

**Estrategia educomunicativa para mejorar la cultura vial en la localidad Norte Centro
Histórico (NCH) de Barranquilla, mediante la radio comunitaria**

Lucía Margarita Osorio Rojas

**Trabajo de grado como requisito parcial para optar al título de
Magíster en Comunicación**

Asesor

Iván Rómulo Arana Sáenz

**Universidad Nacional Abierta y a Distancia -UNAD-
Escuela de Ciencias Sociales, Artes y Humanidades
Maestría en comunicación**

Barranquilla

2020

Resumen

Este proyecto de investigación analiza la problemática de cultura vial en Barranquilla, más específicamente en la comunidad de la localidad Norte Centro Histórico (NCH), para diseñar una estrategia educomunicativa que contribuya con el mejoramiento de dicha dinámica vial, a través del uso de la radio comunitaria Plenitud Stereo.

Para lo anterior se desarrolla un marco referencial que da cuenta de estudios previos, principales teorías y conceptos que enmarcan la investigación.

En cuanto a la metodología se desarrolla bajo el paradigma hermenéutico-interpretativo, en el marco del enfoque cualitativo, con un alcance descriptivo-explicativo, que tuvo en cuenta el análisis de estadísticas y estudios, el diálogo con expertos y encuestas de percepción aplicadas a una muestra intencional de la población.

Con la recolección y organización de la información, se realiza un análisis que da por resultado un diagnóstico, y se enlistan algunas conclusiones, que son las bases para el diseño de una estrategia educomunicativa llamada *Plenitud en la vía*, teniendo en cuenta 4 componentes: posicionamiento y recordación de la estrategia, interacción con la comunidad y trabajo de campo, uso de plataformas digitales, magazine radial con consejos (*tips*) pedagógicos, todo esto a través de la emisora comunitaria Plenitud Stereo.

Palabras claves: Cultura vial, convivencia vial, actores viales, diagnóstico, radio comunitaria, educomunicación, mediación.

Contenido

	Pág.
Introducción.....	11
Objeto de investigación	14
1.1. Planteamiento del problema	14
1.2. Justificación	17
1.3 Objetivos del proyecto	20
1.3.1. Objetivo general	20
1.3.2. Objetivos específicos	20
Marcos de referencia	21
2.1. Estado del arte	21
2.2. Marco Teórico-conceptual	33
2.2.1. Comunicación para el Cambio Social	33
2.2.2. Educomunicación	35
2.2.3. Medios comunitarios	36
2.2.4. Cultura	37
2.2.4.1. Cultura vial	37
2.2.4.2 Cultura ciudadana	38
2.2.5. Conciencia colectiva	39

2.2.6. Espacio público	40
2.2.7 Seguridad vial	40
2.2.8 Educación vial	41
2.3 Marco contextual	42
2.3.1 Localidad Norte centro histórico de Barranquilla	42
2.3.2 Emisora comunitaria Plenitud Stereo 96.6 Fm	45
2.4 Marco legal	50
2.4.1 Dinámica vial en Colombia	50
2.4.1 Emisoras comunitarias	52
Capítulo 3. Diseño metodológico	53
3.1. Enfoque, paradigma y método	53
3.2. Alcance, técnicas e instrumentos	54
3.3. Universo y muestra representativa	56
3.4. Fases y tiempos de la investigación	58
3.5. Ruta metodológica	61
4. Resultados	63
4.1. Resultado de encuestas de percepción.....	65
4.2. Resultados de diálogo con expertos	73

4.3. Diálogo de Saberes	78
4.4. Presentación de diagnóstico	84
4.5. Análisis de resultados	97
5. Conclusiones y recomendaciones	110
5.1 Bases que sustentan la propuesta educomunicativa	110
5.2 Diseño de estrategia educomunicativa	114
6. Referencias bibliográficas	122
Anexos	130

Lista de tablas

	Pag.
Tabla 1 Guía No. 1 de preguntas generadoras para diálogo con expertos _____	55
Tabla 2 Guía No. 2 de preguntas generadoras para diálogo con experto _____	55
Tabla 3 Encuesta aplicada a actores viales _____	56
Tabla 4 Tiempos de actividades del proyecto _____	60
Tabla 5 Ruta Metodológica de Proyecto de Investigación _____	61
Tabla 6 Ruta Metodológica de Proyecto de Investigación _____	62
Tabla 7 Percepción de importancia sobre Cultura Vial para los actores viales de Barranquilla _____	63
Tabla 8 Aspectos que afectan la cultura vial en la Localidad NCH de Barranquilla, según actores viales _____	64
Tabla 9 Responsable de afectación de la Cultura vial en la localidad NCH, según actores viales _____	65
Tabla 10 Medidas y acciones que contribuyen a mejorar la cultura vial de la localidad NCH _____	66
Tabla 11 Emociones que se generan en la dinámica vial, según actor vial _____	67
Tabla 12 Reacciones ante una infracción en la vía, según actor vial _____	68
Tabla 13 Opinión de los actores sobre medio más efectivo para mejorar la Cultura Vial _____	70
Tabla 14 Elemento clave para considerarse buen actor vial _____	72
Tabla 15 Campañas en Medios masivos recordadas por los actores viales _____	72
Tabla 16 ¿Considera efectiva la Radio para promover la Cultura vial en la localidad NCH de Barranquilla? _____	73
Tabla 17 Protocolo para Diálogo de saberes _____	79
Tabla 18 Metodología y Guía para realización de Diálogo de Saberes _____	80
Tabla 19 Presupuesto Diálogo de saberes _____	81
Tabla 20 Número de Víctimas de Accidente en Barranquilla, por rango de Edad del 2015 al 2019 _____	90
Tabla 21 Cifras de Accidentes según actor víctima 2018 y 2019 en Barranquilla _____	92

Tabla 22 Porcentaje representativo de Víctimas x Accidente de tránsito de la Localidad NCH, respecto a las demás 4 localidades de Barranquilla_____	95
Tabla 23 Descripción estrategia educomunicativa Plenitud en la Vía_____	114
Tabla 24 Componente 1 de la estrategia educomunicativa Plenitud en la Vía_____	115
Tabla 25 Componente 2 de la estrategia educomunicativa Plenitud en la Vía_____	117
Tabla 26 Componente 3 de la estrategia educomunicativa Plenitud en la Vía_____	118
Tabla 27 Componente 4 de la estrategia educomunicativa Plenitud en la Vía_____	118
Tabla 28 Cronograma semanal de actividades de la estrategia Plenitud en la Vía_____	121

Lista de gráficas

GRÁFICA 1 PERCEPCIÓN DE RESPONSABILIDAD EN LA AFECTACIÓN DE LA CULTURA VIAL POR ACTOR VIAL _____	65
GRÁFICA 2 EMOCIONES EN LA VÍA SEGÚN EL ACTOR _____	67
GRÁFICA 3 REACCIÓN ANTE UNA INFRACCIÓN POR ACTOR VIAL _____	69
GRÁFICA 4¿CREE SABER TODO LO NECESARIO PARA PARTICIPAR EN LA DINÁMICA VIAL? _____	70
GRÁFICA 5¿CREE SABER TODO LO QUE SE NECESITA PARA PARTICIPAR EN LA VÍA, POR ACTOR_	71
GRÁFICA 6 COMPARENDOS ELECTRÓNICOS 2015-2019. _____	86
GRÁFICA 7 COMPARENDOS ELECTRÓNICOS POR TIPO DE AUTOMOTOR _____	87
GRÁFICA 8 CIFRAS DE COMPARENDOS ELECTRÓNICOS ENTRE 2015 Y 2019, SEGÚN TIPO DE INFRACCIÓN. _____	87
GRÁFICA 9 ACCIDENTALIDAD EN BARRANQUILLA 2015-2019. _____	88
GRÁFICA 10 VICTIMAS DE ACCIDENTE DEL 2015 AL 2019 _____	89
GRÁFICA 11 NÚMERO DE VICTIMAS POR ACCIDENTE, POR RANGO DE EDAD, DEL 2015 AL 2019 EN BARRANQUILLA _____	91
GRÁFICA 12 NUMERO DE VICTIMAS POR ACCIDENTE DE TRÁNSITO EN LA LOCALIDAD NCH DE BARRANQUILLA _____	95
GRÁFICA 13 VÍAS DE MAYOR ACCIDENTABILIDAD EN 2017 EN BARRANQUILLA _____	96

Lista de Ilustraciones

ILUSTRACIÓN 1 PERSONAJE JOSÉ, TU LLAVE EN LA VÍA. _____	116
ILUSTRACIÓN 2 PIEZA PUBLICITARIA PARA REDES CON SLOGAN DE LA ESTRATEGIA EDUCOMUNICATIVA PLENITUD EN LA VÍA _____	116

Lista de anexos

ANEXO 1 - INVITACIÓN AL DIÁLOGO DE SABERES. _____	130
ANEXO 2 - EVIDENCIA DE ASISTENCIA AL DIÁLOGO DE SABERES (EN GOOGLE DOCS)._____	131
ANEXO 3 - REGISTRO ASISTENTES AL DIÁLOGO DE SABERES _____	132
ANEXO 4 - ENLACE DEL REGISTRO FÍLMICO DEL DIÁLOGO DE SABERES _____	132

Introducción

Este informe de resultados de investigación trata sobre la problemática de cultura vial en Barranquilla, más específicamente en la comunidad de la localidad Norte Centro Histórico (NCH), y busca diseñar una estrategia educocomunicativa, que contribuya con el mejoramiento de dicha dinámica vial, a través de el uso de la radio comunitaria Plenitud Stereo.

En el primer capítulo se describe el objeto de estudio de la investigación, en el que se desarrolla el planteamiento del problema, la justificación y los objetivos del proyecto, teniendo en cuenta un pre diagnóstico de la situación de la cultura vial de Barranquilla y su localidad NCH, que en la actualidad presenta casi el 40% de la accidentalidad en la ciudad, donde además la imprudencia, el desconocimiento y violación a la norma se presentan como causas frecuentes entre los distintos actores viales participantes, según cifras presentadas por las bases de datos de la Secretaría de Tránsito y Seguridad Vial -STSV- (2019). De allí se justifica y surge la necesidad de plantear objetivos que apuntan a diagnosticar el estado actual de la problemática, identificar algunas estrategias para su mejoramiento, para finalmente proponer el diseño de una, que pueda ser efectiva en mitigar la problemática en la comunidad.

En el segundo capítulo se plantean los marcos de referencia en los cuales se desarrolla la problemática de cultura vial. En primer lugar se relacionan los estudios previos que han abordado la problemática desde distintas perspectivas, en su mayoría de los últimos 10 años. Entre ellos se destacan. Global Status Report On Road Safety 2018, de la Organización Mundial de la Salud -OMS- (2018); Handbook of Traffic Psychology (Porter, 2011); Educación vial en la era digital: cultura vial y educación permanente” (Pacheco, 2017); E manual para profesores en Educación en Seguridad Vial (Abertis & Consultor a Dejavu Ltda., 2017); el Segundo estudio de comportamiento y seguridad vial (Corporación Fondo Nacional de Prevención Vial, 2011) -

CFNSV-; El proyecto de investigación: Factores psicosociales asociados a accidentes de tránsito en el municipio de Vista Hermosa Meta, desarrollado por estudiantes de Psicología de la UNAD (Sánchez & Álzate, 2013); el Estudio componentes descriptivos y explicativos de la accidentalidad vial en Colombia: incidencia del factor humano (Norza, Useche, Moreno, Granados, & Romero, 2014); el trabajo: Obras públicas requeridas vs. obras públicas ejecutadas: casuística de la Región Caribe Colombiana” (Ayala, Díaz, Pérez, & Serrano, 2017); y por último el Diseño de una estrategia de comunicación basada en el modelo C-Change para el Sistema Integrado de Transporte Masivo SAS Barranquilla” (Becerra & Fuentes, 2016).

En el segundo capítulo, se esbozan los principales conceptos y teorías que sustentan el objeto de investigación, de los cuales son fundamentales la Teoría Comunicación para el cambio social de Gumucio (2011); el concepto de educomunicación abordado por autores como Kaplún (1998) y De Oliveira (2009); el de comunicación popular y medios comunitarios (Mc Bride, 1980), (Barbero, 1981); además del término Cultura que propone Gilberto Giménez (2009), y de aquí el de cultura vial (Camacho, 2009) y cultura ciudadana (Mockus, 2008). También los conceptos de conciencia colectiva por Álvaro Cáliz (2010), espacio público (Cárrión & Benalcázar, 2008), seguridad vial (MAPFRE, 2013) y educación vial de Daniel Oviedo (2019). También se plantea un marco contextual que describe los aspectos más relevantes de la localidad Norte Centro Histórico de Barranquilla y de la emisora comunitaria Plenitud Stereo. Y finalmente se indica en el marco legal, la normatividad que rige la dinámica vial y a las emisoras comunitarias del país.

En el tercer capítulo se plantea el diseño metodológico en el que se desarrolla la investigación, que se sustenta en los principios del paradigma Hermenéutico-Interpretativo, en el marco de un Enfoque Cualitativo. Así, tanto el método como el tipo de investigación que se desarrolló, se llevó a cabo bajo el componente Descriptivo-Explicativo, que tuvo en cuenta el análisis de

estadísticas y estudios previos presentados por la Secretaria de Seguridad Vial de Barranquilla (STSV, 2019), Barranquilla cómo vamos? (2018), el Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT- (2019) y la Agencia Distrital de Infraestructura -ADI- (2017). Además de las encuestas de percepción y el diálogo con expertos, aplicados a una muestra intencional de la población, siguiendo una ruta metodológica propuesta.

Luego de la aplicación de los instrumentos, en el capítulo de resultados, se presentan de manera organizada el fruto de las 45 encuestas aplicadas los diferentes actores viales, además de las principales declaraciones obtenidas del diálogo con 4 expertos, además se presenta el resultado del diálogo de saberes. Finalmente se presenta un diagnóstico que describe la situación actual de la cultura vial en Barranquilla y su localidad NCH, en términos de accidentalidad, comparendos aplicados, uso del espacio público y responsabilidades de los actores viales dentro de la problemática.

Seguido a esto, se cotejaron los resultados de las observaciones obtenidas de los instrumentos aplicados, con los estudios y antecedentes previamente consultados, a la luz de las distintas teorías que enmarcaron el proyecto de investigación, con el fin de obtener finalmente unas conclusiones, que serían la base para el diseño de la estrategia educ comunicativa *Plenitud en la vía*, teniendo en cuenta 4 componentes: posicionamiento y recordación de la estrategia, interacción con la comunidad y trabajo de campo, uso de plataformas digitales , Magazine Radial con *tips* pedagógicos, todo esto. a través de la emisora comunitaria Plenitud Stereo.

Objeto de investigación

1.1. Planteamiento del problema

Desde la aparición del primer vehículo con motor de combustión interna en 1886, en Alemania, las ciudades se vieron en la inminente necesidad de comenzar a transformar su forma de circulación vehicular, dado que ahora los protagonistas de las vías pasarían a ser los vehículos motorizados más no los habitantes (Lucendo, 2019), dado que la dinámica vial se habría complejizado.

A partir de allí se debe entender la dinámica vial, como una de las tantas actividades en la que los seres humanos interactúan, comparten y se comunican, dentro de un espacio susceptible a pugnas y diferencias, pero en el que además hoy día se reportan altas cifras de mortalidad a nivel mundial. Y es que dicho impacto sobre la carga en la salud mundial, hizo que el tema de seguridad vial fuera incluido en los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) para 2030. Estos Objetivos fueron adoptados por todos los Estados Miembros en Septiembre del 2015 en la Asamblea General de las Naciones Unidas, un reconocimiento cada vez mayor del enorme precio que se cobran los traumatismos causados por los accidentes de tránsito que son una de las causas de muerte más importantes en el mundo y la principal causa de muerte entre personas de edades comprendidas entre los 15 y los 29 años (OMS, 2015).

De esta forma, según cifras de la Organización Panamericana de la Salud -OPS-, "...en la Región de las Américas, se produjeron 154.997 muertes causadas por el tránsito en el 2016, que representaban 11% de las muertes mundiales por esta causa, además que se reporta que la carga de la mortalidad causada por el tránsito es mayor en los países de ingresos medianos que en los de ingresos altos (OPS, 2019, p.12). Y para el caso de Colombia, se ubica en el puesto número 9 respecto a los 30 países de las Américas, con una tasa estimada de mortalidad causada por el

tránsito (por 100.000 habitantes) por país, en la Región de las Américas para el año 2016, superior a 15.6 que es la tasa regional (OPS, 2019, p.13).

Por su parte, según cifras del Registro Único Nacional de Transito (RUNT), el crecimiento del parque automotor en Barranquilla es evidente cada año, las matrículas de nuevos vehículos habrían tenido un alza del 10% entre Enero y Junio del 2018, con respecto al mismo periodo del 2017, incluso se habla de 14.003.836 de motos, vehículos y maquinaria remolques para el 2018 y de 14.880.823 para el mismo periodo del 2019 (RUNT, 2019).

A la posible congestión por el crecimiento del parque automotor, se suma el factor comportamental y actitudinal de los actores participantes en la dinámica vial, que a juzgar por titulares encontrados en prensa, tales como: Imprudencia vial: un auto se voló la escuadra, chocó contra otro y se volcó (Zona Cero, 2019); “Puños y patadas entre motociclista y policía de tránsito en la calle 72 con 38” (Zona Cero, 2018) ;“El conductor de una grúa agredió a un motociclista en medio de un operativo de tránsito” (Blu Radio, 2018). Lo anterior se ratifica en las palabras del Exministro de Salud, Juan Pablo Uribe, quien afirma que:

La accidentalidad vial, y en especial los accidentes en moto, son un problema de salud pública que debe ser enfrentado con toda determinación. Es una prioridad porque cobra más de 7.000 vidas de personas sanas cada año y genera enormes costos al país.

Agregando que al detallar demográficamente a los afectados, se encuentra que el mayor nivel lo tiene el grupo de hombres entre los 15 y los 29 años (El Tiempo, 2019, párrafo 1).

Cabe resaltar, que el anterior rango de edad (de 15 a 19 años), también sobresale para el caso específico de Barranquilla, que reportó las cifras de víctimas por accidente de tránsito más altas para este mismo rango de edad: 718, 1053 y 500 para los años 2019, 2018 y 2017, respectivamente (STSV, 2019). Así mismo, para el 2019 se presentaron 18.791 casos de

lesionados por accidentes de tránsito a nivel nacional, pero nada más en Barranquilla, se registraron 1880 casos y la mayoría de ellos según las autoridades competentes, se deben a imprudencias y actos de intolerancia y respeto a las normas y autoridades competentes (STSV, 2019).

Con base en los hechos presentados y partiendo de que la investigación se centra en la educomunicación en estrategias de transformación y movilización, este proyecto de investigación aborda la problemática haciendo uso de la educación en el marco de una estrategia de comunicación, indagando también los procesos, las necesidades y las posibilidades que brinda la educomunicación en construcción de procesos de planificación y evaluación para la construcción de ciudadanía mediante el acceso y la inserción crítica en dinámicas de cambio: construcción de política pública, proyectos de intervención (Badillo, Tovar, López, & Martínez, 2015, pp. 21-22), específicamente contemplando uso de la radio comunitaria, popular y alternativa. En otras palabras, se busca diagnosticar, observar y analizar el contexto y las dinámicas sociales que se dan en medio de la interacción de los actores involucrados en las vías de la localidad NCH de Barranquilla, atravesados por la cultura, identidad, historia y contexto, para dar posibles respuestas y proponer una estrategia que contribuya a la mejora de la convivencia en la vía, haciendo uso de la radio comunitaria como elemento mediador.

Dicho lo anterior la investigación está orientada en respuesta a la siguiente pregunta problema: ¿Qué estrategia Educomunicativa a través de la radio comunitaria Plenitud Stereo podría contribuir a mejorar la cultura vial en la comunidad de la localidad Norte Centro Histórico de Barranquilla?

1.2. Justificación

Es evidente que con la modernización de la sociedad y los avances tecnológicos hemos mejorado en muchos aspectos concernientes al bienestar y calidad de vida; sin embargo, estos logros han traído consigo cambios en contextos como las vías de las ciudades, donde nuevas normas de convivencia y dinámicas comunicacionales surgen y deben ser identificadas y analizadas, para desde allí generar estrategias que propiciaran un espacio cargado de respeto mutuo y de seguridad personal. Y Barranquilla como ciudad capital de Colombia, no es la excepción, su crecimiento demográfico y en infraestructura, hablan de su progreso pero también de lo complejas que se han vuelto muchas de sus dinámicas de convivencia, entre ellas la vial.

Es relevante hablar de Barranquilla en este tema de convivencia vial, porque según el Informe de Movilidad en Barranquilla *Cómo vamos?*, "...de 2010 a 2013 aumentaron los accidentes de tránsito en la ciudad: de 4095 accidentes en 2010 pasaron a 5712 en 2013" (Barranquilla *Cómo Vamos?*, 2013, p. 13); y para el 2017 la cifra asciende a 6.390, con 30 muertes registradas y para el 2018 la cifra está en 5900, con 39 muertes registradas, donde la razón más frecuente es por choques en la vía con una cifra de 5400, a causa de imprudencias e irrespetos a las normas de tránsito (STSV, 2019). Pero puntualmente, se evidencia que para la localidad NCH de Barranquilla, donde registran 2571 casos de accidente de tránsito para el 2017, y 3158 casos para el 2018, siendo los lugares o vías más frecuentes, la Cra.44, Cra. 43, La cordialidad entre Cra. 38 y la Cra 46, la Vía 40 y el Centro de Barranquilla, que por años se ha caracterizado por su alta congestión y desorden en temas viales y de convivencia. (STSV, 2019)

De aquí que es vital centrar la atención en esta zona de Barranquilla, que además cuenta con aproximadamente 320 mil habitantes; casi 3.000 hectáreas de extensión; incluye todos los

estratos socio-económicos, no mas de 6 barrios de estratos 1 y 2 con una población inferior a los 12.000 habitantes (Localidad Norte Centro Histórico -NCH-, 2010)

Así mismo, la investigación busca abordar la problemática vial a través de la Radio, más específicamente la radio comunitaria. Esto teniendo en cuenta en primer lugar, que de acuerdo a los datos de consumo radiofónico publicados por el Centro Nacional de Consultoría en 2016, “En Colombia hay más de 331 emisoras en frecuencia AM/FM o por Internet que escuchan al menos 37.269.900 personas, un 76% de la población” (CNC, 2016, párrafo 1). Para el caso de Barranquilla, ésta está entre las 2 ciudades de Colombia junto a Bogotá con mayor número de Emisoras, más exactamente con 80 estaciones. En segundo lugar, el departamento del Atlántico relaciona 14 municipios de sus 23, con emisoras comunitarias licenciadas por el Ministerio TIC (Secretaría Privada -Oficina de Comunicaciones-, 2019), contando en Barranquilla con una de ellas: Plenitud Stereo 96.6 Fm. Y tercero, entendiendo que los medios comunitarios se definen más por su misión que por su ubicación, ya que se asocian generalmente con una actitud localista y una tendencia a la libre circulación de las ideas y opiniones, como medios que cuentan con identidad propia y que al final como lo plantea Martín Barbero “...se distinguen de los medios públicos y privados por su organización no jerárquica, por los temas tratados y las miradas adoptadas y además protagonizan una actitud contrahegémica porque están arraigados en las masas históricamente silenciadas” citado por (Cerbino & Belotti, 2016, pág. 51). En otras palabras, hay muchas posibilidades de trabajar a través de ellos temas de interés popular y que apunten a resolver problemas directos de la comunidad.

Finalmente, desde la propuesta de la Maestría en Comunicación de la UNAD el proyecto de investigación está directamente relacionado con la sublínea de investigación Gestión de la comunicación, en el marco de la categoría: Educomunicación, ya que se busca hacer de espacios

informales de educación, como las calles y la radio, posibilidades para que se enseñe o aprenda a hacer, recrear y ficcionar la comunicación como proceso para potenciar a los sujetos y su entorno (UNAD, s.f). Así mismo, más exactamente desde su subcategoría: Educación en estrategias de transformación y movilización, ya que se parte por analizar experiencias educativas desde y para el diseño de estrategias de comunicación que permitan la inserción crítica, la transformación social, la movilización y el establecimiento de políticas públicas en proyectos de intervención o investigación participativa, tales como este en Cultura vial, para la localidad Norte Centro Histórico de Barranquilla.

Lo anterior no sólo hace viable la investigación, sino que aporta a la Universidad en la temática de la viabilidad y uso de los medios comunitarios en procesos de formación y transformación en cultura vial, a través del diseño de estrategias educomunicativas, tema fundamental en el campo de la comunicación, y que además puede servir como referente para futuras investigaciones sobre las temáticas a otros profesionales del mismo u otros programas ofertados por la UNAD y otros centros de estudio.

Objetivos del proyecto

1.3.1. Objetivo general

Diseñar una estrategia educomunicativa para el mejoramiento de la cultura vial en la comunidad de la localidad de Norte Centro Histórico de Barranquilla, mediada por la radio comunitaria Plenitud Stereo.

1.3.2. Objetivos específicos

- Diagnosticar el estado actual de la Cultura vial de la comunidad en la localidad Norte Centro Histórico de Barranquilla.
- Establecer los factores que inciden en la problemática vial y las percepciones sobre programas previos de sensibilización en cultura vial, mediante consulta a los actores de la dinámica vial de la localidad NCH de Barranquilla.
- Diseñar una estrategia educomunicativa que contribuya al mejoramiento de la cultura vial en la localidad NCH de Barranquilla, mediada por la radio comunitaria Plenitud Stereo.

Marcos de referencia

2.1. Estado del arte

Con la aparición del primer vehículo con motor de combustión interna por Karl Friedrich Benz, para el año 1886 en Alemania, se marca un hito importante en la historia del desarrollo de las ciudades, dado que a partir de su invención, éstas sintieron la necesidad de iniciar un cambio estructural en cuanto a la circulación vehicular, ya que ahora los protagonistas de las vías pasarían a ser los vehículos motorizados más no los habitantes (Lucendo, 2019). A partir de este momento y teniendo en cuenta las problemáticas que esto genera en distintas ciudades del mundo, el tema ha sido abordado desde múltiples perspectivas, en contextos particulares.

Así se encuentran algunos estudios que abordan el tema de cultura vial, encontrados a partir de un rastreo por distintas bases de datos (Scopus, Scielo.org), buscadores como Google Academic, Biblioteca Universidad del Norte, UNAD y el Sistema Nacional Acceso Abierto. A continuación se comparten 10 de ellos, que fueron relevantes en el desarrollo del proyecto de investigación:

2.1.1. A nivel mundial

- Global Status Report On Road Safety 2018. Organización Mundial de la Salud -OMS- (2018)

El Informe sobre el Estado Mundial de la Seguridad Vial 2018, está conformado por 6 capítulos que describen el estado actual de la seguridad vial mundial, la carga mundial de muertes por accidentes de tránsito, el manejo institucional de la seguridad vial, la legislación y comportamiento de los usuarios de la vía, carreteras y vehículos seguros y aspectos sobre la atención después de un accidente.

Entre sus principales hallazgos se destaca que:

...el número de muertes anuales por accidentes de tráfico ha alcanzado los 1,35 millones. Las lesiones por accidentes de tránsito son ahora la principal causa de muerte entre las personas de 5 a 29 años. La carga la asumen desproporcionadamente los peatones, ciclistas y motociclistas, en particular los que viven en países en desarrollo. El informe sugiere que el precio pagado por la movilidad es demasiado alto, especialmente porque existen medidas de prevención probadas. Así, concluye que se necesita una acción drástica para implementar estas medidas para cumplir con cualquier objetivo global futuro y salvar vidas. (OMS, 2018, pp. Xi-Xii). También se evidencian que algunas reducciones en las muertes en carreteras entre los países de ingresos altos y medianos, ningún país de bajos ingresos ha reducido las muertes en carreteras desde el último informe en 2015. Lo anterior brinda, en cierta forma, un mapa de ruta para los países del mundo, en cuanto a cómo dirigir sus planes y estrategias en los próximos años, y refuerza la idea de necesidad urgente de que “...los gobiernos amplíen su camino esfuerzos de seguridad a fin de cumplir con los compromisos asumidos en la Agenda de Desarrollo Sostenible 2030” (OMS, 2018, p. 80).

- Handbook of Traffic Psychology (Porter, 2011)

El Manual de psicología del tráfico es una recopilación desarrollada en 7 secciones, que abarca todas las áreas clave de investigación en este campo, incluida la teoría, las aplicaciones, la metodología y los

. Finalmente en la sección de este manual, se evidencia lo planeado por distintos estudios e investigaciones revisadas, en cuanto a que entre todos los actores que análisis, las variables que afectan el tráfico, los problemas de comportamiento de los conductores y las contramedidas para

reducir el riesgo en las carreteras. Un aporte importante se encuentra en la sección de metodología, que incluye estudios de casos y controles, instrumentos y métodos y técnicas de observación bajo los cuales ha sido estudiada la problemática vial en distintos lugares del mundo. El manual, orienta a investigadores en el camino de comprender mejor qué métodos son más útiles para qué tipo de estudios y los estudiantes pueden comprender mejor la gran cantidad de técnicas utilizadas en esta disciplina.

Entre sus aportes teóricos, en el capítulo 1 se destaca el de la denominación de las tres E en seguridad vial: “Education, Enforcement, Engineering” (Groeger, 2011, p. 3), refiriéndose a 3 de las perspectivas de análisis de la problemática vial: Educación, Aplicación e Ingeniería. Así mismo, desde el capítulo 14 se propone un punto clave para entender la dinámica vial desde lo Cultural, teniendo en cuenta que la cultura del tráfico también es el resultado del patrimonio cultural y del estado actual del medio ambiente, incluida la economía y el clima político. Es decir que cualquier accidente, es el resultado de la contribución del factor humano (el usuario de la carretera), el medio ambiente y la interacción probabilística del factor humano y el medio ambiente (Özkan & Timo, 2011.)

Adicionalmente, en el capítulo 16 se describen algunos de los comportamientos de los actores presentes en la dinámica vial, entre los que se destacan: el uso del cinturón de seguridad, conducir con problemas de alcohol, velocidad, controles de tránsito, distracción del conductor y la fatiga del conductor (Vivoda , y otros, 2011) participan de dinámica vial, son los peatones, ciclistas y motociclistas los más vulnerables en la problemática.

2.1.2. En Latinoamérica

- Educación vial en la era digital: cultura vial y educación permanente” (Pacheco, 2017)

Este estudio aborda algunas acciones y omisiones gubernamentales para implementar programas de cultura vial en el Estado de Jalisco, México, en especial en la zona metropolitana de Guadalajara, así como para sensibilizar sobre esta temática a los adultos residentes de la zona para lograr un aprendizaje constante y permanente. Dicho estudio parte de un diagnóstico de la problemática en el Estado, a partir del análisis de los resultados de algunas encuestas como la Encuesta Nacional de Hábitos, Prácticas y Consumo Culturales, "...la cual supone que para este estado la alfabetización digital no es sustancial en términos de participación ciudadana" (Pacheco, 2017, p. 6); y el Programa de acción específico sobre seguridad vial 2013-2018, entre otros. De la misma forma el estudio se centra en analizar el Desarrollo urbano, el transporte público, el comportamiento del parque automotor, y ciclovías y rutas.

Para el caso concreto del presente estudio, se propone la implementación de una materia electiva para la licenciatura en desarrollo educativo, cuyo propósito es el de formar profesionistas de la educación capaces de diseñar, gestionar y evaluar proyectos educativos pertinentes, con una visión innovadora, en cualquier ámbito, modalidad y nivel que la sociedad requiera (Pacheco, 2017, p. 12). Así mismo Pacheco concluye que es el gobierno quien "...tiene la obligación de garantizar las condiciones necesarias para un tráfico fiable de los actores involucrados. Asimismo, desarrollar conciencia de la interacción colectiva al conducir o caminar por la vía pública es una necesidad intrínseca en cada uno de nosotros" (2017, p. 12).

- Manual para profesores en Educación en Seguridad Vial (Abertis & Consultor a Dejavu Ltda., 2017)

Este manual es desarrollado por Abertis, que es el mayor operador de autopistas por volumen de tráfico en Chile y la Consultora Dejavu Ltda. Dicho manual fue puesto a disposición de los

profesores de 7° - 8° - Enseñanza Media en Chile, está conformado por 5 unidades y sus temas principales son: los jóvenes como protagonistas en la accidentalidad de tránsito; atención y autocuidado en la vía pública; uso de los elementos de protección como medida precautoria; drogas y alcohol relacionados con accidentes de tránsito y velocidad como factor de riesgo.

El manual, busca ser una herramienta de apoyo para el docente en el aula y generar interacción entre las actividades y apoyo audiovisual que propone cada capítulo, promoviendo la reflexión crítica que permita al alumno a sacar sus propias conclusiones (Abertis & Consultor a Dejavu Ltda., 2017).

Finalmente, dicho manual se constituye en un referente de consulta para el desarrollo de estrategias basadas en la educomunicación y que puede ser adaptado al contexto particular en el que se vaya a aplicar. Entendiendo además la importancia que tiene la capacitación y formación de jóvenes y adolescentes en temas de cultura y seguridad vial, que les ofrezcan los conocimientos, habilidades y actitudes relevantes para su vida desempeño como ciudadanos.

2.1.3. En Colombia

- Segundo estudio de comportamiento y seguridad vial (Corporación Fondo Nacional de Prevención Vial, 2011) -CFNSV-

Este estudio se enfocó en 6 de las principales ciudades del país: Bogotá, Bucaramanga, Ibagué, Barranquilla, Cali y Medellín. En las que se realizaron 18 entrevistas en profundidad y 12 sesiones de grupo. Entre los resultados que arrojó esta encuesta podemos destacar que: el concepto de Seguridad Vial habría migrado del énfasis en temas de orden público, como se pensaba en el 2009, hacia el énfasis en cumplimiento de normas y accidentalidad. Así mismo, se evidencia mayor claridad y consenso sobre la naturaleza de la seguridad vial, la cual “ya no es el destino,

frente al cual sólo cabe la resignación; ahora es un problema que requiere acción” (CFNPV, 2011, p. 11). En otros temas, se percibe una actitud positiva frente al cambio, donde los colombianos comienzan a reconocer que la solución implica corresponsabilidad, es decir, que para que exista una solución, se requiere el compromiso de todos los ciudadanos. (CFNPV, 2011, pp. 13-15). Las personas perciben que el rigor en la aplicación de las sanciones ha sido uno de los principales motivadores de cambio con respecto a las sanciones y se encuentra mucha recordación entre los encuestados, sobre la campaña “Inteligencia Vial”.

Así, este estudio constituye una base que permite dimensionar el fenómeno vial, en términos de la percepción de sus actores vinculantes, sobre todo en cuanto a instrumentos de tipo cualitativo que puedan replicarse en aras de obtener un diagnóstico de la dinámica vial en el tiempo actual.

De otro lado, resulta pertinente tener en cuenta algunos trabajos de grado e investigaciones desarrolladas desde el campo Universitario, que dan cuenta de la forma en como se ha explorado la problemática vial en Colombia e incluso a nivel local, por eso se incluye dentro de la búsqueda al Repositorio Sistema Nacional Acceso Abierto. Aquí se encuentran algunos de los estudios representativos:

- Factores psicosociales asociados a accidentes de tránsito en el municipio de Vista Hermosa Meta, desarrollado por estudiantes de Psicología de la UNAD (Sánchez & Álzate, 2013)

Esta investigación aborda la problemática vial desde el estudio de los factores psicosociales en accidentes de tránsito en el Municipio de Vista Hermosa Meta, teniendo como base la propuesta de Roberto Hernández Sampieri (1991), que pone en manifiesto la pertinencia de la Psicología

Social para determinar patrones de comportamiento, que ayudan a entender las causas de accidentes y conflictos en la vía.

Para su estudio se tuvo en cuenta 234 accidentes de tránsito ocurridos entre los años 2011 y 2012, la aplicación de una escala de tipo Likert de 98 ítems, a 30 personas accidentadas, en la que se evaluaron unas categorías de análisis entre las que se encuentran, desde lo psicológico: stress, enfrentamiento, evitación, uso de sustancias psicoactivas, aspecto cognitivo, desapego a la norma vial; y, desde lo social: familia, cultura ciudadana y el aspecto social (Sánchez & Álzate, 2013).

Entre los resultados que arrojados por el estudio, respecto a los factores psicológicos:

...se determinó que los conductores perciben y reportan como principales causas de los accidentes de tránsito, en su orden de frecuencia los siguientes: Cognitivo 29%, las sustancias psicoactivas en un 26%, evitación 14%, enfrentamiento 12%, estrés 10% y desapego a la norma vial 9%,. Con un mayor porcentaje el factor cognitivo (Sánchez & Álzate, 2013, p. 153).

Y con respecto a los factores sociales relacionados con los accidentes de tránsito, ...se evidencia en un porcentaje significativo del 75%, como principal causa del alto índice de accidentalidad, la falta de capacitación y preparación para conducir estos vehículos. Sólo el 17% de los conductores hicieron un curso para aprender a manejar, mientras que el 83 % restante aprendió sólo, o por indicaciones de un amigo o familiar (Sánchez & Álzate, 2013, p. 154)

Finalmente, el estudio concluye que es necesario mayor control por parte de las autoridades competentes, también incrementar controles de prevención y seguridad vial, además de la

capacitación y educación continua, la implementación de políticas públicas sobre el tema y hasta la toma conciencia desde la propia concepción humana (Sánchez & Álzate, 2013)

- Componentes descriptivos y explicativos de la accidentalidad vial en Colombia: incidencia del factor humano (Norza, Useche, Moreno, Granados, & Romero, 2014)

Este artículo científico para la Revista Criminalidad aborda la problemática de la accidentalidad vial en Colombia, desde el análisis de la incidencia del factor humano, en el marco de la Trilogía Vial, como la principal variable en el desencadenamiento de accidentes de tránsito, en razón a que la mayoría de estos son ocasionados, en algún momento, a causa de un error del hombre. Durante la investigación se aplicó un cuestionario de comportamiento para conductores y motociclistas (D.B.Q.) y encuesta tipo Likert, a una muestra no probabilística intencional de 16.322 personas (Norza, et al., p. 157).

En este sentido, llaman la atención del estudio, los resultados que dan cuenta de los elementos que desde el factor humano, influyen en la accidentalidad en el país. Así:

...conductores con nivel educativo superior inciden en menos accidentes; mientras que los peatones con menor nivel educativo inciden en mayores conductas que ponen en riesgo su vida; por otro lado las mujeres tienden a tener actitud positiva y persiven como efectivas las campañas de prevención en prevención; así mismo se evidencia que los estilos de conducción iracundo, ansioso, riesgoso y de alta velocidad, cometen más infracciones y accidentes; no acatar las señales de tránsito, se constituye en la principal causa de accidentalidad; y finalmente encuentran que las campañas de prevención no están siendo captadas por la población colombiana (Norza, et al., p.183).

Finalmente, es importante mencionar que este estudio aporta recomendaciones puntuales, que incluyen: fortalecer los canales de capacitación y educación continua en temas de seguridad vial para todos los actores; además, incentivar el uso del transporte público y se propone realizar campañas para que el uso de los elementos de protección personal y seguridad requeridos en el manejo de motocicletas. Pero es clave que concluye que hay pocos estudios científicos en el fenómeno de la accidentalidad vial en Colombia y se hace necesario "...continuar con líneas de investigación que orienten con evidencia empírica las políticas públicas de seguridad vial, revisando las medidas adoptadas en la actualidad y la efectividad de las mismas" (Norza, et al., p.185). Y justo aquí es necesario valorar si la orientación de dichas políticas deben estar enfocadas en el factor de embriaguez, como se viene haciendo, porque aunque conducir ebrio tiene las consecuencias más letales, no se constituye en la principal causa de la accidentalidad en Colombia, o por lo menos se requieren otras medidas.

2.1.4. En el Caribe colombiano y Barranquilla

- Obras públicas requeridas vs. obras públicas ejecutadas: casuística de la Región Caribe Colombiana" (Ayala, Díaz, Pérez, & Serrano, 2017)

El artículo de la Revista Reflexiones da cuenta de una investigación, que aborda la problemática vial desde el estudio del factor Ambiente de la trilogía vial, dado que centra su análisis en la relación existente entre las necesidades detectadas en los planes de ordenamiento territorial (POT) y las obras de infraestructura ejecutadas en la región Caribe. Para esto se identificaron las coincidencias entre los ejes temáticos declarados en los POTs de las ciudades capitales de la región Caribe colombiana (Riohacha, Cartagena, Barranquilla, Montería, Sincelejo, Santa Marta, Valledupar, Montería) y los proyectos que se han ejecutado y la repercusión de estas realidades en el desarrollo de la región (Ayala, et al., 2017).

En este ejercicio la investigación revela que “...las comunidades presentan necesidades insatisfechas en los sectores vial y de saneamiento básico y aun así los proyectos reportados y ejecutados corresponden a otros objetos, lo cual puede explicar la diferencia en el desarrollo de la región” (Ayala, et al., 2017, p. 55). En otras palabras, para los investigadores resulta cuestionable que, aunque las necesidades de las ciudades sean unas, los proyectos planeados y ejecutados sean otros, situación que trasciende en el indicador de desempeño fiscal y de desarrollo municipal obtenido en estas comunidades (Ibíd).

De esta forma, esta investigación, propone otra área desde donde se aborda la problemática vial en las ciudades de Colombia, como lo es el factor presupuestal y ejecución de políticas públicas acordes a sus necesidades.

- Diseño de una Campaña de Comunicación Audiovisual que Favorezca la Cultura Ciudadana en el Sistema Integrado de Transporte Masivo De Barranquilla. Vive Empaz - Educación y Medios para la Paz (Graciano, Lozano, & Ríos, 2014)

Este estudio corresponde a un proyecto de investigación aplicado, desarrollado por estudiantes de la Universidad Autónoma del Caribe, que busca mejorar la dinámica entre los usuarios del SITM de Barranquilla, mediante una estrategia Comunicativa Audiovisual. En la investigación, se aplicó una encuesta a 240 usuarios del transporte masivo, en la que buscó obtener la percepción de los usuarios frente a factores como: Comportamientos y actitudes adecuadas como usuario, honestidad de los usuarios al pagar o no el ingreso a la estación y sus motivos, actitud de los usuarios para ingresar al bus sin necesidad de hacer la fila y obstrucción de la misma, motivos para no abordar el bus y esperar otro, la falta de respeto (Acoso verbal), el cuidado del sistema Transmetro S.A, entro otros (Graciano, Lozano, & Ríos, 2014).

Los investigadores concluyen que las estrategias de mejoramiento que se propongan, deberían estar enfocadas en:

...generar conciencia a los usuarios que se detienen en la fila y generan obstrucciones, que son un 53%, 64 esta mayoría lo sabe pero aun así lo hace. También se debe trabajar en la falta de respeto, ya que el 74% de los usuarios afirmaron haberla presenciado. Además de fomentar la colaboración de los usuarios ya que la mayoría con 35% se calificó en 3, dar a conocer los deberes de los usuarios ya que el 83% no lo conoce y por último ratifica que los usuarios creen que realizar una campaña sería favorable para la cultura ciudadana (Graciano, Lozano, & Ríos, 2014, p. 64)

Finalmente, se estructura una estrategia Vive Empaz, que incluía la producción de 5 piezas audiovisuales, que abordaban temas como : abuso sexual, maltrato verbal valores y desconocimiento del manual del usuario del medio masivo. Luego de su aplicación y validación, se plantean algunas recomendaciones para el Sistema integrado de transporte masivo –SITM- Transmetro de la ciudad. Se destacan: capacitación permanente de los usuarios del sistema, mediante capacitaciones charlas y de recursos audiovisuales, además del uso más frecuente de las redes sociales mecanismo para promover estos procesos de formación a los usuarios del SITM (Graciano, Lozano, & Ríos, 2014).

- Diseño de una estrategia de comunicación basada en el modelo C-Change para el Sistema Integrado de Transporte Masivo SAS Barranquilla” (Becerra & Fuentes, 2016)

Esta es una monografía, que propone el diseño de una estrategia basada en el modelo C-Change o Modelo para el Cambio Social y Comportamiento (CCSyC), para los usuarios del Sistema Integrado de Transporte Masivo Transmetro de la ciudad de Barranquilla, “...con el fin

de promover cultura en la ciudadanía a través del cambio actitudinal, considerando la mejor intervención para la construcción de espacios culturales propicios en la ciudad” (Becerra & Fuentes, 2016, p. 7). Para esto se aplicó una encuesta de preguntas abiertas, a un grupo de 30 jóvenes universitarios de una edad promedio entre 17 y 25 años y además se llevó cabo un grupo focal entre 10 jóvenes universitarios, hombres y mujeres, entre los 18 y 25 años de edad, de la Universidad del Norte y la Universidad Autónoma del Caribe; con la intención de conocer acerca de las percepciones que tienen sobre el uso de las sillas preferenciales, además de la revisión documental de estrategias de comunicación previas y entrevistas a expertos (Becerra & Fuentes, 2016).

Finalmente, los investigadores concluyen que la falta de constancia y de prioridad que se le da a los espacios de capacitación, son la principal razón por la que algunas intervenciones de carácter pedagógico, no han sido adoptados de manera exitosa por la comunidad.

Luego de revisar los antecedentes de la presente investigación, se evidencia que aunque la problemática vial ha sido abordada desde distintas dimensiones, aun hay elementos que se pueden desarrollar del objeto de estudio de la investigación, mucho más si se concentra en la dinámica vial en Barranquilla y su localidad NCH, y más allá del uso del transporte masivo, como se propuso en los últimos 2 trabajos expuestos aquí. Sobre todo teniendo en cuenta las características propias de la radio comunitaria, para efectos de los objetivos de la investigación.

2.2. Marco teórico-conceptual

2.2.1. Comunicación para el cambio social

En primer lugar, para el desarrollo de la investigación, se parte por abordar el paradigma de la “**Comunicación para el cambio social**”, ya que si se trata de cambiar los comportamientos en gran escala, es necesario tener en cuenta determinadas prácticas culturales, normas sociales y desigualdades estructurales perniciosas, considerando a las comunidades como los sujetos del cambio.

Así la comunicación para el cambio social:

...aparece a fines del siglo como un paradigma reformulado, que rescata y profundiza el camino recorrido por la comunicación para el desarrollo y por la comunicación participativa, mientras incorpora algunas nociones innovadoras y progresistas de los modelos de modernización. Lo esencial es que cuestiona el concepto de un desarrollo que no cuente con la participación de los sectores directamente afectados, y promueve una comunicación que haga efectiva la participación comunitaria, particularmente de los sectores más pobres y aislados (Gumucio, 2011, p. 21)

Así, la comunicación para el cambio social promueve “...cambios sociales colectivos antes que individuales, y acciones de comunicación desde las comunidades y no para las comunidades” (2011, p. 21), además “...un proceso de diálogo y debate, basado en la tolerancia, el respeto, la equidad, la justicia social y la participación activa de todos” (2011, p. 31). Así mismo, se hace indispensable entender el fenómeno vial en la investigación, desde la adopción de ciertas características y premisas que enmarcan este paradigma, tales como:

- a. la sostenibilidad de los cambios sociales es más segura cuando los individuos y las comunidades afectadas se apropian del proceso y de los contenidos comunicacionales;
- b. la comunicación para el cambio social, horizontal y fortalecedora del sentir comunitario, debe ampliar las voces de los más pobres, y tener como eje contenidos locales y la noción de apropiación del proceso comunicacional;
- c. las comunidades deben ser agentes de su propio cambio y gestoras de su propia comunicación;
- d. en lugar del énfasis en la persuasión y en la transmisión de informaciones y conocimientos desde afuera, la comunicación para el cambio social promueve el diálogo, el debate y la negociación desde el seno de la comunidad;
- e. los resultados del proceso de la comunicación para el cambio social deben ir más allá de los comportamientos individuales, y tomar en cuenta las normas sociales, las políticas vigentes, la cultura y el contexto del desarrollo;
- f. la comunicación para el cambio social es diálogo y participación, con el propósito de fortalecer la identidad cultural, la confianza, el compromiso, la apropiación de la palabra y el fortalecimiento comunitario;
- g. la comunicación para el cambio social rechaza el modelo lineal de transmisión de la información desde un centro emisor hacia un individuo receptor, y promueve un proceso cíclico de interacciones desde el conocimiento compartido por la comunidad y desde la acción colectiva. (Gumucio, 2011, p. 33).

Desde las premisas anteriores se aborda la problemática vial, entendiéndola como una dinámica susceptible de ser transformada o mejorada como es el propósito la investigación, teniendo en cuenta como protagonistas a sus actores vinculantes, promoviendo una estrategia que se base en el pensamiento en comunidad, del fortalecimiento cultural y que parta de las necesidades comunitarias y no individuales.

2.2.2. Educomunicación

En esta misma línea surge la educomunicación, como elemento clave para el diseño de una estrategia que apunte a mejorar el fenómeno vial que nos compete. Entendiéndola desde lo que plantea el autor Mario Kaplún, quien interpreta el pensamiento de Paul Freire “Ya no se trata, pues, de una educación para informar (y aún menos para conformar comportamientos) sino que busca FORMAR a las personas y llevarlas a TRANSFORMAR su realidad” (Kaplún, 1998, p. 49).

Así mismo es importante para el objeto de investigación, entender este campo como:

“...la relación interdisciplinaria o transdisciplinaria entre dos disciplinas con prácticas y relaciones profesionales con objetos propios, interesadas en las transformaciones culturales y el poder innegable de los medios de comunicación y las nuevas tecnologías de información en las transformaciones culturales del imaginario de la sociedad de la comunicación y la información (Instituto de Estudios en Comunicación y Cultura, 2003).

Por su parte Lara (2011) citado por Calvo (2011), expresa que “La relación entre educación y comunicación ha adquirido preeminencia social y cultural en el último medio siglo gracias al papel estratégico de las tecnologías de la información y la comunicación en la vida contemporánea hasta el punto de hablarse de sociedad de la información, sociedades del conocimiento, sociedad del aprendizaje, sociedad en red y otras tantas denominaciones en las que se implican diversas concepciones de mundo. Hablamos de nuevos modelos de vida y de nuevos métodos de enseñanza, donde el esquema de roles tradicionales - periodista/maestro, ciudadanos/alumnos, cambia” (p. 11).

También Ismar De Oliveira lo interpreta en un sentido más profundo, como :

...el conjunto de las acciones de carácter multidisciplinar inherentes a la planificación, ejecución y evaluación de procesos destinados a la creación y el desarrollo (en determinado contexto educativo) de ecosistemas comunicativos abiertos y dialógicos, favorecedores del aprendizaje colaborativo...teniendo como meta la práctica ciudadana en todos los campos de la intervención humana en la realidad social (2009, pág. 202)

De esta manera, la educación desde la comunicación, "...refiere a entender que lo educativo involucra procesos y fenómenos de intercambio y producción compartida de sentidos a favor de la enseñanza y aprendizaje de la comunicación como una forma de hacer parte activa de la sociedad" (Diaz T, 2013, p. 2013).

Y para el sentido de la presente investigación, la comunicación resulta tener esa importancia en la sociedad para educar y llegar a los ciudadanos, sobre todo pensando en educar desde escenarios informales como la misma calle y medios como la radio comunitaria o popular, con una estrategia que además promueva el sentido crítico y reflexivo entre los mismos actores involucrados frente a la problemática vial, impulsándolos a ser parte de la solución, incluso desde la misma creación del mismo mensaje que se transmite. De aquí la importancia del término para la investigación.

2.2.3. Medios comunitarios

Para algunos expertos, los medios populares, alternativos y comunitarios - MPAC- tienen su sustento en el Informe de MacBride. En él se recoge la principal conclusión: el Nuevo Orden Mundial de la Información y de la Comunicación, que fue un proyecto que reorganizó los flujos globales de información a través de distintas acciones, buscando redistribuir y balancear los flujos de información entre países desarrollados y subdesarrollados. (Mc Bride, 1980)

Así mismo, los medios comunitarios se enmarcan en el modelo horizontal de Freire (1969), en el que lejos de un referente bancario o falsamente democrático, los ciudadanos tienen derecho a expresar sus opiniones en los medios de manera activa y directa, accediendo en la práctica, a este principio de democratización de la palabra, en el que todos se encuentren representados, no sólo como receptores de información, sino, también, como emisores en sentido pleno citado por (Durán, 2011).

Finalmente, “...los MPAC se distinguen de los medios públicos y privados por su organización no jerárquica, por los temas tratados y las miradas adoptadas y además protagonizan una actitud contra-hegémica porque están arraigados en las masas históricamente silenciadas” (Cerbino & Belotti, 2016, p. 51) citando las palabras de Martín Barbero (1981).

2.2.4. Cultura

De igual forma, para comprender mejor el abordaje de la investigación, se debe tener en cuenta la concepción de Cultura que plantea Gilberto Jiménez (2009), citando a Clifford Geertz, quien la define como Pautas de significados, es decir, “...no ya de pautas de comportamientos sino de pautas de significados, que de todos modos constituyen una dimensión analítica de los comportamientos” (Giménez, p. 2), que para el caso serían los actores viales. En otras palabras:

...la cultura es la organización social del sentido, interiorizado de modo relativamente estable por los sujetos en forma de esquemas o de representaciones compartidas, y objetivado en formas simbólicas, todo ello en contextos históricamente específicos y socialmente estructurados, porque para nosotros, sociólogos y antropólogos, todos los hechos sociales se hallan inscritos en un determinado contexto espacio-temporal (Giménez, 2009, p. 5).

2.2.4.1. Cultura vial

Partiendo del concepto anterior, conviene entonces hablar, ya de manera más aterrizada al tema de la presente investigación, acerca del término de Cultura Vial. Bien definida por Guillermo Camacho Cabrera, desde una perspectiva antropológica, como "...la manera como los seres humanos viven, sienten, piensan y actúan en, desde y para el cotidiano de los espacios de movilización y desplazamiento" (2009). En ese sentido, la Cultura Vial "es la expresión de la forma en que las gentes de una sociedad o comunidad se relacionan en las vías", haciendo la claridad en que ésta misma, "...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" (Camacho, 2009, párrafo 1).

Para efectos de la investigación es pertinente el término, teniendo en cuenta estas características que el mismo Camacho expone, entendiendo que "Contraria a una concepción determinista, desde la perspectiva antropológica es incorrecto afirmar que una población, comunidad o sociedad "carece" de cultura vial (2009, párrafo 3).

2.2.4.2. Cultura ciudadana

Antanas Mockus se refiere al término como "...un enfoque que propone la pedagogía como forma de cambio cultural, que promueve la construcción colectiva de ciudadanía, específicamente suscitando la cooperación ciudadana y la corresponsabilidad (cambio de comportamientos) en pro de construcción de bienes públicos y del bienestar colectivo" (2008, p. 99). Así, el cumplimiento de normas y la armonía entre los tres sistemas reguladores (norma legal, norma moral y norma social) resulta determinante, para el mejoramiento de la practica social, en el contexto vial específicamente.

En este sentido, la investigación contempla el término desde la siguiente perspectiva:

La Cultura ciudadana se justifica por oposición a los “excesos de la cultura del atajo”, cultura ciudadana busca combatir la cultura del atajo, ésta propone mayor autorregulación (regulación por la propia conciencia: por culpa o autogratificación moral) de cada persona, mayor regulación mutua interpersonal-pacífica (disposición a dejarse regular y a regular de manera no violenta ni ofensiva acudiendo a la vergüenza o a hacer sentir orgullo al otro) (Mockus, 2008, p. 100).

De igual forma, resulta relevante tener en cuenta el concepto que propone María de Jesús Illera: "Cultura ciudadana es aquella que surge del ejercicio, del operar de la existencia colectiva, del existir con otros, del convivir, del vivir con, del participar, del hacerse parte de, que es la única forma posible de existencia humana" (Illera, 2005, p. 242, es decir que la sociedad nace del hecho de participar y relacionarse unos con otros.

2.2.5. Conciencia colectiva

Continuando, es fundamental entender el término conciencia Colectiva, la cual se refleja en los imaginarios sociales, considerado como el factor de conservación del sistema o, a contracara, un factor de cambio del mismo, además de ser aquella que interioriza el compromiso de la responsabilidad del individuo para con la acción social en el entorno, entendiendo que a pesar de que los individuos comprenden de forma desigual los hechos a causa de una serie de factores tales como la edad, el nivel de educación, el status económico, social y familiar, puede evolucionar si la sociedad se adapta e integra de manera creativa en la sociedad ante el cambio, así lo explica J. Álvaro Cáliz R (2010, p. 27) .

2.3.6. Espacio público

Ahora bien, resulta importante hacer alusión al término, ya que gran parte de la interacción y convivencia vial se gesta en este lugar, más específicamente refiriéndonos a la ciudad, así:

Espacio público se define en relación con la ciudad, espacio que concentra la heterogeneidad social de un grupo poblacional grande y denso, se requieren espacios de encuentro y de contacto, tangibles (plazas) o intangibles (imaginarios), que permitan a los diversos reconstruir la unidad en la diversidad (la ciudad) y definir la ciudadanía (democracia). Esos lugares son justamente los espacios públicos (Cárrion & Benalcázar, 2008, p. 22)

En otras palabras, el espacio público es un componente fundamental para la organización de la vida colectiva y la representación de la sociedad, que conforman su razón de ser en la ciudad, además que es uno de los derechos fundamentales en ésta: el derecho al espacio público como derecho a la inclusión porque es el respecto al derecho ajeno es la paz: la alteridad (Cárrion & Benalcázar, 2008, p. 23).

2.3.7. Seguridad vial

Entendemos la seguridad vial como la prevención de accidentes de tránsito o la minimización de sus efectos, cuando tuviera lugar un accidente o incidente de tránsito. Así mismo, el término hace referencia a la prevención de accidentes de tránsito o la minimización de sus efectos. La seguridad se refiere a aquello que está exento de peligro, daño o riesgo. La seguridad vial tiene especial cuidado con los efectos que dichos incidentes pueden tener para la vida y la salud de las personas. En esta línea, es importante precisar que existen ciertas normas reguladoras de tránsito

que, junto con la responsabilidad de los usuarios de la vía, forman el tándem principal en el que se basa la seguridad vial (Fundación MAPFRE, 2013, párrafo 1).

Entendiendo además, la seguridad a la que nos referiremos en la presente investigación es, a la vez, un aspecto subjetivo y objetivo, ya que se encuentra travesada tanto por la cultura y comportamiento de los individuos, como por la relación que éstos establecen con su entorno físico (Montezuma, 2008, p. 230).

2.3.8. Educación vial

Finalmente, es de suma importancia para este ejercicio investigativo, el poder tener claro el concepto de Educación Vial, que está definida por Daniel Oviedo Soletto como:

...un proceso de desarrollo (de capacidades), socialización e integración de las personas mediante la adquisición de conocimientos, prácticas, habilidades y valores necesarios para mejorar las relaciones viales y aumentar la seguridad en las vías de tránsito, a fin de reducir al máximo los daños y las pérdidas. (2019, p. 1)

Oviedo añade que este concepto no solo hace referencia a la capacitación en temas de conducción de vehículos, ni se limita a las reglas y señales de tránsito, éste va más allá, teniendo en cuenta que la "Trilogía vial" plantea que son 3 los componentes que interactúan en el esquema o dinámica básica de tránsito: humano -personas en tránsito, agentes, trabajadores en las vías y normas legales-, vehicular y ambiental -vías, dispositivos, clima y naturaleza- (2019, p 2). Y de estos 3 factores mencionados, es el humano el factor considerado de mayor influencia, ya que finalmente es quien tiene la capacidad de decidir su actitud en la vía, actitud que a su vez se ve determinada por ciertos elementos tales como: el nivel educativo, cultural y social, los

fisiológicos, la experiencia y conocimiento y por supuesto el psicológico y mental. (Oviedo Soletto, s.f).

2.3. Marco contextual

EL presente capítulo, busca contextualizar el espacio físico en el que se centra el objeto de investigación para analizar sus dinámicas comunicacionales, es decir la localidad Norte Centro Histórico (NCH) de Barranquilla. Así mismo se caracteriza la emisora Radio Plenitud Stereo, que será el medio comunitario desde cual se propondrá la estrategia educomunicativa.

- **Localidad Norte Centro Histórico (NCH) de Barranquilla**

La localidad NCH hace parte de las 5 que conforman la ciudad de Barranquilla. Tal como lo describe la página de la Alcaldía de Barranquilla:

Se encuentra ubicada dentro de los siguientes límites: al nororiente con el río Magdalena; al norte con la acera sur de la carrera 46 autopista el mar hasta la calle 84, siguiendo hasta la calle 82 con carrera 64 hasta empalmar con el río Magdalena, y al occidente con la avenida la Circunvalar, incluyendo zona de expansión urbana y rural. La Junta Administradora Local estará integrada por quince 15 ediles. Cuenta con 38 barrios (Alcaldía de Barranquilla, 2019, Párrafo 2).

La localidad está conformada por aproximadamente 320 mil habitantes; casi 3.000 hectáreas de extensión; incluye todos los estratos socio-económicos, no mas de seis (6) barrios de estratos 1 y 2 con una población inferior a los 12.000 habitantes. (Oficina de Participación Ciudadana, s.f). Además se afirma que dentro de los límites de la localidad, se encuentra ubicada el "...70% de la actividad comercial de Barranquilla, 60% de la actividad industrial, 40% de la actividad portuaria, 90% de las instituciones y entidades publicas, 90% del sector financiero y bancario,

30% del recorrido de TRANSMETRO -Murillo y Olaya Herrera-” (Localidad NCH, 2010, párrafo 3).

Entre otros aspectos importantes de la localidad se identifican su percepción frente al tema de seguridad, que según el último informe de Barranquilla Cómo vamos (2018), muestra que la NCH cuenta con un 68% de percepción de Seguridad, un 20% de ni seguro ni inseguro y un 12% de Inseguro, frente a un 34% que manifiesta la localidad Metropolitana, en este último ítem. Así mismo, sólo el 15% de los encuestados, ha sido víctima de algún delito en la localidad, frente a un 17% de localidades como la Metropolitana o Suroriente.

Respecto al tema de espacio público, se evidencia que el nivel de satisfacción con el espacio público disponible en la localidad es del 70%, con un 10% de insatisfacción, frente a un 83% de satisfacción que tiene la localidad de Riomar y un 55% que tiene Sur Oriente, dejándola en un segundo lugar, con un buen porcentaje de población que manifiesta sentirse a gusto con el espacio público con el que cuenta para su uso y beneficio. (Barranquilla Cómo vamos?, 2018)

Un elemento importante para la localidad está en el nivel de satisfacción que tiene la población con los parques y zonas verdes públicas, que según se ilustra en la gráfica 4, NCH cuenta con el más alto nivel de satisfacción entre las 5 localidades, con un 83%. Esto se debe a que de los más de 90 parques más representativos de la ciudad, la localidad cuenta con casi el 30% de ellos (36/127), que en su mayoría han sido renovados por la actual administración. (Barranquilla Cómo vamos?, 2018)

De frente a la problemática que se ha propuesto es importante contextualizar frente al tema de movilidad. Según cifras del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), el crecimiento del parque automotor en Barranquilla es evidente cada año, las matrículas de nuevos vehículos han

tenido un alza del 10% entre Enero y Junio del 2018, con respecto al mismo periodo del 2017, incluso se habla de 14.003.836 de Motos, vehículos y Maquinaria remolques para el 2018 y de 14.880.823 para el mismo periodo del 2019 (RUNT, 2019). Así mismo, se afirma que en Barranquilla el principal medio de transporte es el Transporte público con un 71% de preferencia, frente a un 21% de transporte privado (Barranquilla Cómo vamos?, 2018).

En cuanto al tema de infraestructura, Barranquilla ha mostrado gran proyección y desarrollo en los últimos años, esto se evidencia en la ampliación de vías, canalización de arroyos y renovación de sus más de 120 parques; además de “...construcción de 11 instituciones educativas distritales, con una inversión de 91.845 millones de pesos” (Alcaldía de Barranquilla, 2018). Así mismo se arrancó el 2019 con el programa “Siembra Barranquilla”, en el que se comenzaron a sembrar 66.000 árboles, buscando según señalan los expertos, bajar la sensación térmica 6 grados menos en los lugares donde se están haciendo siembras masivas de árboles adultos. Y “...manteniendo el compromiso de hacer de la capital de vida una ciudad amigable con el medio ambiente, luego de terminar el 2018 con los primeros 34.000 árboles del total de 250.000 que contempla la meta a 5 años” (El Herald, 2018).

Pero específicamente, para la localidad NCH, se evidencia el desarrollo de importantes obras, como la reconstrucción vial y canalización del “Arroyo de la Felicidad”, desde la carrera 41 con calle 63B, hasta la calle 48 con carrera 54, incluido afluente de la calle 52 con carrera 38 en el distrito de Barranquilla, beneficiando 4 barrio de la localidad: Recreo, Boston, El Rosario y Barrio Abajo, con aproximadamente 250.000 habitantes. (Agencia Distrital de Infraestructura ADI, 2017, pág. 72). También la reconstrucción vial y canalización del “Arroyo de la 76” y la construcción de espacio público, beneficiando a los barrios Porvenir, La América, Colombia, Prado, Alto Prado, representando a aproximadamente 200.000 habitantes de a localidad NCH; la

reconstrucción y canalización del “Arroyo de la Cra.65, beneficiando a 250.000 habitantes de los Barrios Boston, Prado y Modelo (Agencia Distrital de Infraestructura ADI, 2017, pp. 73-75).

Lo anterior, da muestras de elementos importantes con los que la localidad NCH cuenta para su desarrollo y convivencia sana y fuerte. Sin embargo es preciso de mencionar y describir la realidad que presenta El Centro Histórico de Barranquilla, parte fundamental de la localidad NCH, ya que fue aquí donde surgió dicha ciudad colombiana y se desarrolló la vida social, comercial, cultural y política desde su establecimiento. Actualmente sigue siendo uno de los sectores más importante de la ciudad en términos comerciales y económicos y una zona que sigue teniendo la mirada de los políticos de turno, provocando que enfoquen las políticas públicas locales y nacionales, mediante un proceso de renovación urbana, puesto que afronta una aguda problemática a causa de la invasión del espacio público, la contaminación ambiental, la inseguridad, el caos urbanístico y la destrucción de inmuebles de interés arquitectónico e histórico (Rodríguez & Ramos, 2009).

- **Emisora comunitaria Plenitud Stereo 96.6 F.m**

Para el propósito del proyecto de investigación es fundamental conocer y analizar la Emisora Radio Plenitud Stereo, su estructura, audiencia principios y normatividad vigente, ya que este será el medio masivo, a través del cual se busca proponer o sugerir ante la problemática propuesta y el plan estratégico para el mismo.

Debemos partir por precisar que Radio Plenitud Stereo es una emisora Comunitaria de la ciudad de Barranquilla, adjudicada desde el 2010 mediante Resolución, a la Fundación Grandes

Valores, dentro de sus competencias para ejercer la comunicación, y cuyo objeto principal se centra en:

Generar espacios comunicacionales en los cuales la comunidad pueda encontrar una orientación a sus necesidades básicas físicas, espirituales, emocionales, familiares y económicas a través (Prevención, Formación, orientación y motivación) del contenido programático y participativo desarrollado por personal calificado y las voces de la comunidad a nivel Local, nacional e internacional” (Radio Plenitud Stereo, 2012, p. 1)

En calidad de Emisora Comunitaria, su programación:

...está orientada a generar espacios de expresión, información, educación, comunicación, promoción cultural, formación, debate y concertación que conduzcan al encuentro entre las diferentes identidades sociales y expresiones culturales de la comunidad, dentro de un ámbito de integración y solidaridad ciudadana y, en especial, a la promoción de la democracia, la participación y los derechos fundamentales de los colombianos que aseguren una convivencia pacífica (MIN TIC, 2015).

Cabe destacar que el principal objeto detonante para el surgimiento de la Emisora, estaba el deseo y la iniciativa de su director, Edgar Hernández, por levantar una emisora que estuviera literalmente puesta al servicio de la comunidad. Mediante la cual la gente de a pie tuviera voz, frente a sus principales problemáticas Familiares, económicas, de salud y educación. Libre de presiones o intereses particulares. Y como lo manifiesta el mismo director : “Una emisora cercana a Barranquilla, que hable y escuche lo que otros medios no, lejos de presiones y sesgos personales” (Hernández, 2019).

Tal como se plantea en su Manual de Estilo (Radio Plenitud Stereo, 2012, p. 4), las líneas que permiten el abordaje del lenguaje radial para la Emisora son las siguientes:

- a. En función de la participación ciudadana
- b. En función de la formación humana, social y espiritual.
- c. En función del entretenimiento.
- d. En función de la Educación
- e. En función de informar

En cuanto a sus programas y Producción de los mismos, se pueden identificar de todo tipo: Magazines, Revistas Radiales, Noticiero, de Opinión y Programas Musicales apunta a la enseñanza de cultura valores y moral con contenido espiritual, dirigido a todos los sectores de la sociedad, propendiendo por la pluralidad, inclusión y convivencia de los ciudadanos. Dentro de los principales ejes temáticos que enmarcan la parrilla Programática de Radio Plenitud Stereo están: Familia, Educación, salud, Economía, Problemáticas Juveniles, Convivencia, Paz, el deporte y la cultura. Así mismo, en cuanto a la programación musical, los programadores propenden por emitir todo tipo de ritmos musicales ,estos se valoran como manifestaciones culturales, que tengan un contenido espiritual, cumpliendo así con la diversidad y se preocupará por que los radioescuchas conozcan más a los exponentes, características y contexto en el que se desarrolla, destacándonos en el género góspel. No se emite música que inste a la violencia al uso

de drogas, alcohol o cualquier antivalor que atente contra la moral y las sanas costumbres.

Haciendo énfasis en apoyar talentos locales.

Respecto a la publicidad emitida, el tiempo de comercialización por hora de programación lo establece la Junta de Programación ajustada al inciso 5, artículo 27 del decreto 2805 de 2008. “Y no se permiten la emisión grabada o anuncio en vivo de publicidad que promueva el consumo de alcohol, drogas, cigarrillos o actividades que vayan en contra de la moral o sanas costumbres (Radio Plenitud Stereo, 2012, p. 5).

Un factor importante para esta emisora comunitaria, son los criterios estipulados para que un hecho o un tema sea tenido en cuenta dentro de la parrilla de programación, plasmados en su Manual de ética y Estilo (Radio Plenitud Stereo, 2012, p. 9):

- a. El tema debe ser de interés general y no particular.
- b. La información local tiene primacía. La información regional, nacional y mundial, se contextualizará para dar mayores elementos de análisis a la audiencia.
- c. Los hechos de la realidad que signifiquen variaciones y cambios, positivos como negativos en la comunidad se reconocen como informaciones prioritarias para el medio.
- d. Las informaciones que son actuales y puedan ser actualizables se consideran como hechos noticiosos esenciales para la comunidad.
- e. Los temas que se identifiquen con los intereses, problemas, propuestas y sueños de las comunidades.
- f. Es deber de la emisora hacer seguimiento a los hechos que han sido noticia.

Respecto a la audiencia de Radio Plenitud Stereo, según encuesta interna realizada en el año 2018, esta cuenta con un público oyente muy variado, Amas de casa, oficinistas, Empresarios,

Taxistas y conductores de servicio público, estudiantes y otros. Su mayor audiencia está entre los jóvenes entre los 15 y 30 años y en segundo lugar, entre adultos de 30 a 45 años; un 65% de audiencia de sexo femenino y un 35% masculino (Hernández, 2019).

Radio Plenitud Stereo, es reconocida en la ciudad de Barranquilla, como un medio que promueve e impulsa eventos y conciertos con una propuesta diferente a través de la cual se promueven principios y valores para la familia, juventud y la sociedad en general. En este marco, ha logrado convocar: La noche de la Juventud, para junio de 2015, con 20.000 personas en el Estadio Romelio Martínez, Mega Concierto en el Parqueadero del Estadio Metropolitano con 15.000 personas (Hernández, 2019).

Pero sin duda, un evento que ha marcado la historia de la Emisora, fue el desarrollo del “Bicentenario Amarillo”, convocatoria mediante la cual se logró reunir en medio día 300 taxistas, con el fin de hacerle un homenaje a su labor. Desde este momento ellos, los taxistas y conductores de transporte público se convirtieron en aliados multiplicadores de la visión de Radio Plenitud Stereo, llevando el dial en sus radios y portando la calcomanía que les acredita como miembros del “Club de amigos de Plenitud Stereo”. Desde este momento este gremio o público es vital para la estación Radial (Hernández, 2019).

2.4. Marco legal

Resulta importante, incluir dentro de los marcos de referencia que enmarcan esta investigación, el marco legal que sustenta tanto la dinámica vial en Colombia, como el de las emisoras comunitarias.

2.4.1 Dinámica vial en Colombia.

En este sentido el componente fundamental en el marco legal para el caso colombiano en materia de transporte, movilidad y seguridad vial se encuentra en la Constitución Política de Colombia de 1991, que en el Artículo 2, hace referencia al rol detentado por las autoridades en función de la protección de las personas, tanto en lo referente a su vida, honra, bienes, derechos y libertades, como también en la garantía del cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares. Así mismo se dispone al Estado, como responsable del mejoramiento permanente de la calidad de vida y de la seguridad de los ciudadanos, mediante los Artículos 11,82 y 88 de la misma constitución (Constitución Política de Colombia, 1991).

De igual forma, en el Art. 24 plantea que todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional. Y el Art. 150 refiere a la unificación de las normas sobre policía de tránsito en todo el territorio nacional (CPC) (Constitución Política de Colombia, 1991)

De otro lado, se encuentra la Ley 105 de 1993, que alude al transporte y las competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales en esta materia, asimismo se establecen los principios rectores del transporte, como: la libre intervención del Estado que debe velar por la seguridad de las personas (ANI, 1993).

La Ley 336 de 1996 por la cual se adopta el Estatuto Nacional del Transporte establece como uno de sus principales objetivos la seguridad, en relación con la protección de los usuarios. (Secretaria de Senado, 1996).

De otro lado, la Ley 769 de 2002 establece el Código Nacional de Tránsito Terrestre donde se regula la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas donde internamente circulen vehículos; en el mismo cuerpo de ley se dispone que las secretarías de educación trabajar en conjunto con las secretarías de tránsito en función de la seguridad vial (Secretaria de Senado, 2002).

El Decreto 2053 de 2003, en su Art. 2, establece dentro de las funciones del Ministerio de Transporte, entre otras, las de formular las políticas del Gobierno Nacional en materia de tránsito, transporte y la infraestructura de los modos de su competencia; fijar y adoptar la política, planes y programas en materia de seguridad en los diferentes modos de transporte y de construcción y conservación de su infraestructura (ANI, 2003).

Asimismo, está la Ley 1083 de 2006 la cual constituye sobre la ejecución de “Algunas F97 artículo 9° “Planes de ordenamiento territorial: elaborados y adoptados por las autoridades de los distritos y municipios con población superior a los 100.000 habitantes” (Secretaria de Senado, 2006).

Finalmente está la ley 1503 de 2011 se dicta con el fin de “promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones”, con el cual se busca el mejorar el comportamiento de las personas en las vías, educación en la seguridad vial,

campañas que concienticen a peatones, pasajeros y conductores, Proporcionar una sólida formación ética y moral al conducir (Ministerio de Educación, 2011).

2.4.2 Emisoras comunitarias

Tal como lo hemos expresado, es importante conocer el marco legal en el que se mueven las emisoras comunitarias, para efectos de la investigación.

El decreto 2805 de 2008 define el servicio comunitario de radiodifusión sonora como un servicio público participativo y pluralista, orientado a satisfacer necesidades de comunicación en el municipio o área objeto de cubrimiento; a facilitar el ejercicio del derecho a la información y la participación de sus habitantes, a través de programas radiales realizados por distintos sectores sociales, de manera que promueva el desarrollo social, la convivencia pacífica, los valores democráticos, la construcción de ciudadanía y el fortalecimiento de las identidades culturales y sociales (MINTIC, 2008).

También se encuentra, Resolución 415 de 2010, Por la cual se expide el Reglamento de Radiodifusión Sonora. Conformado así por: Disposiciones Generales, Plan General de Radiodifusión Sonora, El servicio de radiodifusión comunitario, entre otros elementos (MINTIC, 2010).

Diseño metodológico

En el presente apartado se abordan los lineamientos y consideraciones de orden metodológico que sustentan el desarrollo del presente trabajo de investigación.

3.1. Enfoque, paradigma y método

En primer lugar, la investigación se desarrolla bajo la sublínea de investigación denominada: Gestión de la Comunicación, inscrita a la Línea de Escuela Intersubjetividades, contextos y desarrollo, en el marco de la Maestría en Comunicación, es decir, se trabajaba sobre todo en las fases del diagnóstico y la planificación; el gran aporte del concepto de gestión es que vincula a esos componentes con una idea más concreta de acción (UNAD, s.f)

En segundo lugar y a partir del marco referencial que orienta esta investigación y de los objetivos que se han planteado, se construye el diseño metodológico que se inscribe en los principios del paradigma Hermenéutico-Interpretativo, el cual busca entender la realidad social como construcción histórica, abierta e intersubjetiva. Según Xavier Vargas:

En este paradigma, se asume una postura epistemológica hermenéutica (que también puede ser llamada “interpretativa”) y se elige generalmente una metodología cualitativa; el interés por saber es la comprensión para poder compartir y con-vivir, y de ahí que se necesite construir sentido (que se sustenta epistemológicamente en la “Hermenéutica”). Bajo este paradigma el conocimiento es la construcción subjetiva y continua de aquello que le da sentido a la realidad investigada como un todo donde las partes se significan entre sí y en relación con el todo (2010).

De acuerdo a esto, es claro que esto implica mirar o entender la realidad desde la subjetividad del ser humano, es decir, para el caso, de la realidad cultural y contextual propia Barranquillera y más aún de la comunidad de la localidad NCH de Barranquilla, involucrada en la dinámica vial.

Así mismo, el desarrollo investigativo se da en el marco de un Enfoque Cualitativo, el cual posee un fundamento decididamente humanista para entender la realidad social de la posición idealista que resalta una concepción evolutiva y del orden social. Así mismo, percibe la vida social como la creatividad compartida de los individuos, entonces el hecho de que sea compartida, determina una realidad percibida como viva, cambiante, mudable, dinámica y cognoscible para todos los participantes en la interacción social (Vargas, 2010)

En otras palabras desde este enfoque, se propone identificar la naturaleza profunda de las realidades, su sistema de relaciones y estructura dinámica.

3.2. Alcance, técnicas e instrumentos

De lo anterior, se encuentra que tanto el método y el tipo de investigación que desarrollamos, se llevarán a cabo bajo el componente Descriptivo-Explicativo, y así la formas en que se reunieron los datos, para dar cumplimiento a nuestros objetivos y demostración de las hipótesis planteadas, son: el análisis de la información, basado en las cifras, de encuestas, estadísticas y mediciones presentadas por: Barranquilla Cómo Vamos?, la Secretaría de Tránsito y Seguridad vial, la ADI, el RUNT, entre otras. Así como el análisis documental y de literatura relacionada con estrategias aplicadas a nivel nacional e internacional. El diálogo semiestructurado con expertos y sin duda la encuesta de corte cualitativo, que nos permitirá conocer la percepción de los actores participantes en la dinámica vial. En las tablas 1,2 y 3 se describe el cuestionario para cada instrumento.

- **Guía de Preguntas - Diálogo con expertos-**

Tabla 1

Guía No. 1 de preguntas generadoras para diálogo con expertos.

GUÍA 1 DE PREGUNTAS PARA DIÁLOGO CON EXPERTOS
1. Victor Cantillo, Ingeniero y Docente investigador.
2. Julián Arellana, Ingeniero y Docente investigador.
3. David Montero Jalil, Director de Proyecto Cultura vial del distrito de Barranquilla
Preguntas generadoras
1. Desde su experiencia y estudio frente al tema de Movilidad en distintas partes del mundo, ¿De qué manera cree usted que la Cultura Barranquiller afecta la convivencia vial entre sus actores participantes?
2. A su criterio, entre el Factor Humano, el Ambiente o el Vehículo, ¿Cuál es más determinante en el mejoramiento de la cultura vial de Barranquilla? y ¿Por qué?
3. Refiriéndonos de manera puntual a la localidad Norte Centro Histórico de Barranquilla, ¿Qué factores podrían ser los más críticos y necesarios de abordar, para mejorar la convivencia vial o cultura vial?
4. Teneindo en cuenta las herramientas que nos ofrecen la comunicación y la educación (Educomunicación) , ¿Qué estartegias considera son pertinentes para mejorar la problemática de cultura vial en la localidad?

Fuente: Elaboración Propia

Tabla 2

Guía No. 2 de preguntas generadoras para diálogo con expertos.

GUÍA 2 DE PREGUNTAS PARA DIÁLOGO CON EXPERTOS
4. Oswaldo Ospina Mejía, Director de Proyecto Cultura vial del distrito de Barranquilla
Preguntas generadoras
1. Desde su opinión y experiencia, considera que la Radio podría ser una herramienta Educomunicativa acertada para influenciar positivamente en el comportamiento de las personas que interactúan en la dinámica vial?
2. ¿Qué elementos considera indispensables en la formulación de una estrategia Educomunicativa en aras de mejorar la cultura vial de la Localidad Norte Centro Histórico de Barranquilla?

Fuente: Elaboración Propia

- **Encuesta a actores viales**

Tabla 3

Encuesta aplicada a actores viales.

ENCUESTA SEMIESTRUCTURADA ACTORES VIALES	
No.	PREGUNTA
1	¿Qué tan importante es para usted el tema de Cultura Vial, en la Localidad NCH de Barranquilla, respecto a otros temas?
2	En su opinión, ¿Qué es lo que más afecta la Cultura Vial en la Localidad NCH de Barranquilla?
3	Desde tu punto de vista, ¿Quién tiene la culpa o tiene mayor responsabilidad de los problemas de cultura vial en la Localidad?
4	¿Qué acciones podrías tomar para mejorar la Cultura vial en a Localidad NCH?
5	¿Qué emociones le surgen cuando se encuentra en la dinámica vial? (Conduciendo o transitando)
6	¿Qué es lo primero que sientes o piensas cuando cometes una infracción o haces algo indebido dentro de la dinámica vial?
7	En su opinión, ¿Cuál sería el medio más efectivo para educar y comunicar temas concernientes a la Cultura vial, para la Localidad NCH?
8	¿Crees saber todo lo que se necesita para participar en la vía?
9	En tu opinión, ¿Qué elementos son claves para ser un buen actor en la vía?
10	Recuerda usted alguna campaña en medios masivos que tratara temas sobre la cultura vial?
11	Ve en la radio un medio para fomentar cambios significativos en la conducta de las personas que interactúan en la dinámica vial?

Fuente: Elaboración Propia

3.3. Universo y muestra representativa

En cuanto al Universo, es decir, el total de población involucrada en la investigación, que como lo plantea Balestrini "...puede estar referido a cualquier conjunto de elementos de los cuales pretendemos indagar y conocer sus características o una de ellas y para el cual serán validadas las conclusiones obtenidas en la investigación" (1998, p. 122). Para el caso, está sobre la cifra de 320 mil habitantes, no más de seis (6) barrios de estratos 1 y 2 con una población inferior a los 12.000 habitantes (Oficina de Participación Ciudadana).

Dado el alto número de habitantes que conforman la localidad (NCH) de Barranquilla y teniendo en cuenta las limitaciones en cuanto a tiempo, presupuesto y recursos logísticos, la muestra que se tomó, fue de tipo no- probabilístico, más específicamente, se tomó una muestra intencional, dadas las características de fácil acceso o proximidad que se tenía con los actores participantes. Para esto se definieron algunos criterios de selección mínimos, como: proximidad a la problemática, disponibilidad, relación con la localidad y que tuviera un rol vinculante en la vía. Así la muestra Intencional estuvo conformada por **49 personas**, distribuidas así:

- **10** Testigos (Vendedores ambulantes, dueños de establecimientos) ubicados en un lugar de alta afluencia vial, de la localidad NCH.
- **10** Conductores de transporte público, abordados dentro de la localidad NCH
- **10** Motociclistas (Entre domiciliarios y propietarios de moto) que circulen dentro de la localidad NCH, escogidos aleatoriamente.
- **10** Peatones, escogidos de Manera Aleatoria en sitio de mayor afluencia de vial y de cruce peatonal.
- **5** Instructores de dos Academias de conducción, cercanas y conocidas por el investigador
- **2** Profesionales Expertos en temas de tránsito y cultura vial, con enfoque en investigación.
- **1** Funcionario Público encargado de la Cultura ciudadana
- **1** Docente enfocado en Investigación e Innovación Educativa

3.4. Fases y tiempos de la investigación

El trabajo de investigación se desarrolló teniendo en cuenta las siguientes etapas:

Etapa 1: Formulación del Anteproyecto: en esta etapa se realizó un diagnóstico preliminar, que nos permitió tener un acercamiento e identificar el fenómeno que abordamos, mediante la

Teoría del Marco Lógico, identificando posibles causas y consecuencias de problema de la Cultura vial, dando paso a la formulación de una pregunta problema, unos objetivos preliminares y posible metodología.

Etapa 2: Revisión, recopilación y análisis documental-normativo: aquí se realizó rastreo de bases de datos y bibliografía relevante para la fundamentación del proyecto y formulación de sus marcos referenciales.

Etapa 3: Diseño y Aplicación de técnicas e instrumentos de recolección de datos: En esta etapa se elaboró una Ruta metodológica, que nos permitió la aplicación estructurada de cada uno de los instrumentos (Entrevistas Semiestructurada, Encuesta Cualitativa, Revisión y análisis documental), con base en los objetivos específicos y los ejes teórico- conceptuales del proyecto.

-Primero realizó una revisión de las cifras de accidentalidad en Barranquilla, mediante las bases de datos de la Secretaría de tránsito y seguridad vial, luego se filtró la información en tablas propias, con los criterios de pertinencia para el objeto de investigación (número de accidentes, número de muertes, actor afectado, lugar de ocurrencia y vehículo de conducción). Se revisaron cifras del crecimiento del parque automotor en el RUNT y estudios como los realizados por Barranquilla Cómo vamos?.

-Segundo, se elaboró el cuestionario de no más de 3 preguntas para el desarrollo del Diálogo con 4 expertos e investigadores del fenómeno que nos compete y se realizaron vía Skype o Zoom, entre el 27 de marzo y 12 de mayo de 2020. Para su escogencia, se tuvo en cuenta para su selección, su formación profesional y experiencia en investigación en el tema de Comportamiento vial. Así mismo se escogió a una persona directamente relacionada con la Alcaldía Distrital y más específicamente encargada de Convivencia ciudadana y finalmente era fundamental contar con la visión de un profesional que propusiera desde lo educativo y la innovación.

-Tercero, se diseñó la encuesta cualitativa, que incluyó en su mayoría preguntas abiertas, que fueron aplicadas a 45 actores, mediante encuesta virtual asincrónica con formulario desde Google Docs, enviada vía whatsapp, del 16 al 25 de mayo, escogidos de manera aleatoria, algunos por proximidad, otros por su relación de cercanía con zonas de alta afluencia o tráfico vehicular de la localidad NCH de Barranquilla.

Etapa 4: Organización de la información, Constatación de hallazgos y resultados:

Las respuestas a las preguntas de tipo cualitativo y por su naturaleza descriptiva, fueron reagrupadas en distintas categorías, teniendo en cuenta algunos criterios de similitud en su intencionalidad de respuesta. Esta se organizó en tablas y gráficas.

En esta etapa se desarrolla un diagnóstico del fenómeno vial en Barranquilla y su localidad NCH, en cumplimiento con el primer objetivo específico de la investigación. Luego se presenta un análisis de los principales hallazgos contrastados con las teorías y conceptos analizados anteriormente, dando paso a las conclusiones y recomendaciones del proyecto.

Etapa 5: Conclusiones y diseño de la estrategia comunicativa: luego del acopio y análisis de las entrevistas y encuestas realizadas, se enlistan las conclusiones y procede a proponer el diseño de una estrategia acorde con la necesidad y realidad encontrada.

Tabla 4
Tiempos de actividades del proyecto.

ACTIVIDAD	MES 1	MES 2	MES 3	MES 4	MES 5	MES 6	MES 7	MES 8	MES 9	MES 10	MES 11	MES 12
Elaboración de Anteproyecto												
Revisión, recopilación y análisis documental-normativo												
Diseño de los instrumentos.												
Aplicación de instrumentos												
Organización de la información, Constatación de hallazgos y resultados												
Diálogo de saberes.												
Diseño de la Estrategia												
Ajustes generales y Publicación												

Fuente: Elaboración propia

3.5. Ruta metodológica

Para el desarrollo del presente proyecto de investigación, se propuso la siguiente Ruta Metodológica, que reúne las técnicas e instrumentos, que fueron aplicados a distintos actores, a la luz de poder alcanzar cada uno de los objetivos específicos planteados:

Tabla 5

Ruta Metodológica de Proyecto de Investigación.

<p>Diseñar una estrategia educ comunicativa para el mejoramiento de la cultura vial en la comunidad de la localidad de NCH de Barranquilla, mediada por la radio comunitaria Plenitud Stereo.</p>	<p>Diagnosticar el estado actual de la cultura vial de la comunidad en la localidad Norte Centro Histórico de Barranquilla.</p>	<p>Revisión Documental y de la Información</p>	<p>Recopilación y presentación de información Preexistente en cuanto a Cifras de Accidentes, Víctimas, Multas, Lugares de Mayor Accidentabilidad, etc.</p>	<p>Secretaría de Tránsito y Seguridad Vial de Barranquilla, Alcaldía de Barranquilla, Barranquilla Cómo Vamos? , ADI</p>	<p>Desarrollo del Capítulo de Diagnóstico, que describa la situación actual de la Cultura vial en Barranquilla y la Localidad NCH, a partir de presentación de cifras y apreciaciones de Expertos entrevistados.</p>
		<p>Entrevista o Diálogo Semiestructurado con Expertos</p>	<p>Guía de Preguntas: conformado por 4 preguntas orientadoras</p>	<p>1. Ingeniero Civil y Profesor de la Universidad del Norte, Víctor Cantillo, Magister en Ingeniería de Transporte y Tránsito de la Universidad del Cauca y Magister y Doctor en Ciencias de la Ingeniería de la Pontificia Universidad Católica de Chile. Con 30 años en e campo de la investigación. 2. Julián A. Arellana Ingeniero Civil, magister y doctor en Ciencias de la Ingeniería. Miembro del Grupo de Investigaciones en Transporte. 3. David Montero Jalil, Director Estrategia de Cutura Ciudadana del Distrito de Barranquilla</p>	
		<p>Encuesta Semiestructurada de tipo Cualitativo</p>	<p>Cuestionario de preguntas abiertas y cerradas, aplicada a 50 actores.</p>	<p>10 Testigos (Vendedores ambulantes, dueños de establecimientos) ubicados en un lugar de alta afluencia vial, de la Localidad NCH. 10 Conductores automóvil (Particulares, Uber, u otras aplicaciones) , abordados dentro de la Localidad NCH 10 Motociclistas (Entre domiciliarios y propietarios de moto) que circulen dentro de la Localidad NCH, escogidos aleatoriamente. 10 Peatones, escogidos de Manera Aleatoria en sitio de mayor afluencia de vial y de cruce peatonal. 5 Instructores de dosEscuelas de conducción, cercanas y conocidas por el investigador.</p>	
		<p>Revisión Documental y de la Información</p>	<p>Generación de gráficas y tablas, mediante el análisis de la información Estadística Preexistente</p>	<p>Secretaría de Tránsito y Seguridad Vial de Barranquilla, Alcaldía de Barranquilla, Barranquilla Cómo Vamos? , ADI</p>	
		<p>Entrevista o Diálogo Semiestructurado con Expertos</p>	<p>Guía de Preguntas: conformado por 4 preguntas orientadoras</p>	<p>1. Ingeniero Civil y Profesor de la Universidad del Norte, Víctor Cantillo, Magister en Ingeniería de Transporte y Tránsito de la Universidad del Cauca y Magister y Doctor en Ciencias de la Ingeniería de la Pontificia Universidad Católica de Chile. Con 30 años en e campo de la investigación. 2. Julián A. Arellana Ingeniero Civil, magister y doctor en Ciencias de la Ingeniería. Miembro del Grupo de Investigaciones en Transporte.</p>	

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 6

Ruta Metodológica Proyecto de Investigación.

<p>Diseñar una estrategia comunicativa para el mejoramiento de la cultura vial en la comunidad de la localidad de NCH de Barranquilla, mediada por la radio comunitaria Plenitud Stereo.</p>	<p>Diagnosticar el estado actual de la cultura vial de la comunidad en la localidad Norte Centro Histórico de Barranquilla.</p>	<p>Revisión Documental y de la Información</p>	<p>Recopilación y presentación de información Preexistente en cuanto a Cifras de Accidentes, Víctimas, Multas, Lugares de Mayor Accidentabilidad, etc.</p>	<p>Secretaría de Tránsito y Seguridad Vial de Barranquilla, Alcaldía de Barranquilla, Barranquilla Cómo Vamos? , ADI</p>	<p>Desarrollo del Capítulo de Diagnóstico, que describa la situación actual de la Cultura vial en Barranquilla y la Localidad NCH, a partir de presentación de cifras y apreciaciones de Expertos entrevistados.</p>
		<p>Entrevista o Diálogo Semiestructurado con Expertos</p>	<p>Guía de Preguntas: conformado por 4 preguntas orientadoras</p>	<p>1. Ingeniero Civil y Profesor de la Universidad del Norte, Víctor Cantillo, Magister en Ingeniería de Transporte y Tránsito de la Universidad del Cauca y Magister y Doctor en Ciencias de la Ingeniería de la Pontificia Universidad Católica de Chile. Con 30 años en e campo de la investigación. 2. Julián A. Arellana Ingeniero Civil, magister y doctor en Ciencias de la Ingeniería. Miembro del Grupo de Investigaciones en Transporte. 3. David Montero Jalil, Director Estrategia de Cultura Ciudadana del Distrito de Barranquilla</p>	
		<p>Encuesta Semiestructurada de tipo Cualitativo</p>	<p>Cuestionario de preguntas abiertas y cerradas, aplicada a 50 actores.</p>	<p>10 Testigos (Vendedores ambulantes, dueños de establecimientos) ubicados en un lugar de alta afluencia vial, de la Localidad NCH. 10 Conductores automóvil (Particulares, Uber, u otras aplicaciones) , abordados dentro de la Localidad NCH 10 Motociclistas (Entre domiciliarios y propietarios de moto) que circulen dentro de la Localidad NCH, escogidos aleatoriamente. 10 Peatones, escogidos de Manera Aleatoria en sitio de mayor afluencia de vial y de cruce peatonal. 5 Instructores de dosEscuelas de conducción, cercanas y conocidas por el investigador.</p>	
		<p>Revisión Documental y de la Información</p>	<p>Generación de gráficas y tablas, mediante el análisis de la información Estadística Preexistente</p>	<p>Secretaría de Tránsito y Seguridad Vial de Barranquilla, Alcaldía de Barranquilla, Barranquilla Cómo Vamos? , ADI</p>	
		<p>Entrevista o Diálogo Semiestructurado con Expertos</p>	<p>Guía de Preguntas: conformado por 4 preguntas orientadoras</p>	<p>1. Ingeniero Civil y Profesor de la Universidad del Norte, Víctor Cantillo, Magister en Ingeniería de Transporte y Tránsito de la Universidad del Cauca y Magister y Doctor en Ciencias de la Ingeniería de la Pontificia Universidad Católica de Chile. Con 30 años en e campo de la investigación. 2. Julián A. Arellana Ingeniero Civil, magister y doctor en Ciencias de la Ingeniería. Miembro del Grupo de Investigaciones en Transporte.</p>	
					<p>Establecimiento de factores que incidieren problemática vial y las percepciones sobre programas previos de sensibilización, para diseño de estrategia.</p>

Fuente: Elaboración propia

Resultados

4.1. Resultados de encuestas de percepción

Se aplicaron 45 encuestas a distintos actores viales entre el 16 y 25 de mayo de 2020, mediante encuesta virtual asincrónica con formulario Google Docs, enviada vía whatsapp, al número de actores estipulados en la muestra, con el objetivo de obtener la percepción de todos de manera equilibrada. Las respuestas a las preguntas de tipo cualitativo y por su naturaleza descriptiva, fueron reagrupadas en distintas categorías, teniendo en cuenta algunos criterios de similitud en su intencionalidad de respuesta.

De esta manera se relacionan los resultados:

1. En cuanto a la importancia que los actores viales le dan al tema de cultura vial respecto a otros asuntos, se evidencia una marcada tendencia en catalogar el tema como “Importante” y en su mayoría relacionarlo con la forma en que se podrían prevenir accidentes y muertes de tránsito. Donde el solo 5 de los encuestados (11%) se refirió al tema como “No tan importante” dado que existen prioridades. Así se relaciona en la Tabla 7.

Tabla 7

Percepción de importancia sobre Cultura Vial para los actores viales de Barranquilla

Razones de Importancia	No. veces que relacionan la importancia con cada razón	%
Importante+Seguridad Vial(Prevención Accidentes y Muertes)	16	36
Importante o Muy importante	13	29
No tan importante hay otras prioridades	5	11
Importante+ Convivencia Ciudadana	5	11
Importante+Educación Vial	3	7
Prioridad por Ubicación Geográfica de la Localidad	2	4
Importante+ Imagen de la ciudad	1	2
Total general	45	

Fuente: Elboración propia.

2. Cuando se les preguntó ¿Qué es lo que más afecta la cultura vial en la localidad NCH de Barranquilla?

Los actores respondieron en su mayoría, casi en un 50%, que el descuido, las distracciones e imprudencias que se tienen en la vía, son elementos que influyen en el buen desarrollo de una cultura vial en la localidad y en una menor proporción (cerca del 2%) opinan se debe a la falta de señalización o por necesidad de mayor presencia y rigurosidad por parte de las autoridades. Tal como se relaciona en la tabla 8.

Tabla 8

Aspectos que afectan la cultura vial en la Localidad NCH de Barranquilla, según actores viales

Respuesta por categoría	No. Actores que se relacionan por respuesta	%
Descuido/Distracciones/Imprudencias	22	49
Falta de Capacitación/desconocimiento de normas, deberes y derechos en la vía	10	22
Desacato a las autoridades y normas de tránsito	5	11
Desespero y Afán de los actores viales	4	9
Cultura Individualista de los actores	2	4
Mayor presencia y rigurosidad por parte de Autoridades de tránsito	1	2
Falta de señalización en la vía	1	2
Total general	45	

Fuente: Elaboración Propia

3. Respecto a ¿Quién tiene la culpa o tiene mayor responsabilidad de los problemas de cultura vial en la localidad?, la mayoría, es decir, 14 de los 45 (31%) respondieron que los conductores de moto y taxistas son los más imprudentes en su actuar dentro de la dinámica vial, aunque 11 de esos 45 encuestados (cerca del 24%) considera que todos los actores tienen un grado de responsabilidad y por ende culpabilidad en el desarrollo de una buena cultura vial, dejando con 3 votos hacia el Peatón. Así se registra en la tabla 9.

Tabla 9

Responsable de afectación de la Cultura vial en la Localidad NCH, según los actores viales

Actor	No. Veces que se nombra un actor respecto a una razón	%
Motos y taxistas por su imprudencia	14	31
Todos los actores son responsables	11	24
Servicio público por cumplir tarifas	9	20
Conductores Particulares gubernamentales por falta de control	5	11
El Peatón	3	7
Total general	45	

Fuente: Elaboración propia.

Así mismo, se evidencia que para los Testigos en Calle, son los conductores de moto y taxistas los mayores afectantes de la cultura vial de la localidad NCH, en cambio para el peatón y los conductores de moto, la responsabilidad es de todos; para los conductores de carro particular, son los conductores de servicio público quienes más afectan la dinámica y cultura vial, tal como se muestra en la grafica 1.

Gráfica 1

Percepción de Responsabilidad en la afectación de la cultura vial por actor vial



4. A la pregunta ¿Qué acciones podrías tomar para mejorar la cultura vial en a localidad NCH?, la mayoría de los encuestados se refirió al respeto de las normas de tránsito desde el reconocimiento de los demás actores en la vía, como el elemento fundamental para contribuir a mejorar la cultura vial en la localidad NCH; ubicando en un segundo lugar, con cerca de un 27% (11 encuestados), la necesidad de capacitaciones periódicas a todos los actores viales. Así se refleja en la tabla 10.

Tabla 10

Medidas y acciones que contribuyen a mejorar la cultura vial de la localidad NCH, según actores viales

Medida o Acción	No. Veces que se repite	%
Respeto de las normas desde el reconocimeinto del otro	28	62
Capacitaciones periódicas para todos los actores viales	12	27
Generación conciencia ciudadana	2	4
Mayor control de entidades de tránsito en las vías	1	2
Mejora en la infraestructura vial	1	2
Hacer una planeación estratégica para circular en la vía	1	2
Total general	45	

Fuente: Elaboración propia

5. Al momento de preguntarles ¿Qué emociones le surgen cuando se encuentra en la dinámica vial? (Conduciendo o transitando), los resultados fueron diversos, ubicando en primer lugar el estrés y la impaciencia con un 18% cada una; otros actores declaran sentir tranquilidad un 16% y otros por el contrario sienten temor con un 16% también, lo que deja a la prevención con un 9%. Poder con un 4% y por último inseguridad con un 2%, al igual que quienes manifiestan no sentir nada. Así lo muestra la tabla 11.

Tabla 11

Emociones que se generan en la dinámica vial, según actores viales

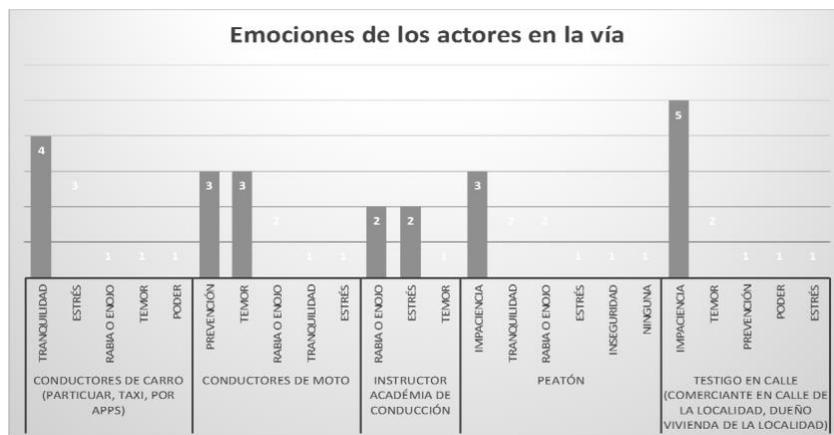
Emoción	No. Veces que responde por categoría	%
Estrés	8	18
Impaciencia	8	18
Tranquilidad	7	16
Temor	7	16
Rabia o Enojo	7	16
Prevenición	4	9
Poder	2	4
Inseguridad	1	2
Ninguna	1	2
Total general	45	

Fuente: Elaboración propia

Y como se registra en la Gráfica 2, los testigos en calle y peatones opinan que la impaciencia; mientras que los instructores de academias de conducción reflejan que la Rabia, enojo y estrés, son las emociones más recurrentes entre quienes transitan e interactúan en la dinámica vial. Por su parte los conductores de carro son quienes sienten mayor tranquilidad de circular en la vía, a diferencia de los conductores de moto que sienten temor y prevenición en un 30% cada uno (de los 10 encuestados).

Gráfica 2

Emociones en la vía según por actor vial



Fuente: Elaboración propia

6. Se les preguntó a los 45 encuestados, que sentían o pensaban cuando cometían una infracción en la vía. A lo que respondieron en un 31% que solo les asustaba, ubicando en segundo lugar con un 20% a quienes toman la decisión de no volver a cometer la infracción, pero el 16% piensa que no pasa nada con este tipo de acciones o se asusta y justifica su acción (13% de los encuestados). Así lo ilustra la tabla 12.

Tabla 12

Reacciones ante una infracción en la vía, según los actores viales

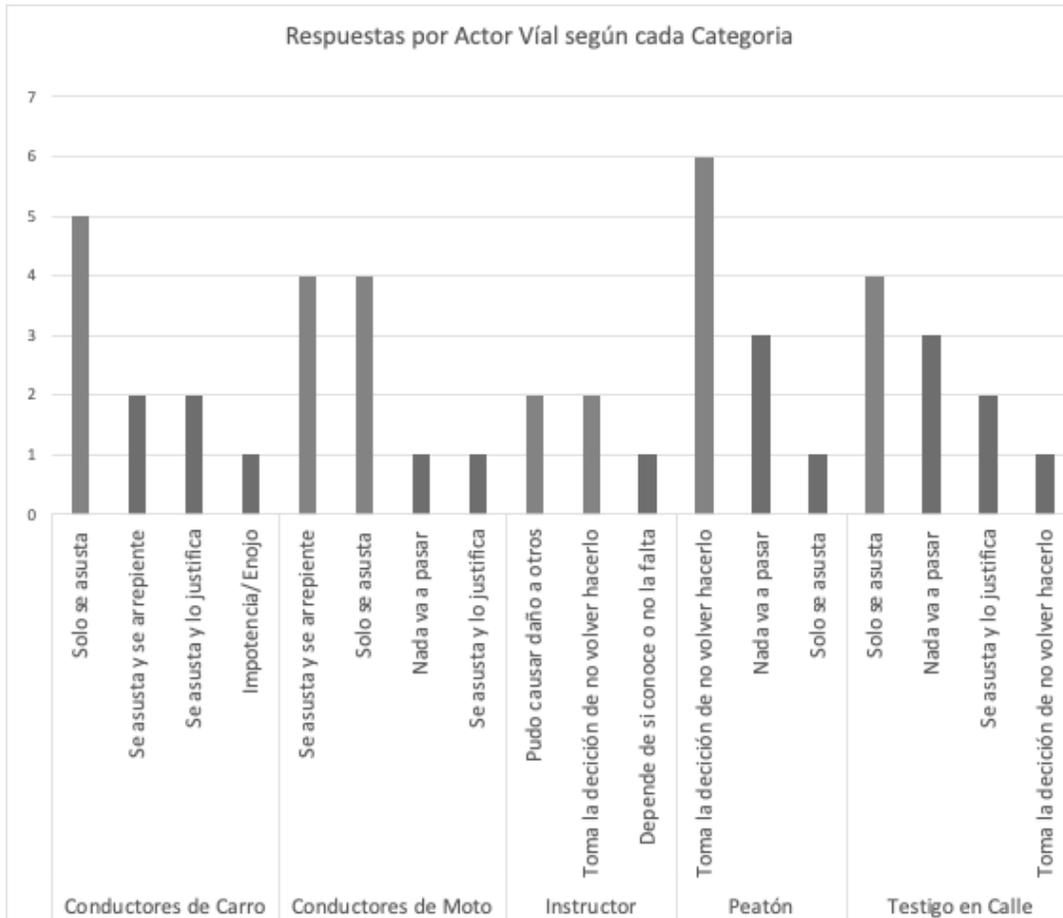
Reacción ante la infracción	No. Veces que responde por categoría	%
Solo se asusta	14	31
Toma la decisión de no volver hacerlo	9	20
Nada va a pasar	7	16
Se asusta y se arrepiente	6	13
Se asusta y lo justifica	5	11
Pudo causar daño a otros	2	4
Depende de si conoce o no la falta	1	2
Impotencia/Enojo	1	2
Total general	45	

Fuente: Elaboración propia

En este mismo sentido, se evidencia que son los Peatones quienes en su mayoría piensan en no volver a cometer la infracción, a diferencia de los conductores de moto y autos quienes en su mayoría solo se asustan, tal como piensan los testigos en la calle que observan sus comportamientos. Así se evidencia en la gráfica 3.

Gráfica 3

Reacción ante una infracción por actor vial



Fuente: Elaboración Propia

7. Al preguntarles a los actores involucrados en la problemática vial, cuál podría ser el medio más efectivo para mejorar la cultura vial en la localidad NCH de Barranquilla, se contabilizó el total de veces que fue nombrado el medio en las respuestas de los 45 encuestados, obteniendo que ellos estuvieron de acuerdo en un 51% frente la influencia que tienen los cursos pedagógicos periódicos en este proceso; un 35% a las campañas de sensibilización en las calles y un 22% a las estrategias lideradas desde la radio; ubicando en último lugar la prensa escrita y las redes sociales, con poco mas del 4% y 2%, respectivamente. Así se registra en la tabla 13.

Tabla 13

Opinión de los actores sobre medio más efectivo para mejorar la Cultura Vial

Medio	Suma No. De veces nombrada en las respuestas	%
Cursos Pedagógicos periódicos	23	51,11
Campañas en las Calles	16	35,56
Radio	10	22,22
Vallas Publicitarias	9	11,22
Educativas	6	13,33
Mayor control mediante multas	4	8,889
Prensa	2	4,444
Redes Sociales	1	2,222
Total general	71	

Fuente: Elaboración propia

8. Para los efectos de la investigación, era importante saber la opinión de los actores viales en cuanto a si creen saber todo lo que se necesita para participar en la vía. A lo que respondieron en su mayoría No saberlo todo, que o si bien les hace falta aprender o lo han ido olvidando, corresponde al 62% de los encuestados y el 38% restante consideran que si saben lo que necesitan para circular en la vía. Así se evidencia en la gráfica 4.

Gráfica 4

¿Cree saber todo lo necesario para participar en la dinámica vial?

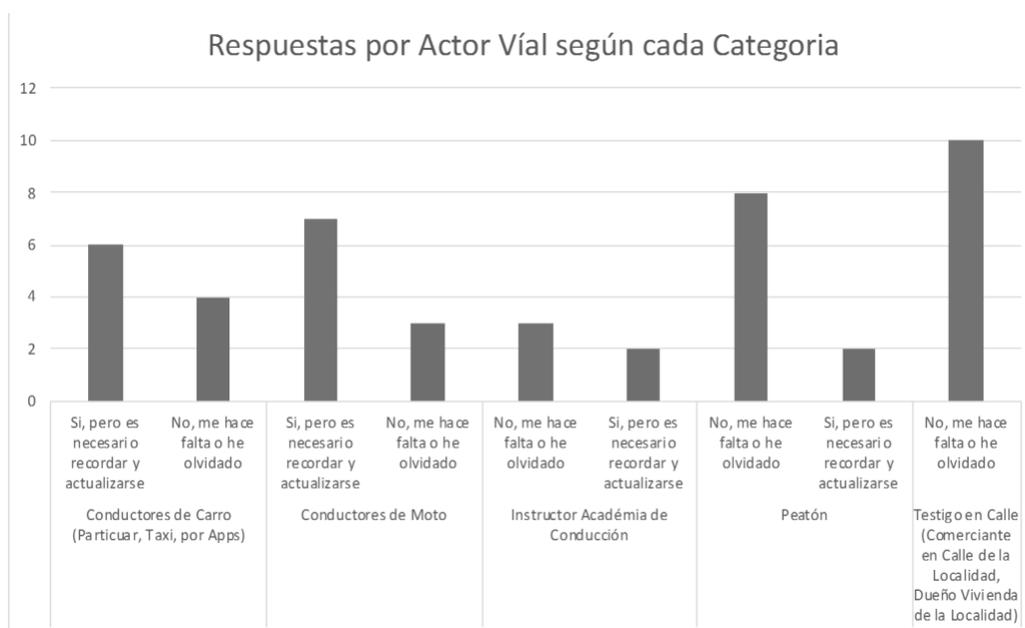


Fuente: Elaboración propia

A esta respuesta debe agregarse que son los testigos en la calle, los instructores de conducción y el Peatón, quienes en su mayoría opinan que los actores viales no saben o han olvidado todo lo que necesitan para circular en la vía, mientras que los conductores de carro y moto, manifiestan en su mayoría saber todo lo que se necesita, pero que es bueno recordarlo periódicamente. Como se observa en la gráfica 5.

Gráfica 5

¿Cree saber todo lo que se necesita para participar en la vía, por actor.



Fuente: Elaboración propia.

9. También les preguntamos , qué elementos son claves para ser un buen actor en la vía? A lo que respondieron más de la mitad de los encuestados (53%), el acatar las normas y ser precavidos y cerca de un 27% coincide en que es clave acatar las normas, pero lo asocia además con el conocimiento y capacitación. Así se registra en a tabla 14.

Tabla 14
Elemento clave para considerarse buen actor vial

Elemento Clave	Suma de No. Veces que se nombró en respuesta	%
Acatar las normas y ser precavidos	24	53,3
Acatar las normas y tener conocimiento	12	26,7
Manejo del Tiempo para evitar afán	3	6,7
Prudencia y Buenos reflejos	2	4,4
Reconocimiento del otro	4	8,9
Tolerancia	1	2,2
Total general	46	

Fuente: Elaboración propia

10. Pensando en la recordación que tiene algunas estrategias comunicacionales, quisimos preguntarles a los actores viales, cuáles habían generado mayor impacto y por ende recordaran. Y en su mayoría, con un 42% no recuerdan una campaña desarrollada en medios masivos, sin embargo, campañas como las de “Pirry, inteligencia vial” o la de estrellas negras en la vía, fueron fácilmente recordadas por el 18% y 13% de los encuetados, respectivamente. Así se aprecia en la tabla 15.

Tabla 15
Campañas en Medios masivos recordadas por los actores viales

Camapaña en Medios Masivos	Suma de No. Veces	%
No recuerda ninguna	19	42
Inteligencia vial de Pirry	8	18
Estrellas negras en la vía	6	13
Si vas a tomar, entrega las llaves	4	9
Abrochate el cinturón	3	7
Campaña respeto a las cebras	2	4
Multas pedagogicas	1	2
Algunas campañas radiales	1	2
Algunos programas en TV	1	2
Total general	45	

Fuente: Elaboración propia

11. Finalmente, dados los objetivos de la investigación, era importante conocer la percepción de los actores frente a las Campañas o estrategias comunicativas en Radio, para abordar el tema de cultura vial en la localidad NCH. A lo que respondieron que “Sí” ven en la Radio un medio que ayude a fomentar la buena cultura vial en la localidad NCH de Barranquilla, el 62% de los encuestados, solo un 18% no lo considera viable o cree que son mejores los cursos obligatorios (2%). Así se registra en la tabla 16.

Tabla 16

¿Considera efectiva la Radio para promover la cultura vial en la localidad NCH de Barranquilla?

Respuesta por categoría	No. Veces que responde por categoría	%
Si	28	62
No	8	18
Si, sería útil para educar y concientizar	7	16
Si, pero con trabajo en campo	1	2
No, considera mejor Cursos Obligatorios	1	2
Total general	45	

Fuente: Elaboración propia

4.2. Resultados del diálogo con expertos

Se llevaron a cabo 4 entrevistas con distintos expertos seleccionados por su formación profesional y experiencia en el tema de investigación. Vía Zoom y Skype, mediante cita programada. Como resultado de 3 preguntas generadoras realizadas, se destacan las siguientes declaraciones de cada uno de los expertos*:

1. **Víctor Cantillo, ingeniero** civil de la Universidad del Norte (1987), magister en Ingeniería de Transporte y Tránsito de la Universidad del Cauca (1990) y Magister y Doctor en Ciencias de la Ingeniería de la Pontificia Universidad Católica de Chile (2004). Actualmente es profesor titular del Departamento de Ingeniería Civil y Ambiental de la Universidad del

*Para obtener las entrevistas completas, escribir al correo:
lmosorioro@unadvirtual.edu.co

Norte. Es investigador senior Colciencias del Grupo de Investigaciones en Transporte, Tranvía. Ha sido profesor visitante de varias universidades nacionales e internacionales.

- Como tal la “Cultura Barranquillera” no hace mucho la diferencia, ya que aunque el Barranquillero actúe en ocasiones con desparpajo, ha sido evidente que cuando se encuentra en otros contextos, se adapta al entorno en el que se encuentra. Lo anterior quiere decir que, los comportamientos son aprendidos y pueden modificarse (Cantillo, 2020).
- Mediante observaciones en campo, en el marco de investigaciones realizadas, se evidencia mucho desconocimiento de las normas y temas de seguridad vial entre los actores viales. El conductor por ejemplo, no sabe lo que significa un cruce peatonal, sino que asume que tiene prioridad sobre el peatón y por esto no se detiene ante un cruce peatonal, sino que va más lento. Lo mismo ocurre si hay un cruce a la derecha y hay un cruce peatonal, el conductor no sabe que debe parar completamente y dar prioridad al peatón (Cantillo, 2020).
- Aunque el factor humano es el más importante, de lejos, entre los 3 elementos, la evidencia nos muestra que en Barranquilla la prioridad lo tienen los autos y el tema de infraestructura, por encima de actores vulnerables. El enfoque de los gobernantes a estado en la pavimentación o en temas de infraestructura centradas en los vehículos, más que en los actores vulnerables (Cantillo, 2020).
- El rubro dedicado a temas de formación, capacitación y sensibilización en temas de cultura y seguridad vial son irrisorios, en comparación a otros presupuestos aprobados para otros asuntos en el distrito. Diferente a Medellín, quienes han invertido millones en lo que ellos llaman “Cultura Metro”. Los rubros asignados a cultura ciudadana no son ni el 1 x 1000 de los que se invierte en pavimentación. En el distrito, cultura ciudadana se confunde con el rubro de cultura en general. Aquí hay grandes diferencias. En otras palabras en Barranquilla

se ha estado más enfocado en “Cortar la cinta”, más que en capacitar en conductas y comportamientos (Cantillo, 2020).

- Hay una marcada cultura individualista en medio de la sociedad barranquillera, donde el sentido de lo colectivo es muy frágil y en que predomina los intereses individuales, por encima de los demás (Cantillo, 2020).
- El hecho de que se presenten más del 40% de accidentes en la localidad NCH, se debe a que en este sector se concentra aproximadamente el 80% de la actividad vehicular y dinámica vial. Recordemos que 1 de cada 5 hogares en barranquilla tiene auto y que éstos están localizados mayormente en la localidad NCH y la localidad de Riomar. Además es la zona que más empleos concentra. Las demás localidades se desplazan hacia este sector para trabajar o estudiar. Adicionalmente, son de las zonas de mayor ingreso en Barranquilla, y con mayor acceso a la educación formal. En otras palabras, estamos hablando de un sector que ha sido privilegiado con un mayor nivel de ingreso y escolaridad, sin embargo encontramos todos estos comportamientos en el que hemos venido discutiendo, no reflejan su nivel de escolaridad y posición social. Permitiéndome afirmar que la educación formal está haciendo muy poco por incidir en este tipo de comportamientos. Además no hay sanción social, por temor a recibir insultos o agresiones por parte de los demás (Cantillo, 2020).

2. **Julián A. Arellana Ochoa.** Ingeniero Civil, magíster y doctor en Ciencias de la Ingeniería. Miembro del Grupo de Investigaciones en Transporte. Coordinador Maestría y Doctorado en Ingeniería Civil. Profesor asistente. Ha liderado proyectos de investigación y consultoría en el área de transporte y logística en diferentes países. Sus áreas de interés incluyen la promoción de modos no motorizados, la planificación de transporte, y la aplicación novedosa de modelos económicos.

- Barranquilla cuenta con actores viales muy individualistas, que por lo general actúan sin pensar en el otro (Arellana, 2020).
- Los mensajes implícitos de los entes gubernamentales, evidentes en la forma en que se han planificado los espacios en nuestra ciudad, en los que sin duda la prioridad está para autos, muy por encima de los usuarios más vulnerables como el peatón, y ciclistas. Por ejemplo: cuando se construye un Puente peatonal y se le dice de manera implícita al peatón, que sí se cansa, que es él quien tiene que cambiar su curso, y no los autos detenerse (Arellana, 2020).
- El comportamiento nuestro, es un reflejo de los mensajes que recibimos. De esos mensajes implícitos que nos dicen que los vehículos y sus conductores somos más importantes, claramente cuando estemos en la vía eso es lo que vamos a reflejar, que tenemos ciertos derechos adquiridos sobre los demás (Arellana, 2020).
- Nosotros nos comportamos mal en la vía porque los gobernantes nos lo permiten. Considero que nos somos malos conductores o malas personas per se, sino que estamos acostumbrados a hacerlo y las políticas no nos llevan a comportarnos de otra manera (Arellana, 2020).
- Es evidente en la localidad NCH, que el discurso que pone al peatón en primer lugar, se queda en eso, en discurso, porque en la práctica no es tan real, ya que la infraestructura y el comportamiento de las personas hace que se note, que el peatón y el ciclista no esta primero en nuestro contexto. Hace falta darle la prioridad real que se merece, darle el espacio, señalar mejor y ser más estrictos con el comportamiento de las personas (Arellana, 2020).
- Soy un convencido de que una de las formas para abordar los cambio en la movilidad de las ciudades, parte desde la educación y definitivamente una campaña de comunicación desde los niños (Arellana, 2020)

3. **David Montero Jalil**, Director Estrategia de cultura ciudadana del Distrito de Barranquilla.

- Desde lo que hemos visto y estudiado, sin duda hace falta educación sobre el respeto al peatón y del derecho de la vida del peatón, el derecho a no sentirse vulnerado, sino que por el hecho de no estar dentro de un vehículo y su vida esta en riesgo o se considera vale menos. Es evidente que hay desconocimiento o no se entiende esto como una ley o norma, como algo que la institucionalidad y la constitución y los códigos de tránsito exigen (Montero Jalil, 2020).
 - Es inminente trabajar en los niños y adolescentes que en futuro van a adquirir su licencia de conducción, no solo en el conocimiento de la norma, sino en la conciencia que hay que tender de ella, a pesar de lo que culturalmente o generacionalmente se ha venido observando y aprendiendo. También propondría hacer test informales, o campañas de comunicación en los que se reafirmen los buenos comportamientos (Montero Jalil, 2020).
 - Creo que la Radio comunitaria, es muy valiosa para la difusión directa del mensaje entre la comunidad, si queremos posicionar una estrategia por barrios por ejemplo (Montero Jalil, 2020).
- 4. Oswaldo Ospina Mejía.** Docente investigador y consultor en innovación educativa y cultura digital. Magister en Educación de la Universidad de la Sabana, Economista de la Universidad Nacional de Colombia, Experiencia de 20 años en dirección de programas de innovación, educación y cultura digital en fundaciones empresariales, universidades y entidades el sector público. Actualmente coordinador de investigación de la Escuela de Negocios de la Universidad Sergio Arboleda en Santa Marta.
- La radio es una tecnología que tiene mucha vigencia y que aún tiene credibilidad; ahora si pasamos a la radio local o comunitaria, se puede decir que ese una radio de nicho, que perfectamente tiene un proceso de identidad, entonces quienes escuchan radios temáticas o

locales, son mas susceptibles a que el mensaje llegue de manera efectiva, ya que este medio cuenta con mucha legitimidad ante la comunidad a la que llega (Ospina, 2020)

- Ahora bien en el tema del diseño de una estrategia de comunicación, propongo que debe ser una estrategia multicanal. Es decir no puede hacerse solo una campaña o solo unos programas con invitados y únicamente utilizando la Radio (Ospina, 2020).
- Entonces uno podría pensar una estrategia que convine mensajes en la radio, muy desde la sensibilización, combinado con lo que se haga en el campo, en las casas y barrios y el uso de redes sociales como Facebook, donde se desarrolla contenido que apoye la campaña, con juegos interactivos, temas de referencia, cursos donde puedan aprender (Ospina, 2020).
- No basta con plantearle a las autoridades o instituciones que este tema de la cultura vial es importante para la ciudad, sino que hay que saber vender la idea. Partiendo de las metas de gobierno planteadas. Además de mostrarles la forma en como esto puede generarle réditos como ciudad (Ospina, 2020).

4.3. Diálogo de saberes

Se parte por reconocer la importancia del diálogo de saberes, como esta herramienta metodológica cualitativa presente en la producción de conocimiento o proceso de aprendizaje, que busca comprender, sintetizar, teorizar y contextualizar el conocimiento, entre diferentes actores (Hernández , Lamus, Carratalá, & Orozco, 2017). Este también es un proceso comunicativo “...en el cual se ponen en interacción dos lógicas diferentes: la del conocimiento científico y la del saber cotidiano, con una clara intención de comprenderse mutuamente; implica el reconocimiento del otro como sujeto diferente, con conocimientos y posiciones diversas” (Bastidas, et al, 2009, p.2).

Para la presente investigación era importante compartir sus resultados, por ello se realizó el diálogo de saberes, teniendo en cuenta indagación documental sobre los temas relacionados en el marco teórico y conceptual, a fin de conocer por medio de preguntas orientadoras la percepción de los distintos actores viales frente a los hallazgos y las estrategias propuestas. Su realización

implicó necesariamente planificación y por ende, la realización de diversos pasos y etapas para su realización exitosa. El diálogo de saberes se desarrolló siguiendo la metodología, presupuesto y guía orientadora y de planificación que se presentan en las tablas 17, 18, y 19 que se presentan a continuación:

Tabla 17
Protocolo para Diálogo de saberes.

PASO	ACTIVIDAD	FECHA
1	Convocatoria a través de <i>WhatsApp</i> y vía telefónica a los actores encuestados previamente	Del 12 al 14 de septiembre de 2020
2	Logística: <input type="checkbox"/> Pago Zoom Ilimitado, generación de código de reunión vía zoom y reenvío del mismo a los participantes <input type="checkbox"/> Llamar a cada uno y confirmar conectividad, video y audio.	15 de septiembre de 2020
3	Realización de la actividad y registro filmico.	15 de septiembre de 2020 7: 00 p.m.
4	Edición del registro filmico y redacción de informe.	16 de septiembre de 2020
5	Devolución de la información de la investigación a la comunidad.	17 de Septiembre de 2020

Fuente: Elaboración propia

La invitación (Anexo 1) se envió a través de WhatsApp y fue reconfirmada vía telefónica, entre todos los actores que fueron encuestado en la anterior etapa. Como consta en la lista de asistencia (Anexo 2) se presentaron 11 personas, que cumplían distintos roles entre ellos: conductores de moto, automóvil particular y Uber, transeúntes, personal administrativo de la emisora plenitud Stereo y aun profesor de una institución educativa.

Tabla 18

Metodología y Guía para realización de Diálogo de Saberes.

	METODOLOGÍA
Objetivo del Diálogo de Saberes	Propiciar la reflexión y pensamiento crítico frente a la problemática de cultura vial en Barranquilla entre los actores participantes, mediante la socialización de los resultados de la investigación y posible diseño de estrategia de comunicación.
Condiciones propicias para el Diálogo de Saberes	Las condiciones propicias son de dos tipos: Físicas y humanas. Las físicas son: conectividad a internet, equipos (Celulares, Computadores); y las humanas consiste en la asistencia de las personas convocadas.
Definición de roles	Coordinador: Lucia Osorio Videasta: Grabación de zoom y edición de Verónica Noguera Facilitadora y logística: Plataforma zoom.
Medios de registro y logística	Computadores o celulares para conexión, Internet (Wifi o Datos) para cada uno de los participantes.
Planificación de temas	Presentación de participantes. Presentación de conceptos base de la investigación. Principales hallazgos de la investigación. Discusión en torno a los temas de: <ul style="list-style-type: none"> • Factores críticos que deterioran la cultura vial en Barranquilla • Responsabilidad de actores viales en la vía • Pertinencia de la Radio comunitaria en estrategia de comunicación, para mejorar la cultura vial en la localidad NCH de Barranquilla.
Fecha: Martes, 15 de Septiembre de 2020	
Hora: 7: 00 p.m.	
Lugar: Plataforma ZOOM	
https://us04web.zoom.us/j/6641592946?pwd=SGM5UjVCc2t1TGh0eTVpZDgzUmJPQT09	
ID de reunión: 664 159 2946	
Código de acceso: GENJIS	
Orden del desarrollo del diálogo de saberes	
<ol style="list-style-type: none"> 1. Presentación del coordinador. 2. Presentación del tema y propósito del evento. 3. Presentación de los participantes. 	

4. Se comparte conceptos: Teoría de la Comunicación para el Cambio social, educomunicación, como bases para plantear preguntas generadoras.
5. **Pregunta a los participantes:** ¿Qué opina sobre el comportamiento en la vía de los Barranquilleros en la ciudad, con respecto a su comportamiento en Miami por ejemplo?
6. **Preguntas a los participantes:** ¿Cómo evalúan el comportamiento vial en la Pandemia, será que por falta de tráfico y otros factores mejoró o siguió igual? ¿De qué depende entonces el comportamiento del actor vial?
7. Socialización de posible estrategia a través de radio comunitaria
8. **Preguntas a los participantes:** ¿Considera usted la radio comunitaria, un medio efectivo para el desarrollo de una estrategia que ayude a mejorar la cultura vial en Barranquilla y su localidad NCH? ¿Por qué?
9. ¿En qué debería estar enfocada la estrategia comunicativa, para que sea efectiva?
10. Cierre de la reunión.

Fuente: Elaboración Propia

Tabla 19

Presupuesto Diálogo de saberes.

RECURSO	PROPÓSITO	COSTOS
Pago Zoom Ilimitado	Conectarnos por esta plataforma sin interrupciones de tiempo	\$ 70.000
Pago de 1 hora de trabajo editor de video	Edición de registro fílmico del diálogo de saberes	\$ 50.000
Gastos de datos para conexión a internet	Compra de paquete de internet para garantizar la conectividad de la investigadora y de 5 participantes más.	\$ 60.000
Total:		\$180.000

Fuente: Elaboración propia

En el registro fílmico, registrado en el Anexo 3, se observa la realización del dialogo de saberes y la socialización de los avances del proyecto de investigación. En ella participaron once personas de la comunidad, que representaban a distintos actores en la vía, conductores de moto, Uber, carro particular, transeúntes, funcionarios de la Emisora Plenitud Stereo y hasta un docente de una institución educativa de la ciudad.

Las principales conclusiones a las que se llegaron a lo largo del diálogo, fueron:

1. Según percibe una de las participantes (María Fernanda Reyes), el deterioro de la cultura vial, viene por el desconocimiento que se tiene de las normas básicas de tránsito, el afán y el “Creerse más importante que los demás”. Ella concluye que se hace necesario crear conciencia y una cultura de reconocimiento del otro.
2. La participante Gelsa Vivenzi, manifiesta que la falta de “Cultura ciudadana” y de “Educación vial”, es lo que hace que existan tantos accidentes y problemas en la vía. Plantea además la importancia de recordar o refrescar los conocimientos sobre las normas y comportamientos en la vía.
3. Así mismo el Señor Julio Rodgers, conductor de moto, plantea que el centro de la problemática vial está en la cultura, en lo que hemos aprendido y casi que hacemos ley, y que rige nuestros comportamientos, pero porque el contexto también nos lo permite, refiriéndose a que en Barranquilla, en comparación a otros lugares, se tiene la concepción de que no hay consecuencias a nuestros malos actos, o se es mucho más laxo.
4. Por su parte el Señor Elías Rojas, plantea la necesidad de ser más rígidos en hacer cumplir las normas, ya que así se cambia el mensaje que implícitamente se da a los actores viales, en cuanto a que por ejemplo “En Barranquilla, si te parqueas mal, no pasa nada, porque nadie te dice nada”. Y hace énfasis en que de esto dependen vidas humanas.

Luego de exponer la posible estrategia para el mejoramiento de la cultura vial, a través de la radio comunitaria, los participantes en el diálogo plantearon las siguientes opiniones:

5. Reafirmaron la pertinencia de la radio comunitaria, en el proceso de mejoramiento de la cultura vial de la localidad NCH de Barranquilla, donde de hecho la emisora Plenitud Stereo,

tiene su mayor audiencia. Pero, argumentan que se hace necesaria tener presencia física en las calles, a través de estrategias que llamen la atención de los actores viales, cómo: Música, teatro, fichas de buen y mal comportamiento, etc.

6. La participante Liz Urrego, quien es profesora de un colegio, manifestó que allí se desarrollaba desde noveno grado el “Proyecto de Movilidad”, el cual es ley para los colegios de Barranquilla. Pero a pesar de esta sensibilización desde distintas actividades que reciben los niños, jóvenes y adolescentes, hay un choque con el mismo comportamiento de los padres, que no es coherente con lo que ellos aprenden en el aula. Así ella plantea la necesidad de trabajar desde casa el tema también.
7. Entre los participantes, se sugiere se incluya en la estrategia, el uso de las redes sociales, dado que es un medio de consulta muy concurrida por todos los actores viales.
8. Entre los participantes del diálogo de saberes, hay el consenso en cuanto a que la problemática puede mejorar, en la medida que todos sus actores sean consientes de su responsabilidad, y esto incluye a las autoridades en su deber de hacer cumplir la ley.

Finalmente, se produjo un registro fílmico que es la evidencia de la realización del diálogo de saberes y éste fue compartido con la comunidad involucrada.

4.4. Presentación del diagnóstico

Como primer resultado en el desarrollo de del proyecto de investigación, se elabora un Diagnóstico que muestra la forma en como se ha venido gestando la cultura vial en la ciudad de Barranquilla, puntualizando en también en la localidad NCH. Para ello se ha hecho consulta de las fuentes oficiales respecto al tema, tales como: la Secretaría Distrital de Tránsito y Seguridad vial, encuestas de percepción generadas por Barranquilla Cómo vamos?, Cifras del RUNT e informes generados por la Oficina de Educación y Cultura para la Seguridad Vial en el distrito de Barranquilla; incluyendo algunos análisis y percepciones de expertos como el Doctor Víctor Cantillo, Doctor en Ciencias de la Ingeniería: Profesor Departamento de Ingeniería Civil y Ambiental de la Universidad del Norte y Grupo de investigaciones en transporte (TRANVÍA).

Partiendo del concepto que nos propone la “Trilogía Vial”, en la que se plantean 3 factores básicos a tener en cuenta en la dinámica vial: el factor humano (personas en tránsito, agentes, trabajadores en las vías y normas legales), vehicular y ambiental (vías, dispositivos, clima y naturaleza) (Oviedo Sotelo, 2019, p. 2), podemos comenzar por describir un poco el Ambiental, haciendo referencia al crecimiento constante del Parque Automotor, que según cifras de la Secretaría Distrital de Tránsito y Seguridad vial del distrito de Barranquilla (2019), ha venido en aumento constante, mostrado en el 2019 un aumento de cerca del 4% respecto al año anterior, es decir de 188.250 en el 2018, pasó a 195.664 vehículos automotores activos en el 2019 y la tendencia siempre es a la alza. Así mismo el Registro Único Nacional de Transito (RUNT), muestran que las matrículas de nuevos vehículos tuvieron un alza del 10% entre Enero y Junio del 2018, con respecto al mismo periodo del 2017, incluso se habla de 14.003.836 de Motos, vehículos y Maquinaria remolques para el 2018 y de 14.880.823 para el mismo periodo del 2019 (RUNT, 2019).

En esta misma medida, en cuanto al tema de infraestructura, Barranquilla ha mostrado gran proyección y desarrollo en los últimos años, esto se evidencia en la ampliación de vías, canalización de arroyos y renovación de sus más de 120 parques (Alcaldía de Barranquilla, 2018). Pero más específicamente, para la localidad NCH, se evidencia el desarrollo de importantes obras, como la reconstrucción vial y canalización del “Arroyo de la Felicidad”, desde la carrera 41 con calle 63B, hasta la calle 48 con carrera 54, incluido afluente de la calle 52 con carrera 38 en el distrito de Barranquilla, beneficiando 4 barrios de la localidad: Recreo, Boston, El Rosario y Barrio Abajo, con aproximadamente 250.000 habitantes (Agencia Distrital de Infraestructura ADI, 2017, p. 72). También la reconstrucción vial y canalización del “Arroyo de la 76” y la construcción de espacio público, beneficiando a los barrios Porvenir, La América, Colombia, Prado y Alto Prado, representando a aproximadamente 200.000 habitantes de la localidad NCH; la reconstrucción y canalización del Arroyo de la Cra.65, beneficiando a 250.000 habitantes de los Barrios Boston, Prado y Modelo (Agencia Distrital de Infraestructura ADI, 2017, pp 73-75).

En este sentido y teniendo en cuenta las palabras del Ingeniero Víctor Cantillo, Profesor del Departamento de Ingeniería Civil y Ambiental de la Universidad del Norte e investigador senior Colciencias del Grupo de Investigaciones en Transporte, TRANVÍA: “Una movilidad sostenible implica concebir y construir una infraestructura de transporte armónica, especializando las vías según la función que desempeñan, incluyente y concebida pensando en el ser humano, más que en los vehículos” (Cantillo, 2011), añadiendo además que en la discusión sobre el espacio público “...debe primar el ser humano, su seguridad y su conveniencia”

En este mismo sentido, se evidencia en este Factor humano, al que se refiere el Ingeniero Cantillo, el principal foco de incidencia en el conflicto o problemática de la cultura vial de la ciudad de Barranquilla, incluyendo su localidad NCH.

Si se observa desde las cifras de Infracciones electrónicas, se encuentra que para el 2018 se registraron 83.741 comparendos electrónicos, siendo 98.173 la cifra para el 2019, evidenciando un aumento de un poco más del 17% (14.432 Comparendos) (Secretaria de Tránsito y Seguridad Vial, 2019), tal como se muestra en la gráfica 6.

Gráfica 6
Comparendos Electrónicos 2015-2019

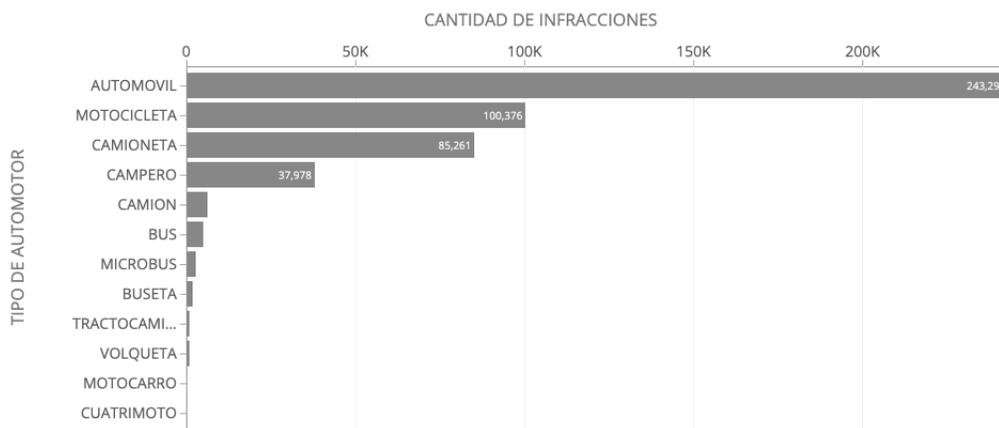


Fuente: Secretaria de Tránsito Y seguridad Vial (STSV) 2019. Elaboración propia.

Así mismo, se encuentra que en su mayoría son los automóviles (243.290 entre el 2015 y 2019) y motocicletas (100,376 entre el 2015 y 2019), quienes más incurren en faltas al Código Nacional de Tránsito (Secretaria de Tránsito y Seguridad Vial, 2019), tal como se muestra en la Gráfica 7. Siendo: Conducir el vehículo a velocidad mayor a la máxima permitida, la infracción más frecuente, con 262.193 comparendos; Estacionar un vehículo en los sitios prohibidos, la

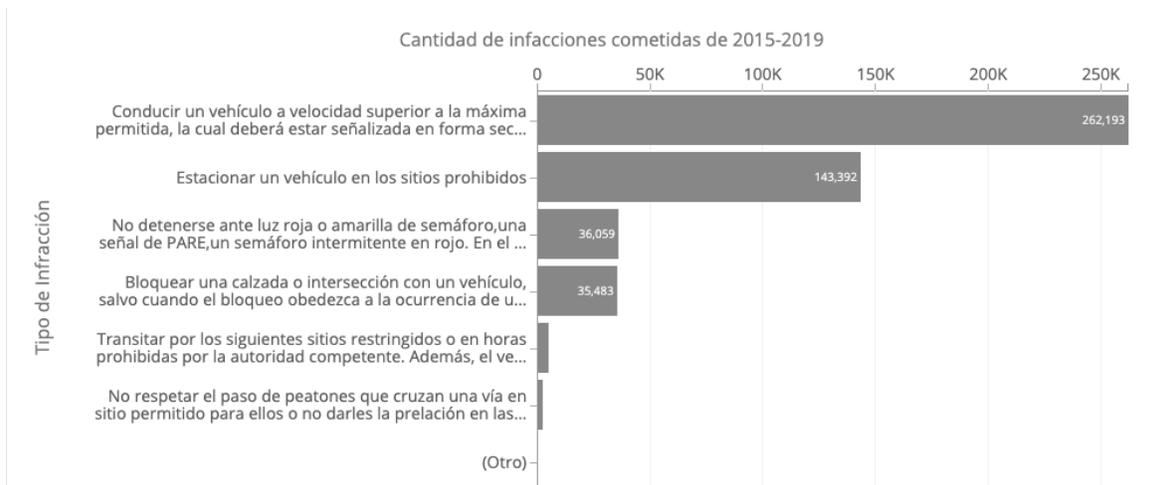
segunda falta con 143.392 comparendos; No detenerse ante luz roja o amarilla de semáforo, un PARE o señal intermitente en Rojo, la tercera respectivamente con 36.059; y en un cuarto puesto, el Bloquear una calzada o intersección con un vehículo, con 35.453 casos 2015 y 2019. Así lo muestra la Gráfica 8. Teniendo en cuenta además que la cifra de comparendos físicos impuestos para el 2019 ascendió a 159.563, registrando el mayor número de ellos en La calle 30 (9%), la Circunvalar (7%) y la calle 19 (6%) (Secretaria de Tránsito y Seguridad Vial, 2019).

Gráfica 7
Comparendos Electrónicos por tipo de automotor.



Fuente: STSV 2019. Elaboración propia

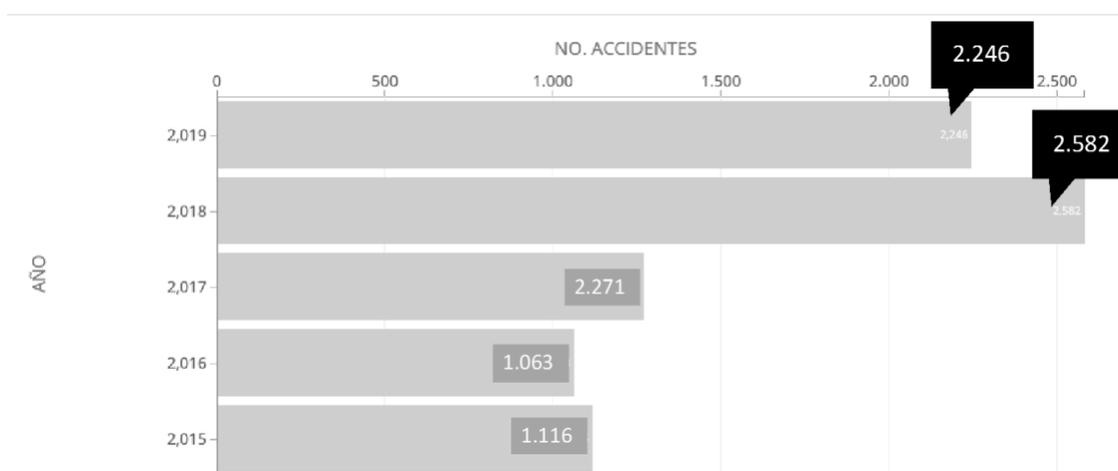
Gráfica 8
Cifras de Comparendos Electrónicos entre 2015 y 2019, según tipo de infracción.



Fuente: STSV 2019. Elaboración propia.

Respecto a la accidentalidad, otro elemento importante a destacar dentro de esta radiografía de la ciudad de Barranquilla, en cuanto a su cultura vial, se evidencia que para el 2019 se registraron 2.246 Casos, con una reducción de un poco más del 10%, respecto al 2018 que registró 2.582, la cifra más alta en los últimos 5 años (Secretaría de Tránsito y seguridad Vial, 2019). Así queda registrado en la gráfica 9.

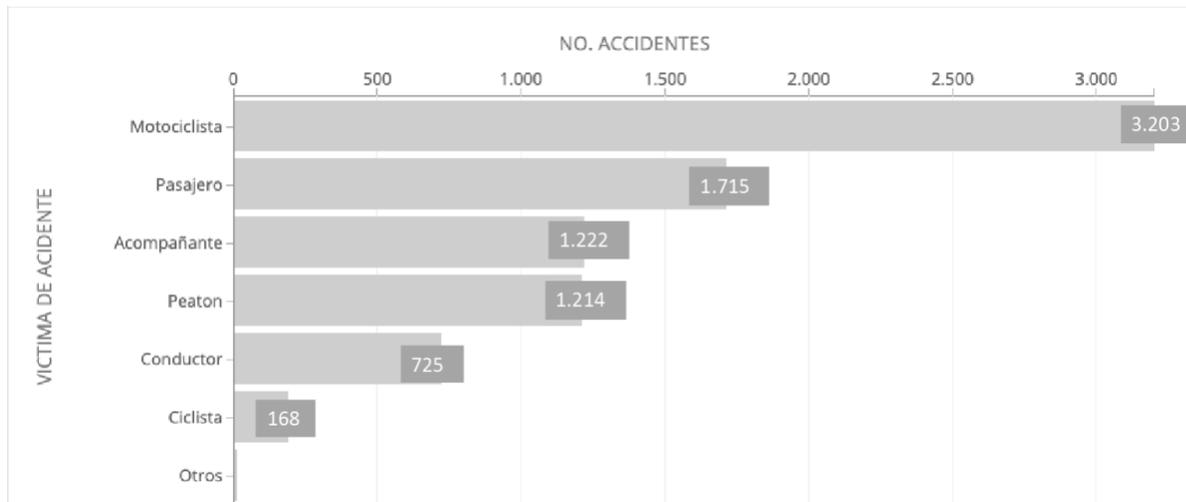
Gráfica 9
Accidentalidad en Barranquilla 2015-2019.



Fuente: STSV 2019. Elaboración propia

En términos de Víctimas de accidentes, se evidencia que la población más vulnerable o afectada son los motociclistas, quienes registran 3.203 víctimas, entre 2015 y 2019 (Secretaría de Tránsito y seguridad Vial, 2019); ocupando el puesto dos, los pasajeros; el tres ,el acompañante; el cuatro, el peatón y en un quinto puesto, el mismo conductor del vehículo. Así queda registrado en la Gráfica 10.

Gráfica 10
Víctimas de accidente del 2015 al 2019.



Fuente: STSV 2019. Elaboración propia.

Otro dato importante, está en la edad, y en este sentido las cifras en Barranquilla, se ajustan o coinciden con la tendencia mundial al respecto, que nos indica que son las personas entre los 15 y 30 años, las más afectadas por accidentes de tránsito. Así lo corroboran las cifras de los últimos 5 años para este rango de Edad, reunidos por la Secretaría de Tránsito y seguridad vial (Secretaría de Tránsito y seguridad Vial, 2019). (Ver Tabla 20) (Gráfica 11).

Tabla 20

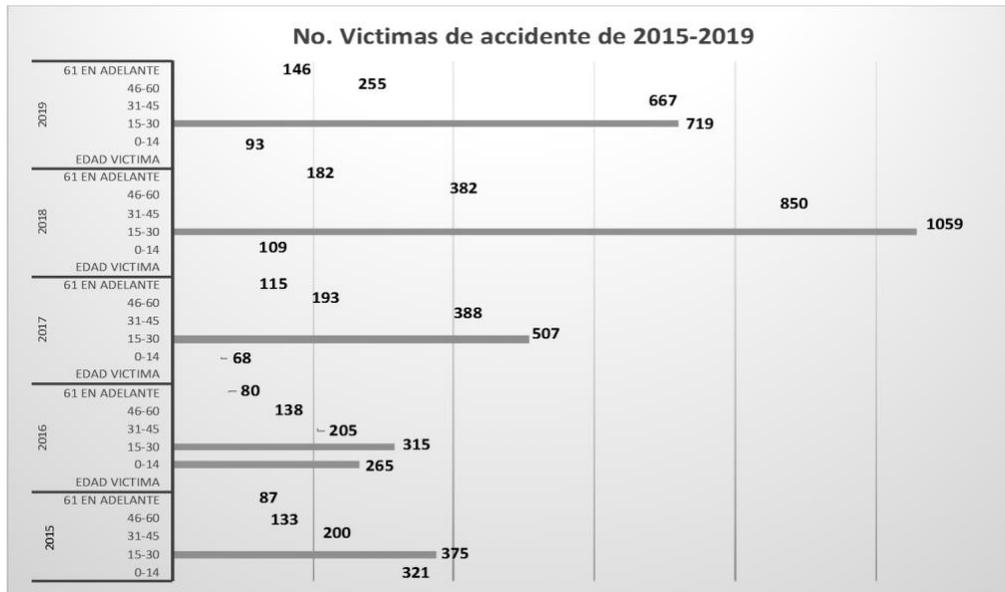
Número de Víctimas de Accidente en Barranquilla, por rango de edad del 2015 al 2019.

	EDAD VICTIMA		No. Accidentes
2015	0-14		321
	15-30		375
	31-45		200
	46-60		133
	61 en adelante		87
2016	0-14		265
	15-30		315
	31-45		205
	46-60		138
	61 en adelante		80
2017	0-14		68
	15-30		507
	31-45		388
	46-60		193
	61 en adelante		115
2018	0-14		109
	15-30		1059
	31-45		850
	46-60		382
	61 en adelante		182
2019	0-14		93
	15-30		719
	31-45		667
	46-60		255
	61 en adelante		146

Fuente: STSV 2019. Elaboración propia.

Gráfica 11

No. Víctimas por Accidente, por Rango de Edad, del 2015 al 2019 en Barranquilla



Fuente: . STSV 2019. Elaboración Propia.

En este mismo sentido, vemos la problemática de accidentalidad desde lo pedagógico, tal como lo que argumenta la Oficina de Educación y Cultura para la Seguridad Vial de Barranquilla, quien expone que para el 2018, habrían asistido 47.299 ciudadanos infractores a los cursos pedagógicos, en cumplimiento del artículo 24° de la ley 1383 de 2010, es decir un poco más del 43% del total de infracciones impuestas en ese mismo año (83.741) (Oficina de Educación y Cultura para la Seguridad Vial, 2018).

Las cifras también indican que el Motociclista, el Pasajero y el Peatón, son los más vulnerables. Para el 2018 registraron 974, 466 y 331 víctimas de accidentes de tránsito, respectivamente y aunque para el siguiente año se presentó una leve reducción (741, 435 y 208 respectivamente), siguen siendo las cifras más altas entre todos los actores que participan en la dinámica vial (Secretaría de Tránsito y seguridad Vial, 2019).

Tabla 21
Cifras de Accidentes según actor víctima 2018 y 2019 en Barranquilla

Año	Cifra de Víctimas. X año
2,018	2582
Acompañante	456
Ciclista	73
Conductor	282
Motociclista	974
Pasajero	466
Peaton	331
2,019	1880
Acompañante	289
Ciclista	52
Conductor	155
Motociclista	741
Pasajero	435
Peaton	208
Total general	4462

Fuente: STSV 2019. Elaboración propia

También resulta relevante resaltar que entre las principales razones de alta accidentalidad en la población Motociclista, están: No respetar las normas de Tránsito, Manejar en forma de zigzag entre los vehículos, No respetar las intersecciones y los semáforos en rojo, Manejar en contravía, Exceso de velocidad, Cambio de carril sin la indicación adecuada. Además de las distracciones en la Conducción, tales como: Hablar por celular mientras se conduce, Usar dispositivos de audio y no mirar al frente. Y en el peor de los casos, se cae en la imprudencia al llevar más de un acompañante u objetos, que dificultan la maniobrabilidad de la motocicleta, y hasta la conducción en estado de embriaguez (Oficina de Educación y Cultura para la Seguridad Vial, 2018).

Para el Caso del Peatón, también se han evidenciado las causas más frecuentes de muertes y lesiones, entre ellas: el incumplimiento de las normas de tránsito, como cruzar la vía con el semáforo vehicular en verde, el no cruzar en las esquinas; además de ciertas imprudencias, como el no utilizar las cebras, pasos y puentes peatonales, descender o subir de vehículos estando en movimiento, como cruzar sin observar a ambos lados de la vía, hablar por celular o enviar mensajes de texto mientras cruza la calzada.

En esta misma línea, en términos Pedagógicos la Secretaría de Movilidad y la Secretaría de Educación presentaron a 152 rectores de colegios oficiales y privados del Distrito de Barranquilla el programa para capacitar en hábitos de conductas seguras en la vía a la comunidad educativa, estudiantes, docentes, familias y transportadores escolares, convirtiendo a Barranquilla en la primera ciudad en implementar de manera obligatoria la enseñanza en educación y cultura vial en todas sus instituciones educativas, desde el 2011 (Oficina de Educación y Cultura para la seguridad vial, 2018)

De otro lado, la encuesta más reciente de Barranquilla cómo vamos?, afirma que en Barranquilla el principal medio de transporte es el Transporte público con un 71% de preferencia, frente a un 21% de transporte privado (2018). Y aunque como lo afirma el Ingeniero Víctor Cantillo, hay un paradigma muy incrustado y que para nada tiene que ver con la realidad, y es que 1 de cada 5 personas tiene vehículo privado, en Barranquilla existe 1 vehículo por cada 10 habitantes, las motos están en una cuantía similar, y la personas tienen a creer que es muchísimo más, pero no es así. Lo curioso de todo esto, es que quienes poseen vehículo son las personas de mayor ingreso, es decir la población de las localidades de Ríomar y Norte Centro histórico, siendo esta última la localidad de nuestro objeto de estudio, y son las que paradójicamente incurren en mayores faltas y conductas que van en contra de una buena cultura vial, debiendo ser todo lo contrario, ya que son las personas con mejor nivel educativo (Cantillo, 2020).

De esta forma, cabe mencionar que la localidad NCH, presenta algunas características en torno a su dinámica vial, muy particulares. Una de ellas tiene que ver con la realidad que presenta El Centro Histórico de Barranquilla, parte fundamental de dicha localidad, ya que fue aquí donde surgió dicha ciudad colombiana y se desarrolló la vida social, comercial, cultural y política desde su establecimiento. Actualmente el Centro sigue siendo uno de los sectores más importante de la ciudad en términos comerciales y económicos y una zona que sigue teniendo la mirada de los políticos de turno, provocando que enfoquen las políticas públicas locales y nacionales, mediante un proceso de renovación urbana, puesto que afronta una aguda problemática a causa de la invasión del espacio público, la contaminación ambiental, la inseguridad, el caos urbanístico y la destrucción de inmuebles de interés arquitectónico e histórico (Rodríguez A & Ramos, 2009, pág. 50)

Según las cifras de la Secretaría de Tránsito y Seguridad Vial (2019), en la localidad Norte Centro Histórico se reportaron 2571 víctimas de accidente de tránsito para años 2017; 3158 y 2087 para los años 2018 y 2019 respectivamente (Ver gráfica 12). Lo que representa el 37% de las víctimas totales en las 5 localidades, para el 2017; más de 53% para el 2018 y más del 40% para el 2019 (Ver tabla 22). Lo que nos indica, que la localidad está incurriendo en grandes faltas e imprudencias, frente al tema de movilidad y cultura vial.

Gráfica 12

Numero de Víctimas por accidente de tránsito en la Localidad NCH de Barranquilla.



Fuente: STSV 2019. Elaboración propia.

Tabla 22

Porcentaje representativo de Víctimas x Accidente de tránsito de la localidad NCH, respecto a las demás 4 localidades de Barranquilla.

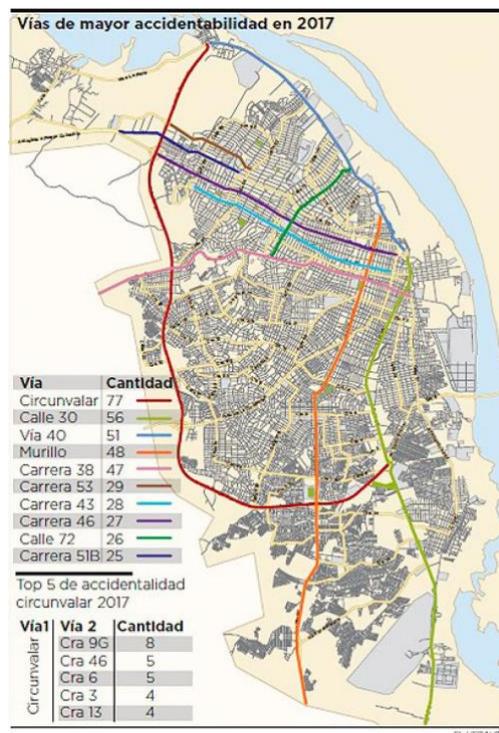
Año	No. Víctimas NCH	% Representativo (Entre las 5 Localidades)
2019	2087	40,23%
2018	3158	53,53%
2017	2571	37,01%

Fuente: STSV 2019. Elaboración propia.

Así mismo se logra identificar que los lugares de mayor accidentalidad, son: la Circunvalar, la Calle 30, la Calle 45, la Avenida 17, Calle 19 y la Carrera 38. Entre las que podemos identificar a la Circunvalar, la Calle 45 y la Carrera 38 en gran parte de sus tramos como parte de la localidad NCH de la ciudad.

En la imagen reportada por el periódico el Heraldo, se pueden identificar las principales vías de mayor accidentalidad para el 2017. (Gráfica 13).

Gráfica 13
Vías de Mayor Accidentabilidad en 2017 en Barranquilla.



Fuente: www.Elheraldo.co, 2017.

Finalmente, es preciso indicar que fruto de un rastreo realizado previamente en cuanto a estudios o investigaciones que hubiesen sido desarrolladas en torno a la temática de Cultura vial en Barranquilla e incluso en la Costa Caribe, se pudo identificar que es un tema que si bien es

cierto ha sido abordado en algunas tesis de Grado, no ha sido desarrollado a fondo desde el punto de vista que se busca abordar la presente investigación y es mediante el diseño de una estrategia educomunicativa a través de la radio comunitaria. Cabe decir que se ha hecho la aplicación de otras herramientas, pero no desde la participación de los medios comunitarios, entendidos como medios con una identidad y legitimidad muy arraigada a la comunidad.

4.5. Análisis de resultados

Teniendo en cuenta la realidad percibida mediante los instrumentos aplicados, es evidente que la problemática de cultura vial en Barranquilla y más específicamente en su localidad NCH, amerita una intervención vista desde lo que en principio se había contemplado en el paradigma de la Comunicación para el cambio social; teniendo en cuenta que son las prácticas culturales, normas sociales y desigualdades estructurales perniciosas de la comunidad investigada, las que aseveran y repercuten en el buen desarrollo de la dinámica vial y que al final terminan afectando otros aspectos como la convivencia ciudadana y hasta de salud pública de la ciudad, considerando a las comunidades como los sujetos del cambio.

Es por esto que a lo largo de la investigación fueron tomando fuerza ciertos argumentos, mientras otros fueron desmitificándose. A continuación los relacionaremos, los cuales también tienen su sustento en la teoría previamente compartida:

- 1.** Por un lado está el tema cultural y su influencia en la dinámica vial.

Partimos entonces por lo que desde la teoría nos propone Gilberto Jiménez (2009), citando a Clifford Geertz, quien la define la Cultura como “Pautas de significados”, es decir, “...no ya de pautas de comportamientos sino de pautas de significados, que de todos modos constituyen una dimensión analítica de los comportamientos” (Pág. 2). En este sentido cobra mucha importancia

las palabras del Ingeniero y Docente Víctor Cantillo en entrevista, quien argumenta: “... que no cabe duda que la cultura y sobretodo la forma cómo nos comportamos definitivamente tiene una gran incidencia en las condiciones de movilidad, en los accidentes y también en la en la calidad de vida” (Cantillo, 2020).

Añade que cuando “...nos hablan de cultura barranquillera, normalmente se asocia con la cultura de la *Vacinidad*, del ser ligero. Inmediatamente cuestiono esto, porque aunque somos *desparpajados* en muchos casos, no somos tan diferentes o extremadamente distintos a otros seres humanos en otros contextos”. Es decir que el ambiente en el que se desarrolla la dinámica vial es determinante para el comportamiento de los individuos o actores participantes. Así mismo, Víctor cantillo, afirma que “...los comportamientos son aprendidos, no es que genéticamente vengamos así, y por lo mismo son modificables” (Cantillo, 2020).

En esta misma línea el Ingeniero y Docente Julián Arellana, se refiere a que “...nos somos malos conductores o malas personas per se, sino que estamos acostumbrados a hacerlo y las políticas no nos llevan a comportarnos de otra manera” (Arellana, 2020). Esto se corrobora cuando se observa a un conductor Barranquillero en Miami, ya que es muy distinta la forma en que se comporta en este lugar a como lo hace aquí, seguramente aquí es más desprevenido y “atarban”, pero en Miami se siente más presionado por el ambiente a hacer lo correcto. En ese sentido, el actor vial está condicionado por ese mensaje que le da el medio ambiente y los gobernantes, invitando a comportarse de cierta manera (Arellana, 2020).

Lo anterior descansa en el concepto que plantea Guillermo Camacho Cabrera, acerca de Cultura vial: “es la expresión de la forma en que las gentes de una sociedad o comunidad se relacionan en las vías”, haciendo la claridad en que ésta misma, “...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” (2009). Y son diferentes por el contexto que enmarca estas comunidades.

En esta misma línea de la cultura, cabe resaltar que la manera como nos comportamos en la calle es un reflejo de lo que somos como sociedad, una infortunadamente muy individualista, donde el sentido del común, de lo colectivo no están tan cimentados, está más cimentada la cultura del “yoismo”, del cómo yo puedo lograr lo que pretendo, aunque eso signifique pasar por encima de las demás personas , y eso se evidencia mucho en la calle y por supuesto quienes más se afectan son los usuarios más vulnerables, aquellos que definitivamente tienen enormes desventajas, por ejemplo los peatones, los ciclistas y motociclistas, en ciertos casos. Así lo afirman los ingenieros Arellana y Cantillo, en sus declaraciones obtenidas en entrevista. Refiriéndose así, a una la falta conciencia colectiva que J. Álvaro Cálix R (2010, pág. 27) argumenta, muy necesaria para la resolución de la problemática vial, ya que es aquella que interioriza el compromiso de la responsabilidad del individuo para con la acción social en el entorno, entendiendo que a pesar de que los individuos comprenden de forma desigual los hechos a causa de una serie de factores tales como la edad, el nivel de educación, el status económico, social y familiar, puede evolucionar si la sociedad se adapta e integra de manera creativa en la sociedad ante el cambio.

Así mismo, la falta de sanción social frente a algunos malos comportamientos o infracciones por parte de los actores, por miedo a represalias, es reflejo de esta sociedad individualista, que prefiere dejar pasar, porque no se trata de “mi problema o que no es sensible al tema desde la colectividad. Es por esto que cuando se les preguntó a los actores viales ¿Qué sentían o pensaban cuando cometían una infracción o hacían algo indebido dentro de la dinámica vial?, solo un 4%

de los encuestados se refirió a que pudo causar daño a otros, más bien se enfocaron en respuestas que los involucraban solo a ellos.

2. De otro lado, resulta importante destacar lo que el Profesor Víctor Cantillo afirma cuando se refiere a que “Como sociedad hemos hecho muy poco por incidir en el comportamiento y conductas de cada actor involucrado” (Cantillo, 2020). Mediante investigaciones realizadas junto al profesor Arellana, juntos han identificado que el tema no resulta ser prioridad para las autoridades o instituciones gubernamentales, esto se ve reflejado en 2 aspectos fundamentales:

- En Barranquilla, el presupuesto destinado para los asuntos de educación o fomento de cultura vial, son muy pequeños o poco significativos en comparación a otros temas. Cantillo dice que "Aunque el factor humano es el más importante, de lejos, entre los 3 elementos (Humano, Vehículo, ambiente) (Oviedo Sotelo, 2019, pág. 2), la evidencia nos muestra que en Barranquilla la prioridad lo tienen los autos y el tema de infraestructura, por encima de actores vulnerables (Cantillo, 2020). El enfoque de los gobernantes ha estado en la pavimentación o en infraestructura centradas en los vehículos, más que en espacios que faciliten o en beneficio de los actores más vulnerables, como son: peatones y ciclistas. Cantillo agrega que “El rubro dedicado a temas de formación, capacitación y sensibilización en temas de cultura y seguridad vial son irrisorios, en comparación a otros presupuestos aprobados para demás asuntos en el distrito”. A diferencia de ciudades como Medellín, que ha invertido millones en lo que ellos llaman “Cultura Metro”, en la que se invirtió más de \$6.401 millones para el 2017 (Dirección de Comunicaciones, 2017), a diferencia de Barranquilla que no registra un rubro específico, sino que se enmarca en un rubro más grande como “Cultura”, en el que se le da más énfasis al folclor y las artes. En otras palabras en

Barranquilla se ha estado más enfocado en “Cortar la cinta”, más que en capacitar en conductas y comportamientos.

- Así mismo, los ingenieros Cantillo y Arellana, han encontrado que "...hay muchos mensajes implícitos muy fuertes por parte de los entes gubernamentales que dan muestra de sus prioridades”. Lo anterior es evidente en la forma en que se han planificado los espacios en nuestra ciudad, en los que sin duda la prioridad está para autos, muy por encima de los usuarios más vulnerables como el peatón, y ciclistas". Ejemplo de ello es que nuestros andenes no son continuos, es imposible pasear un bebe o que alguien con limitaciones de movilidad pueda trasladarse de manera continua sin tener que ir por la calle, es “Una verdadera carrera de obstáculos”. Así mismo cuando las autoridades “permiten” que haya estacionamientos sobre los andenes, cuando no se le otorga la prioridad que deberían tener los peatones y demás usuarios vulnerables participantes en la vía; cuando se construye un Puente peatonal y se le dice de manera implícita al peatón, que sí se cansa, que es él quien tiene que cambiar su curso y no los autos para detenerse. Todo lo anterior, teniendo en cuenta que la infraestructura urbana comprende más allá de las calles, se refiera a todos los espacios para todos los actores viales y esto incluye las aceras y el espacio de los ciclistas.

3. Desconocimiento de las normas, responsabilidades, derechos y deberes en la vía, por parte de todos los actores.

Por un lado se les preguntó a los encuestados, ¿Qué es lo que más afecta la Cultura Vial en la localidad NCH de Barranquilla?, a lo que respondieron como segunda causa, con un 22%, la falta de Capacitación/desconocimiento de normas, deberes y derechos en la vía, por parte de los actores involucrados. Así mismo, cuando se les preguntó ¿Cuáles serían las acciones más efectivas, que se debían tomar para mejorar la cultura vial en a localidad NCH, se encontró que

hacen énfasis en 2 elementos: Respeto de las normas desde el reconocimiento del otro y Capacitaciones periódicas para todos los actores viales.

Lo anterior se ratifica cuando tenemos en cuenta el resultado de las observaciones hechas por los expertos entrevistados, quienes han determinado que: "...es muy marcado el desconocimiento de normas simples que son universales y que de alguna forma los actores no las han interiorizado" (Cantillo, 2020).

Por su parte el profesor Arellana, se refiere a que la problemática vial se ve afectada cuando no se respetan las normas o reglas básicas, bien sea por desconocimiento o porque culteramente estamos acostumbrados a comportarnos así. Por ejemplo: basta con que un peatón ponga un pie en la vía, para que el vehículo circulante le pite o acelere , haciendo ver que es él quien tiene la prioridad o es su espacio. Dejando claro que no se es consiente que los peatones también son actores en la vía. De otro lado, se evidencian vehículos que se parquean sobre los andenes, irrespetando aún el espacio de los peatones.

Ese espacio público que en la teoría se refiere, a "Espacios de encuentro y contacto, tangibles (plazas) o intangibles (imaginarios), que permiten reconstruir la unidad en la diversidad (la ciudad) y definir la ciudadanía (democracia)" y que además "...son un componente fundamental para la organización de la vida colectiva (integración, estructura)y la representación (cultura, política) de la sociedad. (Cárrión & Benalcázar , 2008).

De esta manera, se fortalece el imaginario que tiene los conductores de carros, en cuanto a la supremacía o privilegio que tiene frente a otros actores como el peatón. Pensamiento con los mensajes subliminales que mandan las autoridades, como ya lo habíamos mencionado, en el que se construyen más espacios para los carros que para los demás actores, como Peatones y ciclistas.

El Director de Cultura ciudadana del distrito, David Montero, afirma que “... mucha gente desconoce muchas veces la norma o no se le ha hecho conciencia de la misma y esto a su vez nos hace actuar mal involuntariamente, en contra de nuestros propios derechos” (Montero Jalil, 2020). Un ejemplo de ello es cuando el mismo Peatón estando a 3 metros de la cebra, prefiere cruzar por otra parte, entendiéndose que desconoce los beneficios de hacerlo o en su costumbre o hábito no ha entendido que eso es para él. En este sentido, hace falta además de capacitar de manera más recurrente, se requiere hacer un ejercicio para la concientización y la interiorización de la norma. Bien lo dice la Dra. Mónica Moreno, Jefe de Educación y Cultura para la Seguridad Vial del Distrito: “No solo basta con conocer la norma, es necesario respetarla y para ello hay que interiorizarla” (2020). Por ello se hace necesaria una capacitación desde el enfoque que propone la pedagogía como forma de cambio cultural”, que así mismo “busca promover la construcción colectiva de ciudadanía, específicamente promoviendo la cooperación ciudadana y la corresponsabilidad (cambio de comportamientos) en pro de construcción de bienes públicos y del bienestar colectivo” (Mockus, 2008, pág. 99). Entendiendo sin duda que el cumplimiento de normas y la armonía entre los tres sistemas reguladores (norma legal, norma moral y norma social) resulta determinante, para el mejoramiento de la practica social, en el contexto vial específicamente.

Por otro lado, hay situaciones que revelan que aunque la gente obtiene sus licencias, hay algo que debe estar haciéndose mal desde los cursos de manejo, o no se está siendo lo suficientemente riguroso (Cantillo, 2020). De hecho cuando se le preguntó a los encuestados, si consideraban saber todo lo necesario para circular en la vía, y la mayoría respondió No, y que les hace falta o se han olvidado con un 62%, y el 38% restante consideran que si saben lo que necesitan para circular en la vía, pero que siempre es bueno recordar y actualizarse.

- Caracterización de la localidad NCH de Barranquilla.

Mediante el diagnóstico realizado previamente, se logró determinar que en la localidad NCH, se presentó un 40% de accidentes entre las 5 localidades (Secretaría de Tránsito y Seguridad Vial, 2019) y según análisis del ingeniero Víctor Cantillo, esto se debe, dejándose guiar por las cifras, a que en este sector se concentra aproximadamente el 80% de la actividad vehicular y dinámica vial de Barranquilla, más que a un tema cultural. Recordemos que 1 de cada 5 hogares en barranquilla tiene auto y que éstos están localizados mayormente en la localidad NCH y la localidad de Riomar. Además es la zona que más empleos concentra, y abarca mayor cantidad de vías que comunican el norte y sur de la ciudad, es decir, vías con mayor circulación.

De otro lado, la localidad NCH y la de Riomar, son de las zonas de mayor ingreso en Barranquilla y con mayor acceso a la educación formal. Si los comparamos con otras localidades, estamos hablando de un sector que ha sido privilegiado con un mayor nivel de ingreso y escolaridad, sin embargo encontramos todos estos comportamientos en el que hemos venido discutiendo, no reflejan su nivel de escolaridad y posición social (Cantillo, 2020).

Esto no es más que, la educación formal está haciendo muy poco por incidir en este tipo de comportamientos.

4. Para los efectos de la investigación, era muy importante conocer la percepción de los actores frente algunas realidades, que de alguna forma permitirán ser más efectivos en la propuesta y formulación de una estrategia que contribuya a mejorar la cultura vial de la comunidad de NCH de Barranquilla. Entre los elementos que son destacables están:

- Que en su mayoría, los encuestados consideran o por lo menos de palabras, que la problemática en la vía es prioritaria frente a otros temas como la seguridad, ya que de muchas

formas reconocen que de un buen desarrollo de una dinámica vial depende el descenso en cifras de accidentalidad y muertes y en otros sentidos de una mejor calidad de vida para todo, cuando se pone en términos de convivencia. Y decimos que de palabras, porque en la práctica, los comportamientos hablan de otra cosa, donde los intereses individuales, priman sobre el bien de toda la comunidad. Pero hay una cifra que resulta ser interesante, y es que aunque la mayoría de los encuestados considera que la mayoría de los accidentes en la vía son causados por las imprudencias de los conductores de moto (en un 31%), un 24% reconoce que esto es responsabilidad de todos y no de un actor en particular.

- Descuido, detracciones e imprudencias por parte de todos los actores, son los principales factores que afectan el buen desarrollo una buena dinámica vial en la localidad NCH, por lo menos así opinan el casi 50% de los encuestados, sin dejar de mencionar, el desacato a las normas de tránsito, irrespeto a las autoridades y hasta los afanes de los actores en la vía.

5. Resultó interesante conocer, que la mayoría de los encuestados identifican el estrés y la impaciencia con un 18% cada una, como las emociones experimentadas principalmente, dentro de la dinámica vial ; otros actores declaran sentir tranquilidad un 16% y otros por el contrario sienten temor con un 16% también, lo que deja a la prevención con un 9%. Poder con un 4% y por último inseguridad con un 2%, al igual que quienes manifiestan no sentir nada. Esto permite inferir entre líneas, que son emociones negativas las que priman a la hora de transitar. Esto se puede constatar en el estudio previamente revisado para esta investigación, en el que se precisa justamente que el comportamiento cotidiano influye en todos los aspectos de la vida de los actores viales. Asimismo:

... el estilo de vida relacionado con los estados de ánimo o las emociones, el sueño, el estrés, los hábitos de alimentación, sedentarismo, consumo de sustancias y enfermedades, influye en el uso eficiente de la vía y de las habilidades en la conducción. En tal sentido,

la personalidad constituye todas aquellas características psíquicas que un individuo posee y que influyen en la conducta, hábitos, actitudes y preferencias de las personas, situación que hace que los individuos busquen sensaciones nuevas y posean fortalezas en el momento de enfrentarse a circunstancias estresantes, ya que logran adaptarse rápidamente a dicha situación; sin embargo, este factor de personalidad también está asociado a la subestimación de los riesgos, lo que facilita la ocurrencia de un accidente de tránsito (Norza, et. al, 2014) citando a (Ledesma, Poó & Peltze, 2007).

6. Por otro lado, hay un elemento muy importante a tener en cuenta aquí y es la reacción o pensamiento de los actores viales frente a una infracción en la vía. Cuando se les preguntó sobre esto, el 31% manifestó que se asustaba y sólo el 20% pensaba en no volver a cometer la falta y peor aún el 11% se asusta pero justifica su acción. Esto habla sin duda que hay que trabajar muy desde la creación o fomento de conciencia frente a las normas y un poco desde lo que plantea Antanas Mockus, cuando desde el concepto integral de cultura ciudadana busca combatir la cultura del atajo. “Cultura ciudadana se propone mayor autorregulación (regulación por la propia conciencia: por culpa o auto gratificación moral) de cada persona, mayor regulación mutua interpersonal-pacífica (disposición a dejarse regular y a regular de manera no violenta ni ofensiva acudiendo a la vergüenza o a hacer sentir orgullo al otro) (2008).

7. Finalmente, con base en los resultados obtenidos y teniendo como base la teoría estudiada y estudios previos, se puede pensar una estrategia que vaya en pos del mejoramiento de la cultura vial de la localidad NCH de Barranquilla, teniendo en cuenta los siguientes aspectos:

- La estrategia debe sustentarse sin duda en la comunicación, esta que se gesta desde las comunidades y no para las comunidades, y como lo expresa Gumucio “... un proceso de diálogo y debate, basado en la tolerancia, el respeto, la equidad, la justicia social y la participación activa

de todos” (p. 31). Incluso, esto permite pensar en una estrategia más específicamente desde la educomunicación, o la educación desde la comunicación, que se refiere a entender que lo educativo involucra procesos y fenómenos de intercambio y producción compartida de sentidos a favor de la enseñanza y aprendizaje de la comunicación como una forma de hacer parte activa de la sociedad (Díaz T, 2013). De aquí que muchas de las respuestas de los encuestados, apunten indiscutiblemente al desarrollo de Campañas de sensibilización, cursos pedagógicos periódicos y que no sólo se enfoquen en enseñar la norma o deber, sino que mediante la sensibilización en principios y valores, esta norma o deber pueda ser interiorizado por cada uno de los actores participantes en la vía.

- Sobre esta base, es relevante decir que según los expertos consultados, las estrategias que se propongan a desarrollar deben articular a todas las entidades, no solo los medios, sino las instituciones educativas, empresas, gobierno, etc. (Cantillo, 2020). Así mismo sea cual sea la campaña de comunicación que se proponga, esta no puede ser universal, sino particular para cada actor, pero también enfocada a diferentes edades (Arellana, 2020).

- Para David Montero, se hace necesario trabajar en los niños y adolescentes que en futuro van a adquirir su licencia de conducción, no solo en el conocimiento de la norma, sino en la conciencia que hay que tener de ella, a pesar de lo que culturalmente o generacionalmente se ha venido observando y aprendiendo (Montero Jalil, 2020).

- Por su parte, el Docente investigador y consultor en innovación educativa y cultura digital, Oswaldo Ospina, es muy enfático en precisar que “La radio es una tecnología que tiene mucha vigencia y que tiene credibilidad y mucho más si pasamos a la radio local o comunitaria” (Ospina, 2020), ya que se puede decir que ese una radio de nicho, que perfectamente tiene un proceso de identidad, “...entonces quienes escuchan radios temáticas o locales que tiene un contexto muy particular para una comunidad, tiene un mayor nivel de legitimidad (Ospina, 2020).

Por tanto mayor influencia y mejor efectividad en el mensaje que se transmite, dadas las relaciones lazos comunicacionales que se gestan entre el medio y la comunidad. Así también lo ratifican los actores viales encuestados, quienes opinan en un 62% que la Radio podría ser útil para mejorar la cultura vial de la localidad NCH.

○ Adicional a esto, se debe gestar una estrategia muy desde la educomunicación, pero que sea Multicanal. En esto coinciden el experto Oswaldo Ospina y los mismos actores encuestados, quienes ven con un 51% pedagógicos periódicos como respuesta a la problemática, un 35% a las campañas de sensibilización en las calles y un 22% a las estrategias lideradas desde la radio (Cañas radiales); ubicando en último lugar la prensa escrita y las redes sociales, con poco más del 4% y 2%, respectivamente. Entonces se podría pensar una estrategia que combine mensajes en la radio, muy desde la sensibilización, involucrando trabajo de campo, en las casas y barrios y el uso de redes sociales como Facebook, donde se desarrolla contenido que apoye la campaña, con juegos interactivos, temas de referencia, cursos donde puedan aprender (Ospina, 2020). Toda esta combinación, desde lo que ofrece la comunicación desde los medios comunitarios, que además ve a los actores viales “como sujetos sociales de derecho y sujetos políticos que intervienen en la construcción de su propio desarrollo, y que buscan incidir en la definición de políticas públicas que tengan en cuenta sus necesidades y expectativas de vida como comunidad” (Durán, 2011, p. 318).

En cuanto a cuáles serían las temáticas o enfoques principales a desarrollar dentro de la estrategia, se encuentra que definitivamente el reafirmar, recordar las normas y deberes en la vía es fundamental. Además de recordar la norma, se hace indispensable interiorizarla para que pueda ser respetada, desde el reconocimiento del otro, debilitando la cultura individualista que se identificó. Pero además se hace imprescindible el apoyo de las entidades gubernamentales, para que puedan ver como prioridad esta problemática que está cobrando vidas y está afectando el

bienestar y convivencia de la comunidad Barranquillera. Y en esto el experto Oswaldo Ospina, propone se venda la idea partiendo de las metas de gobierno planteadas, además de mostrarles la forma en como esto puede generarle réditos como ciudad. Y en ese orden de ideas, se sugiere hacer referencia a casos internacionales que han sido exitosos, además se sugiere nombrar la gran identidad y credibilidad de los medios comunitarios.

Conclusiones y recomendaciones

5.1 Bases que sustentan la propuesta educomunicativa

Después de haber analizado y cotejado los estudios analizados previamente, los resultados de los instrumentos aplicados y las teorías que enmarcan la investigación, podríamos enlistar algunas conclusiones que se constituyen en los pilares o línea de base para el desarrollo de una propuesta educomunicativa, que pueda contribuir con el mejoramiento de la cultura vial de la localidad NCH, en cumplimiento con el tercer objetivo de la investigación.

En primer lugar, se encuentra que mediante el diagnóstico desarrollado, en cumplimiento al primer objetivo específico de la investigación, se detectaron los lugares de mayor accidentalidad e infracción de la normatividad de tránsito, tales como: Circunvalar, Calle 30, Vía 40, Murillo, o Calle 45, la Carrera 38, la Carrera 53, la Carrera 43 y la Carrera 46, también la calle 72 y la Carrera 51B. Calles y carreras en los que gran parte de sus tramos corresponden a la localidad NCH de la ciudad (Secretaría de Tránsito y Seguridad Vial, 2019). Donde las infracciones más cometidas son:

- Conducción del vehículo por encima de la velocidad permitida
- Estacionar en vehículo en lugares prohibidos
- Manejar la Moto en contravía
- Uso de celular o dispositivos de audio por parte de conductores de moto y auto.
- No cruzar en las esquinas o haciendo uso de la cebrá, refiriéndose al peatón.
- Descender del vehículo en lugares prohibidos

Lo anterior brinda una pista importante en cuanto a los temas que serán fundamentales al momento de hacer pedagogía, teniendo en cuenta además los resultados de las encuestas realizadas y percepciones de los expertos entrevistados, en el marco del segundo objetivo

especifico del proyecto de investigación. Aquí se encontró que se debe hacer énfasis en sensibilizar a los conductores de vehículos en cuanto al respeto por los actores vulnerables como el peatón y los ciclistas, por el respeto a sus espacios y derechos. Sin dejar de lado el manejo de las emociones de dichos actores en la vía, ya que en su mayoría manifestaron sentir estrés e impaciencia (18% cada una); temor, rabia o enojo (16% cada una) y hasta prevención (9%); concordando con lo analizado en estudios anteriores que ratificaban que “...el estilo de vida relacionado con los estados de ánimo, el sueño, el estrés, los hábitos de alimentación, sedentarismo, consumo de sustancias y enfermedades, influye en el uso eficiente de la vía y de las habilidades en la conducción” (Norza, et al., 2014, p.185).

En segundo lugar, se llega a la conclusión de que los distintos actores viales carecen de conocimientos de las normas, leyes y responsabilidades que cada uno tiene en la vía, ya sea porque las han olvidado o porque no se ven persuadidos o motivados a cumplirlas. Esto teniendo en cuenta que según encuestas realizadas el 62% de los actores consideraron no saber todo lo que se necesita para participar en la dinámica vial, o se le ha olvidado y un 38% considera que sabe pero que es necesario actualizarse constantemente. Además de las declaraciones de los expertos entrevistados, fruto de sus observaciones en el marco de investigaciones previamente desarrolladas por ellos, que concuerdan en este aspecto. Esto implica poner atención en el factor conocimiento, como tema fundamental para promover en la estrategia educomunitativa que se plantee, a través de los distintos canales que brinda la radio comunitaria Plenitud Stereo.

En tercer lugar, se concluye que la manera como se comportan los actores viales en la calle es un reflejo de lo que somos como sociedad con una marcada cultura individualista, fruto del deterioro del pensamiento colectivo o del reconocimiento del otro. Esto se evidencia en observaciones realizadas por los expertos entrevistados, en las que llegan a la conclusión de que

prevalecen los intereses de los conductores de automóviles, por encima de las de los más vulnerables, como el peatón y el ciclista. Aquí marca mucho el sentido de superioridad que tienen conductores de automóvil por encima de los demás, en donde valen más los derechos del conductor a transitar, que el del peatón al cruzar. Así mismo esta cultura individualista se ve reflejada en quiénes asumen las responsabilidades en la vía, dado que cuando se les preguntó a los diferentes actores quién tenía mayor responsabilidad de los problemas en la vía, solo el 24% consideró que todos tienen su grado de responsabilidad, mientras que el otro 76% se refiere a otros como culpables.

En cuarto lugar, está el hecho de que las personas o actores que participan en la dinámica vial, no son malas en sí mismas, sino que en parte se comportan de manera irresponsable, descuidada e infringiendo las normas porque el contexto así se los permite. Esto, teniendo en cuenta el ejemplo planteado por los expertos, que invita a revisar la forma de comportarse de un Barranquillero en Estados Unidos, entendiendo que es extremadamente distinta a como se comporta en la vía en Barranquilla, ya que sin duda en EE.UU la presión del contexto le parece más estricto y difícil, obligándole a actuar de manera correcta. Esto da a entender que hay un trabajo que hacer en cuanto a fortalecer las medidas de control por parte de las autoridades en la ciudad.

En este mismo sentido, está el fuerte “mensaje subliminal” del gobierno, como le llaman los expertos entrevistados, bastante explícito por cierto, que se prioriza en beneficiar a los conductores de vehículos por encima de los actores vulnerables como peatones y ciclistas; basado en lo que a diario se observa y que invita a analizar de qué manera están distribuidos y cómo se fortalecen los espacios para los diferentes actores. Sin duda la prioridad la tienen los autos, hay muchas más vías pavimentadas, mientras que para el peatón o ciclistas, la vía resulta ser una verdadera carrera de obstáculos.

En quinto lugar, está el tema del presupuesto, que para el caso de Barranquilla, no cuenta con uno en específico para el tema de cultura vial, sino que se surte del 10% de los pagos por multas destinado a campañas de educación vial y peatonal (LEY 769, 2002). A diferencia de ciudades como Medellín, que ha invertido millones en lo que ellos llaman “Cultura Metro”, en la que se invirtió más de \$6.401 millones para el 2017 (Dirección de Comunicaciones, 2017) Son muestras importantes de que el tema no representa una prioridad para el gobierno local, lo que hace de alguna forma más complejo el proceso influencia y cambio en los actores participantes en la dinámica vial.

Es por esto, que para la estrategia se hace necesario poder sensibilizar y persuadir a los entes gubernamentales frente a la importancia de la cultura vial en la localidad, haciéndolos partícipes de la solución y de los enormes beneficios que tiene el poder mitigar la accidentalidad, muertes y el mal ambiente convivencial a causa de la falta de cultura vial entre sus actores involucrados.

Finalmente, se concluye que la Radio Comunitaria, podría ser un medio efectivo para influir el pensamiento y finalmente comportamiento de los actores que participan en la dinámica vial. En primer lugar porque como se logró identificar junto al Docente investigador y consultor en innovación educativa y cultura digital, Oswaldo Ospina: La radio es una tecnología que tiene mucha vigencia y que aún tiene credibilidad; ahora si pasamos a la radio local o comunitaria, se puede decir que ese una radio de nicho, que perfectamente tiene un proceso de identidad, entonces quienes escuchan radios temáticas o locales, son mas susceptibles a que el mensaje llegue de manera efectiva, ya que este medio cuenta con mucha legitimidad ante la comunidad a la que llega. En otras palabras y teniendo en cuenta el caso específico de Plenitud Stereo, su cercanía y credibilidad con la comunidad del NCH de la ciudad, hacen del medio un puente que facilite la educomunicación entre los actores que participan en la dinámica vial.

5.2 Diseño de estrategia educomunicativa

En este sentido, teniendo en cuenta las anteriores conclusiones y dando cumplimiento al tercer objetivo de este proyecto de investigación, se propone una estrategia que se pueda desarrollar teniendo en cuenta la línea de la educomunicación, a través de la emisora comunitaria Plenitud Stereo 96,6 Fm. La estrategia propuesta tiene 4 componentes. Así se describe en las siguientes tablas:

Tabla 23

Descripción Estrategia Educomunicativa Plenitud en la Vía

PROPUESTA ESTRATEGIA DE COMUNICACIÓN PLENITUD EN LA VÍA	
Objetivo de la Estrategia	Influir en el pensamiento y comportamiento de los actores que participan en la dinámica vial, para contribuir en el mejoramiento de la cultura vial de la localidad Norte Centro Histórico de Barranquilla
Actores o Público Objetivo	Conductores vehículos Públicos y privados, Conductores de Motos, Peatones y Ciclistas
Enfoque de la estrategia	Educomunicación en estrategias de transformación y movilización
Medio	Emisora comunitaria Plenitud Stereo 96.6 Fm
Componentes de la estrategia	
Acatando las recomendaciones de los expertos y resultado de las encuestas realizadas en la investigación, se propone una estrategia Educomunicativa que sea Multicanal y que integre todas las herramientas que la radio comunitaria Plenitud Stereo tiene para contribuir a la transformación de la comunidad Norte Centro Histórico de Barranquilla, en torno al mejoramiento de su cultura Vial.	
Componente 1	Posicionamiento y recordación de la estrategia
Componente 2	Interacción con la comunidad y trabajo de Campo
Componente 3	Uso de plataformas digitales
Componente 4	Magazine Radial y Tips Pedagógicos
Temáticas a abordar mediante los componentes de la estrategia	
<ol style="list-style-type: none"> 1. Paciencia, para evitar excesos de velocidad sobre los límites permitidos. 2. Sanción Social uso inadecuado del espacio público (Mal parqueo, Detención en lugares prohibidos, recogida de pasajeros en espacios no permitidos. 3. Recordar a los conductores de Moto conservar su carril y evitar el uso de dispositivos electrónicos o de audio mientras conducen. 4. Concientización del uso de la cebra y cruces permitidos para los peatones 5. Sensibilizar a demás actores frente a los derechos de los peatones y ciclistas 	

- 6. Sensibilizar sobre el reconocimiento y valor del otro en la vía
- 7. Manejo de las emociones en la vía

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 24

Componente 1 de la Estrategia educomunicativa Plenitud en la Vía.

1. Posicionamiento y Recordación de la estrategia

¿En qué se justifica?

Partiendo de los resultados obtenidos mediante las encuestas realizadas en la investigación, que arrojaron que el 42% de los encuestados no recordaban una campaña que promoviera la cultura vial en la ciudad en concreto, dando a entender la baja recordación que han tenido algunas de las ya realizadas, en la mente de los ciudadanos. Por otro lado, el 18% recordó la campaña liderada en Bogotá Por "Pirry" de Inteligencia vial, mientras que el 13% recordaba la Campaña vial de la "Estrellas en la Vía" y un 9% tenían en mente el slogan: "Si vas a tomar, entrega las llaves". Lo anterior permite inferir lo importante que es un personaje influyente para generar recordación. Lo visual y el trabajo en campo son indispensables y un slogan sonoro, también genera impacto. Por eso se parte de este componente de posicionamiento y recordación para la estrategia educomunicativa, con los elementos que se proponen.

¿En qué consiste?

Este componente busca desarrollar recordación y acercamiento con la comunidad mediante la creación de un personaje, con el que los actores viales puedan identificarse, a lo largo de toda la estrategia. El Slogan también, permitirá reforzar el mensaje o hacerlo más comprensible, para todos los actores viales que lo recibirán, mediante piezas publicitarias, programas de radio, tips o grabaciones y visitas en campo.

¿Qué acciones lo componen?

1. Creación de un Personaje: José, "Tú llave" en la Vía. Este personaje representará a esa persona que ejerce sanción social, que representa esas normas y leyes que conviene acatar, porque son aliadas de la comunidad. Esta será la imagen que acompañará las piezas visuales para redes sociales, los programas radiales, tips pedagógicos y hará presencia en las visitas de campo, con su personificación.

2. Creación de un Slogan: Porque pienso en los demás, yo me muevo con responsabilidad. Este Slogan tiene por objetivo, reforzar el mensaje general de la estrategia comunicativa y hacerlo más sonoro para la comunidad que lo escucha.

Representación del Personaje José, “Tú llave en la vía” y Slogan de la Estrategia.

Ilustración 1

Personaje José, tu llave en la vía.



Fuente: Elaboración propia

Ilustración 2

Pieza publicitaria para redes con Slogan de la estrategia educomunicativa Plenitud en la vía



Fuente: Elaboración propia.

Tabla 25

Componente 2 de la estrategia educocomunicativa Plenitud en la vía.

¿En qué se justifica?

**2. Interacción
con la
comunidad y
trabajo de
Campo**

La interacción directa con la comunidad es fundamental en el proceso de transformación de conductas de los actores viales. Esto fue evidente en las encuestas realizadas a los actores, en las que se les preguntó ¿Cuál sería el medio más efectivo para educar y comunicar temas concernientes a la cultura vial, para la localidad NCH?, a lo que respondieron casi en un 36% que campañas de concientización en las calles. Además que para lograr esa comunicación efectiva del mensaje en el marco de la "Teoría de la comunicación para el Cambio Social" e incluso de la misma educocomunicación, el diálogo constante con los actores en la vía, es indispensable.

¿En qué consiste?

Este componente se refiere a las visitas en Barrios, puntos críticos e Instituciones educativas de la localidad NCH de Barranquilla, con la presencia del personaje "José, el Llave en la vía" para ejercer las siguientes acciones:

1. Control social y pedagogía entre los distintos actores viales, recordándoles las normas y responsabilidades de cada actor, teniendo en cuenta las infracciones cometidas con mayor frecuencia, causantes de multas y accidentes, mediante Pancartas, avisos alusivos y la presencia del Personaje de la campaña, en torno a los temas fijados en la estrategia
2. Mediante perifoneo con la "Plenimovil", que es una camioneta dotada de sonido amplificado, se reproducirán los tips pedagógicos y mensajes de sensibilización pertinentes.
3. Llegar a los Colegios y Universidades con el evento educativos llamado: "Cultura en la Vía Fest" . En éste se llevará música, un mensaje de 15 minutos, concursos , reproducción de tips pedagógicos y concursos relacionados con cultura vial.

¿Qué acciones lo componen?

1. Visita **2 veces** por semana en Barrios y puntos críticos de la localidad NCH de Barranquilla, para hace pedagogía.
2. Visita **1 vez** por semana con Perifoneo en Barrios y puntos críticos de la localidad NCH de Barranquilla, para hace pedagogía.
3. Evento Educativo "Cultura Vial Fest" **1 vez** por semana en institución educativa de la localidad NCH de Barranquilla, para hace pedagogía.

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 26

Componente 3 de la Estrategia Educomunicativa Plenitud en la Vía

3. Uso de Plataformas digitales

¿En qué se justifica?

Mediante el diagnóstico de la problemática de cultura vial en Barranquilla, y según estudios consultados, la edad entre los 15 a 30 años es la que mayor casos de accidentes e infracciones reporta y siendo las redes sociales un canal muy frecuentado por este rango de edad, se considera importante abordar la problemática desde allí, teniendo en cuenta además el alcance que tienen las redes de la emisora comunitaria Plenitud Stereo, que cuentan con 4.000 seguidores en instagram y más de 11.000 seguidores en Facebook. Y finalmente la página web de la misma, que puede ser aprovechada para fines pedagógicos.

¿En qué consiste?

Este componente busca sensibilizar, capacitar e impactar a los actores viales que cumplen distintos roles en la vía, mediante el uso de las redes sociales y un curso pedagógico en la página web de la emisora comunitaria.

¿Qué acciones lo componen?

1. Publicación de contenido en redes sociales (Instagram y Facebook) de la emisora comunitaria Plenitud Stereo 3 veces por semana, con el fin de impactar el público seguidor de estos medios con temas de formación, sensibilización e información sobre cultura vial.
2. Curso Pedagógico en página web www.plenitudstereo.com, con incentivo de premios y descuentos (En impuestos, seguros, revisiones, compra de Cascos y elementos para conducir moto o auto y descuentos y/o bonos en restaurantes). Esto con el fin de incentivar la capacitación y refrescar conocimientos frente a la cultura y seguridad vial para todos los actores.

Fuente: Elaboración propia

Tabla 27

Componente 4 de la Estrategia Educomunicativa Plenitud en la Vía

4. Mgazine Radial y Tips Pedagógicos

¿En qué se justifica?

La Radio es una tecnología que tiene mucha vigencia y que aún tiene credibilidad; ahora si pasamos a la radio local o comunitaria, se puede decir que ese una radio de nicho, que perfectamente tiene un proceso de identidad, entonces quienes escuchan radios temáticas o locales, son mas susceptibles a que el mensaje llegue de manera efectiva, ya que este medio cuenta con mucha legitimidad ante la comunidad a la que llega. En otras palabras y teniendo en cuenta el caso específico de Plenitud Stereo, su cercanía y credibilidad con la comunidad del NCH de la ciudad, hacen del medio un puente que facilite la educomunicación entre los actores que participan en la dinámica vial.

¿En qué consiste?

MAGAZINE RADIAL *PLENITUD EN LA VÍA*

- 1. Nombre del programa:** Plenitud en la Vía
- 2. Tipo de Programa:** Magazine Radial
- 3. Frecuencia:** 2 veces por semana (45 minutos)
- 4. Horario:** 4:00- 4:45 pm, en vivo
- 5. Lugar:** Cabina de Radio Plenitud Stereo (Cra. 43 No. 82-51) Barranquilla.
- 6. Posibles temas:**
 - o Los valores del conductor: Tolerancia, respeto, responsabilidad, solidaridad, eficiencia
 - o El Peatón, sus deberes y responsabilidades
 - o El conductor, deberes y responsabilidades.
 - o Conductas apropiadas e inapropiadas de los usuarios en la vía (Los derechos humanos)
 - o Compromiso con el medio ambiente
 - o La movilidad y el transito, accesibilidad y sus barreras
 - o El respeto por el espacio público
 - o El alcohol y otras sustancias
 - o La agresividad y la velocidad
 - o Autocontrol y autodiagnóstico del conductor
 - o Respeto a la vida y la sensibilización ante la incapacidad.
 - o Además de temas más técnicos: Mecánica Básica, La movilidad en cifras.
- 8. Participantes:** (Algunos de manera presencial en cabina, otros a través de llamadas telefónicas, mensajes de texto y opinión). Psicólogo, Sociólogos, Conductores, Peatón o ciudadano de a pie, funcionarios de la secretaría de transito y seguridad vial de Barranquilla, Centros de enseñanza Automovilística (CEA) y la Conductora del programa
- 9. Secciones:**
 - o Cortina de presentación del programa *Plenitud en a Vía*
 - o Saludo y presentación de invitados
 - o Un tema de qué hablar en *Plenitud en la Vía!* (Tema del día)
 - o Lo que dice en la calle! (Encuestas, mensajes y llamadas de opinión)
 - o ¿Qué dicen los expertos? (Opiniones de expertos sobre el tema)
 - o Novedades en la vía (Noticias, eventos

TIPS PEDAGÓGICOS

Esta herramienta pedagógica es el acompañamiento al Programa anteriormente propuesto y está encaminada a la formulación de Tips o cápsulas informativas, que se emitan a lo largo de la parrilla de programación de la Emisora, y que estén constantemente recordando información y reflexiones frente al tema de cultura vial. Tendrán una duración de 20 seg. y son emitidas 5 veces de Lunes a sábado, la voz del personaje José, tu llave en la vía. Un ejemplo de ello es:

- o Si el semáforo está en rojo, no pites!! Esto no hará que cambie... Tu paciencia si!...Conducete bien! Un mensaje de José, tú llave en la vía, y de Plenitud Stereo, al servicio de la comunidad.
- o Ey tu! Si tu!... La cebra te espera... haz uso de ella, evita accidentes...! Tu familia te espera! Un mensaje de José, tú llave en la vía, y de Plenitud Stereo, al servicio de la comunidad.
- o No te enojas, cógela suave! En la vía todos somos importantes! Un mensaje de José, tú llave en la vía, y de Plenitud Stereo, al servicio de la

próximos)
o Música que me acompaña! (Recomendado musical)

comunidad.
Para este punto se requiere una previa redacción, producción y grabación de los tips informativos, que serán cambiados mínimo 1 vez por mes.

¿Qué acciones lo componen?

1. Tener la participación diaria, vía telefónica o presencial de un Psicólogo o Sociólogo, durante mínimo 5 minutos de los 45 que dura el programa , para tocar el tema del Respeto y Reconocimiento del otro.
2. Anunciar en cada programa 3/3 (Los 3 días de la semana) al menos 1 Derecho y 1 deber de cualquiera de los actores involucrados.
3. Invitar al menos 1 vez por semana a 1 instructor de un CRC o CEA capacitado en temas de Seguridad y convivencia ciudadana
4. Realización del Programa Radial *Plenitud en la vía* mínimo 2/2 veces por semana.
5. Invitar mínimo 1 vez por semana a 1 actor representante de la Secretaría de Tránsito y seguridad vial de Barranquilla (Secretario, Agente de tránsito, Agilizador) a hablar sobre sus compromisos sobre la problemática y resolver inquietudes de la audiencia.
6. Hacer encuestas en la calle, previas al programa, mínimo 6 por cada programa emitido, referente el desarrollo de Valores como empatía, tolerancia y paciencia, bajo el formato ¿Sabías qué?...
7. Dedicar mínimo 5/45 minutos del programa a informar bajo una de sus secciones, cifras que revelen las consecuencias de no tener Paciencia, Tolerancia y empatía en la vía
8. Invitar mínimo 1/2 días de la semana a Profesionales que aporten ideas de soluciones Pacíficas a las problemáticas presentes en las vías, interviniendo mínimo 10/45 min del programa.
9. Abrir los micrófonos del programa, mínimo 10/45 minutos, para escuchar quejas, sugerencias y propuestas frente a la problemática de convivencia y seguridad vial
10. Invitar y promocionar mínimo 2 veces durante el programa a la realización del curso pedagógico en la página web: www.plenitudstereo.com

1. Producir y emitir mínimo 3 de los 10 Tips pedagógicos, referente al tema de Seguridad y convivencia ciudadana.
2. Producir y emitir mínimo 2 de los 10 Tips pedagógicos, promoviendo el respeto por las Autoridades e Instituciones de Tránsito y seguridad Vial
3. Producir y emitir mínimo 1 de los 10 Tips pedagógicos, promoviendo el respeto y buen uso del espacio Público
4. Producción y emisión de mínimo 3 tips o cápsulas, al día, de 20 seg, enfocados en promover los valores en la vía
5. Grabación y emisión de mínimo 1 cápsula de 20 seg, con testimonio de diferentes actores involucrados, emitido diariamente 1 vez al día.

Fuente: Elaboración Propia

- **Cronograma semanal de la estrategia**

Tabla 28

Cronograma semanal de actividades de la estrategia Plenitud en la Vía.

COMPONENTE DE LA ESTRATEGIA	ACTIVIDAD	LUNES	MARTES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO
COMPONENTE 1 Y 2	Visita en Barrio o Punto crítico		X			X		
	Perifoneo con Plenimovil en Calles de la localidad NCH						X	
	Evento en Institución Educativa Cultura Vial Fest			X				
COMPONENTE 1 Y 3	Contenido en Redes Sociales de la Emisora	X			X			
	Curso de Recordación en página web www.plenitudstereo.com	X	X	X	X	X	X	X
COMPONENTE 1 Y 4	Magazine Radial <i>Plenitud en la Vía</i>		X					
	Tips Pedagógicos de 20 seg.	X	X	X	X	X		

Fuente: Elaboración propia

Referencias Bibliográficas

- Abertis & Consultora Dejavu Ltda. (2017). *Educación en Seguridad Vial: Manual para Profesores*. Chile.
- Agencia Distrital de Infraestructura ADI. (2017). *Informe de Gestión 2017*. Informe de Gestión, Agencia Distrital de Infraestructura ADI, Barranquilla.
- Alcaldía de Barranquilla. (22 de Julio de 2019). *www.barranquilla.gov.co*. Obtenido de Descubre Barranquilla: www.barranquilla.gov.co/descubre/conoce-a-barranquilla/territorio
- Alcaldía de Barranquilla. (26 de Diciembre de 2018). *En 2019, sigue la transformación en la infraestructura de Barranquilla*. Obtenido de Noticias: <https://www.barranquilla.gov.co/mi-barranquilla/en-2019-sigue-la-transformacion-en-la-infraestructura-de-barranquilla>
- ANI. (1993). Ley 105.
- ANI. (2003). Decreto 2053, Art.2. Colombia.
- Arellana, J. (30 de Abril de 2020). Convivencia vial en Barranquilla. (L. Osorio, Entrevistador)
- Ayala, M. C., Díaz, Y., Pérez, D. D., & Serrano, M. (2017). OBRAS PÚBLICAS REQUERIDAS VS. OBRAS PÚBLICAS EJECUTADAS: CASUÍSTICA DE LA REGIÓN CARIBE COLOMBIANA. *Revista Reflexiones*, 96(2).
- Badillo, M. , Tovar, N., Lopez, H., & Martínez , J. (2015). En Guía Categorías de investigación de la Maestría en Comunicación (págs. 4-7).
- Balestrini, M. (1998). *CÓMO SE ELABORA EL PROYECTO DE INVESTIGACIÓN*. Caracas, Venezuela.

- Barbero, J. (1981). RETOS A LA INVESTIGACIÓN DE COMUNICACIÓN EN AMÉRICA LATINA.
- Barranquilla Cómo Vamos? (2013). *¿Cómo Vamos en Movilidad, Transporte e Infraestructura vial?: Indicadores 2008-2013*.
- Barranquilla Cómo vamos? (2018). <http://www.barranquillacomovamos.org>. Obtenido de <http://www.barranquillacomovamos.org/encuestas/EPC-Barranquilla-OK.pptx>
- Bastidas , M., Pérez, F., Torres, J., Escobar, G., Adriana, A., & Peñaranda, F. (2009). El diálogo de saberes como posición humana frente al otro: referente ontológico y pedagógico en la educación para la salud. *Investigación y educación en enfermería*, 27(1), 104-111.
- Becerra, S., & Fuentes, L. (2016). Diseño de una Estrategia de Comunicación basada en el Modelo C-Change para el Sistema Integrado de Transporte Masivo Transmetro S.A.S. Barranquilla, Colombia.
- Blu Radio. (7 de Octubre de 2018). ¡Fuera de control! Pelea con machete y tiros al aire en Soledad, Atlántico. Soledad, Atlántico.
- Cálix, Á. (2010). Emancipación y cambio social: la acción colectiva de los movimientos sociales. *fesamericacentral.org*.
- Camacho, G. (2009). *Qué es Cultura Vial?* Obtenido de Culturavial.net: www.culturavial.net
- Cantillo, V. (20 de Marzo de 2020). Convivencia Vial en Barranquilla. (L. Osorio, Entrevistador)
- Cantillo, V. (Junio de 2011). Pautas para mejorar la circulación vehicular. *UnNorte*, 4.
- Cárrión, F., & Benalcázar, G. (2008). Sociedad, ciudad y gobierno: trípode de la convivencia ciudadana. En F. Cárrión, & G. Benalcázar, *Políticas integrales y convivencia en las ciudades de América Latina: servicios urbanos e inclusión* (págs. 45-69). Quito.

- Cerbino, M., & Belotti, F. (2016). Medios comunitarios como ejercicio de ciudadanía comunicativa: experiencias desde Argentina y Ecuador. *Comunicar*, XXIV(47), 49-56.
- CNC. (2016). Obtenido de Biblioteca CNC: <https://www.centronacionaldeconsultoria.com/>
- Constitución Política de Colombia. (1991).
- Corporación Fondo Nacional de Prevención Vial. (2011). *Segundo Estudio de comportamiento y Seguridad Vial*.
- De Oliveira Soares, I. (Abril de 2009). Educomunicación: Utopías, confrontaciones, reconocimientos. En R. Aparrici, D. Covi, J. Ferrés, A. Gabelas, A. Mantilla, M. Gutierrez, . . . Valderram, *Educomunicación: mas allá del 2.0* (págs. 194-207). Barcelona.
- Díaz, Á. S. (2013). Aproximación a la noción de educomunicación, caso del diseño de la maestría en comunicación de la Universidad Nacional Abierta y a Distancia1. *Pangea*.
- Dirección de Comunicaciones. (Marzo de 2017). *Noticias Metro*. Obtenido de Metro de Medellín: <https://www.metrodemedellin.gov.co/al-día/noticias-metro/artmid/6905/articleid/131/el-metro-de-medell205n-afort211-a-la-movilidad-sostenible-durante-2016>
- Durán, O. R. (2011). Los colectivos de comunicación ciudadana en el Magdalena Medio, ¿una apuesta de participación social hacia la democratización de los medios? En J. M. Pereira G, & A. Cadavid B, *Comunicación, desarrollo y cambio social Interrelaciones entre comunicación, movimientos ciudadanos y medios* (págs. 313-326). Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana: Universidad Minuto de Dios: UNESCO.

- El Heraldo. (26 de Diciembre de 2018). En 2019, sigue la transformación en la infraestructura de Barranquilla. págs. <https://www.barranquilla.gov.co/mi-barranquilla/en-2019-sigue-la-transformacion-en-la-infraestructura-de-barranquilla>.
- El Tiempo. (14 de Enero de 2019). Los jóvenes son las principales víctimas de los accidentes de tránsito. (C. Fernández, Ed.)
- Freire, P. (1969). *La Educación como práctica de la Libertad*. Montevideo.
- Giménez, G. (2009). Cultura, Identidad y Memoria. *Frontera Norte*, 21(41).
- Graciano, J., Lozano, J. A., & Ríos, E. (2014). Diseño de una Campaña de Comunicación Audiovisual que Favorezca la Cultura Ciudadana en el Sistema Integrado de Transporte Masivo De Barranquilla. Vive Empaz - Educación y Medios Para La Paz”.
- Groeger, J. (2011). How Many E’s in Road Safety? En B. Porter, *Handbook of Traffic Psychology* (págs. 1-106). Cork, Irlanda: Elsevier Science & Technology.
- Gumucio, A. (2011). Comunicación para el cambio social: clave del desarrollo participativo. En J. M. Pereira G, & A. Cadavid B, *Comunicación, desarrollo y cambio social: interrelaciones entre comunicación, movimientos ciudadanos y medios* (págs. 19-35).
- Hernández , E., Lamus, F., Carratalá, C., & Orozco, D. (2017). Diálogo de Saberes: propuesta para identificar, comprender y abordar temas críticos de la salud de la población. *Revista Científica Salud Uninorte*, 33(2).
- Hernández, E. A. (07 de 10 de 2019). Conociendo Plenitud Stereo. (L. Osorio, Entrevistador)
- Illera, M. (2005). CONVIVENCIA Y CULTURA CIUDADANA: DOS PILARES FUNDAMENTALES DEL DERECHO POLICIVO. *REVISTA DE DERECHO*,(23), 240-259.

- Instituto de Estudios en Comunicación y Cultura. (2003). *Escuela, Medios y Nuevas Tecnologías: una caracterización de las prácticas en Bogotá*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- Kaplún, M. (1998). *Una pedagogía de la Comunicación*. Madrid, España: Ediciones de la Torre.
- Localidad Norte Centro Histórico -NCH-. (2010). Obtenido de Acerca de la localidad: <https://web.archive.org/web/20100514154744/http://localidadnch.com/>
- Lucendo, J. (2019). *Las Edades del Automóvil: Historia del Automóvil*.
- MAPFRE. (2013). *Qué es Seguridad Vial?* Obtenido de Seguridad en la Empresa.com: <https://www.seguridadvialenlaempresa.com/seguridad-empresas/default.jsp>
- Mc Bride, S. (1980). *Un solo mundo, voces múltiples. Comunicación e información en nuestro tiempo*. México: Fondo de cultura económica.
- MIN TIC. (14 de Mayo de 2015). *Minsiterio de las Tecnologías de la Informaión y la comunicación*. Obtenido de Subdirección de Radio Difusión Sonora: https://www.mintic.gov.co/portal/604/w3-article-2291.html?_noredirect=1
- Ministerio de Educación. (2011). Ley 1503.
- MINTIC. (2008). Decreto 2805. Colombia.
- MINTIC. (2010). Resolución 415. Colombia.
- Mockus, A. (2008). Urbanismo y espacio público: oportunidades para fomentar cultura ciudadana. En F. Carrion, & G. Benalcázar , *Políticas integrales y convivencia en las ciudades de América Latina: servicios urbanos e inclusión* (págs. 97-106). Quito.

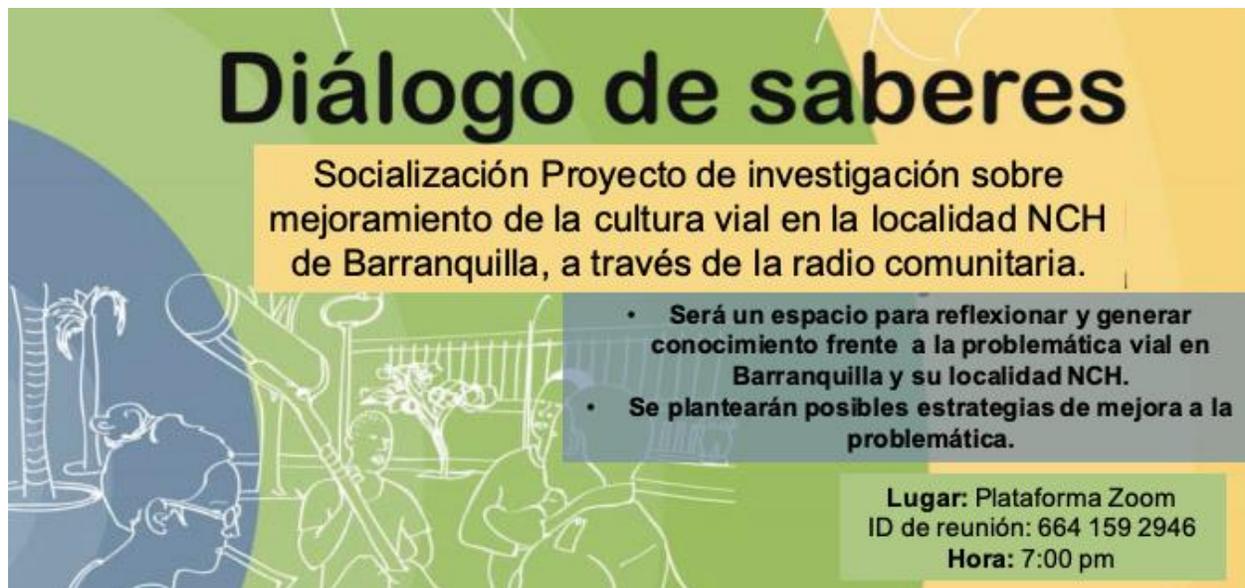
- Montezuma, R. (2008). ¿Por qué se dejan tantas vidas sobre el asfalto? Muerte en las calles, seguridad vial y ciudadana. En F. Carrión M, & G. Benalcázar Z., *Políticas integrales y convivencia en las ciudades de América Latina: servicios urbanos e inclusión* (págs. 229-245). Quito.
- Norza, E. H., Useche, S. A., Moreno, J., Granados, E. L., & Romero, M. (31 de 03 de 2014). Componentes descriptivos y explicativos de la accidentalidad vial en Colombia: incidencia del factor humano. *Revista Criminalidad*, 56(1), 157-187.
- Oficina de Educación y Cultura para la Seguridad Vial. (2018). *CURSOS SOBRE NORMAS DE TRANSITO PARA LOS CIUDADANOS INFRACTORES*. Barranquilla.
- Oficina de Educacion y Cultura para la seguridad vial. (2018). *EDUCACION VIAL EN EL SECTOR EDUCATIVO*. Barranquilla .
- Oficina de Educación y Cultura para la Seguridad Vial. (2018). *PROGRAMA DE EDUCACIÓN Y CULTURA PARA LA SEGURIDAD VIAL: Ponte es Casco, Usa la cabeza*. Barranquilla.
- Oficina de Participación Ciudadana. (s.f). <http://participacion.barranquilla.gov.co/>. Obtenido de <http://participacion.barranquilla.gov.co/nortecentrohistorico/Barrios>
- OPS. (2019). *Estado de la seguridad vial en la Región de las Américas*. Washington, D.C.: Organización Panamericana de la Salud.
- Organización Mundial de la Salud (OMS). (2018). *GLOBAL STATUS REPORT ON ROAD SAFETY 2018*.
- Organización Mundial de la Salud. (2015). *INFORME SOBRE LA SITUACIÓN MUNDIAL DE LA SEGURIDAD VIAL 2015*. Organización Mundial de la Salud.
- Ospina, O. (15 de Mayo de 2020). Estrategias para la cultura vial. (L. Osorio, Entrevistador)

- Oviedo Soletto, D. (s.f). Educación Vial. Ética, derecho y sustentabilidad para el buen andar.
Asunción , Paraguay: Book Sellers.
- Oviedo Sotelo, D. (2019). Educación vial: concepto e importancia global. *Universitaria*, 20-21.
- Özkan, T., & Timo, L. (2011.). Person and Environment: Traffic Culture. En B. Porter,
Handbook of Traffic Psychology. Ankara, Turquía: Elsevier Science & Technology.
- Pacheco, C. M. (2017). Educación vial en la era digital: cultura vial y educación permanente.
Diálogos sobre Educación, 8(15).
- Porter, B. (Ed.). (2011). *Handbook of Traffic Psychology*. Elsevier Science & Technology.
- Radio Plenitud Stereo. (Enero de 2012). Manual de Estilo y Etica d Radio Plenitud Stereo.
Manual. Barranquilla.
- Rodríguez, G., & Ramos, J. L. (Noviembre de 2009). Renovación urbana del centro histórico de
Barranquilla: orígenes y evolución del proceso. *Memorias. Revista digital de Historia y
Arqueología desde el Caribe colombiano*, 6, 46-62 Recuperado de:
file:///Users/luciaosorio/Downloads/Dialnet-
RenovacionUrbanaDelCentroHistoricoDeBarranquilla-3246321.pdf.
- RUNT. (2019). *Registro Unico Nacional de Transito*.
- Sánchez, L. A., & Álzate, B. (2013). *actores psicosociales asociados a accidentes de tránsito
en el municipio de Vista Hermosa Meta*. Acacias.
- Secretaria de Senado. (1996). Ley 336.
- Secretaria de Senado. (2002). Ley 769.
- Secretaria de Senado. (2006). Ley 1083.
- STSV. (2019). Base de Datos.*Comparendos Electrónicos - Control y Regulación Barranquilla*.
Barranquilla.

- Secretaría Privada -Oficina de Comunicaciones-. (2019). *LISTADO DE LAS EMISORAS COMUNITARIAS DEL DEPARTAMENTO DEL ATLANTICO 2019*. Recuperado el Septiembre de 2020, de Datos Abiertos:
<https://www.datos.gov.co/en/Cultura/LISTADO-DE-LAS-EMISORAS-COMUNITARIAS-DEL-DEPARTAME/ss2h-n2gm>
- STSG. (2019). Base de Datos. *Parque Automotor Activo Anual de Barranquilla*. Obtenido de <https://www.datos.gov.co/Transporte/Parque-Automotor-Activo-Anual-de-Barranquilla-Vige/4ibb-jm7y>
- STSV. (2019). *Base de Datos. Accidentalidad en Barranquilla víctimas*. Barranquilla.
- UNAD. (s.f). Cuaderno 2: Sublínea de investigación en Gestión de la Comunicación Maestría en Comunicación.
- Vargas, X. (2010). *¿Cómo hacer investigación cualitativa? Una guía práctica para saber qué es la investigación en general y cómo hacerla*. . México: ITESO.
- Vivoda , J., Eby, D., Dunaway , K., England Will , K., Shier Sabo, C., Berry, T., . . . May, J. (2011). Key Problem Behaviors. En B. Porter, *Handbook of Traffic Psychology* (págs. 215-300). Elsevier Science & Technology,.
- Zona Cero. (10 de Junio de 2019). Imprudencia vial: un auto se “voló la escuadra”, chocó contra otro y se volcó". (I. Calvano, Ed.) Barranquilla.
- Zona Cero. (2018). Puños y patadas entre motociclista y policía de tránsito en la calle 72 con 38. Barranquilla.

Anexos

Anexo 1 - Invitación al diálogo de saberes.



The poster features a background illustration of a community meeting with people and palm trees. The text is organized into colored boxes: a large green box for the title, a yellow box for the event description, a grey box for bullet points, and a light green box for meeting details.

Diálogo de saberes

Socialización Proyecto de investigación sobre mejoramiento de la cultura vial en la localidad NCH de Barranquilla, a través de la radio comunitaria.

- Será un espacio para reflexionar y generar conocimiento frente a la problemática vial en Barranquilla y su localidad NCH.
- Se plantearán posibles estrategias de mejora a la problemática.

Lugar: Plataforma Zoom
ID de reunión: 664 159 2946
Hora: 7:00 pm

Anexo 2 - Evidencia de asistencia al diálogo de saberes (en Google Docs).

Registro del evento

Preguntas Respuestas 11

Se aceptan respuestas

Resumen Pregunta Individual

Nombre completo

11 respuestas

- maría fernanda reyes navarro
- Liz Genesy Urrego Leal
- Eduardo González
- Gelsa Mercedes Vivenzi Rojas
- Andrés Camilo Hernández Naguib
- Mayra Alejandra Diaz Maury
- Arnulfo Elías Rojas Barrios
- Julio cesar rodgers de castro
- Liliana Palacio Jiménez

Anexo 3 - Registro asistentes al diálogo de saberes

Fecha y Hora	Nombre completo	Correo electrónico	Ocupación
15/9/2020 19:45:54	maria fernanda reyes navarro	mafereyesn_14@hotmail.com	cajera bancaria
15/9/2020 19:47:12	Liz Genesy Urrego Leal	lizgenesy@yahoo.com	Ingeniera Electricista y Docente
15/9/2020 19:53:04	Eduardo González	lgonzalezpicon@gmail.com	ING químico
15/9/2020 19:53:16	Gelsa Mercedes Vivenzi Rojas	gelsa.vivenzi@gmail.com	Asesora Comercial
15/9/2020 19:55:59	Andrés Camilo Hernández Naguib	ahnaguib@hotmail.com	Comerciante Autopartista - Zona Centro
15/9/2020 19:58:30	Mayra Alejandra Diaz Maury	malejadimau@hotmail.com	Locutora de Radio y tv.
15/9/2020 20:07:29	Arnulfo Elías Rojas Barrios	eliasrojas.cev@gmail.com	Conductor Uber
16/9/2020 10:42:32	Julio cesar rogers de castro	juliorplenitud96.6@gmail.com	Asesor comercial
16/9/2020 15:44:32	Liliana Palacio Jiménez	palacioliliana19@gmail.com	Administrativo
16/9/2020 8:42:32	Dilia De Jiménez	dilian@gmail.com	Ama de Casa -Pensionada
16/9/2020 7:44:32	Mary Romero Ariza	maryrom08@gmail.com	Comerciante-Conduzco moto

Anexo 4 - Enlace del registro fílmico del diálogo de Saberes

<https://youtu.be/YgvVOzT9Y00>