

**(P-31) SEÑAL FIN DE PAVIMENTO.-** Se utilizará para prevenir al conductor del cambio de las características físicas de la superficie de rodadura.

**(P-32) SEÑAL CALZADA ONDULADA.-** Se utilizará para indicar la proximidad de un tramo de vía que por las irregularidades en su superficie de rodadura lo hace peligroso.

**(P-33) RESALTO.-** Esta señal se empleará para advertir la proximidad a un resalto normal a la vía que puede causar daños o desplazamientos peligrosos o incontrolables del vehículo.

Esta señal debe removerse cuando cesen las condiciones que obligaron a instalarla.

**(P-34) SEÑAL BADEN.-** Se utilizará para advertir al conductor de la proximidad de un badén.

**(P-35) SEÑAL PENDIENTE PRONUNCIADA.-** Se utilizará para indicarla proximidad de un tramo de pendiente pronunciada, sea subida o bajada.

**(P-36) SEÑAL CALZADA RESBALADIZA.-** Se utilizará para advertir la proximidad de un tramo de la vía que en ciertas condiciones puede presentar una superficie de rodadura resbaladiza.



**(P-37) SEÑAL ZONA DE DERRUMBES.-** Se utilizará para advertir la proximidad de un tramo de la vía en que existe posibilidad de encontrar derrumbes.

**(P-38) SEÑAL ALTURA LIMITADA.-** Se utilizará para advertir la proximidad del cruce con una estructura elevada, indicándose el límite de altura permitido para el paso del vehículo.

**(P-39) SEÑAL ANCHO LIMITADO.-** Se utilizará para prevenir al conductor de la existencia de pasos angostos sea por puentes u otras obras de arte que establecen anchos de paso de acuerdo a lo indicado en la señal.

**(P-40) SEÑAL PUENTE ANGOSTO.-** Se utilizará para advertir la proximidad de un puente en el que la calzada es de ancho menor al de la vía.

**(P-41) SEÑAL TÚNEL.-** Se utilizará para advertir al conductor de la presencia de un túnel.

**(P-42) SEÑAL CRUCE A NIVEL CON LÍNEA FÉRREA SIN BARRERA.-** Se utilizará para prevenir al conductor de la proximidad de un cruce a nivel con línea férrea sin barreras y que es necesario detener la circulación del vehículo antes de efectuar el cruce. Esta señal deberá colocarse a una distancia de 200mts. antes de la intersección, debiéndose complementar dicha señalización con la señal «CRUZ DE SAN ANDRÉS (P-44).

**(P-43) SEÑAL CRUCE A NIVEL CON LINEA FÉRREA CON BARRERA.-** Se utilizará para prevenir al conductor de la proximidad de un cruce a nivel con línea férrea provista de barrera. Deberá colocarse a una distancia de 150m. - 200m.

**(P-44) SEÑAL CRUZ DE SAN ANDRÉS.-** Esta señal se utilizará para indicar la proximidad inmediata de un cruce a nivel con línea férrea sin barreras. Deberá colocarse en el lugar anterior inmediato al cruce con el fin de confirmar dicho cruce. Esta señal es complementaria de la señal "Cruce a nivel con línea férrea sin barreras" (P-42)

El largo de las aspas de la «Cruz de San Andrés» será de 1.50m, correspondiéndoles un ancho de 0.25m; el ángulo agudo conformado por las aspas no será menor de 45°. La Cruz podrá ser completada con una placa adicional que indique el número de vías de la línea férrea.

**(P-45) SEÑAL AEROPUERTO.-** Esta señal se usará para advertir a los conductores del vuelo de aviones a baja altura debido a la proximidad de un aeropuerto.

**(P-46) CICLOVIA.-**

Esta señal se empleará para advertir la proximidad a un tramo de la vía utilizado frecuente o exclusivamente para bicicletas. Para indicar la proximidad del cruce de un ciclovía, debe colocarse inmediatamente debajo una placa adicional con la leyenda CRUCE CICLOVIA

**(P-47) SEÑAL OBRAS (Hombres trabajando).-** Se utilizará para indicar la proximidad de obras en ejecución en la vía.



**(P-48) SEÑAL CRUCE DE PEATONES.-** Se utilizará para advertir la proximidad de cruces peatonales. Los Cruces Peatonales se delimitarán mediante marcas en el pavimento y de acuerdo a lo indicado en el capítulo 3 Acápites 3.2.10.

**(P-49) SEÑAL ZONA ESCOLAR.-** Se utilizará para indicar la proximidad de una zona escolar. Se empleará para advertir la proximidad de un cruce escolar.

**(P-50) SEÑAL NIÑOS.-** Se utilizará para indicar la proximidad de niños como en el caso de parques y jardines para niños.

**(P-51) SEÑAL PASO DE MAQUINARIA AGRÍCOLA.-** Esta señal se utilizará para advertir la proximidad, en una carretera, de una zona de cruce o tránsito eventual de este tipo de vehículo.

**(P-52) BOMBEROS.-** Se utilizará para prevenir al conductor de la proximidad de una estación de bomberos por la cual puede producirse la salida de emergencia de los vehículos utilizados por dicho cuerpo.

**(P-53) SEÑAL CUIDADO ANIMALES EN LA VIA.-** Se utilizará para advertir la proximidad de zonas donde el conductor pueda encontrar animales en la vía.

**(P-54) SEÑAL ALTO A METROS.-** Se utilizará para advertir a los conductores que a una determinada distancia deberán detenerse en vista de existir un determinado control (aduana, control policial, control militar). Se colocará a una distancia de 100 m. a 200 m. antes de la detención.

**(P-55) SEÑAL PROXIMIDAD DE UN SEMÁFORO.-** Esta señal se utilizará para advertir la proximidad de una intersección aislada controlada por un semáforo.

**(P-56) SEÑAL ZONA URBANA.-** Se utilizará para advertir al conductor de la proximidad de un poblado con el objeto de adoptar las debidas precauciones. Se colocará a una distancia de 200 m. a 300 m. antes del comienzo del centro poblado, debiéndose completar con la señal R-30 de velocidad máxima que establezca el valor que corresponde al paso por el centro poblacional.

**(P-57) PELIGRO NO ESPECIFICADO.-** Esta señal se empleará transitoriamente para advertir la proximidad de un tramo, en el cual puede presentarse un riesgo no especificado. Debe retirarse inmediatamente cesen las condiciones que obligan a instalarla.

**(P-58) APROXIMACIÓN A SEÑAL PARE.-** Se utilizará ante la proximidad de una señal de «PARE», la cual no es visible a una distancia suficiente para permitir al conductor detener su vehículo en la señal apropiada.

**(P-59) SEÑAL PROXIMIDAD A CEDA EL PASO.-** Se utilizará ante la proximidad de una señal de «CEDA EL PASO» la cual no es visible a una distancia suficiente para permitir al conductor ceder el paso en la señal apropiada.

**(P-60) SEÑAL NO ADELANTAR.-** Se utilizará en las zonas donde no se debe adelantar a otros vehículos, especialmente en carreteras de doble sentido de circulación y colocada al lado izquierdo al inicio de la zona de no adelantar. Ej.: cercanía de puentes, túneles, cruces de ferrocarril.



**(P-61) SEÑAL CHEVRON.-** Se utilizará como auxiliar en la delineación de curvas pronunciadas, colocándose solas o detrás de los guardavías. Ver Tabla No. 3-1 a.

### **2.3.5.3 SEÑALES DE INFORMACION**

#### **2.3.5.3.1 DEFINICIÓN**

Las señales de información tienen como fin el de guiar al conductor de un vehículo a través de una determinada ruta, dirigiéndolo al lugar de su destino. Tienen también por objeto identificar puntos notables tales como: ciudades, ríos, lugares históricos, etc. y dar información que ayude al usuario en el uso de la vía. En algunos casos incorporar señales preventivas y/o reguladoras así como indicadores de salida en la parte superior.

#### **2.3.5.3.2 CLASIFICACIÓN**

Las señales de información se agrupan de la siguiente manera:

##### **1. Señales de Dirección**

- Señales de destino
- Señales de destino con indicación de distancias
- Señales de indicación de distancias

##### **2. Señales Indicadoras de Ruta**

##### **3. Señales de Información General**

- Señales de Información
- Señales de Servicios Auxiliares

Las Señales de Dirección, tienen por objeto guiar a los conductores hacia su destino o puntos intermedios. Los Indicadores de Ruta sirven para mostrar el número de ruta de las carreteras, facilitando a los conductores la identificación de ellas durante su itinerario de viaje. Las Señales de Información General se utilizan para indicar al usuario la ubicación de lugares de interés general así como los principales servicios públicos conexos con las carreteras (Servicios Auxiliares).

#### **2.3.5.3.3 FORMA**

La forma de las señales informativas será la siguiente:

Señales de Dirección y Señales de Información General, a excepción de las señales auxiliares, sean de forma rectangular con su mayor dimensión horizontal. Señales Indicadores de Ruta, serán de forma especial, como se indica en los diseños que se muestran en el presente Manual. Las Señales de Servicios Auxiliares serán rectangulares con su mayor dimensión vertical. Ver anexo "C".

#### **2.3.5.3.4 COLORES**

Señales de dirección:

En las autopistas y carreteras importantes, en el área rural, el fondo será de color verde con letras, flechas y marco blanco. En las carreteras secundarias, la señal tendrá fondo blanco, letras y flechas negras. En las autopistas y avenidas importantes, en el área urbana, el fondo será de color azul con letras, flechas y marco blanco, esto como forma de diferenciar las carreteras del área urbana.

- Señales Indicadores de Ruta: De acuerdo a lo indicado en el diseño mostrado en el Anexo «C».
- Señales de información General: Similar a las señales de dirección, a excepción de las señales de servicios auxiliares.



- Señales de Servicios Auxiliares: Serán de fondo azul con un recuadro blanco, símbolo negro y letras blancas. La señal de primeros auxilios médicos llevará el símbolo correspondiente a una cruz de color rojo sobre fondo blanco.

#### **2.3.5.3.5 DIMENSIONES**

**SEÑALES DE DIRECCIÓN Y SEÑALES DE DIRECCIÓN CON INDICACIÓN DE DISTANCIAS.-** El tamaño de la señal dependerá, principalmente, de la longitud del mensaje, altura y serie de las letras utilizadas para obtener una adecuada legibilidad, **SEÑALES INDICADORES DE RUTA.-** De dimensiones especiales de acuerdo al diseño mostrado en el presente Manual, Anexo «C».

**SEÑALES DE INFORMACIÓN GENERAL.-** De dimensiones especiales de acuerdo al diseño mostrado Anexo "C".

**NORMAS DE DISEÑO.-** En lo concerniente a las señales de Dirección e Información General. Se seguirán las siguientes normas de Diseño:

- El borde y marco de la señal, tendrán un ancho mínimo de 1 cm y máximo de 2 cm.
- Las esquinas de las placas de las señales se redondearán con un radio de curvatura de 2 cm. como mínimo y 6 cm. como máximo, de acuerdo al tamaño de la señal.
- La distancia de la línea interior del marco a los límites superior e inferior de los renglones inmediatos será de 1/2 a 3/4 de la altura de las letras mayúsculas.
- La distancia entre regiones será de 1/2 a 3/4 de la altura de las letras mayúsculas.
- La distancia de la línea interior del marco a la primera o la última letra del región más largo variará entre 1 /2 a 1 de la altura de las letras mayúsculas.
- La distancia entre palabras variará entre 0,5 a 1.0 de altura de las letras mayúsculas.
- Cuando haya números la distancia mínima horizontal entre palabra y número será igual a la altura de las letras mayúsculas.
- Cuando haya flechas, la distancia mínima entre palabra y flecha será igual a la altura de las letras mayúsculas.
- Cuando haya flecha y escudo, la distancia entre la flecha y el escudo será de 1/2 la altura de las letras mayúsculas.
- Las letras a utilizarse sean mayúsculas o minúsculas y serán diseñadas de acuerdo a lo indicado en el alfabeto modelo que se muestra en el presente Manual (Anexo). Asimismo las distancias entre letras deberán cumplir con lo indicado en el mencionado alfabeto modelo.
- El diseño de la flecha será el mismo para las tres (3) posiciones: vertical, horizontal y diagonal. Su longitud será 1.5 veces la altura de la letra mayúscula, la distancia de la línea interior del marco a la flecha será de 0.5 - 1.0 veces la altura de las letras mayúsculas.
- El orden en que se colocarán los puntos de destino será el siguiente: primero el de dirección recta; segundo el de dirección izquierda y el tercero en dirección derecha.
- Cuando la señal tenga dos (2) renglones con flecha vertical, se podrá usar una sola flecha para las dos regiones, con una altura equivalente a la suma de las alturas de las letras más el espacio de los renglones.
- Para dos (2) renglones con flechas en posición diagonal se podrá usar una sola flecha de longitud equivalente a la suma de las alturas de las letras más el espacio entre renglones y aumentada en una cuarta parte de la suma anterior.



- Las señales informativas de dirección deben limitarse a tres (3) renglones de leyendas; en el caso de señales elevadas solo dos.
- En las autopistas, la altura de las letras será como mínimo de 0.30m. si son mayúsculas y de 0.20m. si son minúsculas. En las avenidas y demás carreteras la altura de las letras será, como mínimo las mayúsculas de 0.15m. y 0.10m las minúsculas.

#### **2.3.5.3.6 UBICACIÓN**

Las señales de información por regla general deberán colocarse en el lado derecho de la carretera o avenida para que los conductores puedan ubicarla en forma oportuna y condiciones propias de las autopista, carretera, avenida o calle, dependiendo, asimismo de la velocidad, alineamiento, visibilidad y condiciones de la vía, ubicándose de acuerdo al resultado de los estudios respectivos.

Bajo algunas circunstancias, las señales podrán ser colocadas sobre las islas de canalización o sobre el lado izquierdo de la carretera.

Los requerimientos operacionales en las carreteras o avenidas hacen necesaria la instalación de señales elevadas en diversas localizaciones.

Los factores que justifican la colocación de señales elevadas son los siguientes:

- 1) Alto volumen de tránsito
- 2) Diseño de intercambios viales
- 3) Tres o más carriles en cada dirección.
- 4) Restringida visión de distancia
- 5) Desvíos muy cercanos
- 6) Salidas multi carril
- 7) Alto porcentaje de camiones.
- 8) Alta iluminación en el medio ambiente
- 9) Tránsito de alta velocidad
- 10) Consistencia en los mensajes de las señales durante una serie de intercambios.
- 11) Insuficiente espacio para colocar señales laterales
- 12) Rampas de salida en el lado izquierdo.

#### **2.3.5.3.7 RELACIÓN DE SEÑALES INFORMATIVAS**

A continuación se presenta la relación de las señales informativas consideradas en este manual.

##### **INDICADORES DE RUTA**

Las señales Indicadores de Ruta de acuerdo a la clasificación vial son:

- 1) Indicador de Carretera del Sistema Interamericano.
- 2) Indicador de Ruta Carreteras Sistema Nacional.
- 3) Indicador de Ruta Carreteras Sistema Departamental.
- 4) Indicador de Ruta Carreteras Sistema Vecinal.

Las señales indicadores de ruta se complementan con señales auxiliares que indican dirección de las rutas así como la intersección con otra u otras rutas: dichas señales auxiliares pueden ser de advertencia o de posición.

#### **(I-1) INDICADOR DE CARRETERA DEL SISTEMA INTERAMERICANO**

Según lo acordado en el régimen de los Congresos Panamericanos de carreteras auspiciados por la Organización de los Estados Americanos (OEA), se aprobó el indicador de identificación del sistema vial interamericano habiéndose diseñado de acuerdo a las siguientes especificaciones:

Forma y Dimensiones: Cuadrado de 0.75 m de lado en el que está inscrito el escudo nacional según se muestra el diseño en el Anexo «C».



Leyenda y color: PERU, en la parte superior, en color blanco sobre fondo rojo y VIA PANAM, sobre mapa de América, en color negro sobre fondo blanco.

El marco de color negro.

Se usará en las carreteras del sistema vial peruano incluidas en el sistema vial interamericano.

### **(I-2) INDICADOR DE RUTA CARRETERA SISTEMA NACIONAL**

Para utilizarse exclusivamente en las carreteras del sistema nacional: Un cuadrado de 1.75 m de lado en el que está inscrito la forma del escudo nacional, de color blanco con letras y marco negro.

Llevará la palabra PERU seguido del nombre del Departamento Político, jurisdicción del lugar en que se encuentra la señal y el número de la ruta que está identificado. (Ver diseño mostrado en el Anexo «C»).

### **(I-3) INDICADOR DE RUTA CARRETERAS DEPARTAMENTALES**

Un cuadrado de 1.75 m de lado en el que está inscrito la forma de escudo como se muestra en el presente Manual. De color blanco con letras, números y marco negro. En la parte superior llevará el nombre del Departamento Político, jurisdicción del lugar en que se encuentra la señal, así como el número de la ruta que está identificándose.

### **(I-4) INDICADOR DE RUTA CARRETERAS VECINALES**

Para utilizarse en los caminos del sistema vecinal, será de forma cuadrada de 0.40m de lado de color negro dentro del cual se inscribirá un círculo de color blanco con números negros correspondiente al número de ruta de la carretera que se está recorriendo. (Ver diseño mostrado en el Anexo «C»).

### **(I-5) SEÑALES DE DESTINO**

Se utilizarán antes de una intersección a fin de guiar al usuario en el itinerario a seguir para llegar a su destino. Sus dimensiones varían de acuerdo al mensaje a transmitir. Llevarán, junto al nombre del lugar, una flecha que indique la dirección a seguir para llegar a él. Para el diseño de la señal se tendrá en cuenta las normas establecidas en 2.4.6.

### **(I-6) SEÑALES DE DESTINO CON INDICACIÓN DE DISTANCIAS**

Se usarán, en las carreteras, antes de una intersección para indicar al usuario la dirección que debe seguir para llegar a una población o punto determinado informando a la vez la distancia a que se encuentra el destino mostrado. Los números que expresan la distancia en kilómetros que hay entre la señal y la población o lugar de destino, deberán colocarse siempre a la derecha del nombre de la población o lugar de destino.

### **(I-7) SEÑALES CON INDICACIÓN DE DISTANCIAS**

Se utilizarán en las carreteras para indicar al usuario las distancias a las que se encuentran poblaciones o lugares de destino, a partir del punto donde está localizada la señal.

Se colocará en la parte superior de la señal el nombre y distancia respectiva de la población inmediata próxima a la señal y en la parte inferior el nombre y distancia de la población en que la mayoría del tránsito está dirigido. No debiendo colocarse más de 4 líneas.



Se ubicarán a las salidas de las poblaciones a una distancia no mayor de un kilómetro y, en áreas rurales, a intervalos no mayores de 30 kms.

### **(I-8) POSTE DE KILOMETRAJE**

Se utilizarán para indicar la distancia al punto de origen de la vía. Para establecer el origen de cada carretera se sujetará a la reglamentación respectiva, elaborada por la Dirección General de Caminos.

Los postes de kilometraje se colocarán a intervalos de 1 a 5 kms considerando a la derecha los números pares y a la izquierda los impares.

En algunas carreteras, la Dirección General de Caminos podrá considerar innecesaria la colocación de postes de kilometraje. Se tendrá, en estos casos, especial cuidado en una adecuada colocación de las señales I-1, I-2, I-3, I-6 e I-7.

### **SEÑALES AUXILIARES DE LOS INDICADORES DE RUTA**

Son utilizadas en relación a las modificaciones de las trayectorias de los vehículos al proseguir con su itinerario correspondiente a una vía o rutas determinadas. Se clasifican en:

- Señales auxiliares de advertencia
- Señales auxiliares de posición
- Serán de color blanco, con flecha y marco negro y la placa será rectangular de 0.30m x 0.40m con su mayor dimensión horizontal.

### **(I-9 a I-12) SEÑALES AUXILIARES DE ADVERTENCIA**

Son utilizadas para advertir la modificación de la trayectoria de los vehículos al proseguir su itinerario en relación a la ruta a seguir,

Se colocarán a no menos de 60m y a no más de 100m. antes de la intersección.

En los casos que se deba advertir el cambio de dirección de dos (2) rutas en un mismo punto, se podrán colocar en el mismo poste los indicadores de ruta con sus respectivas señales auxiliares, ubicando cada grupo en el lado del poste que le corresponda, de acuerdo a la dirección a tomar para proseguir los itinerarios correspondientes.

### **(I-13 a I-17) SEÑALES AUXILIARES DE POSICIÓN**

Indican el lugar donde debe efectuarse la maniobra necesaria para proseguir por la ruta elegida, representan la confirmación del itinerario a seguir para proseguir con la ruta elegida.

Se colocarán en la intersección misma, a la derecha en el sentido del tránsito, y a una distancia lateral de 2.00m a 6.00m del borde de la superficie de rodadura.

En los casos en que en una misma intersección converjan dos o más rutas, se podrán colocar en un mismo poste los indicadores de ruta con sus señales auxiliares ubicándose cada grupo al lado del poste correspondiente a la dirección a tomar; se ubicará en la parte superior del poste aquel correspondiente a la dirección recta.

La señal auxiliar I-13, se usará también como señal auxiliar de advertencia cuando la ruta continúe en la misma dirección.

La señales I-17A (cruce) e I-17B (desvío) se utilizarán tanto como señales de advertencia como de posición a fin de informar al usuario el cruce de rutas o el desvío del itinerario correspondiente.

### **SEÑALES DE LOCALIZACIÓN**

Servirán para indicar poblaciones o lugares de interés tales como: ríos, poblaciones etc. Serán de forma rectangular con su mayor dimensión horizontal.

La mínima dimensión correspondiente al rectángulo de la señal será de 0.50m.

A continuación se presentan modelos de estas señales:



## **SEÑALES DE SERVICIOS AUXILIARES**

Son utilizadas para informar al usuario sobre los diferentes servicios con que cuentan las autopistas y carreteras dentro del derecho de uso de la vía. Serán rectangulares con su mayor dimensión vertical.

Serán de color azul, símbolo negro sobre cuadrado blanco y con leyenda de la distancia o la flecha direccional en la parte interior (si la hubiere) de color blanco.

La señal correspondiente a «PRIMEROS AUXILIOS» (I-28) tendrá el símbolo representado por una cruz de color rojo.

Las señales de servicios auxiliares deberán colocarse en un punto tal que se asegure su mayor eficacia tanto de día como de noche, a fin de que el mensaje pueda ser captado con oportunidad.

### **(I-19) SEÑAL AREA PARA ESTACIONAMIENTO**

Se utilizará para informar al conductor de la localización de áreas donde pueda estacionar su vehículo.

En zonas urbanas se utilizará para indicar donde hay playas de estacionamiento fuera de la vía pública y, en zonas rurales, el de áreas específicamente acondicionadas a un lado de la carretera.

En las Autopistas y Carreteras deberá colocarse en el lugar de acceso a dicha área, a una distancia no mayor de 100 m. ni menor de 50 metros de desvío.

En el área urbana se colocará en el lugar de acceso a la playa de estacionamiento y en localizaciones que ayuden al usuario a encontrar la playa de estacionamiento.

Se podrán usar una placa adicional de 0.20m de alto por 0.45m. de ancho para mostrar la distancia en kilómetros a recorrer para encontrar el acceso a dicha área.

### **(I-20) SEÑAL PARADERO DE OMNIBUS**

Se utilizará para indicar los paraderos del servicio colectivo de transporte público de pasajeros. A ésta señal se le podrá adicionar una placa complementada para indicar las líneas de transporte público que utilizan el paradero; la placa adicional será del mismo ancho y de una altura no mayor de 0.30m.

### **(I-21) TAXIS**

Esta señal se empleará para indicar la dirección o distancia a que se encuentra una estación de taxis.

### **(I-22) CICLOVIA**

Esta señal se empleará para indicar la dirección o distancia a la que se encuentra una ciclovía.

### **(I-23) MONUMENTO NACIONAL**

Esta señal se empleará para indicar la dirección o distancia a la que se encuentra un monumento nacional.

### **(I-24) ZONA MILITAR**

Esta señal se empleará para informar la proximidad de una zona militar o de policía en la cual pueden existir reglamentaciones especiales para el tránsito.

### **(I-25) IGLESIA**

Esta señal se empleará para indicar la proximidad de una iglesia u oratorio.

### **(I-26) SEÑAL AEROPUERTO**

Se utilizará para informar la existencia del servicio indicado.



**(I-27) SEÑAL HOTEL**

Se utilizará para indicar al usuario de la existencia del servicio indicado.

**(I-28) SEÑAL PUESTO DE PRIMEROS AUXILIOS**

Se utilizará para indicar al usuario de la existencia de establecimientos de primeros auxilios o de establecimientos hospitalarios donde pueden recibir atención médica de emergencia.

**(I-29) HOSPITAL**

Se utilizará para indicar al usuario de la existencia de establecimientos hospitalarios donde pueden recibir atención médica.

**(I-30) SEÑAL SERVICIO SANITARIO**

Se utilizará para indicar al usuario de la existencia de servicios sanitarios, los que están generalmente ubicados conjuntamente con servicios de restaurante.

**(I-31) SEÑAL SERVICIO DE RESTAURANTE**

Se utilizará para indicar al usuario de la existencia del servicio indicado.

**(I-32) SEÑAL SERVICIO TELEFÓNICO**

Se utilizará para indicar al usuario de la existencia de dicho servicio.

**(I-33) SEÑAL SERVICIO MECÁNICO**

Se utilizará para indicar al usuario de la existencia del servicio mecánico automotriz.

**(I-34) SEÑAL SERVICIO DE GASOLINA**

Se utilizará para indicar al usuario de la existencia de servicio de gasolina (Servicentros de combustible y lubricantes).

**(I-35) SEÑAL AREA PARA ACAMPAR**

Se utilizará para indicar al usuario de la existencia del servicio indicado.

**(I-36) SEÑAL ESTACIONAMIENTO PARA CASAS RODANTES**

Se utilizará para indicar la existencia de áreas exclusivas destinadas al estacionamiento de Casas Rodantes.

**(I-37) (I-38) SEÑALES DE PRESEÑALIZACIÓN**

Se utilizarán para informar al conductor el itinerario a seguir para poder girar a la izquierda en vista que en la intersección próxima esta prohibido voltear a la izquierda.

**(I-39) ZONA DE MINUSVÁLIDOS**

Esta señal se utilizará para indicar ubicación de zonas de uso referencia; para minusválidos (por ej. rampas, estacionamientos, etc).

**2.4.9. SEÑALES ELEVADAS**

En autopistas y carreteras de gran velocidad, en las vías principales así como en las vías exclusivas para el transporte público en el área urbana se usan señales elevadas y suspendidas de estructuras especiales que permiten ubicarlas encima del tránsito vehicular para el cual está diseñado el mensaje informativo.



El diseño a adoptar dependerá de cada caso debiéndose, en lo referente al diseño de las letras, elegir un tamaño que está de acuerdo a la distancia de legibilidad que se requiera; generalmente letras de altura no menor de 15cm. son utilizadas y cuando el mensaje se refiere a un determinado carril o carriles la flecha será en dirección vertical hacia abajo.

## **TEXTO ÚNICO ORDENADO DEL REGLAMENTO NACIONAL DE TRANSITO-CÓDIGO DE TRANSITO, D.S.016-2009-MTC.TITULO IV DE LA CIRCULACION CAPITULO I.**

### **2.3.6 LOS PEATONES Y EL USO DE LA VÍA**

#### **Art. 61° Obligaciones del peatón.**

Acatar las disposiciones reglamentarias que rigen el tránsito y las indicaciones de los Efectivos de la Policía Nacional del Perú, asignados al control del tránsito. Goza de los derechos establecidos en este Reglamento y asume las responsabilidades que se deriven de su incumplimiento.

#### **Art. 62° Inclusión en el concepto de peatón por extensión.**

Las reglas de tránsito para peatones, también se aplican a las personas que usan sillas de ruedas para minusválidos, andadores motorizados y carritos de compras, así como a los vehículos de niños, como triciclos y cochecitos.

#### **Art. 63° Derecho de paso del peatón en vías no semaforizadas.**

El peatón tiene derecho de paso sobre cualquier vehículo, en las intersecciones de las calles no semaforizadas, ni controladas por Efectivos de la Policía Nacional del Perú o por señales oficiales que adviertan lo contrario, siempre y cuando cruce la intersección de forma directa a la acera opuesta y no en forma diagonal, y lo haga cuando los vehículos que se aproximan a la intersección se encuentren a una distancia tal que no representen peligro de atropello.

#### **Art. 64° Derecho de paso del peatón en vías semaforizadas.**

El peatón tiene derecho de paso en las intersecciones semaforizadas o controladas por Efectivos de la Policía Nacional del Perú o por señales oficiales, respecto a los vehículos que giren a la derecha o a la izquierda, con la luz verde.

#### **Art. 65° Derecho de paso del peatón en entradas o salidas de áreas de estacionamiento.**

El peatón tiene derecho de paso, respecto a los vehículos que cruzan la acera para ingresar o salir de áreas de estacionamiento.

**Art. 66° Preferencia de vehículos de emergencia y oficiales.-** El peatón no tiene derecho de paso respecto a los vehículos de emergencia autorizados, tales como Vehículos de Bomberos, Ambulancias, Vehículos Policiales, de Serenazgo, Grúas y Auxilio Mecánico, y sobre los vehículos oficiales, cuando éstos hagan uso de sus señales audibles y visibles.

**Art. 67° Circulación del peatón.-** El peatón debe circular por las aceras, bermas o franjas laterales, según el caso, sin utilizar la calzada ni provocar molestias o trastornos a los demás usuarios, excepto cuando deba cruzar la calzada o encuentre un obstáculo que esté bloqueando el paso, y en tal caso, debe tomar las precauciones respectivas para evitar accidentes. Debe evitar transitar cerca al sardinel o al borde de la calzada.



**Art. 68° Cruce de la calzada.-** En intersecciones señalizadas, los peatones deben cruzar la calzada por la zona señalizada o demarcada especialmente para su paso. En las intersecciones no señalizadas, el cruce debe realizarse en forma perpendicular a la vía que cruza, desde una esquina hacia otra, y de ser el caso, atendiendo las indicaciones de los Efectivos de la Policía Nacional del Perú. Debe evitar cruzar intempestivamente o temerariamente la calzada.

**Art. 69° Uso de puentes y cruces subterráneos.-** En vías de tránsito rápido de acceso restringido, los peatones deben cruzar la calzada por los puentes peatonales o cruces subterráneos.

**Art. 70° Cruce según semáforos.-** En los lugares donde funcionen semáforos vehiculares los peatones deben cruzar la calzada durante el tiempo que los vehículos permanecen detenidos por la luz roja. Donde funcionen semáforos para peatones, éstos deben cruzar la calzada al iluminarse el campo verde con el letrero "PASE" y se abstendrán de hacerlo cuando se ilumine el campo rojo con el letrero "ALTO". Cuando el letrero "PASE", se vuelva intermitente, tiene el mismo significado que la luz ámbar y los peatones deben abstenerse de comenzar a cruzar la calzada.

**Art. 71° Uso de semáforos accionados por botones.-** En las intersecciones en las que existan semáforos peatonales accionados por botones, los peatones deben pulsar el botón y esperar que la señal cambie al letrero "PASE", para iniciar el cruce de la calzada.

**Art. 72° Reglas adicionales para el cruce.-** Cuando no exista un Efectivo de la Policía Nacional del Perú, dirigiendo el tránsito, semáforos u otras señales oficiales, los peatones al cruzar la calzada de una intersección, deben observar las reglas siguientes:

- a) Usar los pasos peatonales, conservando en lo posible el lado derecho.
- b) Cruzar la calzada cuando los vehículos que se aproximen se encuentren a una distancia no menor de 40 metros en Jirones o Calles y a 60 metros en Avenidas.

**Art. 73° Cruce en vías no señalizadas, sin puentes ni cruces subterráneos.-** En las vías que no cuenten con pasos peatonales i en las intersecciones, puentes peatonales o cruces subterráneos, los peatones deben localizar un lugar, donde puedan cruzar con el máximo de seguridad posible y lo harán lo más rápido que puedan o estimen conveniente.

**Art. 74° Regla general para el cruce.-** Para cruzar la calzada en cualquiera de los casos descritos en los artículos anteriores, los peatones deben hacerlo caminando, en forma perpendicular al eje de la vía, asegurándose que no exista peligro.

**Art. 75° Pruebas de intoxicación.-** El peatón está obligado a someterse a las pruebas que le solicite el Efectivo de la Policía Nacional del Perú, asignado al control del tránsito, para determinar su estado de intoxicación por alcohol, drogas, estupefacientes u otros tóxicos, o su idoneidad, en ese momento, para transitar. Su negativa establece la presunción legal en su contra.

**Art. 76° Prohibición de cruce.-** Los peatones que no tengan derecho de paso, no deben cruzar la calzada por delante de un vehículo que se encuentra detenido, o entre dos vehículos que se encuentran detenidos, salvo los casos en que la detención sea determinada por el cumplimiento de una disposición reglamentaria.



**Art. 77° Conducta del peatón ante señales de vehículos de emergencia y oficiales.-** El peatón al percatarse de las señales audibles y visibles de los vehículos de emergencia y oficiales, despejará la calzada y permanecerá en los refugios o zonas de seguridad peatonales, cuando las condiciones lo permitan.

**Art. 78° Reglas de tránsito para el peatón.-** Para transitar en vías que carezcan de o aceras, los peatones deben observar las siguientes reglas:

- 1) En vías de tránsito de doble sentido, los peatones deben caminar por las bermas o franjas laterales a la izquierda de la Calzada, en sentido contrario a la circulación vehicular.
- 2) En vías de tránsito en un solo sentido, los peatones deben caminar por las bermas o franjas laterales contiguas al carril de la derecha.

**Art. 79° Reglas para subir o bajar de vehículos.-** Para subir o bajar de los vehículos, los peatones deben hacerlo:

- 1) Cuando los vehículos estén detenidos.
- 2) Por la(s) puerta(s) ubicadas a la derecha del timón, cuando el vehículo se ubique en el carril derecho de la vía.
- 3) Teniendo precaución con el tránsito de vehículos menores y bicicletas.

**Art. 80° Tránsito de peatones que no se encuentran en completo uso de sus facultades.-** Los ancianos, niños, personas discapacitadas y en general, los peatones que no se encuentren en el completo uso de sus facultades físicas o mentales, deben ser conducidos por personas aptas para cruzar las vías públicas.

En el caso de grupos de niños, éstos deben ser conducidos por las aceras en no más de dos filas o hileras, con un guía adelante y otro atrás, preferentemente agarrados de la mano. Para cruzar la vía, cuando sea posible, el guía debe solicitar el apoyo de los Efectivos de la Policía Nacional del Perú, asignados o no al control del tránsito.

**Art. 81° Prohibición de circular por la calzada.-** Está prohibido al peatón circular por las calzadas o bajar o ingresar a ella para intentar detener a un vehículo, con el fin de solicitar su servicio, o por cualquier otro situación o circunstancia.

## **TEXTO ÚNICO ORDENADO DEL REGLAMENTO NACIONAL DE TRANSITO-CÓDIGO DE TRANSITO, D.S.016-2009-MTC.TITULO IV DE LA CIRCULACION CAPITULO II, SECCION I.**

### **2.3.7 LOS CONDUCTORES Y EL USO DE LA VÍA**

**Art. 82° Obligaciones del conductor.-** El conductor debe acatar las disposiciones reglamentarias que rigen el tránsito y las indicaciones de los Efectivos de la Policía Nacional del Perú, asignados al control del tránsito. Goza de los derechos establecidos en este Reglamento y asume las responsabilidades que se deriven de su incumplimiento.

**Art. 83° Precauciones.-** El conductor de cualquier vehículo debe:

1. Tener cuidado y consideración con los peatones y con los vehículos que transiten a su alrededor.
2. Tomar las debidas precauciones con los peatones que despejen la intersección en el momento que el semáforo ya no los autoriza a cruzar la calzada, debiendo detener su marcha absteniéndose de usar la bocina de forma que pudiera causar sobresalto o confusión al peatón.



3. Tener especial cuidado con las personas con discapacidad, niños, ancianos y mujeres embarazadas.

**Art. 84° Asiento exclusivo del conductor.-** El conductor no debe compartir su asiento frente al timón con otra persona, animal o cosa, ni permitir con el vehículo en marcha, que otra persona tome el control de la dirección.

**Art. 85° Uso del cinturón de seguridad.-** El uso de cinturones de seguridad es obligatorio para las personas que ocupen los asientos delanteros de los vehículos en circulación, con excepción de los vehículos que pertenecen a la categoría L. En los asientos posteriores su uso es obligatorio en todos los vehículos cuando los tengan incorporados de fábrica y en los demás casos en que, de acuerdo a las normas vigentes, se encuentren obligados a tenerlos.

**Art. 86° Gobierno del volante.-** El conductor debe conducir con ambas manos sobre el volante de dirección, excepto cuando es necesario realizar los cambios de velocidad o accionar otros comandos.

**Art. 87° Uso de teléfono celular.-** El conductor mientras esté conduciendo no debe comunicarse con otra persona mediante el uso de un teléfono celular de mano, si esto implica, dejar de conducir con ambas manos sobre el volante de dirección. El uso del teléfono celular de mano, es permitido cuando el vehículo esté detenido o estacionado.

**Art. 88° Prohibición del consumo de bebidas alcohólicas y otros.-** Está prohibido conducir bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas, estimulantes o disolventes y de cualquier otro elemento que reduzca la capacidad de reacción y buen manejo del conductor.

**Art. 89° Prohibición de conducir en estado de cansancio o somnolencia.-** El conductor debe abstenerse de conducir, si muestra cansancio o si ha estado tomando medicamentos que puedan causarle efectos secundarios e inducirlo al sueño.

**Art. 90° Reglas generales para el conductor.-** Los conductores deben:

Antes de ingresar a la vía pública:

Verificar que el vehículo que conduce se encuentra en adecuadas condiciones de seguridad y operativo para circular.

Verificar que el vehículo que conduce cuenta con un dispositivo de advertencia para casos de emergencia.

**Art. 91° Documentación requerida.-** El conductor debe portar y exhibir cuando el Efectivo de la Policía Nacional del Perú asignado al control del tránsito lo solicite, lo siguiente:

a) Documento de Identidad

b) Licencia de Conducir vigente, correspondiente al tipo de vehículo que conduce.

c) Tarjeta de Identificación Vehicular correspondiente al vehículo que conduce.

d) Comprobante que el vehículo que conduce ha sido declarado apto para circular en la última Revisión Técnica.

e) Certificado vigente del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito del vehículo que conduce.

Si se trata de un vehículo especial o que circula en servicio especial, llevará además, el permiso de circulación correspondiente



**Art. 92° Distancia obligatoria.-** El conductor está obligado a conservar la distancia suficiente entre el vehículo que conduce y el vehículo que lo precede, que le permita si se produce la detención de este, una maniobra segura, teniendo en cuenta la velocidad y las condiciones de la vía.

Asimismo, a dejar suficiente espacio respecto al vehículo que lo precede, para que el vehículo que lo adelante lo haga sin peligro.

**Art. 93° Normas para que el conductor evalúe la velocidad a la que debe circular.-** El conductor debe circular siempre a una velocidad permitida tal, que teniendo en cuenta su estado físico y mental, el estado del vehículo que conduce, su carga, la visibilidad existente, las condiciones de la vía y el tiempo y la densidad del tránsito, tenga siempre el total dominio del vehículo que conduce y no entorpezca la circulación. De no ser así. Debe abandonar la calzada y detener la marcha.

**Art. 94° Pruebas de intoxicación.-** El conductor está obligado a someterse a las pruebas que le solicite el Efectivo de la Policía Nacional del Perú, asignado al control del tránsito, para determinar su estado de intoxicación por alcohol, drogas, estupefacientes u otros tóxicos, o su idoneidad, en ese momento, para conducir. Su negativa establece la presunción legal en su contra.

**Art. 95° Conducción prudente.-** El conductor al detener el vehículo que conduce en la vía pública, lo hará en forma que no obstaculice el tránsito. Debe abstenerse de efectuar maniobras que pongan en peligro a los demás usuarios de la vía.

**Art. 96° Número máximo de pasajeros.-** Está prohibido conducir vehículos con mayor número de personas de las que quepan debidamente sentadas en los asientos diseñados de fábrica para el objeto, con excepción de los vehículos del servicio público de transporte urbano de pasajeros, los que pueden llevar pasajeros de pie, si la altura interior del vehículo lo permite.

**Art. 97° Abastecimiento de combustible.-** Cuando el conductor abastezca de combustible el vehículo que conduce, en los establecimientos destinados para tal fin, debe apagar el motor, absteniéndose de fumar al igual que sus acompañantes. Los conductores de vehículos del servicio público de transporte de pasajeros, no deben abastecer combustible con personas a bordo del vehículo.

**Art. 98° Uso de la bocina.-** El conductor sólo debe utilizar la bocina del vehículo que conduce para evitar situaciones peligrosas y no para llamar la atención de forma innecesaria. El conductor no debe causar molestias o inconvenientes a otras personas con el ruido de la bocina o del motor con aceleraciones repetidas al vacío.

**Art. 99° Uso de señales audibles y visibles.-** El conductor de un vehículo de emergencia, debe utilizar las señales audibles y visibles sólo en los casos que acuda a atender emergencias, situaciones críticas o se encuentre prestando servicio, según corresponda.

**Art. 100° Seguridad de la carga.-** El conductor de un vehículo que transporte carga debe asegurarse que ésta no sobrepase las dimensiones de la carrocería, esté adecuadamente acomodada, sujeta y cubierta de forma tal que no ponga en peligro a las personas u otros vehículos usuarios de la vía.



**Art. 101° Transporte de la carga.-** El conductor de un vehículo que transporte carga, debe asegurarse que ésta no sea arrastrada, no presente fugas, no caiga sobre la vía, no comprometa la estabilidad y conducción del vehículo, no oculte las luces, dispositivos reflectivos o la Placa Única Nacional de Rodaje y no afecte la visibilidad.

**Art. 102° Conductores de vehículos menores.-** Los conductores de vehículos menores automotores o no motorizados, tienen los derechos y obligaciones aplicables a los conductores de vehículos mayores, excepto aquellos que por su naturaleza no les son aplicables.

**Art. 103° Prohibición al conductor de vehículo menor.-** El conductor de un vehículo menor automotor o no motorizado, no debe asirse o sujetarse a otro vehículo que transite por la vía pública.

**Art. 104° Carga en vehículos menores.-** El conductor de un vehículo menor automotor o no motorizado, no debe llevar carga o pasajeros que dificulten su visibilidad, equilibrio y adecuada conducción. Podrán viajar en el vehículo únicamente el número de personas que ocupen asientos especialmente acondicionados para tal objeto.

**Art. 105° Obligaciones del conductor y acompañante de motocicletas y bicicletas.-** El conductor y el acompañante de una motocicleta o cualquier otro tipo de ciclomotor o de una bicicleta, deben usar casco protector autorizado. El conductor además debe usar anteojos protectores cuando el casco no tenga protector cortaviento o el vehículo carezca de parabrisas.

**Art. 106° Conductores de animales y de tracción animal.-** Las personas que conducen un animal o un vehículo de tracción animal por la vía pública, tienen los derechos y obligaciones aplicables a los conductores de vehículos menores automotores o no motorizados, excepto aquellos que por su naturaleza no les son aplicables.



## **2.4 EDUCACIÓN VIAL**

### **2.4.1 DEFINICIÓN**

La Educación Vial es parte de la Educación Social, siendo una eficaz base de actuación ciudadana, dado que trata de crear hábitos y actitudes positivas de convivencia, de calidad de vida, calidad medioambiental y la SEGURIDAD VIAL.

El tránsito de vehículos y todo el ambiente circulatorio, además de progreso, rapidez y comodidad de las personas que manejan los vehículo y los que están en contacto con ellos, genera problemas, el principal los accidentes de tráfico, siendo el factor humano el principal causante.

Para solucionar este problema de salud pública, una de las líneas de actuación imprescindible es la adquisición de VALORES VIALES en los ciudadanos, algo que constituye un paso más que el conocimiento de normas y señales de circulación. Se trata de la EDUCACIÓN VIAL, el mejor camino para la formación de una conciencia vial.<sup>20</sup>

Para que la Educación Vial sea una realidad eficaz, precisa de una presencia constante en todas y cada una de las fases de formación de los ciudadanos, desde los primeros años de vida, por el constante y fuerte protagonismo del tráfico en nuestra sociedad.

### **2.4.2 OBJETIVO DE LA EDUCACIÓN VIAL**

La Educación vial tiene por objeto desarrollar en el ciudadano en su condición de conductor, pasajero o peatón las aptitudes, destrezas, hábitos y el interés necesario para que disponga de mayor pericia, conocimiento, equilibrio mental; actúe de manera inteligente y razonable; comprenda y respete las leyes, reglamentos y normas vigentes de tránsito y transporte terrestre y así contribuya a prevenir y evitar accidentes viales.

<sup>20</sup> <http://html.rincondelvago.com/seguridad-y-educacion-vial.html>



### 2.4.3 RECURSOS DIDÁCTICOS PARA LA EDUCACIÓN VIAL

Los recursos didácticos en la Educación Vial son elementos que forman parte de la programación educativa e intentan una adecuación de los aprendizajes viales teóricos a una realidad vial personalizada.

El diseño de los recursos didácticos de Educación Vial en distintos soportes (impresos, audiovisuales, informáticos, etc.) permiten ser empleados según las realidades concretas de los destinatarios.

Para adecuar los recursos didácticos a cada destinatario, se tendrán en cuenta las capacidades de los grupos de receptores de los programas didácticos en los que se actúa. Cada grupo de destinatarios puede utilizar unos recursos de Educación Vial diseñados especialmente para cada grupo, y que formen parte de programas de Educación Vial dirigidos a colectivos específicos.

### 2.4.4 LA SEGURIDAD VIAL

Consiste en la prevención de accidentes de tránsito o la minimización de sus efectos, especialmente para la vida y la salud de las personas, cuando tuviera lugar un hecho no deseado de tránsito. También se refiere a las tecnologías empleadas para dicho fin en cualquier vehículo de transporte terrestre (ómnibus, camión, automóvil, motocicleta y bicicleta)<sup>21</sup>

La seguridad vial viene a ser el conjunto de principios, normas y acciones, habilidades y aptitudes responsables y respetar la vida de los demás cuando transitemos por una calle, cruzamos una pista o hacemos uso de los medios de transporte.<sup>22</sup>

Las normas reguladoras de tránsito y la responsabilidad de los usuarios de la vía pública componen el principal punto en la seguridad vial. Sin una organización por parte del estado y sin la moderación de las conductas humanas (particulares o colectivas) no es posible lograr un óptimo resultado.

---

<sup>21</sup> [http://es.wikipedia.org/wiki/Seguridad\\_vial](http://es.wikipedia.org/wiki/Seguridad_vial)

<sup>22</sup> Ministerio de Transportes y Comunicaciones, *Guía de Educación y Seguridad Vial, II Siglo de Educación Primaria 2da Edición.*



## 2.4 LA SEGURIDAD VIAL Y LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN EL MUNDO

Los traumatismos por accidentes de tránsito siguen siendo un problema mundial, regional y nacional de salud pública. Aunque en muchos países se están dando pasos para aumentar la seguridad vial, todavía queda mucho por hacer para detener o invertir la tendencia creciente en el número de víctimas mortales por causa del tránsito.

El mantener adecuadamente informada a la comunidad sobre los temas vinculados al tránsito de vehículos es una tarea educativa fundamental, a la luz de la importancia del tema y de las indeseables consecuencias de los accidentes de tránsito, considerados como una de las más importantes causas de muerte en el mundo, de esta manera aportamos ideas, observaciones y sugerencias que contribuyen a mejorar la seguridad en el tránsito vehicular terrestre.

Las publicaciones especializadas nos informan que en el mundo actual existen aproximadamente 600 millones de automóviles, camiones y autobuses y quizás doscientos millones de motocicletas y ciclos motores. Nadie realmente sabe cuantas bicicletas hay.

Es un hecho por demás conocido que las muertes y lesiones en accidentes de tránsito representan uno de los mayores problemas de la vida del siglo y uno de los más importantes problemas de salud en el tiempo presente. Son hechos que impactan fuertemente en el plexo social.

Considerando a nivel mundial, aproximadamente medio millón de personas muere cada año. Una estadística, válida en general para todos los países del mundo, entre los que nos incluimos, indica que por cada muerte existen por lo menos diez personas, que deben ser hospitalizadas. De ellas, por lo menos tres resultan con importantes y permanentes lesiones de cerebro, neurológicas o incapacidades para caminar.

En los centros urbanos muy poblados, donde la presencia y participación de las personas en los riesgos es mucha más directa y personal, el tránsito inseguro se incorpora como factor de deterioro de la calidad de vida, sumándose al ruido, la



contaminación, la ausencia o mala calidad de algunos servicios y la inseguridad general. Estas perturbaciones son, como todos sabemos, patrimonio de los grandes centros urbanos del mundo, en general.

Económicamente, los accidentes de tránsito actualmente representan entre 1% y 3% de PBI - y es curioso que ese número tiene vigencia casi sin considerar el nivel de motorización de un país -.

La inseguridad en el tránsito, y su costo social y económico, atañe y preocupa a todos por igual., por la simple razón de que es la integridad física del individuo lo que está en juego y sabemos que sus efectos se hacen sentir sobre todo ser humano, sin distinción de condición, sexo y edad. Ese flagelo no discrimina. Por el contrario nos iguala.

En otros términos, este es un caso en el que todos, o casi todos, tenemos algún tipo de participación, activa o pasiva, y donde todos nos sabemos involucrados. Aún cuando no vivamos pendientes del tema, éste se encuentra latente en los pliegues de nuestras vivencias cotidianas, siempre formando parte del conjunto de propósitos y preocupaciones incluidos en nuestros objetivos de vida. Y, precisamente debido a eso, su contenido es comunitariamente significativo.

Sabemos que nadie está libre de sufrir un accidente ocasionado por un transporte terrestre. Todos, sin excepción, en algún momento cruzamos la calle o somos pasajeros o conductores de un vehículo. Y el término todos contiene a quienes esto leemos o escribimos y también a nuestros padres, hijos, nietos, amigos, conocidos y demás componentes de la comunidad.

Por esta razón nos ha parecido prudente que convengamos que el tema de la seguridad en el tránsito requiere de la comprensión, prudencia, conocimientos y cooperación de todos para lograr la consolidación y el perfeccionamiento de un sistema que nos proteja a todos por igual de los efectos indeseables del tránsito vehicular, que son los accidentes.



## **2.4.1 LA SEGURIDAD VIAL EN EL PERÚ Y EL MUNDO**

Las lesiones ocasionadas por accidentes de tránsito son una de las principales causas de muerte y discapacidad en el Perú y el mundo.

Según la Organización Mundial de la Salud (OMS) miles de personas, entre los que se encuentran niños y adolescentes, pierden la vida o sufren traumatismos en pistas y carreteras.

Los accidentes ocasionados por diferentes medios de transporte terrestre constituyen un problema creciente de salud pública que afecta a los usuarios de la vía pública, en particular, a estudiantes y adultos mayores.

Las proyecciones de la OMS señalan que en 2020 las muertes resultantes del transporte vehicular aumentarán considerablemente en países como el nuestro. Se prevé que las lesiones causadas por el tránsito vehicular se conviertan en la tercera causa de muertes y lesiones a escala mundial, de no emprenderse las acciones pertinentes.

En nuestro país, los datos estadísticos proporcionados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la Policía Nacional del Perú muestran un escenario preocupante. En los últimos 10 años se reporta la cifra de 32,044 fallecidos y 349,244 heridos, de un total de 763,892 accidentes de tránsito. Solo en el año 2007 han fallecido 3,510 personas y 49,857 resultaron heridas de un total de 76,928 accidentes acaecidos.

Entre las causas de accidentes de tránsito podemos señalar las que aparecen en el siguiente cuadro, según orden de prevalencia:

1. Exceso de velocidad.
2. Imprudencia del conductor.
3. Imprudencia del peatón.
4. Ebriedad del conductor.
5. Imprudencia del pasajero.
6. Exceso de carga.
7. Desacato a las señales de tránsito.
8. Falla mecánica.
9. Falta de luces, mal estado de las vías, mala señalización y otros.
10. Las lesiones ocasionadas por los accidentes de tránsito son una de las principales causas de muerte y discapacidad en el Perú y el mundo



## **2.4.2 LA SEGURIDAD VIAL EN LA CIUDAD DEL CUSCO**

De acuerdo con las estadísticas del Ministerio de Transportes y Comunicaciones al 2011, la Región del Cusco se ha convertido en la cuarta Región con más accidentes de tránsito en el Perú.

Sin embargo La Superintendencia Nacional de Transporte de Personas, Carga y Mercancías SUTRAN, reportó que la Región de Cusco disminuyó la cifra de 11 accidentes en carretera que registraron en el año 2010 a 5 registrados en el año 2011, al mismo tiempo, el número de fallecido y heridos que se aminoraron de acuerdo a los siniestros.

Mientras la Policía Nacional de Tránsito del Cusco, también informó sobre una leve disminución de fallecidos en calles y avenidas de la ciudad, debido a que en el año 2010 fallecieron 182 personas, mientras el año 2011 fallecieron 118 personas.

El Consejo Regional de Seguridad Vial del Cusco, 055-2009-CR/GRC.CUSCO, el Consejo de Seguridad Vial, debe estar integrado por la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones, Dirección Regional de Educación, Dirección Regional de Salud, Dirección Regional de Trabajo y Promoción del Empleo, Dirección Territorial de la Policía de Nacional del Perú (en representación del Ministerio del Interior), Municipalidad Provincial de Cusco, Municipalidad Provincial de Quispicanchi, Municipalidad Provincial de Espinar, Municipalidad Provincial de Canchis; Municipalidad Provincial de Paruro; Municipalidad Provincial de Calca, Municipalidad Provincial de Chumbivilcas, Municipalidad Provincial de Acomayo, Municipalidad Provincial de Urubamba, Municipalidad Provincial de Anta, Municipalidad Provincial de la Convención.



## **2.5 DIAGNOSTICO SITUACIONAL DE LA II-EE- SAGRADO CORAZON DE JESUS**

### **2.5.1 BREVE RESEÑA HISTÓRICA**

La Institución Educativa "SAGRADO CORAZON DE JESUS" de Ttio, fue creado el 06 de abril de 1966, de acuerdo al Decreto Ministerial N° 1577-66 RME. En sus inicios como Escuela Fiscal N° 7477, de la Urbanización de Ttio, cuya directora en ese entonces era la Sra. Prof. Angélica Tapia de Guillén, cumpliendo la Institución Educativa su atención en el servicio pedagógico en el turno mañana.

Posteriormente por motivos de ampliación en el servicio pedagógico se incrementa en le turno tarde, estando al frente de la Dirección el Dr. Efraín Altamirano luego el Prof. Humberto Alzamora.

En el año 1971, se creó la escuela integrada de primaria N° 51020 – 51/E – 2 grado Mixto P I . la cual funciono con tres turnos : mañana tarde y noche , siendo el Director General el Prof. Francisco Apaza Ramírez . Cabe recordar que en el año 1977 el turno de la tarde de la escuela N° 7477 pasa a ocupar el local del Centro Educativo "ENRIQUE VARGAS DIAZ " .

En el año de 1979 siendo el Directora la Sra. Prof. Etelvina Montes de Willis , se crea el Nivel Secundario como Centro Educativo "SAGRADO CORAZON DE JESUS " de Ttio , del distrito de Wanchaq . Sin embargo en el año 1995 debido a la nueva infraestructura física del colegio se dio la fusión de los Centros Educativos "SAGRADO CORAZON DE JESUS" y "Enrique Vargas Díaz" , dando paso a la creación del Colegio ESTATAL MIXTO "AMISTAD PERU JAPÓN SASAKAWA " de Ttio sin embargo hoy en día el nombre del colegio ha sido modificado a merito de la RD . N° 1452 – ED. con fecha del 15 – 05 – 2001 a petición y consenso unánime del personal que labora en el plantel , se restituyo a su nombre primigenio de la Institución Educativa "SAGRADO CORAZON DE JESUS" de Ttio.

Nuestro plantel, brinda los servicios pedagógicos en el Nivel Primario y Secundario.

En la actualidad cuenta con una infraestructura de gran magnitud, obra que cuenta con 03 módulos de aula una de administración, laboratorios de computación y ciencias, biblioteca, lozas deportivas y patio de honor.

La Institución Educativa "SAGRADO CORAZON DE JESUS" de Ttio, tiene como objetivo la optimización de la calidad Educativa, brindando una educación integral formativa y técnica en el presente año alberga en sus recintos alumnos de toda la Región del CUSCO.

**LEMA DE LA INSTITUCIÓN EDUCATIVA:**

**"AMISTAD, HONESTIDAD, ESTUDIO Y TRABAJO"**



En consecuencia la I.E "SAGRADO CORAZON DE JESUS" es la más antigua de la Urb. De Ttio, que a través de sus diferentes etapas morfológicas albergó en su seno innumerables estudiantes que hoy brillan con luz propia

EN LA ACTUALIDAD EL PERSONAL QUE LABORA EN EL PLANTEL ES EL SIGUIENTE:

**PLANA DIRECTIVA:**

- DIRECTOR GENERAL : PROF. JOSE ANGEL ASTETE OJEDA
- SUB DIRECTORA ADMINISTRATIVA : PROF. FELICITAS PUMA CAMARGO
- SUB DIRECTOR NIVEL PRIMARIO : PROF. JORGE PELAEZ ASCUE

**PLANA JERARQUICA:**

- COORDINADOR DE O.B.E : Prof. Marco Antonio Rivas Loayza
- COORDINADORA DE ACTIVIDADES : Prof. EPIFANIA TUPA LLAVILLA

**PERSONAL DOCENTE:**

- NIVEL PRIMARIA : 39 PROFESORES
- NIVEL SECUNDARIA : 54 PROFESORES

PERSONAL DISCIPLINARIO : EN NÚMERO DE 04

PERSONAL ADMINISTRATIVO : EN NUMERO DE 04

PERSONAL DE SERVICIO : EN NUMERO DE 07



## CAPÍTULO III

### TRABAJO DE CAMPO

#### 3.1. EL PROCESO DE INVESTIGACIÓN

La Investigación es un proceso sistemático y empírico, que mediante la aplicación del método científico, procura obtener información relevante y fidedigna, para entender, verificar, corregir o aplicar el conocimiento. Según las características de nuestras variables del proyecto de investigación, aplicamos técnicas de recolección o medición de datos cualitativos y cuantitativos de la encuesta como instrumento que nos permitió aproximarnos a la realidad.

#### 3.2. Técnicas de recolección de información.

##### 3.2.1. Técnica cuantitativa.

3.2.1.1. Encuesta Dirigida: Es una forma de recabar información desde la misma fuente del problema en el cual se encuentran los estudiantes del colegio Sagrado Corazón de Jesús, que tienen diversas opiniones sobre las normas, señales de tránsito y el problema de los accidentes de tránsito. Se les orientó en la forma de llenado de este instrumento que cuenta con un conjunto de preguntas respecto de una o más variables a medir.

El cuestionario Dirigido fue elaborado con el método de la escala de Likert, y medidas escalares de uso contemporáneo en las investigaciones cuantitativas. Para ilustrar más este concepto, la Escala de Likert fue desarrollada por Rensis Likert en 1932, consiste en un conjunto de ítems presentados en forma de afirmaciones o juicios, ante los cuales se pide la reacción de los participantes, es decir, representa cada afirmación y se solicita al sujeto que exteriorice su reacción eligiendo uno de los cinco puntos o categorías de la escala. Eje: Alternativas: (4) Siempre, (3) Casi siempre, (2) A veces, (1) Casi nunca, (0) Nunca. (La encuesta aplicada se puede apreciar en la sección anexos).



### 3.2.1.2. Técnicas cualitativas.

**3.2.1.2.1. Observación.** Para la indagación cualitativa se hicieron las averiguaciones en los ambientes o contextos situados en las zonas más vulnerables (puntos negros) del colegio Sagrado Corazón de Jesús, igualmente identificamos problemas dentro de la materia de investigación a través del análisis de comportamientos y circunstancias de la vida social sin manipularla ni modificarla. El instrumento que utilizamos es la ficha de observación. (Se puede apreciar en la sección de anexos)

**3.2.1.2.2. Entrevista.** Es una herramienta para recolectar datos cualitativos, permite obtener información personal, utilizamos la entrevista estructurada con base en una guía de preguntas específicas. Se realizó entrevistas a especialistas y profesionales en materia de transporte, tránsito, vialidad y seguridad vial, que laboran en instituciones públicas y privadas de nuestra Región.

### 3.2.2. EL PROCESAMIENTO DE LA INFORMACIÓN

Para analizar cuantitativamente los datos recolectados en el trabajo de campo, utilizamos el programa SPSS versión 15 (Statistical Package for the Social Sciences o Paquete Estadístico para las Ciencias Sociales). Como siguiente paso creamos para cada una de las variables, etiquetas y valores para transferir los datos a la matriz de acuerdo al Code Book. Seguidamente se vaciaron los datos de las encuestas en *Vista de datos* e hicimos la depuración de datos inválidos para luego realizar las frecuencias y cerciorarnos que no haya datos perdidos.

Posteriormente se realizó el cambio de algunas variables, como la suma de preguntas, las cuales estarán especificadas en el momento de realizar el análisis univariable y luego el análisis bivariado de la siguiente manera:

#### **3.2.2.1-ANÁLISIS CUANTITATIVO DE RESULTADOS.**

##### **3.2.2.1.1-EDAD.**

Se procedió a la decodificación a través del uso del software del programa del SPSS.

El tema de edad fue una pregunta abierta; luego la decodificamos en el SPSS, agrupándolas en:



- Niños de 10 años: estudiantes modelo.
- Niños de 11 años: estudiantes en edad promedio para llevar el grado.
- Niños de 12 años: estudiantes que se mantienen en edad promedio para llevar el grado.
- Niños de 13 años: estudiantes en edad no apropiada para llevar el grado (repitentes).

Tal como se aprecia en la siguiente tabla:

Tabla N° 02

### EDAD DE LOS ESTUDIANTES

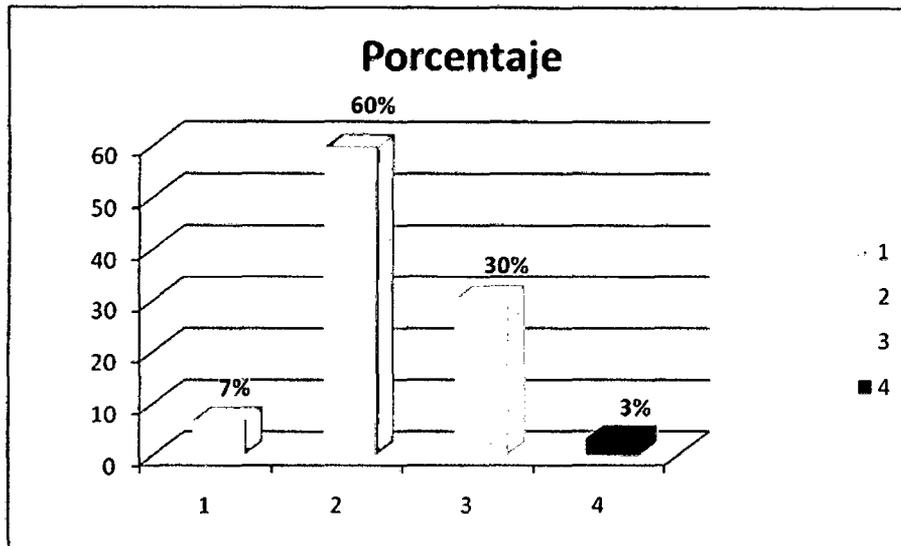
	Frecuencia	Porcentaje
10 Años	13	6.8
11 Años	114	59.7
12 Años	58	30.4
13 Años	6	3.1
Total	191	100.0

Fuente: propia

Del universo de 191 estudiantes encuestados el 59.7% (114), tiene 11 años, de acuerdo al Ministerio de Educación la correspondencia de grado con la edad, en este caso es correcta; por otro lado el 30.4% (58) niños de 12 años, corresponde a un número considerable de estudiantes que se mantienen en el estándar de edades para el sexto grado de primaria, en comparación al 3.1%(6) niños de 13 años, que pertenece ya a una edad no apropiada para llevar el sexto grado, sin embargo es mínima, mientras un 6.8% (13) niños de 10 años, pertenecen a un grupo de niños modelo, calificado así por la sub. Dirección de primaria.



FIGURA N°1



Fuente: Tabla N° 2.

### 3.2.2.1.2-SEXO.

Tabla N° 03.

### SEXO

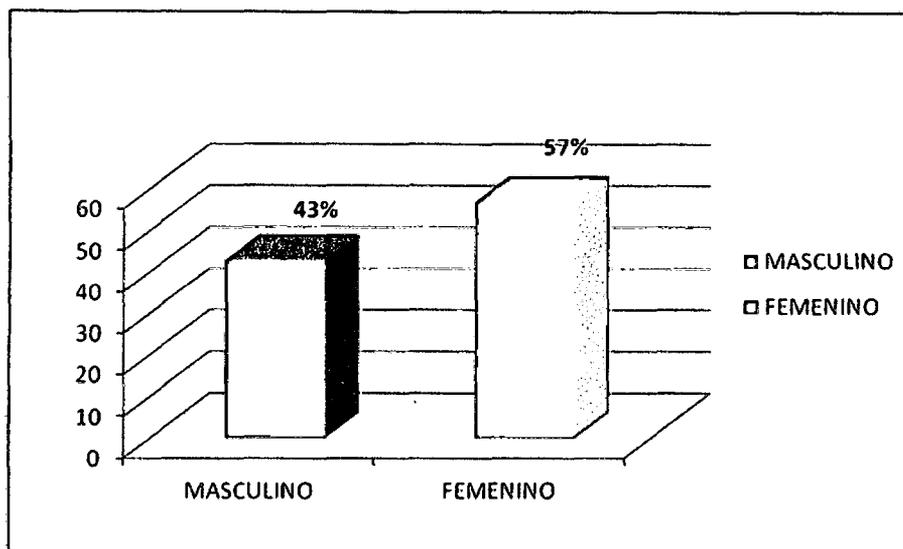
	Frecuencia	Porcentaje
MASCULINO	82	42.9
FEMENINO	109	57.1
Total	191	100.0

Fuente: propia.

El 42.9%(82) de los encuestados son de sexo masculino y el 57.1%(109) femenino, lo que denota que una diferencia de un 14% de las mujeres sobre los varones. Según la base de datos de la sub. Dirección de primaria, tres secciones son destinados para desarrollo de clases de señoritas y otras tres para varones.



FIGURA N°2



Fuente: tabla N° 3.

### 3.2.2.1.3- SECCIONES.

Tabla N° 04.

#### SECCIÓN

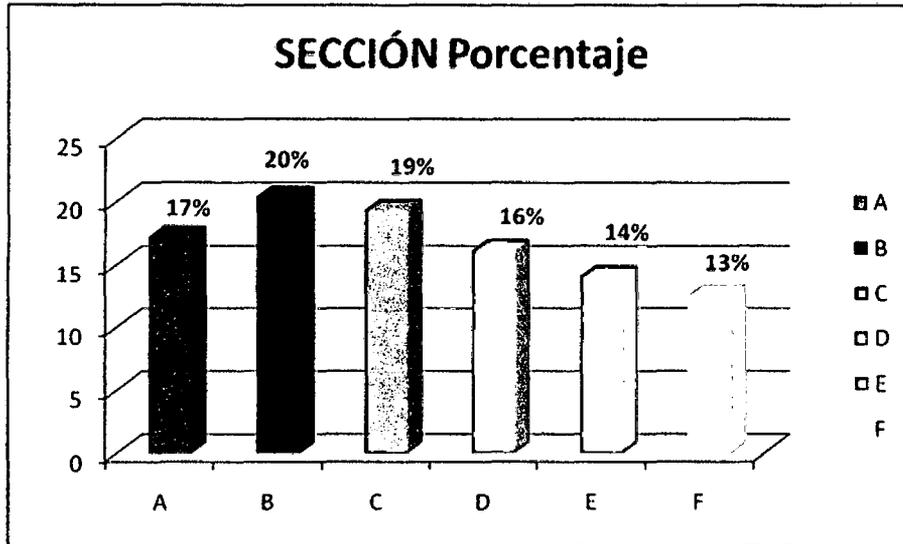
	Frecuencia	Porcentaje
A	33	17.3
B	39	20.4
C	37	19.4
D	31	16.2
E	27	14.1
F	24	12.6
Total	191	100.0

Fuente: propia.

El número de alumnos por sección en su mayoría, según se aprecia en la tabla son proporcionales, a excepción de la sección "B" de mujeres que en comparación de las secciones "E" y "F" varones, son notables al existir una diferencia en el primer caso de 3 puntos y en el segundo caso de 5 puntos.



FIGURA N°3



Fuente: Tabla N° 4.

### 3.2.2.1.4.-CON REFERENCIA A LOS CONOCIMIENTOS SOBRE LAS SEÑALES DE TRÁNSITO.

En la encuesta se realizó un conjunto de preguntas, tal como presentamos a continuación:

**EN CLASES LOS PROFESORES, TE ENSEÑARON QUE LAS SEÑALES DE TRÁNSITO SON:**

SEÑALES DE TRÁNSITO		Siempre	Casi siempre	A veces	Casi nunca	Nunca
3.	Las señales de tránsito son una guía de ubicación en las calles y caminos, indispensables para la convivencia en la vía pública.					
4.	Es un sistema de códigos que permiten el tránsito de peatones y conductores de vehículos motorizados					
5.	Son normas que rigen el transporte en nuestro país.					
6.	Son todos los elementos que componen una vía pública.					



Luego, con el empleo y la ayuda del programa SPSS, realizamos la decodificación de variables, unificando las cuatro alternativas para posteriormente sumarlas y convertirlas en un solo tema, referido al nivel de conocimiento sobre las señales de tránsito en este formato y darle un valor cualitativo más específico para su análisis.

Posteriormente modificados los valores y unificadas las cuatro alternativas, adquirimos la siguiente presentación.

Tabla N° 05.

### SEÑALES DE TRÁNSITO.

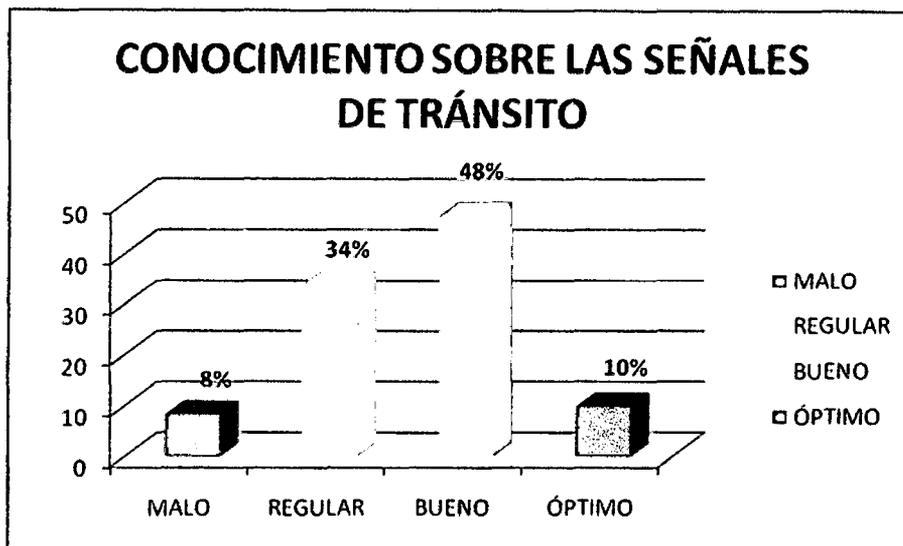
	Frecuencia	Porcentaje
MALO	16	8.4
REGULAR	65	34.0
BUENO	91	47.6
ÓPTIMO	19	9.9
Total	191	100.0

Fuente: propia.

El conocimiento con respecto a las señales de tránsito, según se aprecia en la tabla, ha sido en un 47.6% bueno, lo que nos da a entender que los alumnos de este centro educativo, entienden a las señales de tránsito como sistema de códigos que permiten el tránsito de peatones y conductores de vehículos, otro 34% tiene un conocimiento regular, y un mínimo 8.4% tiene un conocimiento malo, además se puede ver otro 9.9% mínimo porcentaje con un óptimo conocimiento.



Figura N°4.



Fuente: Tabla N° 05.

### 3.2.2.1.5.- CONOCIMIENTO SOBRE EL SAMÁFORO

En la encuesta se realizó un conjunto de alternativas, tal como presentamos a continuación:

**DE LAS SIGUIENTES DEFINICIONES, QUE VALOR LE DAS A CADA ALTERNATIVA ACERCA DEL SEMÁFORO:**

SEMÁFORO		Siempre	Casi siempre	A veces	Casi nunca	Nunca
7.	Un adorno en la calle					
8.	Es un elemento indispensable que permite el orden entre conductores de vehículos y peatones					
9.	Es dispositivo de control para vehículos.					
10	Es obligación de la autoridad municipal colocar estos dispositivos para controlar el tránsito.					



Luego, con el empleo del software SPSS, realizamos la decodificación de variables, otorgándoles puntajes a cada pregunta, para ello pusimos alternativas algunas parecidas y otros distractores, poder ver si los estudiantes podían hacer las diferencias correspondientes.

Finalmente quedó de la siguiente manera.

Tabla N° 07.

### CONOCIMIENTO SOBRE EL SEMÁFORO

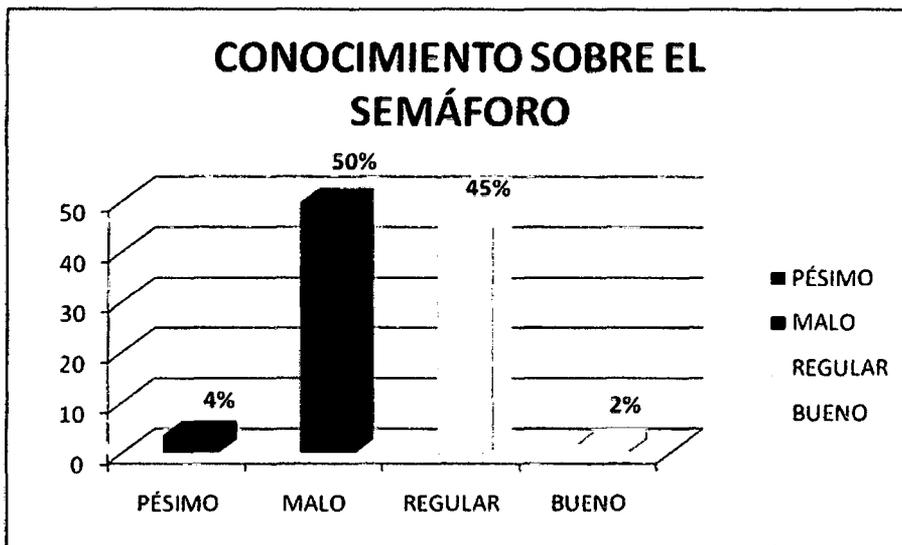
	Frecuencia	Porcentaje
PÉSIMO	7	3.7
MALO	95	49.7
REGULAR	86	45.0
BUENO	3	1.6
Total	191	100.0

Fuente: propia.

Los resultados de la encuesta nos muestran que un 45% tiene un regular conocimiento sobre el semáforo, conoce o sabe definirlo como dispositivo de control tanto para el transeúnte y conductor, sin embargo un mayoritario 49.7% de estudiantes tiene un conocimiento malo al respecto, asimismo un mínimo 3.7% tiene un pésimo conocimiento, mientras un 1.6% un buen conocimiento, lo que nos da a conocer en líneas generales que casi la mitad los estudiantes o conocen las funciones del semáforo.



Figura N°5.



Fuente: tabla N° 06.

### 3.2.2.1.6.- INTERPRETACIÓN DE LOS COLORES DEL SEMÁFORO

En la encuesta se realizó un conjunto de alternativas, tal como presentamos a continuación:

#### ANTES DE CRUZAR LA CALZADA, COMO INTERPRETAS LOS COLORES DEL SEMAFORO?

COLORES		Siempre	Casi siempre	A veces	Casi nunca	Nunca
11	Rojo para PARAR					
12	Verde para PASAR					
13	Ámbar/amarillo para PENSAR					
14	Rojo para FRENAR					
15	Verde para CRUZAR la vía					
16	Ámbar/amarillo PREVENCIÓN					



Posteriormente, con el uso del software SPSS, realizamos la decodificación de variables, otorgándoles puntajes a cada pregunta, para ello pusimos alternativas que se aproximan a la verdad y distractores parecidos, y de esta manera ver si los estudiantes reconocer y hacen las diferencias del caso.

Finalmente quedó de la siguiente manera.

Tabla N° 08.

### COLORES DEL SEMÁFORO

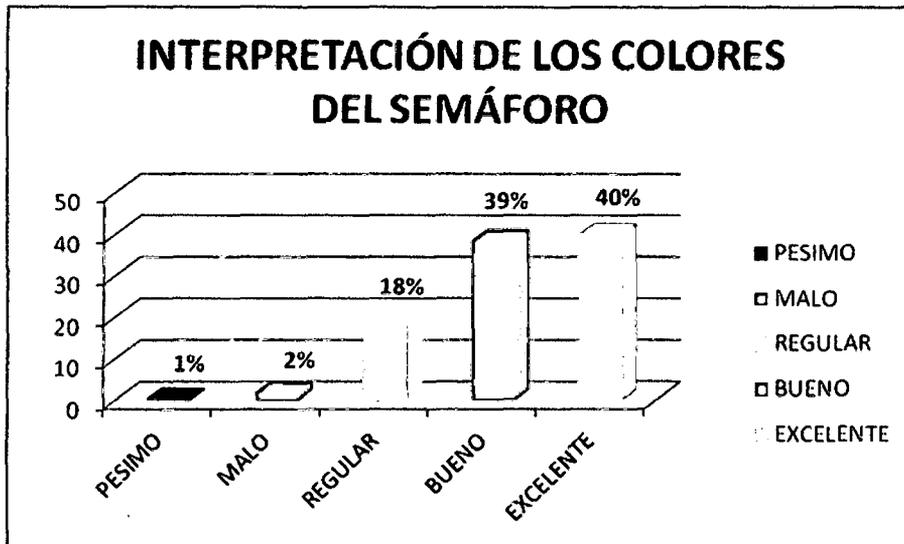
	Frecuencia	Porcentaje
PESIMO	1	.5
MALO	4	2.1
REGULAR	35	18.3
BUENO	74	38.7
EXCELENTE	77	40.3
Total	191	100.0

Fuente: propia.

En esta tabla, se puede ver el excelente conocimiento sobre los colores del semáforo, ya que un 40.3% diferencia muy bien los colores y la función que cumplen cada uno de estos colores, del mismo modo un 38.7% tiene un buen conocimiento al respecto, asimismo la tabla nos indica otro 18.3% con conocimiento regular, y entre conocimientos malo y pésimo se tienen cifras inferiores, en general podemos decir, que a diferencia de la definición del semáforo donde los estudiantes no tienen una definición clara, si pueden diferenciar los colores del mismo.



Figura N°6.



Fuente: tabla N° 07.

### 3.2.2.1.7- RESPECTO A LOS PUENTES PEATONALES

En la encuesta se realizó un conjunto de alternativas, tal como presentamos a continuación:

**ALGUNA VEZ TE HAS PREGUNTADO, QUÉ SON Y PARA QUÉ SIRVEN LOS PUENTES PEATONALES.**

PUENTES PEATONALES		Mucho	Regular	poco	No opina
17	Para tener una mejor visión del tráfico.				
18	Es una estructura que permite el paso de peatones, protegiéndonos de la circulación vehicular.				
19	Es una obligación de las autoridades construir puentes peatonales para protegernos del tráfico.				
20	Son una solución a los accidentes de tránsito, permite mantener fuera de contacto a conductores de vehículos con los peatones.				
21	Es una construcción valiosa para la ciudadanía, por lo que debemos de cuidarlo y mantenerlo siempre limpio.				



Posteriormente, con el uso del software SPSS, realizamos la decodificación de variables, otorgándoles puntajes a cada pregunta, para ello pusimos alternativas que se aproximan a la verdad y distractores parecidos, y de esta manera ver si los estudiantes reconocer y hacen las diferencias del caso.

Finalmente quedó de la siguiente manera.

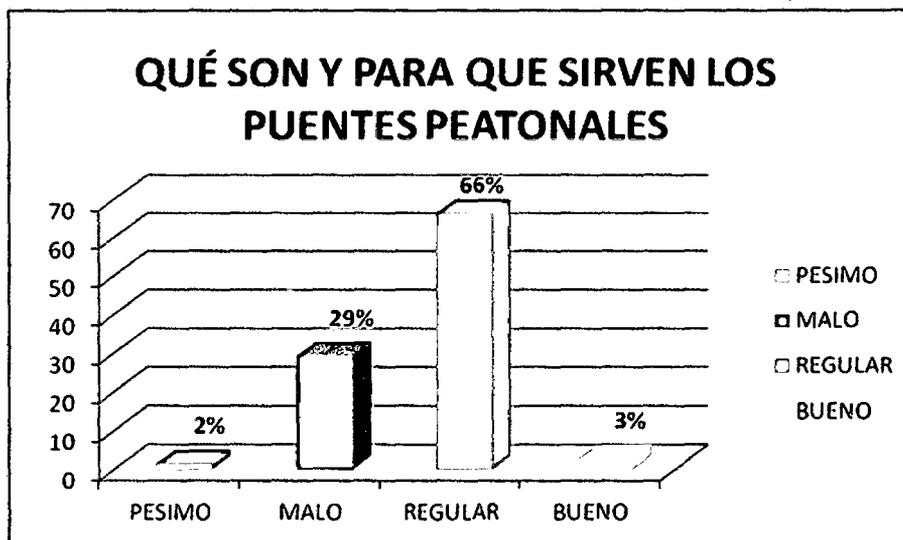
Tabla N° 09.

	Frecuencia	Porcentaje
PESIMO	3	1.6
MALO	56	29.3
REGULAR	127	66.5
BUENO	5	2.6
Total	191	100.0

Fuente: Propia.

La tabla nos muestra que el 66.5% de los encuestados conoce en forma regular el funcionamiento de los puentes peatonales, mientras un 29.3% tiene un conocimiento malo al respecto, otro 1.6% es pésimo y un 2.6% tiene un buen conocimiento sobre los puentes peatonales.

Figura N°7.



Fuente: Tabla N° 08.



### 3.2.2.1.8- CON REFERENCIA AL CRUCERO PEATONAL

En la encuesta se realizó un conjunto de alternativas, tal como presentamos a continuación:

#### TUS PROFESORES EN CLASES, QUE TE CONTARON ACERCA DEL CRUCERO PEATONAL O LÍNEAS DE CEBRA?

Nº	CRUCERO PEATONAL	SIEMPRE	CASI SIEMPRE	A VECES	CASI NUNCA	NUNCA
22	Son líneas demarcadas sobre la calzada, para limitar el paso de peatones.					
23	Son parte de las reglas de tránsito					
24	Son líneas delimitadoras, que la autoridad municipal pinta en la calzada de calles y avenidas de una ciudad.					
25	Son pintas sobre la calzada, para darle mayor estética y presencia a las calles y avenidas.					
26	Es espacio por donde los peatones pueden cruzar la pista.					

Con el uso del software SPSS, realizamos la decodificación de variables, otorgándoles puntajes a cada pregunta, para ello pusimos alternativas que se aproximan a la verdad, distractores y en algunas alternativas que quizá nada tengan que ver con el tema. Finalmente quedó de la siguiente manera.

Tabla Nº 10.

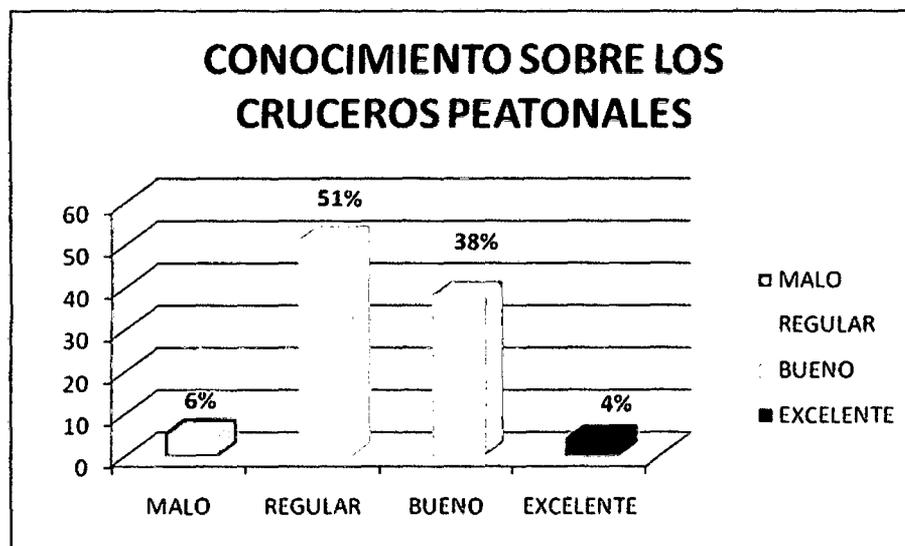
	Frecuencia	Porcentaje
MALO	11	5.8
REGULAR	98	51.3
BUENO	74	38.7
EXCELENTE	8	4.2
Total	191	100.0

Fuente: propia.



El Cuadro nos indica que el 38.7% del total de estudiantes encuestados, tienen un buen conocimiento sobre la función que cumple un cruceo peatonal, por otro lado un mayoritario 51.3% tiene un regular conocimiento al respecto, mientras un 5.8% tiene un conocimiento malo y, un porcentaje similar tiene un conocimiento excelente sobre las líneas de cebra o cruceo peatonal.

Figura N° 8.



Fuente: Tabla N° 09.

### 3.2.2.1.9. - CON REFERENCIA A LOS CONOCIMIENTOS SOBRE EL POLICIA DE TRÁNSITO

En la encuesta se realizó un conjunto de preguntas, tal como presentamos a continuación:

**A TU PARECER, CUÁL DE ESTAS ALTERNATIVAS TE PARECE LA MÁS ACERTADA SOBRE EL POLICÍA DE TRÁNSITO?**



<b>EL POLICIA DE TRÁNSITO</b>		<b>Siempre</b>	<b>Casi Siempre</b>	<b>A veces</b>	<b>Casi nunca</b>	<b>Nunca</b>
27	Es un amigo, que nos orienta y ayuda cuando lo necesitamos.					
28	Es la autoridad en una vía, le compete poner orden a la circulación de vehículos y peatones y de ser el caso sancionar.					
29	Puede ser varón o mujer, lleva un traje que lo distingue y siempre tiene un pito.					
30	Es una persona preparada para velar por nuestra seguridad, sobre todo cuando hay peligro de atentado, secuestro o robo.					

Luego, con el empleo y la aguda del programa SPSS, realizamos la decodificación de variables, unificando las cuatro alternativas para posteriormente sumarlas y convertirlas en un solo tema, referido al nivel de conocimiento sobre el policía de tránsito en este formato y darle un valor cualitativo más específico para su análisis.

Posteriormente modificados los valores y unificadas las cuatro alternativas, adquirimos la siguiente presentación.

Tabla N° 05.

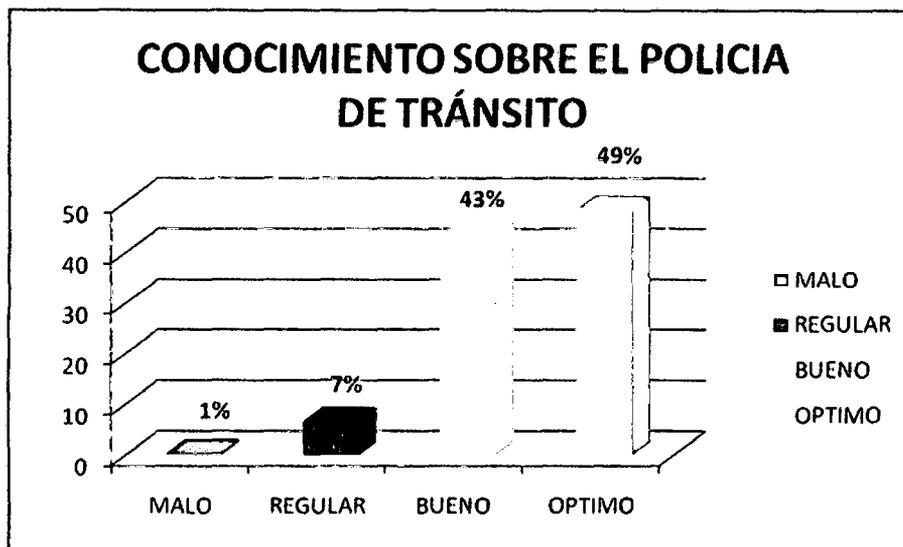
	<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje</b>
MALO	1	0.5
REGULAR	14	7.3
BUENO	83	43.5
OPTIMO	93	48.7
Total	191	100.0

Fuente: propia.

De la totalidad de los escolares encuestados el 48.7% tiene óptimo conocimiento sobre lo que significa ser un policía de tránsito, otro 43.5% tiene un buen conocimiento, mientras un mínimo porcentaje, tiene un conocimiento entre regular y malo, en general los estudiantes conocen las funciones sean estos de regular el tránsito de personas y vehículos y también sancionarlos de ser el caso.



Figura N° 9.



Fuente: Tabla N° 10.

**3.2.2.1.10.- CON REFERENCIA A LOS CONOCIMIENTOS SOBRE ACCIDENTE DE TRÁNSITO**

En la encuesta se realizó un conjunto de preguntas, tal como presentamos a continuación:

**CUÁL DE ESTAS ALTERNATIVAS, TE PARECE LA MÁS ACERTADA SOBRE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO**

<b>ACCIDENTE DE TRÁNSITO</b>		<b>Siempre</b>	<b>Casi siempre</b>	<b>A veces</b>	<b>Casi nunca</b>	<b>Nunca</b>
31	Es la colisión entre un vehículo y otro con trágicas consecuencias.					
32	Es la segunda causa por la que en el mundo mueren las personas.					
33	Es la colisión de un vehículo con otro o con algún objeto.					
34	Es la irresponsabilidad de los conductores que por su imprudencia ocasionan la muerte de personas					
35	Es el motivo por que las autoridades, deben de realizar acciones de prevención.					



Del mismo modo empleamos el programa SPSS, realizamos la decodificación de variables, unificando las cuatro alternativas para posteriormente sumarlas y convertirlas en un solo tema, referido al nivel de conocimiento sobre los accidentes de tránsito en este formato y darle un valor cualitativo más específico para su análisis.

Posteriormente modificados los valores y unificadas las cuatro alternativas, adquirimos la siguiente presentación.

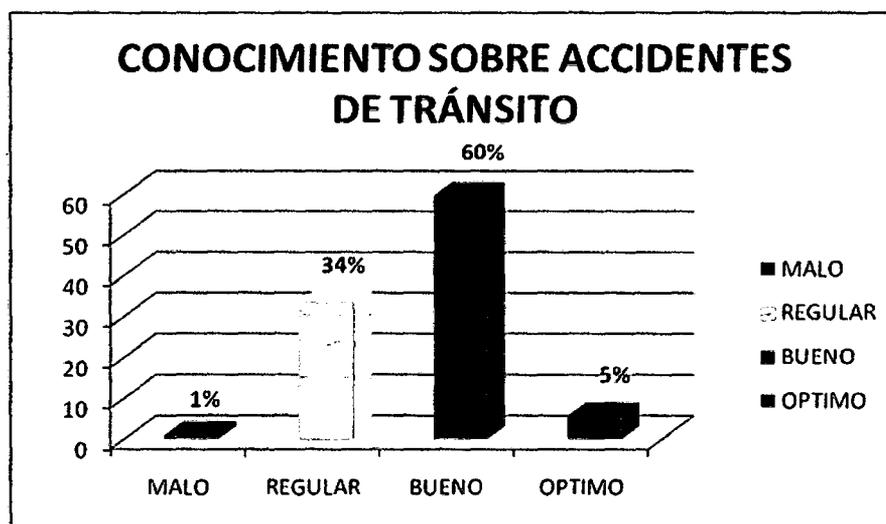
Tabla N° 05.

	Frecuencia	Porcentaje
MALO	2	1.0
REGULAR	64	33.5
BUENO	114	59.7
OPTIMO	11	5.8
Total	191	100.0

FUENTE: Propia.

Según se puede apreciar en la tabla, el 59.7% de los escolares encuestados, tiene un buen conocimiento sobre los accidentes de tránsito, otro 33.5% tiene un regular conocimiento al respecto, mientras un mínimo 1% tiene un conocimiento malo, mientras otro 5.8% tiene un optimo conocimiento sobre el significado de los accidentes de tránsito.

Figura N° 10



Fuente: Tabla N° 11.



### 3.2.2.1.11- ACERCA DE LA SEGURIDAD VIAL

En la encuesta se realizó un conjunto de preguntas, tal como presentamos a continuación:

**SI EN CLASES TE EXPLICARON QUÉ ES LA SEGURIDAD VIAL, CUÁL DE ESTAS ALTERNATIVAS TE PARECE LA MÁS COHERENTE?**

Nº	SEGURIDAD VIAL	Bastante	Mucho	Poco	Muy poco
40	Es un conjunto de principios, normas y acciones dirigidas a promover hábitos y aptitudes responsables frente al problema de los accidentes de tránsito.				
41	Es el buen comportamiento de las personas en una vía pública.				
42	Es el trabajo de nuestras autoridades para protegernos de los peligros en una vía pública.				
43	Cuidar tu vida y la de los demás.				
44	Es tarea de todos!...				

Del mismo modo empleamos el programa SPSS, realizamos la decodificación de variables, unificando las cuatro alternativas para posteriormente sumarlas y convertirlas en un solo tema, referido al nivel de conocimiento sobre los accidentes de tránsito en este formato y darle un valor cualitativo más específico para su análisis.

Posteriormente modificados los valores y unificadas las cuatro alternativas, adquirimos la siguiente presentación.



Tabla N° 05.

	Frecuencia	Porcentaje
PESIMO	44	23.0
MALO	135	70.7
REGULAR	12	6.3
Total	191	100.0

Fuente: propia.

Como podemos observar, el 70.7% de los estudiantes tiene un conocimiento malo acerca de la seguridad vial, esta inclinación según nuestras indagaciones, se debe a la novedad de los términos para los estudiantes, asimismo un 23% tiene un pésimo conocimiento sobre el tema, solo 12 estudiantes de los 191, llega a tener un regular conocimiento sobre la seguridad vial, por otro lado ningún estudiante llegó por lo menos a buen conocimiento, menos a optimo.

Figura N° 11



Fuente: Tabla N° 12.

### 3.2.2.1.12.- MEDIDAS ADOPTADAS EN LOS CARROS Y LA VÍA PÚBLICA

En la encuesta se realizó un conjunto de preguntas, tal como presentamos a continuación:



De las siguientes alternativas, cuales se acerca más a un comportamiento correcto en una vía pública?

Nº	DEFINICIONES	Bastante	Mucho	Poco	Muy poco
45	Debes cruzar la calzada por las esquinas.				
46	Debemos de subir a los vehículos solo cuando estén parados en los paraderos.				
47	No debemos de jugar , ni entorpecer el transito en una vía pública				
48	No debemos de cruzar la vía pública, cuando el semáforo este en rojo.				
49	Los pasajeros de no debemos de sacar la cabeza por la ventana de los vehículos				
50	No debemos de bajar ni subir a los vehículos, cuando estén en marcha.				

El uso del programa SPSS, nos permitió realizar la decodificación de variables, unificando las seis alternativas para posteriormente sumarlas y convertirlas en un solo tema, referido al comportamiento adecuado de los transeúntes en una vía pública.

Posteriormente modificados los valores y unificadas las cuatro alternativas, adquirimos la siguiente presentación.

Tabla Nº 05.

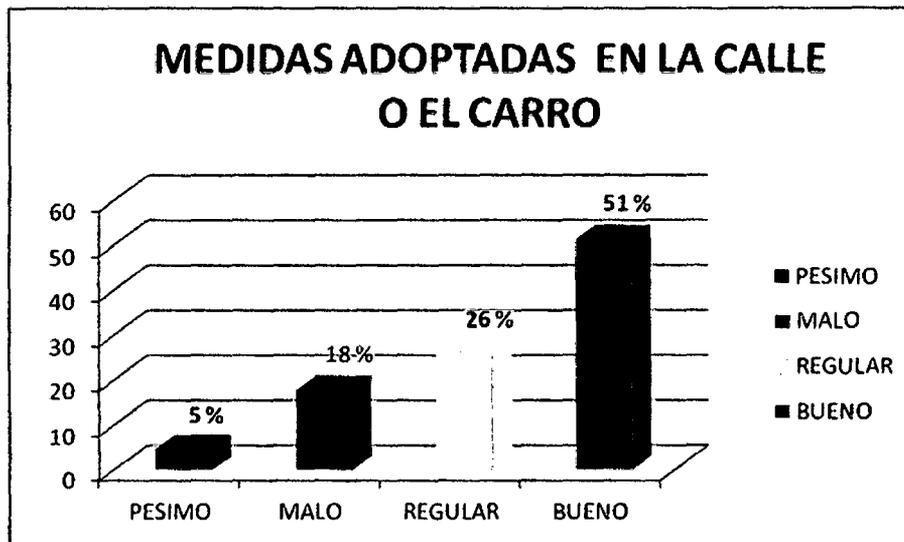
	Frecuencia	Porcentaje
PESIMO	9	4.7
MALO	34	17.8
REGULAR	50	26.2
BUENO	98	51.3
Total	191	100.0

Fuente: propia.



En esta última tabla podemos comprobar que los estudiantes saben diferenciar y calificar los buenos hábitos en un vía pública, ya que el 51.3% le da una valoración razonable a las conductas correctas, un 26.2% define en forma regular y otro 17.8% de estudiantes no concibe las alternativas correctas como buenas, mientras otro 4.7% de estudiantes tiene una pésima elección al respecto, sin embargo en líneas generales los estudiantes tienen una definición buena acerca de cómo comportarse al abordar un vehículo o la calle, lo cual denota un comportamiento aceptable.

Figura N° 12



Fuente: Tabla N° 13.

### 3.3.-RELACIÓN ENTRE VARIABLES MEDIANTE EL USO DE TABLAS DE CONTINGENCIA.

Para el presente análisis realizamos el cruce de variables con el software SPSS-15, a través de tablas de contingencia. Asimismo, empleamos la prueba estadística de la "CHI CUADRADO", que es un recurso estadístico que relaciona dos variables para establecer la relación de las referidas variables y así validar o desechar la hipótesis de trabajo o hipótesis de paso, de manera que si el valor de la prueba Chi o Ji cuadrada es igual o menor a 0.05, significa que existe relación entre dos variables cruzadas de manera que la hipótesis de paso (Ho) es aceptada. Y, si el valor de la Chi o Ji cuadrada es mayor a 0.05, significa que no existe relación entre ambas variables de manera que la Ho es nula y no se toma en cuenta dicha relación.



Para nuestro análisis, sólo tomaremos en cuenta aquellas relaciones donde el valor de la Chi o Ji cuadrada es igual o menor a 0.05.

### 3.3.1.- LA EDAD RESPECTO A LAS INDICACIONES DE LOS COLORES DEL SEMAFORO

Tabla N° 38.

Sector socioeconómico y percepción

Tabla de contingencia.

		SOBRE LAS INDICACIONES DE LOS COLORES DEL SEMÁFORO					
		PESIMO	MALO	REGULAR	BUENO	EXCELENTE	Total
EDAD 10	Recuento	1	0	3	6	3	13
	% de EDAD	7.7%	.0%	23.1%	46.2%	23.1%	100.0%
	% de ¿QUE FUNCIONES CUMPLEN LOS COLORES DEL SEMAFORO?	100.0%	.0%	8.6%	8.1%	3.9%	6.8%
11	Recuento	0	2	21	54	37	114
	% de EDAD	.0%	1.8%	18.4%	47.4%	32.5%	100.0%
	% de ¿QUE FUNCIONES CUMPLEN LOS COLORES DEL SEMAFORO?	.0%	50.0%	60.0%	73.0%	48.1%	59.7%
12	Recuento	0	2	10	13	33	58
	% de EDAD	.0%	3.4%	17.2%	22.4%	56.9%	100.0%
	% de ¿QUE FUNCIONES CUMPLEN LOS COLORES DEL SEMAFORO?	.0%	50.0%	28.6%	17.6%	42.9%	30.4%
13	Recuento	0	0	1	1	4	6
	% de EDAD	.0%	.0%	16.7%	16.7%	66.7%	100.0%
	% de ¿QUE FUNCIONES CUMPLEN LOS COLORES DEL SEMAFORO?	.0%	.0%	2.9%	1.4%	5.2%	3.1%
Total	Recuento	1	4	35	74	77	191
	% de EDAD	.5%	2.1%	18.3%	38.7%	40.3%	100.0%
	% de ¿QUE FUNCIONES CUMPLEN LOS COLORES DEL SEMAFORO?	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

Fuente: Propia.



Pruebas de chi-cuadrado.

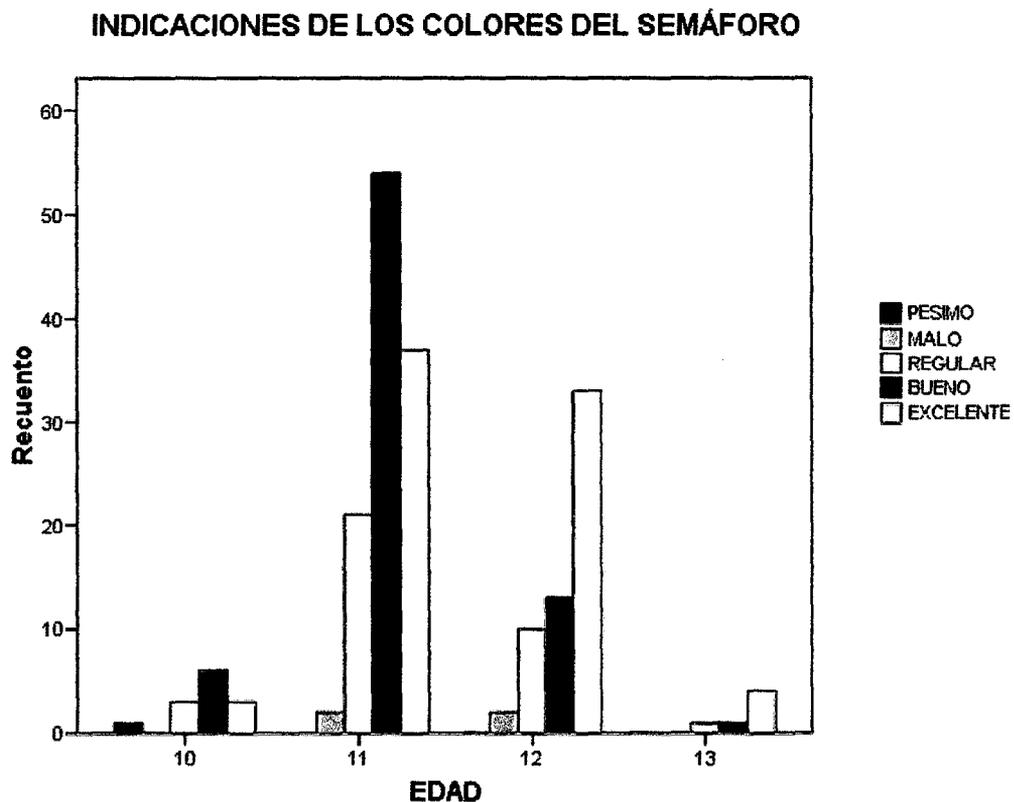
	Valor	gl	Sig. asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	29.682(a)	12	.003

A 12 casillas (60.0%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es .03.

Como se puede apreciar de la lectura de la tabla, los estudiantes de 12 y 13 años, tienen entre un excelente conocimiento sobre las indicaciones de los colores del semáforo, mientras los estudiantes de 10 y 11 años reconocen bien las indicaciones de los colores del semáforo. Entonces afirmamos que el factor edad sí influye.

Factor edad y conocimiento.

Figura N° 13.



Fuente: Tabla N° 14.



### 3.3.2.- SEXO, RESPECTO AL CONOCIMIENTO DEL SEMÁFORO

Tabla N° 39.

Sexo y conocimiento sobre el semáforo.

Tabla de contingencia.

		CONOCIMIENTO SOBRE EL SEMÁFORO					
		PÉSIMO	MALO	REGULAR	BUENO	Total	
SEXO	MASCULINO	Recuento	1	34	46	1	82
		% de SEXO	1.2%	41.5%	56.1%	1.2%	100.0%
		% de CONOCIMIENTO SOBRE EL SEMÁFORO	14.3%	35.8%	53.5%	33.3%	42.9%
	FEMENINO	Recuento	6	61	40	2	109
		% de SEXO	5.5%	56.0%	36.7%	1.8%	100.0%
		% de CONOCIMIENTO SOBRE EL SEMÁFORO	85.7%	64.2%	46.5%	66.7%	57.1%
Total		Recuento	7	95	86	3	191
		% de SEXO	3.7%	49.7%	45.0%	1.6%	100.0%
		% de CONOCIMIENTO SOBRE EL SEMÁFORO	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

Fuente: Propia.

	Valor	gl	Sig. asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	8.347(a)	3	.039

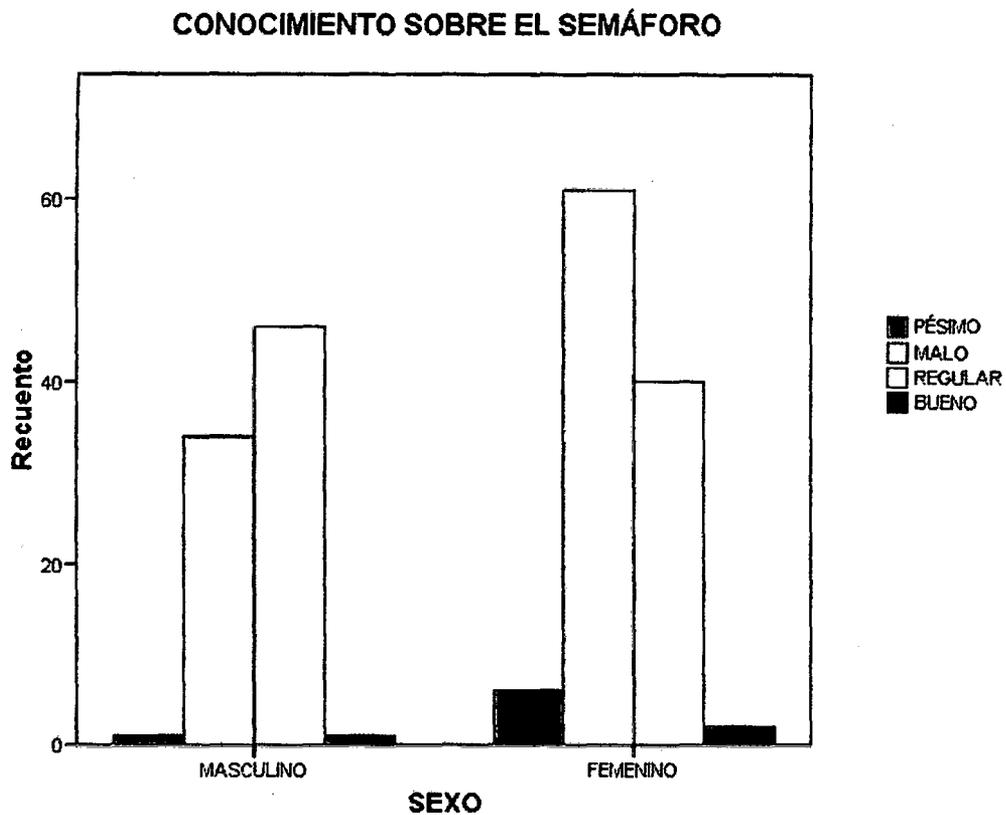
A 4 casillas (50.0%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 1.29.

De acuerdo a los datos obtenidos, el segmento de estudiantes del sexo femenino, tiene un mal conocimiento sobre el semáforo, ya que un 56% que en número asciende a 61 señoritas de los 109 que son no reconoce al semáforo como un dispositivo de control en una vía pública, mientras un igual porcentaje de los estudiantes del sexo masculino tiene un regular conocimiento respecto al semáforo, por lo que podemos decir de que los niños frente a las niñas tiene un mejor



conocimiento al respecto, sin embargo esto no implica que se tenga sobre el otro, ni buen, ni excelente conocimiento al respecto.

Figura N° 15.



Fuente: Tabla N° 15.

### 3.3.3. SEXO Y CONOCIMIENTO SOBRE EL CRUCERO PEATONAL O LINEAS DE CEBRA.

Tabla N° 40.

Tabla de contingencia.



Fuente: Propia.

		CONOCIMIENTO SOBRE EL CRUCERO PEATONAL O LINEAS DE CEBRA					
		MALO	REGULAR	BUENO	EXCELENTE	Total	
SEXO	MASCULINO	Recuento	4	32	41	4	81
		% de SEXO	4.9%	39.5%	50.6%	4.9%	100.0%
		% de CONOCIMIENTO SOBRE EL CRUCERO PEATONAL	36.4%	32.7%	56.2%	50.0%	42.6%
	FEMENINO	Recuento	7	66	32	4	109
		% de SEXO	6.4%	60.6%	29.4%	3.7%	100.0%
		% de CONOCIMIENTO SOBRE EL CRUCERO PEATONAL	63.6%	67.3%	43.8%	50.0%	57.4%
Total		Recuento	11	98	73	8	190
		% de SEXO	5.8%	51.6%	38.4%	4.2%	100.0%
		% de CONOCIMIENTO SOBRE EL CRUCERO PEATONAL	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

### Pruebas de chi-cuadrado

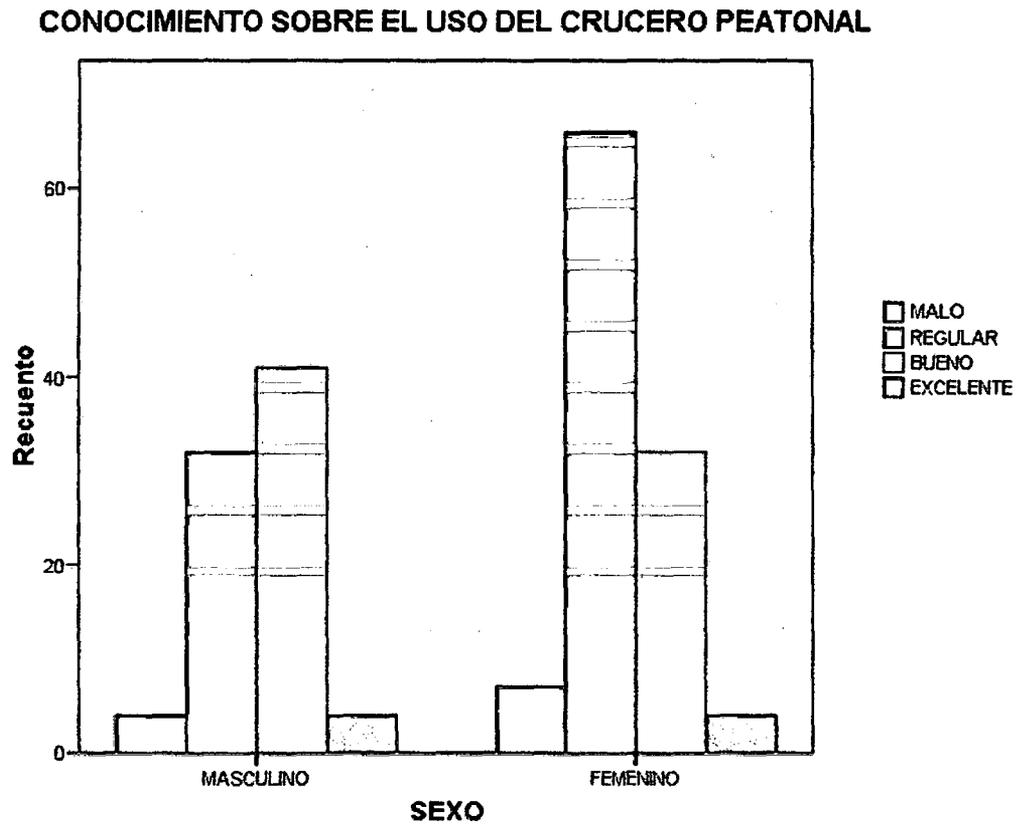
	Valor	gl	Sig. asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	9.810(a)	3	.020

A 3 casillas (37.5%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 3.41.

Según se apreciar en el recuadro, podemos hacer la siguiente lectura se tiene que el segmento de estudiantes del sexo femenino, tiene un regular conocimiento sobre el cruceo peatonal, ya que un 67.3% que en número representa a 66 señoritas de los 109 que son, mientras un 56.2% de estudiantes del sexo masculino tiene un buen conocimiento al respecto, podemos decir entonces de que los niños frente a las niñas conocen mejor los crucesos peatonales.



Figura N° 15.



Fuente: Tabla N° 16.



## CAPÍTULO IV

### PROPUESTA 1

#### 4.1 PROPUESTA Nº 1

### **PROGRAMA DE RADIO "LA HORA DEL TRANSPORTE Y LA SEGURIDAD VIAL"**

#### **4.1.1.-PROBLEMA:**

*LA ESCASES DE ESPACIOS RADIALES QUE DIFUNDAN, INFORMEN Y CONCIENTICEN SOBRE SEGURIDAD VIAL Y EL PROBLEMA DE LOS ACCIDENTES DE TRANSITO CON ALCANCE REGIONAL.*

#### **4.1.2.-OBJETIVO**

Promover el comportamiento responsable y solidario de peatones escolares, transeúntes y conductores en la vía pública.

#### **.4.1.3.-JUSTIFICACIÓN**

La inseguridad en el tránsito, y su costo social y económico, atañe y preocupa a todos por igual., por la simple razón de que es la integridad física del individuo lo que está en juego y sabemos que sus efectos se hacen sentir sobre todo ser humano, sin distinción de condición, sexo y edad. Ese flagelo no discrimina. Por el contrario nos iguala.

En otros términos, este es un caso en el que todos, o casi todos, tenemos algún tipo de participación, activa o pasiva, y donde todos nos vemos involucrados. Aún cuando no vivamos pendientes del tema, éste se encuentra latente en los pliegues de nuestras vivencias cotidianas, siempre formando parte del conjunto de propósitos y preocupaciones incluidos en nuestros objetivos de vida. Y, precisamente debido a eso, su contenido es comunitariamente significativo.

Los medios de comunicación en este sentido, juegan un papel muy importante, la creación de espacios que traten el tema de la seguridad vial, son de vital importancia, para involucrar a la población con sus problemas, haciéndoles recordar sus derechos y también sus obligaciones, pero como tema de fondo haciendo de que el transeúnte reflexione y vea por conveniente mejorar su conducta.



#### **4.1.4.-PÚBLICO OBJETIVO**

Estudiantes del nivel primario de la Institución Educativa Sagrado Corazón de Jesús y, público en general.

#### **4.1.5.-TIEMPO Y DURACIÓN DEL ESPACIO**

Radio: De lunes a sábado de 7:00 a 8:00 pm.

#### **4.1.6.-EMISIÓN DEL PROGRAMA**

El programa de Radio es especializado en transporte, tránsito y seguridad vial y, se transmite por Radio Salkantay, 92.7 Fm.



**PROGRAMA DE RADIO**  
**"LA HORA DEL TRANSPORTE Y LA SEGURIDAD VIAL"**  
**GUIÓN TÉCNICO**

<i>CONTROL</i> <i>LOCUTOR</i>	<i>DIALOGO</i>	<i>TIEMPO</i>
Control	Apoyo 1 (cuña de presentación)	8 Seg.
Control	Fondo Musical (De Primer Plano pasa a Segundo Plano)  Efecto Musical de entrada (Excellator, Track 3)	5 Seg.
Loc.1	<b>PRESENTACION DEL ESPACIO RADIAL</b>	30 Seg.
Loc. 2	Saludo (Excellator, Track 1)	30 Seg.
Control	Ráfaga Musical	4. Seg.
Loc. 1	INICIO: muy buenas noches amigos oyentes de la "Hora del Transporte y la Seguridad Vial", un abrazo fraterno para nuestros hermanos del volante..... etc.	15 Seg.
Control:	Apoyo (Titulares)	5 seg.
Control	Ráfaga Musical (De Primer Plano pasa a Segundo Plano )	3 seg.
Loc. 1	Hoy lunes 5 de diciembre del 2011, estamos en el año de la Reconciliación Nacional y la Revaloración de Nuestra Cultura, estos son los titulares en la hora del transporte..	10 seg
Loc.2	1.- A fin de prevenir accidentes en la red vial nacional en temporada de verano, SUTRAN lanza hoy plan para fortalecer la fiscalización en carreteras..... 2.- Conductores ebrios recibirán.....	6 Seg.



Control	Apoyo (Ampliación de noticias)	5 seg.
Control	Ráfaga Musical (De Primer Plano pasa a Segundo Plano )	3 seg.
Loc. 1	Ampliación de noticias en la hora del transporte.....	10 seg
Loc.2	1.1- Con el objetivo de prevenir accidentes en la red vial nacional en temporada de verano, la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN) lanzará hoy el Plan Verano Seguro 2012, que fortalecerá la fiscalización en las vías nacionales....	6 Seg.
Loc. 1	1.2.- Esta jornada, que se desarrollará hasta el 30 de marzo, se lanzará a las 07.30 horas de hoy en el Peaje de Villa e implicará operativos inopinados para verificar el cumplimiento de las normas vigentes y detectar a las unidades que brindan el servicio de manera informal.....	5 Seg.
Control	Apoyo (Comentario sobre las principales noticias)	5 seg.
Control	Ráfaga Musical (De Primer Plano pasa a Segundo Plano )	3 seg.
Loc. 1	Nos parece importante que la SUTRAN, por fin asuma su papel de fiscalización en forma anticipada y programada, cuando las cosas están planificadas los resultados son óptimos.....	10 seg
Loc.2	Desde este espacio hacemos el llamado correspondiente a los propietarios de los vehículos y conductores los mismos que por obligación deben de portar los documentos de circulación.....	8 Seg.
Control	Apoyo (El Consejo Vial)	5 seg.
Control	Ráfaga Musical (De Primer Plano pasa a Segundo Plano ) (Ricardo Arjona: El taxista)	3 seg.
Loc. 1	Amigo conductor recuerde que en casa lo esperan, tenga mucho cuidado cuando conduce.....	12 seg
Loc.2	Recuerde que cuando tenga sueño y cansado es mejor que no maneje, no exceda su velocidad.....	10 Seg.
Control	Apoyo (Tema del Día)	5 seg.
Control	Ráfaga Musical (De Primer Plano pasa a Segundo Plano ) (Canción:	3 seg.



	Seguridad Vial)	
Loc. 1	Hoy hablaremos sobre el uso adecuado del cinturón de seguridad, sus funciones y beneficios.....	12 seg
Loc.2	Sabía Ud. que el uso de cinturón de seguridad ha salvado miles de vidas en el mundo.....	10 Seg.
Control	Rafaga Musical (De Primer Plano pasa a Segundo Plano )  Cuña de despedida)	30 seg
Loc. 1	CIERRE: estamos agradecidos por su sintonía y por las llamadas que han ingresado al aire, a nombre de mi compañero de conducción Richard Triveños, nos reencontramos mañana, buenas noches.	50 seg



**PROGRAMA RADIAL**  
**“LA HORA DEL TRANSPORTE Y LA SEGURIDAD VIAL”**  
**GUIÓN LITERARIO**

CONTROL OCUTOR	DIALOGO	TIEMPO
Control	Ya es hora de transportar a especialistas de la seguridad vial, noticias, entrevistas, opinión y consejos, aquí se inicia la Hora del Transporte y la Seguridad Vial. (cuña de presentación)	6 Seg.
Control	Fondo Musical (De Primer Plano pasa a Segundo Plano) Rosa.  Efecto Musical de entrada (Excellator, Track 3)	5 Seg.
Control  Loc. 1	Ráfaga Musical  Muy buenas noches amigos oyentes de la “Hora del Transporte y la Seguridad Vial”, un abrazo fraterno para nuestros hermanos del volante, para nuestros amigos cañas.	4. Seg.  15 Seg.
Control:	Apoyo (Titulares)	5 Seg.
Control	Ráfaga Musical (De Primer Plano pasa a Segundo Plano )	3 Seg.
Loc. 1	Hoy lunes 5 de diciembre del 2011, estamos en el año de la Reconciliación Nacional y el Reconocimiento de Nuestra Diversidad, estos son los titulares en la Hora del Transporte.	10 seg
Loc.2	1.- A fin de prevenir accidentes en la red vial nacional en temporada de verano, SUTRAN lanza hoy plan para fortalecer la fiscalización en carreteras.	6 Seg.
Loc. 3	2.- Distrito de Santiago adquirirá 15 camionetas y 50 equipos de video cámaras de vigilancia que servirían para promover la seguridad y velar por la tranquilidad de los vecinos.	6 Seg
Loc.4	3.- A 22,000 choferes les suspendieron brevets por infracciones de tránsito, mientras Consejo Nacional de Seguridad Vial inaugura, programa excepcional de capacitación.	6 Seg.
Loc.5	4.- A fin de prevenir accidentes en la red vial nacional en temporada de verano, SUTRAN lanza hoy plan para fortalecer la fiscalización en carreteras.	6 Seg



Control	Apoyo (Ampliación de noticias)	5 seg.
Control	Ráfaga Musical (De Primer Plano pasa a Segundo Plano)	3 seg.
Loc. 1	Ampliación de noticias en la Hora del Transporte.....	2 Seg.
Loc.2	Con el objetivo de combatir la delincuencia en el distrito cusqueño de Santiago la comuna del sector se comprometió en reforzar la seguridad ciudadana con la adquisición de 15 camionetas y 50 equipos de video cámaras de vigilancia que servirían para promover la seguridad y velar por la tranquilidad de los vecinos.	6 Seg.
Loc. 1	"La adquisición de los automóviles y video cámaras se estaría efectivizando aproximadamente en los meses de abril y mayo mediante un proceso licitación y adjudicación como exige las normas administrativas", citó el alcalde Fermín Fuentes.	5 Seg.
Loc.2	Este burgomaestre también indicó que con la nueva flota vehicular la comuna reforzará e incrementará el patrullaje y vigilancia en los diferentes asentamientos humanos, asociaciones pro viviendas, pueblos jóvenes entre otros en coordinación con los efectivos de la Policía, Juntas Vecinales, Comités de Vigilancia, etc.  .....	10 Seg.
Loc. 1	Alrededor de 22,000 conductores de buses interprovinciales de pasajeros y de carga en todo el país acumularon más de 100 puntos en infracciones de tránsito, por lo que sufrieron la suspensión de sus brevets durante seis meses, informó hoy el Consejo Nacional de Seguridad Vial (CNSV).	6 Seg.
Loc.2	El titular de ese organismo, Enrique Medri, informó que en la mayoría de los casos las infracciones estuvieron relacionadas con el exceso de velocidad, que constituye una falta muy grave y por la cual el chofer acumula 50 puntos en contra. Dicha infracción se sanciona con una multa de 438 nuevos soles, sin derecho a rebaja por pago anticipado.	5 Seg.
Loc. 1	Tras recordar que el sistema por puntos entró en vigencia en julio de 2009, el funcionario dijo que el exceso de velocidad es la principal causa de accidentes de tránsito, que en 2011 representó un incremento de ocho por ciento respecto a 2010.  .....	10 Seg.
Loc.2	A fin de prevenir accidentes en la red vial nacional en esta temporada veraniega, la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (Sutran) lanzará hoy el Plan Verano Seguro 2012, que fortalecerá la fiscalización en las vías nacionales.	6 Seg.



Loc. 1	Esta jornada, que se desarrollará hasta el 30 de marzo, se lanzará a las 07.30 horas de hoy en el Peaje de Villa e implicará operativos inopinados para verificar el cumplimiento de las normas vigentes y detectar a las unidades que brindan el servicio de manera informal.	5 Seg.
Loc.2	Con ello se busca minimizar el riesgo de accidentes en las carreteras, pues este plan está orientado a intensificar el control y fiscalización de los ómnibus en las garitas y en los terminales terrestres para brindar mayor garantía y seguridad a los usuarios. .....	10 Seg.
Loc. 1	Con multas que llegan hasta los 540 nuevos soles serán sancionados los transportistas de la ciudad de Chiclayo que incumplan con el cobro del medio pasaje a escolares y universitarios, informó el subgerente de Tránsito de la municipalidad, Cristian Soriano Castro.	6 Seg.
Loc.2	Explicó que la decisión fue adoptada dentro del nuevo cuadro tarifario de sanciones a todas las empresas de transporte que presentan servicio público en toda la ciudad.	5 Seg.
Loc. 1	La Subgerencia de Transporte será quien implemente un cronograma de inspecciones en toda la ciudad para verificar el cumplimiento de esta iniciativa.	10 Seg.
Control	Apoyo: COMENTARIO DE LAS PRINCIPALES NOTICIAS	5 seg.
Loc. 1	Nos parece importante que la SUTRAN, por fin asuma su papel de fiscalización en forma anticipada y programada, cuando las cosas están planificadas los resultados son óptimos.	10 seg
Loc.2	Desde este espacio hacemos el llamado correspondiente a los propietarios de los vehículos y conductores los mismos que por obligación deben de portar los documentos de circulación.	8 Seg.
Loc. 1	El tema de la delincuencia en el Cusco se vienen incrementando alarmantemente, esperemos que con estas equipos que el distrito de Santiago esta por adquirir se pueda paliar en alguna medida la delincuencia nos infroman que podrían ser 15 camionetas y 50 equipos de video cámaras de vigilancia que servirían para promover la seguridad y velar por la tranquilidad de los vecinos.	
Control	Apoyo: EL CONSEJO VIAL	5 Seg.



Loc. 1	Amigo CONDUCTOR tenga en cuenta que en casa lo esperan, tenga mucho cuidado cuando conduce. Recuerde que cuando tenga sueño y cansado es mejor que no maneje, no exceda su velocidad.	12 seg
Loc.2	Amigo TRANSEÚNTE Fíjese en el semáforo: La luz roja es para paso de peatones, luz ámbar significa prevención, luz verde señala circulación vehicular, ¡Camine seguro!...	10 Seg.
Control	Apoyo: TEMA DEL DÍA: Cinturón de Seguridad	5 seg.
Loc. 1	Ráfaga Musical, Canción: Seguridad Vial. Está comprobado que el cinturón de seguridad reduce considerablemente el número de lesiones y la gravedad de las mismas en los ocupantes de los vehículos implicados en accidentes de tráfico, ya que en caso de vuelco sujeta a los ocupantes y evita que se golpeen son el interior del vehículo así como que puedan salir despedidos a través de las ventanas de los mismos. También es efectivo en accidentes frontales, laterales y traseros.	12 seg
Loc.2	El cinturón es útil en cualquier tipo de trayecto, corto o largo, urbano o por carretera y tanto en las plazas delanteras como en las traseras. Y es que un pasajero de unos 50 kilos de peso que viaja en un asiento trasero puede producir una fuerza de 3.000 kilos contra la plaza delantera en un choque a tan sólo 50 km/h.	10 Seg.
Control	Apoyo: CUÑA DE DESPEDIDA.	30 seg
Loc. 1	CIERRE: estamos agradecidos por su sintonía y por las llamadas que han ingresado al aire, a nombre los especialistas y compañero de conducción Richard Triveños y Mijail Góngora nos reencontramos mañana, buenas noches.	50 seg



## PROPUESTA 2

### 4.2.- PROPUESTA Nº 2

#### PROYECTO DE SPOT RADIAL SOBRE EL PROBLEMA DE LA IMPRUDENCIA DE PEATONES ESCOLARES EN EL RECORRIDO DE SUS HOGARES AL COLEGIO

##### 4.2.1-PROBLEMA:

*LA IMPRUDENCIA E INEPTITUD DE LOS ESCOLARES EN LAS CALLES Y AVENIDAS QUE OCASIONA MALESTAR TANTO EN TRANSEUNTES COMO EN CONDUCTORES DE VEHICULOS MOTORIZADOS.*

##### 4.2.2.-OBJETIVO

Promover los buenos hábitos en los escolares de la Institución Educativa Sagrado Corazón de Jesús, al momento de hacer uso las calles y avenidas, a través del formato spot, con un contenido atractivo, contagioso y alusivo a prevenir las más comunes imprudencias, con pautas que le hagan comprender sobre las fatales consecuencias de prácticas equivocadas en las vías públicas.

##### 4.2.3.-JUSTIFICACIÓN

La imprudencia de peatones (personas que caminan para trasladarse de un lugar a otro), es de mucha preocupación, dado que según las estadísticas de cada 10 accidentes de tránsito que se producen en una ciudad 7 la ocasionan los peatones, las cifras son claras y la falta del fomento de una cultura vial es necesaria para trabajar el tema en las poblaciones más vulnerables, priorizando el segmento de los estudiantes en niveles de aprendizaje escolar.

##### 4.2.4.-PÚBLICO OBJETIVO

Escolares del nivel primario de la Institución Educativa Sagrado Corazón de Jesús y público en general de acuerdo a los resultados de la Investigación.

##### 4.2.5.-TIEMPO Y DURACIÓN DEL ESPACIO

- 25 SEGUNDOS



4.2.6.-EMISIÓN DEL SPOT.

El formato spot será difundido en el programa especializado "La Hora del Transporte y la Seguridad Vial" en el horario de 7:00 de la noche, que se transmite por la emisora Radio Salkantay, 92.7 Fm.

PROYECTO DE SPOT RADIAL  
IMPRUDENCIA DE ESCOLARES EN EN CALLES  
GUIÓN TÉCNICO

<i>CONTROL</i> <i>LOCUTOR</i>	<i>DIALOGO</i>	<i>TIEMPO</i>
Control	Fondo Musical (De Primer Plano pasa a Segundo Plano)  Efecto (Excellerator Track 3)  Sonidos de bocina, motores y freno intempestivo de vehículos.	6. Seg.
Loc.1	Interpreta. (Lic. Richard Arias)  INICIO:  Si tú, amigo quieres..... ámbar para pensar,..... si tu lo puedes hacer.....	12. Seg.
Loc. 1	Interprete Niño (Mariet Triveños)  Madre llévame contigo..... Contigo hasta la muerte ire.....	10 Seg.
Control	Ráfaga Musical (De Primer Plano pasa a Segundo Plano )  Sonidos de bocina, motores y freno intempestivo de vehículos.	10 seg



**PROYECTO DE SPOT RADIAL**  
**IMPRUDENCIA DE ESCOLARES EN EN CALLES**  
**GUIÓN TÉCNICO**

<i>CONTROL</i> <i>LOCUTOR</i>	<i>DIALOGO</i>	<i>TIEMPO</i>
Control	Fondo Musical (De Primer Plano pasa a Segundo Plano)  Efecto (Excellerator Track 3)  Sonidos de bocina, motores y freno intempestivo de vehículos.	3. Seg.
Loc.1	Interpreta. (Lic. Richard Arias)  INICIO: Amigo transeúnte  Camine por las aceras conservando su derecha, evite formar grupos interrumpen el paso. Y cruce la calzada por las esquinas de calles y avenidas.  Recuerde, antes de cruzar la calzada, mire siempre a la izquierda y derecha, camine por los cruceros y puentes peatonales son seguros.  ¡Cuidemos nuestra vida!...	12. Seg.
Loc. 1	Interprete Niño (Mariet Triveños)  Madre llévame contigo, sabes que te seguiré, yo te quiero y por eso contigo me iré y si quieres Contigo hasta la muerte iré.	8 Seg.
Control	Ráfaga Musical (De Primer Plano pasa a Segundo Plano )  Sonidos de bocina, motores y freno intempestivo de vehículos.	4 seg



## PROPUESTA 3

### 4.3.- PROPUESTA Nº 3

#### PROYECTO DE SPOT TELEVISIVO SOBRE EL PROBLEMA DE LA IMPRUDENCIA DE PEATONES ESCOLARES EN EL RECORRIDO DE SUS HOGARES AL COLEGIO

##### 4.3.1-PROBLEMA:

*LA IMPRUDENCIA E INEPTITUD DE LOS ESCOLARES EN LAS CALLES Y AVENIDAS QUE OCASIONA MALESTAR TANTO EN TRANSEUNTES COMO EN CONDUCTORES DE VEHÍCULOS MOTORIZADOS.*

##### 4.3.2.-OBJETIVO

Promover los buenos hábitos en los escolares de la Institución Educativa Sagrado Corazón de Jesús, al momento de hacer uso las calles y avenidas, a través del formato spot, con un contenido atractivo, contagioso y alusivo a prevenir las más comunes imprudencias, con pautas que le hagan comprender sobre las fatales consecuencias de prácticas equivocadas en las vías públicas.

##### 4.3.3.-JUSTIFICACIÓN

La imprudencia de peatones (personas que caminan para trasladarse de un lugar a otro), es de mucha preocupación, dado que según las estadísticas de cada 10 accidentes de tránsito que se producen en una ciudad 7 la ocasionan los peatones, las cifras son claras y la falta del fomento de una cultura vial es necesaria para trabajar el tema en las poblaciones más vulnerables, priorizando el segmento de los estudiantes en niveles de aprendizaje escolar.

##### 4.3.4.-PÚBLICO OBJETIVO

Escolares del nivel primario de la Institución Educativa Sagrado Corazón de Jesús y público en general de acuerdo a los resultados de la Investigación.

##### 4.3.5.-TIEMPO Y DURACIÓN DEL ESPACIO

45 SEGUNDOS



#### 4.3.6.-EMISIÓN DEL SPOT.

El formato spot será difundido en el programa de televisión dominical "La Hora del Transporte y la Seguridad Vial" en el horario de 5:00 - 6:00 de la tarde, que se transmite por la emisora TELEVISIÓN TELENET CANAL 23.

**PROYECTO DE SPOT EN VIDEO**  
**IMPRUDENCIA DE ESCOLARES EN CALLES**  
**GUIÓN TÉCNICO**

<i>Control/ Locutor</i>	<i>Texto</i>	<i>Voz en off/ Efectos</i>	<i>Imágenes/ Video</i>	<i>Tiempo</i>
1	Los accidentes de tránsito pueden terminar con tu vida en fracciones de segundo, cuando ocurre un accidente de tránsito todo sucede tan rápido que no puedes pensar en como, por donde y cuando escapar.	Voz en off: Lic. Carlos Paucar  Sonido: Fondo, Killer Hertz	Dos danzarines viajan en un vehículo interprovincial, de pronto uno el Collacha queda dormido, el otro antes dormirse también, ve el cinturón pero no le importa ponérselo, ambos se duermen, el Maqt'a sueña que el vehículo en el que están viajando impacta con otro, ve que algunos salen disparados por las ventanas y hay fallecidos.	11 "
2	El cinturón más que una obligación es tu salvación!..	Voz en off: Enma Cáceres		5"
3	Por eso cuando abordes un vehículo, piensa en seguridad, usa y has que usen el cinturón de seguridad.	Sonido: Fondo, Grey matter		8 "
4	Si vas a viajar asegúrate de llegar!	Voz en off: Lic. Carlos Paucar	De pronto despierta y todo es un sueños, al final usa y pide que usen el cinturón de seguridad a los demás.	5 "
5	Abróchate el cinturón Abróchate a la vida!	Voz en off: Enma Cáceres		5"



**PROYECTO DE SPOT RADIAL**  
**IMPRUDENCIA DE ESCOLARES EN EN CALLES**  
**GUIÓN TÉCNICO**

**PROPUESTA 4**

**4.4.-PROPUESTA N° 4**

**PROYECTO DE CAPACITACIÓN DIRIGIDO A PROFESORES DEL CENTRO**  
**EDUCATIVO SAGRADO CORAZÓN DE JESÚS**

**4.4.1.-PROBLEMA:**

***LA FALTA DE CAPACITACIÓN A PROFESORES SOBRE EL PROBLEMA DE LA SEGURIDAD VIAL, TRANSPORTE TRÁNSITO Y VIALIDAD, MEDIANTE LOS CUALES SE INFORME, ACTUALICE Y SE SENSIBILICE AL PROFESOR DE LOS CENTROS EDUCATIVOS.***

**4.4.2.-OBJETIVO**

Involucrar a los profesores de la Institución Educativa Sagrado Corazón de Jesús, en temas de seguridad vial, brindándoles las pautas de prevención de accidentes de tránsito, así como las herramientas necesarias para mejorar el comportamiento de ellos mismo y por ende el de los alumnos de los centros educativos.

**4.4.3.-JUSTIFICACIÓN**

El mantener adecuadamente informada a la comunidad sobre los temas vinculados al tránsito de vehículos es una tarea educativa fundamental, a la luz de la importancia del tema y de las indeseables consecuencias de los accidentes de tránsito, considerados como una de las más importantes causas de muerte en el mundo, de esta manera aportamos ideas, observaciones y sugerencias que contribuyen a mejorar la seguridad en el tránsito vehicular terrestre.

Las publicaciones especializadas nos informan que en el mundo actual existen aproximadamente 600 millones de automóviles, camiones y autobuses y quizás doscientos millones de motocicletas y ciclos motores.



Es un hecho por demás conocido que las muertes y lesiones en accidentes de tránsito representan uno de los mayores problemas de la vida del siglo y uno de los más importantes problemas de salud en el tiempo presente. Son hechos que impactan fuertemente en el plexo social.

#### **4.4.4.-PÚBLICO OBJETIVO**

Profesores de la Institución Educativa Sagrado Corazón de Jesús.

#### **4.4.5.-TIEMPO Y DURACIÓN DE LA CAPACITACIÓN**

- 1.1/2 Hora

#### **4.4.6.-PROGRAMA DE LA CAPACITACIÓN**

La capacitación es factible de ser reprograma según disponga la dirección general del centro educativo.

Lugar : II.EE. Sagrado Corazón de Jesús, salón de reuniones.

Fecha : 25 de Noviembre del 2011

Hora : 12:00 Hrs.

### **INICIO DE LA CAPACITACION**

**12:30 Hrs.**

Presentación a cargo del Sub. Director de Primaria Jorge Peláez.

Ing. ECOIN S.A.C. Escuela Integral de Conductores.

- Estrategias de Sensibilización Vial.

Estadística de los accidentes de tránsito en el Perú y el mundo.

**13:00 Hrs.**

**2da. PONENCIA**

Ing. Richard Triveños Guerrero/ Instituto Nacional de Transporte Terrestre del Perú, INTRAP.

- Identificación de Riesgos Viales.
- Educación y Seguridad Vial.

**13:30 Hrs.**

**3ra. PONENCIA**

Abog. Raúl Camacho/Presidente de la Asociación de Víctimas de Accidentes de Tránsito, AVATRAP.

- Normatividad de transporte, tránsito y vialidad.

**14:00 Pm.**

Despedida a cargo del Sub. Director de Primaria Jorge Peláez.



## PROPUESTA 5

### 4.5.- PROPUESTA Nº 5

#### PROYECTO DE CAPACITACIÓN DIRIGIDO A ESTUDIANTES DEL NIVEL PRIMARIA DEL CENTRO EDUCATIVO SAGRADO CORAZÓN DE JESÚS

##### 4.5.1.-PROBLEMA:

*LA FALTA DE UNA ADECUADA ORIENTACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN POR PARTE DE LOS PROFESORES A LOS ESTUDIANTES, EN TEMAS RELACIONADOS AL PROBLEMA DE LA SEGURIDAD VIAL Y LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO.*

##### 4.5.2.-OBJETIVO

Involucrar a los profesores de la Institución Educativa Sagrado Corazón de Jesús, en temas de seguridad vial, brindándoles las pautas de prevención de accidentes de tránsito, así como las herramientas necesarias para mejorar el comportamiento de ellos mismo y por ende el de los alumnos de los centros educativos.

##### 4.5.3.-JUSTIFICACIÓN

En los centros urbanos muy poblados, donde la presencia y participación de las personas en los riesgos es mucha más directa y personal, el tránsito inseguro se incorpora como factor de deterioro de la calidad de vida, sumándose al ruido, la contaminación, la ausencia o mala calidad de algunos servicios y la inseguridad general. Estas perturbaciones son, como todos sabemos, patrimonio de los grandes centros urbanos del mundo, en general.

Económicamente, los accidentes de tránsito actualmente representan entre 1% y 3% de PBI - y es curioso que ese número tiene vigencia casi sin considerar el nivel de motorización de un país -.

La inseguridad en el tránsito, y su costo social y económico, atañe y preocupa a todos por igual., por la simple razón de que es la integridad física del individuo lo que está en juego y sabemos que sus efectos se hacen sentir sobre todo ser humano, sin distinción de condición, sexo y edad. Ese flagelo no discrimina. Por el contrario nos iguala.



#### 4.5.4.-PÚBLICO OBJETIVO

Estudiantes del sexto grado del nivel primario de la Institución Educativa Sagrado Corazón de Jesús.

#### 4.5.5.-TIEMPO Y DURACIÓN DE LA CAPACITACIÓN

- 1 Hora

#### 4.5.6.-PROGRAMA DE LA CAPACITACIÓN

La capacitación es factible de ser reprograma según disponga la dirección general del centro educativo.

Lugar : II.EE. Sagrado Corazón de Jesús, salón de reuniones.

Fecha : 9 de Diciembre del 2011

Hora : 10:00 Hrs.

#### PROGRAMA DE LA CAPACITACIÓN

10:00 Hrs.

Presentación.-

A cargo del Sub. Director de Primaria, Prof. Jorge Peláez.

#### 1ra. PONENCIA

Bachiller Mario Valdez Ccollque/Tesis, UNSAAC/“Proyecto Educación y Seguridad Vial”.

- Señales de tránsito

10:20 Hrs.

#### 2ra. PONENCIA

Abog. Raúl Camacho/Presidente de la Asociación de Víctimas de Accidentes de Tránsito, AVATRAP.

- Derecho Vial.

10:40 Hrs.

Presentación del grupo teatral de la Policía Nacional del Perú

Teatralización de los Personajes Polito y Polita (Efectivos de la PNP)

- Mensajes y reflexiones

11:00 Hrs.

Despedida

A cargo del Sub. Director de Primaria, Prof. Jorge Peláez.



## CONCLUSIONES

**PRIMERA.-** El problema de los accidentes de tránsito es latente en las calles y avenidas de la ciudad, el tercer paradero de la avenida 28 de julio donde se ubica la Institución Educativa Sagrado Corazón de Jesús, es considerado como por su ubicación punto neurálgico, donde han ocurrido y ocurren accidentes de tránsito, al respecto los estudiantes tienen un buen conocimiento sobre el significado del mismo, sin embargo casi la mitad de ellos no refleja esta preocupación en la práctica.

**SEGUNDA.-** La información acerca de seguridad vial, de los principios, normas y acciones que de ella emergen para promover hábitos y aptitudes responsables frente al problema de los accidentes de tránsito es mala, esta declinación según nuestras indagaciones, se debe a la novedad de los términos para los estudiantes, podemos decir entonces, que la enseñanza al respecto no es la más adecuada.

**TERCERA.-** Los estudiantes reconocen al policía de tránsito como la autoridad a quien le compete poner orden en la circulación de vehículos y peatones y tienen una óptima valoración, ello se debe a la información básica convencional proporcionada por los profesores, aunque tales percepciones sean relativas en la práctica.

**CUARTA.-** Los estudiantes tienen un mal conocimiento acerca del semáforo sin embargo reconocen y pueden interpretar adecuadamente los colores del semáforo, lo que significa que los encuestados no definen correctamente al semáforo pero si descifran los colores antes de cruzar la calzada.

**QUINTA.-** En cuanto a infraestructura y demarcación de vías, los estudiantes tienen mayoritariamente un conocimiento regular al respecto, consideran que los puentes peatonales son una valiosa construcción pero no reconocen los beneficios de saber usarlos y los cruceros peatonales simplemente forman parte de las reglas de tránsito

**SEXTA.-** La relación pedagógica actualmente es un proceso de aprendizaje compartido entre los que se comunican entre sí y que, al hacerlo se construye el hecho educativo, la Comunicación Educativa en ese sentido no es empleada adecuadamente por los profesores para fomentar la seguridad vial, debido a la escasa información que los estudiantes tienen sobre el tema del transporte, tránsito y vialidad.



## **SUGERENCIAS**

**PRIMERA.-** Las Instituciones Educativas en coordinación con entidades públicas y privadas a fines al transporte, deben capacitar permanentemente a los profesores en temas de educación y seguridad vial, para que los mismos se socialicen didácticamente con los educandos y se genere de esta manera el efecto multiplicador.

**SEGUNDA.-** La Comunicación Educativa implica el uso del arte y la tecnología, como la pintura, la música, el teatro y material audiovisual, el cual debe de incentivar a los estudiantes a conductas responsables y solidarias en la vía pública, de tal manera que los profesores cuenten con elementos que constituyan un soporte estratégico para fortalecer los conocimientos y consecuentemente las actitudes de los estudiantes.

**TERCERA.-** De la mano de profesionales y especialistas, el Gobierno Regional de quienes dependen los sectores de Educación, Salud y Transportes, debe crear programas de radio y televisión, especializados en seguridad vial, el cual permita involucrar tanto a estudiantes como a profesores como agentes de cambio, a ello fortalecerán los formatos como la entrevista, testimonios, jingles, además de concursos y competencias entre los agentes que generen espacios de mayor participación para la promoción de la cultura vial.

**CUARTA.-** Le compete al Consejo Regional de Seguridad Vial Región Cusco, fomentar y promover proyectos educativos dirigidos a conductores y peatones, respecto al cumplimiento de las normas y reglas de tránsito, trabajo que no se ha visto desde su creación por Ordenanza Regional, esta entidad tiene el deber de elaborar planes de seguridad vial de corto, mediano y largo plazo que permitan aminorar los siniestros de tránsito en nuestra región.

**QUINTA.-** Los Gremios Periodísticos y el Colegio de Periodistas mediante convenios, deben de fortalecer la actualización de sus agremiados en temas relacionados al problema del transporte y seguridad vial, al mismo tiempo de contar con espacios destinados exclusivamente a fomentar cultura vial como responsabilidad social que nos compete a todos.

**SEXTA.-** La comunicación educativa debe de ser práctica constante para la formación de estudiantes, el rol del profesor tiene que ser dialógico y reflexivo, que implique y forme a un ser humano libre, justo, equitativo y responsable frente a la problemática del transporte.



## BIBLIOGRAFÍA

- BAPTISTA Lucio Pilar; FERNÁNDEZ Collado, Carlos y HERNANDEZ Sampierí, Roberto.-"Metodología de la Investigación".- Segunda Edición.- Editorial Graficas Monte Alban S.A.\_ Mexico.-2003.
- CALANDRIA (2005). Comunicación y Desarrollo Local. Lima, Calandria. p. 9.
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Guía de Educación y Seguridad Vial, II Siglo de Educación Primaria 2da Edición.
- REYES Bustinza Juvenal, Lingüística General, unidad 1 pag. 19 la comunicación.
- SEDANO, Vladimir (2007). Presupuesto Participativo municipal desde un enfoque de comunicación para el desarrollo.
- SANDRA Carli, Comunicación, Educación y Cultura. Una zona para explorar las Transformaciones históricas recientes.
- Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito, D.S.016-2009- MTC., Capítulo II, art 2.- definiciones.
- VALERIANO O. Luis F.-Metodología para el Diseño y Elaboración de Proyectos de Investigación Social.-Caso Práctico.-Editorial San Marcos.- Lima - Perú.-1999.

## HEMEROGRAFÍA

- SANCHEZ Cornejo Mario,-"1/2 de Transporte, del Diario Editores e Impresores Gráficos del Perú S.A.C. Lima, Octubre 2011.
- SALAS Lizama Nubia Citlalli. Revista Mexicana de Comunicación.
- TRIVEÑOS Guerrero Richard.- Revista de Transporte, Tránsito y Vialidad N° 001 Cusco, Enero 2010.



## WEBGRAFÍAS

- Asociación Civil Luchemos Por la Vida –Argentina. [www.luchemos.org.ar](http://www.luchemos.org.ar)
- Asociación Juvenil para la Difusión de Seguridad Vial -ADISEV -España  
[www.usuarios.lycos.es/Seguridad\\_Vial](http://www.usuarios.lycos.es/Seguridad_Vial).
- Asociación Stop-Accidentes. España, Alvarado Héctor. "Llama Nóbel a controlar emisión de contaminantes." El Norte, 15 Noviembre, 2002, 2. Latin
- Asociación de Tránsito de Ciclistas en Ruta (ATRACIR). República
- BELTRÁN, Luís Ramiro (2002). Comunicación para el desarrollo en Latinoamérica: una evaluación sucinta al cabo de cuarenta años.  
[www.orbicom.ca/in\\_focus/columns/es/archives/2002\\_june.html](http://www.orbicom.ca/in_focus/columns/es/archives/2002_june.html)
- CROVI Delia, Comunicación y Educación. Perspectiva Latinoamericana,  
<http://redalyc.uaemex.mx/pdf/158/15801953.pdf>
- Dirección General de Tráfico - Ministerio del Interior –España, Educación Vial 2003 /2004. [www.dgt.es](http://www.dgt.es)
- Dirección Nacional de Vialidad. [www.vialidad.gov.ar](http://www.vialidad.gov.ar)
- HUERGO Jorge, <http://comeduc.blogspot.com/2006/04/jorge-huergo-comunicacin-y-educación.html>.
- KAPLUN Gabriel, <http://www.dialogosfelafacs.net/enunciacion-y-frame-en-la-gestion-de-la-interaccion/>
- KAPLUN Mario, "Participación, praxis, problema. La experiencia del Casete-foro". <http://www.communicationforsocialchange.org/>.
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones Perú [www.mtc.gob.pe](http://www.mtc.gob.pe)
- UNESCO. <http://chasqui.comunica.org/kaplun64.htm>.
- Instituto de Seguridad y Educación Vial –Argentina. [www.isev.com.ar](http://www.isev.com.ar)
- <http://www.mexicanadecomunicación.com.mx/Tables/FMB/forouni/periodismo>.
- <http://www.uhu.es/cine.educación/didáctica/0016educomunicacion.htm>
- Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito. [www.renat.gov.ar](http://www.renat.gov.ar)



# **ANEXO 1**

## **ENTREVISTAS**



## ESQUEMA DE ENTREVISTA

1.- ¿Sabe Ud. A que se refiere la Comunicación Educativa?

No

Si

.....

.....

.....

.....

.....

2.- Alguna vez a empleado arte o tecnología para la enseñanza de sus cursos?, anote algunas de ellas.

.....

.....

.....

.....

.....

3.- Frente al problema de los accidentes de tránsito, emplea Ud. Algún método para orientar e informar a los estudiantes sobre el problema en mención.

.....

.....

.....

.....

.....

4.- Durante su formación profesional ¿Recibió información sobre seguridad vial?

.....

.....

.....

.....

.....



# **ANEXO 2**

## **MODELO DE ENCUESTA**



**UNIVERSIDAD NACIONAL DE SAN ANTONIO ABAD DEL CUSCO**

**FACULTAD DE COMUNICACIÓN SOCIAL E IDIOMAS**

**ENCUESTA A ESTUDIANTES DEL 6TO GRADO DE PRIMARIA DEL COLEGIO  
SAGRADO CORAZON DE JESUS DE LA CIUDAD DEL CUSCO**

*Amigo (a) estudiante, agradezco anticipadamente tu colaboración y le pido **marcar tu respuesta con un aspa (x)***

1. Edad: ..... Encuesta N: .....

2. Sexo:

a. Varón ( ) b. Mujer ( )

**En clases los profesores, te enseñaron que las señales de tránsito son:**

<b>SEÑALES DE TRÁNSITO</b>		<b>Siempre</b>	<b>Casi siempre</b>	<b>A veces</b>	<b>Casi nunca</b>	<b>Nunca</b>
3.	Son una guía de ubicación en las calles y caminos, indispensables para la convivencia en la vía pública.					
4.	Es un sistema de códigos que permiten el tránsito de peatones y conductores de vehículos motorizados					
5.	Son normas que rigen el transporte en nuestro país.					
6.	Son todos los elementos que componen una vía pública.					



De las siguientes definiciones, que valor le das a cada alternativa acerca del semáforo

SEMÁFORO		Siempre	Casi siempre	A veces	Casi nunca	Nunca
7.	Un adorno en la calle					
8.	Es un elemento indispensable que permite el orden entre conductores de vehículos y peatones					
9.	Es dispositivo de control para vehículos.					
10	Es obligación de la autoridad municipal colocar estos dispositivos para controlar el tránsito.					

Antes de cruzar la calzada, como interpretas los colores del semáforo?

COLORES		Siempre	Casi siempre	A veces	Casi nunca	Nunca
11	Rojo para PARAR					
12	Verde para PASAR					
13	Ámbar/amarillo para PENSAR					
14	Rojo para FRENAR					
15	Verde para CRUZAR la vía					
16	Ámbar/amarillo PREVENCIÓN					



Alguna vez te has preguntado, qué son y para qué sirven los puentes peatonales.

<b>PUNTES PEATONALES</b>		<b>Mucho</b>	<b>Regular</b>	<b>poco</b>	<b>No opina</b>
17	Para tener una mejor visión del tráfico.				
18	Es una estructura que permite el paso de peatones, protegiéndonos de la circulación vehicular.				
19	Es una obligación de las autoridades construir puentes peatonales para protegernos del tráfico.				
20	Son una solución a los accidentes de tránsito, permite mantener fuera de contacto a conductores de vehículos con los peatones.				
21	Es una construcción valiosa para la ciudadanía, por lo que debemos de cuidarlo y mantenerlo siempre limpio .				

Tus profesores en clases, qué te contaron acerca del cruce peatonal o líneas de cebra

<b>Nº</b>	<b>CRUCERO PEATONAL</b>	<b>SIEMPRE</b>	<b>CASI SIEMPRE</b>	<b>A VECES</b>	<b>CASI NUNCA</b>	<b>NUNCA</b>
22	Son líneas demarcadas sobre la calzada, para limitar el paso de peatones.					
23	Son parte de las reglas de tránsito					
24	Son líneas delimitadoras, que la autoridad municipal pinta en la calzada de calles y avenidas de una ciudad.					
25	Son pintas sobre la calzada, para darle mayor estética y presencia a las calles y avenidas.					
26	Es el espacio por donde los peatones pueden cruzar la pista.					



A tu parecer, cuál de estas alternativas te parece la más acertada sobre el policía de tránsito?

<b>EL POLICIA DE TRÁNSITO</b>		<b>Siempre</b>	<b>Casi siempre</b>	<b>A veces</b>	<b>Casi Nunca</b>	<b>Nunca</b>
27	Es un amigo, que nos orienta y ayuda cuando lo necesitamos.					
28	Es la autoridad en una vía, le compete poner orden a la circulación de vehículos y peatones y de ser el caso sancionar.					
29	Puede ser varón o mujer, lleva un traje que lo distingue y siempre tiene un pito.					
30	Es una persona preparada para velar por nuestra seguridad, sobre todo cuando hay peligro de atentado, secuestro o robo.					

Cuál de estas alternativas, te parece la más acertada sobre los accidentes de tránsito

<b>ACCIDENTE DE TRÁNSITO</b>		<b>Siempre</b>	<b>Casi siempre</b>	<b>A veces</b>	<b>Casi nunca</b>	<b>Nunca</b>
31	Es la colisión entre un vehículo y otro con trágicas consecuencias.					
32	Es la segunda causa por la que en el mundo mueren las personas.					
33	Es la colisión de un vehículo con otro o con algún objeto.					
34	Es la irresponsabilidad de los conductores que por su imprudencia ocasionan la muerte de personas					
35	Es el motivo por que las autoridades, deben de realizar acciones de prevención.					



**Qué es un vehículo motorizado o carro?**

Nº	VEHICULO MOTORIZADO	Mucho	Regular	poco	nada
36	Es un artefacto, que circula en calles y avenidas de una ciudad o carreteras del país.				
37	Lo conocemos más con el nombre de carro o automóvil.				
38	Es un aparato móvil que sirve para el transporte de personas, carga o mercancía.				
39	Es un lujo, tenerlo nos permite trasladarnos de un lugar a otro sin necesidad de caminar				

**Si en clases te explicaron qué es la Seguridad Vial, cuál de estas alternativas te parece la más coherente?**

Nº	SEGURIDAD VIAL	Bastante	Mucho	Poco	Muy poco
40	Es un conjunto de principios, normas y acciones dirigidas a promover hábitos y aptitudes responsables frente al problema de los accidentes de tránsito.				
41	Es el buen comportamiento de las personas en una vía pública.				
42	Es el trabajo de nuestras autoridades para protegernos de los peligros en una vía pública.				
43	Cuidar tu vida y la de los demás.				
44	Es tarea de todos!...				



Quando estás en la calle o en el carro, cuáles de estas medidas adoptas con más frecuencia?

Nº	Medidas adoptadas con frecuencia	Bastante	Mucho	Poco	Muy poco
45	Cruzo la calzada por las esquinas.				
46	Subo a los carros solo cuando están parados en los paraderos.				
47	No juego en la calle, porque no me parece correcto, entorpecer el tránsito en la vía pública				
48	No cruzo la calzada, cuando el semáforo este en rojo.				
49	No saco la cabeza ni las manos por la ventana de los vehículos, porque me parece peligroso				
50	No subo, ni bajo de los vehículos, cuando están en marcha.				



# **ANEXO 3**

## **CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES**

**CRONOGRAMA 2011 - 2012**

<b>ACTIVIDADES</b>	<b>FEB</b>	<b>MAR</b>	<b>ABR</b>	<b>MAY</b>	<b>JUN</b>	<b>JUL</b>	<b>AGO</b>	<b>SET</b>	<b>OCT</b>	<b>NOV</b>	<b>DIC</b>	<b>ENE</b>	<b>FEB</b>	<b>MAR</b>
<b>Pre investigación y reconocimiento de área de trabajo</b>	<b>X</b>													
<b>Elaboración y presentación del perfil del proyecto</b>		<b>X</b>												
<b>Aprobación del proyecto de tesis</b>														
<b>Elaboración de la tesis</b>				<b>X</b>										
<b>Aplicación del trabajo de campo</b>								<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>			
<b>Revisión y corrección de la tesis</b>											<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	
<b>Elaboración de diapositivas</b>													<b>X</b>	
<b>Sustentación</b>														<b>X</b>



# ANEXO 4

## FOTOS





PROGRAMA DE TELEVISIÓN "LA HORA DEL TRANSPORTE"

FUENTE PROPIA



Programa de TELEVISIÓN "LA HORA DEL TRANSPORTE"

FUENTE PROPIA



Programa de RADIO "LA HORA DEL TRANSPORTE"

FUENTE PROPIA



Programa de RADIO "LA HORA DEL TRANSPORTE"

FUENTE PROPIA



TALLER DE CAPACITACIÓN a profesores de la I.E.E. Sagrado Corazón de Jesús"

FUENTE PROPIA



TALLER DE CAPACITACIÓN a profesores de la I.E.E. Sagrado Corazón de Jesús"

FUENTE PROPIA