

**UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
ESCUELA DE CIENCIAS DE LA COMUNICACIÓN**

**“MENSAJES TRANSMITIDOS EN RADIO CADENA SONORA, SOBRE HECHOS DE
TRÁNSITO EN LA CIUDAD CAPITAL Y SU CONTRIBUCIÓN A LA EDUCACIÓN VIAL
DE LOS GUATEMALTECOS”**

MABEL MARIBEL JUÁREZ ALVARADO

Guatemala, agosto 2013.

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
ESCUELA DE CIENCIAS DE LA COMUNICACIÓN

“Mensajes Transmitidos en Radio Cadena Sonora, Sobre Hechos de Tránsito en la Ciudad Capital y su Contribución a la Educación Vial de los Guatemaltecos”

Tesis presentada por:

Mabel Maribel Juárez Alvarado

Previo a obtener el título de
Licenciada en Ciencias de la Comunicación

Asesora de Tesis:
Dra. Lesvia Margarita Morales

Guatemala, agosto de 2013.

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA

ESCUELA DE CIENCIAS DE LA COMUNICACIÓN

Consejo Directivo

Director

Lic. Julio E. Sebastián Chilin

Representantes Docentes

M. A. Amanda Ballina
Víctor Carillas

Representantes Estudiantiles

Néstor Aníbal de León Velásquez
José Jonathan Girón Ticurú

Representantes de los Egresados

Lic. Johny Michael González Batres

Secretaria

M. A. S. C Claudia Molina

Tribunal Examinador

Dra. Lesvia Margarita Morales, Presidente
M. A. José María Torres, Revisor
M. A. Gustavo Bracamonte, Revisor
Licda. Miriam Yucuté, Examinadora
Licda. Rosa Idalia Aldana, Examinadora
Lic. Cesar Paiz, Suplente



Escuela de Ciencias de la Comunicación

Universidad de San Carlos de Guatemala

Guatemala, 12 de agosto de 2013
Dictamen aprobación 119-13
Comisión de Tesis

Estudiante

Mabel Maribel Juárez Alvarado

Escuela de Ciencias de la Comunicación
Ciudad de Guatemala

Estimado(a) estudiante **Juárez**:

Para su conocimiento y efectos, me permito transcribir lo acordado por la Comisión de Tesis en el inciso 1.7 del punto 1 del acta 12-2013 de sesión celebrada el 12 de agosto de 2013 que literalmente dice:

1.7 Comisión de Tesis acuerda: A) Aprobar al (a la) estudiante Mabel Maribel Juárez Alvarado, carné 200613902, el proyecto de tesis: **MENSAJES EDUCATIVOS TRANSMITIDOS EN RADIO CADENA SONORA Y SU CONTRIBUCIÓN EN LA REDUCCIÓN DE HECHOS DE TRÁNSITO EN LA CIUDAD CAPITAL.** B) Nombrar como asesor(a) a: Dra. Lesvia Morales.

Asimismo, se le recomienda tomar en consideración el artículo número 5 del REGLAMENTO PARA LA REALIZACIÓN DE TESIS, que literalmente dice:

...“se perderá la asesoría y deberá iniciar un nuevo trámite, cuando el estudiante decida cambiar de tema o tenga un año de habérsele aprobado el proyecto de tesis y no haya concluido con la investigación.” (lo subrayado es propio).

Atentamente,

ID Y ENSEÑAD A TODOS


M.A. Aracelly Mérida
Coordinadora Comisión de Tesis



Copia: Comisión de Tesis
AM/Eunice S.



016-14

Universidad de San Carlos de Guatemala
Escuela de Ciencias de la Comunicación

Guatemala, 30 de enero de 2014.
Comité Revisor/ NR
Ref. CT-Akmg 08-2014

Estudiante

Mabel Maribel Juárez Alvarado

Carné **200613902**

Escuela de Ciencias de la Comunicación
Ciudad Universitaria, zona 12.

Estimado(a) estudiante Juárez:

De manera atenta nos dirigimos a usted para informarle que esta comisión nombró al COMITÉ REVISOR DE TESIS para revisar y dictaminar sobre su tesis: MENSAJES EDUCATIVOS TRANSMITIDOS EN RADIO CADENA SONORA Y SU CONTRIBUCIÓN EN LA REDUCCIÓN DE HECHOS DE TRÁNSITO EN LA CIUDAD CAPITAL.

Dicho comité debe rendir su dictamen en un plazo no mayor de 15 días calendario a partir de la fecha de recepción y está integrado por los siguientes profesionales:

- Dra. Lesvia Morales, presidente(a).
- M.A. José María Torres, revisor(a).
- M.A. Gustavo Bracamonte, revisor(a).

Atentamente,

ID Y ENSEÑAD A TODOS



M.A. Aracelly Mérida
M.A. Aracelly Mérida
Coordinadora Comisión de Tesis

Lic. Julio E. Sebastián Ch.
Lic. Julio E. Sebastián Ch.
Director ECC

Copia: comité revisor. Adjunto 2 fotocopias del informe final de tesis y respectiva boleta de evaluación.
archivo.
AM/JESCH/Eunice S.

Edificio M2,
Ciudad Universitaria, zona 12.
Teléfono: (502) 2418-8920
Telefax: (502) 2418-8910
www.comunicacionusac.org

Autorización por comité revisor informe final

Guatemala, 06 de Marzo de 2014.

M.A.
Aracelly Mérida
Coordinadora Comisión de Tesis
Escuela de Ciencias de la Comunicación
Edificio Bienestar Estudiantil, 2do. Nivel.
Ciudad Universidad, zona 12.

Estimada M.A. Mérida:

Atentamente informamos a usted que la estudiante Mabel Maribel Juárez Alvarado, carné 2006 13902, ha realizado las correcciones y recomendaciones a su trabajo de investigación, cuyo título es: Mensajes Transmitidos en Radio Cadena Sonora, Sobre Hechos de Tránsito en la Ciudad Capital y su Contribución a la Educación Vial de los Guatemaltecos.

En virtud de lo anterior, se emite DICTAMEN FAVORABLE a efecto de que pueda continuar con el trámite correspondiente.



M.A. José María Torres
Miembro comité revisor

ID Y ENSEÑAD A TODOS



Dra. Lesvia Morales
Presidente comité revisor



M.A. Gustavo Bracamonte
Miembro comité revisor



069-14

Universidad de San Carlos de Guatemala Escuela de Ciencias de la Comunicación

Guatemala, 12 de marzo de 2014.
Tribunal Examinador de Tesis/N.R.
Ref. CT-Akmg- No. 29-2014

Estudiante

Mabel Maribel Juárez Alvarado

Carné **200613902**

Escuela de Ciencias de la Comunicación

Ciudad Universitaria, zona 12

Estimado(a) estudiante **Juárez**:

Por este medio le informamos que se ha nombrado al tribunal examinador para que evalúe su trabajo de investigación con el título **MENSAJES TRANSMITIDOS EN RADIO CADENA SONORA, SOBRE HECHOS DE TRANSITO EN LA CIUDAD CAPITAL Y SU CONTRIBUCIÓN A LA EDUCACIÓN VIAL DE LOS GUATEMALTECOS**, siendo ellos:

Dra. Lesvia Morales, presidente(a)
M.A. José María Torres, revisor(a).
M.A. Gustavo Bracamonte, revisor(a)
Licda. Miriam Yucuté, examinador(a).
Licda. Rosa Idalia Aldana, examinador(a).
Lic. César Paiz, suplente.

Por lo anterior, apreciaremos se presente a la Secretaria del Edificio M-2 para que se le informe de su fecha de examen privado.

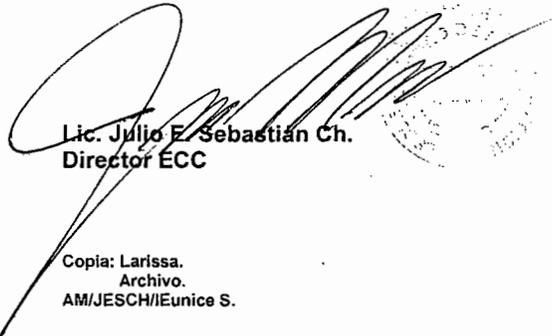
Deseándole éxitos en esta fase de su formación académica, nos suscribimos.

Atentamente,

ID Y ENSEÑAD A TODOS




M.A. Aracely Mérida
Coordinadora Comisión de Tesis


Lic. Julio E. Sebastián Ch.
Director ECC

Copia: Larissa.
Archivo.
AM/JESCH/Eunice S.

Edificio M2,
Ciudad Universitaria, zona 12.
Teléfono: (502) 2418-8920
Telefax: (502) 2418-8910
www.comunicacionusac.org



Universidad de San Carlos de Guatemala
Escuela de Ciencias de la Comunicación

Guatemala, 08 de mayo de 2014.
Orden de impresión/NR
Ref. CT-Akmg- No. 22-2014

Estudiante
Mabel Maribel Juárez Alvarado
Carné **200613902**
Escuela de Ciencias de la Comunicación
Ciudad Universitaria, zona 12

Estimado(a) estudiante Juárez:

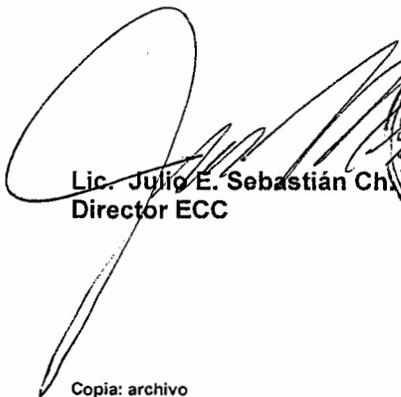
Nos complace informarle que con base a la **autorización de informe final de tesis por asesor**, con el título: MENSAJES TRANSMITIDOS EN RADIO CADENA SONORA SOBRE HECHOS DE TRÁNSITO EN LA CIUDAD CAPITAL Y SU CONTRIBUCIÓN A LA EDUCACIÓN VIAL DE LOS GUATEMALTECOS, se emite la orden de impresión.

Apreciaremos que sean entregados dos ejemplares impresos y un disco compacto en formato PDF, en la Biblioteca Central de esta universidad; seis ejemplares y dos discos compactos en formato PDF, en la Biblioteca Flavio Herrera y diez ejemplares en la Secretaría General de esta unidad académica ubicada en el 2º. nivel del Edificio M-2.

Es para nosotros un orgullo contar con un profesional como usted, egresado de esta Escuela, que cuenta con todas la calidades para desenvolverse en cualquier empresa en beneficio de Guatemala, por lo que le deseamos toda clase de éxitos en su vida.

Atentamente,

ID Y ENSEÑAD A TODOS


Lic. Julio E. Sebastián Ch.
Director ECC




M.A. Aracelly Mérida
Coordinadora Comisión de Tesis



Copia: archivo
AM/JESCH/Eunice S.

Edificio M2,
Ciudad Universitaria, zona 12.
Teléfono: (502) 2418-8920
Telefax: (502) 2418-8910
www.comunicacionusac.org

ACTO QUE DEDICO

A DIOS:

Por ser el motor de mi vida; por darme la bendición de llegar hasta este momento; por la sabiduría que sólo él me ha dado y a quien dedico no sólo este logro, sino mi vida entera. Gracias Señor por tanta bondad para mí.

A MIS PADRES:

Fredy Roberto Juárez y Nicolasa Alvarado de Juárez, por ser mi máxima inspiración; porque con su esfuerzo, amor, comprensión y confianza he logrado llegar hasta aquí. Gracias papá y gracias mamá porque nunca olvidaré lo que han hecho por mí, mi amor y respeto para ambos.

A MIS HERMANAS:

Gaudi Iliana y Damaris Abidail, por su apoyo incondicional y su amor sincero; porque sabía que siempre estarían allí presente ante cualquier adversidad que pudiera enfrentar. Gracias mis patojitas.

A MI NOVIO:

Edson Arturo Enrique Ochaeta García, por no abandonarme cuando más lo necesite, por brindarme su apoyo ilimitado, su amor y comprensión; por alentarme a seguir adelante y por los consejos que me brindo a la hora de tomar decisiones serias. Mi eterna gratitud para ti mi amor.

A MI IGLESIA:

Iglesia C. A. El Líbano, por sus oraciones; porque sin ellas este logro no habría sido realidad. Gracias mis hermanos en Cristo.

A MIS AMIGOS:

Ana González, Andrea de la Rosa, Ángela Saput, Jerson Ramos y Daniel Aragón; porque no solo fueron mis compañeros de promoción, fueron mis amigos, mis aliados, con quienes compartí momentos inolvidables, experiencias que siempre llevaré en mi corazón. Gracias mis amigos por su amistad y apoyo.

**A UNIVERSIDAD DE SAN
CARLOS DE GUATEMALA:**

Por ser mi casa de estudios, por abrirme las puertas al conocimiento y a la superación; por darme la oportunidad de ser alguien en la vida. Gracias mi alma mater.

**A ESCUELA DE CIENCIAS
DE LA COMUNICACIÓN:**

Por ser el lugar que me formó y por brindarme las herramientas para ser una profesional en el mundo de la comunicación social; por ese conocimiento que me ha permitido desarrollar durante mi formación académica. Especialmente, mi agradecimiento a mi asesora, Dra. Lesvia Morales, por su apoyo y colaboración.

A USTED:

Por tomarse el tiempo de leer este trabajo que con tanto esfuerzo he realizado.

**PARA EFECTOS LEGALES EL AUTOR ES EL RESPONSABLE DEL
CONTENIDO DE ESTE TRABAJO**

ÍNDICE

Contenido	Pág.
Introducción.....	i
CAPÍTULO I	
1. MARCO CONCEPTUAL.....	1
1.1. Título.....	1
1.2. Antecedentes del problema.....	1
1.3. Alcance.....	4
1.4 Delimitación del tema.....	4
1.5. Justificación del problema.....	4
1.6. Planteamiento del problema.....	6
1.7. Formulación del problema.....	7
CAPÍTULO II	
2. MARCO TEÓRICO.....	8
2.1. El diagnóstico.....	8
2.2. Radio noticiosa.....	8
2.2.1. La Radio Sonora.....	9
2.3. Definición de educación vial.....	11
2.4. Definición de hechos de tránsito.....	12
2.5. Uso del cinturón de seguridad.....	14
2.5.1. Falta del cinturón de seguridad en el vehículo.....	15
2.5.2. Excepción del uso del cinturón de seguridad.....	15
2.6. Uso de casco en motorista.....	16
2.6.1. Portación del casco.....	17
2.6.2. Tipo de casco.....	18
2.6.3. Modelos de casco.....	20
2.7. Uso del celular al conducir.....	21

2.7.1. Hacer y contestar llamadas cuando se conduce.....	21
2.7.2. Identificación de conductores.....	22
2.7.3. Escribir y enviar mensajes de texto.....	23
2.8. Uso de auriculares y aparatos de sonido.....	23
2.8.1. Escuchar música al conducir.....	23
2.8.2. No escuchar señales auditivas del tránsito.....	25
2.9. Alcoholemia.....	25
2.9.1. Conducir bajo efectos de alcohol.....	26
2.9.2. Efectos del alcohol sobre el conductor.....	26
2.9.3. Efectos en relación a la cantidad de alcohol ingerido.....	26
2.9.4. Conductor designado.....	26
2.10. Velocidad al conducir.....	27
2.10.1. No obedecer la señal de velocidad máxima.....	28
2.11. Obediencia al semáforo.....	28
2.11.1. Derecho de vía.....	28
2.11.2. Respeto al paso de cebra.....	29
2.11.3. Uso de la pasarela para peatones.....	29

CAPITULO III

3. MARCO METODOLÓGICO.....	30
3.1. Método.....	30
3.2. Tipo de investigación.....	30
3.3. Objetivos.....	30
3.3.1. Objetivo General.....	30
3.3.2. Objetivos Específicos.....	30
3.4. Hipótesis.....	31
3.5. Variables.....	31
3.5.1. Variable independiente.....	31
3.5.2. Variable dependiente.....	31
3.5.3. Definición teórica de la variable.....	31
3.5.4. Definición operacional de la variable.....	32

3.6. Población y muestra.....	32
3.7. Instrumentos.....	34
3.8. Técnica.....	34
3.8.1. Procedimiento.....	34

CAPITULO IV

4.1. Resultado de Monitoreo.....	36
4.2. Análisis e interpretación de los resultado.....	38
4.3. Análisis e interpretación de entrevistas.....	44

CAPITULO V

5. PROPUESTA.....	49
5.1. Primera fase.....	49
5.1.1. Producto.....	50
5.1.2. Tiempo.....	50
5.1.3. Grupo objetivo.....	50
5.1.4. Temas.....	51
5.1.5. Espacio.....	52
5.2. Segunda fase.....	53
5.2.1. Tipo de Programación.....	54
5.2.2. Tiempo y espacio.....	54
5.2.3. Temática.....	55

CONCLUSIONES.....	57
--------------------------	-----------

RECOMENDACIONES.....	58
-----------------------------	-----------

ANEXOS.....	59
--------------------	-----------

BIBLIOGRAFÍA.....	65
--------------------------	-----------

ENTREVISTAS.....	67
-------------------------	-----------

INTRODUCCIÓN

De forma objetiva, se ha abordado y desarrollado el presente punto de tesis intitulado “Mensajes Transmitidos en Radio Cadena Sonora Sobre Hechos de Tránsito en la Ciudad Capital, y su Contribución a la Educación Vial de los Guatemaltecos”, tomando en cuenta que la educación y seguridad vial, son factores de suma importancia e incidentes en la sociedad guatemalteca.

Con base a los estudios recientes, la tasa de mortalidad vial en Guatemala cada día crece más a consecuencia de los hechos de tránsito que se provocan diariamente en las diferentes carreteras del país.

Una de las situaciones por las cuales es necesario darle importancia a temas relacionados con el tránsito, es que todos esos incidentes, donde resultan personas heridas y muertas, representan pérdidas de vidas, pérdidas económicas para el país y son hechos que se pueden evitar. De la misma manera, el abordaje del tema por los medios de comunicación, sobre hechos de tránsito, es importante por lo que significa una información objetiva en el momento oportuno y una comunicación para formar conciencia ciudadana.

La estructura de la tesis, contiene cuatro capítulos; el estudio se realizó en la metrópoli. Concretamente con conductores de vehículos y oyentes de Radio Cadena Sonora.

El primer capítulo contiene información de antecedentes del problema en relación a los hechos de tránsito acaecidos diariamente por falta de mensajes de educación vial en la programación de Radio Sonora.

En el segundo capítulo se establece el marco teórico de la investigación, conceptos y definiciones sobre los indicadores del trabajo y tendencias teóricas sobre el tema de educación y seguridad vial.

El tercero contiene el marco metodológico, en el cual se establece la variable, los objetivos, definición teórica de la variable y la definición operacional de la variable, tipo de investigación, población y muestra, procedimientos e instrumentos.

En tanto, el cuarto capítulo descansa el análisis e interpretación de los datos, esto abarca las diferentes gráficas y entrevistas que respaldan este estudio.

En el capítulo V se presenta una propuesta para la implementación de mensajes sobre educación vial en la programación de Radio Cadena Sonora.

Por último, esta investigación concluye que es importante que un medio de comunicación masivo, como lo es Radio Cadena Sonora, incluya en su programación radial mensajes sobre educación y seguridad vial que vayan dirigidos a los usuarios de la vía pública, para contribuir con la reducción de hechos de tránsito.

CAPÍTULO I

1. MARCO CONCEPTUAL

1.1. Título

“Mensajes Transmitidos en Radio Cadena Sonora, Sobre Hechos de Tránsito en la Ciudad Capital y su Contribución a la Educación Vial de los Guatemaltecos”.

1. 2. Antecedentes del Problema

Una de las dificultades más preocupantes a nivel mundial es la creciente tasa de mortalidad por sucesos tales como: Violencia social, guerra, hambruna, enfermedades, etc. Actualmente, a estos sucesos se agrega otro que representa un grave problema a nivel mundial y aunque se le puede dar solución resulta sin duda el trabajo más difícil de realizar.

Se trata de los hechos de tránsito, o como comúnmente le han llamado hasta ahora, accidente o incidente de tránsito, a los sucesos ocurridos en las carreteras que involucra a las personas y a los automóviles.

En el mundo, según estudios realizados por la Organización Mundial de la Salud, OMS, 1,3 millones de personas fallecen a raíz de un percance vial. Entre 20 millones y 50 millones de personas sufren traumatismos.

El 90% de las defunciones por hechos de tránsito tienen lugar en los países de ingresos bajos y medios. Los traumatismos causados por hechos de tránsito son una de las tres causas principales de mortalidad en las personas de 5 a 44 años de edad.

En Guatemala, la Oficina Nacional de Estadísticas de Tránsito, ONET, del Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil, PNC, ha reportado un incremento en las muertes provocadas por hechos de tránsito, en los últimos 3 años.

En el año 2011 el total de hechos de tránsito ocurridos en las diferentes carreteras del país, ascendió a 2,693 por mes, en comparación con el año 2010. El total de heridos por mes fue de 5,440 y muertos 606.

En el primer trimestre del año 2012, la ONET ha reportado 2,192 hechos de tránsito donde se han provocado 212 muertes y 1,970 personas heridas. A raíz de estos reportes, tanto a nivel mundial como nacional, se ha determinado, por las diversas instituciones que realizan estudios respecto a tasas de mortalidad, que todos los percances ocurridos por hechos de tránsito si se puede evitar.

La República de Guatemala ha experimentado un crecimiento en el parque vehicular que transita en las carreteras del país a partir de 1986. Esto ha dado como resultado una alteración significativa en lo referente a la seguridad vial; en el año 2010 el parque vehicular ascendía a 1, 058,940 y este dato aumentó a 2, 063,914 en el 2012, según información brindada por la ONET.

Esto quiere decir que a más vehículos circulando en la vía pública, más hechos de tránsito se provocarán. Esta estimación tiene proyectado que para el año 2019, el parque vehicular aumentará el doble de lo que actualmente existe, mientras que la red vial permanecerá de la misma forma hasta ahora, ampliándose lentamente. Pero esto no quiere decir que el factor por el cual se producen los hechos de tránsito es exactamente el incremento de vehículos, sino que en sí el problema se desata porque las personas no toman en cuenta cuál es la base para transitar en la vía pública sin afectar a los demás usuarios.

A través de la historia, el ser humano ha mostrado diversas necesidades para su subsistencia en el mundo y una de esas necesidades es la de moverse, ya sea en forma personal o en grupos, para satisfacer sus necesidades básicas como las originadas por su condición social.

La invención y perfeccionamiento de motores de explosión revolucionaron el transporte, los beneficios de estos adelantos son incalculables, sin embargo la humanidad, por no tener el control suficiente de sus actitudes, ha sido víctima de numerosos hechos de tránsito que aumentan la cantidad de heridos y pérdida de vidas humanas.

Es conveniente hacer notar que más del 50% de los hechos de tránsito han sido ocasionados por choques, volcadura de vehículos, debido a la falta de precaución en el exceso de velocidad al conducir un vehículo, el estado de ebriedad en el conductor entre otros, que son parte de las más grandes causas que dan origen a los hechos de tránsito. (Ovando. 1999, pág. 35)

En un informe de Examen Profesional Supervisado, EPS, presentado por Olga Giraldo Sagastume, sobre la "Educación para la Seguridad Vial", en el año 2009, determinó que los problemas por los cuales se producen hechos de tránsito es por el desconocimiento de cumplir con normas y señales de tránsito, falta de información, falta de interés y la irresponsabilidad. Esto no solo de parte de usuarios de la vía pública, sino también por parte de las autoridades competentes.

Muchas instituciones internacionales como la Organización Mundial de la Salud (OMS), Organización Panamericana de la Salud (OPS), Organización de Naciones Unidas, ONU, han realizado estudios sobre los percances ocurridos en carreteras y han constatado que el factor principal por el que se producen los hechos de tránsito es por la falta de educación vial como medida de prevención y seguridad.

Es por ello que en conjunto con los responsables del tránsito de cada país han realizado diversos acuerdos, donde cada país se compromete a realizar labores de concientización y divulgación de mensajes de educación y seguridad vial para prevenir los hechos de tránsito. (Organización Mundial de la Salud, 2011, pág. 12).

1.3. Alcance:

Con el presente trabajo investigativo, se pretende que en la programación de Radio Cadena Sonora se incluya un segmento de mensajes de educación vial, de manera que contribuyan con la instrucción y prevención de hechos de tránsito en el área metropolitana de Guatemala.

1.4. Delimitación del Tema

En cuanto a la delimitación del tema se contemplará lo siguiente:

- Limitación geográfica: La Ciudad Capital
- Limitación temporal: Será en el año 2013
- Limitación poblacional: Conductores de vehículos
- Limitación institucional: Radio Cadena Sonora

1.5. Justificación del Problema

La seguridad vial es un factor de suma importancia en la sociedad guatemalteca. Según los estudios recientes, la tasa de mortalidad vial en Guatemala cada día crece más a consecuencia de los hechos de tránsito que se provocan diariamente en las diferentes carreteras del país.

No se puede decir que el factor por el cual se producen hechos de tránsito se deba únicamente por el incremento de vehículos que transitan en la vía pública; si bien es cierto tiene relación, pero el problema se encuentra en personas que no

hacen uso de la educación vial y por ello no toman medidas de prevención para evitar hechos de tránsito. Diariamente en Guatemala se reportan hechos de tránsito, posiblemente por el desconocimiento de las leyes y quizá por ignorancia a los avisos que la Policía Municipal de Tránsito ubica en lugares estratégicos.

Una de las situaciones por las cuales es necesario darle importancia a temas relacionados con el tránsito, es que todos esos incidentes, donde resultan heridos y muertos, representan pérdidas económicas para el país y son hechos que se pueden evitar.

Se asume que por la falta de educación vial las personas no actúan de forma correcta en la vía pública; la educación vial en las personas permitiría un buen comportamiento en la vía conservando así la seguridad vial propia y la de los demás usuarios.

La OMS (2011) en sus estudios ha concluido que los diversos hechos de tránsito que ocurren en todo el mundo si se puede evitar, esto mediante la acción de cualquiera de las partes involucradas; ha constatado que todos los hechos de tránsito, aunque se provoquen de diferente forma, tienen algo en común: todos se producen por diversas irresponsabilidades y necesidades de las personas, independientemente de que forman transiten en la vía pública; se puede decir que esto a su vez es el resultado del mal comportamiento por falta de educación vial.

Una de las maneras en que se puede corregir estos malos comportamientos y cambiarlos por resultados positivos es a través del conocimiento en educación vial. Debe enseñarse qué es, cómo se da, dónde, pero sobre todo se debe hacer conciencia a las personas que la solución está en sus manos.

Es necesario mantener conductas y comportamientos responsables y comprometidos a la reducción de hechos de tránsito, que cada día enlutan a más familias guatemaltecas, dejando pérdidas humanas y económicas.

1.6. Planteamiento del Problema

El Departamento de Tránsito, a través de la sección de Educación Vial, es el ente encargado de trasladar el mensaje de seguridad vial a la población guatemalteca; sin embargo por la magnitud del trabajo, requiere de mecanismos masivos para la difusión de mensajes, ya que a nivel nacional se viven diariamente diferentes hechos de tránsito que además de representar pérdidas humanas, también representa pérdidas económicas, no sólo para las familias afectadas, sino también para el Estado de Guatemala.

El mecanismo utilizado actualmente para trasladar el mensaje de prevención para la seguridad vial es hasta cierto punto personalizado, persuade a la población pero lo hace de manera gradual y no recibe apoyo por parte de los diferentes medios de comunicación social debido a la poca relevancia que se le da a estos acontecimientos.

Los hechos de tránsito van en aumento y el cambio positivo del comportamiento de las personas en la circulación vial va despacio. El traslado del mensaje a la población abarca pequeños grupos objetivos, lo cual no permite el desarrollo de nuevas conductas que conlleven a la reducción de hechos de tránsito.

Los medios de comunicación son un recurso que pueden facilitar la labor de trasladar el mensaje, concientizar y cambiar comportamientos de una manera más rápida. Sin embargo hasta ahora no se ha visto un interés por parte de instituciones y de medios de comunicación que masifiquen estos mensajes, lo cual traerían beneficios para el país. Únicamente ocurre cuando se dan hechos de tránsito de gran magnitud como el sucedido en carretera a San Martín Jilotepeque, Chimaltenango, pero este tipo de información lleva más al morbo que a la reflexión.

Por mucho tiempo se ha dicho que la labor de los medios de comunicación es informar, orientar, educar y entretener; siendo la radio el medio que llega a más personas a nivel nacional y de forma más rápida, por lo que sería el recurso más eficaz para lograr reducir los índices de hechos de tránsito que ocurren a nivel nacional.

1. 7. Formulación del problema

¿En qué medida la emisora Sonora difunde mensajes para la educación vial en la ciudad capital de Guatemala?

¿Cómo incide en los guatemaltecos la información educativa que Radio Cadena Sonora transmite en su programa para la disminución de hechos de tránsito?

CAPÍTULO II

2. MARCO TEÓRICO

Con relación al tema intitulado “Mensajes Transmitidos en Radio Cadena Sonora, Sobre Hechos de Tránsito en la Ciudad Capital y su Contribución a la Educación Vial de los Guatemaltecos”, las teorías, tienen relación concreta con el tema de la investigación realizada.

2.1. El Diagnóstico

El diagnóstico (del griego diagnostikós, a su vez del prefijo día-, "a través", y gnosis, "conocimiento" o "apto para conocer") alude, en general, al análisis que se realiza para determinar cualquier situación y cuáles son las tendencias. Esta determinación se realiza sobre la base de datos y hechos recogidos y ordenados sistemáticamente, que permiten juzgar mejor qué es lo que está pasando. (<http://es.wikipedia.org>, 2013. pág. 1).

2.2. Radio Noticiosa

Un programa informativo es un programa de televisión o radio en el que se cuentan noticias de interés público.

Existen distintos formatos de informativos, que, en líneas generales, se corresponden con los géneros tradicionales del periodismo escrito, tales como la noticia, el reportaje o la entrevista. A continuación se destacan algunos de ellos:

Telediario o informativo diario (en España), noticiario o noticiero en América Latina, según el Diccionario de la Real Academia Española, se trata de la "información de los acontecimientos más sobresalientes del día, transmitida por televisión".

Los noticiarios suelen ser de periodicidad diaria y se emiten en varias ediciones, algunas de las cuales son coincidentes con los momentos de mayor audiencia (en la sobremesa o mediodía y en el horario estelar). Abordan la actualidad preferentemente a través de noticias. Serían equivalentes a los diarios de la prensa escrita. Algunas cadenas proveen noticias de un tema específico, como las artes, el deporte o las finanzas. (http://es.wikipedia.org/wiki/Programa_informativo, 2013. pág.1).

2.2.1. La Radio Sonora

La historia de Radio Sonora se remonta a febrero de 1948 cuando surge al aire con la frecuencia 6335 kilohertz, enseguida se instala como Radio Bolívar ubicándose en la avenida bolívar y 28 calle de la actual zona 8.

Pero comienza a llamarse Sonora desde el 15 de noviembre de 1954 cuando se aumenta la potencia y su torre de transmisión se ubica en un lugar estratégico, por las normas y tratados internacionales se hace un reajuste de frecuencias y se le asignó 1180 kilohertz en AM. Para entonces traslada sus estudios a la 5ª avenida 16-38 de la zona 1. La recordada Sonora contaba con programas como complaciendo al instante, las ocurrencias y aciertos de Timoteo Curruchiche, y las transmisiones deportivas.

Años más tarde, en 1979 Sonora se instala en la 16 calle 5-20 de la zona 1 con una tendencia eminentemente musical y popular bajo la dirección de Julio Armando Aguilar.

En 1991 Sonora deja de transmitir con el objetivo de una reorganización total, una nueva empresa con nuevos propósitos que hacen realidad su slogan "La radio que cambió la radio".

Fue así como el 2 de julio de 1992 sale al aire el sistema noticioso SN, “Sonora es la Noticia”, la noticia en la voz de los protagonistas desde el propio lugar de los hechos, un sistema que inició en Guatemala la nueva forma de llevar a los guatemaltecos el diario acontecer nacional e internacional.

Bajo la dirección de Eduardo Mendoza, Sonora crea un nuevo concepto del periodismo electrónico aprovechando todos los formatos informativos de la radio, una radio hablada, de comunicación viva... una radio novedosa que en poco tiempo tratan de imitar otras emisoras.

Sonora fortalece su programación con espacios de opinión y de servicio en 1997 con la dirección de Luis Rabbé, época durante la cual Sonora comenzó a consolidarse comercialmente.

Con el inicio del nuevo milenio llega la era de la globalización y Guatemala no se queda atrás, acelera su desarrollo y los guatemaltecos requieren estar más al tanto del acontecer nacional e internacional. En ese entonces asume la dirección Arnulfo Agustín Guzmán, nuevos aires de juventud fortalecen los espacios de noticias, de opinión, servicio y se abren nuevas brechas al apasionante mundo del deporte con la creación de nuevos programas.

En el nuevo milenio Sonora reacciona una vez más. Venía transmitiendo en 2 frecuencias, 96.9 FM y 1180 en AM y para servir a todo el territorio nacional, el 20 de octubre del año dos mil, se convierte en Radio Cadena Sonora, que suma a la fecha 30 frecuencias que transmiten vía satélite ciento por ciento la programación de Sonora con alcance a nuestros hermanos países de El Salvador, Honduras, Belice y México... y para todo el mundo en www.sonora.com.gt con un nuevo sistema de real audio por Internet, noticias a los celulares por el 1536 , Sonora TV Canal 19, y las redes sociales Facebook y Twitter. (<http://www.sonora.com>. 2013. pág. 1).

2.3. Definición de Educación Vial

Se considera desde el punto de vista de la Pedagogía, así; “Educación es un proceso social mediante el cual se transmiten y preservan los valores y productos culturales con el fin de que estos se vean enriquecidos y procuren una mejor forma de vida para la sociedad general y para el individuo en particular. (De la Torre Cermeño. 2005, Pág. 14).

Otra definición para el término Educación es: Promoción, estructuración y consolidación de las capacidades personales fundamentales para vivir la vida de un modo consiente, libre, responsable en el mundo y con los demás en el tejido de las relaciones interpersonales. (Diccionario de Ciencias de la Educación, Pág. 347; Edición 2009).

Educación entonces es el proceso donde se adquieren valores, conocimientos, hábitos y actitudes que concretan un ajuste del individuo a su ambiente.

Según Violeta Manso Pérez, en su investigación “Educación para la Seguridad Vial”, la Educación Vial encierra todo lo anterior y lo centra específicamente en el tema de tránsito.

Es toda acción educativa, inicial o permanente, que trata de favorecer y garantizar el desarrollo integral de la persona tanto a nivel de conocimientos como a nivel humano, esto permite afrontar el fenómeno circulatorio en perfecta armonía entre los usuarios y su relación con el ambiente mediante actuaciones legales y pedagógicas implementadas de forma global y sistemática sobre todos los ámbitos implicados y utilizando los recursos tecnológicos más apropiados, todo ello con el objetivo final de alcanzar una adecuada seguridad vial. (Manso Pérez, 1993, Pág. 26).

Se entiende por educación vial a aquel tipo de educación que se basa en la enseñanza de hábitos y prácticas que tengan como bien final la protección y cuidado de los individuos en la vía pública. (www.buenastareas.com. 2013. pág. 1).

La Educación Vial, es entonces la encargada de formar comportamientos positivos en los individuos cuando transitan en la vía pública, con el objetivo de evitar hechos de tránsito en las carreteras y reducir el número de personas lesionadas y fallecidas.

2.4. Definición de Hechos de Tránsito

Es el resultado final de una cadena de errores vinculados con el factor humano, vehicular y ambiental que gira en torno a la negligencia o imprudencia de las personas. Es importante establecer el significado de hechos de tránsito como aquel suceso que ocurre como resultado de la acción de un vehículo que produzca lesiones a las personas o daños a las cosas, o que detenga su circulación de una manera anormal dentro o fuera de la carretera.

Un accidente de tráfico o accidente de tránsito o accidente automovilístico o siniestro de tráfico es el perjuicio ocasionado a una persona o bien material, en un determinado trayecto de movilización o transporte, debido a la acción riesgosa, negligente o irresponsable de un conductor, de un pasajero o de un peatón, pero en muchas ocasiones también a fallos mecánicos repentinos, a errores de transporte de carga, a condiciones ambientales desfavorables y a cruce de animales durante el tráfico o incluso a deficiencias en la estructura de tránsito. Sin embargo, para la Organización Mundial de la Salud, OMS (2011), en materia de tránsito no existen accidentes, es por ello que es necesario cambiar accidente por hecho, porque un accidente tiende a ser impredecible, mientras que un hecho de tránsito cualquiera que sea el caso es:

- Previsible
- Prevenible
- Evitable

La OMS ha confirmado que los hechos de tránsito se pueden evitar mediante la acción de cualquiera de las partes involucradas. Basta con que cada usuario sea prudente y responsable mientras transita en la vía pública.

Los hechos de tránsito tienen diferentes escalas de gravedad, el más grave se considera aquel del que resultan víctimas mortales, bajando la escala de gravedad cuando hay heridos graves, heridos leves, y el que origina daños materiales a los vehículos afectados.

Siempre hay una causa desencadenante que produce un hecho de tránsito, que se puede agravar de forma considerable si por él resultan afectadas otras personas, además de la persona que lo desencadena.

Asimismo, un hecho de tránsito puede verse agravado si no se ha hecho uso adecuado de los medios preventivos que no lo evitan pero reducirían su gravedad. Por ejemplo, no llevar ajustado el cinturón de seguridad o no el casco si se conduce una motocicleta.

La OMS en su informe del 2004 concluyó que los hechos de tránsito suelen ocurrir principalmente por los siguientes factores:

a. Factor humano: Los factores humanos son la causa del mayor porcentaje de accidentes de tránsito. Pueden convertirse en agravantes a la culpabilidad del conductor causante, según la legislación de tránsito de cada país.

- Conducir bajo los efectos del alcohol, medicinas y estupefacientes.

- Realizar maniobras imprudentes y de omisión por parte del conductor:
- Atravesar un semáforo en rojo, desobedecer las señales de tránsito.
- Circular por el carril contrario.
- Conducir a exceso de velocidad.
- Usar inadecuadamente las luces del vehículo, especialmente en la noche.
- Condiciones no aptas de salud física y mental/emocional del conductor o del peatón (ceguera, daltonismo, sordera, etc.).
- Peatones que cruzan por lugares inadecuados, juegan en carreteras, lanzan objetos resbaladizos al carril de circulación (aceites, piedras).

b. Factor Vehicular: Es el vehículo, cualquiera que sea su tipo, clase, forma de propulsión, destino o función. Se incluyen los vehículos no motorizados y los de tracción animal.

- Vehículo en condiciones no adecuadas para su operación (sistemas averiados de frenos, dirección o suspensión).
- Mantenimiento inadecuado del vehículo.

c. Factor Ambiental: Es todo lo que envuelve el tránsito: el clima y sus fenómenos, la geografía, la topografía y el urbanismo de los lugares por donde atraviesa la vía.

- Niebla, humedad, derrumbes, zonas inestables, hundimientos.
- Semáforo que funciona incorrectamente. (Informe mundial de la OMS, 2004, Pág. 82).

2.5. Uso del Cinturón de Seguridad

“El uso del cinturón de seguridad es una de las precauciones que no debe olvidar tanto un conductor como un pasajero.

Este dispositivo de seguridad no va a evitar un hecho de tránsito, pero si va a aumentar hasta 70% la posibilidad de sobrevivir ante un percance en carretera. Pero su uso requiere también la correcta colocación, debe ajustarse a la cintura y pasar por en el pecho en diagonal sin quedar holgado.

La funcionalidad de los cinturones de seguridad consiste en evitar que tanto el conductor como los pasajeros se golpeen unos con otros, contra el vehículo o que salgan expulsados fuera del mismo". (Guía de evaluación teórica y práctica para obtención de Licencias de Conducir; 2012; Pág. 8).

2.5.1. Falta del cinturón de seguridad en el vehículo.

Según informe de la Oficina Nacional de Estadística de Tránsito, del Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil, muchos de los percances producidos en carreteras guatemaltecas, resultan aún más graves por la falta del uso del cinturón de seguridad y en muchos casos por que el vehículo no cuenta con los cinturones. Esto es una infracción a la ley, ya que claramente establece que el equipamiento básico de los vehículos debe estar en óptimas condiciones de funcionamiento. (Reglamento de Tránsito, 1998, Pág. 37).

Así mismo la ley claramente explica que todo vehículo automotor que transite en la vía pública del territorio nacional deberá contar con una serie de equipo y aditamentos; dentro del equipamiento básico del vehículo se encuentra el cinturón de seguridad. (Reglamento de Tránsito, 1998, Pág. 38).

2.5.2. Excepción del uso del cinturón de seguridad.

Cuando cualquier tipo de vehículo tiene cinturones en todos los asientos, el artículo 92 del Reglamento establece que todos los ocupantes deben utilizarlo. El artículo 93 exime de esta disposición a las mujeres embarazadas, conductores al

efectuar maniobras de retroceso, conductores y ocupantes menores de 1.50 Mts. De estatura entre otros.

2.6. Uso de Casco en Motoristas

Los traumatismos causados por accidentes o sucesos violentos de tránsito, constituyen un importante problema de salud pública y son una de las principales causas de muerte y lesiones en todo el mundo. Cada año, aproximadamente 1,2 millones de personas mueren en colisiones en la vía pública, y otros millones más resultan lesionadas o discapacitadas.

En muchos países de ingresos bajos, donde las motocicletas y bicicletas son un medio de transporte cada vez más común, los conductores de vehículos de dos ruedas constituyen una gran proporción del total de conductores lesionados o que mueren en las carreteras.

Los motoristas y ciclistas están expuestos a un mayor riesgo de colisiones porque a menudo comparten el espacio de tránsito con automóviles, ómnibus y camiones que se desplazan velozmente, y porque son menos visibles. Además, la falta de protección física los hace particularmente vulnerables a sufrir lesiones en el caso de una colisión.

En la mayoría de los países de ingresos altos, los motociclistas generalmente representan entre cinco y 18% del total de víctimas mortales del tránsito. En los países de ingresos bajos y medios, la proporción de personas que poseen y usan automóviles es por lo general mucho más baja que en los países de ingresos altos, mientras que la correspondiente a motocicletas y otros vehículos de dos ruedas por lo general es relativamente alta. Sin embargo, en otros países de ingresos bajos y medios, la falta de datos de calidad acerca de la seguridad vial hace que no se conozca el número exacto de motociclistas que son víctimas

mortales del tránsito. (Manual de Seguridad Vial para Decisores y Profesionales, 2008, Página 3 y 4).

2.6.1. Portación del casco.

Los traumatismos craneales y cervicales son la principal causa de muerte; así como lesiones graves y discapacidades entre los conductores de motocicletas y bicicletas, principalmente cuando se carece del casco. En los países europeos, los traumatismos craneales causan alrededor de 75% de las muertes de conductores de vehículos motorizados de dos ruedas; en algunos países de ingresos bajos y medios se estima que los traumatismos craneales son la causa de hasta 88% de esas muertes.

Los costos sociales de los traumatismos craneales para los sobrevivientes, sus familias y comunidades son elevados, generalmente esos traumatismos requieren atención especializada a largo plazo.

Los traumatismos craneales también generan costos médicos mucho más altos que los causados por cualquier otro tipo de traumatismos y representan una pesada carga para los costos de atención de salud y la economía de un país. (Organización Panamericana de la Salud; Washington, 2008; Página 5).

Dentro de las reformas al Reglamento de Tránsito, realizadas en el año 2009 se define el equipo obligatorio que deben usar los conductores y acompañante de las motocicletas. (Reglamento de Tránsito. 1998, Pág. 37).

- ✓ Chaleco reflectivo: de color negro y franjas verticales y horizontales de color gris plateado de material reflectivo y en la parte trasera del chaleco deberá contener el número de la placa de circulación de la motocicleta.
- ✓ Casco Protector: deberá llevar adherido el número de la placa de circulación de la motocicleta.

El Acuerdo Gubernativo 289-2013 modificó la reforma anterior, estableciendo que el color del chaleco debe ser de color anaranjado. (Acuerdo Gubernativo 289-2013, literal c).

2.6.2. Tipo de casco.

El hecho de ponerse un casco al conducir una motocicleta no garantiza el 100% que sea efectivo ante un hecho de tránsito. También es necesario tomar en cuenta el tipo de casco para reducir en gran manera los traumatismos ocasionados ante una caída de la motocicleta. El que un casco sea muy costoso no quiere decir que es el mejor, muchas veces estos son menos costosos y resisten los más grandes golpes. (Manual del motorista, 2012, Pág. 31).

Los cascos están diseñados para reducir las probabilidades de sufrir traumatismos craneales, cerebrales y faciales, pero no para prevenir lesiones en otras partes del cuerpo. Para reducir la probabilidad de estas últimas lesiones, se pueden emplear las estrategias siguientes:

Una vestimenta adecuada, como por ejemplo, chaqueta y pantalones de determinados materiales que cubren por completo los brazos y las piernas; zapatos o botas resistentes y guantes que permiten un mejor agarre y protegen las manos cuando se produce una colisión. (Organización Panamericana de la Salud, 2008, Página 12).

Obedecer los reglamentos de tránsito, como observar los límites de velocidad y no conducir ebrio, son comportamientos que reducen las probabilidades de que un motociclista se vea involucrado en una colisión y, por lo tanto, las probabilidades de que sufra cualquier tipo de traumatismos.

En el informe mundial de OPS, se distinguen cuatro tipos de casco según el grado de protección. (<http://spyder-spain.foroactivo.com> de 2012, pág. 1).

a. Los cascos integrales

Estos cascos brindan protección facial además de la protección contra impactos. Su característica principal es una barra sobre el mentón que se extiende hacia afuera y que envuelve el mentón y la zona de la mandíbula. Por encima de la mandíbula hay una abertura que da al motociclista un máximo campo de visibilidad, de conformidad con las especificaciones para la visión periférica y vertical.

b. Los cascos abiertos

Los cascos abiertos brindan protección normal contra impactos con su armazón externo resistente y su relleno elástico. En comparación con los cascos integrales, protegen sólo en forma limitada la mandíbula y el mentón. Pueden o no tener viseras retráctiles para proteger los ojos.

c. Los semi cascos

Estos cascos brindan protección mediante un armazón externo resistente y un relleno interior elástico. No protegen el mentón o la mandíbula y rara vez tienen viseras. El semi casco puede o no tener orejeras adheridas al sistema de retención.

d. Los cascos tropicales

Estos cascos están diseñados específicamente para países del sur y el sudeste de Asia con climas extremadamente cálidos y húmedos. En realidad son semi cascos con orificios para ventilación que permiten una máxima circulación del aire con el fin de reducir el calor. Son en extremo livianos porque están hechos de un material PVC semirrígido que forma vacío.

2.6.3 Modelos de cascos

Organización internacional, como Cam-Am Spyder, en España, dedicada a la seguridad vial de ese país, clasifica cuatro tipos de casco según su uso:

a. Casco Jet

Se caracteriza por no tener protección de barbilla y porque su pantalla (visor) es más alargada ya que debe cubrir la cara completamente, los cascos de este tipo de gama media o alta, poseen un visor interno tipo visor piloto aviones.

b. Casco Integral

Como su nombre indica, es un casco que cubre toda la cara y que cuenta con protección fija de barbilla.

c. Casco Modular

Se caracteriza porque la protección de barbilla, junto con la pantalla (visor) son móviles, y queda dicha parte del casco sobre el mismo ojo, queda levantado hasta velocidades de 80 o 90 Km./h superior a esta velocidad se baja la mentonera de forma automática, es decir, se puede transformar de un casco jet. Los cascos de este tipo, poseen un visor interno tipo visor piloto aviones.

d. Casco Cross

Es usado por personas que practican moto cross y se caracteriza por: tener peak, ser más alargado en la parte frontal, tener protección de barbilla y por carecer de pantalla (visor), motivo por lo que se usa acompañado de gafas específicas para moto Cross.

2.7. Uso del Celular al Conducir

El Reglamento de Tránsito en el artículo 180, inciso 9 establece: “Multa de Cien Quetzales... 9. Por conducir utilizando auriculares conectados y aparatos receptores o reproductores de sonido, o utilizando teléfonos, radios comunicadores u otros aparatos similares.”

Realizando una meta-análisis (análisis de fuentes secundarias de la literatura) sobre los posibles daños para la salud derivados del uso de los teléfonos celulares, nos encontramos con un único hecho consistente: "La utilización de teléfonos móviles durante la conducción de vehículos, aumenta la frecuencia de hechos de tránsito al actuar como un distractor para los conductores". (Organización Mundial de la Salud, 2009, Página 85).

Este hecho ha sido comprobado en varios estudios, como los de la Organización Mundial de la Salud e instituciones como “Luchemos por la Vida” de España, en los que se ha empleado control de casos y técnicas de regresión logística.

Los estudios indican que el uso de un teléfono celular en el tráfico afecta de forma diferente a conductores de vehículos livianos en las ciudades, que a personas que manejan en carreteras de alta velocidad o conductores de camiones pesados o vehículos de trabajo.

2.7.1. Hacer y contestar llamadas cuando se conduce.

La OMS en un informe realizado en 2012, demuestra que las personas que poseen un teléfono celular y conducen, lo utilizan en promedio 50 minutos por mes y que esto tiene un efecto global de incremento de la frecuencia de hechos de tránsito de 5 veces, con referencia a personas que conducen en forma similar pero no emplean el teléfono celular.

Es decir que los que hablan por el celular cuando conducen se accidentan cinco veces más frecuentemente que los que no lo hacen. (Informe mundial de la OMS, 2012, Pág. 16).

La organización española "Luchemos por la Vida" analizó el uso del sistema "manos libres" y se encontró que, aunque en menor grado, también este aparato incrementa la frecuencia de accidentes.

También las encuestas se dirigieron hacia el hecho de realizar llamadas o solamente contestarlas y en ambos casos la posibilidad de un accidente de tránsito fue mayor al conducir. El beneficio de la comunicación inalámbrica resulta indiscutible. La obligación o "adicción" de estar siempre comunicados ya es más cuestionable. (www.luchemos.org. 2012. pág. 1).

Para los conductores de vehículos, el celular se ha tornado un problema muy serio ya que las distracciones que ocasiona, ha demostrado consecuencias gravísimas en términos de hechos de tránsito.

Enmarcado dentro de las diferentes distracciones del conductor, este profundo estudio de la Organización Mundial de la Salud, 2012, sobre celulares analiza un nuevo y creciente problema mundial para la seguridad vial.

2.7.2. Identificación de conductores

Es conveniente saber, mientras conduce, cómo identificar a otros conductores que lo hacen hablando por celular, ya que son un peligro potencial de accidente del cual conviene alejarse. Aunque no pueda verlo usando el celular, seguramente lo hace quien circula erráticamente sin poder mantener el vehículo en línea recta, y a una velocidad manifiestamente lenta para la vía. (Guía de evaluación teórica y práctica para obtención de Licencias de Conducir, 2012. Pág. 30).

2.7.3. Escribir y enviar mensajes de texto

Hace años que los celulares se incorporaron a la vida cotidiana y comenzaron a ganar espacio como medio preferido para la comunicación telefónica. Esta comunicación ha diversificado sus formas ya que no sólo se trata de hablar sino también de recibir y enviar mensajes de texto por mensajes multimedia (SMS) y más recientemente, de tener el mundo de la web al alcance de la mano. Más para los conductores de vehículos, el celular se ha tornado un problema muy serio ya que las distracciones que acarrea, han demostrado consecuencias gravísimas en términos de hechos de tránsito.

En otros tiempos, algunos investigadores sugirieron que hablar con un pasajero era semejante a hablar con otra persona por el celular, pero los estudios de instituciones y organizaciones, como la OMS, marcan que hay una significativa diferencia entre ambas, con un grado mucho mayor de distracción y riesgo de aquellos que lo hacen a través de un celular.

Estudios realizados por la organización Luchemos por la Vida, demostraron que los tiempos de reacción son mucho más lentos cuando se habla por celular y más aún cuando la comunicación es escrita, a través de mensajes de texto, lo que puede tener explicación en el hecho de que el pasajero está atento a la situación de la conducción y puede moderar, adaptar o posponer la conversación durante el viaje, cosa que no ocurre con el interlocutor al otro lado del celular. (Revista Luchemos por la Vida, No. 35. 2009; Pág. 12).

2.8. Uso de Auriculares y Aparatos de Sonido

2.8.1. Escuchar música al conducir.

Escuchar música mientras se conduce es para la mayoría de conductores algo absolutamente normal, e incluso imprescindible.

Independientemente del formato elegido, CD, MP3, iPod o similar, los propios fabricantes de carros hacen lo posible para que llevemos a bordo nuestro repertorio favorito. Pero conviene ser cuidadoso: en algunas circunstancias, la música puede aumentar el riesgo de sufrir hechos de tránsito.

Sobre todo en los largos viajes nocturnos, la compañía de lo que se considera buena música, puede ser incluso aconsejable, sobre todo si los pasajeros tienen la costumbre de dormir durante el viaje.

La monotonía del trayecto por una carretera oscura y poco transitada se compensa con melodías de nuestro agrado que nos hacen sentir bien y aumentan nuestra atención. Pero cuando nos sumergimos en el agobiante tráfico de la ciudad y sus extrarradios, la música puede actuar como un elemento distractor que aumenta el riesgo de sufrir hechos de tránsito.

Desde hace mucho tiempo se sabe que la música afecta no solo al estado de ánimo sino también a muchas funciones fisiológicas. El pulso cardíaco aumenta y la actividad cerebral se acelera; efectos que, manteniéndose dentro de unos márgenes razonables, favorecen la actividad de conducir un vehículo. Pero que cuando sufren un aumento excesivo, afectan negativamente a nuestras reacciones al volante.

El factor más importante es el volumen al que ponemos el radio. La música muy alta hace más difícil prestar atención a los demás usuarios de la vía, impidiendo a veces incluso escuchar la sirena de un vehículo de emergencias.

Los estudios han demostrado que subirle todo el volumen al amplificador circulando a 100 km/h puede aumentar la distancia de frenado (por aumento del tiempo de reacción) en unos 15 metros. (www.diarimotor.com. de 2012, pág. 1).

2.8.2. No escuchar señales auditivas del tránsito.

Las señales auditivas, es una rama que se despliega del tema de las señales de tránsito. Estas se realizan por medio de ruidos sonoros, como el caso de la bocina, cuyo objetivo es advertir a los usuarios de la vía pública sobre posibles peligros en la carretera.

Actualmente este tipo de señales de tránsito se utilizan también en algunos semáforos, lo cual sirve de guía para las personas no videntes, al momento que necesitan cruzar una calle. Por ello es importante que los conductores eviten usar auriculares o aparatos de sonido cuando conducen un vehículo.

2.9. Alcholemia

Mezclar las bebidas alcohólicas y la conducción hacen que el riesgo de sufrir un hecho de tránsito aumente en alguna medida, ya que la mayoría de organismos no reaccionan de la misma forma a la ingesta de estas bebidas cada persona tiene una respuesta propia exclusiva al efecto del alcohol en el organismo.

La conducción en estado de ebriedad es una de las principales causas de hechos de tránsito a nivel mundial.

Un informe de la Organización Mundial de la Salud del año 2010 registra que el alcohol provoca un menoscabo de las facultades físicas y mentales, incrementando las probabilidades de sufrir un accidente de tránsito. (Informe Mundial sobre la Situación de la Seguridad Vial, 2010, Pág. 36).

2.9.1. Conducir bajo efectos de alcohol.

Constituye un factor de riesgo donde el factor humano es el que influye en un 80% en que ocurra un hecho de tránsito. (Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil, 2012; Pág. 13).

2.9.2. Efectos del alcohol sobre el conductor:

- Disminución de la capacidad de visión (campo visual y agudeza) y oído.
- Disminución de la concentración.
- Retardo en las funciones psicomotoras.
- Alteraciones de la conducta como euforia.

2.9.3. Efectos en relación a la cantidad de alcohol ingerido:

- Disminución de los reflejos
- Falsa apreciación de las distancias
- Euforia, incremento del tiempo de reacción, disminución de la percepción del riesgo.
- Perturbación del comportamiento
- Fuerte fatiga y pérdida de la visión
- Embriaguez notoria

2.9.4. Conductor designado.

Es un programa de prevención del abuso en el consumo del alcohol y uso de drogas. El Programa Conductor Designado está basado en "Designed Driver Program" de BACCHUS (E.E.U.U.). Actualmente está operando en más de 40 ciudades de México, con la participación de más de 80 universidades y 200 establecimientos aproximadamente.

Así mismo se encuentra en vías de expansión a países de Centro y Sudamérica a través de una Campaña Internacional. (www.conductor-designado.com, 2012, pág. 1).

El consumo de bebidas alcohólicas genera hechos de tránsito que muchas veces suelen ser trágicas, el conductor designado es el encargado de llevar a sus amigos o acompañantes a su destino, dicho conductor no debe consumir ni una sola gota de alcohol para no reprobado el examen en el alcoholímetro y de esta manera no poner en peligro la seguridad del conductor y demás personas, porque se ha demostrado que el alcohol y el volante no son una buena combinación. (www.conductor-designado.com, 2012, pág. 1).

2.10. Velocidad al Conducir

Controlar la velocidad cuando se transita en la vía pública es una recomendación que todo conductor no debe pasar por alto. La velocidad también es considerada un factor de riesgo, tanto para los conductores como para los demás usuarios.

La Ley de Tránsito en el Artículo 15 establece ciertos requisitos del conductor, dentro de estos se menciona que debe conducir dentro de las velocidades establecidas en el Reglamento de Tránsito.

El conductor de cualquier vehículo está obligado a respetar los límites de velocidad, pero además debe adecuar su velocidad a cada momento y circunstancia en particular y para ello es necesario que tome en cuenta sus propias condiciones físicas y mentales, las características y estado de la vía, del vehículo y de la carga, las condiciones de ambiente y de circulación.

El conductor debe tener siempre la capacidad de detener el vehículo dentro de su campo de visión ante cualquier imprevisto. (Ley de Tránsito, artículo 15. Pág. 12.)

La moderación de la velocidad según lo indica el artículo 110 del Reglamento de Tránsito, se debe de realizar siempre y cuando las circunstancias se lo exijan.

Cuando haya ciclistas, pasos peatonales, paso de animales, en las cercanías de salidas de edificios, cerca de unidades de transporte público o colectivo, al circular por pavimento deslizante, gravilla u otras materias, en caso de deslumbramiento, es decir cuando las luces de otro vehículo reflejen de frente con el que se conduce, condiciones climáticas adversas, al circular por vías de circulación controlada. (Reglamento de Tránsito, Pág. 64.)

2.10.1. No obedecer la señal de velocidad máxima.

El artículo 109 del Reglamento de tránsito nos indica que todo conductor está obligado a respetar los límites de velocidad establecidos y tener en cuenta, además, sus propias condiciones físicas y psíquicas, el estado de la vía, del vehículo y de su carga, las condiciones meteorológicas, ambientales y de circulación.

Para el control de velocidad, existen velocidades mínimas según el artículo 114 del Reglamento de Tránsito, el cual indica que no se deberá de entorpecer la marcha normal de otro vehículo en circulación, sin causa justificada a velocidad reducida; y prohíbe la circulación a menos de 60 kilómetros por hora en autopistas y vías rápidas, tanto urbanas como extraurbanas.

2.11. Obediencia al Semáforo

2.11.1. Derecho de vía.

El peatón es todo usuario natural y primario de la vía pública, por lo que deberá cumplir las disposiciones del Reglamento, así como de las indicaciones de los agentes y señales para el control del tránsito.

El peatón goza de preeminencia según el artículo 57 del Reglamento de tránsito, ante cualquier medio de transporte y el artículo 12 indica que el conductor tiene prioridad ante los vehículos para circular en las vías públicas. El conductor, tiene la obligación legal de reducir la velocidad y darles paso a los peatones en los cruces y cuando gira en las intersecciones. (Reglamento de Tránsito. 1998, Pág. 32.)

El conductor debe estar preparado para detenerse ante los peatones en todo momento, sobre todo con los más vulnerables de la vía pública: Ancianos y niños.

2.11.2. Respeto al paso de cebra.

El paso peatonal o paso de cebra es una franja demarcada por señalización localizada transversal u oblicuamente a la calzada, donde el peatón goza siempre del derecho de paso, salvo las excepciones reglamentarias. (Reglamento de Tránsito, Pág. 51).

El Reglamento de Tránsito claramente establece a los conductores que cada vez que se aproximen a un paso de peatones o paso de cebra, deben parar y ceder el paso a los peatones hasta que hayan cruzado por completo la carretera y prohíbe totalmente rebasar a cualquier vehículo que se haya detenido ante un paso de peatones. (Reglamento de Tránsito, Pág. 51)

2.11.3. Uso de pasarela para peatones

El Reglamento de Tránsito también establece la obligación del uso de pasarelas para los peatones, quitando la responsabilidad al conductor si en determinado momento ocurriera un hecho de tránsito bajo una pasarela. (Reglamento de Tránsito, artículo 57 y 58, Pág. 48).

III. MARCO METODOLÓGICO

3.1. Método

Funcionalista

El método utilizado es el funcionalista, dado a que el tema desarrollado tuvo que ver con un fenómeno social, concretamente en la educación vial dirigida a conductores de vehículos, de manera que el desarrollo social sea prominente en el área metropolitana, con lo cual se pretende establecer la importancia de la educación vial en la población para la reducción de hechos de tránsito.

3.2. Tipo de Investigación

Investigación exploratoria - descriptiva

Se utilizó el tipo exploratorio y descriptivo lo cual consistió en indagar a través del análisis e interpretación de datos y reseñar las características de un fenómeno existente, así como describir la situación de las cosas en el presente.

3.3. Objetivos

3.3.1. General:

Establecer el tipo de mensaje que Radio Sonora transmite en sus programaciones, identificar si esos mensajes inciden en la educación vial de los guatemaltecos y si ello contribuye a la reducción de hechos de tránsito en la ciudad capital.

3.3.2. Específicos:

- Explicar qué tipo de mensajes transmite, en su programación noticiosa, Radio Sonora.
- Identificar el interés que esos mensajes podrían tener en la educación vial de los guatemaltecos.

- Determinar la contribución de los programas informativos y formativos de Radio Sonora en la reducción de hechos de tránsito en la ciudad capital.

3.4. Hipótesis

Los mensajes informativos sobre seguridad vial, transmitidos en Radio Cadena Sonora, contribuyen a educar a la población sobre la responsabilidad al conducir un vehículo automotor, lo cual redonda en la disminución de hechos de tránsito.

3.5. Variables

3.5.1. Variable independiente

Difusión de mensajes para la Educación Vial.

3.5.2. Variable dependiente

- Contribución de mensajes en la educación de la población sobre la responsabilidad de los conductores para la disminución de hechos de tránsito.

3.5.3. Definición teórica de las variables

Difusión de mensajes transmitidos por Radio Cadena Sonora para la educación vial de los guatemaltecos, cuyo contenido pueda ser útil para educar a la población guatemalteca en materia de seguridad vial.

Esta investigación tiene por objeto determinar si existen mensajes de seguridad vial que se difundan a la población capitalina de Guatemala, por medio de Radio Cadena Sonora, que sensibilicen a las personas sobre la responsabilidad al transitar por la vía pública, de ser así establecer si existe una contribución con la

educación vial de las personas y comprobar si ello contribuye positivamente en la reducción de hechos de tránsito en Guatemala.

3.5.4. Definición operacional de las variables

VARIABLE	No.	INDICADORES	UNIDADES DE MEDICIÓN	FORMAS DE MEDICIÓN
DIFUSIÓN DE MENSAJES PARA LA EDUCACIÓN VIAL	1	Mensajes difundidos sobre seguridad vial, transmitidos en Radio Cadena Sonora.	Tipos de mensajes Formativo Informativo	Programas de Radio Sonora
			Cantidad de personas que escuchan Radio Sonora.	Horarios y días de transmisión
	2	Contribución de mensajes en la población sobre la responsabilidad de los conductores.	Tipos de mensajes formativos. Género: Entrevistas Reportajes Comentarios Mesa redonda radial	Contenido de la programación
	3	Disminución de hechos de tránsito.	Estadísticas actuales de hechos de tránsito.	Reportes de tránsito
			Reducción de hechos de tránsito.	Análisis estadístico

3.6. Población y muestra

La población sujeto de estudio consistió en 384 personas, específicamente conductores que se encontraban circulando en la Ciudad Capital; además, cinco personas trabajadoras de la radio, se obtuvo una entrevista especial con el director de Radio Cadena Sonora: Arnulfo Guzmán; también otras entrevistas con la vocera del Departamento de Tránsito: Dalia Santos y el Director de la Policía Municipal de Tránsito de Guatemala, Amílcar Montejo.

La muestra se obtuvo de la siguiente fórmula:

Cálculo de la muestra de una Población finita

Área Metropolitana

Estudio o investigación utilizo entonces
50% para éxito y 50% para el fracaso de modo que:

$$P = 0.5$$

$$q = 0.5$$

$$d = 5\% = \frac{5}{100} = 0.05$$

Sustituyendo los valores a la fórmula

$$n = \frac{N * Z^2 * Q * p}{d^2 * (N-1) + Z^2 * q * p}$$
$$n = \frac{3156284 (1.96)^2 * 0.5 * 0.5}{(0.05)^2 * (3156284 - 1) + (1.96)^2 * (.05) * (0.5)}$$
$$n = \frac{3156284 * 3.8416 * 0.5 * 0.5}{2.5 * 102 * 3156284 + 3.8416 * 0.5 * 0.5}$$

Fórmula para calcular la muestra de una población finita

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

↑
Tamaño de la muestra

N= total de datos

Z= confianza del estudio a realizar

P= probabilidad de éxito

q= probabilidad de fracaso

d= precisión (error máximo en términos de proporción).

Valor de los datos

n=?

N= 3, 156, 284.00

Z= 95% para un estudio de campo (en datos muy grandes se utiliza el 95% de confianza ya que el error máximo es de 5% por lo tanto utilizamos el valor máximo, para ello utilizaremos este valor 1.96 que le corresponde a 95%)

P= 50% en la fórmula se utiliza 50/100 = 0.5 como no sé cuánto éxito o cuánto fracaso

$$n = \frac{3031295.154}{7890.7075 + 0.9604}$$

$$n = \frac{3031295.154}{7891.6679}$$

$$n = 384.1133703$$

$$n = \underline{\underline{384}} \quad \leftarrow \text{se aproxima a un número entero}$$

3.7. Instrumentos

Para la realización de la investigación se utilizaron los instrumentos siguientes:

- Ficha de vaciado de datos del monitoreo de Radio Cadena Sonora.
- Encuesta para sondeo.
- Guía de entrevista semi estructurada.

3. 8. Técnica

Las técnicas que se utilizaron para el desarrollo del trabajo de tesis fueron: la encuesta y la entrevista, realizadas a las autoridades de Radio Cadena Sonora y a oyentes de la radio en el área metropolitana. También se realizó un monitoreo de la programación de Radio Cadena Sonora.

3.8.1. Procedimiento:

Se realizó una encuesta aleatoria a conductores de vehículo automotor de la ciudad de Guatemala que circulaban por las calles, para determinar, en primer lugar, si escuchaban Radio Cadena Sonora. En segundo lugar determinar si en la Radio Sonora habían escuchado algún mensaje sobre educación y seguridad vial. En tercer lugar verificar si en su propia opinión, dichos mensajes contribuían o podrían contribuir de forma positiva con la reducción de mensajes. Por último se debería confirmar, por parte de la muestra, la importancia de que Radio Cadena Sonora implementara mensajes de educación y seguridad vial en su programación.

De la misma forma, se debería tomar en consideración la opinión de autoridades de la radio, sobre la importancia de la transmisión de mensajes de educación y seguridad vial, por lo que se realizó una entrevista al director de la radio, Arnulfo Agustín Guzmán.

Para reforzar la información, se realizó un monitoreo de la programación de Radio Cadena Sonora, durante 2 semanas, en horarios donde se han registrado la mayoría de hechos de tránsito debido a que existe mayor fluidez vehicular, para verificar la transmisión de mensajes de educación y seguridad vial, donde se pudo observar que Radio Cadena Sonora no transmite ningún mensaje o programación con contenido educativo, se limita únicamente a transmitir puramente contenido informativo.

CAPITULO IV

4.1. Resultado del monitoreo realizado a la programación de Radio Cadena Sonora

1ra semana

Indicadores	Día	Emisora	Hora	Existe Educación Vial	Conclusión
<p>Educación vial</p> <p>- Tome sus precauciones, en la 42 calle de la Zona 12 se dio una colisión exactamente sobre la Atanasio Tzul</p> <p>- En la 39 Avenida de la Calzada Roosevelt, Colonia Toledo inicia el tráfico vehicular hasta pamplona.</p>	Lunes 17.06.13	Sonora 96.9	De 6:10 a 7:10 am	No	Lo único que hubo dos notas informativas
<p>Prevención vial</p> <p>Reportero de la emisora: Se recomienda precaución al transitar en el Kilómetro 78.5 debido a que en ese lugar se accidentó un camión que transportaba aguas gaseosas.</p> <p>Ruta al atlántico, colisión de dos vehículos, calzada "Juana de Arco", tomar sus precauciones</p>	Martes 18.06.13	Sonora 96.9	De 6:10 a 7:10 am	No	Solo fueron notas informativas.
<p>Información vial</p> <p>Calzada San Juan existe mucho tráfico.</p> <p>Un tráiler se encuentra obstaculizando en ruta al Atlántico.</p> <p>Atanasio tzul, se provoca tránsito debido a que el transporte pesado irrespeta el horario autorizado para transitar</p>	Miércoles 19.06.13	Sonora 96.9	De 6:10 a 7:10 am	No	Solo son notas informativa, pero no educativas
<p>Reporte de tránsito</p> <p>Persona fallecida Aguilar Batres 42 calle zona 11, varios vehículos lo arrollaron, hay cierre vehicular de 50n metros, pero puede cerrarse por mas espacio si el MP lo requiere.</p> <p>Problemas en Ruta al Atlántico, 2 tráileres con problemas mecánicos, en el kilómetro 11, 12 y 13</p>	Jueves 20.06.13	Sonora 96.9	De 6:10 a 7:10 am	No	Aquí se muestra la ausencia de educación vial
<p>Respeto a señales de tránsito y semáforos</p> <p>Proviaal reporta que no hay luz eléctrica en un sector de la zona 18, debido a que un tráiler de bebidas energizantes chocó en una casa.</p> <p>Reporte del Tráfico Amílcar Montejo:</p> <p>7:10 Entre z 6 y z 2. Dos personas atropelladas, razón por la cual se genera mucho tráfico vehicular.</p>	Viernes 21.06.13	Sonora 96.9	De 6:10 a 7:10 am	No	<p>Solamente es nota de información, lo que menos contiene es educación vial.</p> <p>Se concluye que la ausencia de educación vial es más que evidente.</p>

2da semana

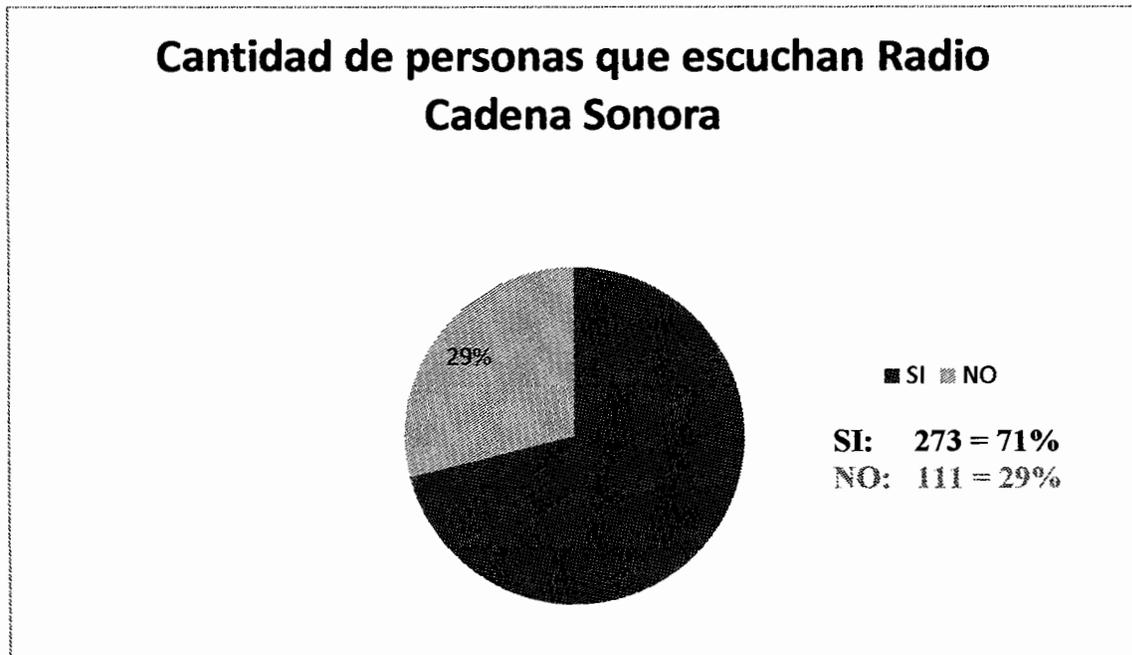
Indicadores	Día	Emisora	Hora	Existe Educación Vial	Conclusión
<p>Educación vial</p> <p>- Tome sus precauciones, en la 42 calle de la Zona 12 se dio una colisión exactamente sobre la Atanasio Tzul</p> <p>- En la 39 Avenida de la Calzada Roosevelt, Colonia Toledo inicia el tráfico vehicular hasta pamplona.</p>	Lunes 17.06.13	Sonora 96.9	De 6:10 a 7:10 am	No	notas informativas
<p>Prevención vial</p> <p>Reportero de la emisora: Se recomienda precaución al transitar en el Kilómetro 78.5 debido a que en ese lugar se accidentó un camión que transportaba aguas gaseosas.</p> <p>Ruta al atlántico, colisión de dos vehículos, calzada "Juana de Arco", tomar sus precauciones</p>	Martes 18.06.13	Sonora 96.9	De 6:10 a 7:10 am	No	notas informativas.
<p>Información vial</p> <p>Calzada San Juan existe mucho tráfico.</p> <p>Un tráiler se encuentra obstaculizando en ruta al Atlántico.</p> <p>Atanasio tzul, se provoca tránsito debido a que el transporte pesado irrespeto el horario autorizado para transitar</p>	Miércoles 19.06.13	Sonora 96.9	De 6:10 a 7:10 am	No	Solo son notas informativa,
<p>Reporte de tránsito</p> <p>Persona fallecida Aguilar Batres 42 calle zona 11, varios vehículos lo arrollaron, hay cierre vehicular de 50n metros, pero puede cerrarse por mas espacio si el MP lo requiere.</p> <p>Problemas en Ruta al Atlántico, 2 tráileres con problemas mecánicos, en el kilómetro 11, 12 y 13</p>	Jueves 20.06.13	Sonora 96.9	De 6:10 a 7:10 am	No	Aquí se muestra la ausencia de educación vial
<p>Respeto a señales de tránsito y semáforos</p> <p>Provincial reporta que no hay luz eléctrica en un sector de la zona 18, debido a que un tráiler de bebidas energizantes chocó en una casa.</p> <p>Reporte del Tráfico Amílcar Montejo:</p> <p>7:10 Entre z 6 y z 2. Dos personas atropelladas, razón por la cual se genera mucho tráfico vehicular.</p>	Viernes 21.06.13	Sonora 96.9	De 6:10 a 7:10 am	No	<p>Solamente es nota de información, lo que menos contiene, educación vial.</p> <p>Se concluye que la ausencia de educación vial es más que evidente.</p>

4.2. Análisis e Interpretación de Resultados

Los datos y gráficas que se presentan a continuación constituyen un análisis de los resultados obtenidos mediante la aplicación de la encuesta a los conductores de vehículos en la Ciudad Capital, elegidos aleatoriamente.

Análisis e interpretación de los resultados de preguntas formuladas a conductores de vehículos en el área metropolitana

Gráfica No. 1
Audiencia de Radio Cadena Sonora

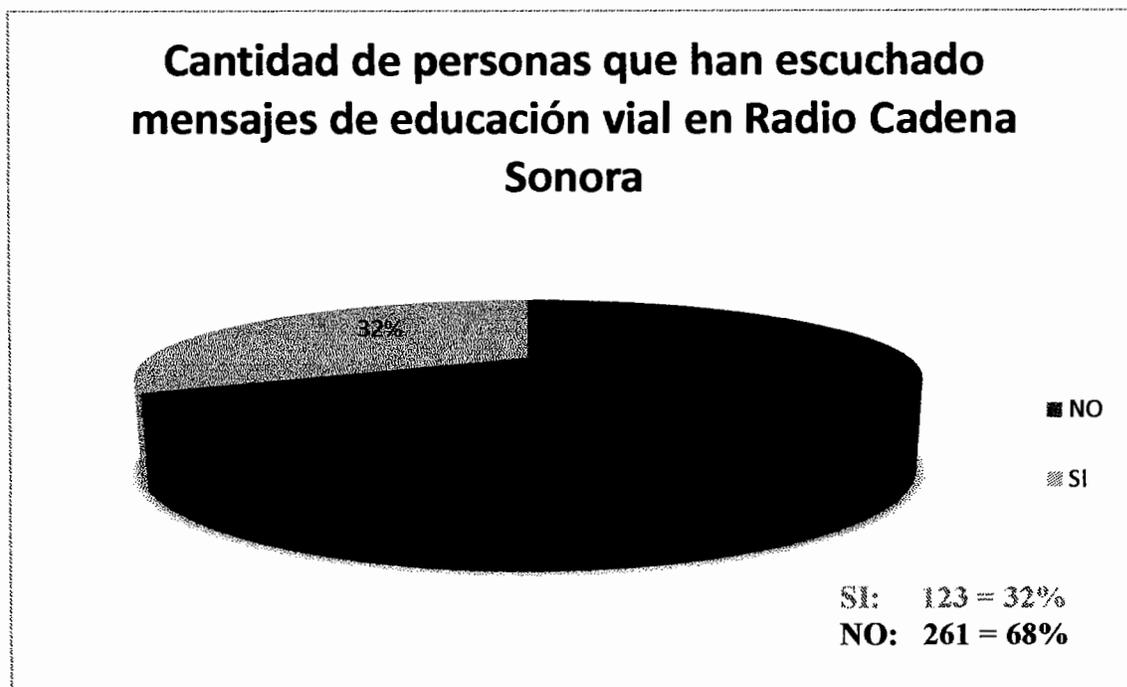


Fuente: Encuesta realizada a conductores de vehículos, en agosto de 2013.

Se puede observar que de las 384 personas que se encuestaron, el 71 % afirma escuchar la programación transmitida por Radio Cadena Sonora. Esto permite establecer que la audiencia de la misma, es muy fluida y escuchada por las personas que conducen vehículos del área metropolitana

Gráfica No. 2

Mensajes de educación vial en Radio Cadena Sonora



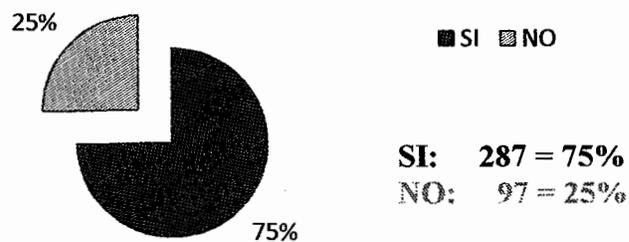
Fuente: Encuesta realizada a conductores de vehículos oyentes de Radio Sonora, en agosto 2013

En esta gráfica se demuestra que el 68% de oyentes, no ha escuchado mensajes de educación vial en Radio Sonora. Con esto se confirma el planteamiento del presente trabajo, el cual presume que la difusión de mensajes de educación y seguridad vial, podría contribuir con la reducción de hechos de tránsito, pero no es lo que ocurre ya que Radio Sonora solo transmite información noticiosa sobre hechos de tránsito y percances viales, por lo que la incorporación de contenido educativo en la programación sería de mucho beneficio para los usuarios si ese fuera el enfoque de la radio en su programación.

Gráfica No. 3

Importancia de la difusión de mensajes de educación vial para la reducción de hechos de tránsito

Cantidad de personas que consideran importante la difusión de mensajes de educación vial para reducir hechos de tránsito



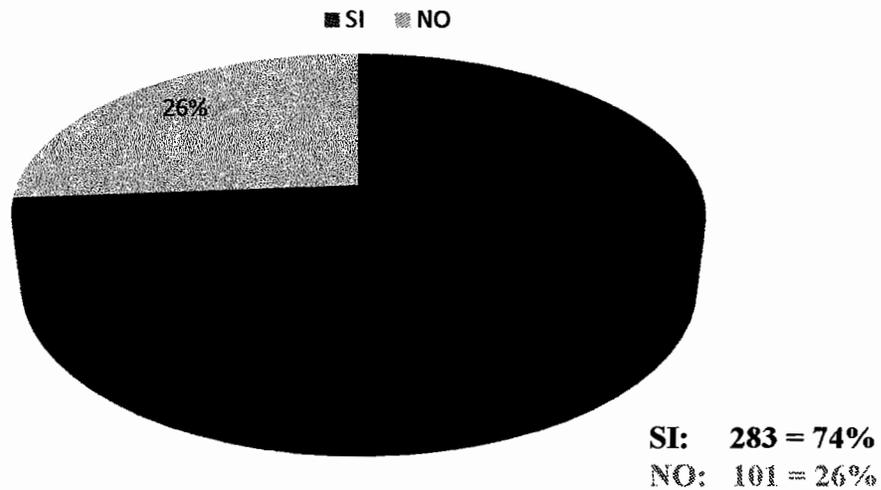
Fuente: Encuesta realizada a conductores de vehículos oyentes de Radio Sonora, en agosto 2013

La respuesta a la pregunta número tres, representada en esta gráfica, el 75% de las personas entrevistadas manifestaron la incidencia positiva de reducción de hechos de tránsito que provocarían los mensajes de educación vial por Radio Sonora. Eso muestra que hay necesidad de estos mensajes, los cuales están ausentes en este momento en la programación de Radio Sonora. De acuerdo al monitoreo realizado a la programación de la radio durante dos semanas y demostrado por la opinión de conductores encuestados, lo cual es evidente en la gráfica No. 2. Esta no incluye información que eduque o sensibilice a las personas, pues los reportes se refieren a causas diarias en cuanto al tránsito: Áreas de atasco, vías libres o despejadas, reportes de congestionamiento. (Ver detalle en resultados de monitoreo).

Gráfica No. 4

Los mensajes de Radio Sonora, en relación al tránsito en Guatemala, son informativos y no de prevención.

Cantidad de personas que considera que Radio Sonora informa sucesos de tránsito, más no previene.



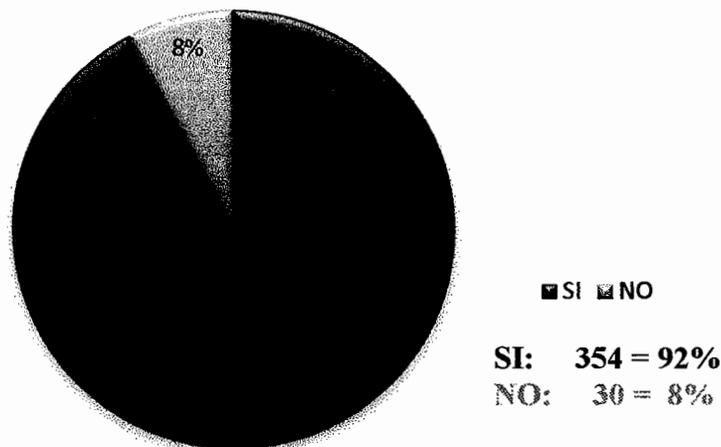
Fuente: Encuesta realizada a conductores de vehículos oyentes de Radio Sonora, en agosto 2013

Ésta gráfica evidencia que la población que escucha Radio Sonora está consiente que todos los programas que se transmiten en la radio, no contiene ningún programa de educación vial, encaminado a la prevención de hechos de tránsito, más bien toda su programación, contiene información noticiosa y que por ser una emisora muy escuchada, debería tener dentro de su programación un espacio de educación vial, principalmente en las horas con más congestionamiento vehicular, como por ejemplo: de 6:00 a 8:00 de la mañana y en las tardes de 17:00 a 19:00 horas.

Gráfica No. 5

Importancia que Radio Cadena Sonora transmite mensajes de educación y seguridad vial

Cantidad de personas que consideran que Radio Sonora debe transmitir mensajes de educación y seguridad vial.

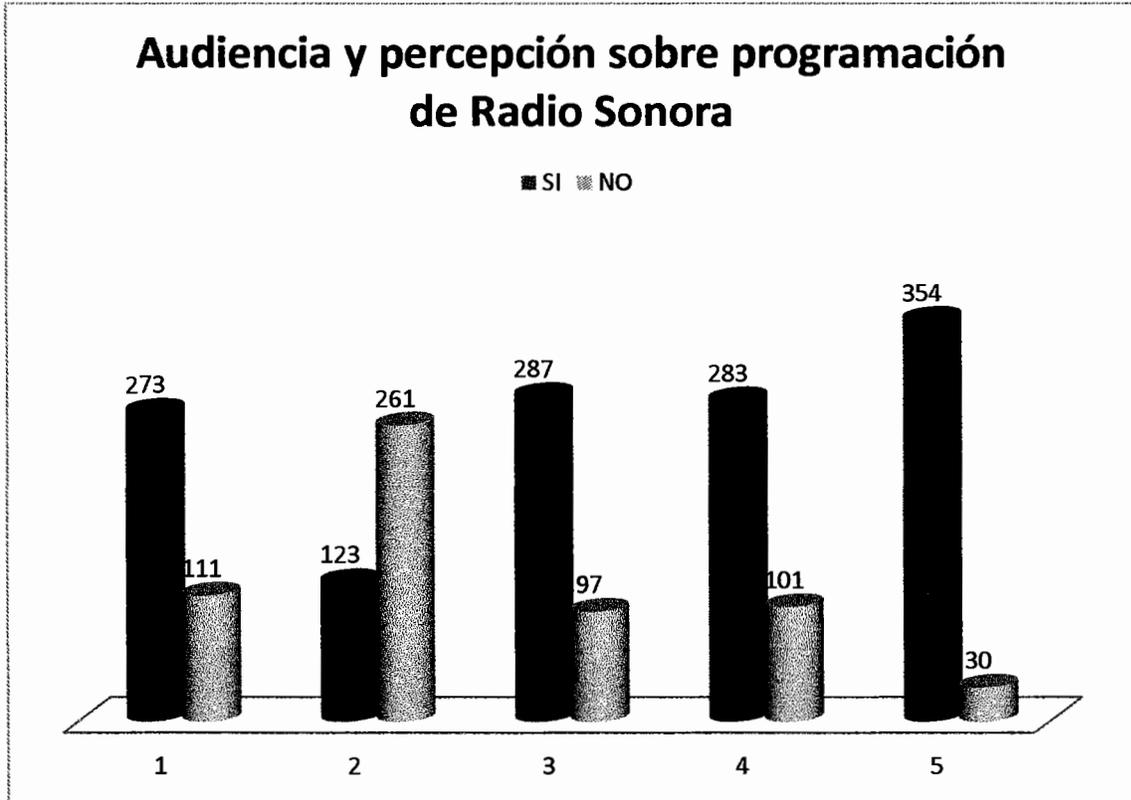


Fuente: Encuesta realizada a conductores de vehículos, oyentes de Radio Sonora, en agosto 2013

En esta última gráfica, se observa que la mayoría de personas encuestadas, respondió que Radio Sonora debe transmitir mensajes de educación vial, pues ello permitirá que los conductores, oyentes de la radio, sean prevenidos y por ende contribuir con la reducción del alto índice de hechos de tránsito que existe actualmente y que han ocasionado daños, perjuicios y la muerte de los mismos conductores y terceros. Esto resulta positivo ya que el director de la radio, Arnulfo Guzmán y el mismo Jefe del Departamento de Tránsito consideran la posibilidad de crear un espacio radial dedicado a la educación y sensibilización de la población en materia de tránsito.

Gráfica No. 6

Resultados generales sobre la audiencia y la percepción que tienen respecto a la programación de Radio Cadena Sonora



Fuente: Encuesta realizada a conductores de vehículos y oyentes de Radio Sonora, en agosto 2013

A manera de resumen, este cuadro presenta las cinco preguntas realizadas a los conductores oyentes de Radio Sonora, en las cuales se pueden observar que en cada dúo de barras, la izquierda identifica las respuestas afirmativas y la derecha representa las respuestas negativas obtenidas, con ello se confirma el planteamiento del problema.

La presente gráfica muestra además la urgente necesidad de que Radio Cadena Sonora transmita programas sobre educación y seguridad vial, lo cual resultaría una valiosa contribución para educar a la población guatemalteca y de esta manera reducir los altos índices de mortalidad vial.

4.3. Análisis e Interpretación de Entrevistas

Para garantizar la mayor credibilidad posible a la presente investigación, con la utilización de la guía de entrevista, se realizaron algunas preguntas para conocer la postura y punto de vista respecto a la importancia de la educación y seguridad vial para la reducción de hechos de tránsito y la labor que realizan para el efecto.

Se estableció tres fuentes que brindarían la información que servirá como refuerzo a la investigación, estas fuentes son: Personal que labora en Radio Cadena Sonora, Departamento de Tránsito como ente rector respecto a tránsito en Guatemala y Policía Municipal de Tránsito de la ciudad capital.

Es importante conocer si el personal que labora en Radio Cadena Sonora, (en este caso cinco entrevistados, entre productores, locutores y periodistas) y especialmente el director, están conscientes de la problemática que representan los hechos de tránsito actualmente. Por ello, como medio de comunicación, contribuyen de alguna forma en difundir mensajes de educación y seguridad vial.

A raíz de lo anterior se pudo constatar que el personal de Radio Cadena Sonora y su director, Arnulfo Agustín Guzmán, concuerdan en que los hechos de tránsito efectivamente son representan un gran problema para la población guatemalteca, que atenta contra la seguridad de las personas. Además niegan que dentro de su programación radial dediquen un espacio encaminado a la prevención de hechos de tránsito.

Esto representa un factor importante a la presente investigación, ya que con ello se evidencia que el tema es necesario a tal grado de tomarlo en cuenta e incluirlo en la programación radial.

Se quiso obtener también, la percepción que tienen respecto al Departamento de Tránsito de la PNC, como máxima autoridad en materia de tránsito y de su labor

en la lucha de la disminución de hechos de tránsito; por lo que concuerdan que no tienen mayor conocimiento de la función del Departamento de Tránsito, ni de la labor que realiza diariamente, ya que a criterio propio no se han dado a conocer al público de no ser por el tema de las licencias de conducir. Esto refleja únicamente la poca relevancia que ha tenido el Departamento de Tránsito en su lucha por disminuir los hechos de tránsito.

Otra pregunta y muy importante que refuerza la importancia de la educación vial para la reducción de hechos de tránsito es sobre lo que considera el equipo de Radio Sonora y que en efecto también concuerdan que es la única forma de combatir los hechos de tránsito que cada día enlutan a más familias guatemaltecas.

Para confirmar la respuesta de los conductores encuestados, respecto a la existencia de algún segmento de educación vial o transmisión de mensajes sobre seguridad vial que ellos hayan escuchado y que pudieran prevenir hechos de tránsito, en la que un 68% contestó que la radio carece de este tipo de programación. Se le hizo la misma pregunta al equipo de Radio Cadena Sonora y claramente constatan que dicha emisora de radio, carece dentro de su programación regular, de un segmento de educación vial, y esto no es alentador, dado a que si la audiencia es mayor, con mayor razón se debe transmitir programas educativos viales que contribuyan a disminuir hechos de tránsito en el área de la metrópoli. El director, Arnulfo Agustín Guzmán, agrega que solamente cuando hay una noticia sobre accidentes de tránsito, vías bloqueadas y sucesos relevantes, que son puramente noticias, es que informan y se valen de las autoridades para ampliar la información, pero realmente no tienen campañas permanentes sobre educación vial que sean puramente preventivas.

A la pregunta ¿Qué opina sobre introducir un segmento de educación vial dentro de la programación de Radio Cadena Sonora? Se obtuvo una respuesta positiva por parte de los cinco entrevistados que laboran en dicha radio, entendiendo con

esto que se hace necesaria la implementación de un segmento de educación vial en Radio Cadena Sonora, considerando que su audiencia es de un porcentaje alto.

Además, un aspecto considerable que se marca claramente, es la respuesta del Director, Arnulfo Agustín Guzmán, a la pregunta ¿Considera importante transmitir mensajes sobre educación vial dentro de la programación radial para contribuir con la reducción de hechos de tránsito? Donde afirma que le parece fantástico y deja en consideración la postura de recibir propuestas y sugerencias para introducir el tema de educación y seguridad vial en la programación radial.

Es importante conocer también el punto de vista de las autoridades de tránsito respecto a la ayuda significativa que resultaría del apoyo de los medios de comunicación para la labor que realizan diariamente como instituciones encargadas del tránsito, para reducir hechos de tránsito; es por ello que también se entrevistó a Dalia Santos, vocera del Departamento de Tránsito y Amílcar Montejo Director de la Policía Municipal de Tránsito de Guatemala.

Ante la pregunta, ¿Qué problema representan los hechos de tránsito a la población guatemalteca? Ambos confirman que los hechos de tránsito son un verdadero problema para la población ya que se han constituido como una de las primeras tres causas de muerte a nivel nacional y consideran que la única forma de contrarrestar los altos índices de mortalidad vial es a través de la educación vial. Ambos concluyen que es necesario, como medida de emergencia, el educar y sensibilizar a la población en temas de seguridad vial, independientemente de que método o técnica se utilice para ello. Es por ello que resulta un método eficaz la difusión de mensajes de educación vial por medio de la radio.

Se les preguntó también si consideran que los medios de comunicación contribuyen con la educación vial de las personas para reducir hechos de tránsito y ambos concuerdan en que la contribución de los medios de comunicación de

difundir mensajes de educación y seguridad vial o inclusive el de implementar segmentos o programas encaminados a la prevención de hechos de tránsito sería no solo una contribución significativa para la población y una ayuda para la autoridad de tránsito, sino que significaría dar un gran paso en contra de los hechos de tránsito en Guatemala, lo cual permitiría que Guatemala se aleje de los primero 10 países a nivel mundial con más altos índices de mortalidad vial.

A la pregunta ¿Por qué ocurre el incremento de hechos de tránsito? Ambos representantes de instituciones encargadas de velar por el tránsito, respondieron que se debe en parte, al incremento de vehículos que transitan diariamente en la vía pública, esto sumado a que los usuarios no toman en cuenta las recomendaciones de prevención y muchas veces es porque el trabajo de educar a la población en materia de seguridad vial es gradual, ya que no se cuenta con herramientas que difundan la información para la prevención y es allí donde la labor de los medios de comunicación social se hace muy importante y necesario.

Al analizar las respuestas recabadas, de todos los entrevistados, se concluye en la importancia de trabajar en la educación vial de la población para contrarrestar los incidentes que suceden en las diferentes carreteras del país, donde se han perdido vidas humanas y que una de las formas para reducir el alto índice de hechos de tránsito es la educación vial.

Sin embargo actualmente, las instituciones encargadas de velar por la seguridad vial de las personas, como el Departamento de Tránsito específicamente, no tienen las herramientas para difundir los mensajes y los medios de comunicación que cuentan con esa cobertura a nivel nacional no tienen algún segmento de educación vial, específicamente en la programación regular de Radio Cadena Sonora, el trabajo que realizan autoridades de tránsito resulta ser muy difícil de hacer, teniendo resultados escasos.

Lo importante de estas entrevistas fue que el director de dicha emisora al consultársele, sobre la importancia de transmitir mensajes sobre educación vial dentro de su programación radial, para contribuir con la reducción de hechos de tránsito, su respuesta fue que están abiertos a sugerencias y propuestas, pues precisamente este trabajo sugiere una propuesta para implementar un segmento de educación vial en la programación regular de Radio Cadena Sonora y contribuir así, en la educación vial de la población, lo cual ayudaría a prevenir hechos de tránsito y lograr una reducción de los altos índices de mortalidad vial.

CAPITULO V

5. PROPUESTA PARA IMPLEMENTAR TEMAS DE EDUCACIÓN VIAL EN LA PROGRAMACIÓN DE RADIO CADENA SONORA

Dado a que no existe ningún segmento de educación y seguridad vial, ni mensajes que se transmitan para prevenir hechos de tránsito, en la programación de Radio Cadena Sonora, la presente investigación sugiere la siguiente propuesta, que incluye: Fases, tiempo, espacio, grupo objetivo, temas, acciones, recursos y coordinaciones para la difusión de mensajes de educación vial orientados a la reducción de hechos de tránsito.

Se pretende realizar el plan para la difusión de mensajes de educación vial en dos fases:

a. Primera fase, enfocada a la difusión de mensajes para la prevención de hechos de tránsito, publicidad educativa o formativa en anuncios radiales.

b. Segunda fase, sobre la transmisión de programas propiamente sobre educación vial. Para ello es necesario establecer que para la difundir mensajes de prevención bastan los spots radiales de diez a quince segundos. Y para tratar el tema sobre educación vial es necesario abarcar mas espacio en tiempo debido a la amplitud de los temas en programas diversos.

5.1. Primera Fase

Se pretende que en la primera fase se fortalezca la prevención de hechos de tránsito, esto podría contribuir con la disminución de los altos índices registrados, de personas lesionadas, heridas y fallecidas debido a percances viales, se prevé que esta fase tenga duración de seis meses para luego continuar con la segunda fase.

5.1.1. Producto

Se sugiere realizar spots radiales, ya que estos en cuestión de segundos permiten la recepción de mensajes que pueden influir en el comportamiento de las personas.

5.1.2. Tiempo

Con duración mínima de 10 segundos y máximo de 20, que se transmitan en horarios estratégicos, a un determinado grupo objetivo. Esto deber intensificarse en horarios donde exista mayor fluidez vehicular.

5.1.3. Grupos objetivo:

Primeramente, conductores de vehículos, ya que son de los usuarios de la vía pública que llevan la mayor responsabilidad. Para el efecto se hace una división debido a que por el tipo de vehículo existen recomendaciones que varían:

- Conductores de transporte pesado
- Conductores de transporte colectivo
- Conductores de vehículo particular
- Conductores de motocicleta
- Conductores de bicicleta

El segundo grupo objetivo son los peatones, muchas veces, a pesar de ser de los usuarios vulnerables de la vía pública, son los que provocan hechos de tránsito.

Y el tercer grupo objetivo son los pasajeros, que aunque son usuarios pasivos, también en muchas ocasiones provocan hechos de tránsito.

5.1.4. Temas:

a. Conductores:

- Tipo de Conductores.
- Uso del cinturón de seguridad.
- Uso del casco para motoristas.
- Uso del teléfono celular durante la conducción.
- Uso de auriculares y aparatos de sonido al conducir.
- Alcoholemia.
- La Velocidad

b. Peatones:

- Zonas de seguridad para peatones.
- Uso del paso de cebra.
- Uso de la pasarela.
- Responsabilidad de los adultos sobre los niños en la vía pública.
- Como debe cruzar el peatón una calle.

c. Pasajeros:

- El uso del cinturón de seguridad.
- El uso del casco si transita en motocicleta.
- El viajar en lugares no adecuados de los vehículos.
- El abordar vehículos sobrecargados.
- La distracción hacia el conductor.
- Como debe ser el comportamiento de un pasajero.

Una vez establecida la temática, el producto y el tiempo, se debe proceder con la producción de los spots, lo cual deberá ser coordinado por Radio Cadena Sonora para la creación del guión respectivo, la locución, el sonido que se deberá incorporar y la información necesaria para complementar los spots.

5.1.5. Espacio

Sobre el espacio donde se incluirán los mensajes de educación vial se sugiera la siguiente coordinación:

DÍA	HORARIO	GRUPO OBJETIVO	CANTIDAD
Lunes a Viernes	5:00 a 8:00 Hrs.	Conductores y pasajeros	8
	8:00 a 10:00 Hrs.	Peatones	4
	10:00 a 12:00 Hrs.	Peatones y pasajeros	5
	12:00 a 14:00 Hrs.	Peatones	4
	14:00 a 16:30 Hrs.	Peatones y pasajeros	4
	16:30 a 19:00 Hrs.	Conductores	8
	19:00 a 21:00 Hrs.	Conductores y pasajeros	5
	21:00 a 24:00 Hrs.	Conductores	6
Sábado	5:30 a 8:00 Hrs.	Conductores y pasajeros	8
	8:00 a 10:00 Hrs.	Pasajeros y peatones	4
	10:00 a 12:00 Hrs.	Peatones	5
	12:00 a 14:00 Hrs.	Conductores y pasajeros	4
	14:00 a 18:00 Hrs.	Conductores, pasajeros y peatones	8
	18:00 a 21:00 Hrs.	Conductores, pasajeros	6
	21:00 a 24:00 Hrs.	Conductores	5
Domingo	5:30 a 8:00 Hrs.	Conductores	6
	8:00 a 10:00 Hrs.	Pasajeros	4
	10:00 a 12:00 Hrs.	Peatones	4
	12:00 a 14:00 Hrs.	Conductores	4
	14:00 a 18:00 Hrs.	Conductores pasajeros y peatones	8
	18:00 a 21:00 Hrs.	Conductores y pasajeros	5
	21:00 a 24:00 Hrs.	Conductores	5

El cuadro anterior va orientado a transmitir de dos a tres mensajes preventivos sobre seguridad vial por hora, tomando en cuenta los siete días de la semana en horarios donde existe mayor fluidez de tránsito por los usuarios de la vía pública. De esta manera los mensajes llegarán a todos los usuarios en el momento que transitan más frecuentemente.

Se hace conteo de 48 mensajes transmitidos por la radio en horarios de 5:00 a 24:00 horas durante un día, por cinco días sería un total de 240 mensajes. 40 el sábado y 36 el domingo.

5.2. Segunda Fase

Se prevé que los seis meses donde se transmita los mensajes, sean una antesala para posteriormente introducir un segmento radial matutino donde abarquen temas respecto a educación vial para informar y orientar a la población guatemalteca sobre aspectos más amplios y técnicos.

La razón por la que se hace necesaria la introducción de un programa radial, es que esto reforzaría en gran manera los mensajes de prevención. A diferencia de un mensaje de 10 a 15 segundos que se transmita repetidamente durante el día, que previene y hace conciencia, un programa radial ofrece ampliar el conocimiento en cuanto a educación vial. Si bien es cierto, la prevención como medida de emergencia para reducir hechos de tránsito se hace muy importante, el ampliar el conocimiento y educar a la población es de suma importancia para que la población conozca y comprenda que el hecho de comprender el lenguaje vial, el objetivo en si de la educación vial, el significado de hecho de tránsito puede salvarle la vida.

Por ello esta fase pretende establecer que tipo de programa sería el más recomendado y como podría llevarse a cabo.

5.2.1. Tipo de programa

El programa debe ser entrevista que incluya un carácter informativo y explicativo, contando con la participación de personas expertas en el tema, por ejemplo personal del Departamento de Tránsito, ya que cuenta con personas especializadas para la capacitación en educación y seguridad vial, o autoridades de tránsito como los agentes de las Policías Municipales de Tránsito que diariamente están involucrados en temas de tránsito nacional y poseen lenguajes más técnicos para instrucción del tema. Esto servirá para informar a la población respecto a temas más amplios y llevar a explicaciones más profundas. Inclusive podría existir un tiempo el cual permita que la audiencia se exprese y resuelva dudas al respecto.

5.2.2. Tiempo y espacio

Se sugiere que el programa sea transmitido dos veces por semana, con duración de una hora, en horario de 8:00 a 9:00 de la mañana, esto porque una hora es suficiente para tratar un tema específico, donde se incluya la información, explicación y la participación de la audiencia en cuanto a resolver dudas y la recepción de comentarios. Esto resultaría fácil de manejar para Radio Cadena Sonora ya que cuenta con varios programas de este tipo.

Respecto al horario, se está tomando en cuenta que de 8:00 a 9:00 de la mañana es un momento en el cual los trabajadores, ya sean conductores, peatones o pasajeros, se encuentran en sus respectivos trabajos; al igual que las amas de casa que en su mayoría desempeñan el rol de peatones al momento de ir a dejar a sus hijos a la escuela, en este horario ya se encuentran de regreso en su casa listas para iniciar con el aseo de la casa en compañía de la radio. Este sería un buen momento para indagar, ampliar y explicar temas respecto a la educación vial de una forma más tranquila y profunda.

5.2.3. Temática

Los temas a tratar, de carácter general, por su contenido y amplitud serian:

- a) La educación vial en Guatemala.
- b) Análisis del entorno vial en Guatemala.
- c) El tránsito a nivel nacional.
- d) El rol de los usuarios de la vía pública.
- e) Factores que intervienen en el tránsito.
- f) El fenómeno de los hechos de tránsito.
- g) Estadísticas relacionadas al tránsito en Guatemala.
- h) El lenguaje vial de la vía pública.
- i) La Ley de Tránsito y su Reglamento.
- j) La responsabilidad del conductor
- k) Perfiles psicológicos de los conductores de servicio de transporte público.

Estos temas resultan muy amplios de explicar y requieren de más tiempo para su comprensión, además permite la participación de exponentes así como el de la audiencia. La importancia del tiempo en este tipo de temas es que se convierten en contenidos de nunca acabar y que requieren de la actualización constante de la información.

La importancia de lo anterior radica en que permitirá continuar con la transmisión de programas de esta naturaleza, de forma permanente, logrando alcanzar a toda la población guatemalteca y enriqueciéndola constantemente del conocimiento en educación vial, lo cual con el tiempo se reflejará en la conducta de los usuarios de la vía pública. Los temas podrían ser tratados mediante:

1. Programas radiales:
 - a) Foros radiales
 - b) Mesas redondas
 - c) Entrevistas en directo

- d) Reportajes radiales
- e) Comentarios
- f) Resultados de sondeos en investigación periódica sobre el tema

2. Publicidad educativa en la programación radial:

- a) Spots radiales
- b) Anuncios de prevención
- c) Capsulas informativas sobre educación vial

Para lo anterior es indispensable tener en cuenta quienes podrían generar información para la programación radial:

- a) Expertos en temas de tránsito
- b) Analistas de problemas sociales
- c) Autoridades de tránsito
 - Departamento de Tránsito de la PNC
 - Policías Municipales de Tránsito
 - PROVIAL
- d) Testigos o víctimas de hechos de tránsito

CONCLUSIONES

- 1- Por medio de los resultados obtenidos en el presente trabajo de investigación, se estableció que el 71% de encuestados escuchan Radio Cadena Sonora, lo cual resulta positivo porque contribuiría con la educación vial de las personas.
- 2- Queda clara la ausencia de mensajes de educación vial en Radio Cadena Sonora, según lo manifestado en las encuestas, el 68% de personas afirma no haber escuchado mensajes de educación y seguridad vial en la radio. Lo anterior se confirma con las respuestas del equipo de Radio Cadena Sonora y el resultado del monitoreo de la programación radial de dicha radio. En consecuencia, se demuestra que no hay contribución para la reducción de hechos de tránsito, al no existir programación educativa, solo informativa.
- 3- La incidencia que provocarían los mensajes educativos sobre seguridad vial al ser transmitidos por Radio Sonora, sería positivo ya que podría contribuir a sensibilizar a los usuarios para que sean responsables al transitar por la vía pública y de esa manera lograr reducir la cantidad de hechos de tránsito.
- 4- Se establece claramente, que Radio Cadena Sonora está llena de información noticiosa, no tiene dentro de su programación algún segmento de educación vial que conlleve a la prevención de hechos de tránsito. Al ser muy escuchada, debería tener un espacio de educación vial, en las horas de mayor congestión vehicular, tal como lo expresaron los encuestados.
- 5- Es evidente que la población, especialmente los conductores de vehículos, cuya muestra fue de 384 sujetos, manifestó que Radio Sonora debe transmitir mensajes de educación vial, pues con ello se contribuirá con la prevención de hechos de tránsito, que han ocasionado daños y perjuicios y lo más lamentable, muerte de los mismos conductores y de terceros.

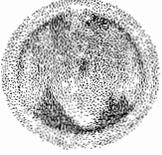
RECOMENDACIONES

- 1- Se recomienda a las autoridades de Radio Cadena Sonora que dentro de su programación regular incluya un segmento de mensajes de educación vial, en aprovechamiento de su mayor audiencia en relación a las otras emisoras de radio constituidas en el área de la metrópoli, tal y como se propone en el capítulo V de la presente investigación.
- 2- Que Radio Cadena Sonora en conjunto con el Departamento de Tránsito, como máxima autoridad, contribuyan con la instrucción y prevención de hechos de tránsito en el área de la metrópoli, a través de la difusión de mensajes educativos de carácter vial.
- 3- Que se tome en consideración la propuesta presentada en esta investigación para crear una programación regular que incluya una proyección sobre el tema de educación y seguridad vial, para la prevención de hechos de tránsito dirigido a todos los conductores y disminuir así los índices de mortalidad vial que a diario deja daños y perjuicios y lo peor la pérdida de vidas humanas.
- 4- Que se tome en consideración que la programación sobre educación y seguridad vial sean transmitidos en los horarios donde existe mayor fluidez vehicular, en los horarios de 6:00 a 8:00 de la mañana y de 17:00 a 18:00 horas respectivamente, ya que los hechos de tránsito además de provocar pérdidas materiales y humanas, representa pérdida de tiempo a terceros, porque provoca congestionamiento vehicular.
- 5- Que se tome en cuenta, por parte de las autoridades del Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil, brindar la información técnica necesaria respecto a educación vial y material educativo para facilitar la labor de difusión de mensajes a Radio Cadena Sonora.

ANEXO I

INSTRUMENTO #1

Hoja de encuesta a conductores oyentes de Radio Sonora



UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
ESCUELA DE CIENCIAS DE LA COMUNICACIÓN

BOLETA No. _____

FECHA: _____ SEXO: _____

LUGAR: _____

HOJA DE ENCUESTA

INSTRUCCIONES: En las siguientes preguntas formuladas, marque con una "X" la opción sí o no, según lo considere.

1. ¿Escucha usted Radio Sonora?

sí ___ no ___

2. ¿Ha escuchado en Radio Sonora mensajes de educación vial?

sí ___ no ___

3. ¿Considera que la educación vial por Radio Sonora reduciría los hechos de tránsito?

sí ___ no ___

4. ¿Los mensajes de Radio Sonora son más noticiosos que para prevenir o disminuir accidentes o hechos de tránsito?

sí ___ no ___

5. ¿En su opinión debe Radio Sonora, transmitir mensajes de educación vial, que permita contribuir con la audiencia para su prevención?

sí ___ no ___

INTRUMENTO #2

Guía de entrevista

1. ¿Considera que los hechos de tránsito representan una problemática significativa que afecta a la población capitalina?
2. ¿Qué opina de la labor del Departamento de Tránsito de la PNC, respecto a la educación vial que imparte a la población guatemalteca?
3. ¿Considera que la educación vial es indispensable para reducir hechos de tránsito?
4. ¿Dentro de la programación radial de Radio Cadena Sonora, hay algún segmento de educación vial o transmisión de mensajes respecto a la seguridad vial como medida de prevención de hechos de tránsito?
5. ¿Qué opina sobre introducir un segmento de educación vial dentro de la programación de Radio Cadena Sonora?
6. ¿Considera importante transmitir mensajes sobre educación vial dentro de la programación radial para contribuir con la reducción de hechos de tránsito?
7. ¿Considera que los medios de comunicación contribuyen con la educación vial de las personas para reducir los hechos de tránsito?
8. ¿Por qué considera usted que ocurre el incremento de hechos de tránsito?

INSTRUMENTO # 3

Entrevista realiza a Arnulfo Agustín Guzmán, Director de Radio Cadena Sonora.

1. ¿Qué opina de la labor del Departamento de Tránsito de la PNC, respecto a la Educación Vial que imparte a la población guatemalteca?

- No tenía ni idea de la labor que realiza el Departamento de Tránsito hasta la semana pasada por una feria que realizaron en el parque de la industria, dirigido a niños para que sean buenos conductores en el futuro, el Departamento de Tránsito no se ha dado a conocer al público de no ser por las licencias de conducir que ellos manejan, creía que había disminuido los accidentes de tránsito desde que la PMT asumió el cargo, hemos sabido muy poco del Departamento de Tránsito pero es importante que trabaje en contrarrestar los incidentes que suceden en las carreteras donde se han perdido vidas humanas inclusive.

2. ¿Considera que la educación vial es indispensable para reducir hechos de tránsito?

-100 % de acuerdo, nosotros abordamos noticias sobre tragedias de accidentes de tránsito y la Dirección General de Tránsito habla sobre multas y sanciones y luego de ello se murió el tema, en ningún momento hay recomendaciones que conlleven a la educación vial.

3. ¿Dentro de la programación radial de Radio Cadena Sonora, tiene algún segmento de educación vial o mensajes de educación vial?

- No, solamente cuando hay una noticia sobre accidentes de tránsito, vías bloqueadas y sucesos relevantes que son puramente noticia es que informamos de lo sucedido y llamamos a PMT, Bomberos o alguna autoridad de tránsito que nos brinde información. No hay una campaña permanente sobre educación vial.

4. ¿Qué opina sobre introducir un segmento de educación vial dentro de la programación de Radio Cadena Sonora?

- Sería fantástico y si existiría la posibilidad de poder realizarlo en la radio.

5. ¿Considera importante transmitir mensajes sobre educación vial dentro de su programación radial para contribuir con la reducción de hechos de tránsito?

- Completamente y estamos abiertos a sugerencias y propuestas.

ANEXO II

Monitoreo con muestreo intencional

Indicadores	Día	Emisora	Hora	Existe Educación Vial Si - No	Conclusión
<p>Educación vial</p> <p>- Tome sus precauciones, en la 42 calle de la Zona 12 se dio una colisión exactamente sobre la Atanasio Tzul</p> <p>- En la 39 Avenida de la Calzada Roosevelt, Colonia Toledo inicia el tráfico vehicular hasta pampóna.</p>	Lunes 17.06.13	Sonora 96.9	De 6:10 a 7:10 am	No	Lo único que hubo dos notas informativas
<p>Prevención vial</p> <p>Reportero de la emisora: Se recomienda precaución al transitar en el Kilómetro 78.5 debido a que en ese lugar se accidentó un camión que transportaba aguas gaseosas.</p> <p>Ruta al atlántico, colisión de dos vehículos, calzada "Juana de Arco", tomar sus precauciones</p>	Martes 18.06.13	Sonora 96.9	De 6:10 a 7:10 am	No	Solo fueron notas informativas.
<p>Información vial</p> <p>Calzada San Juan existe mucho tráfico.</p> <p>Un tráiler se encuentra obstaculizando en ruta al Atlántico.</p> <p>Atanasio tzul, se provoca tránsito debido a que el transporte pesado irrespeto el horario autorizado para transitar</p>	Miércoles 19.06.13	Sonora 96.9	De 6:10 a 7:10 am	No	Solo son notas informativa, pero no educativas
<p>Reporte de tránsito</p> <p>Persona fallecida Aguilar Batres 42 calle zona 11, varios vehículos lo arrollaron, hay cierre vehicular de 50n metros, pero puede cerrarse por mas espacio si el MP lo requiere.</p> <p>Problemas en Ruta al Atlántico, 2 tráileres con problemas mecánicos, en el kilómetro 11, 12 y 13</p>	Jueves 20.06.13	Sonora 96.9	De 6:10 a 7:10 am	No	Aquí se muestra la ausencia de educación vial
<p>Respeto a señales de tránsito y semáforos</p> <p>Proviaal reporta que no hay luz eléctrica en un sector de la zona 18, debido a que un tráiler de bebidas energizantes chocó en una casa.</p> <p>Reporte del Tráfico Amílcar Montejo:</p> <p>7:10 Entre z 6 y z 2. Dos personas atropelladas, razón por la cual se genera mucho tráfico vehicular.</p>	Viernes 21.06.13	Sonora 96.9	De 6:10 a 7:10 am	No	<p>Solamente es nota de información, lo que menos contiene, educación vial.</p> <p>Se concluye que la ausencia de educación vial es más que evidente.</p>

ANEXO III

Cuadro de Indicadores

VARIABLE	No.	INDICADORES	UNIDADES DE MEDICIÓN	FORMAS DE MEDICIÓN
DIFUSIÓN DE MENSAJES PARA LA EDUCACIÓN VIAL	1	Mensajes difundidos sobre seguridad vial, transmitidos en Radio Cadena Sonora.	Tipos de mensajes	1
			Formativo	2
	2	Contribución de mensajes en la población sobre la responsabilidad de los conductores.	Informativo	3
			Cantidad de personas que escuchan Radio Sonora.	4
	3	Disminución de hechos de tránsito.	Tipos de mensajes formativos.	5
			Género:	6
	3	Disminución de hechos de tránsito.	Entrevistas	7
			Reportajes	8
			Comentarios	9
Mesa redonda radial			10	
3	Disminución de hechos de tránsito.	Estadísticas actuales de hechos de tránsito.	11	
		Reducción de hechos de tránsito.	12	

ANEXO IV

Cálculo de la muestra de una Población finita

Área Metropolitana

Estudio o investigación utilizo entonces

50% para éxito y 50% para el fracaso de modo que:

$$P = 0.5$$

$$q = 0.5$$

$$d = 5\% = \frac{5}{100} = 0.05$$

Sustituyendo los valores a la fórmula

$$n = \frac{N \cdot Z^2 \cdot Q \cdot p}{d^2 \cdot (N-1) + Z^2 \cdot q \cdot p}$$

$$n = \frac{3156284 \cdot (1.96)^2 \cdot 0.5 \cdot 0.5}{(0.05)^2 \cdot (3156284 - 1) + (1.96)^2 \cdot (0.5) \cdot (0.5)}$$

$$n = \frac{3156284 \cdot 3.8416 \cdot 0.5 \cdot 0.5}{2.5 \cdot 10^2 \cdot 3156284 + 3.8416 \cdot 0.5 \cdot 0.5}$$

Fórmula para calcular la muestra de una población finita

$$n = \frac{N \cdot Z^2 \cdot q \cdot p}{d^2 \cdot (N - 1) + Z^2 \cdot q \cdot p}$$

↑ Tamaño de la muestra

N= total población

Z= confianza del estudio a realizar = 1.96 (Seguridad de certeza 95%).

P= proporción expendo 5% = 0.05.

q= 1-P (1-0.05=0.95).

d= precisión (error máximo en términos de proporción) = 5%.

Valor de los datos

n=?

N= 3, 156, 284.00

Z= 95% para un estudio de campo (en datos muy grandes se utiliza el 95% de confianza ya que el error máximo es de 5% por lo tanto utilizamos el valor máximo, para ello utilizaremos este valor 1.96 que le corresponde a 95%)

P= 50% en la fórmula se utiliza 50/100 = 0.5 como no sé cuánto éxito o cuanto fracaso

$$n = \frac{3031295.154}{7890.7075 + 0.9604}$$

$$n = \frac{3031295.154}{7891.6679}$$

$$n = 384.1133703$$

$$\underline{n = 384} \quad \leftarrow \text{se aproxima a un número entero}$$

BIBLIOGRAFÍA

1. Reyna Ovando Víctor Manuel; La educación factor contribuyente en la prevención de accidentes de tránsito en la ciudad capital de Guatemala. 1999, pág. 35.
2. Giraldo Sagastume, Olga; Educación para la seguridad vial; 2009, Pág. 16.
3. De la Torre Cermeño, Francisco; Pedagogía Educativa y Didáctica. Edición 2005.
4. Facultad de las Ciencias de la Educación, Universidad Pontificia Salesiana; Diccionario de Ciencias de la Educación, Pág. 347; Edición 2009.
5. Manso Pérez, Violeta; Educación para la Seguridad Vial; Pág. 26; Edición 1993.
6. Informe mundial de la Organización Mundial de la salud, 2004, Pág. 82.
7. Guía de evaluación teórica y práctica para obtención de Licencias de Conducir; Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil; Primera Edición, 2012; Pág. 8.
8. Reglamento de Tránsito, Acuerdo Gubernativo Número 273-98 del 22 de Mayo de 1998, Artículo 11, Capítulo III, Pág. 37.
9. Reglamento de Tránsito, Acuerdo Gubernativo Número 273-98 del 22 de Mayo de 1998, Artículo 14, Capítulo III, Pág. 38.
10. Manual de Seguridad Vial para Decisores y Profesionales; Organización Panamericana de la Salud; Washington, 2008; Página 3 y 4.
11. Manual de Seguridad Vial para Decisores y Profesionales; Organización Panamericana de la Salud; Washington, 2008; Página 5.
12. Reglamento de Tránsito, Acuerdo Gubernativo Número 273-98 del 22 de Mayo de 1998, Artículo 48 TER, Capítulo III, Pág. 37.
13. Manual de Seguridad Vial para Decisores y Profesionales; Organización Panamericana de la Salud; Washington, 2008; Página 12.
14. Manual de Seguridad Vial para Decisores y Profesionales; Organización Panamericana de la Salud; Washington, 2008; Página 14.
15. Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial; Organización Mundial de la Salud; 2009; Página 85.

16. Guía de evaluación teórica y práctica para obtención de Licencias de Conducir; Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil; Primera Edición, 2012; Pág. 30.
17. Revista Luchemos por la Vida, No. 35, Edición 2009; Pág. 12.
19. Informe Mundial sobre la Situación de la Seguridad Vial, Organización Mundial de la Salud; Edición 2010, Pág. 36.
20. Guía de evaluación teórica y práctica para obtención de Licencias de Conducir; Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil; Primera Edición, 2012; Pág. 13.
21. Ley de Tránsito, artículo 15, Pág. 12.
22. Reglamento de Tránsito, artículo 110, Pág. 64.
23. Reglamento de Tránsito, artículo 57, Pág. 49.
24. Reglamento de Tránsito, Acuerdo Gubernativo Número 273-98 del 22 de Mayo de 1998 Artículo 7, Capítulo II, literal 74, Pág. 32.
25. Reglamento de Tránsito, artículo 61, Pág. 51.

Páginas de internet

- a. <http://es.wikipedia.org/wiki/Diagn%C3%B3stico>
- b. http://es.wikipedia.org/wiki/Programa_informativo
- c. <http://www.sonora.com.gt/index.php?id=117>
- d. www.conductor-designado.com, consultado el 7 de agosto de 2012.
- e. <http://www.monografias.com>.
- f. www.luchemos.org consultado el 26 de Junio de 2012.
- g. www.buenastareas.com/ensayos/Definicion-De-Educacion-Vial-En-Guatemala
- h. <http://spyder-spain.foroactivo.com/t1772-tipos-de-cascos-eleccion-uso-y-cuidados>, consultado el 01 de Agosto de 2012.
- i. www.diarimotor.com, segmento "Música y conducción no siempre hacen buena pareja", consultado el 03 de agosto de 2012.

Entrevistas

1- Director de Radio Cadena Sonora: Lic. Arnulfo Agustín Guzmán. 2da. Calle 18-07 Vista Hermosa I, Zona 15, Guatemala. Martes 03 de Septiembre de 2013.

2- Personal de Radio Cadena Sonora. 2da. Calle 18-07 Vista Hermosa I, Zona 15, Guatemala. Martes 03 de Septiembre de 2013.

3- Vocera del Departamento de Tránsito, Dalia Santos. Calzada Raúl Aguilar Batres, 35-47 Zona 12, Guatemala. Miércoles 04 de Septiembre de 2013.

4- Director de la Policía Municipal de Tránsito de Guatemala, Amílcar Montejo. Calzada Raúl Aguilar Batres, 35-47 Zona 12, Guatemala. Miércoles 04 de Septiembre de 2013.

5- Conductores de vehículos y oyentes de Radio Sonora. Ciudad de Guatemala, septiembre de 2013.