

UACM

Universidad Autónoma
de la Ciudad de México

Nada humano me es ajeno

COLEGIO DE HUMANIDADES Y CIENCIAS SOCIALES

LICENCIATURA EN COMUNICACIÓN Y CULTURA

**Prevención de accidentes en motocicleta.
Plan de comunicación para fomentar cultura vial
en los jóvenes de San Lorenzo Tezonco**

TRABAJO RECEPCIONAL
QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE
LICENCIADOS EN COMUNICACIÓN Y CULTURA

P R E S E N T A N

**MAURICIO CABAÑAS MORALES
CARLA PAMELA GONZÁLEZ PLAZA**

D I R E C T O R A
Dra. Olga Margarita Rodríguez Cruz

Ciudad de México, mayo de 2018.

SISTEMA BIBLIOTECARIO DE INFORMACIÓN Y DOCUMENTACIÓN



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE LA CIUDAD DE MÉXICO COORDINACIÓN ACADÉMICA

RESTRICCIONES DE USO PARA LAS TESIS DIGITALES

DERECHOS RESERVADOS[©]

La presente obra y cada uno de sus elementos está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor; por la Ley de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México, así como lo dispuesto por el Estatuto General Orgánico de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México; del mismo modo por lo establecido en el Acuerdo por el cual se aprueba la Norma mediante la que se Modifican, Adicionan y Derogan Diversas Disposiciones del Estatuto Orgánico de la Universidad de la Ciudad de México, aprobado por el Consejo de Gobierno el 29 de enero de 2002, con el objeto de definir las atribuciones de las diferentes unidades que forman la estructura de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México como organismo público autónomo y lo establecido en el Reglamento de Titulación de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México.

Por lo que el uso de su contenido, así como cada una de las partes que lo integran y que están bajo la tutela de la Ley Federal de Derecho de Autor, obliga a quien haga uso de la presente obra a considerar que solo lo realizará si es para fines educativos, académicos, de investigación o informativos y se compromete a citar esta fuente, así como a su autor ó autores. Por lo tanto, queda prohibida su reproducción total o parcial y cualquier uso diferente a los ya mencionados, los cuales serán reclamados por el titular de los derechos y sancionados conforme a la legislación aplicable.

Agradecimientos

CARLA PAMELA GONZALEZ PLAZA

A MIS PADRES

Dedico esta tesis a María del Refugio Plaza Rodríguez y José Luis González Lira quienes me apoyaron en todo momento, alentándome a continuar, gracias a mi madre por acompañarme cada larga y agotadora noche de estudio, gracias a mi padre por siempre desear y anhelar lo mejor para mi vida, gracias por cada una de sus palabras que me guiaron durante mi vida.

A MIS HERMANOS

Martha Lilia González Plaza y Erik Alejandro González Plaza, por estar en cada uno de los momentos culminantes de mi vida, espero ser un ejemplo de perseverancia y esfuerzo.

A MI ABUELA

Martha Lira por ser mi sostén espiritual en los momentos oscuros.

A MI ESPOSO E HIJO

José Raúl Zamudio Rebolledo e hijo Axel Zamudio González que son los dos pilares de mi vida.

A MI DIRECTORA DE TESIS

La Dra. Olga Rodríguez Cruz quien nunca desistió al enseñarme y apoyarme le agradezco por haber depositado su tiempo y confianza.

Por último, gracias a Dios por mostrarme el camino y permitirme estar con las personas correctas y poder brindar esta satisfacción.

Agradecimientos

MAURICIO CABAÑAS MORALES

Quiero empezar agradeciendo a Dios por permitirme haber logrado una importante meta en mi vida dándome constancia y sabiduría y fortaleza para culminar la Licenciatura en Comunicación y Cultura.

A MIS PADRES

Maria Morales Fuentes y Pedro Cabañas Ceron, quien recibí un gran apoyo, tanto económico como emocional me educaron y fueron uno de los motivos por lo que seguí adelante para concluir esta gran etapa de mi vida.

MARISOL PEREZ BAÑOS

Por ser una compañera ejemplar, que me motivo a que nunca debo darme por vencido. Es una persona por las cuales lucho en la vida, agradezco su tiempo y motivación para que pueda cumplir mis metas.

A MI DIRECTORA

A MIS PROFESORES

Por los aprendizajes que recibí de cada uno de ellos y me enseñaron a ser una persona autocrítica.

La Dra. Olga Rodríguez Cruz por haberme brindado la oportunidad de recurrir a su capacidad y conocimiento, así como también haberme tenido paciencia para guiarme durante todo el desarrollo de este plan comunicativo.

Índice

Introducción	6
Capítulo 1. La cultura y educación vial en los jóvenes motociclistas en el Distrito Federal	11
1.1 Cultura vial	12
1.2 Educación vial	16
1.3 Causas y consecuencias	20
1.3.1 Accidentes de motociclistas, razones de muertes y lesiones	21
1.4 Parque vehicular de motocicletas a nivel Estatal 2006-2011	22
1.4.1 Parque vehicular de motocicletas en la CDMX	23
1.5 Tasa de mortalidad y lesiones por motocicletas en otros países	24
1.5.1 Tasa de mortalidad y lesiones por motocicletas en México	25
1.5.2 Tasa de mortalidad y lesiones por motocicletas en la CDMX	29
1.5.3 Tasa de mortalidad y lesiones por motocicletas en Iztapalapa	31
Capítulo 2. Estrategia metodológica para el trabajo de campo	33
2.1 Introducción de metodología utilizada	33
2.2 Instrumento (sondeo)	34
2.3 Codificación e interpretación	38
2.4 Análisis de los resultados	61
2.5 Análisis FODA	63
Capítulo 3. Plan de Comunicación	67
3.1 Estrategia y tácticas del Plan de Comunicación	69
3.2 Desarrollo y justificación de tácticas:	70
– Organización	
– Gestión	
– Vinculación	
– Reglamentación	

– Comunicación	
3.3 Diseño de tácticas comunicativas a implementar	
3.5 Resultados esperados	129
3.6 Bibliografía.	135
3.7 Anexos	139

Introducción

El problema social de este plan de comunicación es el de los usuarios: peatones, ciclistas y motociclistas que son vulnerables ante la carencia de vialidades adecuadas para el tránsito de estos. Consideramos este fenómeno como prioritario en las políticas públicas en la Ciudad de México que requiere la atención inmediata para mejorar las condiciones de la seguridad vial.

Nuestro trabajo de investigación y plan de comunicación se centra en la incidencia de los accidentes en jóvenes motocicletas, que representan un serio problema de salud pública y social. Hemos observado que la flota vehicular de motocicletas en el Distrito Federal ha aumentado de acuerdo al INEGI, el parque vehicular de motocicletas supera el millón de unidades y que los accidentes relacionados con éstas alcanzan los 36 mil anuales.

Los usuarios comentan que adquieren este tipo de vehículos por diversos factores:

- a) Menor costo de adquisición,
- b) Uso como vehículo de recreación y, en algunos modelos,
- c) La buena eficiencia de combustible,
- d) Además de resultar como una solución al problema del congestionamiento y estacionamiento.

Es por ello, que los jóvenes son los principales interesados en poseer una motocicleta como medio de transporte o en algunos casos como diversión ya que es muy fácil de adquirir, aun sin contar con una licencia de manejo de por medio, sin embargo el reglamento de tránsito menciona que es obligatorio tener la licencia tipo A para poder conducir una motocicleta, aunque las personas muchas veces lo ignoran y no la tramitan, esto es una gran problemática que como sociedad no se cuenta con la responsabilidad y cultura de respetar las reglas de tránsito a pesar de que estas pueden llegar a salvar vidas humanas.

Justificación social

Hay campañas para fomentar una cultura vial y peatonal. Se maneja este binomio de las calles: autos y peatones. Lo cierto es que muy pocas veces la autoridad u organizaciones civiles recuerdan a las motocicletas. Quizá esta sea una de las causas de que el 70% de los accidentes viales involucren a las motocicletas, el Centro de Experimentación y Seguridad Vial (Ciesvi) es el responsable de este cálculo. La cifra fue obtenida a partir de las valuaciones de las empresas de seguros, así como las refacciones con mayor índice de sustitución (Vivirmexico, 2012)

Muchas veces los motociclistas se sienten dueños de los carriles. ¿Cuántas veces no los hemos visto circulando entre los carriles de los coches, exponiéndose a que alguno dé un volantazo y les pegue? ¿Cuántos no nos han rebasado por la derecha? ¿Cuántos van a una velocidad tan lenta o tan rápida que ponen en riesgo a los demás?

La realidad es que existe la percepción de que los motociclistas incumplen más el reglamento de tránsito que los propios automovilistas. Además de lo ya mencionado circulan en sentido contrario; se suben a las banquetas; carrilean entre los coches; no usan casco; llevan a veces hasta a cuatro personas.

Los usuarios también tienen que tomar responsabilidad en la propia seguridad, deben aprender a manejar. Este tipo de vehículos, la obtención de licencias, portar el equipo de seguridad adecuado y evitar manejar bajo la influencia de alcohol. En el mismo sentido, los conductores de vehículos deben tomar conciencia de los motociclistas y compartir las vialidades entre ellos.

Este tema, surge debido a que se ha detectado que en el plantel y los alrededores de la colonia San Lorenzo Tezonco que en su mayoría son estudiantes, cuentan con motocicleta y evaden el equipo de protección, debido a que no cuentan con una buena información de educación vial, según el diagnóstico aplicado.

Justificación de comunicación

Si comparamos las estadísticas hay un incremento considerable con respecto a la alza de accidentes en motocicleta, ya que como van transcurriendo los años van aumentando estas cifras es por eso que pensamos que debe de haber un *plan estratégico* el cual pueda construir valores de convivencia para una cultura vial, pues debido a lo que las estadísticas nos arrojan, está claro que no existe un plan específico a la cultura vial, para poder así evitar accidentes y poder tener una mejor armonía entre automovilista, motociclistas, ciclistas y peatones.

Para ello, proponemos desarrollar un plan de comunicación y educación para los estudiantes de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México (UACM) y alrededores de la colonia San Lorenzo Tezonco, ya que se ha percibido que hay una gran cantidad de estudiantes motociclistas que no usan los adiamientos necesarios para una mejor cultura vial y así prevenir y disminuir accidentes en motocicleta.

Objetivo general

Sensibilizar a los jóvenes motociclistas de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México plantel San Lorenzo con el propósito de prevenir accidentes viales.

Objetivos Particulares

- Investigar acerca del problema de accidentes viales en motocicleta por falta de una buena cultura vial.
- Indagar las deficiencias, carencias y desviaciones que se dan para combatir dicho problema social.
- Diagnosticar el problema de la falta de cultura vial en los jóvenes motociclistas utilizando instrumentos de investigación de tipo cuantitativo.
- Desarrollar y fortalecer el comportamiento y actitudes en los miembros de la comunidad universitaria Plantel San Lorenzo Tezonco para tener una mejor cultura vial.

- Promover la práctica de acciones, fomentando el respeto de normas de tránsito y asumiendo responsabilidades que maneja el reglamento para motociclistas.
- Disminuir accidentes viales en motociclista en la comunidad universitaria
- Adoptar actitudes, conductas y hábitos de educación vial: saber utilizar correctamente las vías como motociclista.

Todo ello para acercarnos y diagnosticar al objeto de estudio, para desarrollar tácticas para la intervención y disminución de accidentes de motocicleta en esta zona del oriente de la ciudad de México. Ahora bien, el trabajo de investigación se encuentra dividido en tres apartados, en el primer capítulo abordaremos el tema de lo general a lo particular, mencionaremos algunos conceptos base como cultura vial y Educación Vial, por otra parte, se habla de las causas y consecuencias que ha dejado a su paso este problema social, también se nombra el parque vehicular a nivel estatal y distrito, para concluir este primer capítulo señalamos la tasa de mortalidad y lesiones por motocicleta en otros Países, México y Ciudad Metropolitana.

En el segundo capítulo se hace hablara de la metodología utilizada que en este caso, se creó e implementó un sondeo de opción múltiple con resultados cuantitativos los cuales se graficaron e interpretaron, los resultados nos permitieron hacer un análisis, por último se realizó un análisis FODA, el cual fue de gran utilidad ya que nos permitió conocer las ventajas y desventajas del tema de investigación.

Por último, el tercer capítulo trata sobre el plan de comunicación el cual contiene tácticas a seguir como la justificación del porqué de cada una de ellas, como la organización del proyecto así como el diseño visual, por último los resultados esperados y la bibliografía que fue necesaria para el trabajo de investigación.

Para poder hacer posible este objetivo fue necesario realizar un diagnóstico basado en documentos que dieran fe de la situación, así como la aplicación de la técnica de investigación cuantitativa para conocer ¿Por qué los jóvenes motociclistas no hacen uso de los complementos que le dan seguridad a su vida?

Capítulo 1

LA CULTURA Y EDUCACIÓN VIAL EN JÓVENES MOTOCICLISTAS EN LA CDMX

Introducción

La tasa de mortalidad de accidentes en jóvenes motociclistas ha crecido numerosamente en los últimos años, conjeturamos que existe una carencia de información sobre cultura vial, y falta de respeto hacia las normas del reglamento de tránsito. Las últimas cifras proporcionadas por el INEGI son de 2011, arrojaron que en México, ocurrieron 61,145 accidentes en los que estuvieron involucrados usuarios vulnerables. En el 58% de los accidentes fueron de motocicletas, en el 30% peatones y el 12% bicicletas. Lamentablemente el 36% de las defunciones que se registran en el país por accidentes de tránsito corresponden a peatones, ciclistas y motociclistas. En el presente informe se resalta que el riesgo de morir en un accidente vial es más alto para los peatones, seguidos por los ocupantes de motocicleta y por último los de bicicleta.

Un reportaje transmitido el 19 de junio de 2013 a las 22:55 por el canal de las estrellas de Televisa, en el noticiero de Joaquín López Dóriga indicaron que los accidentes en motocicleta en el 2012 registraron 798 accidentes en la Ciudad de México y que en el curso del año 2013 iban 112 accidentes de este tipo, las autoridades informaron que 22 personas habían perdido la vida en accidentes de motocicletas (Álvarez, 2013).

Por ello en este primer capítulo describimos y analizamos el problema con datos que nos arrojan diferentes estudios de tipo cuantitativo para poder comprender el fenómeno e intentar frenar el número de accidentes automovilísticos en el oriente de la ciudad, específicamente con los estudiantes de la UACM, plantel SLT y jóvenes de esta zona.

Cultura vial

La cultura vial, es la manera como los individuos de una sociedad o comunidad actúan para movilizarse y desplazarse dentro de las vías de tránsito. La cultura vial es un asunto de educación y concierne no sólo a la autoridad, sino a las personas. Esta tiene como objetivo generar cambios de actitud en las personas en su calidad de peatón, conductor o usuario de transporte público (Culturavial, 2013).

La cultura vial, desde una perspectiva antropológica, es la manera como los seres humanos viven, sienten, piensan y actúan en, desde y para el cotidiano de los espacios de movilización y desplazamiento. Contraria a una concepción determinista, desde la perspectiva antropológica es incorrecto afirmar que una población, comunidad o sociedad “carece” de cultura vial. Así todas las sociedades y comunidades tienen diferentes maneras de vivir, sentir, pensar y actuar en los espacios de movilización. La cultura vial es la expresión de la forma en que las gentes de una sociedad o comunidad se relacionan en las vías.

La cultura vial de una sociedad o comunidad no es mala ni buena por sí sola, simplemente existe y es. Lo correcto es hablar de culturas viales, teniendo en cuenta que las sociedades y comunidades son diferentes entre sí (Culturavial, 2013).

La nueva normativa que entro en vigor en la CDMX pretende fomentar una mejor cultura vial y para ello, es necesario conocer como motociclista las obligaciones y beneficios que brinda dicho reglamento.

El reglamento de tránsito en su última versión actualizada el 17 de agosto del 2015, el artículo 20 del nuevo reglamento aclara que las personas que circulen en un vehículo motorizado de dos ruedas deben utilizar el carril completo de circulación, es decir no por la línea divisoria de carriles, sino por en medio del mismo.

A continuación se presentan algunos de los artículos vinculados con este tipo de transporte:

Artículo 20.-

- I. Utilizar un carril completo de circulación;
- II. Adelantar otro vehículo sólo por el lado izquierdo; y
- III. Respetar las reglas de preferencia de paso estipuladas en el artículo 10.**

Artículo 10.-

Para las preferencias de paso en las intersecciones, el conductor se ajustará al señalamiento restrictivo y a las siguientes reglas:

- I. Los peatones tendrán preferencia de paso sobre los vehículos de acuerdo a lo establecido en el artículo 6;
- II. Los vehículos no motorizados tendrán preferencia sobre los vehículos motorizados de acuerdo a las reglas establecidas en el artículo 15;
- III. Los vehículos de emergencia tienen preferencia de paso sobre los demás vehículos cuando circulen con las señales luminosas o audibles en funcionamiento;
- IV. El ferrocarril, el tren ligero y vehículos de transporte público que circulen en carriles exclusivos confinados o en contra flujo tienen preferencia de paso;
- V. En las intersecciones reguladas por un agente, personal de apoyo vial o promotores voluntarios, los conductores deben seguir las indicaciones de éstos, independientemente de las reglas de preferencia o de lo indicado por los dispositivos para el control del tránsito;
- VI. En las intersecciones reguladas mediante semáforos se respetarán las siguientes reglas:

Cuando la luz del semáforo esté en rojo, los conductores deben detener su vehículo en la línea de “alto”, sin invadir el cruce peatonal o el área de espera para bicicletas o motocicletas; los ciclistas y motociclistas deberán hacer uso de sus reas de espera cuando éstas existan.

El motociclista que incumpla lo dispuesto en este artículo, será sancionado con base en la siguiente tabla:

Fracción	Sanción con multa equivalente en veces la Unidad de Cuenta de la Ciudad de México vigente	Puntos de penalización en licencia para conducir
I, II, III	5 a 10 veces	1 punto

Artículo 21.-

Se prohíbe a los conductores de motocicletas:

I. Circular sobre las aceras y áreas reservadas al uso exclusivo de peatones; salvo que el conductor ingrese a su domicilio o aun estacionamiento, debe desmontar.

II. Circular por vías ciclistas exclusivas.

III. Circular por los carriles confinados para el transporte público de pasajeros.

IV. Circular entre carriles, salvo cuando el tránsito vehicular se encuentre detenido y busque colocarse en el área de espera para motocicletas o en un lugar visible para reiniciar la marcha, sin invadir los pasos peatonales-

V. Circular por los carriles centrales de las vías de acceso controlado cuando utilicen vehículos menores a 250 centímetros cúbicos.

VI. Circular en vías en las que exista señalización vial que expresamente restrinja su circulación, carriles centrales y segundos niveles de vías de acceso controlado.

VII. Hacer maniobras riesgosas o temerarias, cortes de circulación o cambios abruptos de carril que pongan en riesgo su integridad y la de terceros.

En caso de incumplimiento a lo dispuesto en este artículo, el vehículo podrá ser remitido el depósito vehicular y el motociclista será sancionado con base en lo siguiente:

Fracción	Sanción con multa equivalente en veces la Unidad de Cuenta de la Ciudad de México vigente	Puntos de penalización en licencia para conducir
----------	---	--

I , IV 10 a 20 veces 1 punto V, VI, VII 10 a 20 veces 3 puntos II, III 20 a 30 veces 6 puntos

Existe un incumplimiento del reglamento de tránsito metropolitano que aplica a los motociclistas, principalmente es el caso del capítulo V. De la circulación de bicicletas y motocicletas, esto se da principalmente en los jóvenes en los cuales no existe una cultura sobre la educación vial y la prevención de accidentes. Nosotros hemos observado que con frecuencia los motociclistas:

- Circulan en sentido contrario.
- Se suben a las banquetas.
- Carrilean entre los coches.
- No usan equipos de seguridad.
- Conducen a exceso de velocidad.
- Sobrecupo de usuarios

Esto se deduce a que la educación y cultura vial es muy escasa en este tipo de transporte ya que no siguen normas y responsabilidades por lo cual surgen accidentes y faltas al reglamento de tránsito. Las motocicletas son vehículos; por lo tanto, sus conductores deben observar todas las normas de conducción y circulación, cuya aplicación es uno de los principales elementos de su seguridad y de los demás usuarios de la vía pública, también es de resaltar que cabe la posibilidad de que las normativas no sean las más adecuadas, ya que no existe un diagnóstico en el que se observe las fortalezas y debilidades que pueden estar presente en los reglamentos. Las motocicletas son vehículos; por lo tanto, sus conductores deben respetar, al igual que los otros conductores, las indicaciones de las señales viales y las reglas de prioridad.

Por lo que el usuario puede circular libremente, siempre y cuando no viaje por donde se le ocurra sino por las vías correspondientes

Debe de tramitar la licencia y traerla siempre que maneje la motocicleta llevar el casco puesto y no llevar más de dos personas ni subir niños ni mujeres embarazadas.

Educación vial

Educación vial, es la enseñanza de hábitos que tengan como fin la protección y cuidado de los individuos en la vía pública. La educación vial tiene como principal objetivo organizar y ordenar no sólo el tránsito vehicular si no aportar las herramientas para que las muertes a causa de accidentes que involucran motocicletas, vehículos, bicicletas disminuyan, asegurando así bienestar a toda la población. Algunos elementos de la educación vial pueden, sin embargo, cambiar en los distintos países aunque la base es la misma.

La educación vial, se basa en conocimientos teóricos que hacen al manejo de estos vehículos, por ejemplo el modo de actuar en determinadas situaciones o las reglas a seguir en casos específicos (por ejemplo, utilizar el cinturón de seguridad, respetar los semáforos, dar paso a los peatones, en el caso de las motocicletas usar el casco, no llevar exceso de personas, siempre se debe reducir la velocidad al ingresar a un cruce, use la luz delantera día y noche.

Estas reglas están por lo general asentadas de manera ordenada y escrita de modo que no quede lugar a la especulación o a la decisión particular de cada individuo (Congresonson, 2013).

La educación vial busca que las distintas personas como choferes o conductores, peatones o ciudadanos, puedan mejorar y obtener valores viales, como parte de la educación social. Es importante la información que brindan los medios de comunicación sobre este tema porque facilita el aprendizaje significativo de los individuos para poder fortalecer una cultura y seguridad vial.

Este plan busca comunicar para educar a cierta población para disminuir accidentes viales en los jóvenes motociclistas, por lo cual es importante definir los siguientes conceptos hablar de comunicación y de educación como dos campos separados no tendría sentido en la actualidad.

“La educación es en esencia un proceso de comunicación, por cuanto los participantes en el acto educativo intercambian significados a través de procesos de conversación, la cual puede ser oral, escrita, o a través de la imagen, la actuación u otras formas que los humanos descubran y utilicen para hacerse entender de otros humanos” (Huergo & Fernández, 1999).

En la medida en que la educación se concibe como un proceso de aprendizaje de toda la vida, no puede sino acudir a la comunicación como su complemento directo. Siguiendo a Paulo Freire, si la educación es a la vez un acto político, un acto de conocimiento y un acto creador, entonces no puede sino hacer el mismo camino que la comunicación en el proceso de cambio social.

Para Freire aprender y enseñar son actos simultáneos, solo se puede enseñar aprendiendo y cuando aprendemos también enseñamos. Una cosa no existe sin la otra.

La comunicación ocupa un lugar central en el pensamiento y en la obra de Paulo Freire, constituyendo el fundamento de su propuesta filosófico-pedagógica por una educación liberadora y de práctica transformadora de la sociedad.

En el modelo comunicativo utilizado por Paulo Freire, se da por sentada la existencia de interlocutores, así como una comunicación horizontal en un proceso dialógico entre educando y educador en el que todos aprenden de todos; por tanto la relación de comunicación es bidireccional.

Con este plan basado en talleres y dinámicas quien las va a enseñar va a tener una acción y el que lo aprende pues también toda acción lleva a un aprendizaje y quien lo aprende podrá dar otro aprendizaje que se difunda a alguien más con el propósito de generar conciencia vial.

Educación en la comunicación o bien la educomunicación ofrece una serie de recomendaciones para el uso de la Tecnología Educativa lo que es muy importante para orientar el diseño de los recursos multimedia que se pueden emplear en las tutorías. A partir de ello podemos retomar las orientaciones del eduentretenimiento.

El eduentretenimiento Es una estrategia de comunicación para el cambio social, “la utilización de formatos mediáticos y comunicacionales de entretenimiento con fines educativos” (Thomas Tufte, 2008).

Los formatos pueden ser como programas radiales y televisivos, cómics, puestas en escena y hasta ‘talk-shows’. Las claves de esta propuesta residen en contar historias y motivar para que los receptores se reconozcan con el mensaje ya sea porque se identifican con las historias o porque ellos cuentan sus propias historias.

El eduentretenimiento hace una “crítica de la situación actual y presenta alternativas; usa un lenguaje que sea comprensible para todos; toma temas controvertidos y construye puentes entre las posiciones divergentes; involucra a las organizaciones y al público en la creación de contenidos y su uso y, utiliza materiales interesantes y formatos atractivos” (Arvind Singhal, 2008).

De esta manera, el eduentretenimiento permite guiar la producción de materiales multimedia a partir de los siguientes aspectos: generar entusiasmo a través de historias entretenidas, partir de los intereses, experiencias y de la realidad del receptor empleando su propio lenguaje, persuadir y motivar cambios en el receptor para resolver las problemáticas que enfrenta, e involucrarlo para que se reconozca en las historias y se atreva a contarse a sí mismo.

En sus reflexiones sobre el aprendizaje como clave, Daniel Prieto Castillo apuntando a la educomunicación “Es muy difícil aprender de alguien con quien poco me comunico, mal me comunico o no me comunico” (2006).

Con los conocimientos acumulados entre lo visto anteriormente y el día de hoy. Se puede decir que la educación vial es la disciplina que estudia y aplica las acciones y mecanismos tendientes a garantizar el buen funcionamiento de la circulación en la vía pública, previniendo los accidentes de tránsito.

Para ello se retomara dentro de nuestras tácticas comunicativas el eduentretenimiento una estrategia para dar un cambio a la sociedad basado en un comic donde se mostrara los puntos más importantes del reglamento de tránsito para los motociclistas por medio de imágenes y textos ya que el eduentretenimiento básicamente es una propuesta educativa y de comunicación

a través de personajes y metodologías que se constituyen en modelos a seguir para la población a educar con entretenimiento.

Dentro del segundo capítulo se mostrara la metodología que se abordó haciendo un diagnóstico previo para poder aplicar el plan comunicativo.

Causas y consecuencias de accidentes en motocicletas

Las principales causas y consecuencias por las que un motociclista tiene accidentes, son altamente preocupantes ya que no se tiene las precauciones necesarias para prevenirlas.

La alta velocidad y la falta de casco son unas de las causas mediata o inmediata que da lugar a la producción de siniestros viales atribuibles a los conductores motorizados habría que aclarar que existe una causa importante es la distracción entendida como aquella que nos hace mirar para otro lado por algún motivo externo: mirar un cartel de publicidad, un incidente a nuestro paso, para diferenciarse de la desatención propia, como, la motivada por algún pensamiento interno: problemas laborales, familiares, sueño, etcétera.

Entre las causas de los accidentes en los que los motociclistas son culpables, destacan la velocidad inadecuada y la falta de experiencia en el manejo de la motocicleta. De los accidentes no provocados por los motoristas, destacan los registrados por circulación en paralelo con otros vehículos, donde las motos no suelen ser vistas debido al llamado “ángulo muerto” del espejo retrovisor, alcances traseros a las motos por parte de otros vehículos y distracción de los conductores de otros vehículos.

El factor humano: Lo componen el exceso de velocidad, el no usar el casco, la fatiga o somnolencia, problemas visuales, entre otros. El no usar la vestimenta reflectada para garantizar ser visto. No transportar niños menores de 10 años, mujeres embarazadas llevar equipaje que dificulte la maniobra o que pese más de 15 kilos. El no ceder el paso a los peatones y no adelantar a vehículos que se hayan detenido para dar paso a los transeúntes.

Factor motocicleta: Falta de mantenimiento del vehículo en todo su sistema de dirección, frenos, y amortiguadores,

Factor externo: el deterioro de las vías y descuido de señalamiento vial.

Las consecuencias que se llega inmediatamente al no tener las medidas de seguridad de manejo de una motocicleta son: “La muerte,” y frecuentemente las lesiones graves y duraderas que requieren hospitalización y en la mayoría de los casos quedar con una discapacidad.

Las lesiones que causan los accidentes moto ciclísticos son innumerables van desde raspones, contusiones, fracturas entre otras; las zonas más afectadas del cuerpo del motociclista son las extremidades, los tejidos y la cabeza: siendo esta la parte más involucrada con alto porcentaje de mortalidad por este tipo de accidente, las producidas en todo el cuerpo son muy numerosas y la mayoría de las veces se traduce a muerte.

Las zonas como el cuello y cabeza, el tórax y el abdomen tienen menos lesiones que las partes del cuerpo antes mencionadas, pero sin embargo más de la mitad de las veces que estos miembros están involucrados el conductor fallece. La principal causa de muerte en los accidentes de motos es el trauma craneoencefálico, es de vital importancia el uso de casco el cual debe cumplir con la función protectora mediante su efecto cojín.

A continuación se muestran las razones por las cuales ocurren los accidentes de motocicleta.

Accidentes de motociclistas, razones de muertes y lesiones.

Actualmente los accidentes de tránsito se han convertido en la principal causa de defunción o lesiones de alto grado entre los jóvenes de 15 a 30 años de edad, lo que se ha convertido en una problemática social en la actualidad, de acuerdo a cifras del Instituto Nacional de Estadística y Geografía INEGI del año 2011.

Las motocicletas son las peores, las de mayores fatalidades, de acuerdo a las autoridades de tránsito. Existen distintos modelos y distintos tipos de motocicletas, por ejemplo, las motocicletas deportivas, sus usuarios tienen tasas de mortalidad 4 veces más altas de las de otros motociclistas.

Estas motocicletas son diseñadas para carreras y adaptadas para la carretera, construidas para la velocidad y son bastante populares entre los motociclistas menores de 30 años.

Las principales razones de muerte ocurren dentro de la vialidad, inicialmente dirigido a las motocicletas, las tasas de mortalidad según la INEGI y OMS, son muy altas, es por ello que es necesaria una solución para reducir los números.

Las principales causas son por la falta de casco, equipo de protección (adicional como, protección para los ojos, chaqueta, guantes para los dedos completos, pantalones largos, botas largas o zapatos), no frenar con los dos frenos, y algunas otras más que van relacionadas en la forma de conducir.

Cabe destacar que la posibilidad de sufrir un accidente mortal en una moto es mayor que la de ir en automóvil, esto lo demuestran las estadísticas que se mostraron anteriormente donde la peligrosidad que tienen las motocicletas queda al descubierto ya que son los vehículos que mayor cantidad de lesionados y fallecidos tienen. Se puede deducir que los usuarios de la vía tanto peatones, como ciclistas, motociclistas y conductores de vehículos, necesitan concientizarse del problema ya que una deficiente cultura vial compromete su seguridad y la de los otros. Deben conocer interpretar correctamente y acatar estrictamente las señales de tránsito, conduciendo con responsabilidad y prudencia para que no sigan incrementando los accidentes viales.

El siguiente punto se definirá que es la cultura vial y las normas que debe seguir el motociclista en base al reglamento de tránsito.

Parque vehicular de motocicletas a nivel Estado 2006-2011

Uno de los factores que modula el riesgo de tener un accidente vial son los aumentos o disminuciones en el número de vehículos en circulación. Se puede observar que en 2011 había 33, 262,998 vehículos registrados y también muestra que en los últimos seis años el parque vehicular aumentó 33% y 5.1% en el último año. En ese mismo año la tabla de motorización ascendió a 287.7 vehículos por cada 1000 habitantes. Si bien la mayor parte del parque vehicular está compuesta por automóviles (67%) y camiones y camionetas de carga (28%), en los últimos seis años se observa una tendencia de aumento en el número de motocicletas.

El número de motocicletas aumentó 81.4% en los últimos seis años y 13.5% en el último año, tal vez este aumento se deba a que se ha popularizado el uso de vehículos de uso individual con un parque vehicular de 1, 310,397 motocicletas 2011 (cenapra.10-26-13, 21:35). En la siguiente tabla podemos observar los datos relacionados con el crecimiento del parque vehicular de motocicletas desde los años 2006-2011, la información oficial solo está disponible hasta el año 2011.

Parque vehicular

Parque Vehicular	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2010/2011	2006/2011
Automóviles	16,411,813	17,696,623	19,420,942	20,519,224	21,152,773	22,368,598	5.7	36.3
Motocicletas	722,309	879,005	1,080,073	1,198,253	1,154,145	1,310,397	13.5	81.4
Camiones para pasajeros	310,189	322,078	333,287	337,465	313,984	332,578	5.9	7.2
Camiones y camionetas para carga	7,462,918	7,849,491	8,453,601	8,835,194	9,015,356	9,251,425	2.6	24.0
Total	24,907,229	26,747,197	29,287,903	30,890,136	31,636,258	33,262,998	5.1	33.5
Tasa de motorización	229.8	243.6	263.2	273.7	276.8	287.7	3.9	25.2
Población	108,405,153	109,784,289	111,296,021	112,852,189	114,290,698	115,618,330	1.2	6.7

Fuente. Vehículos de motor registrados en circulación. INEGI, 2011.

Ahora bien, se puede observar que el aumento de la motocicleta es evidente en los registros, con ello viene el aumento de accidentes viales y obviamente la tasa de mortalidad crece, esto provoca un problema de salud pública muy grave.

En el siguiente apartado, hablaremos sobre el Parque Vehicular en el Distrito Federal, solo refiriéndonos exclusivamente a las motocicletas para así mostrar algunas cifras y resultados de suma importancia para la investigación.

Parque vehicular de motocicletas en CDMX.

El parque vehicular de motocicletas dentro de la CDMX, es un dato primordial para dicha investigación, ya que proporciona cifras en las cuales notifica el índice de transportes que existen dentro de la CDMX, como se muestra en la siguiente tabla.

Tipo de vehículo	Número de vehículo			
	Distrito Federal	Estado de México	ZMVM	
			NUMERO	%
Autos particulares	1,545,595	795,136	2,341,731	71.81
Taxis	103,298	6,109	109,407	3.36
Combis	3,944	1,555	5,499	0.17
Microbuses	22,931	9,098	32,029	0.98
Pick ups	73,248	262,832	336,880	10.31
Camiones de carga a gasolina			154,647	4.74
Vehículos diesel <3 toneladas			4,733	0.15
Tractocamiones diesel			70,676	2.17
Autobuses diesel	9,236	3,269	12,505	0.38
Vehículos diesel =3 toneladas	28,580	62,360	90,940	2.79
Camionetas de carga a gas lp	29,968	-----	29,968	0.92
Motocicletas	72,280	424	72,704	2.23
Total	2,118,096	1,142,823	3,260,919	100

Fuente. Fidecomiso para el mejoramiento de las vías de comunicación del distrito federal. FIMEVIC.

Por lo tanto, el número total de vehículos como se muestra en la tabla anterior indica diversos rasgos que complican su eficiencia y equidad. El incremento en el número de vehículos particulares está asociado a diferentes factores, entre los que destacan el crecimiento económico, las mejoras sectoriales de ingresos,

distancias cada vez más largas, deficiencias en el transporte público, facilidades de crédito y la ambición de status. De acuerdo con los datos del Programa de Verificación Vehicular 2001, el número de vehículos en circulación es de 1.7 millones de automóviles particulares con placas del Distrito Federal, y 0.6 millones con placas del Estado de México, en conjunto, más del 95% del total de vehículos automotores que operan en la ZMVM (Zona Metropolitana del Valle de México) captaron menos del 20% del total de la demanda del tramo de viajes.

El conocer el total de vehículos que habitan en la ZMVM es importante, ya que permite obtener el dato general sobre los medios de transporte y a su vez especifica la cantidad de cada uno de los vehículos que habitan en la ciudad, en este caso nos interesan los resultados de la motocicleta. Por otra parte en el siguiente apartado se hablara sobre la Tasa de Mortalidad y Lesiones en otros países, causados exclusivamente por el medio de transporte que nos interesa.

Tasa de mortalidad y lesiones por motocicletas en otros países.

El resto del mundo enfrenta el reto de aumentar sus servicios de transporte y mejorar, al mismo tiempo, la seguridad vial. Este contexto requiere de distintas perspectivas para planificar acciones orientadas a disminuir la inseguridad vial y de costosas implicaciones socioeconómicas y ambientales.

Los usuarios vulnerables de las vías de tránsito como los peatones, los motociclistas y los ciclistas corren el riesgo más alto en la mayoría de las regiones del continente americano, sustentándonos en los datos sobre la seguridad vial en la región de las Américas y el (OPS) Organización Panamericana de la Salud del año 2013. En la Región de las Américas, estos grupos representan 23%, 15% y 3% de las muertes a causa del tránsito, respectivamente. La subregión de Mesoamérica registra la proporción más alta de muertes de peatones: 30,8%. Las defunciones de motociclistas o pasajeros de vehículos de dos y de tres ruedas representan 44,2% del total en el Caribe de habla hispana, 22,6% en el Cono Sur y 14,8% en el Caribe de habla inglesa.

Hay datos de los cuales no quisiéramos enterarnos, pero desafortunadamente los datos hablan por sí solos y nos muestran la realidad en la que vivimos. Uno de esos datos es el que se refiere a la mortalidad en accidentes de motocicletas. Una de estas realidades sucede en España sólo es superada en cuanto a muertos por Alemania y por Francia.

En España, durante el 2009, fallecieron un total de 724 motociclistas, cifra que casi no ha variado en los últimos 10 años, por los 861 de Alemania y los 1024 de Francia. Ese dato implica que mueren 92 motociclistas por cada 1.000 millones de kilómetros recorridos por este tipo de vehículos. Extrayendo esos datos el 40% de los fallecidos conducían motos con una cilindrada inferior a 125 c/c, un dato que contrasta con lo que sucede en el resto de Europa donde los fallecidos en motocicletas de esta cilindrada ronda el 25%.

Pero quizás el dato más escalofriante es que en 2006 en Europa fallecieron 6200, dato que representa el 16% de las muertes totales, mientras que las motos son sólo el 2% de los vehículos que circulan por las carreteras. Un dato que habla por sí solo de las altas tasas de mortalidad en accidentes de moto. Demasiadas altas.

A nivel mundial los accidentes viales son tema de análisis recurrente, ya que repercuten en forma directa en las tasas de mortalidad de cualquier país. De acuerdo a los resultados, es importante dar un seguimiento a los efectos de los accidentes de tráfico, no sólo concentrándose en los tipos de lesiones que se pueden presentar, sino también en los fallecimientos que puedan ocurrir.

Lo más lamentable en un accidente de cualquier tipo son las muertes resultantes, en México, el comportamiento ha sido ascendente.

Tasa de mortalidad y lesiones por motocicletas en México.

En relación con la tasa de letalidad muestra que el riesgo de morir en un accidente fue mayor para los peatones seguido por los usuario de bicicleta y motocicleta en ese orden. La tabla muestra que la tasa de letalidad aumentó en el caso de los peatones y motociclistas en comparación de hace seis años y en cambio disminuyó en el caos de los ciclistas (Conapra, 2013).

Si observamos la tabla siguiente nos podemos dar cuenta que en la mayoría de los casos el resultado del accidente trae como consecuencia lesiones, muchas de ellas permanentes. En la tabla se muestra que en 2011 por cada 100,000 habitantes murieron 4.21 peatones, 0.26 ciclistas y 0.45 motociclistas. Esta misma tabla muestra que la tasa de mortalidad disminuyó en los últimos seis años en el caso de los peatones y aumentó en el caso de los ciclistas y los motociclistas.

Tasa de mortalidad y letalidad de peatones, ciclistas y motociclistas en México de 2006 a 2011.

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2010/2011	2006/2011
Tasa de mortalidad*								
Peatones	4.82	4.39	4.43	4.56	4.19	4.21	0.5	-12.6
Ciclistas	0.26	0.21	0.23	0.27	0.23	0.22	-4.9	-16.8
Motociclistas	0.45	0.55	0.57	0.64	0.63	0.75	19.2	67.5
Tasa de letalidad**								
Peatones	25.0	21.0	24.6	25.1	23.6	26.8	13.3	7.1
Ciclistas	3.6	3.2	3.7	3.7	3.4	3.4	-2.2	-5.5
Motociclistas	1.7	1.8	1.8	2.0	2.1	2.5	19.2	45.0

*Por cada 100,000 habitantes, **por cada 100 accidentes.

Fuente. Vehículos de motor registrados en circulación. INEGI, 2011.

Entre los usuarios vulnerables de los accidentes de tránsito se encuentran los peatones, ciclistas y los motociclistas. En 2011, de los 16,615 muertos en accidentes de tránsito 5,991 fueron usuarios vulnerables. En la Tabla 10 se muestra el número de muertos, heridos y de accidentes en los que estuvieron involucrados peatones, ciclistas y motociclistas de 2006 a 2011. La tabla muestra que en general se registran más muertos y heridos en el caso de los peatones.

En relación con los muertos, la tabla muestra que hubo más peatones que ciclistas y motociclistas. La tabla muestra que en el caso de los peatones disminuyó 6.7% el número de muertos en comparación con hace seis años y aumentó 1.3% ligeramente en comparación con el año anterior. En cambio, en el

caso de los ciclistas se puede observar que hubo 3.8% menos muertos que en con 2006 y 11.3% menos que en 2010.

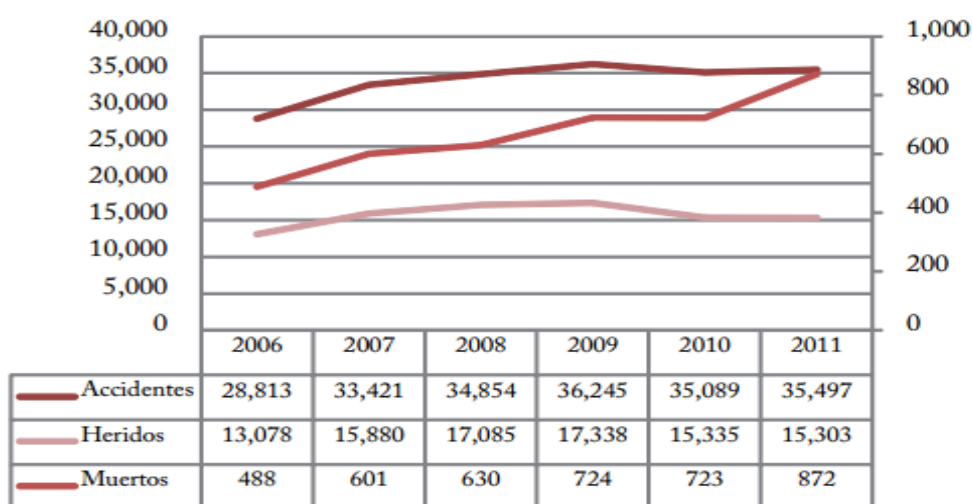
En el caso de los motociclistas sucede lo contrario, los muertos por accidentes de tránsito aumentaron considerablemente durante los últimos seis años, 79% y en comparación con el último año, el aumento fue igual a 20%. En relación con el número de heridos la tabla muestra que hubo 10.6% menos peatones heridos que en 2010 y 18.2% menos que en 2006. La tabla muestra que hubo 30% menos ciclistas y 17% más motociclistas heridos que hace seis años. En relación con los accidentes, la tabla muestra que en 2011 hubo más accidentes en los que estuvo involucrada una motocicleta que un peatón y muchos menos accidentes en los que estuvo involucrado un ciclista. La tabla muestra que los accidentes en los que estuvieron involucrados peatones y ciclistas disminuyeron considerablemente en comparación con hace uno y seis años. En cambio, los accidentes de motocicleta aumentaron considerablemente, ya que se registraron 23.2% más accidentes que hace seis años y 1.2% más que hace un año (Conapra, 2013).

Muertos, heridos y accidentes de peatones, ciclistas y motociclistas en México de 2006 a 2011.

Usuarios	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2010/2011	2006/2011
Muertos								
Peatones	5,220	4,819	4,934	5,147	4,786	4,868	1.7	-6.7
Ciclistas	283	234	256	306	261	251	-3.8	-11.3
Motociclistas	488	601	630	724	723	872	20.6	78.7
Heridos								
Peatones	19,713	21,030	19,037	18,490	18,031	16,125	-10.6	-18.2
Ciclistas	6,512	5,931	5,757	5,245	4,476	4,531	1.2	-30.4
Motociclistas	13,078	15,880	17,085	17,338	15,335	15,303	-0.2	17.0
Accidentes								
Peatones	20,891	23,002	20,025	20,546	20,260	18,195	-10.2	-12.9
Bicicleta	7,943	7,290	6,941	8,363	7,583	7,453	-1.7	-6.2
Motocicleta	28,813	33,421	34,854	36,245	35,089	35,497	1.2	23.2

En México, ocurrieron 61,145 accidentes en los que estuvieron involucrados usuarios vulnerables. En el 58% de los accidentes estuvieron involucradas motocicletas, en el 30% peatones y el 12% bicicletas. Lamentablemente el 36% de las defunciones que se registran en el país por accidentes de tránsito corresponden a peatones, ciclistas y motociclistas. En el presente informe se resalta que el riesgo de morir en un accidente vial es más alto para los peatones, seguidos por los ocupantes de motocicleta y por ultimo lo de bicicleta. En cuanto a las características de los usuarios vulnerables que murieron en accidentes viales. La mayoría de peatones y ciclistas que murieron en un accidente de tránsito tenían entre 15 y 75 años, en cambio en los usuarios de motocicleta se concentran entre los 15 y 39 años.

Las lesiones en motocicleta, 2011.



20% más muertos que en 2010 y 78.6% más que en 2006. Tasa de letalidad de 24.5 muerto por cada 1,000 accidentes en moto.

Fuente. Accidentes de tránsito en zonas urbanas y suburbanas, INEGI 2011.
Base de defunciones. INEGI, 2011.

Esta gráfica identifica el número de accidentes, heridos y muertos relacionados con una colisión en motocicleta de 2006 a 2011. Se incluyó esta información debido a que el número de muertos, heridos y accidentes en motocicleta aumentaron exponencialmente en seis años.

Tasa de mortalidad y lesiones por motocicletas en la CDMX.

De acuerdo con el estudio de INEGI, la tasa de mortalidad y lesiones por motociclistas en la CDMX ha aumentado y disminuido de manera muy breve. Esto quiere decir, que la situación puede cambiar de un momento a otro. Estamos hablando de año 2006 al 2011.

Estado	Muertos	Accidentes	Tasa/100 accidentes
Aguascalientes	2	127	1.57
Guerrero	3	370	0.54
Tlaxcala	3	39	5.13
Zacatecas	4	144	1.39
Colima	5	491	0.41
Hidalgo	6	227	0.88
Querétaro	6	402	0.50
Morelos	7	619	0.32
Baja California	9	614	.033
Tamaulipas	9	1026	0.19
Tabasco	10	517	0.39
Coahuila	11	739	0.27
Chiapas	11	465	0.43
Durango	11	526	0.38
Nayarit	11	336	0.60
Campeche	12	880	0.23
Chihuahua	12	1125	0.18
Sonora	12	930	0.22
Puebla	13	734	0.27
Oaxaca	14	166	1.20
San Luis Potosi	14	770	0.26
Nuevo León	17	2243	0.09

México	20	756	0.26
Michoacán	22	938	0.21
Guanajuato	25	2217	0.09
Distrito Federal	29	582	0.34
Yucatán	29	1801	0.11
Sinaloa	30	1715	0.12
Veracruz	30	1315	0.15
Jalisco	33	3099	0.06
Quintana Roo	33	2640	0.08

Se puede observar en la tabla que en la Ciudad de México el porcentaje por cada cien accidentes es muy alto ya que hubo 582 accidentes y murieron 29 tiene un 0.34%.

Es importante ubicar dónde ocurren la mayor parte de los accidentes y según los datos oficiales del INEGI el 97% de los accidentes ocurren en zonas urbanas, lo cual demuestra que es indispensable que existan programas sobre educación vial para los motociclistas.

Del año 2006 al 2011 la totalidad de accidentes en motocicleta, de los casos corresponde a jóvenes de 18 años la mayor parte de los accidentes ocurren entre los 17 a 37 años. Lo anterior nos demuestra como la juventud y las conductas de riesgo es el principal factor de riesgo (Cenapra, 2013).

En el siguiente tema se hablara sobre las causas y consecuencias de accidentes viales al conducir una motocicleta.

Tasa de mortalidad y lesiones por motocicletas en Iztapalapa

De acuerdo con datos proporcionados por la Secretaría de Seguridad Pública de la Ciudad de México, por petición del Instituto de Acceso a la Información Pública y Protección de Datos Personales del Distrito Federal (INFODF) en 2016, por lo cual proporcionó tres tablas con el número total de fallecimientos en los años 2013, 2014 y 2015 por demarcación y tipo de accidentes.

AÑO	TOTAL
2015	205
2014	225
2013	159

TIPO DE VEHÍCULO	2015	2014	2013
AUTOMOVIL	49	65	63
BICICLETA	21	1	6
MOTOCICLETA	35	18	31
TRANSPORTE PÚBLICO	27	26	36
TRANSPORTE DE CARGA	21	21	25
SE DESCONOCE	77	98	8
TOTAL GENERAL	230	229	169

DELEGACIÓN	2015	2014	2013
ÁLVARO OBREGÓN	11	14	7
AZCAPOTZALCO	8	6	9
BENITO JUÁREZ	9	15	13
COYOACÁN	14	23	12
CUAJIMALPA	1	2	4
CUAUHTÉMOC	24	25	28
GUSTAVO A. MADERO	23	35	30
IZTACALCO	10	7	7
IZTAPALAPA	42	40	14
MAGDALENA CONTRERAS	2	2	1
MIGUEL HIDALGO	17	14	11
MILPA ALTA	0	2	0

TLÁHUAC	2	4	4
TLALPAN	20	19	4
VENUSTIANO CARRANZA	18	15	15
XOCHIMILCO	4	2	0
TOTAL	205	225	159

Como se puede ver en los registros anteriores, Iztapalapa, Gustavo A. Madero y Cuauhtémoc son las delegaciones donde se registró el mayor número de muertos por accidentes de tránsito.

Es de esta manera como exponemos que la delegación Iztapalapa encabeza la lista con el mayor número de accidentes viales, es por eso que nos concierne el realizar una intervención, para tratar de disminuir este tipo de incidentes, pero esta vez nos enfocaremos en concientizar a los usuarios de motocicletas.

Capítulo 2

ESTRATEGIA METODOLÓGICA PARA EL TRABAJO DE CAMPO

Introducción

Realizamos un diagnóstico sobre la falta de cultura vial en los alrededores de la Colonia San Lorenzo y la UACM. Para ello realizamos un sondeo a 50 personas, (hombres y mujeres) dentro y fuera del plantel de diferentes semestres en curso, que tienen motocicleta y a la vez a las que se suben en ella.

Esta investigación se desarrolló dentro de un enfoque cuantitativo mediante la técnica del sondeo con opción múltiple para recabar datos y llegar a la cuantificación que dichos resultados arrojen. El método cuantitativo es, “la recolección y el análisis de datos para contestar preguntas de investigación y probar hipótesis establecidas previamente, y confía en la medición numérica. El conteo y frecuentemente en el uso de la estadística para establecer con exactitud patrones de comportamiento en una población” (Portillo Maricela: 161).

El sondeo está compuesto por 39 preguntas, en el cual, nos interesó saber el nivel socioeconómico y psicológico. En el primer apartado las y los estudiantes dieron a conocer a qué tipo de nivel socioeconómico pertenecen. En el segundo, el psicológico está dividido en tres sub apartados, el primero es el cognitivo, se utilizó para saber si los jóvenes conocían los términos de cultura vial y educación vial que fueron destacados dentro del trabajo para saber sobre el conocimiento que tienen acerca del problema de equipo de protección para andar motocicleta.

Las preguntas afectivas están hechas con el propósito de mantener un punto de reflexión hacia el lector. Es decir, con las preguntas afectivas pretendemos obligar al sujeto sondeado a tener una reflexión ante la problemático o accidente que se esté manifestando, con ello se espera lograr que realice una conciencia al manejar una motocicleta.

Las preguntas conductuales nos permite indagar en las problemáticas o accidentes más frecuentes que han tenido los sujetos los cuales han sido sondeados, así también nos permite generar una acción ante esa problemática y

generar objetivos que ayuden a combatir dichos accidentes viales relacionados a las motocicletas.

Instrumento de investigación (sondeo)

Sondeo

Somos estudiantes de la carrera de Comunicación y Cultura, y estamos aplicando este cuestionario, como parte de nuestro trabajo de tesis. La información será usada exclusivamente para fines académicos para un plan comunicativo sobre una problemática social: La falta de cultura vial en torno a los jóvenes motociclistas en la ciudad de México. Con esta investigación pretendemos concientizar a los usuarios de este transporte para evitar los accidentes que, en ocasiones acaba, con las vidas de estas personas. Gracias por su colaboración.

Género: F () M ()

Rango de edad:

a) 15 a 20 años b) 20 a 25 años c) 25 a 30 años d) Más de 30 años

1. ¿Cuenta con motocicleta o motoneta?

a) Sí b) No

2. ¿Estado civil?

a) Casado b) Soltero c) Unión libre

3. ¿Cuántos miembros conforman su hogar?

a) 1 a 2 b) 3 a 4 c) 4 a 6 d) 6 a 9 e) Más

4. ¿Su casa es?

a) Propia b) Rentada c) Prestada

5. ¿Cuántas habitaciones tienen su hogar?

a) 1 b) 2 a 3 c) 3 a 5 d) 5 a 7 e) 7 a 9 f) Más de 9

6. ¿Cuántas televisiones tienes en su casa?

a) 1 b) 2 c) Más de 2

7. ¿Con cuáles de estos servicios cuenta? Puede marcar más de una opción.

a) Tv de paga	
b) Línea telefónica	
c) Internet	
d) Gas estacionario	
e) Carro propio	
f) Luz	
g) Agua	

8. Religión que profesa:

a) Católica b) Testigo de Jehová c) Evangélica d) Cristiana e) Ninguna

f) Otra_____

9. ¿Por qué medio se informa? (Puede marcar más de una respuesta)

- a) Radio b) TV c) Revista d) Volantes e) Internet f) Carteles g) Periódico h) Amigos
i) Familiares j) Otros

10. ¿Cuenta con licencia o algún permiso para manejar motocicleta? (Si su respuesta es Sí pasa a la Pregunta 12)

- a) Sí b) No c) No la he renovado d) No está vigente mi licencia e) Es muy cara tramitarla

11. ¿Por qué motivos no cuenta con la licencia o permiso para conducir?

- a) Desidia b) Falta de dinero c) No me importa d) Otros

12. ¿Por qué motivo maneja una motocicleta?

- a) Por práctica y fácil de conducir b) Moda c) Porque son muy fáciles de conseguir d) Por necesidad
e) Por gusto f) Por herencia de un familiar g) Por adrenalina

13. ¿La motocicleta es...?

- a) Segura b) Poco segura c) Nada segura

14. ¿Cree que una motocicleta puede ahorrar gasolina y contaminar menos que un automóvil?

- a) Sí ahorra, y no contamina b) Sí, ahorra y si contamina c) No ahorra y no contamina
d) No ahorra y sí contamina

15. En cuanto el tráfico. ¿Cree que acortaría tiempo si vas en motocicleta?

- a) Si, acortaría mucho tiempo. b) No, acortaría nada de tiempo

16. ¿A usted que es lo que más le preocupa cuando se sube a una motocicleta?

- a) Sufrir un accidente mortal b) Sufrir un accidente que lo deje incapacitado c) Ser multado
d) otros

17. ¿Usted cómo reaccionaría cuando es multado por un policía al infringir alguna norma de tránsito dirigido a los motociclistas?

- a) Agresivo b) Poco Agresivo c) Nada agresivo d) Tolerante

18. ¿Quién considera, que con mayor frecuencia, infringen el reglamento de tránsito en la sección dirigida a los motociclistas?

- a) Adolescentes b) Adultos c) Adultos de la tercera edad d) Todos los anteriores

19. ¿Por qué motivo cree que los jóvenes evaden el equipo de protección para conductores de Motocicletas? Puede marcar más de una opción

- a) Imagen b) Moda c) Pena d) Ignoran la existencia del equipo de protección e) Costo

20. ¿Qué equipo de protección utiliza o utilizaría si contará con una motocicleta? (Puede marcar más de una opción)

- a) Casco b) Guantes c) Chamarra de piel d) Pantalón de piel e) Botas f) Coderas

21. ¿El casco sirve para...?

- a) Protección del cráneo b) Protección de cuello c) Protección corporal d) No sé

22. ¿Sabía usted que en México los accidentes viales dejan más de 40,000 discapacitados cada año?

- a) Sí b) No

23. ¿Cree que se pueden evitar los accidentes en la motocicleta?

- a) Sí b) No c) A veces

24. ¿Cree usted que los accidentes que tengan que ver con motocicletas sean a causa de la falta de educación vial en los conductores de las mismas?

- a) Sí b) No c) A veces

25. ¿Qué es lo que más le impacta de esta imagen?



- a) *El peligro*
b) *El sujeto*
c) *La falta de conciencia para utilizar equipo de protección*
d) *El accidente*
e) *Otro*

26. ¿Cuáles son los factores que pudieron provocar el accidente? (Puede marcar más de una opción)

- a) *exceso de velocidad*
b) *Por culpa de otro Automóvil.*
c) *Por falta de casco y protección corporal.*
d) *Otros*

27. ¿Usted considera que este accidente pudo evitarse?

- a) Sí b) No

28. ¿Qué es lo que más le preocuparía si usted fuera el accidentado?

- a) *La muerte* b) *La familia* c) *Los primeros auxilios* d) *La incapacidad*

29. ¿Si a usted se le muriera un familiar por accidente de motocicleta que reflexionaría?

- a) *Ya no manejaría la motocicleta*
b) *Tendría precaución*

- c) Usaría protección
- d) Me metería a un curso o taller de manejo para motociclistas
- e) Me informaría más
- f) Buscaría otras alternativas

30. ¿Qué solución propone para prevenir los accidentes en motocicleta? (Puede marcar más de una opción)

- a) Usar el equipo de protección adecuado
- b) Acudir a cursos o talleres de manejo
- c) Informarse sobre precauciones y consecuencias de moto
- d) Usar el casco siempre y no llevar sobrepeso
- e) No son necesarios
- f) Se aprende bajo la experiencia

31. ¿Cree usted que a falta de cultura vial ocurren la mayor parte de los accidentes?

- a) Sí b) No c) A veces

32. ¿Cree usted que en la Ciudad de México haya gran variedad de información o publicidad sobre cultura vial?

- a) Sí b) Es muy escasa c) No

33. Por favor concluya esta frase: La cultura vial sirve para...

- a) Salvaguardar vidas b) Prevención de accidentes c) Entender las señales de tránsito
- d) Prevenir multas e) No sé

34. ¿Qué cree que pasaría si no existieran programas como: “La cultura vial”?

- a) Ocurrirían demasiados accidentes b) No habría respetos por los señalamientos c) Sería un caos
- d) Es imposible vivir sin cultura vial e) Ocurrirían todas las anteriores

35. ¿Cree usted que hace falta algún programa de educación vial para los motociclistas?

- a) Sí b) No

36. ¿Usted conoce programas que fomenten la cultura vial para motociclistas en la ciudad de México?

- a) Sí b) No c) Algunos

37. ¿Usted cree que en el Distrito Federal tenemos cultura vial dirigida a los jóvenes motociclistas?

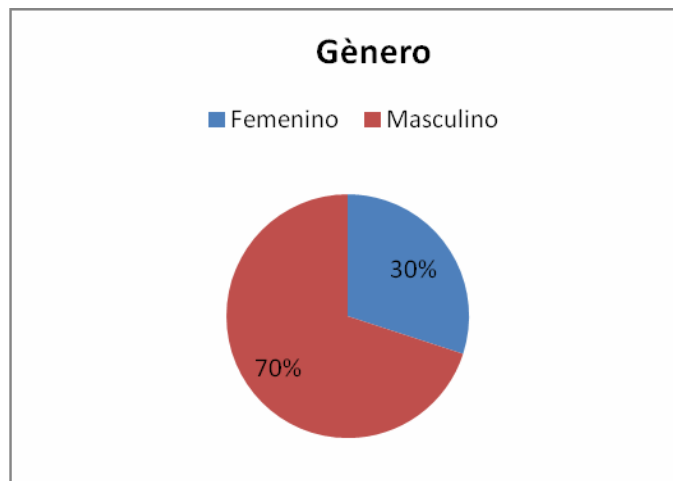
- a) Pocas veces b) Algunas veces c) Muchas veces d) Ninguno

38. ¿Usted recuerda alguna campaña de seguridad vial en torno a las motocicletas?

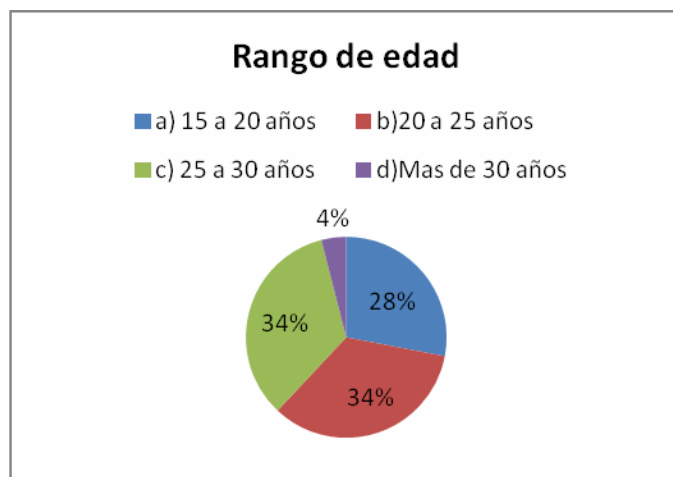
- a) Sí b) Probablemente c) Tal vez d) Ninguna

GRACIAS POR SU TIEMPO

Codificación e interpretación de gráficas



La mayoría de los encuestados fueron del sexo masculino.

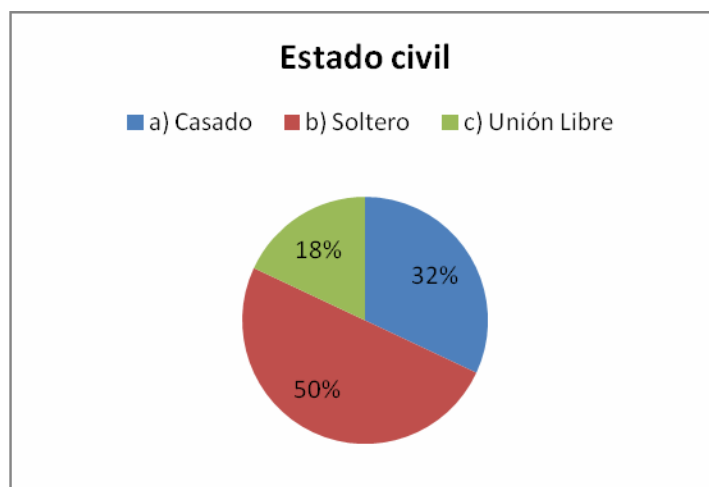


En la gráfica se observó que de los 50 sondeos 34 personas tienen entre 20 y 30, mientras otras 14 están entre los 15 y 20, por ultimo 2 de ellas cuentan con más de 30 años.

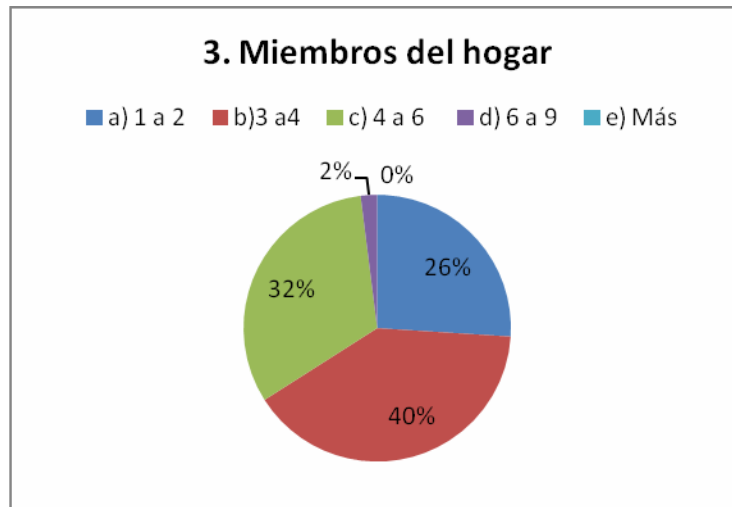
Gráficamente nos mostró el siguiente resultado: el 34% tiene entre 20 y 25, por otra parte el 34% mantiene el rango de edad de 25 y 30, mientras que un 28% tiene entre 15 y 20, para finalizar el 4% cuenta con más de 30 años.



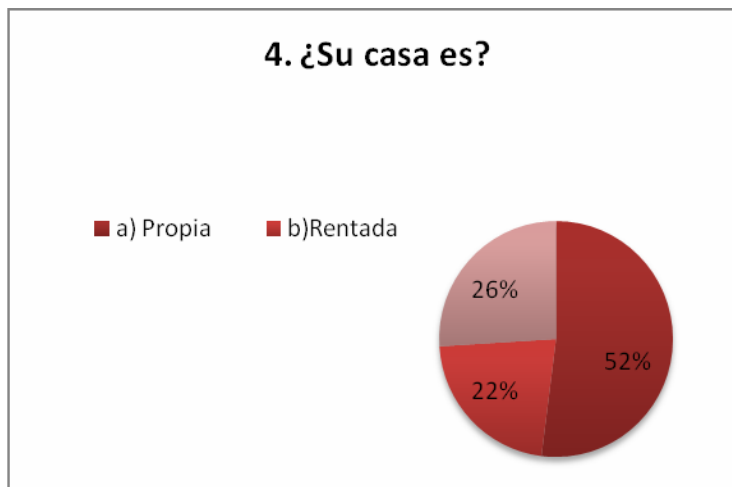
En la gráfica se representa que el 100% cuenta con motocicleta.



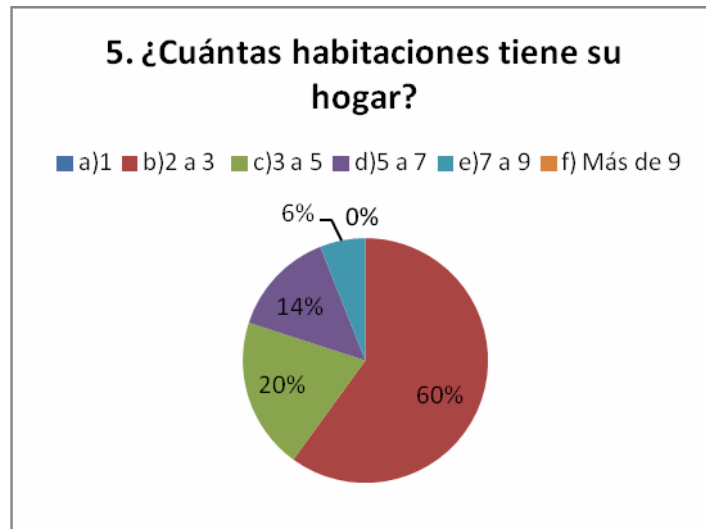
En la gráfica se observa que de las 50 personas sondeadas 25 son solteras mientras que 16 personas son casadas y 9 están en unión libre. En la gráfica se muestra que el 50% es soltero el, 32% es casado y el 18% está en unión libre.



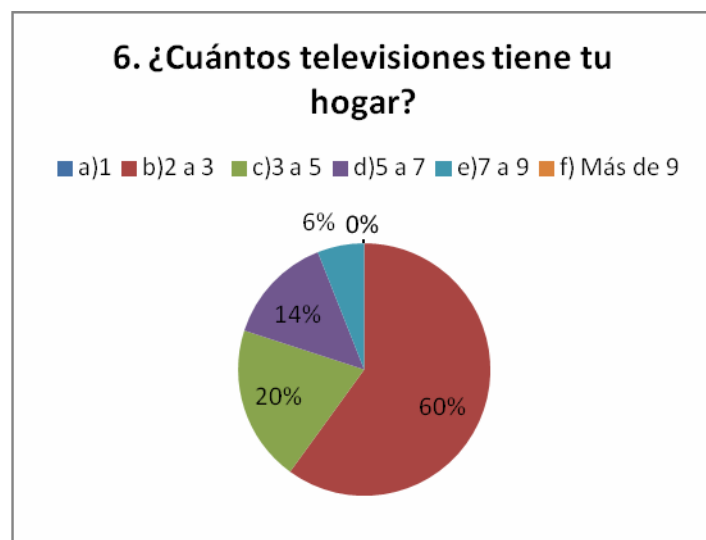
De las 50 personas sondeadas 20 personas su hogar está conformado de 3 a 4 miembros de la casa, 16 personas se conforma de 4 a 6 miembros, 13 personas conforma su hogar de 1 a 2 miembros, y solo 1 persona su hogar está conformado de 6 a 9 miembros.



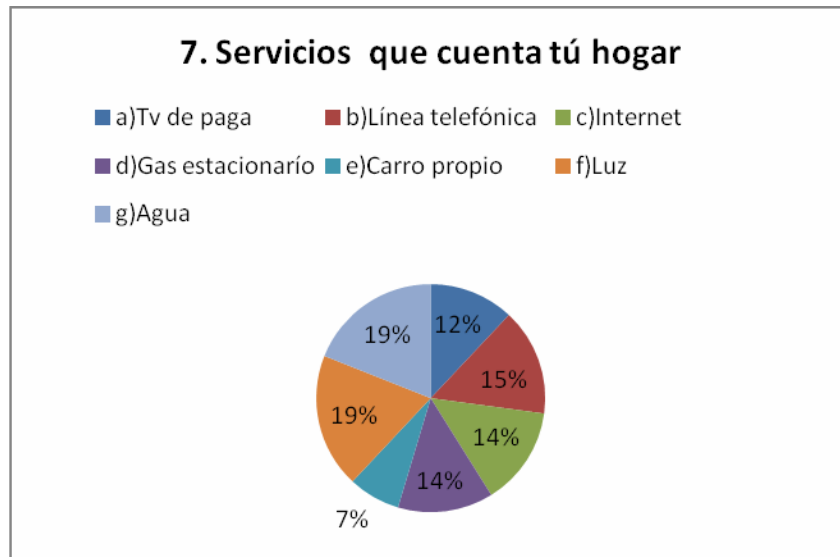
De los 50 personas sondeadas 26 cuentan con casa propia, 13 personas pagan rentada y 11 personas es prestado su hogar.



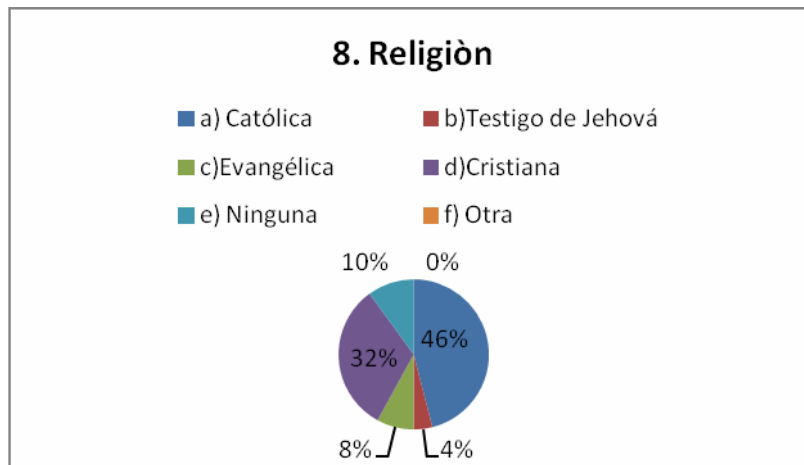
De las 50 personas sondeadas, 30 personas tienen de 2 a 3 habitaciones, otras 10 personas tienen de 3 a 5 habitaciones mientras que otras 7 personas tienen de 5 a 7 habitaciones y por ultimo solo 3 personas tienen de 7 a 9 habitaciones.



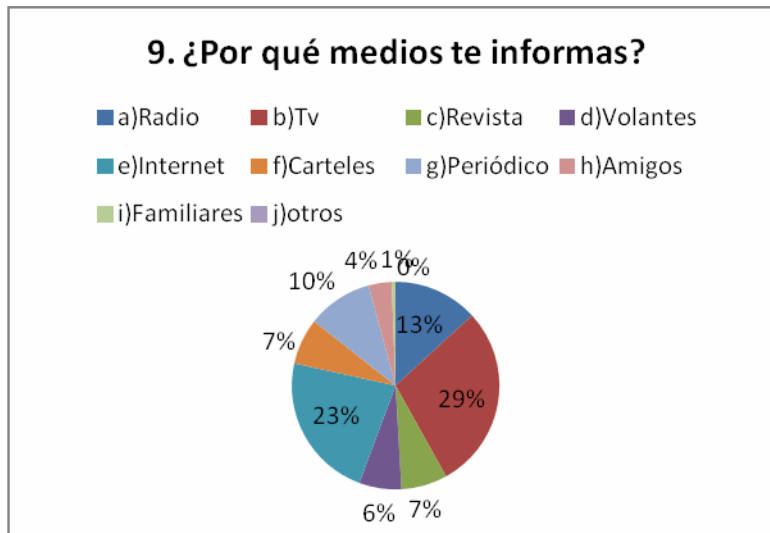
De las 50 personas sondeadas el 60% corresponde a 30 personas los cuales tienen de 2 a 3 TV. El 20% tiene de 3 a 5 TV, 10 personas 3 a 5 TV, el 14% corresponde a 7 personas y el 6% tiene 7 a 9 TV.



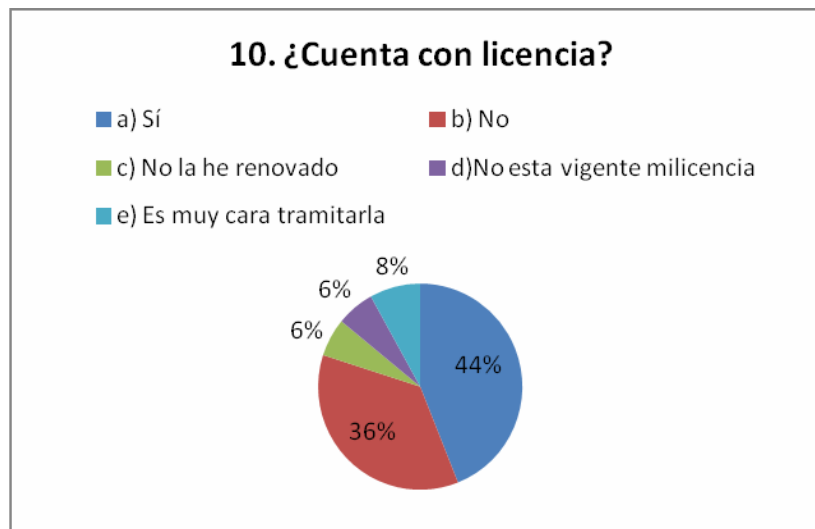
De las 50 personas sondeadas, 49 cuentan con luz, agua, internet y línea telefónica mientras que con un 12% cuenta con tv de paga y 19 personas cuentan con carro propio esto equivale a un 7%.



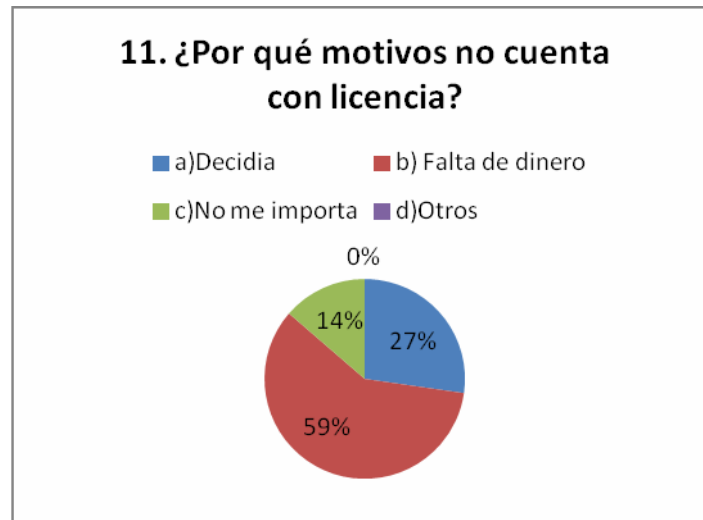
En la gráfica se puede ver que de los 50 personas sondeadas con un 46% esto corresponde a 23 personas es católica, el 32% es cristiana, 8% es evangélica, 4% es testigo de Jehová y el 10% es no profesa ninguna religión.



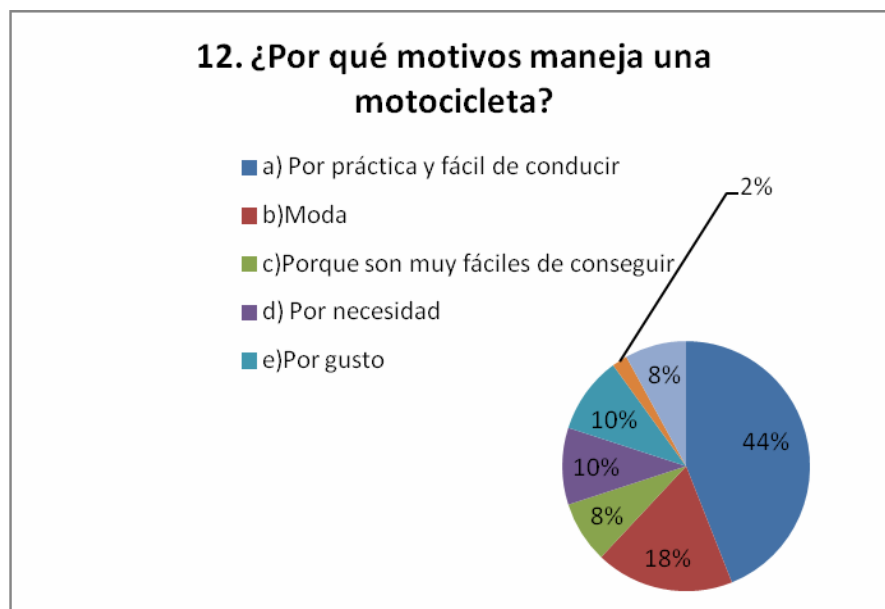
En la gráfica resulta que de las 50 personas sondeadas la mayoría se informa por medio de la tv y el internet, un 29% se informa por TV, un 23% por el internet, 13% por la radio, 10% por el periódico, 7% por revistas, 7% carteles y un 1% amigos.



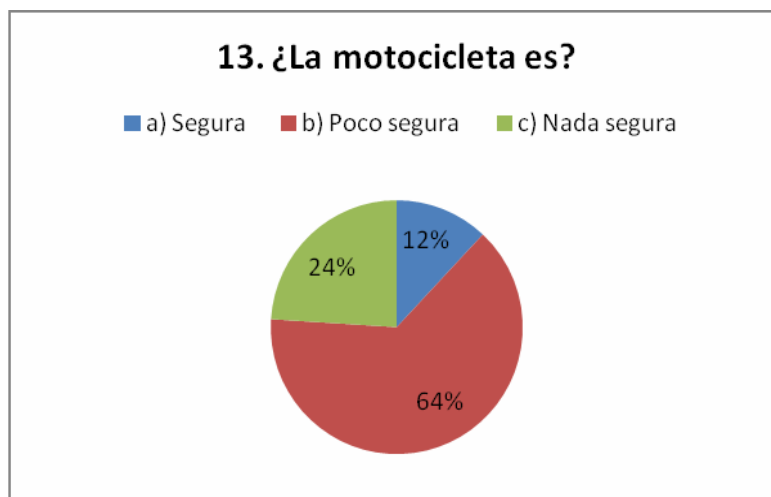
De las 50 personas sondeadas se observa que el 44% corresponde a 22 personas que si tienen licencia, mientras 18 personas no tienen licencia, otras 3 personas no la han renovado igual otras 3 personas no está vigente su licencia y por último 4 personas dicen que es muy cara tramitarla.



En la gráfica se muestra que de las 50 personas sondeadas solo 18 no tienen licencia esto corresponde a la gráfica que el 59% de estas personas es por falta de dinero, 14% no le da importancia al trámite y el 27% por decidía.



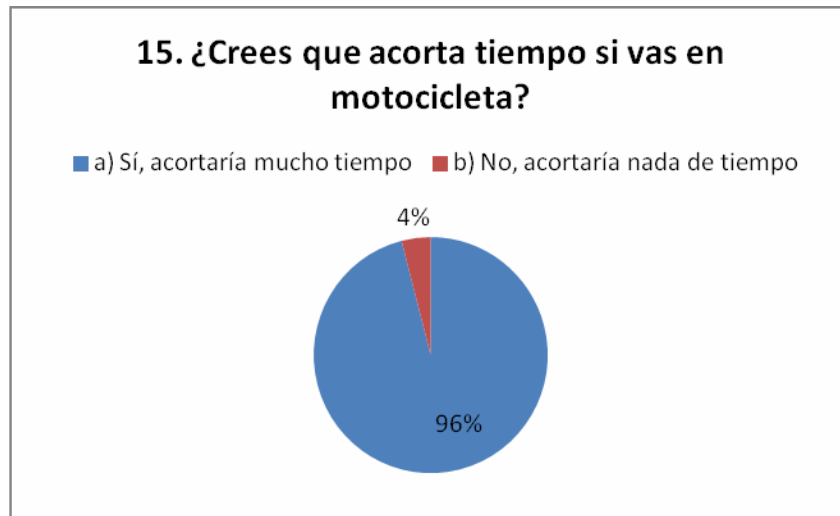
En la gráfica se notificó que de las 50 personas sondeadas el 44% que corresponde a 22 personas que eligen la motocicleta por práctica y fácil de conducir, mientras un 18% lo hace por moda, 10% por necesidad otro, un 10% por gusto, el 8% lo hace por adrenalina y un 2% por herencia familiar.



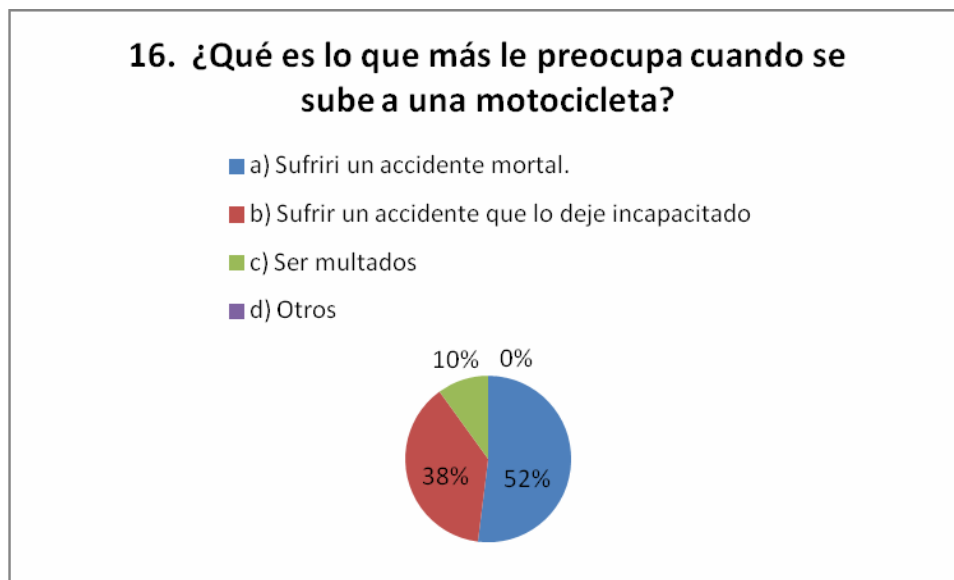
En la gráfica indicó que de las 50 personas sondeadas el 64% es poco segura esto corresponde a 32 personas mientras que 24 % es nada segura y un 12% dijo que era segura.



Como se puede apreciar en la gráfica de las 50 personas sondeadas un 54% equivalente a 27 personas que contestaron si ahorra y no contamina, el 46% si ahorra y si contamina corresponde a 23 personas.



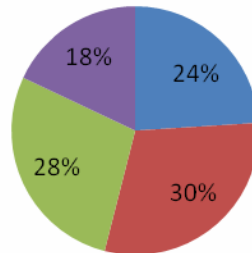
En la gráfica indicó que de las 50 personas sondeadas el 96% corresponde a 48 personas que si acorta mucho el tiempo en cuanto el tráfico, mientras que con 4%, 2 personas que no acorta el tiempo la motocicleta.



En la gráfica se observa que lo que más le preocupa a los 50 sondeados al subirse a una motocicleta, es sufrir un accidente mortal ya que según los resultados un 52% que equivale a 26 personas lo confirma, mientras 19 de ellas sería sufrir un accidente que deje incapacidad, esto corresponde a 38% y solo 5 personas le temen a ser multados, esto es el 10%.

17. ¿Usted cómo reaccionaría cuando es multado por un policía al infringir alguna de las normas de tránsito dirigido a los motociclistas?

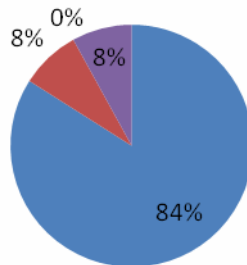
■ a) Agresivo ■ b) Poco agresivo ■ c) Nada agresivo ■ d) Tolerante



En la gráfica se puede ver que de los 50 sondeados, el 30% reacciona poco agresivo esto equivale a 15 personas, el 28% nada agresivo corresponde a 14 personas y el 18% es tolerante estas son 9 personas.

18. ¿ Quién considera, que con mayor frecuencia infringen el reglamento?

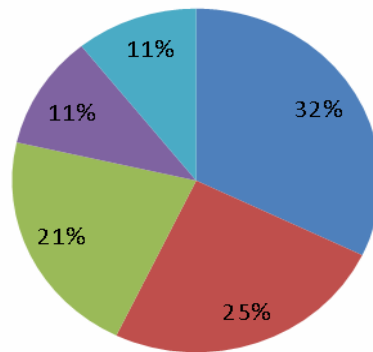
■ Jóvenes ■ b) Adultos ■ c) Adultos de la tercera edad ■ d) Todos los anteriores



En la gráfica arrojó como resultado que de las 50 personas 42 piensan que principalmente son los jóvenes quienes infringen el reglamento esto equivale al 84%, 4 personas dice que son los adultos de la tercera edad 8% y los otros 4 decidieron que todos los mencionados infringen el reglamento, esto equivale al 4%.

19. ¿ Por qué motivo crees que los jóvenes evaden equipo de protección?

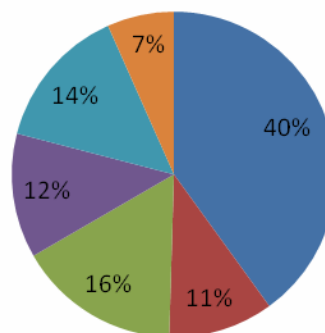
■ Imagen ■ Moda ■ Pena ■ Ignoran la existencia del equipo de protección ■ Costo



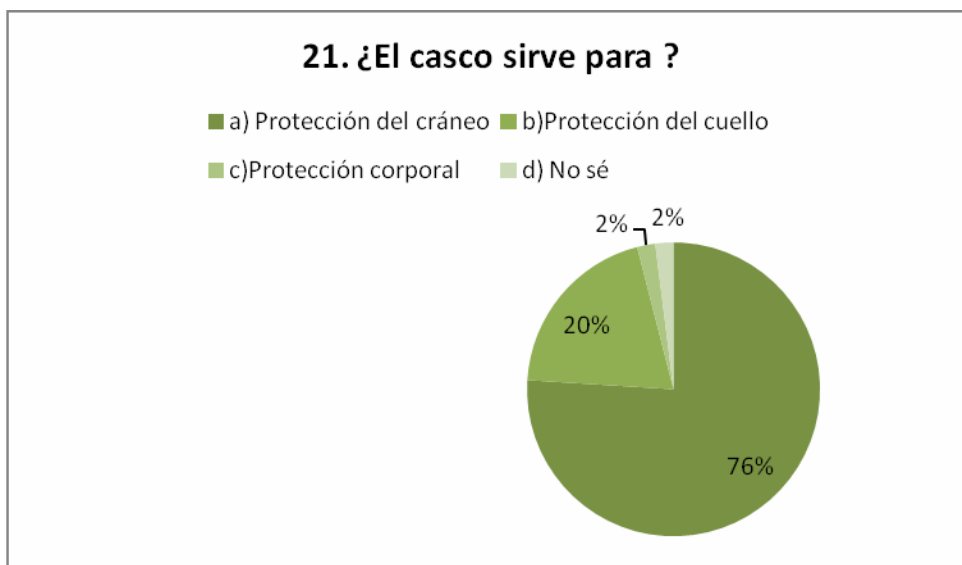
En la gráfica se puede apreciar que de las 50 personas sondeadas, 18 personas que equivalen al 32% creen que los jóvenes no usan protección cuando conducen una motocicleta por imagen, mientras 14 persona contestaron que solo conducen la motocicleta por moda esto equivale al 25%, 12 personas equivalente a 21% los cuales no ocupan el equipo de seguridad por pena, 6 personas ignoran la existencia del equipo de protección y por último 6 personas contestaron que el costo del equipo no lo adquieren y esto corresponde a un 11%.

20. ¿Qué equipo de proteccion utilizas cuando te subes a la motocicleta?

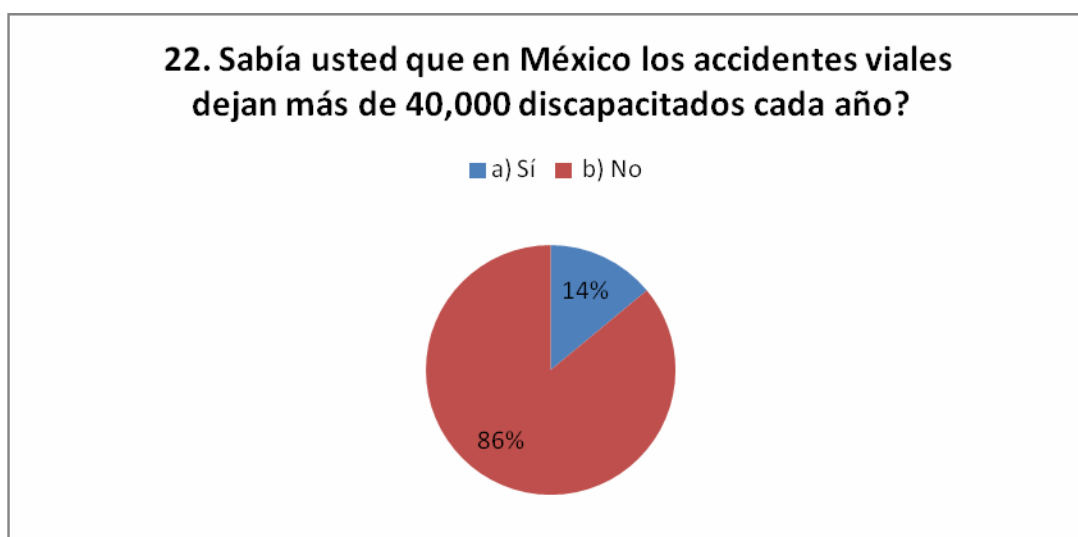
■ a)Casco ■ b) Guantes ■ c)Chamarra de piel ■ d) Pantalón de piel ■ e)Botas ■ f)Coderas



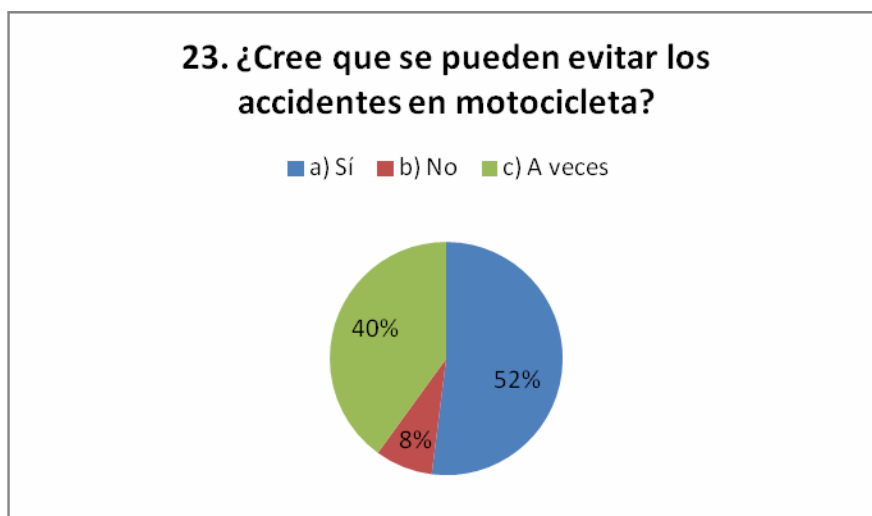
En la gráfica se observó que de los 50 sondeados, 42 personas utilizan como equipo de protección sólo el casco, 11 personas sólo utilizan los guantes, mientras 17 personas optan por la chamarra de piel, 13 personas utilizan el pantalón de cuero como protección, 15 personas cuentan con botas y 7 de ellas prefieren las coderas. NOTA. (Recordando que pusieron más de una opción).



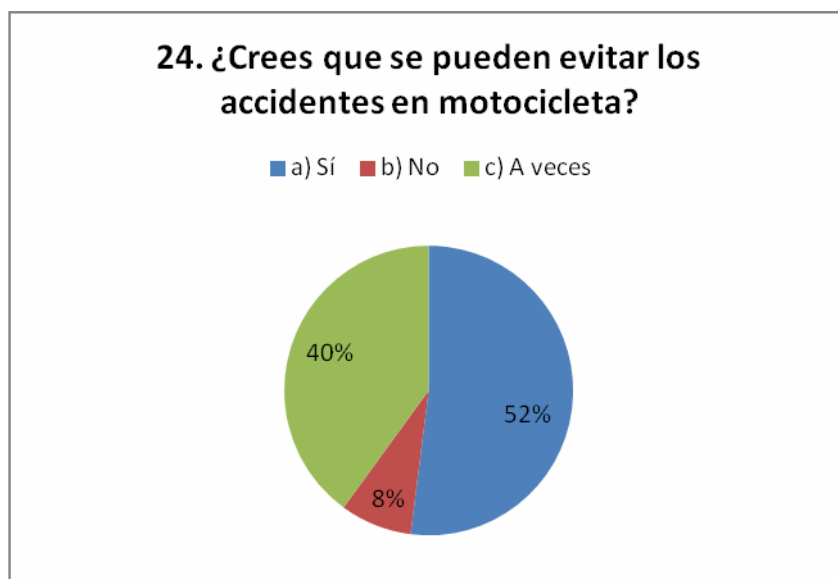
En la gráfica se notificó que de los 50 sondeados 38 creen que el casco sirve para la protección del cráneo, 10 para la protección del cuello, 1 para la protección corporal y 1 persona lo ignora.



En la gráfica se muestra que 43 personas de los 50 sondeados ignoran la cantidad de discapacitados por año que hay en México a causa de los accidentes viales en motocicleta esto corresponde a un 86%, mientras 7 personas que equivale a 14% ya conocen el dato.



Los datos arrojados en el sondeo muestran que de las 50 personas, 26 de ellas creen que se pueden evitar los accidentes en motocicleta, esto corresponde a un 52%, mientras 20 personas contestaron que es inevitable prevenir los accidentes esto equivale a un 40%, por ultimo 4 personas que equivale a un 8% piensa que solo a veces se puede prevenir accidentes en motocicleta.

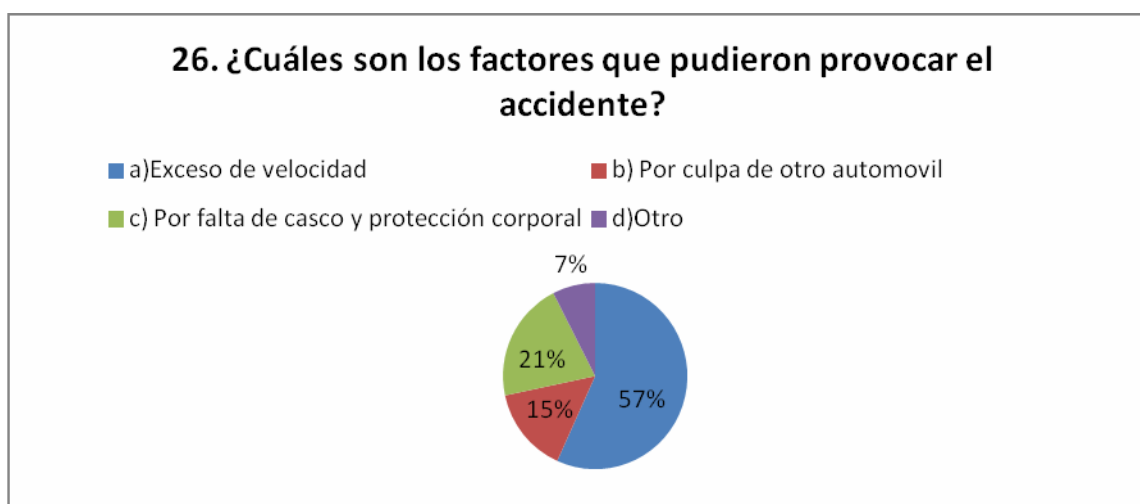


En la gráfica nos deja ver que de las 50 personas sondeadas 26 creen que si se pueden evitar los accidentes esto corresponde a un 52%, mientras que 23 personas creen que a veces, esto equivale al 46% y un 2% cree que no se pueden evitar.

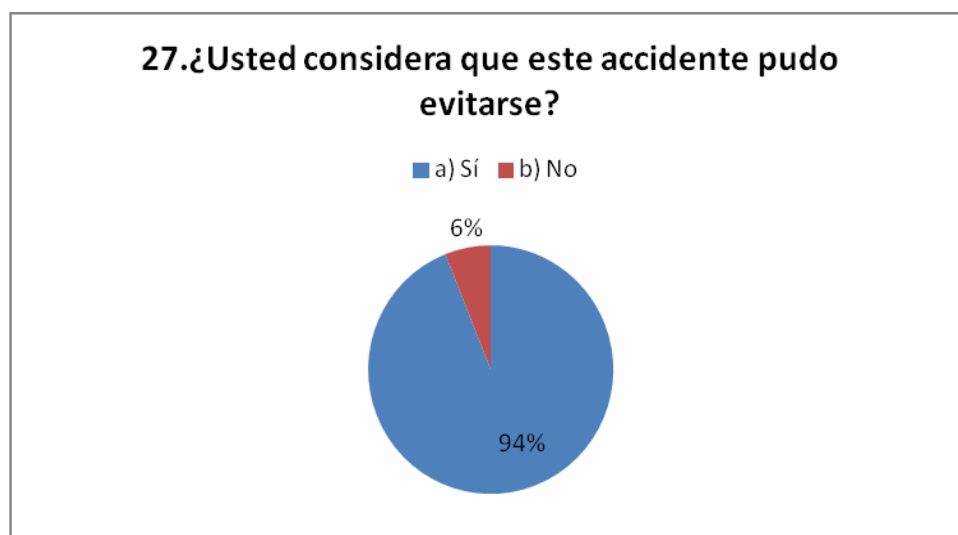


Ilustración 1

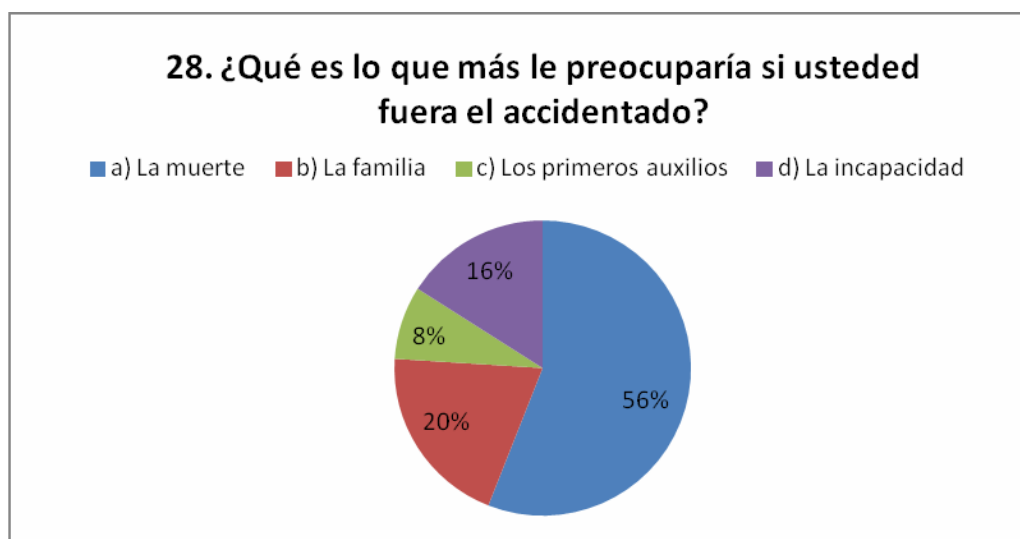
En la gráfica se puede notar que de las 50 personas sondeadas, 17 personas se impactó con la falta de conciencia para utilizar el equipo de protección esto equivale a 36%, otras 15 personas se sorprendieron del peligro que es subirse a una motocicleta, esto es un 30%, 10 personas que fueron el 20% tienen miedo a sufrir un accidente en motocicleta y el resto les impacto el sujeto de la imagen que equivale a un 16%.



En la gráfica arrojo como resultado que de las 50 personas sondeadas, 38 personas consideran que por exceso de velocidad que equivale a un 57% otras 14 personas creen que por falta de casco y protección corporal esto fue un 21%, 10 personas piensan que la culpa la tienen los automóviles 15% y solo 8 personas fueron otras situaciones.

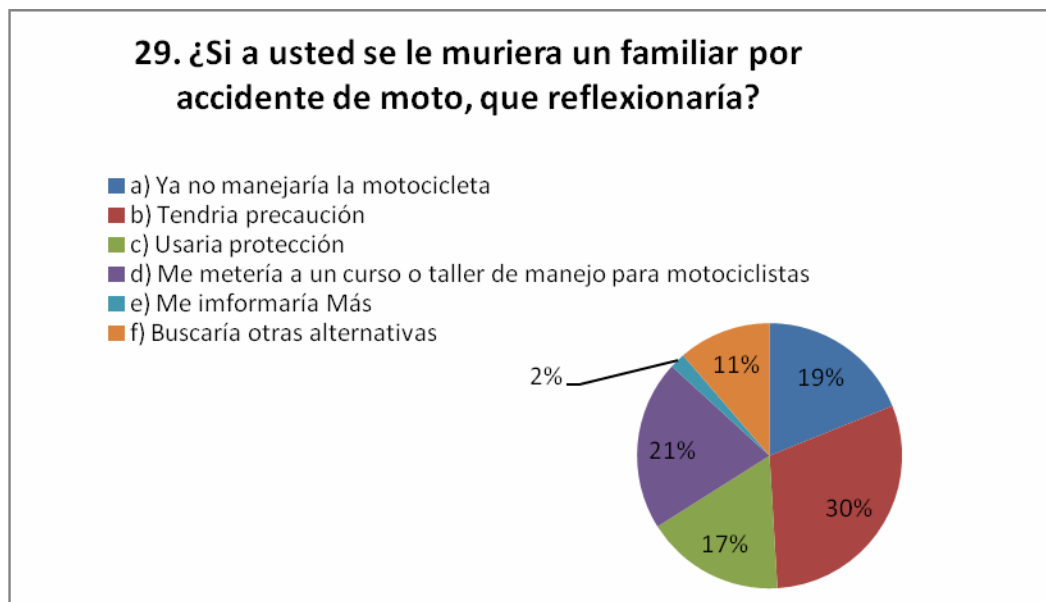


En la gráfica se puede ver que de las 50 personas sondeadas 47 personas considera que el accidente se pudo evitar, mientras que 3 personas consideran que no se pudo evitar.

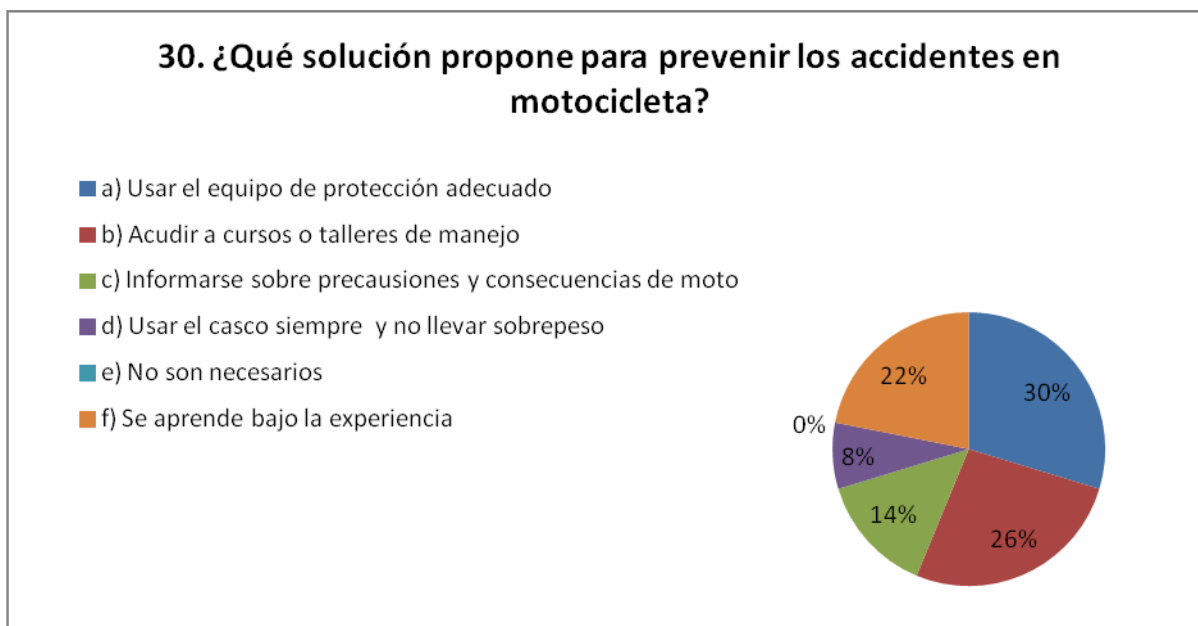


En la gráfica se observa que de las 50 personas sondeadas 28 personas les preocuparía la muerte otras 10 personas le preocupa la familia, 8 personas les

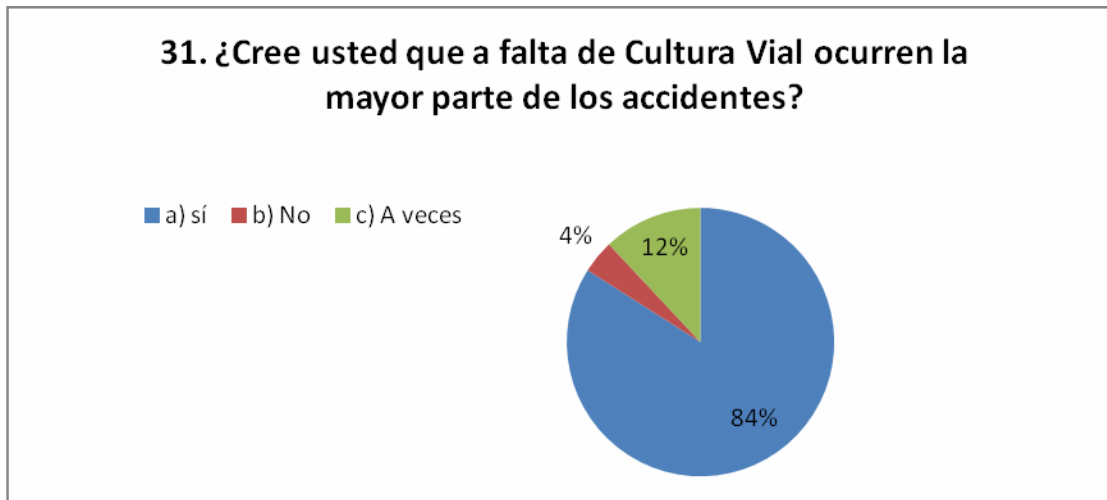
preocupa quedar con una incapacidad y por últimos 4 personas les preocuparía los primeros auxilios.



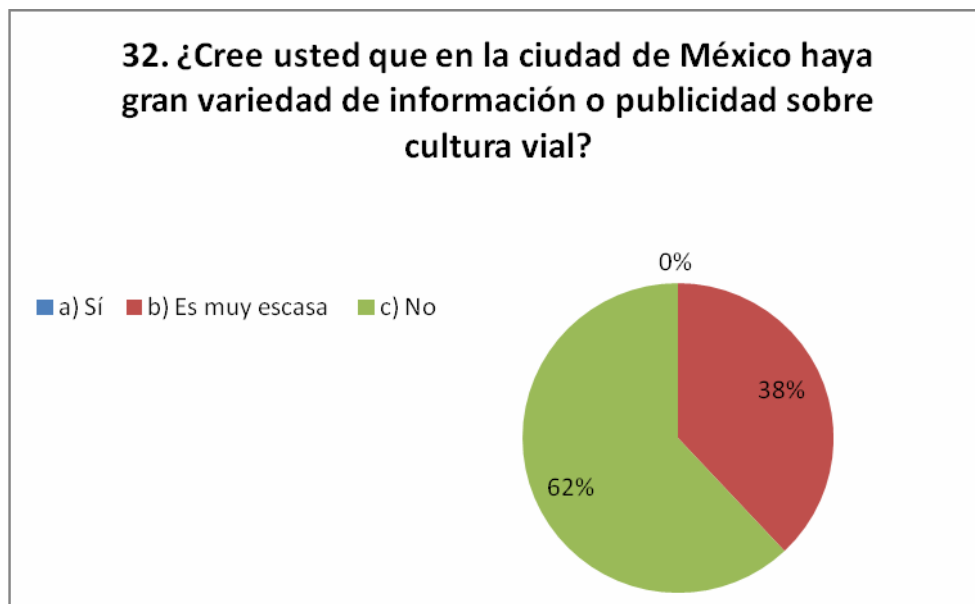
En la gráfica se nota que de las 50 personas sondeadas 16 personas tendrían precaución 11 personas se meterían a un curso o taller de manejo para motocicleta, 10 personas ya no manejarían la moto, otras 9 personas usarían más protección, otras 6 personas buscarían otras alternativas y por ultimo 1 persona se informaría más.



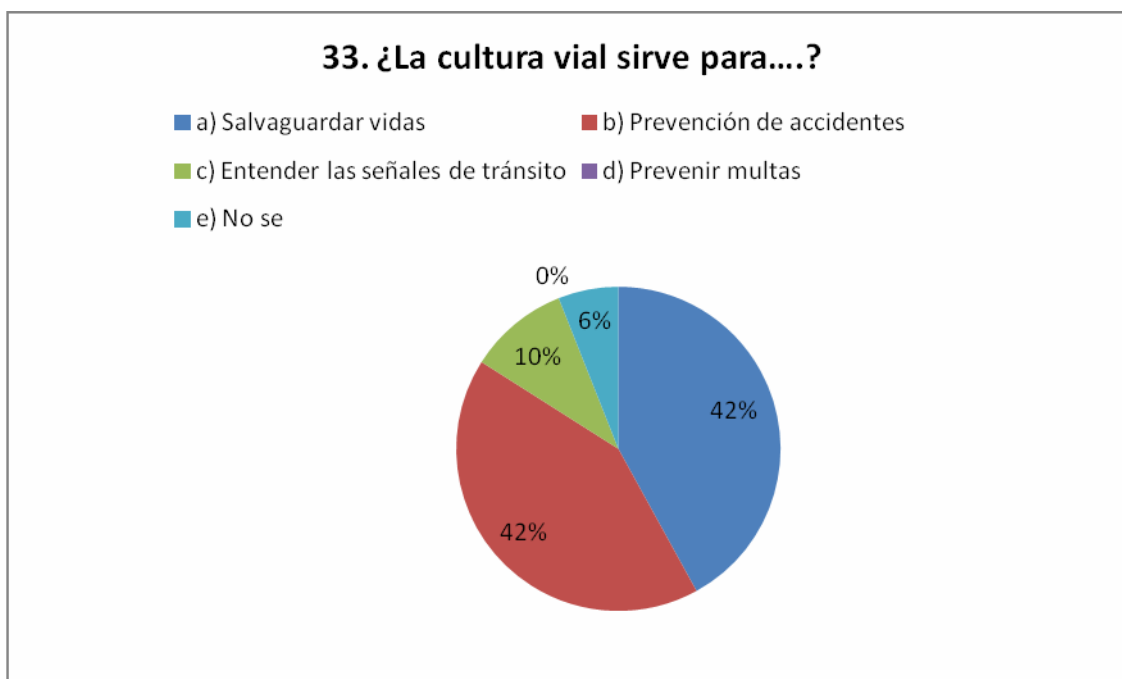
En la gráfica se puede observar que de las 50 personas sondeadas, según 19 personas la solución sería usar el equipo de protección adecuado, otras 17 personas acudirían a un curso o taller, 14 personas aprenden bajo la experiencia, otras 9 personas se informarían sobre precauciones y por ultimo 5 personas usarían el casco siempre y no llevarían sobrepeso.



En la gráfica se puede notar que de las 50 personas sondeadas, 42 personas creen que sí es una realidad la falta de cultura vial es por ello que ocurre la mayor parte de los accidentes, otras 6 personas contestaron que a veces y por ultimo 2 personas seleccionaron la respuesta (b) que no ocurre la mayor de los accidentes.



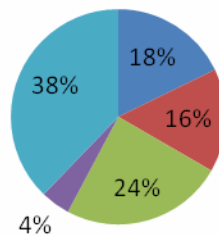
En la gráfica se puede apreciar que de las 50 personas sondeadas, 31 personas creen que no hay gran variedad de información y publicidad en la ciudad México, mientras que 19 personas cuentan que es muy escasa la información en la ciudad.



En la gráfica se muestra que de las 50 personas sondeadas, 21 personas dicen que la cultura vial sirve para salvaguardar vidas, otras 21 personas es para prevención de accidentes, otras 5 personas creen que solo para entender las señales de tránsito y solo 3 personas no saben.

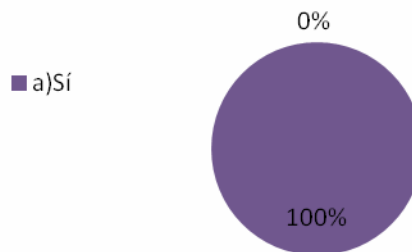
34. ¿Qué cree que pasaría si no existieran programas como: "La cultura vial"?

- a)Ocurrirían demasiados accidentes
- b)No habría respeto por los señalamientos
- c)Sería un caos
- d)Es imposible vivir sin cultura vial
- e)Ocurrirían todos los anteriores



En la gráfica se puede observar que de las 50 personas sondeadas, 17 personas creen que si no hubiera programas de cultura vial ocurrirían todas las opciones anteriores, 11 personas creen que sería un caos, mientras que 8 personas creen que ocurrirían demasiados accidentes otras 7 personas creen que no habría respeto por los señalamientos y por ultimo 2 personas creen que es imposible vivir sin cultura vial.

35. ¿Cree usted que hace falta algún programa de educación vial para los motociclistas?



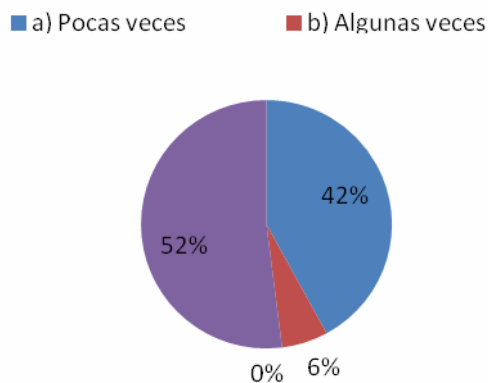
En la gráfica se puede notar que de las 50 personas sondeadas, el 100% creen que Si hacen falta muchos programas de educación vial para los motociclistas.

36. ¿Usted conoce programas que fomenten la cultura vial para motociclistas en la Ciudad de México?



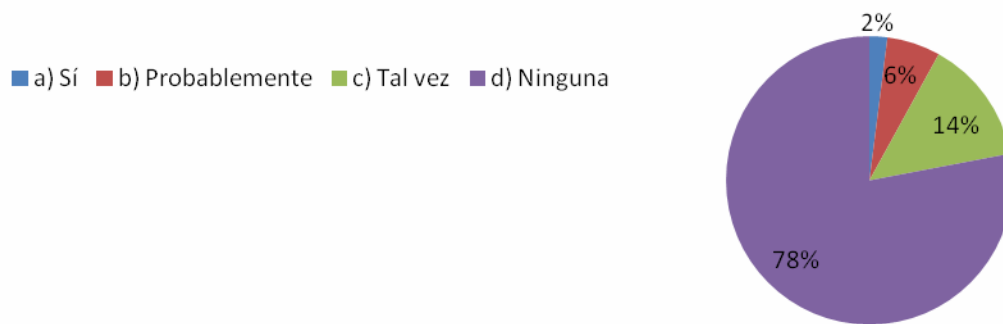
En la gráfica se muestra que de las 50 personas sondeadas, 42 personas creen que no conocen programas de cultura vial en la ciudad de México, otras 7 personas creen que conocen algunos programas y por último solo 2 personas conocen programas de cultura vial en la ciudad.

37. ¿Usted cree que en el Distrito Federal tenemos cultura vial dirigida a los jóvenes motociclistas?



En la gráfica nos deja ver que de las 50 personas sondeadas, 26 personas creen que no hay ningún programa dirigido a los jóvenes motociclistas esto equivale al 52%, otras 21 personas piensan que solo pocas veces y solo 3 personas que algunas veces esto corresponde al 6%.

38. ¿Usted recuerda, alguna campaña de seguridad vial en torno a las motocicletas?



En la gráfica se puede observar que de las 50 personas sondeadas, 39 personas no recuerdan ninguna campaña de seguridad vial entorno a los motociclistas, otras 7 personas creen que tal vez recuerdan alguna, otros 3 personas dicen que probablemente y por ultimo solo 1 persona dice que si recuerda alguna campaña.

Análisis de los resultados

Conclusiones del sondeo

Se llegó a la conclusión con ayuda de las 50 personas sondeadas, que el 70% son hombres y el 30% son mujeres las cuales cuentan con motocicleta. Esto es importante ya que se observa que este tipo de transporte es de uso cotidiano tanto para las mujeres como para los hombres. Con esto se rompe con el paradigma que la motocicleta es solo para el sexo masculino. Ahora bien, el rango de edad que arrojaron los resultados de los sondeo realizados muestra que las personas de 20 y 30 años de edad son los que más utilizan este medio de transporte. La mayor parte de los sondeados son solteros (v. gr. 2). El número de personas que conforman el hogar del motociclista son de 3 a 4 individuos (v. gr. 5). La mayoría de los motociclistas cuentan con casa propia, la mayoría cuenta de 2 a 3 habitaciones, así también cuentan con más de 2 televisiones; los 50 motociclistas cuentan con luz, agua, teléfono en casa e internet (v. gs. 5, 6 y 7). Sin embargo son pocos los que cuentan con televisión de paga y tienen carro propio (v. gr. 7). Por último, la religión que profesan es la católica (v. gr. 8).

El medio por el que más se informan los motociclistas es por internet y televisión, muy pocos utilizan otros medios como la radio, el periódico, volantes, la revista, amigos y familiares (v. gr. 9).

Se percibe el resultado si cuentan o no con licencia, muy balanceada ya que un poco más de la mitad cuenta con licencia y la otra parte no la tiene, el motivo se centra en la falta de dinero (v. gr. 10).

La mayoría de las personas sondeadas manejan su motocicleta por ser práctica y fácil de conducir, y otros pocos lo hacen por moda, por gusto y necesidad (v. gr. 12). Para la mayoría de los sujetos la motocicleta es muy poco segura al manejarla, pero creen que la motocicleta ahorra gasolina y contamina menos que un automóvil (v. gr. 13). En cuanto a que si la motocicleta es más rápido en materia de transpórtate para evitar el tráfico, las 50 personas sondeadas dicen que se ahorra tiempo con este transporte (v. gr. 15).

Usualmente casi todos de los motociclistas sondeados mantienen una preocupación al subirse a una moto pues las consecuencias pueden variar desde los accidentes que dejan una discapacidad hasta la muerte misma (v. gr. 16).

La mayoría de los motociclistas, cuando son sancionados por un policía por infringir algunas normas de tránsito, reaccionan poco agresivos y nada agresivos (v. gr. 17). Los jóvenes motociclistas sondeados son los que con mayor frecuencia infringen el reglamento de tránsito, el motivo se muestra por un nivel de inconsciencia (v. gr. 18). Así también el 60% de los jóvenes sondeados evade el equipo de protección, sea por imagen o moda, el resto lo hace por pena porque ignoran el peligro (v. gr. 19).

El equipo de protección que más utilizarían los motociclistas sondeados es el casco” ya que es de gran utilidad en la hora de colisión; es un factor importante porque en su mayoría los salva de la muerte; en segundo lugar se encuentra la chamarra de piel, las botas y, unos cuantos, dijeron que utilizarían los guantes y el pantalón de piel (v. gr. 20). Más adelante se preguntó ¿para qué sirve el casco? todos coinciden que es para la protección del cráneo, sin embargo muy pocos ignoran la utilidad del casco (v. gr. 21).

El 100% no sabe que en México los accidentes viales en motociclistas dejaban 40,000 discapacitados cada año (v. gr. 22).

Se le pregunto a los sujetos, con la finalidad de una pronta respuesta, ¿si era posible evitar accidentes por medio de la prevención? lo cual más de la mitad contesto que si se pueden evitar, mientras que el resto dice que a veces no se puede ya que el culpable no siempre es el motociclista, pueden influir los vehículos o el mismo peatón (v. gr. 23). Todos los sondeados están de acuerdo que hace falta educación vial en los motociclistas para disminuir las causas de los accidentes (v. gr. 24).

Poniendo el ejemplo de una imagen sobre un accidente, donde el motociclista no lleva equipo de protección y esta volteado sobre la carretera, se preguntó qué es lo que más le impacto y cuáles fueron las causas. La gran mayoría le impacto la falta de conciencia de no usar el equipo de protección y el peligro. El resto le impacto el accidente, el sujeto muerto. 80% coinciden que fue el

exceso de velocidad que causo el accidente y el otros 20% opina que fue culpa de otros factores (v. gr. 26). De igual manera se preguntó ¿Qué si se pudo evitar el accidente? el 90% de los sondeados dicen que se pudo haber evitado.

Se les pregunto a los sondeados, con el motivo de concientizar, ¿qué pasaría si el accidentado fuera un familiar? ¿Qué haría al respecto? 70% tendría más precaución al manejar su motocicleta, el resto se metería aun curso o taller de manejo y seguridad vial para motociclistas, otros usarían la protección adecuada y buscaría otras alternativas (v. gr. 27).

También se les preguntó a los motociclistas ¿qué solución propone para prevenir accidentes? el 50% de los sondeados dicen tener precaución al manejar usando el equipo de protección adecuado, el 30% nos comenta que se metería a talleres o clases de manejo para evitar accidentes y el resto, que equivale al 20% dice que en base a la experiencia ocurrida, evitaría los accidentes (v. gr. 30).

Se preguntó si a falta de cultura vial es la responsable de accidentes que ocurren en la ciudad de México, lo cual el 90% dice que sí, que hay muy escasos programas que fomenten la cultura vial en los jóvenes motociclistas (v. gr. 31).

También se cuestionó si en la ciudad de México hay gran variedad de información o publicidad sobre cultura vial y el 85% contestó que no hay información ni publicidad, mientras que el otro 15% contestó que es muy escasa (v. gr. 32).

Para este mismo tema se puso una frase para ver si los motociclistas tenían conocimiento de ella, también se le pidió que completara la frase. Dicha frase dice así: “la cultura vial sirve para ”

Aquí estuvo muy balanceado ya que un 90% contestó que era para salvaguardar vidas y prevención de accidentes, mientras que un 10% no sabía y, pensaban que era para entender los señalamientos viales (v. gr. 33). Siguiendo con el mismo tema sobre cultura vial se preguntó ¿Qué crees que pasaría si no hubiera programas de cultura vial? y un 15% contestó que sería un caos. Otro 15% no se respetarían los señalamientos, otro 25% menciona que ocurrirían demasiados accidentes, un 10% dijo que es imposible vivir sin cultura vial,

mientras que el otro 45% contesto que ocurrían todos los anteriores (v. gr. 34). Sin embargo el 100% cree que hacen falta programas de cultura vial en la ciudad de México, y de acuerdo a eso, se les pregunto que si conocían alguno, lo cual el 90% menciona que no conocían ni uno, mientras que otro 10% conocía hace mucho tiempo alguno (v. gr. 35).

El 85% de los sondeados contestaron, en la penúltima pregunta, que en la ciudad de México los jóvenes motociclistas no tienen cultura vial, mientras que otro 15% dijo que a veces tienen conocimiento sobre la cultura vial (v. gr. 37). Para cerrar el sondeo se hizo una pregunta donde se les pregunto si recordaban alguna campaña de seguridad vial dirigido a los motociclistas y el 100% no recuerdan ni una campaña basada especialmente a los motociclistas de la ciudad de México (v. gr. 38). La motocicleta es un vehículo especialmente vulnerable. El riesgo de morir en accidente de tráfico es 19 veces mayor que en automóvil. El 90% de las víctimas mortales en accidentes en que está implicada una moto son los propios motoristas.

Con lo analizado anteriormente, concluimos que la gravedad de las lesiones y los costes económicos y humanos asociados a los accidentes de motocicleta son un grave problema social, por lo tanto creemos prudente la realización del presente plan en el cual se implementarán estrategias y tácticas con la intención de disminuir dicho fenómeno social. Esto a través las respuestas obtenidas del instrumento metodológico con el cual servirá para la elaboración de dichas actividades.

Desarrollo matriz FODA

El FODA es el análisis de las Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas de una compañía u organización privada o pública. Ahora bien, las Fortalezas y Debilidades corresponden a la parte interna de la institución, mientras que las Amenazas y Oportunidades están encaminadas a la externa.

A continuación se desarrolla cada una de ellas, junto con su significado:

- Fortaleza.- Son todos aquellos elementos positivos que me diferencian de la competencia
- Debilidades.- Son los problemas presentes que una vez identificado y desarrollando una adecuada estrategia, pueden y deben eliminarse.
- Oportunidades.- Son situaciones positivas que se generan en el medio y que están disponibles para todas las empresas, que se convertirán en oportunidades de mercado para la empresa cuando ésta las identifique y las aproveche en función de sus fortalezas.
- Amenazas.- Son situaciones o hechos externos a la empresa o institución y que pueden llegar a ser negativos para la misma.

Cuadro FODA

FORTALEZAS	Factores favorables	DEBILIDADES	Factores desfavorables
<p style="text-align: center;">Interior</p> <p>Fácil acceso.</p> <p>Son rápidas</p> <p>Facilidad al conducir.</p> <p>Ahorran en gasolina.</p> <p>No contaminan.</p> <p>Un 50% de los sondeados cuentan con licencia de conducir.</p> <p>El casco, como principal uso de protección.</p> <p>Se pueden evitar los accidentes.</p> <p>Se sugiere utilizar el equipo de protección para evitar accidentes.</p> <p>La cultura vial sirve para salvaguardar vidas.</p>	<p style="text-align: center;">Exterior</p> <p>Los sondeados cuenta con alguno de los servicios de difusión de información.</p> <p>Facilita el acceso a la información, principalmente en T.V e Internet.</p> <p>Se conoce el índice de mortalidad en motocicletas.</p> <p>Se pueden prevenir los accidentes.</p>	<p style="text-align: center;">Interior</p> <p>Las motocicletas son poco seguras.</p> <p>Ignorancia de las funciones del equipo de protección para conducir motocicletas.</p> <p>Falta de campañas dirigidas a los jóvenes motociclistas.</p> <p>A falta de cultura vial ocurren los accidentes.</p> <p>Falta de capacitación.</p> <p>No hay variedad de información sobre cultura vial.</p> <p>Al subir a una motocicleta es mayor el temor a sufrir un accidente mortal.</p> <p>Los jóvenes evaden el equipo de protección debido a la moda.</p> <p>La falta de conciencia al no usar el equipo de protección.</p> <p>En la CDMX es escasa la cultura vial para los jóvenes motociclistas. La mayoría trae motos viejas sin mantenimiento.</p>	<p style="text-align: center;">Exterior</p> <p>Principalmente son jóvenes los principales conductores de motocicletas.</p> <p>Pocas facilidades, créditos a motos nuevas y mejor equipadas y más seguras</p> <p>Licencias de conducir a altos costos.</p> <p>Equipo de protección a altos costos.</p> <p>A falta de cultura vial, crece el índice de accidentes.</p> <p>La gran cantidad de vehículos pesados, las malas vialidades.</p> <p>Poca cultura de respeto al motociclista.</p> <p>La muerte es lo que más preocupa al sufrir un accidente.</p>

Obligaciones y prohibiciones del Reglamento de Tránsito

Obligaciones	Prohibiciones
Sólo ser acompañados por el número de personas para el que exista lugar disponible.	Circular en contraflujo o en sentido contrario.
Circular por el carril de la extrema derecha de la vía y proceder con cuidado al rebasar vehículos estacionados.	Transitar sobre las banquetas y áreas reservadas al uso exclusivo de peatones, con excepción de las bicicletas y tetramotos de Seguridad Pública cuando éstas cumplan funciones de vigilancia.
Circular por el carril de la derecha y al rebasar un vehículo de motor deberá utilizar el carril izquierdo.	Transitar sobre las banquetas y áreas reservadas al uso exclusivo de peatones, con excepción de las bicicletas y tetramotos de Seguridad Pública cuando éstas cumplan funciones de vigilancia.
Utilizar un sólo carril de circulación.	Asirse o sujetarse a otros vehículos que transiten por la vía pública.
Circular en todo tiempo con las luces encendidas, salvo bicicletas que deben usar aditamentos reflejantes.	Llevar carga que dificulte su visibilidad, equilibrio, adecuada operación y constituya un peligro para sí u otros usuarios de la vía pública.

Usar casco y anteojos protectores y, los acompañantes en su caso.	Artículo 88. Queda prohibido a los conductores de bicicletas, bicimotos, triciclos automotores, tetramotos, motonetas y motocicletas, transitar por los carriles centrales o interiores de las vías primarias que cuenten con dichos carriles y en donde así lo indique el señalamiento de las vías de acceso controladas.
Señalar de manera anticipada cuando se vaya a efectuar una vuelta; y acatar estrictamente las disposiciones establecidas por el presente Reglamento.	

Las infracciones al Reglamento en el rubro de motocicletas y bicicletas sancionables con multa son las contenidas en la tabla siguiente:

VI. Bicicletas, bicicletas adaptadas, bicimotos, triciclos automotores, tetramotos, motonetas y motocicletas.			
Infracción	Monto de la sanción en veces al Salario Mínimo General vigente en el Distrito Federal		Fundamento
5	10	24	
a) Por no transitar por un solo carril.	X		Art.86-IV
b) Por circular sin luces encendidas o sin reflejantes en el caso de las bicicletas.	X		Art.86-V
c) Por no usar casco y anteojos protectores.	X		Art.86-VI
d) Por circular entre carriles o por circular en forma paralela sobre un mismo carril.	X		Art.86-XI
e) Por transitar en vialidades o carriles donde lo prohíba este Reglamento.	X		Art.88

PLAN COMUNICATIVO

Capítulo III

Plan de comunicación

Durante la estancia en la Universidad Autónoma de la Ciudad de México (UACM) se ha observado que dentro y fuera del plantel que la afluencia de motociclistas ha ido en aumento, debido a que es un medio de transporte que lo usuarios prefieren por su rapidez y por ser más económico, la preocupación es que la mayoría de estos no conocen el reglamento de tránsito o si lo conocen no logran respetar las reglas o normas de la vía pública. La mayoría de estos accidentes se generan por no respetar las normas de tránsito, como semáforos en rojo, señal de stop, paso peatonal (cebra) y el no uso o uso inapropiado de los elementos de protección (casco).

Hoy en día esto se ha convertido en un factor habitual dentro de la institución y a nivel nacional por lo que nosotros como estudiantes de la carrera en comunicación y cultura, estamos interesados en encontrar e implementar una posible solución a éste problema, por lo cual hemos formulado un plan de acción que podría ayudar a concientizar y prevenir accidentes.

Este problema que se está suscitando está llegando a tener consecuencias que afectan la calidad de vida de las personas, ya que un accidente vial puede llegar a provocar alguna discapacidad o en el peor de los casos la muerte, a pesar de que el gobierno ha intervenido para reducir la tasa de mortalidad, ahora bien a pesar de los esfuerzos para disminuir los accidentes viales estos siguen en aumento principalmente en los jóvenes que no toman las precauciones indicadas al conducir este tipo de transporte.

Se ha percibido que hay una gran cantidad de estudiantes motociclistas que no usan los adiamientos necesarios como por ejemplo no usan casco, no cuentan con licencia, viajan a exceso de velocidad, sobrecupo de personas, rebasan a los autos sin precaución.

La elaboración del Plan es estructurar un conjunto de estrategias y de medidas factibles de implementar para disminuir la accidentalidad vial de los motociclistas dirigido a los Jóvenes de la comunidad universitaria y externos, para

la comunidad interna Universitaria de San Lorenzo Tezonco a estos nos dirigiremos como Destinatarios Directos por otra parte también se encuentran los Destinatarios Indirectos con ello nos referimos todos aquellos automovilistas, transporte público, ciclistas y peatón que se encuentra en los alrededores de la institución, ahora bien las medidas se implementaran a un corto, mediano y largo plazo, todas estas con el objetivo de disminuir el accidente vial en los jóvenes motociclistas de la UACM y alrededores del plantel, y juntos lograr construir una concientización ciudadana.

Destinatarios directos

Los destinatarios directos se encuentran en un nivel socioeconómico D+ ya que en este segmento se consideran a las personas con ingresos o nivel de vida ligeramente por debajo del nivel medio, es decir es el nivel bajo que se encuentra en mejores condiciones (es por eso que se llama bajo/alto o D+).

Los destinatarios directos son aquellos que asisten en motocicleta al interior de la UACM, los universitarios, maestros, trabajadores, y los motociclistas de los alrededores del plantel. Por lo que se ha observado y contabilizado con los administrativos de la comunidad universitaria aproximadamente entran 50 motos diariamente.

Las características socio demográficas de cada individuo constan de su edad, sexo, su estado civil. Son rasgos demográficos de la población a la cual pertenece. Todos los que se transportan en motocicleta de dicha institución se encuentran en un rango de edad entre los 18 a los 40 años.

A continuación se describe los principales rasgos sociodemográfico de los universitarios y los que integran la UACM. Son personas de diferentes estados civiles como los solteros y casados. El color de piel que predomina en dicha población universitaria es piel morena, apiñonada y por último blanca. Cabe destacar que existen personas extranjeras. El nivel de estudios de la mayoría de la comunidad universitaria es el nivel superior, estas son las características principales de la comunidad universitaria.

Destinatarios indirectos

Los destinatarios indirectos se encuentran en un nivel socioeconómico D+ ya que en este segmento se consideran a las personas con ingresos o nivel de vida ligeramente por debajo del nivel medio, es decir es el nivel bajo que se encuentra en mejores condiciones (es por eso que se llama bajo/alto o D+). Principalmente los destinatarios indirectos son todos aquellos **automovilistas, el transporte público, ciclistas y peatón** que se encuentra en los alrededores de la institución. Todos los que integran dicha población se encuentran en una edad variada. Son personas que comparten vivienda, por ejemplo en una casa habitan tres o cuatro familias, el color de piel es de tez morena clara. Su nivel socioeconómico es medio bajo D+, de acuerdo a la clasificación de AMAI. Por lo que son algunas de las características que poseen dichas personas de cierta demarcación (Amai, 2013).

Selección y justificación de las estrategias

Los resultados que espera este plan de comunicación sensibilizar a los jóvenes, por medio de estrategias nuevas y creativas. A un largo plazo disminuir los índices de mortalidad en esta zona, ya que es importante que los jóvenes conozcan y difundan los métodos de protección adecuados, y el reglamento de tránsito los cuales pueden salvaguardar vidas humanas.

En este proyecto se piensa intervenir tanto en la comunidad externa como interna de la UACM, ya que ambas partes están informadas e interesadas por este problema y tienden a transportarse en motocicleta.

IMPLEMENTACIÓN DE LAS TÁCTICAS

Diseño y Desarrollo de las Tácticas de Comunicación

Las actividades para el plan de comunicación, están divididas en tres etapas a corto, mediano y largo plazo. Por lo que se pretende tener primero que nada un acercamiento con la comunidad externa brindándoles la puerta de la universidad y hacerlos sentir parte de la misma y es por ello que se iniciara de esta forma.

Las actividades que realizáremos serán por periodo estimado de 3 años, algunas de ellas se repetirán debido a que nos parece importante volverlas a implementar y dar seguimiento a lo ya ejecutado.

A Corto Plazo (Primer Año)

ACTIVIDAD 1

Normatividad y mejora del reglamento de tránsito (PROPUESTA)


Objetivo

Incluir o reconstruir normas ya legalizadas del reglamento de tránsito propuestas por el Jefe de Gobierno del Distrito Federal del sexenio pasado MARCELO EBRARD CASAUBON, para mantener el orden dentro de la vialidad pública y privada.


Justificación

Aportar ideas como sanciones para perfeccionar el ya actual reglamento de Tránsito Metropolitano del Distrito Federal, buscando el bien común para la comunidad con la ayuda de proyectos de investigación e instituciones. Esta táctica solo es una propuesta.

Propuesta:

Reglamento de Tránsito Metropolitano del Distrito Federal	Propuestas/ Sanciones
Artículo 86. Los conductores de bicicletas, bicicletas adaptadas, triciclos, bicimotos, triciclos automotores, tetramotos, motonetas y motocicletas tienen las siguientes:	
Obligaciones: I. Sólo ser acompañados por el número de personas para el que exista asiento disponible; II. Circular por el carril de la extrema derecha de la vía y proceder con cuidado al rebasar vehículos estacionados; III. Circular por el carril de la derecha y al rebasar un vehículo de motor deberá utilizar el carril izquierdo; IV. Utilizar un sólo carril de circulación; V. Circular en todo tiempo con las luces encendidas, salvo bicicletas que deben usar aditamentos reflejantes; VI. Usar casco y anteojos protectores y, los acompañantes en su caso; VII. Señalar de manera anticipada cuando se vaya a efectuar una vuelta; y	<p>De no ser así, se propone incrementar la multa, por medio de la economía pretendemos que la gente se vea obligada a seguir la normatividad y con ello después se haga una costumbre.</p> <p>El punto número tres es el cual mayor parte de los motociclistas no lo cumple según estadísticas del INEGI-</p> <p>El quinto punto tampoco se cumple. Necesita hacerse un hábito, por medio de las multas.</p> <p>Igualmente el sexto necesita campañas de sanciones.</p>

<p>VIII. Acatar estrictamente las disposiciones establecidas por el presente Reglamento.</p>	
<p>Prohibiciones:</p> <p>I. Circular en contraflujo o en sentido contrario;</p> <p>II. Transitar sobre las banquetas y áreas reservadas al uso exclusivo de peatones, con excepción de las bicicletas y tetramotos de Seguridad Pública cuando éstas cumplan funciones de vigilancia;</p> <p>III. Transitar dos o más vehículos de los referidos en posición paralela dentro de un mismo carril, o entre carriles;</p> <p>IV. Asirse o sujetarse a otros vehículos que transiten por la vía pública; y</p> <p>V. Llevar carga que dificulte su visibilidad, equilibrio, adecuada operación y constituya un peligro para sí u otros usuarios de la vía pública.</p>	<p>Lamentablemente este tipo de prohibiciones son una realidad, ya que las motocicletas son más ligeras y fáciles de manipular les da acceso a infringir este tipo de situaciones.</p>
<p>Artículo 87. Los conductores de vehículos de motor de cuatro o más ruedas deben respetar el derecho que tienen los vehículos de dos o tres ruedas para usar un carril de circulación.</p>	<p>Con ello, proponemos infracciones dirigidas a los automovilistas al afectar en circulación a un motociclista.</p>
<p>Artículo 88. Queda prohibido a los conductores de bicicletas, bicimotos, triciclos automotores, tetramotos,</p>	

<p>motonetas y motocicletas, transitar por los carriles centrales o interiores de las vías primarias que cuenten con dichos carriles y en donde así lo indique el señalamiento de las vías de acceso controladas.</p>	
<p>Artículo 89.En las vías de circulación en las que la Secretaría establezca carriles exclusivos para la circulación de bicicletas o adapte ciclo vías, los conductores de bicicletas deben respetar el señalamientos y los conductores de los vehículos automotores, deben respetar su derecho de tránsito y darles paso preferencial, fundamentalmente en las intersecciones.</p>	<p>Este artículo, se tomó en cuenta, ya que es un ejemplo de lo que es una idea innovadora. Así, como se protege a los ciclistas, buscamos hacerlo con los motociclistas para ello proponemos una táctica para la infraestructura de la ciudad para crear su propio carril.</p>

Los artículos mostrados en la tabla son fragmentos del Reglamento de Tránsito Metropolitano del Distrito Federal, relacionados con la motocicleta.

ACTIVIDAD 2

¡Un carril para las motos!

En diversos países se ha considerado la opción de incluir en las vías de tránsito un carril para conductores de bicicletas y resguardar su seguridad. Asimismo proponemos que se destine un carril exclusivo tanto para bicicletas como motocicletas en todas las vías de la colonia San Lorenzo Tezonco para que circulen motocicletas y hasta bicicletas como una alternativa de movilidad, estará ubicado a la derecha, tal como se indica en el Código de Tránsito, ya sea de la avenida principal o calle ancha. De esta manera evitaremos que los motociclistas realicen maniobras peligrosas, por ejemplo en zigzag, que se metan entre los carros. Se prevé que principalmente los carriles se ubiquen en avenidas principales que rodean a la UACM SLT como son: Av. Tláhuac comenzando desde Periférico Oriente hasta la calle Providencia abarcando la misma, pasando por Av. Cuatro, Av. Zacatlán, Av. 2 y la calle Tulcingo. En este sentido la táctica comunicativa consistiría en una oportuna y clara señalización para el uso de este tipo de carril.

El objetivo de esta iniciativa es que las autoridades tengan un mayor control sobre los motociclistas, se regulará su velocidad máxima, se verificará que cuenten con elementos de protección, se podrá evitar la circulación de menores de edad y mujeres embarazadas en motocicletas y el transporte de cargas sobredimensionadas. Y se verificará que cuenten con el casco puesto con la finalidad de que no lo lleven en la mano o en la parte trasera de la moto.

Así las autoridades empezarán a sancionar a aquellos que no cumplan las normas desde el momento en que entre en funcionamiento el carril demarcado para motocicletas.

Esta estrategia de pintar un carril exclusivo se espera que posteriormente se lleve a cabo a varias avenidas de la ciudad de México.

Esta actividad se tiene pensada para realizarla el mes de julio de 2018, con la finalidad de que cuando comience el semestre 2018-II los carriles estén listos para utilizarse tanto por estudiantes como por la comunidad externa y así comenzar a evaluar su funcionamiento.

Personal Necesario

- Personas para pintar los carriles

Material Necesario

- Botes de 20 litros de pintura de aceite color verde
- Botes de 20 litros de pintura de aceite color blanco
- Masking tape de 55m
- Brochas gruesas 6"
- Brochas regulares 2.5"
- Brochas delgadas 1.5"
- Rodillos para Proyectos Generales
- Charolas para pintura
- Diluyente (thinner)



A continuación se muestra un mapa en donde se marca la ruta que abarcaran los carriles.



ACTIVIDAD 3 Página web y Facebook

Objetivos

¡Educación Vial! Es un espacio virtual que ofrece herramientas de educación vial para jóvenes que están por rendir los exámenes de conducir.

La propuesta no sólo busca acercar información sobre vialidad, sino también concientizar sobre seguridad vial al poner el foco en la responsabilidad que significa conducir.

El sitio web se complementa con propuestas de educación vial para que los docentes lleven al aula e inviten a reflexionar sobre el tema. Se manejarán diversos temas e inquietudes de los usuarios motociclistas y del público en general.

Justificación

Esta plataforma se hará con el propósito de informar a los motociclistas y para cualquier otro usuario, además se complementará con una Fan page en Facebook ya que hoy las redes sociales es el medio principal por el que los usuarios se informan más.

Comunidad interna

La comunidad interna se encargará de la creación de la página web, así mismo del contenido.

Contenido de página web:

- * Prevenciones y consecuencias en la vía pública
- * Reglamento de tránsito más enfocado a los motociclistas
- * Ofrecer información de educación vial
- * Facilitar el aprendizaje
- * Opinión y recomendación pública
- * Imágenes y videos sobre cómo manejar una motocicleta
- * LINKS de tiendas en la red sobre materiales y equipamiento de motocicletas

Esta actividad se ejecutará de manera permanente a partir del mes de agosto de 2018.

Personal Necesario:

- Diseñador web
- Community Manager
- Personal organizador y supervisor de actividad

Material Necesario:

- Computadoras

Diseño visual Página Web

Diseño visual Página de Facebook



ACTIVIDAD 4 Diseño de Comic

“El comic de los motociclistas”

Esta actividad va dirigida tanto a los usuarios motociclistas tanto internos como externos del plantel.

Esto será una composición en forma de cómic, en la cual se pretende conseguir una concienciación social y ciudadana en los alumnos y usuarios motociclistas de una forma divertida, narrando una historia con dibujos, viñetas y con texto incorporado utilizando el tema de la educación vial, relacionado con el reglamento de tránsito reflejando así finalidades pedagógicas.

El objetivo fundamental de la educación vial es la prevención de accidentes. Para ello se pretende que tanto como los estudiantes como la gente externa de la universidad obtengan el conocimiento de las normas establecidas en el reglamento de tránsito que serán necesarias para poder participar en el ambiente urbano, ya sea como peatón, viajero o conductor.

Objetivos

- Dar a conocer las pautas pertinentes para el cuidado, mantenimiento y mejora de la seguridad en motocicleta.
- Analizar el tema del tráfico desde diferentes puntos de vista: peatones, bicicletas y automóviles.
- Recordar, ante todo, de forma práctica las normas de circulación y cuidado del manejo de la motocicleta
- Adquirir hábitos de prudencia al interpretar las señales de tráfico, respeto a los peatones y conductores.

Contenidos del comic

1. Conocimiento de los deberes como motociclista (usar casco, no llevar sobrepeso, usar guantes, luces).
2. Conocimiento de las principales normas de tránsito.

3. causas y consecuencias para los paseos en motocicleta

Esta actividad se ejecutará a partir de agosto de 2017, al iniciar el semestre 2017-II a partir de la segunda semana de clases y finalizará en julio de 2018. Se realizarán 6 comics por lo cual se publicará uno cada dos meses, con 500 copias de cada edición.

Personal Necesario

- Diseñadores gráficos
- Creativos que realicen las historias
- Personal organizador y supervisor de actividad

Material Necesario

- Impresiones de cada comic
- Computadoras Macbook con programas de diseño
- Computadoras con Windows
- USB

Idea del Diseño Visual



El comic del motociclista

por MAURISOL



IMÁGENES © 2014 PIXTON.COM

ACTIVIDAD 5 Programa anual sobre educación y seguridad vial “SIEMPRE SEGURO NO TE CONFIES”

Se trata de un programa que se ejecutará cada año con la finalidad de instruir a la comunidad interna de la UACM SLT aplicando un protocolo de seguridad vial estudiantil, así como la repartición del librito de Reglamento Interno de Vialidad. Asimismo habrá personas encargadas de que esto se lleve a cabo y proporcionarán información sobre el porqué del protocolo y darán a conocer las causas y consecuencias de los accidentes viales. Esto se llevará implementará en la entrada de la escuela y en el estacionamiento de estudiantes.

Objetivo

Promocionar y fomentar la Educación y seguridad vial en el interior de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México y sus alrededores, con ello lograr una concientización entre los habitantes, principalmente los jóvenes, para ello es necesario dar a conocer las causas y consecuencias que producen los accidentes.

Esta actividad se implementará a partir de septiembre de 2017 durante una semana al mes, y finalizará en junio de 2018.

Cabe Señalar que esta actividad se implementará los 3 años de la ejecución del Plan.

Comunidad interna

1.- Diseño de protocolo básico de seguridad vial estudiantil.

- a) Señalamientos de tránsito
- b) Espacios exclusivos
- c) Control de entrada y salida
- d) Reglamento interno de vialidad

Personal Necesario

- Personas especializadas en temas viales (proporcionadas por la Secretaría de Transporte y Vialidad)
- Personas para pintar los espacios exclusivos
- Personal de vigilancia de la universidad para el control de entrada y salida del plantel
- Personal organizador y supervisor de actividades

Material Necesario

- Librillos del Reglamento Interno de Vialidad por mes (250x10 meses = 2500)
- Señalamientos de tránsito
- Libros de control de entrada y salida
- Pintura para remarcar los espacios exclusivos (discapacidad, bicicletas, motocicletas, etc.)
 - Botes de 20 litros de pintura de aceite blanca
 - Botes de 20 litros de pintura de aceite azul
 - Botes de 20 litros de pintura de aceite amarilla
- Carteles de información del programa

Diseño Visual del Cartel



PRESUPUESTO ACTIVIDADES DE PRIMER AÑO			
RECURSOS MATERIALES	CANTIDAD	PRECIO UNITARIO	TOTAL
Bote de 20 lt de pintura de aceite verde	5	\$1,500.00	\$7,500.00
Bote de 20 lt de pintura de aceite blanca	6	\$1,500.00	\$9,000.00
Masking Tape grueso de 55m (pintor)	50	\$86.50	\$4,325.00
Brocha gruesa 6"	10	\$145.00	\$1,450.00
Brocha regular 2.5"	10	\$49.50	\$495.00
Brocha delgada 1.5"	7	\$25.00	\$175.00
Rodillo Proyectos Generales 1	10	\$60.00	\$600.00
Charola para pintura	20	\$24.00	\$480.00
Diluyente (thinner) bote de 19lt	9	\$1205.00	\$10,845.00
Computadora (Laptop)	5	\$6,999.00	\$34,995.00
Computadora Macbook Pro (Laptop)	2	\$19,999.00	\$39,998.00
Memoria USB 32gb	3	\$419.00	\$1,257.00
Impresiones de comic	500	\$10.00	\$5,000.00
Librillos de Reglamento Interno de Vialidad	2500	\$5.00	\$12,500.00
Señalamientos de tránsito	10	\$115.00	\$575.00
Libro Control Entrada y Salida	5	\$91.50	\$457.50
Carteles	100	\$35.00	\$3,500.00
Bote de 20 lt de pintura de aceite azul	3	\$1,500.00	\$4,500.00
Bote de 20 lt de pintura de aceite amarilla	4	\$1,500.00	\$6,000.00
Disco duro externo 1 tb	2	\$1,999.00	\$3,998.00
RECURSOS HUMANOS	CANTIDAD	PRECIO UNITARIO	TOTAL

Personas para pintar los carriles (estudiantes voluntarios de la UACM SLT)	10	\$0.00	\$0.00
Diseñador web (estudiantes voluntarios de la UACM SLT)	1	\$0.00	\$0.00
Community manager (estudiante voluntario de la UACM SLT)	1	\$0.00	\$0.00
Diseñador Gráfico (estudiantes voluntarios de la UACM SLT)	2	\$0.00	\$0.00
Realizador de historias (estudiantes voluntarios de la UACM SLT)	3	\$0.00	\$0.00
Personal especializado en temas viales (proporcionadas por la Secretaría de Transporte y Vialidad)	5	\$0.00	\$0.00
Personas para pintar los espacios exclusivos (estudiantes voluntarios de la UACM SLT)	10	\$0.00	\$0.00
Personal de vigilancia de la UACM	2-4	\$0.00	\$0.00
Personal organizador y supervisor de actividades (creadores del Plan Comunicativo)	2	\$0.00	\$0.00
TOTAL			\$147,650.50

Nota: El disco duro externo servirá para crear un respaldo de toda la ejecución del Plan.

A Mediano Plazo (Segundo Año)

ACTIVIDAD 1 Campaña de sensibilización dirigida a los jóvenes motociclistas.

Nombre de la campaña.

Educación + Vialidad = Prevención Vial

¡Juntos podemos prevenir miles de accidentes viales!

Objetivos de campaña interna: DISMINUIR LA ACCIDENTABILIDAD EN MOTOCICLISTAS DE SAN LORENZO TEZONCO

- Fomentar la educación vial y actitudes de respeto que incidan en la prevención de los accidentes viales.
- Identificar normas y sanciones de tránsito.
- Identificar que se puede y no se debe hacer al conducir una motocicleta.
- Dar a conocer el equipo de protección y para qué sirve cada uno de ellos.

En este taller se trabajarán actividades interactivas y educativas, para que los jóvenes asimilen de forma divertida los conocimientos. La duración del taller sería aproximadamente de 2 horas y se llevarán a cabo en salones audiovisuales disponibles de la UACM SLT, dos veces por mes a partir del mes de octubre de 2019 y hasta junio de 2020.

1.-Talleres

- * Educación vial
- * Seguridad vial
- * Tips y consejos de seguridad vial
- * Primeros Auxilios
- * Reglamento de tránsito
- * Uso adecuado del equipo de protección

* Prevención de accidentes

Los talleres se complementaran con proyecciones que reflejen el tipo de problemáticas que vivimos hoy en día, y con ello conseguir una reflexión crítica sobre el tema.

Comunidad externa

- 1. Capacitación:** Por lo tanto es necesario capacitar a la población sobre cómo prevenir los accidentes viales, es decir, cómo deben actuar si llegara a presentarse y como evitar que sucedan.

Pediremos apoyo a la Secretaría de Transporte y Vialidad, ya que esta institución realiza talleres, conferencias y programas sobre prevención vial con las cuales los orienten sobre:

- a) ¿Qué hacer al presenciar un accidente vial?
- b) ¿Cómo actuar en caso de emergencia?
- c) ¿Cómo prevenir un accidente vial?
- d) ¿Qué es y para qué sirve el equipo de protección?

Esta institución pone a la disposición material, es decir carteles, folletos, volantes etc. Esto permitirá que la población conozca y visualice el tema.

Esta táctica se propone llevarla a mediano plazo haciendo una jornada de sensibilización de la importancia en materia de prevención de accidentes motorizados.

Esta actividad consta de una proyección audiovisual referente a los accidentes en motociclistas debido a la falta de cultura vial (fotografías). Se harían exposiciones fotográficas de personas que tuvieron un accidente en la motocicleta que quedaron con alguna discapacidad y se recopilarían fotografías de periódicos y de páginas web de accidentes de motocicleta sin dejar a un lado los derechos de autor.

El objetivo de esta actividad es que las personas motorizadas tengan el conocimiento y sean sensibles al ver las fotografías el impacto que deja un accidente de estos.

Esta actividad se llevarán a cabo dentro de las instalaciones de la UACM SLT en salones audiovisuales disponibles, dos veces por mes a partir del mes de octubre de 2019 y hasta junio de 2020. Evidentemente se permitirá la entrada de la comunidad externa a estas actividades, mismas que se promoverán a través de carteles que se colocarán a los alrededores de la universidad.

Personal Necesario

- Personal especializado de la Secretaría de Transporte y Vialidad
- Personal Organizador y supervisor de actividad

Material Necesario

- Material documental (fotografías, videos)
- Carteles
- Folletería
- Volantes
- Hojas blancas
- Bolígrafos
- Plumines
- Proyector
- Computadora
- Bocinas
- Sillas
- Mesas
- Salón audiovisual

Justificación: Esta campaña se hará con el propósito de que tengan la oportunidad de sensibilizarse con su entorno para que en un futuro se vayan

perdiendo esos prejuicios o modas y se pongan el equipo de protección y sean precavidos y se preparen para tener una buena cultura vial.

Diseño Visual



ACTIVIDAD 2 Jornada de actividades sobre señalamientos de tránsito y equipo de protección.

Objetivo

Dar a conocer el por qué y para qué de los señalamientos de tránsito y con ello hacerlos respetar y con ello prevenir y salvaguardar vidas, por otra parte también es necesario dar a conocer el objetivo y las funciones del equipo de protección al subir a una motocicleta.

Comunidad externa Se realizarán pruebas, como: identificación de señalamientos, el buen manejo de una motocicleta y del mismo que conduce un auto. (Sensibilizar al usuario que maneja un auto para tener una mejor convivencia con los motociclistas).

Apoyo vial

Nuevamente se recurrirá a las instituciones, en este caso la Secretaría de Transporte y Vialidad, la cual tiene como objetivo hacer respetar las normas de seguridad y vialidad, ayudaran a conocer que sí y que no está permitido en la zona de circulación.

Se hará una petición a las autoridades con el fin de que se permita recibir o involucrar a los jóvenes motociclistas, con el objetivo de que el joven se involucre y conozca más del tema.

a) Apoyo en programas y talleres

Temas que se abordaran:

- * El espacio público
- * Los actores del espacio público
- * Señales y tipos de señales
- * El transporte y sus tipos

Esta actividad se implementará dentro de las instalaciones de la UACM SLT en la entrada de la escuela y en el estacionamiento de estudiantes, se ejecutará a

partir de octubre de 2018 durante una semana al mes y finalizará en mayo de 2019.

Personal Necesario

- Personal de la Secretaría de Transporte y Vialidad
- Personal organizador y supervisor de actividades

Material Necesario

- Señalamientos de tránsito
- Salón Audiovisual
- Computadora
- Proyector
- Material documental (videos, fotos, diapositivas)
- Bocinas
- Casco Chamarra de piel
- Guantes de piel
- Pantalón protector
- Botas para motociclista
- Gafas de seguridad
- Protectores de brazo, hombro, espalda, cadera, pecho, muslo, rodilla, collarín.

Diseño Visual



ACTIVIDAD 3 Página web y Facebook

Nuevamente este año se volverá a utilizar la página web y fan page de Facebook, con la finalidad de dar seguimiento a lo trabajado el año anterior y seguir con la dinámica en la red. Además, se corregirán las deficiencias encontradas en el primer año de su ejecución.

Objetivos

¡Educación Vial!

- Ofrecer herramientas de educación vial para jóvenes que están por rendir los exámenes de conducir.
- Proporcionar información sobre vialidad
- Concientizar sobre seguridad vial enfocándose en la responsabilidad que significa conducir

Asimismo, el sitio web se complementa con propuestas de educación vial para que los docentes lleven al aula e inviten a reflexionar sobre el tema. Se manejarán diversos temas e inquietudes de los usuarios motociclistas y del público en general.

Justificación

Esta plataforma se hará con el propósito de informar a los motociclistas y para cualquier otro usuario, además se complementará con una Fan page en Facebook ya que hoy las redes sociales es el medio principal por el que los usuarios se informan más.

Comunidad interna

La comunidad interna se encargará de darle seguimiento a la página web y al Facebook, así como del mantenimiento y actualización de ambos.

Contenido de página web:

- * Prevenciones y consecuencias en la vía pública
- * Reglamento de tránsito más enfocado a los motociclistas
- * Ofrecer información de educación vial

- * Facilitar el aprendizaje
- * Opinión y recomendación pública
- * Imágenes y videos sobre cómo manejar una motocicleta
- * LINKS de tiendas en la red sobre materiales y equipamiento de motocicletas

Esta actividad se ejecuta de manera permanente desde el mes de agosto de 2017.

Personal Necesario:

- Diseñador web
- *Community Manager*
- Personal organizador y supervisor de actividad

Material Necesario:

- Computadoras

Diseño visual

Página Web



Página de Facebook



ACTIVIDAD 4 Programa anual sobre educación y seguridad vial “SIEMPRE SEGURO NO TE CONFIES”

Se trata de un programa que se ejecutará cada año con la finalidad de instruir a la comunidad interna de la UACM SLT aplicando un protocolo de seguridad vial estudiantil, así como la repartición del librito de Reglamento Interno de Vialidad. Asimismo habrá personas encargadas de que esto se lleve a cabo y proporcionarán información sobre el porqué del protocolo y darán a conocer las causas y consecuencias de los accidentes viales. Esto se implementará en la entrada de la escuela y en el estacionamiento de estudiantes.

Objetivo

Promocionar y fomentar la Educación y seguridad vial en el interior de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México y sus alrededores, con ello lograr una concientización entre los habitantes, principalmente los jóvenes, para ello es necesario dar a conocer las causas y consecuencias que producen los accidentes.

Esta actividad se implementará a partir de septiembre de 2018 durante una semana al mes y finalizará en junio de 2019.

Cabe Señalar que esta actividad se implementará los 3 años de la ejecución del Plan.

Comunidad interna

1.- Diseño de protocolo básico de seguridad vial estudiantil.

- a) Señalamientos de tránsito
- b) Espacios exclusivos
- c) Control de entrada y salida
- d) Reglamento interno de vialidad

Personal Necesario

- Personas especializadas en temas viales
- Personas para pintar los espacios exclusivos
- Personal de vigilancia de la universidad para el control de entrada y salida del plantel
- Personal organizador y supervisor de actividad

Material Necesario

- Librillos del Reglamento Interno de Vialidad por mes (250x10 meses = 2500)
- Señalamientos de tránsito
- Libros de control de entrada y salida
- Pintura para remarcar los espacios exclusivos (discapacidad, bicicletas, motocicletas, etc.)
 - Bote de 20 litros de pintura de aceite blanca
 - Bote de 20 litros de pintura de aceite azul
 - Bote de 20 litros de pintura de aceite amarilla
- Carteles de información del programa

Diseño Visual del Cartel



Diseño Visual del Cartel



PRESUPUESTO ACTIVIDADES DEL SEGUNDO AÑO			
RECURSOS MATERIALES	CANTIDAD	PRECIO UNITARIO	TOTAL
Material documental (fotografías, videos)	Varios (Se Adquirirán de internet)	\$0.00	\$0.00
Carteles	150	\$35.00	\$5,250.00
Folletería	1000	\$3.00	\$3,000.00
Volantes	1000	\$2.00	\$2,000.00
Hojas blancas tamaño carta	1 caja (5000 hojas)	\$660.00	\$660.00
Bolígrafos de colores	25 paquetes de 10 piezas	\$39.00	\$975.00
Plumines de colores	20 paquetes de 12 piezas	\$52.00	\$1,040.00
Proyector	1	\$8,399.00	\$8,399.00
Bocina con tripié y micrófono	1	\$3,199.00	\$3,199.00
Computadora (Laptop) (SE USARÁN LAS ADQUIRIDAS EL AÑO ANTERIOR)	5	\$0.00	\$0.00
Computadora Macbook Pro (Laptop) (SE USARÁN LAS ADQUIRIDAS EL AÑO ANTERIOR)	2	\$0.00	\$0.00
Memoria USB 32gb (SE USARÁN LAS ADQUIRIDAS EL AÑO ANTERIOR)	3	\$0.00	\$0.00
Sillas (LAS PROPORCIONARÁ LA UACM)	SE SOLICITARÁN DE ACUERDO CON LA ACTIVIDAD Y NÚMERO DE ASISTENTES	\$0.00	\$0.00
Mesas (LAS PROPORCIONARÁ LA UACM)	SE SOLICITARÁN DE ACUERDO CON LA ACTIVIDAD Y NÚMERO DE ASISTENTES	\$0.00	\$0.00

Salón audiovisual (LO PROPORCIONARÁ LA UACM)	1	\$0.00	\$0.00
Señalamientos de tránsito	10	\$115.00	\$575.00
Casco	1	\$1,899.00	\$1,899.00
Chamarra de piel	1	\$2,239.00	\$2,239.00
Botas para motociclista	1	\$1,299.00	\$1,299.00
Guantes de piel	1 par	\$1,571.00	\$1,571.00
Pantalón protector	1	\$1,700.00	\$1,700.00
Gafas de seguridad	1	\$999.00	\$999.00
Protector de hombro	1 par	\$1,852.00	\$1,852.00
Protector codera	1	\$677.00	\$677.00
Protector espalda	1	\$1,499.00	\$1,499.00
Protector de pecho	1	\$1,921.00	\$1,921.00
Protector de Rodilla	1 par	\$1,117.00	\$1,117.00
Collarín (motociclista)	1	\$1,215.00	\$1,215.00
Bote de 20 lt de pintura de aceite azul	2	\$1,500.00	\$3,000.00
Bote de 20 lt de pintura de aceite blanca	2	\$1,500.00	\$3,000.00
Bote de 20 lt de pintura de aceite amarilla	2	\$1,500.00	\$3,000.00
Masking Tape grueso de 55m (pintor)	50	\$86.50	\$4,325.00
Brocha gruesa 6"	10	\$145.00	\$1,450.00
Brocha regular 2.5"	10	\$49.50	\$495.00
Brocha delgada 1.5"	7	\$25.00	\$175.00
Rodillo Proyectos Generales 1	10	\$60.00	\$600.00
Charola para pintura	20	\$24.00	\$480.00
Diluyente (thinner) bote de 19lt	9	\$1205.00	\$10,845.00
Librillos de Reglamento Interno de Vialidad	2500	\$5.00	\$12,500.00

Señalamientos de tránsito	10	\$115.00	\$575.00
Libro Control Entrada y Salida	5	\$91.50	\$457.50
RECURSOS HUMANOS	CANTIDAD	PRECIO UNITARIO	TOTAL
Personal especializado en temas viales (proporcionadas por la Secretaría de Transporte y Vialidad)	5	\$0.00	\$0.00
Personas para pintar los espacios exclusivos (estudiantes voluntarios de la UACM SLT)	10	\$0.00	\$0.00
Personal de vigilancia de la UACM	2-4	\$0.00	\$0.00
Personal organizador y supervisor de actividades (creadores del Plan Comunicativo)	2	\$0.00	\$0.00
Diseñador web (estudiantes voluntarios de la UACM SLT)	1	\$0.00	\$0.00
Community manager (estudiante voluntario de la UACM SLT)	1	\$0.00	\$0.00
Diseñador Gráfico (estudiantes voluntarios de la UACM SLT)	2	\$0.00	\$0.00
TOTAL			\$83,988.50

Largo Plazo (Tercer Año)

ACTIVIDAD 1

TALLER DE EDUCACIÓN VIAL

El nombre del programa será **“Educación + Vialidad= Prevención Vial”**, se dividirá en dos partes Operativo e Informativa, con la finalidad de crear una dinámica divertida y entretenida.

Cada uno de los talleres se implementará dentro de las instalaciones de San Lorenzo Tezonco. Esta campaña es dirigida para dos tipos de público para la misma comunidad universitaria que se ha denominado como Comunidad Interna y la Comunidad Externa, la cual se encuentra en los alrededores de la misma, la mayor parte incorporada por jóvenes.

Los talleres que se impartirán son:

Taller de educación vial

Orientar a la comunidad de cómo prevenir un accidente.

Taller de seguridad vial

Orientar a la comunidad de cómo prevenir un accidente y dar a conocer señalamientos de tránsito.

Taller de primeros auxilios

Enseñar como auxiliar o actuar en caso de una emergencia.

Reglamento de tránsito

Dar a conocer las normas por las cuales se rige la vialidad.

Taller del uso adecuado del equipo de protección

Exponer a la comunidad cada uno de los aditamentos de seguridad.

Prevención de accidentes

Disminuir la tasa de mortalidad en la delegación san Lorenzo Tezonco.

Apoyo Vial

Que la comunidad, por medio de la participación concientice y con ello prevenga.

Apoyo en programas y talleres

Orientar a la comunidad y concientizar.

Taller “El espacio público”

Orientar a la comunidad y concientizar.

Asimismo se seguirán implementando actividades de años anteriores debido a que creemos que es importante.

En este taller se trabajaran actividades interactivas y educativas, para que los jóvenes asimilen de forma divertida los conocimientos. La duración del taller seria aproximadamente de 2 horas y se llevarán a cabo en salones audiovisuales

disponibles de la UACM SLT, tres veces por mes a partir del mes de octubre de 2019 y hasta junio de 2020.

Personal Necesario

- Personal especializado de la Secretaría de Transporte y Vialidad
- Personal Organizador de actividad

Material Necesario

- Material documental (fotografías, videos)
- Carteles
- Folletería
- Volantes
- Hojas blancas
- Bolígrafos
- Plumines
- Proyector
- Computadora
- Bocinas
- Sillas
- Mesas
- Salón audiovisual

Organizar una rodada

Es una propuesta planteada para atraer y reunir a la comunidad universitaria y motociclistas cercanos a la universidad a su vez también para comunicar algunas de las normas a los motociclistas que salen lejos y se aventuran, se pretende con el taller que sea una guía de comportamiento y entendimiento para todos aquellos que asisten a una rodada, y con ello se adquiera una mejor educación vial.

Comenzaremos analizando la logística de la propuesta

Se plantearán las siguientes preguntas para llevar a cabo la rodada sin tantas complicaciones

¿Cuál es el destino? ¿Cuál es la ruta? ¿Motos grandes? ¿Medianas? ¿Chicas?
¿Cuántas motos?

Jamás se deben mezclar motos de distinta cilindrada o experiencia sin que haya un orden específico en el grupo.

Staff necesitaremos organizar el papel de cada uno, tomaremos en cuenta el tiempo que cada uno de ellos lleva manejando una motocicleta ya que un staff de rodada se compone básicamente de tres elementos:

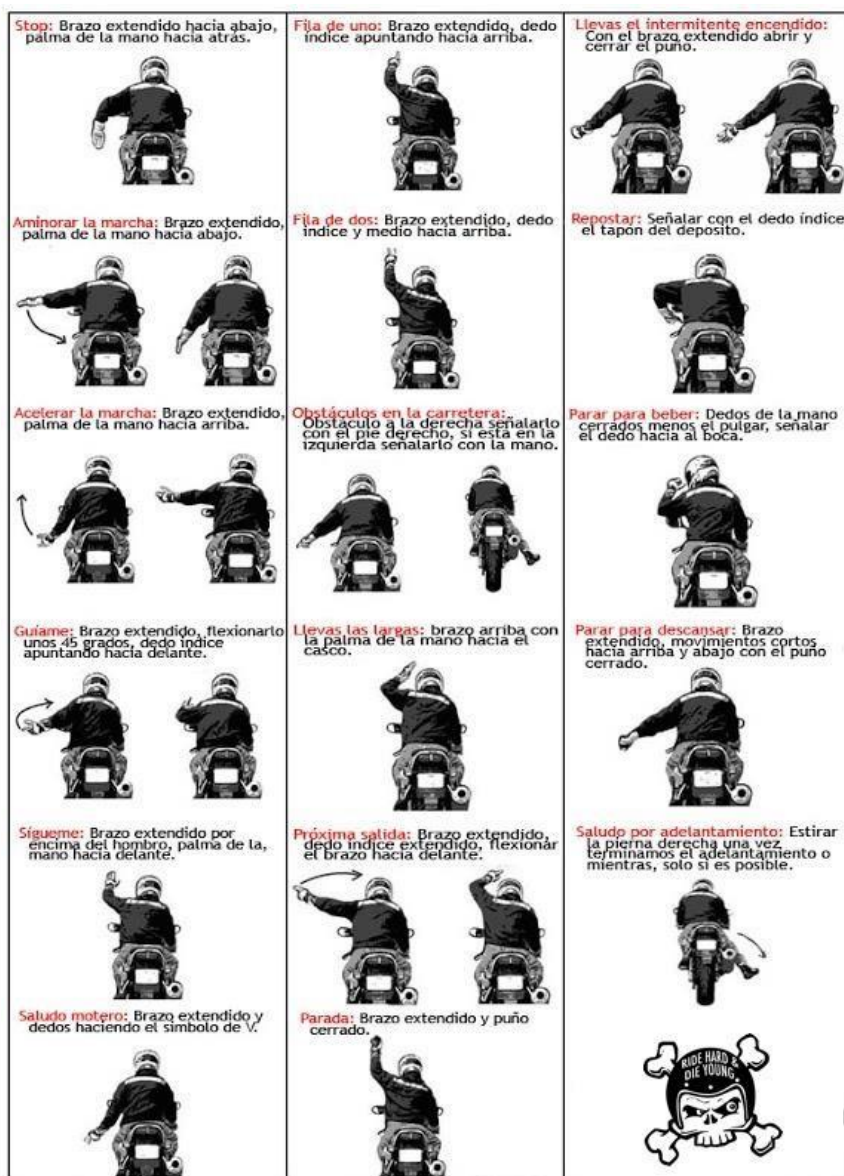
- Líder de la rodada; él se encargará de guiar al contingente todo el camino. Vigilará que el grupo vaya compacto y unido.
- Monitor(es): Los encargados de monitorear al grupo. Se encargan de recorrer de vez en vez al grupo de cola a punta para ver que los integrantes vayan bien. Cualquier eventualidad se podrá desplazar para informar al líder de grupo por medio de señales o de intercomunicadores.
- Barredora: La parte final de la rodada, vigila que el grupo vaya unido y que nadie se quede en el camino. Cualquier moto que se quede por X situación, será apoyada por la barredora.

En toda rodada se deberá seguir una formación escalonada o en zig zag, para que haya espacio suficiente para maniobrar en caso de obstáculo en el camino.

Señales

Se dará un formato de las señales que se deben seguir durante la rodada para facilitar el trabajo en carretera

"Fila de uno", "obstáculo en la vía", "prendan motores", "alto total", entre otras, son las señales básicas que deberá conocer cada integrante del grupo.



CAPACIDAD

Dependiendo del número de motocicletas será el número de personas que compongan el Staff. El máximo recomendado para un Staff básico son 70 motocicletas. En caso de exceder ese número, se añadirá el Staff necesario en proporción y ese Staff manejará a su grupo de forma independiente a los demás.

SERVICIOS DE APOYO

Siempre será ideal contar con soporte durante cada rodada, servicios como grúa, paramédico y mecánico son ideales. Estos servicios representarán un costo, pero puede ser fácilmente cubierto entre todos los integrantes de la rodada.

Se debe tomar en cuenta que si se convoca a una rodada, se deberá ser responsable de la gente que te acompañe, ya que aparte de su seguridad, debes contemplar que usarán vías públicas donde circulan otros vehículos al mismo tiempo, así como el uso de casetas de cobro en caso de haberlas en el camino. Es tu responsabilidad y la del Staff el ver que el grupo se comporte de forma adecuada, respete el reglamento y a otros conductores, así como el orden ante situaciones de estrés como el esperar para pagar peaje en una caseta de cobro.

Puntos sencillos y que con una organización adecuada, se podrán cumplir cabalmente sin problema.

Tabla de contenido

Antes de salir a Rodar	Chequeo de la moto	Organización de la Ruta	Formación	Paradas Programadas y de Emergencia	Con Condiciones Climáticas Adversas	Organización en caso de accidente	Co-pilotaje
<p>Junta Previa</p> <p>Equipo de Seguridad</p> <p>Casco</p> <p>Protección Visual</p> <p>Chamarra</p> <p>Guantes</p> <p>Pantalón</p> <p>Botas</p> <p>Impermeable</p> <p>Botiquín de Primeros Auxilios</p>	<p>Llantas / Ruedas</p> <p>Controles</p> <p>Luces</p> <p>Líquidos</p> <p>Frenos</p> <p>Chasis y Soportes</p> <p>Herramienta Básica</p>	<p>Función y Designación de Punta(s).</p> <p>Monitor(es), Banderero(s) y Barredora(s).</p>	<p>Autopista Dividida</p> <p>Autopista No Dividida</p> <p>Caminos Federales</p> <p>Señalización</p> <p>Sistema de Compañeros</p>	<p>Arranque</p> <p>Rebase</p> <p>Avanzada</p> <p>Peaje</p> <p>Llegada al Destino y Regreso al Origen</p> <p>Parada Final</p>	<p>Formación En Lluvia</p> <p>En Neblina</p> <p>En lluvia c/ Neblina</p> <p>Con Viento Fuerte</p> <p>Con Terreno Complicado</p> <p>Con Obstáculos, Terracería, Empedrado o Rastrillado</p>	<p>Paradas</p> <p>Aviso</p> <p>Abanderamiento</p> <p>Procedimientos de ayuda</p>	<p>Seguridad</p> <p>Indicaciones básicas durante la conducción</p>

Diseño Visual



Taller

“SEGURIDAD VIAL GENERAL”

Miércoles 17 de septiembre de 2019
11:00 a.m. a 1:00 p.m.
Salón Audiovisual Edif. A-102
UACM San Lorenzo Tezonco

Confirma tu asistencia al correo:
pamela.gz@gmail.com o mauricio.cab@gmail.com

ACTIVIDAD 2 Jornada de actividades sobre señalamientos de tránsito y equipo de protección.

Objetivo

Dar a conocer el por qué y para qué de los señalamientos de tránsito y con ello hacerlos respetar y con ello prevenir y salvaguardar vidas, por otra parte también es necesario dar a conocer el objetivo y las funciones del equipo de protección al subir a una motocicleta.

Comunidad externa Se realizarán pruebas, como: identificación de señalamientos, el buen manejo de una motocicleta y del mismo que conduce un auto. (Sensibilizar al usuario que maneja un auto para tener una mejor convivencia con los motociclistas).

Apoyo vial

Nuevamente se recurrirá a las instituciones, en este caso la Secretaría de Transporte y Vialidad, la cual tiene como objetivo hacer respetar las normas de seguridad y vialidad, ayudaran a conocer que sí y que no está permitido en la zona de circulación.

Se hará una petición a las autoridades con el fin de que se permita recibir o involucrar a los jóvenes motociclistas, con el objetivo de que el joven se involucre y conozca más del tema.

b) Apoyo en programas y talleres

Temas que se abordaran:

- * El espacio público
- * Los actores del espacio público
- * Señales y tipos de señales
- * El transporte y sus tipos

Esta actividad se implementará dentro de las instalaciones de la UACM SLT en la entrada de la escuela y en el estacionamiento de estudiantes, se ejecutará a partir de octubre de 2020 durante una semana al mes y finalizará en mayo de 2021.

Personal Necesario

- Personal de la Secretaría de Transporte y Vialidad
- Personal organizador y supervisor de actividades

Material Necesario

- Señalamientos de tránsito
- Salón Audiovisual
- Computadora
- Proyector
- Material documental (videos, fotos, diapositivas)
- Bocinas
- Casco Chamarra de piel
- Guantes de piel
- Pantalón protector
- Botas para motociclista
- Gafas de seguridad
- Protectores de brazo, hombro, espalda, cadera, pecho, muslo, rodilla, collarín.



ACTIVIDAD 3 Página web y Facebook

También este año se volverá a utilizar la página web y fan page de Facebook, con la finalidad de dar seguimiento a lo trabajado en los años anteriores, para continuar con la dinámica en la red. Del mismo modo se corregirán las deficiencias encontradas en los dos años de su ejecución.

Objetivos

¡Educación Vial!

- Ofrecer herramientas de educación vial para jóvenes que están por rendir los exámenes de conducir.
- Proporcionar información sobre vialidad
- Concientizar sobre seguridad vial enfocándose en la responsabilidad que significa conducir

Asimismo el sitio web se complementa con propuestas de educación vial para que los docentes lleven al aula e inviten a reflexionar sobre el tema. Se manejarán diversos temas e inquietudes de los usuarios motociclistas y del público en general.

Justificación

Esta plataforma se hará con el propósito de informar a los motociclistas y para cualquier otro usuario, además se complementará con una Fan page en Facebook ya que hoy las redes sociales es el medio principal por el que los usuarios se informan más.

Comunidad interna

La comunidad interna se encargará de darle seguimiento a la página web y al Facebook, así como del mantenimiento y actualización de ambos.

Contenido de página web:

- * Prevenciones y consecuencias en la vía pública
- * Reglamento de tránsito más enfocado a los motociclistas
- * Ofrecer información de educación vial
- * Facilitar el aprendizaje
- * Opinión y recomendación pública
- * Imágenes y videos sobre cómo manejar una motocicleta
- * *LINKS* de tiendas en la red sobre materiales y equipamiento de motocicletas

Esta actividad se ejecuta de manera permanente desde el mes de agosto de 2017.

Personal Necesario:

- Diseñador *web*
- *Community Manager*
- Personal organizador y supervisor de actividad

Material Necesario:

- Computadoras

Diseño visual

(Se utilizarán los mismos medios anteriormente expuestos, con la finalidad de que se lleve un seguimiento de ambas páginas)

Página Web



Página de Facebook



ACTIVIDAD 4 Programa anual sobre educación y seguridad vial

Este será el último año que se llevará a cabo este programa, su finalidad ha sido el instruir a la comunidad interna de la UACM SLT aplicando un protocolo de seguridad vial estudiantil, así como la repartición del librito de Reglamento Interno de Vialidad. Asimismo habrá personas encargadas de que esto se lleve a cabo y proporcionarán información sobre el porqué del protocolo y darán a conocer las causas y consecuencias de los accidentes viales. Esto se implementará en la entrada de la escuela y en el estacionamiento de estudiantes.

Objetivo

Promocionar y fomentar la Educación y seguridad vial en el interior de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México y sus alrededores, con ello lograr una concientización entre los habitantes, principalmente los jóvenes, para ello es necesario dar a conocer las causas y consecuencias que producen los accidentes.

Esta actividad se implementará a partir de septiembre de 2019 durante una semana al mes, y finalizará en junio de 2020.

Cabe Señalar que esta actividad se implementará los 3 años de la ejecución del Plan.

Comunidad interna

1.- Diseño de protocolo básico de seguridad vial estudiantil.

- a) Señalamientos de tránsito
- b) Espacios exclusivos
- c) Control de entrada y salida
- d) Reglamento interno de vialidad

Personal Necesario

- Personas especializadas en temas viales
- Personas para pintar los espacios exclusivos

- Personal de vigilancia de la universidad para el control de entrada y salida del plantel
- Personal organizador y supervisor de actividad

Material Necesario

- Librillos del Reglamento Interno de Vialidad por mes (250x10 meses = 2500)
- Señalamientos de tránsito
- Libros de control de entrada y salida
- Pintura para remarcar los espacios exclusivos (discapacidad, bicicletas, motocicletas, etc.)
 - Bote de 20 litros de pintura de aceite blanca
 - Bote de 20 litros de pintura de aceite azul
 - Bote de 20 litros de pintura de aceite amarilla
- Carteles de información del programa

Diseño Visual del Cartel



PRESUPUESTO ACTIVIDADES DEL TERCER AÑO			
RECURSOS MATERIALES	CANTIDAD	PRECIO UNITARIO	TOTAL
Material documental (fotografías, videos)	Varios (Se Adquirirán de internet)	\$0.00	\$0.00
Carteles	150	\$35.00	\$5,250.00
Folletería	1000	\$3.00	\$3,000.00
Volantes	1000	\$2.00	\$2,000.00
Hojas blancas tamaño carta	1 caja (5000 hojas)	\$660.00	\$660.00
Bolígrafos de colores	25 paquetes de 10 piezas	\$39.00	\$975.00
Plumines de colores	20 paquetes de 12 piezas	\$52.00	\$1,040.00
Proyector (SE USARÁ EL ADQUIRIDO EL AÑO ANTERIOR)	1	\$0.00	\$0.00
Bocina con tripié y micrófono (SE USARÁ LA ADQUIRIDA EL AÑO ANTERIOR)	1	\$0.00	\$0.00
Computadora (Laptop) (SE USARÁN LAS ADQUIRIDAS EL AÑO ANTERIOR)	5	\$0.00	\$0.00

Computadora Macbook Pro (Laptop) (SE USARÁN LAS ADQUIRIDAS EL AÑO ANTERIOR)	2	\$0.00	\$0.00
Memoria USB 32gb (SE USARÁN LAS ADQUIRIDAS EL AÑO ANTERIOR)	3	\$0.00	\$0.00
Sillas (LAS PROPORCIONARÁ LA UACM)	SE SOLICITARÁN DE ACUERDO CON LA ACTIVIDAD Y NÚMERO DE ASISTENTES	\$0.00	\$0.00
Mesas (LAS PROPORCIONARÁ LA UACM)	SE SOLICITARÁN DE ACUERDO CON LA ACTIVIDAD Y NÚMERO DE ASISTENTES	\$0.00	\$0.00
Salón audiovisual (LO PROPORCIONARÁ LA UACM)	1	\$0.00	\$0.00
Señalamientos de tránsito (SE USARÁN LOS ADQUIRIDOS EL AÑO ANTERIOR)	10	\$0.00	\$0.00
Casco (SE USARÁ EL ADQUIRIDO EL AÑO ANTERIOR)	1	\$0.00	\$0.00
Chamarra de piel (SE USARÁ LA ADQUIRIDA EL AÑO ANTERIOR)	1	\$0.00	\$0.00
Botas para motociclista (SE USARÁN LAS ADQUIRIDAS EL AÑO ANTERIOR)	1	\$0.00	\$0.00
Guantes de piel (SE USARÁN LOS ADQUIRIDOS EL AÑO ANTERIOR)	1 par	\$0.00	\$0.00

Pantalón protector (SE USARÁ EL ADQUIRIDO EL AÑO ANTERIOR)	1	\$0.00	\$0.00
Gafas de seguridad (SE USARÁN LAS ADQUIRIDAS EL AÑO ANTERIOR)	1	\$0.00	\$0.00
Protector de hombro (SE USARÁN EL ADQUIRIDO EL AÑO ANTERIOR)	1 par	\$0.00	\$0.00
Protector codera (SE USARÁN EL ADQUIRIDO EL AÑO ANTERIOR)	1	\$0.00	\$0.00
Protector espalda (SE USARÁN EL ADQUIRIDO EL AÑO ANTERIOR)	1	\$0.00	\$0.00
Protector de pecho (SE USARÁN EL ADQUIRIDO EL AÑO ANTERIOR)	1	\$0.00	\$0.00
Protector de Rodilla (SE USARÁN LAS ADQUIRIDAS EL AÑO ANTERIOR)	1 par	\$0.00	\$0.00
Collarín (motociclista) (SE USARÁ EL ADQUIRIDO EL AÑO ANTERIOR)	1	\$0.00	\$0.00
Bote de 20 lt de pintura de aceite azul	2	\$1,500.00	\$3,000.00
Bote de 20 lt de pintura de aceite blanca	2	\$1,500.00	\$3,000.00
Bote de 20 lt de pintura de aceite amarilla	2	\$1,500.00	\$3,000.00
Masking Tape grueso de 55m (pintor)	50	\$86.50	\$4,325.00

Brocha gruesa 6"	10	\$145.00	\$1,450.00
Brocha regular 2.5"	10	\$49.50	\$495.00
Brocha delgada 1.5"	7	\$25.00	\$175.00
Rodillo Proyectos Generales 1	10	\$60.00	\$600.00
Charola para pintura	20	\$24.00	\$480.00
Diluyente (thinner) bote de 19lt	9	\$1205.00	\$10,845.00
Librillos de Reglamento Interno de Vialidad	2500	\$5.00	\$12,500.00
Señalamientos de tránsito (SE USARÁN LOS ADQUIRIDOS EL AÑO ANTERIOR)	10	\$0.00	\$0.00
Libro Control Entrada y Salida	5	\$91.50	\$457.50
RECURSOS HUMANOS	CANTIDAD	PRECIO UNITARIO	TOTAL
Personal especializado en temas viales (proporcionadas por la Secretaría de Transporte y Vialidad)	5	\$0.00	\$0.00
Personas para pintar los espacios exclusivos (estudiantes voluntarios de la UACM SLT)	10	\$0.00	\$0.00

Personal de vigilancia de la UACM	2-4	\$0.00	\$0.00
Personal organizador y supervisor de actividades (creadores del Plan Comunicativo)	2	\$0.00	\$0.00
Diseñador web (estudiantes voluntarios de la UACM SLT)	1	\$0.00	\$0.00
Community manager (estudiante voluntario de la UACM SLT)	1	\$0.00	\$0.00
Diseñador Gráfico (estudiantes voluntarios de la UACM SLT)	2	\$0.00	\$0.00
TOTAL			\$53,252.50

PRESUPUESTO TOTAL DE ACTIVIDADES POR LOS 3 AÑOS	
1ER AÑO (2018-2019)	\$147,650.50
2DO AÑO (2019-2020)	\$83,988.50
3ER AÑO (2020-2021)	\$53,252.50
TOTAL	\$284,891.50

CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES

	2018												2019												2020												2021													
	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Agosto	Sept	Oct	Nov	Dic	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Agosto	Sept	Oct	Nov	Dic	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Agosto	Sept	Oct	Nov	Dic														
Actividades																																																		
Propuesta Reglamen to Tránsito								X	X	X	X	X	X																																					
Un carril para las motos								X																																										
Página web y Facebook									X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
Comic motociclistas									X			X		X		X		X		X		X		X		X		X		X		X		X		X		X		X		X		X		X		X		
Programa anual sobre educación y seguridad vial										X	X	X	X								X	X	X	X																										
Campaña sensibilización																						X	X	X																										
Jornada de señalización y equipo de protección																						X	X	X																										
Taller Educación Vial																																																		

Logros

Nuestro objetivo inicial a corto plazo es crear conciencia a la comunidad que utiliza o depende de la motocicleta como medio de transporte y hacerles notar que ellos tienen la solución, ¡No al problema! pero si a la prevención de estos, con ello pretendemos demostrarles que al unir las comunidades tanto internas como externas, son la manera más eficaz para disminuir esta problemática.

A mediano plazo esperamos tener como resultado que la comunidad externa utilice los aditamentos de protección y respete las normas de seguridad vial correspondientes, es decir, lograr una concientización.

Los resultados a largo plazo son disminuir la tasa de mortalidad dentro de esta delegación y cercanas a la Universidad Autónoma de la ciudad de México, con la ayuda de la comunidad externa e interna (estudiantil), pero también contar con la ayuda de las autoridades correspondientes.

De esta manera ambas comunidades se sentirán parte de la otra, y para ello es necesario acercarnos a la comunidad para hacerle sentir que son parte de la universidad que dará como resultado a corto plazo un acercamiento entre las dos partes.

Marco lógico

El siguiente cuadro refleja el resultado que queremos de las actividades de nuestro Plan Comunicativo.

Programa	Objetivo General	Objetivo Especifico	Resultados esperados
Educación+Vialidad= Prevención Vial	Esperamos la aceptación de la comunidad externa, para así poder unir fuerzas y hacer una concientización sobre el tema.	Abriles las puertas de la universidad y así lograr un lazo de comunicación.	Que la comunidad exterior acepte el acercamiento que la UACM le brinda y que se sienta. Por lo que se espera que a corto plazo disminuya la tasa de accidente viales.
Taller de educación vial	Orientar a la comunidad	Brindarles la confianza de sentirse parte de la UACM y que se sientan aceptados por ella.	Que la comunidad esté informada y con ello romper con los esquemas ideológicos.
Taller de seguridad vial.	Orientar a la comunidad	Lograr una empatía entre la parte exterior e interior de la UACM y que ambos se sientan parte de la otra.	Que la comunidad esté informada y con ello romper con los esquemas ideológicos.
Taller de primeros auxilios	Enseñar como auxiliar o actuar en caso de una emergencia.	Lograr una empatía entre la parte exterior e interior de la UACM y que ambos se sientan parte de la otra.	Que la comunidad interior como exterior sepan que hacer al percibir un accidente. A mediano plazo se pretende bajar el índice
Reglamento de tránsito	Orientar a la comunidad y enseñarles cómo	Lograr que la población evite romper con el reglamento de	Que la comunidad esté informada y con ello respeten las reglas y normas

	funciona el tránsito. reglamento de tránsito.		establecidas.
Taller del uso adecuado del equipo de protección	Lograr que la gente utilice la protección adecuada.	Lograr que la gente conozca e identifique los medios de protección.	Que la comunidad esté informada de cómo se utiliza y para qué sirve cada uno de los objetos de seguridad.
Prevención de accidentes		Que la comunidad y los habitantes cercanos de la delegación SLT entiendan la importancia de salvaguardar vidas.	Que la comunidad esté informada y con ello prevengan los accidentes viales en motocicleta.
Apoyo Vial	Crear conciencia en los adolescentes sobre cómo prevenir los accidentes viales.	Que la comunidad participe en las actividades que se están realizando y que nos tengan confianza.	Que la comunidad exterior acepte el acercamiento que la UACM le brinda y que se sienta parte de ella.
Apoyo en programas y talleres	Crear conciencia en los adolescentes sobre cómo prevenir los accidentes viales en motocicleta.	Que la comunidad participe en las actividades que se están realizando y que nos tengan confianza.	Que la comunidad exterior acepte el acercamiento que la UACM le brinda y que se sienta parte de ella.
Taller “El espacio público”	Crear conciencia en los adolescentes, ya que conocer sobre el tema rompe con los esquemas y construye nuevos conocimientos.	Que la comunidad conozca lo que pueden y no deben hacer en los espacios públicos.	Que la comunidad exterior participe junto con las autoridades.

Construcción del marco lógico

Resumen	Indicadores	Evidencia	Supuestos
Meta	La disminución de accidentes viales a un largo plazo en la UACM y a sus alrededores.	Disminuir los accidentes viales en torno a los jóvenes motociclistas de SLT	Que no se cumpla la meta alcanzada
Propósitos	Generar más espacios para la comunidad y la universidad. Y con ello unir las dos partes afectadas	Confianza de la comunidad externa hacia la comunidad universitaria.	Que las personas no acepten integrarse al plan de comunicación, para lograr la disminución de accidentes.
Resultados	Que sea menos la tasa de mortalidad en jóvenes motociclistas	Disminución de accidentes en San Lorenzo Tezonco	No lograr los resultados a causa de no apoyo de las comunidades externa e interna para trabajar en conjunto.
Actividades	Que las actividades cumplan sus objetivos.	Que la gente externa a la universidad nos apoye a llevando a cabo nuestro plan	No apoyo de la comunidad, dentro y fuera de la universidad. No recaudar la suficiente infraestructura

Criterios de evaluación

Para llevar a cabo la evaluación será necesario que el objetivo de sensibilizar a los jóvenes motociclistas para evitar accidentes viales se haya cumplido. El parámetro para que se evalúe será tomado después de las actividades de intervención aplicadas a las personas de la comunidad universitaria y externos, se realizará al final un sondeo para analizar el resultado de las tácticas

Se propone para la evaluación de la eficacia del plan de comunicación sea a través de la triangulación de métodos, es decir, se emplee técnicas de tipo cuantitativo y cualitativo con el propósito de conocer los diversos puntos de vista que posibilitará una mejor cultura y educación vial en los usuarios vulnerables en el entorno interno y externo de nuestra UACM.

El fin de estos instrumentos es saber si los locatarios, habitantes, estudiantes y población flotantes están informados de la existencia de las tácticas implementadas y sus servicios.

Se recomienda que se lleve un seguimiento y se comparen cifras para conocer como a influenciado el tema de la educación vial en su entorno ya sea peatón motociclistas y hasta el automóvil y cómo ha disminuido los accidentes viales en el sector.

Para medir la eficiencia de la estrategia comunicativa implementada se sugiere realizar un análisis comparativo. Si el plan de comunicación elaborado logra disminuir los accidentes de la zona aledaña a la Universidad Autónoma de la Ciudad de México plantel San Lorenzo Tezonco, se habrá logrado el objetivo, de haber logrado bajarán los índices de accidentados en la zona.

A continuación presentamos el sondeo que se propone para medir la eficacia del plan de comunicativo:

La evaluación será aplicada antes del término de la implementación de la propuesta. Si la propuesta inicia en Agosto de 2018, la evaluación sería en Febrero del 2019 con la finalidad de evaluar la mitad de la ejecución, posteriormente se aplicaría otra evaluación al final de cada año en Julio de 2018, y

así sucesivamente cada año en dichos meses, hasta el término de los 3 años de ejecución.

MONITOREO Y EVALUACIÓN

El siguiente instrumento metodológico permitirá evaluar la eficacia de las propuestas, de la siguiente manera:

Buen día, el siguiente cuestionario nos ayudará a evaluar el plan sobre Educación vial para motociclistas. Tus respuestas serán totalmente confidenciales marca la respuesta que más se aproxime.

Género: F () M ()

Edad: a) 15 a 20 años b) 20 a 25 años c) 25 a 30 años d) Más de 30 años

1. ¿A cuál o cuáles actividades asististe, consultaste o te enteraste? (Puedes marcar más de una opción)
 - a) Carril Exclusivo para motociclistas
 - b) Propuesta en Reglamento de Tránsito
 - c) Página web
 - d) Página de Facebook
 - e) Comic para motociclistas
 - f) Programa de educación y seguridad vial
 - g) Campaña de sensibilización para motociclistas
 - h) Taller sobre educación vial
 - i) Ninguno de los anteriores
2. ¿Por qué medio te enteraste de las actividades?
 - a) Página de Facebook
 - b) Cartel
 - c) Folleto
 - d) Página web
 - e) Compañeros
 - f) Amigos
 - g) Profesores
 - h) Otro: _____
3. ¿Qué te pareció la actividad o actividades de prevención?
 - a) Excelente b) Buena c) Mala d) Regular
4. Has consultado página web o la página de Facebook de los motociclistas (si tu respuesta fue Sí pasa a la siguiente pregunta, de lo contrario pasa a la 6)
 - a) Sí b) No

5. ¿Cuántas veces?
- a) 1 vez b) Varias veces c) La consulto continuamente
6. ¿Crees que mejoró la comunicación y relación entre MOTOCICLISTA VEHÍCULO Y PEATÓN a partir de la información que se les proporcionó?
- a) Sí b) No
7. ¿Crees que funcionó el carril exclusivo para motociclistas que se implementó a los alrededores de la UACM SLT? (Si tu respuesta fue sí pasa a la siguiente pregunta, de lo contrario pasa a la 8)
- a) Sí b) No
8. ¿Por qué sí?
- a) Ya no hubo tantos accidentes como antes
b) Hubo más orden en las avenidas
c) Fue más fácil el tránsito para los motociclistas
d) Los automovilistas respetaron el carril
9. ¿Por qué no?
- a) No se respetó el carril
b) Siguió la incidencia de accidentes
c) El tránsito no cambió
d) No hubo orden con el carril
10. El taller que se impartió te pareció:
- a) Recreativo
b) Interesante
c) Divertido
d) Aburrido
e) Entretenido
11. Este taller consideras que te ayudó a: (puedes elegir más de una opción)
- a) Aprender más sobre educación vial
b) Las consecuencias de no protegerse al manejar y/o viajar en una motocicleta
c) Me proporcionó mayor conocimiento en el equipo de protección de los motociclistas
d) A respetar a los motociclistas
e) No lo comprendí
12. ¿Cómo te sentiste al participar en el taller: (puedes elegir más de una opción)
- a) Interesad@
b) Aburrid@
c) Entretenid@
d) Confundid@
e) No sé
13. La campaña de información sobre educación y seguridad vial te pareció:
- a) Excelente b) Buena b) Mala c) Regular
14. ¿Qué fue lo que más te gusto de la actividad o actividades en las que participaste?

- a) Fueron muy amenas e informativas
- b) La información que se proporcionó fue clara y concisa
- c) La forma de explicar y orientar a las personas fue muy buena
- d) El material didáctico e informativo fue muy bueno
- e) Otra _____

15. ¿Qué fue lo que menos te gusto de la actividad o actividades en las que participaste?

- a) La información que se proporcionó no fue clara
- b) Se tomaron aburridas
- c) La manera de orientar a las personas no fue la adecuada
- d) Estuvieron mal organizadas
- e) Otra _____

16. ¿Te gustaría que se abriera o propusiera otra actividad? (Si tu respuesta fue sí pasa a la siguiente pregunta, de lo contrario ha finalizado el cuestionario)

17.

Sí

b) No

18. ¿Qué propondrías?

¡GRACIAS POR TU AYUDA!

BIBLIOGRAFIA

- Bruno Daniela y Tufro Lucila (2006) "Elaborando proyectos de comunicación para el desarrollo" México UNICEF, 2003
- Gadotti, Moacir (2012) "Paulo Freire: A Prática À Altura Do Sonho" Disponible en http://www.paulofreire.org/Paulo_Freire/Vida_e_Obra/gadotti_pf.htm
- Huergo, J-A.& M-B. Fernández. 1999. Cultura Escolar, Cultura Mediática / Intersecciones. Bogotá: Universidad Pedagógica Nacional.
- Méndez, Antonio. "Comunicación social y desarrollo facultad de ciencias políticas y sociales", UNAM, México, 1977.
- Prieto Castillo, Daniel. "El interparentizaje como clave de la educación", en Mediaciones, N° 6, 2006. Universidad Minuto de Dios, Bogotá Colombia.
- Singhal, A (2008). Cultura popular con un propósito: Uso de medios de entretenimiento para el cambio social.
- Tufte (2008). "Entertainment buscando estrategias comunicacionales contra la violencia y los conflictos" Presentación dada en UNIR, La Paz, Bolivia, 19 de Noviembre 2008.

CIBERGRAFIA

- Aguilar Lugo, perla Zuzuki y Mireya de Lourdes Almada Beltrán (2012) "Comisión de Seguridad Pública" Disponible www.congresoson.gob.mx/InfoPublica/LX/.../DECRETO48.pdf Fecha de consulta 8 de abril del 2013
- Animal Político, "Las obligaciones para peatones y ciclistas con el nuevo Reglamento de Tránsito; no habrá multas". Disponible: <http://www.animalpolitico.com/2015/12/las-obligaciones-para-peatones-y-ciclistas-con-el-nuevo-reglamento-de-transito-no-habra-multas/> Fecha de consulta 2 de febrero de 2017.
- Camacho Cabrera Guillermo (2012) "El aporte de la cultura vial a la seguridad vial" Disponible [<http://culturasviales.wordpress.com/tag/cultura-vial>] Fecha de consulta 11 de diciembre de 2013
- Cítese como: Camacho-Cabrera, G. (2009). "Qué es cultura vial." En: culturavial.net. Disponible [<http://culturavial.net/que-es-cultura-vial/>] Fecha de consulta 10 de enero del 2013
- Consejo Nacional Para la Prevención de Accidentes CONAPRA (2012). "SEGURIDAD VIAL" Disponible http://www.cenapra.salud.gob.mx/interior/seguridad_vial.html Fecha de consulta 15 de Abril 2013

- Centro Nacional para la Prevención de Accidentes CENAPRA (2012). "Iniciativa Mexicana de Seguridad Vial IMESEVI" Disponible http://www.cenapra.salud.gob.mx/interior/Materiales_CONAPRA/Publicaciones_Especializadas/2.pdf Fecha de consulta 24 junio de Abril 2013
- Consejo Nacional Para la Prevención de Accidentes (2012). "MANUALES DEL ST CONAPRA". Disponible http://www.cenapra.salud.gob.mx/interior/pub_cenapra_manuales.html Fecha de consulta 25 de Abril 2013
- Consejo Nacional Para la Prevención de Accidentes (2012). "Modelo de intervenciones para la Prevención de lesiones en motocicleta" Disponible http://www.cenapra.salud.gob.mx/interior/Pub2013/Modelo_intervencion_Moto.pdf Fecha de consulta 24 de Abril 2013
- Consejo Nacional Para la Prevención de Accidentes (2012). "Principales indicadores de resultados en seguridad vial. México 2000-2011". Disponible http://www.cenapra.salud.gob.mx/interior/pub2012/Principales_indicadores2.pdf Fecha de consulta 24 de Abril 2013
- Cervantes Trejo Arturo, Rodríguez Silveira Eugenia y Rojas Vargas Roy (2012). "Manual de Orientaciones Básicas". Disponible http://www.cenapra.salud.gob.mx/interior/Materiales_CONAPRA/Manuales/1._MANUAL_DE_ORIENTACIONES_BxSICAS_xSemxforox_interior. Fecha de consulta 25 de Abril 2013
- De Anda, Orellana Paco Movilidad y Desarrollo México, A.C. (2010) "Eventos de Educación Vial en Conmemoración por el día mundial de accidentes de tránsito" Disponible <http://www.seguridadvialmexico.org> Fecha de consulta 2 de diciembre 2013
- Educación vial (2009) Disponible [\[http://www.ecured.cu/index.php/Educaci%C3%B3n_Vial\]](http://www.ecured.cu/index.php/Educaci%C3%B3n_Vial) Fecha de consulta 18 marzo 2013
- Gobierno del Distrito Federal Disponible [\[http://www.finanzas.df.gob.mx\]](http://www.finanzas.df.gob.mx). Fecha de consulta 6 octubre de 2013
- Gobierno del Distrito Federal (2010). "Reglamento de Tránsito Metropolitano" Disponible [\[http://www.setravi.df.gob.mx/work/sites/stv/resources/LocalContent/515/1/reglamentodetransito.pdf\]](http://www.setravi.df.gob.mx/work/sites/stv/resources/LocalContent/515/1/reglamentodetransito.pdf) Fecha de consulta 17 marzo 2013
- Gumucio Dagron Alfonso. (2013) "Comunicación Educación Una deuda recíproca" Disponible en [\[http://www.escriitoresyperiodistas.com/NUMERO31/alfonso.htm\]](http://www.escriitoresyperiodistas.com/NUMERO31/alfonso.htm) Fecha de consulta 22 enero 2014

- Instituto de Nacional de estadística y Geografía Disponible
[<http://www.inegi.org.mx/>] Fecha de consulta 20 de Abril 2013
- Instituto de Transparencia, Acceso a la Información Pública, Protección de Datos Personales y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, “Las delegaciones Iztapalapa y Gustavo A. Madero encabezan el número de muertes por accidentes de tránsito”. Disponible en: <http://www.infodf.org.mx/index.php/2-boletines/5075-dcs-046-16.html> Fecha de consulta 2 de febrero de 2017
- Jimenez Vargas, Julio García Aquino Harlene Jazmín (2012 “La educomunicación: una estrategia para contribuir a la formación integral de los estudiantes”. Disponible
[<http://148.202.105.12/tutoria/encuentro/files/ponenciaspdf/La%20educomunicacion%20una%20estrategia%20para%20contribuir.pdf>. Fecha de consulta 20 de diciembre 2014
- López Adrian (2013) “cultura Vial” Disponible <http://culturavialula.blogspot.mx>. Fecha de consulta 21 de Abril 2013
- López Romo Heriberto (2009). “Los Niveles Socioeconómicos y la distribución del gasto” Disponible
[<http://www.amai.org/NSE/NivelSocioeconomicoAMAI.pdf>] Fecha de consulta 12 Diciembre 2013
- Observatorio Nacional de Lesiones, Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (2010) “perfil de accidentes Estado Distrito Federal”. Disponible
http://www.cenapra.salud.gob.mx/CENAPRA_2010/estadisticas/DF2.pdf Fecha de consulta 3 febrero 2013
- Observatorio Nacional de Lesiones, Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (2011). “Perfil Nacional Estados Unidos Mexicanos” Disponible
http://www.cenapra.salud.gob.mx/interior/Pub2013/Perfil_Nacional_Accidentes_Transito.pdf Fecha de consulta 8 marzo 2013
- Prieto Castillo Daniel (2012) “Comunicación y Educación”. Disponible <http://ebookbrowse.net/gdoc.php?id=516362122&url=cd06e142293bb3a520fb28b6ea491aa6> Fecha de consulta 26 de Enero de 2014.
- , (2006) *El interparendizaje como clave de la educomunicación*, en Mediaciones, Nº 6, 2006. Universidad Minuto de Dios, Bogotá (Colombia).
- Secretaría de Seguridad Pública, “Nuevo Reglamento de Tránsito”. Disponible en: http://www.ssp.df.gob.mx/reglamentodetransito/documentos/nuevo_reglamento_transito.pdf Fecha de consulta el 2 de febrero de 2017.

- Secretaría de Transportes y Vialidad (2013) Disponible
http://www.setravi.df.gob.mx/wb/stv/licencia_de_conducir_tipo_a_con_vigencia_de_tres_a Fecha de consulta 25 de enero del 2013
- Secretaría de Transportes y Vialidad, "Expedición y Renovación de Licencia de conducir tipo A"
http://www.setravi.df.gob.mx/wb/stv/licencia_de_conducir_tipo_a_con_vigencia_de_tres_a Fecha de consulta 25 de enero del 2013
- Secretaría de Transportes y Vialidad (2013) "Apoyo Vial" Disponible
<http://www.setravi.df.gob.mx/wb/stv/progvial> Fecha de consulta 18 de marzo 2013
- Redacción (2012). "70% de accidentes viales involucran motos; hace falta cultura vial y aplicar el reglamento" Disponible
[\[http://vivirmexico.com/2012/08/accidentes-motos-cultura-vial\]](http://vivirmexico.com/2012/08/accidentes-motos-cultura-vial) Fecha de consulta 12 enero 2013
- Rosas Osuna Rodrigo (2011). "Diagnóstico situacional de las lesiones por accidentes en motocicleta" Disponible
[\[http://www.cenapra.salud.gob.mx/interior/Pub2012/Diag_mot2010.pdf\]](http://www.cenapra.salud.gob.mx/interior/Pub2012/Diag_mot2010.pdf) Fecha de consulta 6 febrero 2013
- Rosas Osuna Sergio Rodrigo y Cervantes Trejo Arturo (2008). "Los accidentes de motocicleta en México". Disponible
[\[http://www.cenapra.salud.gob.mx/interior/Materiales_CONAPRA/Publicaciones_Especializadas/17._Los_accidentes_de_motocicleta_en_Mexico.pdf\]](http://www.cenapra.salud.gob.mx/interior/Materiales_CONAPRA/Publicaciones_Especializadas/17._Los_accidentes_de_motocicleta_en_Mexico.pdf) Fecha de consulta 4 febrero 2013

ANEXOS

Instrumento de investigación (sondeo)

Sondeo

Somos estudiantes de la carrera de Comunicación y Cultura, y estamos aplicando este cuestionario, como parte de nuestro trabajo de tesis. La información será usada exclusivamente para fines académicos para un plan comunicativo sobre una problemática social: La falta de cultura vial en torno a los jóvenes motociclistas en la ciudad de México. Con esta investigación pretendemos concientizar a los usuarios de este transporte para evitar los accidentes que, en ocasiones acaba, con las vidas de estas personas. Gracias por su colaboración.

Género: F () M ()

Rango de edad:

a) 15 a 20 años b) 20 a 25 años c) 25 a 30 años d) Más de 30 años

39. ¿Cuenta con motocicleta o motoneta?

a) Sí b) No

40. ¿Estado civil?

a) Casado b) Soltero c) Unión libre

41. ¿Cuántos miembros conforman su hogar?

a) 1 a 2 b) 3 a 4 c) 4 a 6 d) 6 a 9 e) Más

42. ¿Su casa es?

a) Propia b) Rentada c) Prestada

43. ¿Cuántas habitaciones tienen su hogar?

a) 1 b) 2 a 3 c) 3 a 5 d) 5 a 7 e) 7 a 9 f) Más de 9

44. ¿Cuántas televisiones tienes en su casa?

a) 1 b) 2 c) Más de 2

45. ¿Con cuáles de estos servicios cuenta? Puede marcar más de una opción.

a) Tv de paga	
b) Línea telefónica	
c) Internet	
d) Gas estacionario	
e) Carro propio	
f) Luz	
g) Agua	

46. Religión que profesa:

a) Católica b) Testigo de Jehová c) Evangélica d) Cristiana e) Ninguna

f) Otra_____

47. ¿Por qué medio se informa? (Puede marcar más de una respuesta)

- a) Radio b) TV c) Revista d) Volantes e) Internet f) Carteles g) Periódico h) Amigos
i) Familiares j) Otros

48. ¿Cuenta con licencia o algún permiso para manejar motocicleta? (Si su respuesta es Sí pasa a la Pregunta 12)

- a) Sí b) No c) No la he renovado d) No está vigente mi licencia e) Es muy cara tramitarla

49. ¿Por qué motivos no cuenta con la licencia o permiso para conducir?

- a) Desidia b) Falta de dinero c) No me importa d) Otros

50. ¿Por qué motivo maneja una motocicleta?

- a) Por práctica y fácil de conducir b) Moda c) Porque son muy fáciles de conseguir d) Por necesidad
e) Por gusto f) Por herencia de un familiar g) Por adrenalina

51. ¿La motocicleta es...?

- a) Segura b) Poco segura c) Nada segura

52. ¿Cree que una motocicleta puede ahorrar gasolina y contaminar menos que un automóvil?

- a) Sí ahorra, y no contamina b) Sí, ahorra y si contamina c) No ahorra y no contamina
d) No ahorra y sí contamina

53. En cuanto el tráfico. ¿Cree que acortaría tiempo si vas en motocicleta?

- a) Si, acortaría mucho tiempo. b) No, acortaría nada de tiempo

54. ¿A usted que es lo que más le preocupa cuando se sube a una motocicleta?

- a) Sufrir un accidente mortal b) Sufrir un accidente que lo deje incapacitado c) Ser multado
d) otros

55. ¿Usted cómo reaccionaría cuando es multado por un policía al infringir alguna norma de tránsito dirigido a los motociclistas?

- a) Agresivo b) Poco Agresivo c) Nada agresivo d) Tolerante

56. ¿Quién considera, que con mayor frecuencia, infringen el reglamento de tránsito en la sección dirigida a los motociclistas?

- a) Adolescentes b) Adultos c) Adultos de la tercera edad d) Todos los anteriores

57. ¿Por qué motivo cree que los jóvenes evaden el equipo de protección para conductores de Motocicletas? Puede marcar más de una opción

- a) Imagen b) Moda c) Pena d) Ignoran la existencia del equipo de protección e) Costo

58. ¿Qué equipo de protección utiliza o utilizaría si contará con una motocicleta? (Puede marcar más de una opción)

- a) Casco b) Guantes c) Chamarra de piel d) Pantalón de piel e) Botas f) Coderas

59. ¿El casco sirve para...?

- a) Protección del cráneo b) Protección de cuello c) Protección corporal d) No sé

60. ¿Sabía usted que en México los accidentes viales dejan más de 40,000 discapacitados cada año?

- a) Sí b) No

61. ¿Cree que se pueden evitar los accidentes en la motocicleta?

- a) Sí b) No c) A veces

62. ¿Cree usted que los accidentes que tengan que ver con motocicletas sean a causa de la falta de educación vial en los conductores de las mismas?

- a) Sí b) No c) A veces

63. ¿Qué es lo que más le impacta de esta imagen?



- f) *El peligro*
g) *El sujeto*
h) *La falta de conciencia para utilizar equipo de protección*
i) *El accidente*
j) *Otro*

64. ¿Cuáles son los factores que pudieron provocar el accidente? (Puede marcar más de una opción)

- e) *exceso de velocidad*
f) *Por culpa de otro Automóvil.*
g) *Por falta de casco y protección corporal.*
h) *Otros*

65. ¿Usted considera que este accidente pudo evitarse?

- a) Sí b) No

66. ¿Qué es lo que más le preocuparía si usted fuera el accidentado?

- a) *La muerte* b) *La familia* c) *Los primeros auxilios* d) *La incapacidad*

67. ¿Si a usted se le muriera un familiar por accidente de motocicleta que reflexionaría?

- g) *Ya no manejaría la motocicleta*
h) *Tendría precaución*

- i) Usaría protección
- j) Me metería a un curso o taller de manejo para motociclistas
- k) Me informaría más
- l) Buscaría otras alternativas

68. ¿Qué solución propone para prevenir los accidentes en motocicleta? (Puede marcar más de una opción)

- g) Usar el equipo de protección adecuado
- h) Acudir a cursos o talleres de manejo
- i) Informarse sobre precauciones y consecuencias de moto
- j) Usar el casco siempre y no llevar sobrepeso
- k) No son necesarios
- l) Se aprende bajo la experiencia

69. ¿Cree usted que a falta de cultura vial ocurren la mayor parte de los accidentes?

- a) Sí
- b) No
- c) A veces

70. ¿Cree usted que en la Ciudad de México haya gran variedad de información o publicidad sobre cultura vial?

- a) Sí
- b) Es muy escasa
- c) No

71. Por favor concluya esta frase: La cultura vial sirve para...

- a) Salvaguardar vidas
- b) Prevención de accidentes
- c) Entender las señales de tránsito
- d) Prevenir multas
- e) No sé

72. ¿Qué cree que pasaría si no existieran programas como: “La cultura vial”?

- a) Ocurrirían demasiados accidentes
- b) No habría respetos por los señalamientos
- c) Sería un caos
- d) Es imposible vivir sin cultura vial
- e) Ocurrirían todas las anteriores

73. ¿Cree usted que hace falta algún programa de educación vial para los motociclistas?

- a) Sí
- b) No

74. ¿Usted conoce programas que fomenten la cultura vial para motociclistas en la ciudad de México?

- a) Sí
- b) No
- c) Algunos

75. ¿Usted cree que en el Distrito Federal tenemos cultura vial dirigida a los jóvenes motociclistas?

- a) Pocas veces
- b) Algunas veces
- c) Muchas veces
- d) Ninguno

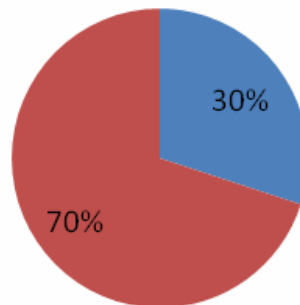
76. ¿Usted recuerda alguna campaña de seguridad vial en torno a las motocicletas?

- a) Sí
- b) Probablemente
- c) Tal vez
- d) Ninguna

GRACIAS POR SU TIEMPO

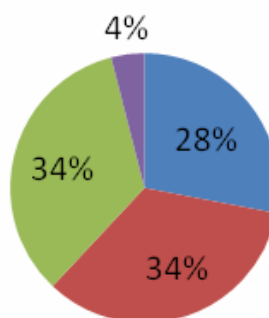
Gènero

■ Femenino ■ Masculino



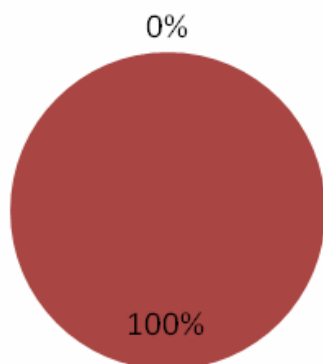
Rango de edad

■ a) 15 a 20 años ■ b) 20 a 25 años
■ c) 25 a 30 años ■ d) Mas de 30 años



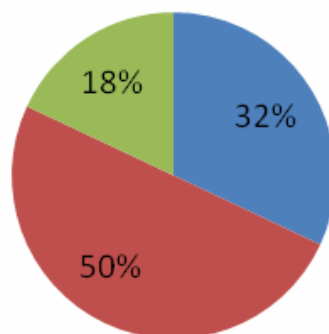
1.¿Cuentas con motocicleta?

■ a) Si ■ b) No



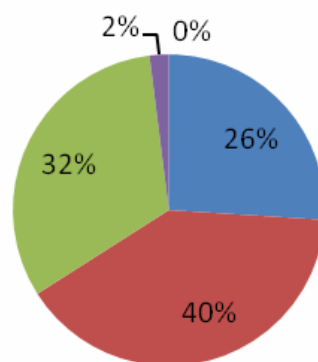
Estado civil

■ a) Casado ■ b) Soltero ■ c) Unión Libre



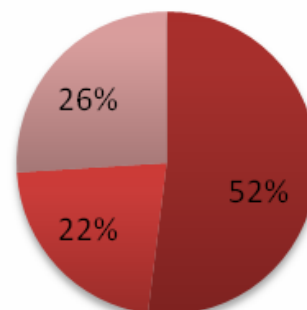
3. Miembros del hogar

■ a) 1 a 2 ■ b) 3 a 4 ■ c) 4 a 6 ■ d) 6 a 9 ■ e) Más



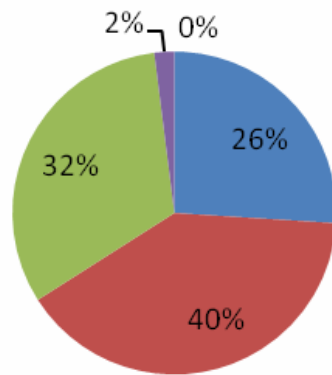
4. ¿Su casa es?

■ a) Propia ■ b) Rentada



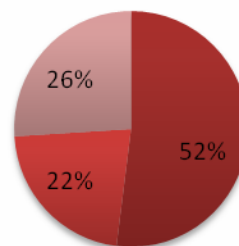
3. Miembros del hogar

■ a) 1 a 2 ■ b) 3 a 4 ■ c) 4 a 6 ■ d) 6 a 9 ■ e) Más



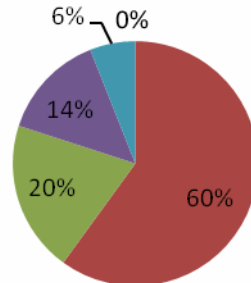
4. ¿Su casa es?

■ a) Propia ■ b) Rentada



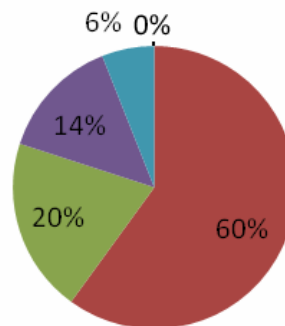
5. ¿Cuántas habitaciones tiene su hogar?

■ a)1 ■ b)2 a 3 ■ c)3 a 5 ■ d)5 a 7 ■ e)7 a 9 ■ f) Más de 9



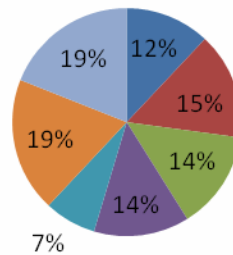
6. ¿Cuántas televisiones tiene tu hogar?

■ a)1 ■ b)2 a 3 ■ c)3 a 5 ■ d)5 a 7 ■ e)7 a 9 ■ f) Más de 9



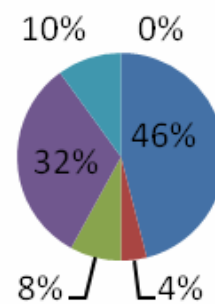
7. Servicios que cuenta tú hogar

- a) Tv de paga ■ b) Línea telefónica ■ c) Internet
- d) Gas estacionario ■ e) Carro propio ■ f) Luz
- g) Agua



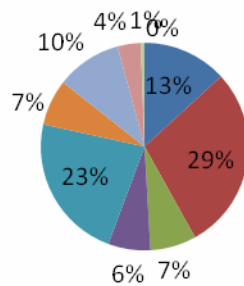
8. Religión

- a) Católica ■ b) Testigo de Jehová
- c) Evangélica ■ d) Cristiana
- e) Ninguna ■ f) Otra



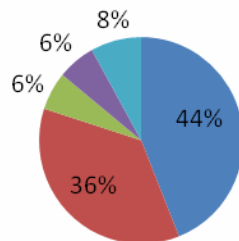
9. ¿Por qué medios te informas?

a) Radio b) Tv c) Revista d) Volantes
 e) Internet f) Carteles g) Periódico h) Amigos
 i) Familiares j) Otros



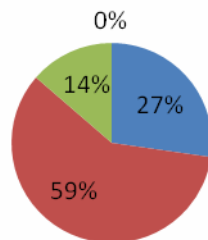
10. ¿Cuenta con licencia?

a) Sí b) No
 c) No la he renovado d) No esta vigente milicencia
 e) Es muy cara tramitarla



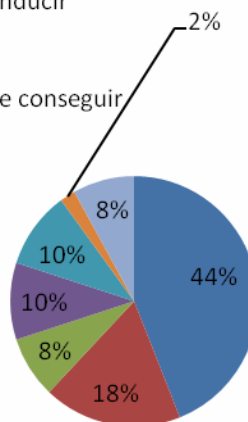
11. ¿Por qué motivos no cuenta con licencia?

- a) Decidia
- b) Falta de dinero
- c) No me importa
- d) Otros



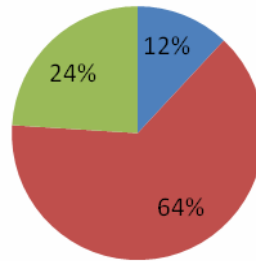
12. ¿Por qué motivos maneja una motocicleta?

- a) Por práctica y fácil de conducir
- b) Moda
- c) Porque son muy fáciles de conseguir
- d) Por necesidad
- e) Por gusto



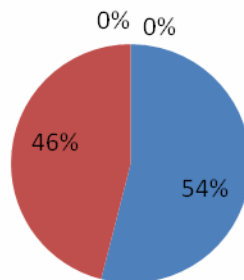
13. ¿La motocicleta es?

■ a) Segura ■ b) Poco segura ■ c) Nada segura



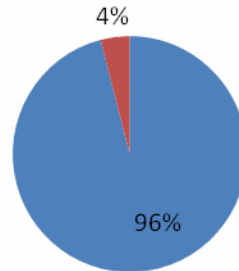
14. ¿Crees que la motocicleta puede ahorrar gasolina y contaminar menos que un automovil?

■ a) Sí ahorra, y no contamina
■ b) sí ahorra y si contamina
■ c) No ahorra y no contamina



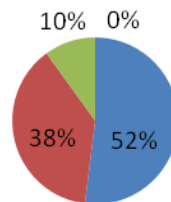
15. ¿Crees que acorta tiempo si vas en motocicleta?

■ a) Sí, acortaría mucho tiempo ■ b) No, acortaría nada de tiempo



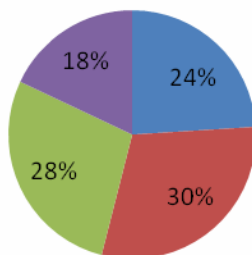
16. ¿Qué es lo que más le preocupa cuando se sube a una motocicleta?

■ a) Sufrir un accidente mortal.
■ b) Sufrir un accidente que lo deje incapacitado
■ c) Ser multados
■ d) Otros



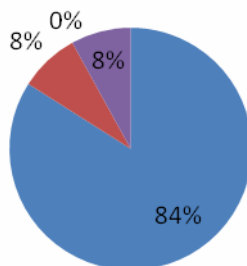
17. ¿Usted cómo reaccionaría cuando es multado por un policía al infringir alguna de las normas de transito dirigido a los motociclistas?

■ a)Agresivo ■ b)Poco agresivo ■ c) Nada agresivo ■ d) Tolerante



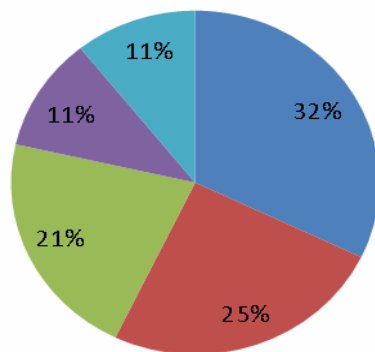
18. ¿ Quién considera, que con mayor frecuencia infringen el reglamento?

■ Jóvenes ■ b) Adultos ■ c)Adultos de la tercera edad ■ d)Todos los anteriores



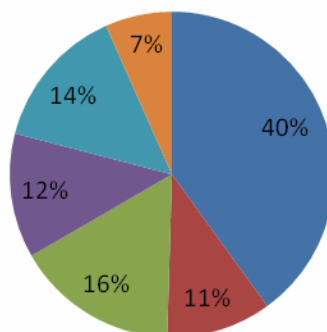
19. ¿ Por qué motivo crees que los jóvenes evaden equipo de protección?

■ Imagen ■ Moda ■ Pena ■ Ignoran la existencia del equipo de protección ■ Costo



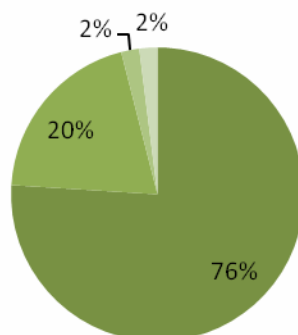
20. ¿Qué equipo de proteccion utilizas cuando te subes a la motocicleta?

■ a)Casco ■ b) Guantes ■ c)Chamarra de piel ■ d) Pantalón de piel ■ e)Botas ■ f)Coderas



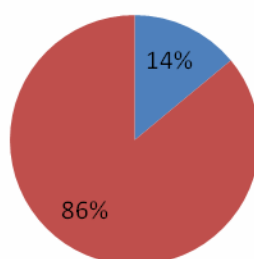
21. ¿El casco sirve para ?

- a) Protección del cráneo
- b) Protección del cuello
- c) Protección corporal
- d) No sé



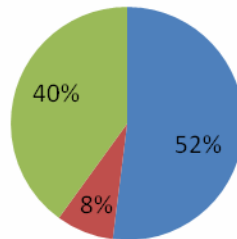
22. Sabía usted que en México los accidentes viales dejan más de 40,000 discapacitados cada año?

- a) Sí
- b) No



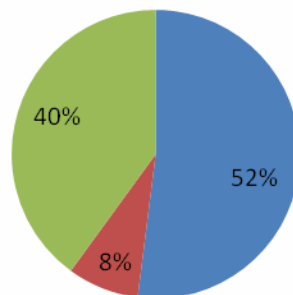
23. ¿Cree que se pueden evitar los accidentes en motocicleta?

■ a) Sí ■ b) No ■ c) A veces



24. ¿Crees que se pueden evitar los accidentes en motocicleta?

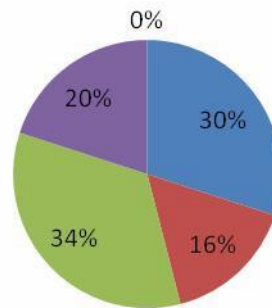
■ a) Sí ■ b) No ■ c) A veces



25. ¿Qué es lo que más le impacta de la imagen?

■ a) el peligro

■ b) El sujeto



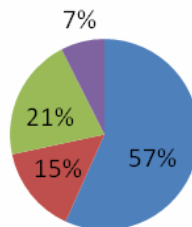
26. ¿Cuáles son los factores que pudieron provocar el accidente?

■ a) Exceso de velocidad

■ b) Por culpa de otro automovil

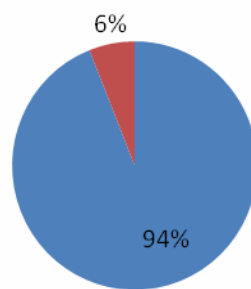
■ c) Por falta de casco y protección corporal

■ d) Otro



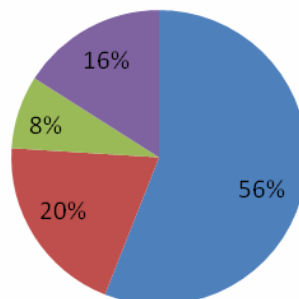
27. ¿Usted considera que este accidente pudo evitarse?

■ a) Sí ■ b) No



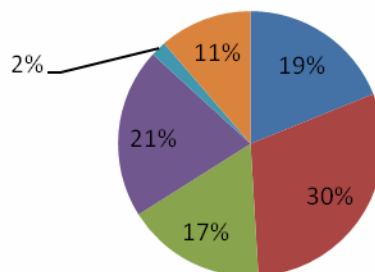
28. ¿Qué es lo que más le preocuparía si usted fuera el accidentado?

■ a) La muerte ■ b) La familia ■ c) Los primeros auxilios ■ d) La incapacidad



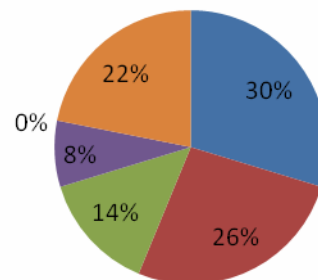
29. ¿Si a usted se le muriera un familiar por accidente de moto, que reflexionaría?

- a) Ya no manejaría la motocicleta
- b) Tendría precaución
- c) Usaría protección
- d) Me metería a un curso o taller de manejo para motociclistas
- e) Me imformaría Más
- f) Buscaría otras alternativas



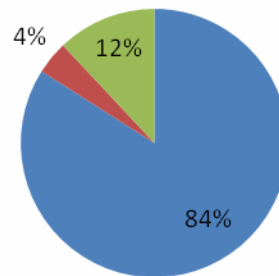
30. ¿Qué solución propone para prevenir los accidentes en motocicleta?

- a) Usar el equipo de protección adecuado
- b) Acudir a cursos o talleres de manejo
- c) Informarse sobre precauciones y consecuencias de moto
- d) Usar el casco siempre y no llevar sobrepeso
- e) No son necesarios
- f) Se aprende bajo la experiencia



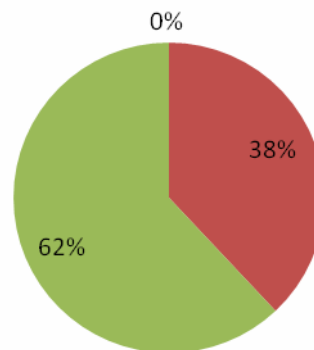
31. ¿Cree usted que a falta de Cultura Vial ocurren la mayor parte de los accidentes?

■ a) sí ■ b) No ■ c) A veces



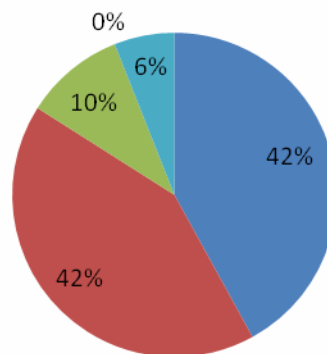
32. ¿Cree usted que en la ciudad de México haya gran variedad de información o publicidad sobre cultura vial?

■ a) Sí ■ b) Es muy escasa ■ c) No



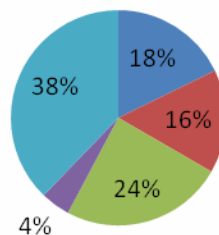
33. ¿La cultura vial sirve para....?

- a) Salvar vidas
- b) Prevención de accidentes
- c) Entender las señales de tránsito
- d) Prevenir multas
- e) No se

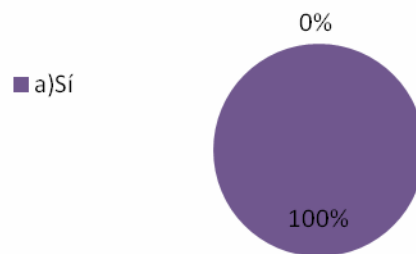


34. ¿Qué cree que pasaría si no existieran programas como: "La cultura vial"?

- a) Ocurrirían demasiados accidentes
- b) No habría respeto por los señalamientos
- c) Sería un caos
- d) Es imposible vivir sin cultura vial
- e) Ocurrirían todos los anteriores



35. ¿Cree usted que hace falta algún programa de educación vial para los motociclistas?

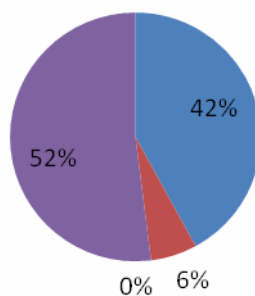


36. ¿Usted conoce programas que fomenten la cultura vial para motociclistas en la Ciudad de México?



37. ¿Usted cree que en el Distrito Federal tenemos cultura vial dirigida a los jóvenes motociclistas?

■ a) Pocas veces ■ b) Algunas veces



38. ¿Usted recuerda, alguna campaña de seguridad vial en torno a las motocicletas?

■ a) Sí ■ b) Probablemente ■ c) Tal vez ■ d) Ninguna

