



Situación actual de la vía ubicada en la zona rural Patricia Pilar

Current situation of the road located in the rural area Patricia Pilar

Situação atual da estrada localizada na zona rural Patricia Pilar

Michelle Germania Mendoza-Salavarría ^I

mmendozas@ulvr.edu.ec

<https://orcid.org/0000-0002-9631-4842>

Alexis Wladimir Valle-Benítez ^{II}

avalleb@ulvr.edu.ec

<https://orcid.org/0000-0002-9274-3738>

Correspondencia: mmendozas@ulvr.edu.ec

Ciencias técnica y aplicada

Artículo de investigación

***Recibido:** 26 de febrero de 2021 ***Aceptado:** 20 de marzo de 2021 * **Publicado:** 08 de abril de 2021

- I. Estudiante en Egreso de la Facultad de Ingeniería Industria y Construcción en la Carrera de Ingeniería Civil en la Universidad Laica Vicente Rocafuerte, Guayaquil, Ecuador.
- II. Ingeniero Civil, Magister en Sistemas Integrados de Gestión, Docente Investigador, Catedrático en la Universidad Laica Vicente Rocafuerte, Guayaquil, Ecuador.

Resumen

La presente investigación tiene como objetivo describir la situación actual de la vía ubicada en la zona rural Patricia Pilar, a fin de aportar un diagnóstico que permita auditar la seguridad vial desde la visión de los afectados en virtud de la alta tasa de mortalidad ocasionada por los accidentes de tránsito terrestre en esa zona, presuntamente por la imprudencia de los conductores y la falta de mantenimiento a la infraestructura. Teóricamente, el estudio se respalda en la concepción de Nazif (2011). Metodológicamente fue desarrollada bajo el paradigma positivista con enfoque cuantitativo tipo descriptiva. La información fue recabada empleando como técnica la encuesta. El instrumento utilizado fue un cuestionario con escala tipo Likert. La población objeto de estudio la conformaron los habitantes de la Parroquia Patricia Pilar, cuya muestra fue de 68%. Para el análisis de los datos se recurrió a la estadística descriptiva, apelando a los valores de tendencia central. Los resultados arrojaron la necesidad urgente de gestionar estrategias que minimicen la incidencia de accidentes en la zona estudiada.

Palabras clave: Vía; zona rural; auditoria; seguridad vial.

Abstract

The present research aims to describe the current situation of the road located in the rural area Patricia Pilar, in order to provide a diagnosis that allows auditing road safety from the perspective of those affected by virtue of the high mortality rate caused by the land traffic accidents in that area, presumably due to the recklessness of the drivers and the lack of maintenance of the infrastructure. Theoretically, the study is supported by the conception of Nazif (2011). Methodologically it was developed under the positivist paradigm with a descriptive quantitative approach. The information was collected using the survey as a technique. The instrument used was a questionnaire with a Likert-type scale. The population under study was made up of the inhabitants of the Patricia Pilar Parish, whose sample was 68%. Descriptive statistics were used for data analysis, appealing to central tendency values. The results showed the urgent need to manage strategies that minimize the incidence of accidents in the studied area.

Keywords: Road; rural area; audit; road safety.

Resumo

O objetivo desta pesquisa é descrever a situação atual da rodovia localizada na área rural Patricia Pilar, a fim de fornecer um diagnóstico que permita auditar a segurança viária na perspectiva dos atingidos em virtude da elevada taxa de mortalidade provocada pelo terreno. acidentes de trânsito nessa área, provavelmente devido à imprudência dos motoristas e à falta de manutenção da infraestrutura. Teoricamente, o estudo está amparado na concepção de Nazif (2011). Metodologicamente foi desenvolvido sob o paradigma positivista com abordagem quantitativa descritiva. A informação foi recolhida utilizando o inquérito como técnica. O instrumento utilizado foi um questionário com escala do tipo Likert. A população em estudo foi constituída por habitantes da Freguesia Patricia Pilar, cuja amostra foi de 68%. A estatística descritiva foi utilizada para a análise dos dados, recorrendo a valores de tendência central. Os resultados mostraram a necessidade urgente de gerenciar estratégias que minimizem a incidência de acidentes na área estudada.

Palavras-chave: Estrada; área rural; auditoria; segurança viária.

Introducción

La seguridad vial se constituye como un derecho humano fundamental en sí misma. Así lo expresa la declaración del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos, Bachelet (2019) en la inauguración de la estrategia de seguridad vial para el sistema de las Naciones Unidas, por cuanto es necesario tomar en cuenta todas las estrategias que contribuyan a salvaguardar la vida de las personas que se trasladan en las carreteras.

En ese sentido, el Plan mundial para el decenio de seguridad vial 2011-2020 de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), exhorta a sus miembros a tener el debido cuidado sobre la seguridad de los vehículos que recorren las vías de tránsito, así como la vigilancia y seguimiento al comportamiento de los usuarios mediante una eficaz educación sobre la seguridad vial y sus consecuencias. También solicita impulsar la oportuna y pronta atención después de la ocurrencia de los accidentes (ONU, 2010).

La realidad, es que anualmente a nivel regional los accidentes en las vías causan mortandad en un aproximado de 1.25 millones de personas producto de los siniestros y de 20 a 50 millones se ven afectados por traumatismos generalizado sin consecuencias mayores, ocasionando pérdidas

económicas cuya cifra promedio equivale al 3% del producto interno bruto nacional. (INTEDYA, 2017).

Por su parte en Ecuador, la seguridad vial está poco garantizada, dado que aun cuando su sistema de acción está direccionado a garantizar seguridad en los medios de transporte, lo que supone respeto a los límites de velocidad, carreteras en buen estado y kits de seguridad en los vehículos; esto no se cumple a cabalidad, pues, lamentablemente, uno de los proyectos viales con mayor tasa de mortalidad es la vía Patricia Pilar, que intersecta en sentido norte – sur a una parroquia del mismo nombre. A través de ésta se transportan personas y mercancías en vehículos livianos y pesados, respectivamente, además de conectar a las ciudades de Santo Domingo de los Tsáchilas y Buena Fe.

Esta vía, constituye un punto negro (zona de alta concentración de accidente), en lo que respecta a la red vial a nivel nacional. Es decir, es un tramo que concentra un número considerable de siniestros, los cuales se dan tanto por imprudencia, negligencia o inoperancia de los conductores; lo cual, se contrasta con la falta de acondicionamiento de dicha vía, puesto que, a simple vista, es posible apreciar que ésta es demasiado angosta para abastecer la demanda vehicular que se desplaza en ambos sentidos. La situación planteada, aunada a la falta de señalización y mantenimiento, explica la alta incidencia de choques frontales.

Con base en lo antes mencionado, se realiza el presente artículo de investigación cuyo objetivo es describir la situación actual de la vía ubicada en la zona rural Patricia Pilar desde la visión de los afectados, de manera que con este diagnóstico se puedan identificar factores de riesgo que evidencian la alta mortalidad en dicho tramo y con esa información los entes gubernamentales puedan formular planes de mejora en aras de reducir siniestros o prevenir la aparición de elementos que ocasionen algún peligro para los transeúntes.

Materiales y Método

Seguridad Vial

Se comprende como todos aquellos procesos que involucren actividades realizadas por diferentes personas e instituciones, con la finalidad de salvaguardar y resguardar tanto la vida de las personas que utilizan vehículos como la de los peatones. Nazif (2011). En otras palabras, son medidas que se componen de una serie de normas y reglamentos establecidos por los entes correspondientes y sus

responsables, las cuales propenden mantener la protección de los transeúntes frente a las amenazas de riesgo en las vías terrestres.

Auditoría de la seguridad vial

La auditoría de seguridad vial, es empleada para evaluar el nivel de seguridad que ofrece un proyecto vial, este es realizado por auditores externos a la obra, la medición no solo se realiza de manera absoluta, esta también se puede realizar de manera parcial, es decir, pueden evaluarse determinados tramos y dependiendo de los resultados se determina si el proyecto requiere de mejoras, lo más recomendable es ejecutar dicha evaluación durante el esbozo o al término de la construcción, esto con la intención de identificar a tiempo posibles anomalías que logran suponer afectaciones a los ciudadanos y tomar las medidas necesarias para mitigar o eliminar dichas anomalías. (Richard, 2016)

Auditoría de Seguridad Vial – Experiencias a nivel mundial

A nivel mundial se experimentaron diferentes casos de Auditoría de Seguridad Vial (ASV), entre estos resaltan el caso de Dinamarca donde esta herramienta fue aplicada en carreteras abiertas al tráfico vehicular. Cabe mencionar, que esta auditoría no fue aplicada para la determinación y tratamiento de puntos negros en la vía, sino más bien como medida de seguridad, puesto que, los proyectos en los cuales se aplicaron las ASV, eran zonas con deficiencias en cuanto a seguridad. Normalmente se aplican ASV en labores de mantenimiento o refuerzo de la red vial.

En Nueva Zelanda, las ASV fueron aplicadas con la finalidad de determinar cuan idónea es la gestión de seguridad vial, realizada por la administración pública competente, con lo cual se planteó la realización de por lo menos 6 ASV anualmente. La intención era darle seguimiento a los resultados y recomendaciones suministrada por los auditores, de manera que estas sean registradas para ser aplicadas en situaciones similares.

En el caso del Reino Unido, es considerado como un pionero en la realización de las ASV en proyectos viales nuevos; no obstante, muy poco las aplican en vías abiertas al tráfico vehicular, debido a que analizan la accidentalidad de la zona. En la actualidad aplican la ASV en procesos de mantenimiento y renovación de la red vial, donde estos deben contar con etapas tales como diseño preliminar, construcción y monitoreo.

En los casos de países como Estados Unidos, Alemania y Canadá, las ASV se realizan adicionando elementos como checklist, así como también procedimientos preliminares tales como la auditoría piloto en las vías, a través de las cuales realizan una implementación generalizada de procesos.

Auditoría de Seguridad Vial – Experiencia en Ecuador

La seguridad vial en Ecuador se sustenta en la jurisprudencia que expresa el derecho a la movilidad, mismo que es horrado por el Estado a través del artículo 1 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad vial (2008). Este cuerpo legal, está orientado a la protección de personas o mercancías que se desplazan a través de la red vial del país.

En el Ecuador, se realizó la aplicación de una Auditoría de Seguridad Vial (ASV), a través de una colaboración entre el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO) y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), este último realizó una convocatoria a nivel internacional para seleccionar una empresa que se encargue de realizar una auditoría en la red vial ecuatoriana, en este caso la empresa seleccionada fue PRONTEC, radicada en España y que es líder en el campo de las ASV.

El servicio solicitado era una revisión estructurada, detallada y exhaustiva, además de la emisión de críticas sobre el estado de la red vial, basándose en los estándares internacionales de las ASV. El objetivo con el cual el MTO, solicitó este servicio fue identificar zonas con alto nivel de accidentabilidad, con lo cual la empresa auditora emitiría un informe sobre medidas preventivas y correctivas que permitan mitigar los riesgos que pudieran suscitarse o evitar lesiones ocasionadas por siniestros en las vías.

El motivo de que el MTO, solicitará una ASV, es que se tenía previsto aplicar un plan de mejoras orientados a garantizar la seguridad vial, para lo cual, era preciso conocer las condiciones de los 8.900 Km con los que contaba la red vial para el año 2016, en cuyo plan se establecieron dos fases, la primera era la realización de la ASV y la segunda, la aplicación de las recomendaciones derivadas de la auditoría.

Cabe mencionar, que la aplicación de las ASV se llevó a cabo a través de siete contratos, puesto que se dividió la red vial en siete zonas o regiones, cuyo plazo de ejecución estaba en función de la extensión de la red vial en dichas regiones. En promedio se acordó un plazo de hasta 6 meses, de manera que se conseguía fluidez en la coordinación y homogeneidad en los resultados y recomendaciones de la ASV. (Arranz & Cánovas, 2019).

El contrato firmado con el MTOP, incluía capacitación técnica dirigida al personal involucrado en la segunda fase del plan de mejoras, dicha capacitación transfería conocimientos relacionados a los métodos aplicados para auditar la red vial y los resultados obtenidos, de manera que una vez capacitado el personal estos puedan aplicar las medidas necesarias para mejorar el nivel seguridad vial. Para proceder con los trabajos, el MTOP debió cumplir con algunos requisitos técnicos relacionados con la metodología de trabajo de manera que pudiera establecer mejoras que sirvieran como medida paliativa para riesgos de tipo accidental, por ende, el MTOP acordó con la empresa PRONTEC, el diseño de un catálogo de posibles soluciones para cada uno de los reactivos contenidos en los checklists y checkpoints.

Proceso metodológico

Esta investigación se desarrolló bajo el paradigma positivista que según Ricoy (2006) se perfila como un modelo utilizado para investigar las ciencias físicas o naturales, así como las ciencias sociales. El positivismo se sustenta en procedimientos que orientan el análisis de datos con fórmulas estadísticas lo cual permite determinar los parámetros de las variables que se estudian y con ello obtener información.

En lo que respecta al enfoque, se constituye en una investigación cuantitativa dado que se busca conocer los patrones de comportamiento de una población (Hernández et al., 2010). También, es de tipo descriptiva porque busca predecir e identificar las relaciones que existen entre dos o más variables con el fin de conocer las situaciones, costumbres y actitudes predominantes a través de la descripción exacta obtenida mediante los indicadores numéricos para representar las expresiones que surgen de las respuestas de los encuestados y ofrecen información sobre la población estudiada, por tanto, posibilita el hecho de caracterizar sus actividades. Morales (2012)

La información fue recabada empleando como técnica la encuesta. El instrumento utilizado fue un cuestionario con escala tipo Likert. La población objeto de estudio fueron los habitantes de la Parroquia Patricia Pilar, los cuales, según su Plan de Ordenamiento Territorial, ascienden a 12.278 personas, mientras que la población muestral fue del 68%, aplicando un nivel de confianza de 90% y un margen de error de 10%. Para el análisis de los datos se recurrió a la estadística descriptiva, apelando a los valores de tendencia central.

Análisis y discusión de los resultados

En el presente apartado, se presenta el análisis a los resultados de la encuesta realizada a los habitantes del cantón Patricia Pilar con la finalidad de indagar su opinión sobre las condiciones de la vía; además de conocer el nivel de aceptación que tendría un plan de mejoras dadas las condiciones que presenta la infraestructura y los riesgos que amenazan la vida de quienes circulan por ella.

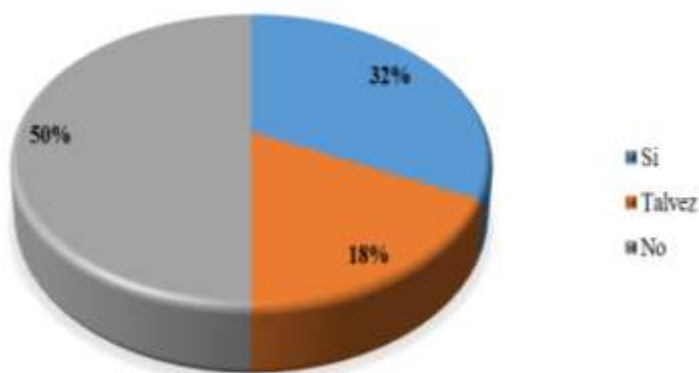
Tabla 1: Equipamiento en la vía Patricia Pilar.

1. ¿Considera usted que la vía Patricia Pilar, está debidamente equipada para la demanda vehicular que tiene que satisfacer?			
Código	Alternativas	Frecuencia	Ponderación
Item 1	Si	22	32%
	Talvez	12	18%
	No	34	50%
Total		68	100%

Adaptado de “Encuesta a habitantes de Patricia Pilar”. Elaborado por Mendoza (2021).

Tomando en consideración la pretensión de aplicar una auditoria de seguridad vial en la vía Patricia Pilar, se decide aplicar una encuesta a los habitantes de dicha parroquia, sobre el equipamiento de la vía para satisfacer la demanda vehicular, el 50% de los encuestados considera que no está debidamente equipada, el 32% opina que si lo está y el 18% manifiesta neutralidad. A continuación, se presenta la ponderación de cada alternativa de respuesta:

Gráfico 1: Equipamiento en la vía Patricia Pilar. Adaptado de “Encuesta a habitantes de Patricia Pilar”.



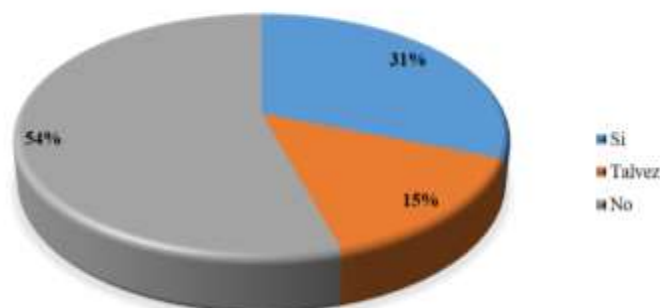
Elaborado: Por Mendoza (2021).

Tabla 2: Seguridad para los usuarios.

2.- ¿Considera usted que esta vía es segura para tanto para los conductores como para los peatones?			
Código	Alternativas	Frecuencia	Ponderación
Item 2	Si	21	31%
	Talvez	10	15%
	No	37	54%
Total		68	100%

Adaptado de "Encuesta a habitantes de Patricia Pilar". Elaborado por Mendoza (2021).

El 54% de los encuestado considera que la vía no es segura, esto debido a que circulan vehículos pesados, interprovinciales y livianos, además porque piensan que deberían existir aceras, ya que los buses al dejar o recoger pasajeros quitan visibilidad a los peatones y los conductores. Por otro lado, el 31% considera que si, expresando que hay semáforos y que la calles no es muy angosta. El restante 15%, se mostró indeciso. A continuación, se presenta la ponderación de cada alternativa de respuesta:

Gráfico 2: Seguridad para los usuarios. Adaptado de "Encuesta a habitantes de Patricia Pilar".

Elaborado: Por Mendoza (2021).

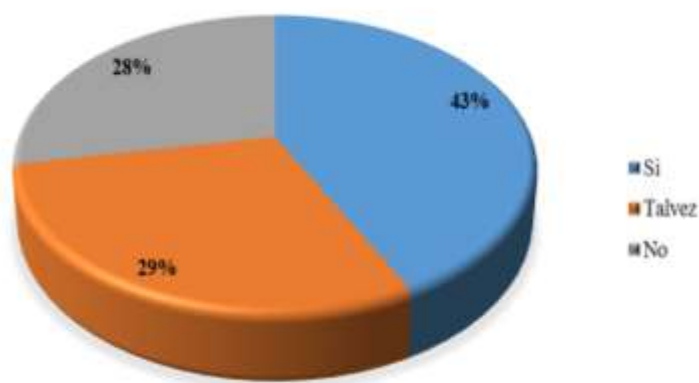
Tabla 3: Siniestralidad en la vía Patricia Pilar.

3.- ¿Que tan alta es la siniestralidad en la via Patricia Pilar?			
Código	Alternativas	Frecuencia	Ponderación
Item 3	Si	29	43%
	Talvez	20	29%
	No	19	28%
Total		68	100%

Adaptado de "Encuesta a habitantes de Patricia Pilar". Elaborado por Mendoza (2021).

Existen antecedentes sobre siniestros de tránsito en Patricia Pilar, lo que motivó a consultar a los habitantes sobre la siniestralidad en este tramo vial, donde el 43% de los habitantes considera que es alta, el 29% expresó que tal vez y el 28% consideró que no es alta. A continuación, se presenta la ponderación de cada alternativa de respuesta:

Grafico 3: Siniestralidad en la vía Patricia Pilar. Adaptado de “Encuesta a habitantes de Patricia Pilar”.



Elaborado: Por Mendoza (2021).

Tabla 4: Problemas en la vía.

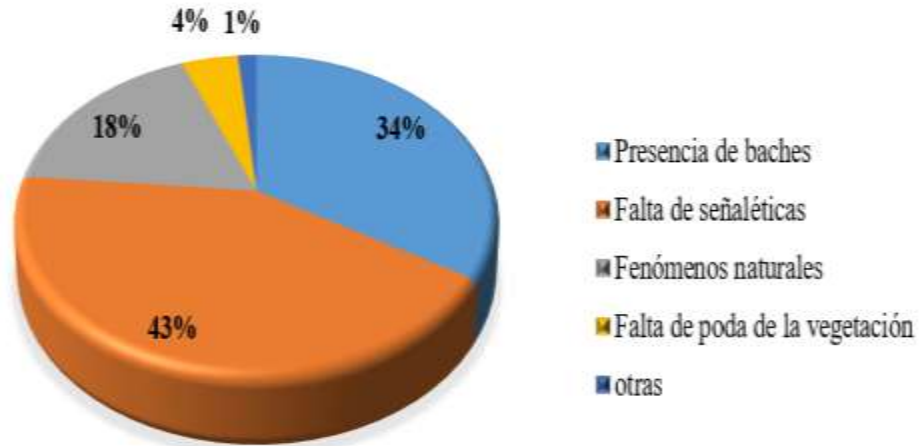
4.- ¿Cuál considera usted que son los problemas de esta vía?			
Código	Alternativas	Frecuencia	Ponderación
Item 4	Presencia de baches	23	34%
	Falta de señaléticas	29	43%
	Fenómenos naturales	12	18%
	Falta de poda de la vegetación	3	4%
	otras	1	1%
Total		68	100%

Adaptado de “Encuesta a habitantes de Patricia Pilar”. Elaborado por Mendoza (2021).

Los accidentes pueden darse por diferentes factores, motivo por el cual se consultó a los habitantes sobre cuáles son los problema que presenta la vía. El 34% respondió que son los baches, el 43% mencionó que las señaléticas de seguridad son limitadas, el 18% consideran que son fenómenos

naturales, el 4% dijo que es la vegetación y el 1% respondió que otras causas como la falta de espacio en la vía. A continuación, se presenta la ponderación de cada alternativa de respuesta:

Gráfico 4: Problemas en la vía. Adaptado de “Encuesta a habitantes de Patricia Pilar”.



Elaborado: Por Mendoza (2021).

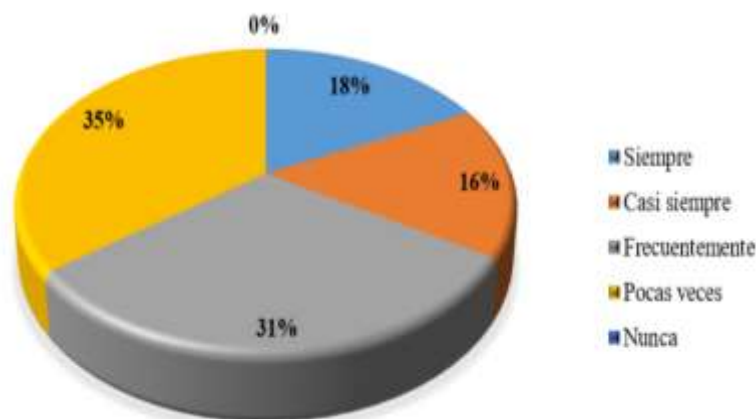
Tabla 5: Frecuencia con la que se dan los accidentes.

5.- ¿Con que frecuencia se suscitan siniestros en esta vía?			
Código	Alternativas	Frecuencia	Ponderación
Item 5	Siempre	12	18%
	Casi siempre	11	16%
	Frecuentemente	21	31%
	Pocas veces	24	35%
	Nunca	0	0%
Total		68	100%

Adaptado de “Encuesta a habitantes de Patricia Pilar”. Elaborado por Mendoza (2021).

Al consultar a los habitantes la frecuencia con la que se dan los accidentes en la vía Patricia Pilar, el 18% considera que siempre, el 16% que casi siempre, el 31% señala que se dan frecuentemente y el 35% manifestó que estos se suscitan pocas veces. A continuación, se presenta la ponderación de cada alternativa de respuesta:

Grafico 5: Frecuencia con la que se dan los accidentes. Adaptado de “Encuesta a habitantes de Patricia Pilar”.



Elaborado: Por Mendoza (2021).

Tabla 6: Causas de los siniestros.

6.- ¿Cuál considera usted que es la causa de los siniestros?			
Código	Alternativas	Frecuencia	Ponderación
Item 6	Vía en mal estado	29	43%
	Exceso de velocidad	21	31%
	Violar la distancia prudencial entre vehículos	4	6%
	Imprudencias al volante	11	16%
	Impudencia por parte del peatón	3	4%
	Factores naturales	0	0%
	Otras	0	0%
Total		68	100%

Adaptado de “Encuesta a habitantes de Patricia Pilar”. Elaborado: Por Mendoza (2021).

Con respecto a las causas de los siniestros, el 43% de los encuestados considera que es por el mal estado de las vías, el 31% aduce que es por conducir a exceso de velocidad, el 16% considera que se da por imprudencias al volante tales como utilizar el teléfono o maquillarse, el 6% expresó que es la violación de la distancia prudencial, la cual según los encuestados es muy difícil de mantener en esta vía. Finalmente, el 4% dijo que se ocasionaron por imprudencias de los peatones. A continuación, se presenta la ponderación de cada alternativa de respuesta:

Grafico 6: Causas de los siniestros. Adaptado de “Encuesta a habitantes de Patricia Pilar”.



Elaborado: Por Mendoza (2021).

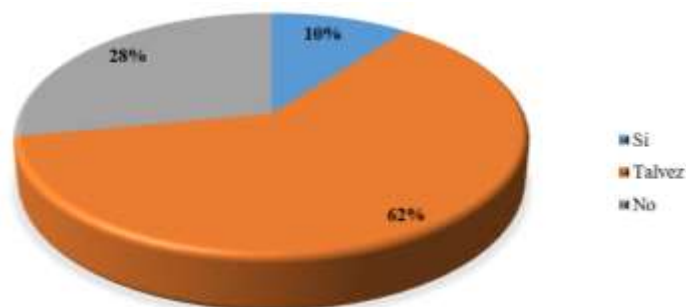
Tabla 7: Medidas adoptadas por las autoridades.

7.- ¿Las autoridades han tomado medidas para reducir la siniestralidad del tramo?			
Código	Alternativas	Frecuencia	Ponderación
Item 7	Si	7	10%
	Talvez	42	62%
	No	19	28%
Total		68	100%

Adaptado de “Encuesta a habitantes de Patricia Pilar”. Elaborado: Por Mendoza (2021).

Ante problemáticas como la falta de seguridad vial, lo más común es que el Gobierno Autónomo Descentralizado (GAD) a nivel nacional, tome medidas para reducir la incidencia; no obstante, al consultarle a los habitantes sobre la adopción de medidas por parte de las autoridades, el 28% consideran que no lo han hecho, el 62% mantuvo una postura neutral y el 10% afirma que si lo han hecho. A continuación, se presenta la ponderación de cada alternativa de respuesta:

Grafico 7: Intervención de las autoridades. Adaptado de “Encuesta a habitantes de Patricia Pilar”.



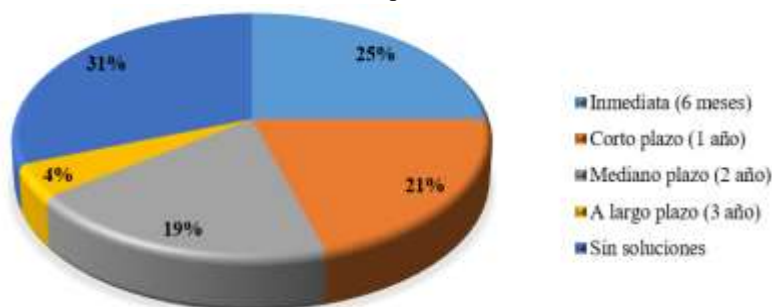
Elaborado: Por Mendoza (2021).

Tabla 8: Intervención de las autoridades.

8.- ¿La intervención de las autoridades frente a los estragos causados por siniestros de tránsito es?			
Código	Alternativas	Frecuencia	Ponderación
Item 8	Inmediata (6 meses)	17	25%
	Corto plazo (1 año)	14	21%
	Mediano plazo (2 año)	13	19%
	A largo plazo (3 año)	3	4%
	Sin soluciones	21	31%
Total		68	100%

Adaptado de “Encuesta a habitantes de Patricia Pilar”. Elaborado por Mendoza (2021).

Sobre el tiempo transcurrido para que se dé la intervención de las autoridades frente a los estragos causados por un siniestro, el 31% de los habitantes considera que no hubo soluciones, el 25% mencionó que ésta fue inmediata, el 21% indica que esta intervención se dio a corto plazo el 19% apuntó que se dio a mediano plazo y el 4% que a largo plazo. A continuación, se presenta la ponderación de cada alternativa de respuesta:

Grafico 8: Intervención de las autoridades. Adaptado de “Encuesta a habitantes de Patricia Pilar”.

Elaborado: Por Mendoza (2021).

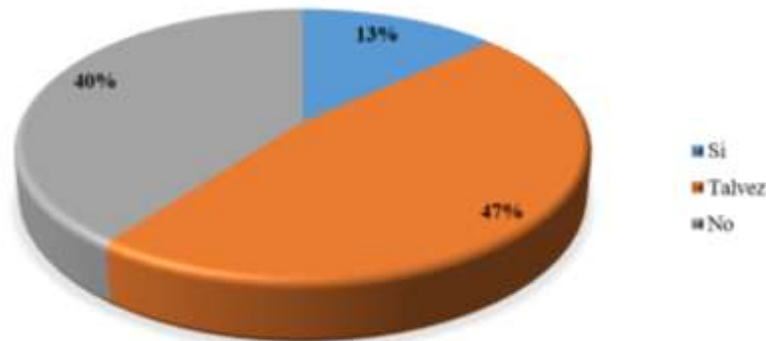
Tabla 9: Iniciativa civil.

9.- ¿Existieron iniciativas de tipo civil para aplicar una auditoría de seguridad vial?			
Código	Alternativas	Frecuencia	Ponderación
Item 9	Si	9	13%
	Talvez	32	47%
	No	27	40%
Total		68	100%

Adaptado de “Encuesta a habitantes de Patricia Pilar”. Elaborado por Mendoza (2021).

En casos donde una vía requiere de una readecuación y los habitantes consideran que ésta debe darse de manera inmediata, deben tomar acciones pertinentes para idear una iniciativa a través de la cuales se pueda realizar una auditoría de seguridad vial. En ese sentido, se le adjuntará una petición de mantenimiento vial por escrito al organismo competente. Cabe mencionar, que esta gestión supone costos muy elevados, al consultarle a los habitantes si alguna vez existió una iniciativa de esta naturaleza, 40% respondió que no, 47% que no estaban seguros y 13% manifestó que si existió pero que no se le dio seguimiento. A continuación, se presenta la ponderación de cada alternativa de respuesta:

Gráfico 9: Iniciativa civil. Adaptado de “Encuesta a habitantes de Patricia Pilar”.



Elaborado: Por Mendoza (2021).

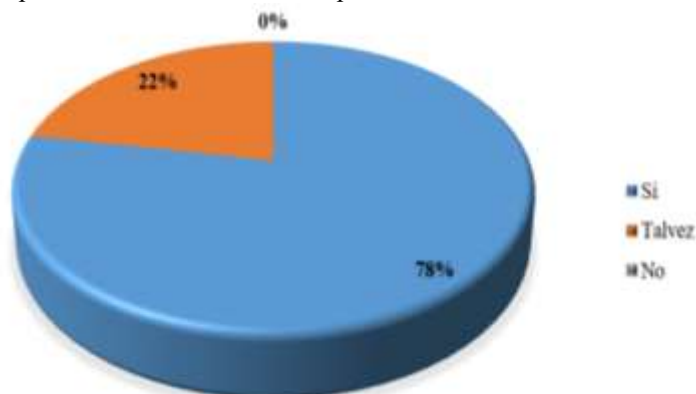
Tabla 10. Perspectiva de los habitantes.

10.- ¿Si se aplicará una Auditoría de Seguridad Vial, usted apoyaría la gestión?			
Código	Alternativas	Frecuencia	Ponderación
Item 4	Si	53	78%
	Talvez	15	22%
	No	0	0%
Total		68	100%

Adaptado de “Encuesta a habitantes de Patricia Pilar”. Elaborado por Mendoza (2021).

Tomando en consideración la respuesta de la pregunta anterior, se considera necesario consultar a los habitantes, sobre la aceptación que tendría una auditoría de seguridad vial. En ese caso, el 78% contestó que se apoyaría y el 22% se mostró neutral. A continuación, se presenta la ponderación de cada alternativa de respuesta:

Grafico 10: Perspectiva de los habitantes. Adaptado de “Encuesta a habitantes de Patricia Pilar”.



Elaborado: Por Mendoza (2021).

Tabla 11: Necesidad de una readecuación vial.

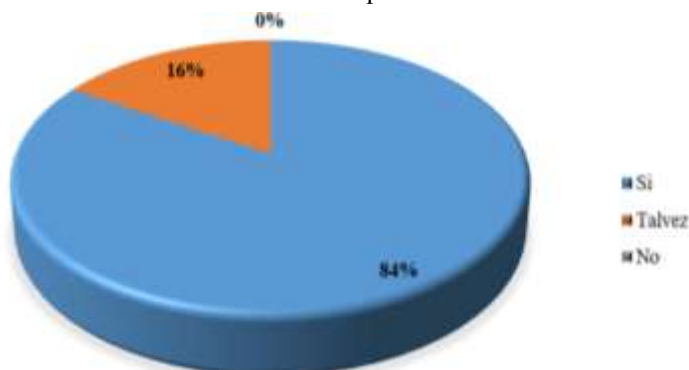
11.- ¿Considera usted necesario readecuar la vía?

Código	Alternativas	Frecuencia	Ponderación
Item 4	Si	57	84%
	Talvez	11	16%
	No	0	0%
Total		68	100%

Adaptado de “Encuesta a habitantes de Patricia Pilar”. Elaborado por Mendoza (2021).

Al consultar a los habitantes si esta vía requiere una readecuación, el 84% consideró que, si la necesita, puesto que presenta muchas falencias, mientras que el 11% restante respondió que tal vez; sin embargo, fue posible notar que están muy esquivos a la problemática. A continuación, se presenta la ponderación de cada alternativa de respuesta:

Grafico 11: Necesidad de una readecuación vial. Adaptado de “Encuesta a habitantes de Patricia Pilar”.



Elaborado: Por Mendoza (2021).

Conclusión

En la encuesta realizada, se recogió la opinión del 68% de los habitantes de la Parroquia Rural Patricia Pilar, en ella se pudo conocer que la vía principal, presenta ciertas anomalías, entre las cuales está, el hecho de que esta no está debidamente equipada para atender la demanda vehicular. También arrojó que más de la mitad de los encuestados consideran que esta no es segura para sus usuarios, motivo por el cual, el 43% considera que la siniestralidad en esta vía es alta.

Según los encuestados, los problemas más comunes dentro de esta vía son la presencia de baches, la carencia de señaléticas sobre todo las verticales y el deterioro causado por factores climáticos. Las causas más comunes de los accidentes en esta vía, son el exceso de velocidad y el mal estado de la misma, así como las imprudencias por parte de los conductores que manipulan celulares, se maquillan o comen mientras manejan.

De igual forma, los encuestados consideran que las autoridades no han tomado las medidas necesarias para reducir la siniestralidad en la vía, además mencionan que su intervención para solucionar los estragos causados por estos en muchas ocasiones no se dio. Sin embargo, existen diferencias entre las opiniones puesto que algunas personas afirman que la acción fue inmediata y otras que lo hicieron en el corto plazo.

Según los habitantes, existieron vestigios de iniciativas civiles para gestionar los mecanismos que activen las auditorías de seguridad vial; no obstante, por el alto costo no fue posible realizar el acompañamiento que se amerita en estos casos. A pesar de ello, ratifican su apoyo en caso de que se realizaran trabajos de esta naturaleza, dado que la vía requiere de una readecuación.

Referencias

1. Arranz, A., & Cánovas, J. (18 - 19 de Septiembre de 2019). Auditorías de seguridad vial en las carreteras nacionales de Ecuador. Revista Técnica de la Asociación Española de la Carretera (224), 38-48. Obtenido de <https://www.aecarretera.com/CARRETERAS%20224%20INTER%20CISEV%20WEB.pdf>
2. Bachelet (2019). Declaración del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos. obtenido de: <https://www.ohchr.org/SP/NewsEvents/Pages/DisplayNews.aspx?NewsID=24231&LangID=S>

3. Hernández, F., & Fernández, C. (2010). Baptista.(2010). Metodología de la investigación, 5, 264.
4. INTEDYA. (9 de septiembre de 2017). La situación mundial de la seguridad vial. Obtenido de International Dynamic Advisors: <http://www.intedya.com/internacional/1574/noticia-la-situacion-mundial-de-la-seguridad-vial.html>
5. Ley Orgánica de Transporte terrestre, tránsito y seguridad Vial (2008). obtenido de: <https://www.turismo.gob.ec/wp-content/uploads/2016/04/LEY-ORGANICA-DE-TRANSPORTE-TERRESTRE-TRANSITO-Y-SEGURIDAD-VIAL.pdf>
6. Morales, F. (2012). Conozca 3 tipos de investigación: Descriptiva, Exploratoria y Explicativa. Recuperado el, 11, 2018.
7. Nazif J. (2011). Guía práctica para el diseño e implementación de políticas de seguridad vial integrales, considerando el rol de la infraestructura. Santiago de Chile: Naciones Unidas-CEPAL.
8. Organización de Naciones Unidas (2011). Plan mundial para del decenio de seguridad vial 2011-2020. Obtenido de: https://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/spanish.pdf
9. Richard, H. (2016). Auditorías de Seguridad Vial. Quito: Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Obtenido de https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2016/10/SSV_VII_2016_PPT_Auditorias-de-Seguridad-Vial.pdf
10. Ricoy, C. (2006). Contribución sobre los paradigmas de investigación. Revista do Centro de Educação, 31 (1), 11-22.