



Año 25 No. 89

Enero - Marzo 2020

# Revista Venezolana de Gerencia



UNIVERSIDAD DEL ZULIA (LUZ)  
Facultad de Ciencias Económicas y Sociales  
Centro de Estudios de la Empresa

ISSN 1315-9984

Esta obra está bajo una licencia de Creative Commons  
Reconocimiento-NoComercial-CompartirIgual 3.0 Unported.  
[http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/deed.es\\_ES](http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/deed.es_ES)

# Gestión de la comunicación y cultura vial en instituciones educativas de Barranquilla

Trillos-Pacheco, Juan José<sup>1</sup>  
Cuello Lazcano, María Claudia<sup>2</sup>

## Resumen

Esta investigación tuvo como objetivo analizar la gestión de la comunicación en instituciones educativas de Barranquilla con la finalidad de promover valores y cultura vial en estudiantes, profesores y empleados en los entornos escolares. Es un estudio cuantitativo y descriptivo-correlacional, con un enfoque no experimental y empírico, que utiliza un cuestionario tipo Likert con cuatro variables de análisis. La muestra está constituida por 190 sujetos correspondientes a 32 directivos, 77 docentes y 81 alumnos de undécimo de instituciones educativas. Dentro de los resultados más del 50% de la población estudiada desconoce los procesos de la gestión en comunicación; el 83% no aplica o utiliza estrategias de comunicación; el 71% desconoce las normas y políticas viales y más del 50% carece de valores relacionados con la seguridad vial, por tanto, es deficiente la gestión de la comunicación. Se concluye que las instituciones escolares requieren de una estrategia integral que involucre a todos los actores privados y públicos, a fin de que se pueda construir una cultura del valor vial fuerte y consistente y se reduzca drásticamente las muertes y accidentes de tránsito.

**Palabras clave:** cultura vial; gestión; comunicación; promoción; valores; instituciones.

---

Recibido: 19-06-19 Aceptado: 26-11-19

<sup>1</sup> Doctor en Ciencias Humanas, mención semiótica; Magíster en Ciencias de la Comunicación y Nuevas Tecnologías, Universidad del Zulia. Profesor investigador en Ciencias Sociales y Humanas. Titular de la cátedra de Filosofía de la Comunicación y Comunicación política en el programa de Comunicación social y medios digitales de la Universidad de La Costa, Barranquilla E-mail: jtrillos1@cuc.edu.co

<sup>2</sup> Magíster en Gerencia de la Comunicación, Universidad del Zulia. Comunicadora social. Experta en Comunicación organizacional, Educación Ciudadana y Educación Vial. Funcionaria de la Alcaldía de Barranquilla, Colombia E-mail: claucuello@hotmail.com

# *Communication management, value promotion and road culture in Barranquilla's educational institutions*

## **Abstract**

This research aimed to analyze the management of communication in educational institutions of Barranquilla in order to promote values and road culture in students, teachers and employees in school environments. It is a quantitative and descriptive-correlational study, with a non-experimental and empirical approach, which uses a Likert questionnaire with four analysis variables. The sample consists of 190 subjects corresponding to 32 managers, 77 teachers and 81 students of eleventh of educational institutions. Within the results, more than 50% of the population studied ignores the processes of communication management; 83% do not apply or use communication strategies; 71% are unaware of road rules and policies and more than 50% lack values related to road safety, therefore, communication management is deficient. It is concluded that school institutions require a comprehensive strategy that involves all private and public actors, so that a culture of strong and consistent road value can be built and traffic deaths and traffic accidents are drastically reduced

**Keywords:** road culture;w Management; Communication; promotion; Values; institutions.

## **1. Introducción**

El siglo XX se caracterizó por la consolidación del desarrollo urbanístico “al extenderse por todo el mundo, el desarrollo industrial [que] marcó el comienzo de una nueva era de rápida urbanización a una escala sin precedentes” (Kotkin, 2007:180), en la cual también aparecieron múltiples problemas propios de la contemporaneidad. La industrialización y producción en masas de vehículos que empezaron a circular por calles y avenidas no diseñadas para el tránsito de máquinas automotores, sino, en su mayoría, para la circulación de carruajes de tracción animal, trolebuses e inclusive, muchas pensadas como

vías peatonales, ocasionaron diversos problemas que no solo persisten, sino que se han acentuado en la segunda década del tercer milenio.

En consonancia con esto, Figueroa (2005), señaló que el sector del transporte urbano había entrado en un período de crisis abierta, en particular el transporte público, como efecto del crecimiento de la motorización individual, del recrudescimiento de la congestión vehicular y de los efectos negativos que impactan de manera significativa la vida de las personas en las calles. Según este autor, ello ha significado un aumento de los vehículos en las urbes, en especial porque esta medida se armonizó con un crecimiento de los ingresos familiares gracias a la recuperación económica,

que produjo una participación cada vez más reducida del costo de un automóvil en los presupuestos familiares.

En virtud de esto, el parque automotor de las principales capitales del mundo ha venido creciendo de manera incontrolada ocasionando serios problemas de circulación, movilidad, contaminación ambiental, pero por, sobre todo, incremento en la accidentalidad. En cuanto a lo anterior, según datos de la OMS (2015), cada día fallecen 3500 personas en las carreteras y el número de muertes por accidentes de tránsito en el mundo llegó a 1,25 millones (2013), de las cuales casi el 23% corresponden a peatones. Por otra parte, se sabe que “cada año en América Latina y el Caribe, la accidentalidad vial resulta en más de 100.000 muertes y 5.000.000 de víctimas” (Peña et al, 2016: 1). Las causas van desde una inexistente política educativa en torno al uso correcto de los vehículos en las ciudades, pasando por la cultura del antivalor cuando se conduce, hasta razones estructurales como la economía de los países. En cuanto a ello la OMS (2015) dice que las tasas de mortalidad de los países de ingresos bajos ascienden a más del doble de las registradas en los países de ingresos altos, y hay un número desproporcionado de muertes con relación a su nivel de motorización: el 90% de las muertes por accidentes de tránsito se producen en países de ingresos bajos y medios, pese a que esos países únicamente concentran el 54% de los vehículos del mundo (2015: 2).

En Colombia la situación no es distinta, y al igual que en el promedio mundial, “la mitad de todas las víctimas mortales ocasionadas por los accidentes de tránsito son peatones, ciclistas y motociclistas” (OMS, 2015: 4). En este escenario, Colombia, y en particular

la ciudad de Barranquilla, tiene en la población estudiantil uno de los sectores de mayor vulnerabilidad, por cuenta de los graves riesgos que corren estas comunidades con entornos altamente peligrosos por causa del incremento paulatino de la circulación de vehículos por sus frentes y alrededores y de una débil política nacional para la prevención y educación en valores viales.

De ahí que la Secretaría Distrital de Movilidad de Barranquilla haya establecido un programa para las instituciones educativas de la ciudad, en el que plantea una metodología de formación para la educación vial, fundamentada en la participación de estudiantes y docentes, en el diagnóstico y solución de las problemáticas de seguridad vial propias de las zonas escolares. Según datos de la Secretaría de Educación Distrital de Barranquilla, la población escolar en la ciudad fue calculada en 2013 en 308.721 estudiantes. De estos, 76.146 están matriculados en colegios privados y 232.575 en públicos. Las personas en edad escolar que adelantan sus estudios en 162 colegios oficiales y 706 privados de educación preescolar, básica primaria, básica secundaria y media vocacional, no cuentan con los mecanismos de seguridad vial necesarios para garantizar el derecho a la movilidad segura de sus entornos.

En la última década esta preocupación ha venido en aumento al punto de que la Administración Distrital de Barranquilla, desde el 2008, dispuso de un programa de *Zonas Escolares con Movilidad Segura* (ZEMS) para paliar la problemática que se vive en materia de movilidad en las zonas escolares. Al respecto, algunas investigaciones reflejan que las causas del problema de la accidentalidad en los entornos

escolares es multifactorial y en modo alguno se suscribe únicamente al aumento del número de vehículos en las calles o a la precaria educación vial de los conductores, sino que, como lo señala Prieto (2001), la gestión estratégica de la comunicación dentro de las instituciones escolares es determinante para el diagnóstico y planificación en la educación y promoción de los valores viales dentro de las escuelas y colegios. En virtud de esta realidad y considerando que para la Organización Mundial de la Salud (OMS) (2010), buena parte de las lesiones o muertes causadas por accidentes de tráfico pueden prevenirse, las autoridades estiman que se debe estudiar y conocer más a fondo esta realidad que de continuar así, en el 2020 podría llegar a constituirse en la tercera causa de muerte y discapacidad en el mundo.

## **2. Fundamentos de la Gestión de la comunicación: procesos esenciales**

Tal como lo han señalado muchos estudiosos a lo largo y ancho de América Latina, y también algunos académicos europeos, la comunicación no es una ciencia, ni una disciplina, dada la carencia de un método y de un objeto de estudio específico, sino más bien un gran campo de estudio que se vale de los cuerpos teóricos de las ciencias, para abordar fenómenos sociales y analizarlos. En este ángulo de ideas, el autor Prieto (2001), indica que la gestión es un concepto que irrumpe en el área de la comunicación en la década del 90, y que cobra importancia porque involucra la toma de decisiones y prácticas de cada uno de los miembros de una institución u organización, es decir, el

hacer de ese grupo humano. Hasta esa fecha 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. El diagnóstico, imprescindible en toda actividad comunicacional, es estudio del contexto de comunicación, desagregado del marco referencial, análisis de emisores, investigación de receptores y conocimiento de interlocutores; la segunda planificación, que se vincula a las estrategias organizacionales, es previsión de escenarios favorables o desfavorables, y cómo se actúa en cada circunstancia. Para, Capriotti (2009), la gestión comunicacional, se refiere al conjunto de mensajes y acciones comunicacionales, elaboradas de forma consciente y voluntaria para así relacionarse con el público de la organización, con el fin de comunicar con ello de forma distinta y creativa en una institución, sobre sus productos y actividades institucionales que se realicen dentro de ella.

La gestión de la comunicación en las organizaciones, sean de cualquier tipo, "conforma un conjunto de instrumentos, estrategias y acciones importantes en el mundo empresarial, por ello al emplearla adecuadamente puede llegar a convertirse en un factor clave de éxito en las organizaciones del siglo XXI" (Rivera et al, 2005:33). Por ello se estima que esta juega dentro de las instituciones, como lo aseguran Koontz; Weihrich (2004) y Davis y Newstrom (2003), un papel organizador y estructurante del orden social pues ayuda a las instituciones a construir la cultura del orden, de la toma de decisiones, porque a través de ella se puede en gran medida planificar y controlar los comportamientos

organizacionales, orientados al logro de las metas y mantener el trabajo cooperativo. Por ello, “la labor comunicativa en las organizaciones basa su accionar en las estrategias de buen relacionamiento, donde convergen distintos elementos los cuales configuran a la comunicación como una estructura organizacional dinámica, estratégica, directiva y de gestión” (Annicchiarico et al, 2016: 122). De esta manera la gestión de la comunicación en las instituciones debe garantizar “un ambiente de sinceridad, de escuchar al otro y de circulación de la información, para tal efecto, la comunicación corporativa tiene que ser dinámica, planificada y concreta, constituyéndose en una herramienta de dirección u orientación sinérgica” (Rivera et al, 2005:37). Pero para ello la comunicación debe ser objeto de una planeación pues su tarea es la de “gestionar y evaluar los flujos de información interpersonales y mediatizados que atañen tanto al público interno como al externo, en relación directa con los objetivos de la organización y el sector social del cual forma parte” (Álvarez; Lesta, 2011:12).

En cuanto a la promoción de valores en la Cultura vial, esta se relaciona y transversaliza con la educación y formación de las personas desde muy temprana edad. La educación vial, de la cual depende en gran manera el ejercicio de la cultura y la educación en valores para el respecto de la vida, debe impartirse desde los inicios de la edad escolar para formar adultos responsables en las vías, en un proceso de formación humana inserto en una cultura cuyos símbolos, valores y experiencias se adquieren con el ejemplo, pues, “la ciudadanía es un aprendizaje cotidiano, la relación con la autoridad, la relación con las normas, la

construcción de identidades individuales y colectivas son lecciones aprendidas a través de múltiples intercambios, experiencias, sanciones que tienen lugar en la cotidianidad escolar” (Dussel, 1996: 36).

En lo que respecta a las estrategias de la comunicación, estas son como un marco ordenado que integra los recursos de comunicación corporativa en un diseño a largo plazo por medio de objetivos coherentes, que puedan adaptarse y sean rentables para la organización; en concreto se trata de que la comunicación de las organizaciones siempre sea utilizada como estratégica (Garrido, 2008), siempre y cuando exista un compromiso (Karaunga, 2007), en aquellos que la planean y ejecutan puesto que se requiere que los responsables de la comunicación digan a los públicos lo que piensa la organización regulada en el marco de una “persuasión ética”, que busca orientar las emociones, actitudes y percepciones de los públicos hacia la dirección escogida por los directivos.

Dentro de los procesos esenciales determinantes en la construcción de una cultura ciudadana vial sana y centrada en el cuidado del excelso valor de la vida, se encuentra el de la Comunicación Educativa como una ciencia, un proceso que se desarrolla en la sociedad en espacios formales e informales donde se relacionan hombres y mujeres que comparten intereses no antagonicos con el objetivo de transformar y construir su propio espacio. Aquí se hace necesario integrar las Ciencias de la Educación con las Ciencias de la Información, integrándolas a la Pedagogía, la Didáctica con la Comunicación Organizacional, la Visual, la Audiovisual, Comunitaria, además dominar elementos de la sociología, la psicología, la historia entre otras que nos permitan lograr una buena

Comunicación Educativa (Pi Crespo, 2010).

Otro factor esencial lo constituye, la comunicación participativa, consistente en dar voz a diferentes actores para que se incorporen al proceso de toma de decisiones. Hacer que la información sea entendible significa dar a conocer información con el propósito de capacitar, intercambiar experiencia y compartir conocimientos y tecnología (Martínez; Lubetkin, 2010). Dentro de los principales componentes que caracterizan a la comunicación participativa se encuentran la participación y el diálogo de saberes, el Intercambio de experiencias, la negociación de prioridades, la creación de alianzas y la sinergia de esfuerzos hacia un objetivo común (Gumucio, 2002).

Finalmente, el aspecto fundamental para la construcción de un ciudadanía sana y sobre todo orientada a la promoción de la cultura vial que proteja la vida antes que cualquier cosa, está centrado en un Estado fuerte, sólido, cuyos ciudadanos respeten, en el marco del cumplimiento de “un único sistema congruente de leyes que favorezca, dentro de ciertos límites, la coexistencia de ciertas actitudes morales y tradiciones culturales con reglas específicas” (Mockus, 2004: 18). Según este autor: “en una sociedad ideal, la cultura es más exigente que la ley y lo moral es más exigente que la cultura” (Mockus, 2004: 18). De tal manera, conocer el valor propio y honrar el valor de los demás es la verdadera manera de ganar respeto, como reconocimiento del valor inherente y los derechos innatos de los individuos y de la sociedad. Estos deben ser reconocidos como el foco central para lograr que las personas se comprometan con un propósito más elevado en la vida. Por lo tanto, el

respeto comienza en la propia persona. El estado original del respeto está basado en el reconocimiento del propio ser como una entidad única, una fuerza vital interior, un ser espiritual, un alma. La conciencia elevada de saber quién soy surge desde un espacio auténtico de valor puro. Con esta perspectiva, hay fe en el propio ser así como entereza e integridad en el interior.

### **3. Estrategias de comunicación aplicadas en la gestión y promoción de valores viales**

Gerenciar la comunicación, mediante la planificación, la organización y control de los procesos garantiza una eficiencia y buen uso de los recursos, sin embargo, sin una estrategia de comunicación en la que se seleccionen de manera científica los recursos e instrumentos a utilizar en cada etapa del proceso, no se aseguran resultados eficaces y el objetivo perseguido se puede malograr. En ese sentido lo más indicado es diseñar una estrategia de comunicación, que permita articular acciones comunicativas de orden interno, que contribuyan a consolidar procesos institucionales; y de alcance externo, orientadas a informar sobre el alcance y el avance de los planes, programas, estrategias y proyectos. En este orden de ideas, Garrido (2008), indica que las estrategias de la comunicación son como un marco ordenado que integra los recursos de comunicación corporativa en un diseño a largo plazo por medio de objetivos coherentes, que puedan adaptarse y sean rentables para la organización.

Dentro de las acciones que ayudan a consolidar una estrategia

están la de emplear la comunicación interna, estrategia comunicacional que se dirige al cliente interno, para transmitir los objetivos de la institución, motivar a la gente y lograr mayor identificación con los propósitos de la misma, en correspondencia con el autor Marín (2007), la comunicación interna tiene como propósito informar a los componentes de la institución de las metas, tareas, actividades y problemas actuales de la misma. Los canales de comunicación, según el Instituto Tecnológico Superior de Puerto Peñasco (2008), son, la “cartelera Institucional”, “afiches”, “plotter”, “pantallas Led Interactivas” o “Servicio Interno de Cable”, que por lo general se usan para dar a conocer el reglamento interno, políticas o filosofía de la institución. También las “Circulares o Cartillas”, que se elaboran muy seguido para dar información de carácter importante, la cual se puede hacer rotar de los profesores, hacia los estudiantes y de los mismos a padres de familia y por último las “Revistas Institucionales”, la “Socialización o “Saloneo” y el Internet, que se tomaría como punto de partida, con la página web misma de la institución. Sin embargo, la tecnología hace que la comunidad se integre en páginas como facebook o twitter (Redes Sociales).

Por otra parte, se encuentra la comunicación externa, que es el conjunto de actividades generadoras de mensajes dirigidos a crear, mantener o mejorar la relación con los diferentes públicos objetivo, fomentar prácticas sociales compatibles con la vida, promover actividades, productos o servicios y proyectar una imagen favorable de la organización. La comunicación externa es la transmisión de información fuera de la organización, destinada a los públicos externos de la misma (dentro

de esta investigación, usuarios viales como peatones, pasajeros, conductores, prensa, grupos de interés, entre otros) (Esteban et al, 2008). Los principales canales de comunicación externa son: Medios Externos de Comunicación Masiva: Radio – Prensa – TV – Internet (redes sociales, comercial – institucional – comunitaria).

Medios de Comunicación Institucional: Comunicados de Prensa Ruedas de prensa Publicaciones institucionales (Boletines – documentos especializados – material educativo) Videos institucionales Emisoras y canales de televisión institucional Portal Web Portafolios de servicios, y las “Campañas Cívicas y Educativas”, los “Eventos públicos”, el uso del “Sitio Web”, con lo cual se requeriría incorporar, “Estructura de administración de contenidos”, atender a la “Pertinencia de contenidos” cuya redacción se ajuste al lenguaje digital, la “Usabilidad” y la “Interactividad”.

Finalmente, dentro de las estrategias de comunicación se encuentra la “comunicación educativa y la participativa. La primera es una ciencia de nueva creación llamada a convertirse en ciencia imprescindible para el éxito de la Comunicación Humana aplicable a los proyectos para la transformación comunitaria. Además, está considerada como una de las disciplinas de reciente aparición, por lo que tiene un limitado desarrollo teórico metodológico, está en plena conformación y consolidación, no obstante, juega un importante papel para el desarrollo social, sus conceptos y objeto de estudio es de obligada consulta por todos los que de una forma u otra estén relacionados con proyectos que tributen al desarrollo social, y la segunda tiene como objetivo dar a voz a diferentes actores para que se incorporen

al proceso de toma de decisiones. Hacer que la información sea entendible significa dar a conocer información con el propósito de capacitar, intercambiar experiencia y compartir conocimientos y tecnología (Martínez; Lubetkin, 2010).

#### **4. Conocimiento de cultura vial y políticas ciudadanas en instituciones de educación**

El conocimiento, es un activo intangible en toda organización, se ha identificado como un elemento clave en las mismas, instituciones gubernamentales y sobre todo en instituciones educativas además de toda la sociedad para lograr ventajas competitivas. El conocimiento implica cierta capacidad de hacer predicciones a partir de unas determinadas informaciones y de unas reglas genéricas.

Dajer (2006), define conocimiento como un recurso contenido en las personas, objetos, organizaciones y contextos, y que permite no sólo la interpretación del entorno, sino también la posibilidad de actuar. Cabe resaltar que dentro del conocimiento que se debe tener en las instituciones educativas debe estar involucrado la cultura vial, ya que permite adquirir los conocimientos, destrezas y actitudes necesarios para el desenvolvimiento de cómo ser buenos conductores, pasajeros o peatones, cualidades importantes para la protección de la vida humana, así como desenvolvernos en el sistema vial de manera segura y eficiente, todo ello enmarcado en lo que se conoce como cultura ciudadana.

Acerca de lo anterior, es importante destacar que lo llamado o nominado Cultura Ciudadana, según la

página web del Gobierno de Colombia, "Visión Colombia II Centenario", es un concepto de cultura adscrito a la política pública, relativamente nuevo y por tanto en Colombia no existe un diagnóstico general sobre sus dimensiones. Aun así, autores como Mockus (1994) han innovado en el marco de este concepto, insistiendo en que la regulación cultural y su congruencia con las regulaciones de orden moral y legal fomentan comportamientos sanos. La noción de Cultura Ciudadana, según él, busca la "regulación propia del comportamiento entre personas". En su experiencia como Alcalde de Bogotá Mockus (1994), propuso en su Plan de Desarrollo el tema prioritario de cultura ciudadana para lograr el cumplimiento de las normas de convivencia, dotar a algunos ciudadanos de una mayor capacidad para llevar a otros a cumplir las normas pacíficamente, mejorar la capacidad de concertar acuerdos y dar solución pacífica a los conflictos.

En cuanto a la seguridad vial, debido al creciente y progresivo aumento de vehículos en las calles es indispensable una seguridad vial, con el fin de prevenir accidentes. De este modo, la seguridad vial debe ser concebida como un sistema social que se caracteriza de manera holística, el cual comprende una variedad de actividades o procesos en los que participan diferentes actores que interactúan entre sí en ambientes físicos, mediante la utilización de medios de transporte motorizados o no motorizados (Pico, et al, 2011).

De ahí que lo fundamental de la seguridad vial es el conocimiento por parte de la comunidad de las señales de tránsito o tráfico (horizontales o verticales), que son imágenes puestas en carteles en la vía pública, cuyos símbolos tienen un significado específico.

Estas tienen diferentes colores y formas. El significado de cada una de estas es alertar al peatón o conductor a tomar precauciones o a alertar a este sobre las situaciones que se dan en la vía pública. Existen varios tipos de señales de tránsito en Colombia: reglamentarias, preventivas e informativas (Fernández, 2009).

Las señales reglamentarias tienen como propósito indicar a los usuarios de las vías las limitaciones, prohibiciones o restricciones sobre su uso (algunas de ellas son: pare, ceda el paso, prohibido adelantar, prohibido parquear, prohibido pitar, velocidad máxima y mínima permitida, adelante, prohibido girar a la derecha o a la izquierda). Las señales preventivas tienen por objeto advertir al usuario de la vía la existencia de un peligro y la naturaleza de éste (curva, camino sinuoso, camino resbaloso, zona escolar. Ciclistas, animales en la vía, cruce de caminos, puente angosto, doble circulación, zona peatonal, zona de derrumbe y las señales informativas ayudan a identificar las vías y guiar al usuario, proporcionándole la información que pueda necesitar.

Todo lo anterior se puede resumir en que las comunidades urbanas deben articular la apropiación y construcción de una cultura ciudadana respetuosa de la vida y que para ello hay que atender unas normas de convivencia que den cuenta de la armonía entre el ethos individual o personal con el ethos ciudadano que se materializa en el reconocimiento y consideración de unas normas de seguridad vial cuyo fin último busca proteger la vida de todos evitando múltiples riesgos viales pues la cultura vial es una responsabilidad compartida que debe contar con la participación activa de organismos, tanto estatales como de la sociedad civil, para desarrollar

estrategias con el fin de intervenir de manera eficiente en implementación de mejoras en la normatividad y su aplicación en el sistema de tránsito. Por tanto, una comunidad que conoce y valora la vida atiende y considera el valor del respecto por la vida del otro, la responsabilidad por los actos propios y ajenos, la tolerancia, que implica tener conciencia de las situaciones en las que operan y se relacionan las personas y una actitud de conciliación con los otros que propugne por ambientes sanos y pacíficos.

## **5. Consideraciones metodológicas del estudio**

La investigación es cuantitativa y descriptivo-correlacional, con un enfoque no experimental y empírico. Al respecto Hernández, Fernández y Baptista definen la investigación descriptiva como aquella que “únicamente pretende medir o recoger información de manera independiente o conjunta, como se relacionan las variables medidas” (2010: 103). El cuestionario utilizado es tipo Likert con cuatro variables de análisis, modificado, de 4 opciones, que va desde Nunca (1) hasta Siempre (4). El cuestionario se aplicó a 190 sujetos correspondientes a 32 directivos, 77 docentes y 81 alumnos de undécimo grado adscritos al programa de *Zonas escolares con movilidad segura del Distrito de Barranquilla*, quienes constituyen la muestra. En ese sentido esta investigación asumió el criterio de valor muestral óptimo, o criterio de valor seguro, del que habla Orozco (1999), seleccionando un colegio por cada una de las zonas en que el Distrito ha organizado la movilidad segura debido a que el Distrito de Barranquilla tiene información sobre qué colegio y

zonas presentan el mayor índice de accidentalidad. Dicha muestra se obtuvo de un universo poblacional constituido por 784 sujetos correspondientes a 32

directivos, 323 docentes y 429 alumnos de undécimo de los colegios Distrital Las Flores y Biffi La Salle, ubicados en la localidad de Riomar (tabla 1)

**Tabla 1**  
**Distribución de población por colegios**

| Instituciones                                | Directivos | Docentes   | Estudiantes |
|--|------------|------------|-------------|
| Colegio las flores                           | 4          | 46         | 57          |
| Colegio Biffi la Salle                       | 4          | 38         | 37          |
| Colegio Colón                                | 4          | 36         | 34          |
| Colegio Americano                            | 4          | 40         | 50          |
| Institución Educativa Distrital 20 de Julio  | 4          | 42         | 52          |
| Institución educativa distrital La magdalena | 4          | 37         | 65          |
| Colegio Sofía Camargo de Lleras              | 4          | 35         | 64          |
| Colegio José Eusebio Caro                    | 4          | 49         | 70          |
| <b>Total</b>                                 | <b>32</b>  | <b>323</b> | <b>429</b>  |

Fuente: elaboración propia (2016).

Para obtener el tamaño de la muestra del universo poblacional, constituido por 323 docentes y 429 alumnos, se hizo una muestra estratificada aplicando la siguiente fórmula de Sierra Bravo (2001):

$$n = \frac{4xN_xpxq}{E^2(N-1) + 4xpxq} \quad (\text{Ecuación 1})$$

La fórmula arrojó entonces que la muestra estaría constituida

por 77 docentes y 81 alumnos, respectivamente. Luego de obtenido los valores se realizó la estratificación de la muestra despejando la siguiente fórmula

$$n = \frac{a}{N} h \quad (\text{Ecuación 2})$$

Al sustituir los valores de la fórmula, la muestra estratificada de alumnos, docentes y directivos por colegio es la siguiente (tabla 2).

**Tabla 2**  
**Distribución estratificada de la muestra por colegios**

| Instituciones                                | Directivos | Docentes  | Estudiantes |
|--|------------|-----------|-------------|
| Colegio las flores                           | 4          | 11        | 10          |
| Colegio Biffi la Salle                       | 4          | 9         | 7           |
| Colegio Colón                                | 4          | 8         | 7           |
| Colegio Americano                            | 4          | 10        | 10          |
| Institución Educativa Distrital 20 de Julio  | 4          | 10        | 10          |
| Institución educativa distrital La magdalena | 4          | 9         | 12          |
| Colegio Sofía Camargo de Lleras              | 4          | 8         | 12          |
| Colegio José Eusebio Caro                    | 4          | 12        | 13          |
| <b>Total</b>                                 | <b>32</b>  | <b>77</b> | <b>81</b>   |

Fuente: elaboración propia.

Al determinar la confiabilidad de los instrumentos elaborados, se aplicó el análisis de fiabilidad Alfa Cronbach, sobre la base de la matriz de correlación de los ítems, para la escala total, utilizando el programa estadístico SPSS Versión 19.1. Hernández, Fernández y Baptista, P (2010), lo definen como el coeficiente idóneo para instrumentos con múltiples alternativas de respuesta y requiere una sola aplicación produciendo valores que oscilan entre 0 y 1, entendiéndose que cero (0) significa confiabilidad nula, y uno (1) confiabilidad perfecta. Asimismo, la fórmula de aplicación del coeficiente de confiabilidad Alfa-Cronbach es la siguiente:

$$r_k = \frac{k}{k-1} \left[ 1 - \frac{\sum S^2_i}{S^2_t} \right] \quad (\text{Ecuación 3})$$

Para el procesamiento y análisis

de los datos se utilizó la estadística descriptiva mediante la creación de tablas o matrices de doble entradas que se agruparon ordenadamente con base a las cuatro categorías analizadas a través del uso del sistema informático de Excel. La información se codificó y procesó a través del programa estadístico SPSS. 13.0. Para la exposición de dichos resultados y con el propósito de hacer más fácil su comprensión, se elaboraron tablas, de acuerdo con las categorías analizadas.

## 6. Procesos de la gestión de la comunicación: resultados

La gestión de la comunicación, se compone de los indicadores, planificar, organizar y controlar (tabla 3).

**Tabla 3**  
**Variable: Procesos de la gestión de la comunicación**

| Indicadores       | Siempre   |        | Casi Siempre |        | Algunas Veces |        | Casi Nunca |        | Nunca     |        | Media | Grado de escala |
|-------------------|-----------|--------|--------------|--------|---------------|--------|------------|--------|-----------|--------|-------|-----------------|
|                   | Dir-Prof. | Estud. | Dir-Prof.    | Estud. | Dir-Prof.     | Estud. | Dir-Prof.  | Estud. | Dir-Prof. | Estud. |       |                 |
| <b>Planificar</b> | 0,0       | 0,0    | 10,1         | 4,5    | 38,5          | 30,0   | 47,4       | 58,0   | 4,0       | 7,5    | 2,1   | Deficiente      |
| <b>Organizar</b>  | 0,3       | 0,4    | 13,4         | 9,5    | 34,6          | 33,3   | 49,2       | 53,5   | 2,5       | 3,3    | 2,6   | Deficiente      |
| <b>Controlar</b>  | 0,0       | 0,0    | 13,1         | 9,9    | 41,6          | 39,9   | 45,3       | 50,2   | 0,0       | 0,0    | 2,7   | Regular         |
| <b>Total</b>      | 0,1       | 0,1    | 12,2         | 7,9    | 38,2          | 34,4   | 47,3       | 53,9   | 2,1       | 3,6    | 2,4   | Deficiente      |
| <b>Promedio</b>   | 0,1       |        | 10,1         |        | 36,3          |        | 50,6       |        | 2,9       |        |       |                 |

Fuente: elaboración propia.

En lo relacionado con esta variable la mayor tendencia obtenida se orientó hacia la opción “casi nunca”, con un 50,6% de sujetos; seguida del 36,3 % para “algunas veces”; posteriormente el 10,1 %, correspondiente al “casi siempre”; luego el 2,9 % para el “nunca” y el restante 0,1%, para la opción “siempre”.

Adicionalmente, al tomar el promedio de la media del grupo, se observa que fue de 2,4; colocando los procesos de la gestión de la comunicación como deficiente, lo que no se corresponde con el ideal de comunicación planteado por Koontz y Wehrich (2004) y Rivera et al, (2005) quienes afirman que la comunicación es un proceso a través del cual se transmite y recibe información en un grupo social; este hallazgo indica una debilidad organizacional en las instituciones y por ende una deficiente capacidad para organizar sus procesos visionales y misionales mediante la comunicación. En cuanto a esto Múnera (2009), en *La idea de organización*, asegura que la acción organización, permiten que un

grupo de personas coordinen acciones bajo un conjunto de normas con el fin de alcanzar unos objetivos específicos a través del tiempo. Por tanto, si hay una deficiente organización de la gestión de la comunicación, los objetivos no podrán alcanzarse.

En lo que respecta al indicador “planificar”, se puede observar que la mayor tendencia de respuesta para los directores y profesores fue la opción “casi nunca” con un 47,4 %, seguida de “algunas veces” con un 38,5 %, luego, “casi siempre”, con 10,1 % y finalmente “nunca” con un 4,0 %. Por otra parte, para el mismo indicador, la mayor tendencia en las respuestas de los alumnos fue para la opción “casi nunca” con un 58,0 %, posteriormente el “algunas veces” con 30,0 %, luego él “nunca” con un 7,5 % y por último el “casi siempre” con un 4,5%.

Adicionalmente el promedio obtenido de las medias fue de 2,1; lo que posiciona al indicador “planificar”, según el baremo de interpretación, en un grado deficiente, señalando de esta manera que tanto directivos,

profesores y alumnos están inmersos en una dinámica caótica o inexistente del manejo de la información, pues en los procesos de la gestión de la comunicación la planificación es muy precaria o nula. Dichos resultados se oponen con el concepto de Ander Egg (2005), quien propone la planificación como la fase en que la organización decide el qué y el cómo planificar, para lograr una excelencia pedagógica, según los proyectos educativos que orientan los procesos de enseñanza en el aula, a partir de diagnóstico de la realidad, la fijación de objetivos, las acciones y los recursos. Por lo tanto, estos resultados evidencian que el proceso de comunicación no se está llevando a cabo de forma eficaz en el manejo de la información, dado que existen evidencias de la nula o inexistente planeación en la gestión comunicativa.

En consonancia con lo anterior, los resultados muestran discrepancia con los conceptos de autores como Álvarez y Lesta (2011), quienes dicen que la comunicación debe ser objeto de una planeación, gestión y evaluación de la información y su circulación pues ella media los intereses que atañen tanto al público interno como al externo, en relación directa con los objetivos de la organización y el sector social del cual forma parte.

En otras palabras, si los procesos de la gestión de la comunicación son ineficaces, porque no se pueden planificar, el desorden social aparecerá y dará al traste con la institución, pues para que “exista comunicación las acciones de los individuos deben estar mediadas por voluntades e intereses en tanto comparten el sentido del mundo social que con sus comunicaciones construyen” (Trillos, 2017:308). Por tanto, la planificación en las organizaciones no es

un elemento del que se pueda prescindir y por el contrario es indispensable en toda comunicación, en virtud de que la comunicación “es un producto social humano fundamentado en la interacción concienciada entre individuos que estructuran un orden social” (p.315).

Si no hay planificación en la comunicación, no habrá forma de construir un orden social es por eso que los resultados en las variables relacionadas con la organización y la planificación, ambas éstas con indicadores muy bajos, revela que la gestión de la comunicación adolece de un principio fundamental de la administración como lo es la planeación y la organización y por ello se ha encontrado que en estas instituciones no se estipula qué labores o tareas se deben realizar, quién las debe ejecutar, cómo se estructurarán, cuándo se notificará y a quién, y dónde se tomarán las decisiones, resultados estos que dan la razón a Robbins y Coulter (2005) cuando resaltan que en una organización, la planificación dentro del proceso de una gestión comunicativa, garantiza la división, agrupación y coordinación de las tareas con miras a conseguir un objetivo concreto.

De igual manera sucede con el control que se debe ejercer sobre los procesos en la comunicación, pues de acuerdo a las respuestas de directores y profesores, este indicador se encuentra en una escala “regular”, circunstancia que refleja un impedimento para que la dirección de la institución verifique que la gestión de la comunicación se realiza de manera eficiente y eficaz y que se pueden realizar los ajustes necesarios frente a lo planificado. Al respecto, Melinkoff (2008), señala que el control es un proceso de gran índole ya que, se aplica a todos sus actos, a las cosas, productos, a las personas y aun al propio gobierno

de la institución. También asegura la existencia de un programa en función ejecutoria y además puede determinar que el personal es capaz y que está siendo utilizado adecuadamente.

En consonancia con los resultados obtenidos en los procesos de la gestión de la comunicación, se puede decir que todos, tanto la planificación, como la organización y el control se hayan por debajo de la media (2.4), acusándose el de la planificación como el proceso de mayor deficiencia puesto que este guarismo denuncia una actividad casi inexistente en este proceso, hecho que se haya en concordancia con la casi nula conciencia de las directivas de las instituciones escolares respecto de la importancia misma de planear y gerenciar la comunicación y su relación directa en la reducción de las altas cifras de accidentalidad e irrespeto hacia la conducta de los ciudadanos en las calles y entornos escolares.

## 7. Estrategias de comunicación aplicadas en la gestión y promoción de valores viales

Estas implican la utilización de algún método o procedimiento en la comunicación, aquí llamados indicadores, que pueden utilizarse separadamente o en combinación con otros en la planeación y ejecución de una estrategia. Son cuatro, a saber: comunicación interna (C.I), la comunicación externa (C.E), la comunicación educativa (C.E) y la comunicación participativa (C.P). Los resultados apuntan a una deficiente o incluso, inexistente estrategia comunicacional en las instituciones educativas con respecto a la promoción de valores viales (tabla 4).

**Tabla 4**  
**Variable: Estrategias Comunicacionales**

| Indicadores            | Siempre   |        | Casi Siempre |        | Algunas Veces |        | Casi Nunca |        | Nunca     |        | Media | Grado de escala |
|------------------------|-----------|--------|--------------|--------|---------------|--------|------------|--------|-----------|--------|-------|-----------------|
|                        | Dir-Prof. | Estud. | Dir-Prof.    | Estud. | Dir-Prof.     | Estud. | Dir-Prof.  | Estud. | Dir-Prof. | Estud. |       |                 |
| <b>C.Interna</b>       | 0,6       | 0,0    | 6,6          | 1,6    | 19,4          | 13,0   | 36,4       | 30,9   | 37,0      | 54,5   | 1,9   | Deficiente      |
| <b>C.Externa</b>       | 0,0       | 0,0    | 0,0          | 0,0    | 5,3           | 4,9    | 11,0       | 9,9    | 83,7      | 85,2   | 1,2   | Deficiente      |
| <b>C.Educativa</b>     | 0,0       | 0,0    | 0,3          | 0,4    | 24,2          | 19,3   | 72,1       | 74,9   | 3,4       | 5,4    | 2,2   | Deficiente      |
| <b>C.Participativa</b> | 0,0       | 0,0    | 0,0          | 0,0    | 22,0          | 16,1   | 67,6       | 68,7   | 10,4      | 15,2   | 2,1   | Deficiente      |
| <b>Total</b>           | 0,2       | 0,0    | 1,7          | 0,5    | 17,7          | 13,3   | 46,8       | 46,1   | 33,6      | 40,1   | 1,8   | Deficiente      |
| <b>Promedio</b>        | 0,1       |        | 1,2          |        | 15,5          |        | 46,4       |        | 36,8      |        |       |                 |

Fuente: elaboración propia.

Ello es consonante con los resultados de deficiencia en organización, planeación y control en las instituciones, pues no se podría entender cómo, según el concepto de Garrido (2008), las comunidades que asumen estrategias o un esquema organizado que reúne varios elementos propios de la comunicación a través de metas congruentes, alcanzables y beneficiosas, pueden alcanzar el éxito en la gestión comunicativa sin que previamente exista un planeación de las mismas con sus debida organización y control.

Razón por la cual se afirma que dichos resultados, divergen de la definición dada por Capriotti (2009) quien dice que la gestión comunicacional, se refiere al conjunto de mensajes y acciones, elaborados de forma consciente y voluntaria con el fin de comunicar de forma distinta y creativa las metas y objetivos de la institución en cualquier ámbito o esfera de la vida institucional. En cuanto a la comunicación externa, se asevera que el concepto emitido por Sanz y González (2005), para definir la comunicación externa, difiere de los resultados obtenidos, pues la comunicación generada en las comunidades educativas para llegar a destinatarios ajenos a las mismas, no se ajusta a los distintos estilos o características de los receptores ni hace uso de elementos adecuados para la comunicación. Por lo tanto, el propósito buscado y las particularidades del mensaje emitido, se pierden.

Finalmente, en lo que respecta al indicador “comunicación participativa”, los directores y profesores de las comunidades educativas en estudio

consideraron que la opción de mayor preferencia fue el “casi nunca” con el 67,6 %, seguida de “algunas veces” con el 22,0 % y finalizando con “nunca” con el restante 10,4 %. Asimismo, los alumnos de dichas comunidades consideraron a la opción “casi nunca” con un 68,7 %, mientras que el “algunas veces” tuvo un 16,1 % y finalizó con el “nunca” con un 15,1 %. Al promediar las medias de las respuestas, se obtuvo como resultado un 2,1, lo que significa que, para la muestra en estudio, la comunicación participativa que se efectúa en las comunidades educativas del distrito de Barranquilla se encuentra en una escala deficiente.

Estos resultados no se ajustan al contenido de la definición dada por Martínez y Lubetkin, (2010), en referencia a la comunicación participativa debido a que, en los resultados queda expuesto, que en las comunidades educativas en estudio, se elude el objetivo inherente a la comunicación social como es de darle participación a todos los involucrados en el proceso comunicacional, a fin de que se unan en el proceso de toma de decisiones, con la intención de educar, compartir destrezas o simplemente, juicios y tecnología.

## **8. Conocimiento en cultura ciudadana, normas de tránsito y seguridad vial.**

Los indicadores que estructuran el Conocimiento que los miembros de las instituciones educativas poseen sobre las políticas en materia vial son, formación cultura ciudadana, seguridad vial, señales de tránsito, normas de seguridad vial y riesgos viales, (tabla 5).

**Tabla 5**  
**Variable: Conocimiento de los miembros de las Instituciones Educativas**

| Indicadores                        | Siempre    |         | Casi Siempre |         | Algunas Veces |         | Casi Nunca |         | Nunca      |        | Media | Grado de escala |
|------------------------------------|------------|---------|--------------|---------|---------------|---------|------------|---------|------------|--------|-------|-----------------|
|                                    | Dir.-Prof. | Es-tud. | Dir.-Prof.   | Es-tud. | Dir.-Prof.    | Es-tud. | Dir.-Prof. | Es-tud. | Dir.-Prof. | Estud. |       |                 |
| <b>Formación Cultura Ciudadana</b> | 0,0        | 0,0     | 0,0          | 0,0     | 26,3          | 23,1    | 66,3       | 65,4    | 7,4        | 11,5   | 2,2   | Deficiente      |
| <b>Seguridad Vial</b>              | 33,3       | 33,3    | 16,8         | 14,0    | 37,3          | 35,0    | 12,5       | 17,7    | 0,0        | 0,0    | 3,0   | Regular         |
| <b>Señales de Tránsito</b>         | 0,0        | 0,0     | 10,1         | 4,5     | 34,6          | 30,0    | 51,3       | 58,1    | 4,0        | 7,4    | 2,4   | Deficiente      |
| <b>Normas Seguridad Vial</b>       | 0,3        | 0,4     | 12,8         | 9,5     | 34,9          | 33,3    | 49,5       | 53,5    | 2,5        | 3,3    | 2,5   | Deficiente      |
| <b>Riesgos Viales</b>              | 0,0        | 0,0     | 20,5         | 15,2    | 66,4          | 66,7    | 13,1       | 18,1    | 0,0        | 0,0    | 3,0   | Regular         |
| <b>Total</b>                       | 6,7        | 6,7     | 12,0         | 8,6     | 39,9          | 37,6    | 38,6       | 42,6    | 2,8        | 4,4    | 2,6   | Deficiente      |
| <b>Promedio</b>                    | 6,7        |         | 10,3         |         | 38,8          |         | 40,6       |         | 3,6        |        |       |                 |

Fuente: propia.

El primer indicador que se refiere a la formación de cultura ciudadana, arrojó una media de 2,2, al igual que “señales de tránsito” y “normas de seguridad vial” con 2,4 y 2,5, respectivamente. Los indicadores de “seguridad vial y riesgos viales” tienen como resultado 3 respectivamente ubicándolos en un grado “regular” en la escala.

Estos resultados, como es obvio señalar, se relacionan de manera lógica con la precaria planeación, organización y control de la gestión del proceso de la comunicación en las comunidades estudiadas, que también carecen, como ya se expuso arriba, de la implementación de estrategias comunicacionales. Por ello estos resultados son explicables a la luz de la propuesta de Mockus (2004), en “Bogotá para Vivir”, quien dijo que cuando se desea que las personas se apropien de la cultura ciudadana, debe

asegurarse para la gente un fuerte componente en cultura de valores que propicie y asegure la cohesión cívica en torno a la convivencia pacífica y respetuosa.

Por su parte, en lo que respecta al indicador “seguridad vial”, se aprecia que la población medianamente demuestra tener conocimiento del comportamiento requerido en la vía pública, sin importar su condición de peatón, conductor, pasajero o acompañante de un vehículo. Ajustándose moderadamente a lo establecido por Pico, González y Noreña, (2011) quienes indican que la seguridad vial debe ser concebida como un sistema social que se caracteriza de manera holística, el cual comprende una variedad de actividades o procesos en los que participan diferentes actores que interactúan entre sí en ambientes físicos, mediante la utilización de

medios de transporte motorizados o no motorizados.

Del mismo modo, para el indicador “señales de tránsito” se pudo comprobar que los miembros de las comunidades educativas, de manera generalizada, desconocen el significado de las mismas. Y por eso tiene menos posibilidades de tomar previsiones o de estar atentos a cualquier situación que ocurra en calles y carreteras, aumentándose de esta manera los riesgos de accidentalidad. Ello le da razón a Castillo, Miranda y Santos (2011) quienes sostienen que las señales de tránsito en las calles y carreteras de la ciudad tienen como función prevenir sobre la existencia de un peligro y de su naturaleza y que por eso mismo su desconocimiento por parte de la comunidad educativa aumenta los riesgos de accidentalidad en sus entornos.

En cuanto al indicador “normas de seguridad vial”, que según Fernández (2009) hace referencia a los diferentes comportamientos que las personas deben tener en la vía pública, ya sea en condición de peatones, conductores o acompañantes, éste se encuentra en una escala “deficiente”. No obstante, de acuerdo a los resultados mencionados, se puede afirmar que los sujetos de las comunidades educativas desconocen o, simplemente no aplican, como conductores, normas tan sencillas como la cortesía, la precaución, el respeto, la protección a peatones, la prevención de accidentes ni el uso racional de vehículos.

Finalmente, en correspondencia con el indicador “Riesgos Viales”, la opinión de directores y profesores mostró que los sujetos que conforman las comunidades educativas, poseen un mediano conocimiento sobre los riesgos

a los que están expuestas, bien sea como peatones o como conductores, al circular por una vía. Así mismo, no conocen totalmente los factores humanos, viales, vehiculares y ambientales que tiene una influencia en los riesgos en referencia y por consiguiente en los posibles accidentes que pueden suceder, concordando moderadamente con lo establecido por Mapfre (2017) quien asegura que los factores de riesgo viales se suelen clasificar en cuatro tipos: los factores humanos, los factores viales, los factores vehiculares y los factores ambientales de seguridad vial.

En consecuencia se puede resumir que aunque las comunidades educativas demuestran tener mediano conocimiento del comportamiento requerido en la vía pública y conocen parcialmente los factores humanos, viales, vehiculares y ambientales que tienen influencia en los riesgos viales, se encuentran en la escala de “deficiente” en relación con la formación de la cultura ciudadana, las señales de tránsito y las normas de seguridad vial; por lo cual, el conocimiento de los miembros de dichas comunidades a cerca de las políticas en materia vial en general los hace vulnerable frente a los peligros de accidentalidad en su entorno escolar.

## **9. Valores relacionados con la Cultura Vial**

Finalmente, al respecto de los valores relacionados con la cultura vial en el entorno de los miembros de las comunidades educativas, los resultados lo sitúan en una escala “regular” respecto al peatón, una “deficiente” responsabilidad, al igual que una “deficiente actitud y “tolerancia” (tabla 6).

**Tabla 6**  
**Variable: Valores relacionados con la Cultura Vial**

| Indicadores            | Siempre   |        | Casi Siempre |        | Algunas Veces |        | Casi Nunca |        | Nunca     |        | Media | Grado de escala |
|------------------------|-----------|--------|--------------|--------|---------------|--------|------------|--------|-----------|--------|-------|-----------------|
|                        | Dir-Prof. | Estud. | Dir-Prof.    | Estud. | Dir-Prof.     | Estud. | Dir-Prof.  | Estud. | Dir-Prof. | Estud. |       |                 |
| <b>Respeto Peatón</b>  | 1,2       | 1,6    | 33,3         | 28,4   | 51,1          | 50,2   | 13,8       | 18,9   | 0,6       | 0,9    | 3,2   | Regular         |
| <b>Responsabilidad</b> | 0,0       | 0,0    | 12,5         | 10,3   | 41,6          | 35,4   | 43,8       | 50,2   | 2,1       | 4,1    | 2,6   | Deficiente      |
| <b>Tolerancia</b>      | 0,0       | 0,0    | 0,0          | 0,0    | 26,6          | 24,7   | 55,1       | 49,4   | 18,3      | 25,9   | 2,0   | Deficiente      |
| <b>Actitud</b>         | 0,0       | 0,0    | 0,6          | 0,8    | 28,7          | 21,8   | 66,9       | 70,8   | 3,8       | 6,6    | 2,2   | Deficiente      |
| <b>Total</b>           | 0,3       | 0,4    | 11,6         | 9,9    | 37,0          | 33,0   | 44,9       | 47,3   | 6,2       | 9,4    | 2,5   | Deficiente      |
| <b>Promedio</b>        | 0,4       |        | 10,7         |        | 35,0          |        | 46,1       |        | 7,8       |        |       |                 |

Fuente: elaboración propia.

Ello significa que los valores relacionados con la cultura vial, en las comunidades educativas del Distrito de Barranquilla, se encuentran en una escala “deficiente”; es decir, que los sujetos que conformaron la muestra en estudio, carecen de la convicción que guían su comportamiento hacia la cultura vial, desconociendo lo expuesto por Carrera y Rojo (2006) quienes dicen que los valores son un marco de referencia, un faro que orienta el camino que han de seguir las personas, y también para evaluar y medir las conductas de éstas mismas, debido a que los valores son conductas e imaginarios insertos en la cultura de un grupo, la cual encuentra en éstos los diques y fronteras para su actuar en sociedad.

En relación con el indicador “respeto por el peatón”, se obtuvo como promedio 3,2; lo que significa que los sujetos en estudio, parcialmente perciben su valor personal y realzan el de otros, conquistando de esta manera respeto en torno a sí mismo y hacia los demás. Ahora bien, se puede afirmar que estos plantean que dichos valores

son útiles para estimar acciones ajenas y propias, y especialmente, para orientar el proceder de los individuos; esto se relaciona con lo dicho por Arias Sanabria (2017) quien dice que en las escuelas, donde los estudiantes se ven enfrentados diariamente a circunstancias en las que deben afrontar acuerdos y disensos con sus compañeros, demandándoles la práctica de sus habilidades sociales y emocionales a fin de ir sorteando el día a día en comunidad (5).

Por tanto, se asigna un valor importante en la construcción de una sociedad democrática, para promover cambios que conduzcan a la formación de un individuo capaz de desenvolverse en una sociedad donde practique como proyecto de vida, valores sociales.

Dentro del mismo orden de ideas, el indicador “responsabilidad”, que obtuvo una escala “deficiente”, se puede interpretar como que los sujetos de las comunidades educativas no perciben a ciencia cierta cuál es su rol y su compromiso en la cultura vial, por lo tanto, su conducta está en disonancia con el espíritu de convivencia

y la preservación de la vida que debe propiciar con su existencia cada individuo en sociedad. Ello se relaciona con lo expuesto por Carrera, y Rojo (2006), respecto del valor de responsabilidad, ya que los miembros de las comunidades educativas del distrito de Barranquilla manifiestan no poseer la potestad para dominar, intervenir y alcanzar todas las actividades relacionadas con la responsabilidad articulada a la cultura vial.

En relación al indicador “tolerancia”, éste se encuentra en una escala “deficiente”, ya que no se está llevando a la práctica el respeto por el peatón, preferentemente, y tampoco hay respeto hacia el conductor. Consecuentemente con ello, Cortina (2003) dice que suele suceder lo anterior cuando se carece de aptitudes y destrezas sociales para asumir las diferencias como un hecho normal dentro de la cultura vial. Lo anterior también es consonante con lo expuesto por Arias (2017) quien asegura que las habilidades sociales se construyen en la escuela y se manifiestan en el exterior de ellas como valores cívicos.

Cabe señalar, con respecto al indicador “actitud”, que estas son valuaciones aprendidas sobre una determinada persona, comportamiento, creencia o cosa. Las actitudes son creencias y sentimientos que predisponen la reacción ante los objetos, las personas y los acontecimientos (Perloff, 2003). El vínculo entre actitudes y comportamiento, no es de sorprender porque las actitudes influyen en el comportamiento; la fuerza del vínculo entre determinadas actitudes y la conducta varía, pero en general las personas se esfuerzan para que exista consistencia entre sus actitudes y su comportamiento.

Finalmente los resultados indican

que la promoción de valores de la cultura vial en las cuatro variables analizadas se pueden calificar como “deficiente”, siendo el de las “estrategias comunicacionales” el aspecto más crítico, por cuanto no se acerca siquiera a dos en la escala de medición, en tanto las restantes dimensiones, “procesos de la gestión de la comunicación”, “conocimiento de los miembros de las instituciones educativas”, y los valores relacionados con la cultura vial, promedian 2.5, (gráfico 1). Lo anterior ratifica que existe una relación lógica de causa y efecto entre la casi inexistente gerencia de los procesos de la comunicación para la promoción de los valores de la cultura vial y las estadísticas de accidentalidad en niños, padres de familia y comunidad educativa en general, puesto que las instituciones carecen en la práctica de una política de gestión de la comunicación que evite a toda costa los riesgos de accidentalidad y conjure la amenazas para la vida. A continuación, la (tabla 7) en que se resumen los resultados por variables.

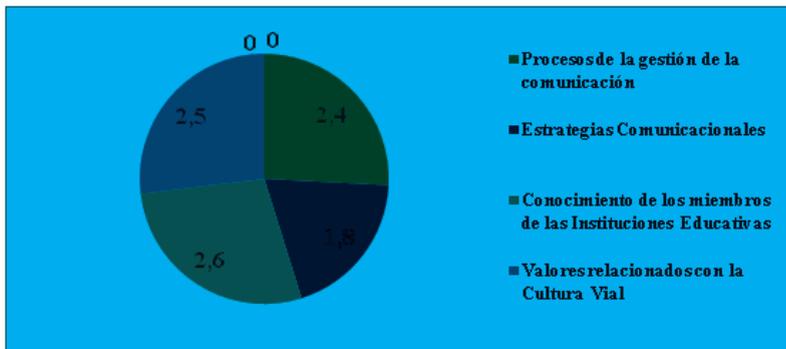
## **9. Conclusiones**

La planificación, organización y control de la gerencia de la comunicación en una institución u organización es sin duda la variable medular que define el éxito o fracaso en las acciones y objetivos que esta se propone. Como ha quedado explicitado, las instituciones educativas en Barranquilla no aplican la gestión de la comunicación con sus comunidades, propiciando con ello una ruptura con los propósitos y las políticas públicas asumidas por el distrito y el país para reducir el número de muertes por accidentes viales con su programa *Zonas escolares con movilidad segura del Distrito de Barranquilla*.

**Tabla 7**  
**Gestión de la comunicación para la promoción de los valores de la cultura vial**

| Variables  | Siempre    |            | Casi Siempre |            | Algunas Veces |             | Casi Nunca  |             | Nunca       |             | Media porcentual | Grado de cualificación |
|--|------------|------------|--------------|------------|---------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|------------------|------------------------|
|  | Dir-Prof.  | Estud.     | Dir-Prof.    | Estud.     | Dir-Prof.     | Estud.      | Dir-Prof.   | Estud.      | Dir-Prof.   | Estud.      |                  |                        |
| Procesos de la gestión de la comunicación                    | 0,1        | 0,1        | 12,2         | 7,9        | 38,2          | 34,4        | 47,3        | 53,9        | 2,1         | 3,6         | 2,4              | Deficiente             |
| Estrategias Comunicacionales                                 | 0,2        | 0,0        | 1,7          | 0,5        | 17,7          | 13,3        | 46,8        | 46,1        | 33,6        | 40,1        | 1,8              | Deficiente             |
| Conocimiento de los miembros de las Instituciones Educativas | 6,7        | 6,7        | 12,0         | 8,6        | 39,9          | 37,6        | 38,6        | 42,6        | 2,8         | 4,4         | 2,6              | Deficiente             |
| Valores relacionados con la Cultura Vial                     | 0,3        | 0,4        | 11,6         | 9,9        | 37,0          | 33,0        | 44,9        | 47,3        | 6,2         | 9,4         | 2,5              | Deficiente             |
| <b>Total</b>   | <b>1,8</b> | <b>1,8</b> | <b>9,4</b>   | <b>6,7</b> | <b>33,2</b>   | <b>29,6</b> | <b>44,4</b> | <b>47,5</b> | <b>11,2</b> | <b>14,4</b> |                  |                        |
| <b>Promedio</b>  | <b>1,8</b> |            | <b>8,1</b>   |            | <b>31,4</b>   |             | <b>45,9</b> |             | <b>12,8</b> |             | <b>2,3</b>       | <b>Deficiente</b>      |

Fuente: elaboración propia.



**Gráfico 1**  
**Variable de la gestión para la promoción de los valores de cultura vial**

Fuente. Elaboración propia

De igual manera las variables, estrategias comunicacionales, conocimiento de los miembros de las Instituciones Educativas y valores relacionados con la Cultura Vial, están por debajo del promedio, siendo en la escala calificada como deficiente, ocupando la categoría, estrategias comunicacionales, un valor crítico de 1.8, con lo que demuestra que las acciones de carácter estratégico en términos comunicacionales están ausentes en estas comunidades educativas con el consecuente aumento en los riesgos de accidentalidad en las vías adyacentes y contiguas a las instituciones educativas. Por tanto, no basta que desde las alcaldías y gobernaciones se implementen estos planes de seguridad y prevención vial si dentro de las escuelas y colegios no se diseñan y aplican políticas y normas para la educación de los valores culturales a través de la gestión efectiva de la gerencia de las comunicaciones.

En consonancia con lo anterior, es necesario que los entes gubernamentales involucren en los planes y diseño de estrategias de políticas y cultura vial, a los órganos directivos de las instituciones educativas, lo mismo que a los padres de familia, desde la educación básica primaria hasta la universidad, al igual que a los gerentes y propietarios de buses y taxis de transporte público, a fin de concertar una política vial incluyente en la que participen y converjan todos los sectores y fuerzas vivas de la ciudad. Es menester también que estos procesos de participación, discusión y diseño de planes y valores de la cultura vial tengan un altísimo componente gerencial en la gestión comunicacional y por ello se deben incluir dentro de los ejes direccionales, las oficinas de comunicaciones de la alcaldía y

gobernación, así como las cabezas de la secretarías de educación y cultura a fin de articular y coordinar con ellos la implementación y aplicación en las instituciones de estas estrategias en el marco de la máxima que busca preservar la vida y prevenir los accidentes de tránsito.

## Referencias bibliográficas

- Annicchiarico, E.; Díaz-Barrios, J.; Marín, F. (2016), Gestión comunicacional gremial a través de las redes sociales. **Revista Venezolana de Gerencia**, vol. 21, núm. 73, enero-marzo, 2016, pp. 120-136. Universidad del Zulia. Maracaibo, Venezuela. Consultado el 1 de marzo de 2018. Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=29045347008>.
- Ander Egg, E. (2005), **Métodos y Técnicas de investigación social IV**. Lumen
- Álvarez Nobell, A.; Lesta, L. (2011), Medición de los aportes de la gestión estratégica de comunicación interna a los objetivos de la organización. **Revista Palabra Clave**. Volumen 14, Número 1, I junio de 2011. Consultado 27 de octubre de 2019. Disponible en: <https://palabraclave.unisabana.edu.co/index.php/palabraclave/article/view/1870/2444>
- Arias Sanabria, S.L. (2017), *Inteligencia emocional y social: factores determinantes en la conducta estudiantil en el aula de clases*. **Revista Cedotic**. Vol 2. No. 3. Pág. 1-25. Universidad del Atlántico. Consultado el 14 de enero de 2018. Disponible en: <http://investigaciones.uniatlantico.edu.co/revistas/index.php/CEDOTIC/article/view/1868/1916>.
- Capriotti, P. (2009), **Branding Corporativo**, Colección Libros

- de la empresa. Business School Universidad Mayor. Santiago de Chile
- Carrera, A, y Rojo. (2000), **Educación en valores: modelos cognitivos**. Madrid: Narcea S.A de Ediciones.
- Castillo, M. y Santos (2011), [En línea] Pdf: **“Proyecto ambiental escolar: sembrando futuro a partir del fortalecimiento de la cultura Ambiental”** Consultado el 8/03/2018. Disponible en: <http://iebijao.edu.co/proyectos/PRAE.pdf> (citado en septiembre 2013)
- Cortina, A. (2003), La Educación del Hombre y del Ciudadano. **Revista Iberoamericana de Educación**, No 20. Revista Iberoamericana de educación, N° 7, 1995 (Ejemplar dedicado a: Educación y Democracia), págs. 41-64. Consultado el 23/02/2018. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=1019483>
- Dájer, J. (2006), **Modelo para la gestión del conocimiento en los destacamentos fronterizos del país**. Tesis para optar por el título de doctor en ciencias técnicas, Facultad de Ingeniería Industrial-Economía, Ingeniería Industrial, Matanzas, Cuba.
- Davis, I., & Newstrom, J. (2003), **Comportamiento Humano en el Trabajo** (11a. Edición ed.). México: Mc Graw Hill.
- De la Peña, E.; Millares, E.; Díaz, L.; Taddia, A. y Bustamante, C. (2016), **Seguridad vial en América Latina y el Caribe. Experiencias de Éxito**. Resumen ejecutivo. Banco Interamericano de Desarrollo y Asociación Española de la Carretera. Consultado 2 de marzo de 2018. Consultado 13/03/2018. Disponible en: <https://publications.iadb.org/handle/11319/7644>
- Dussel, (1996), La Escuela y la Formación de la Ciudadanía: Reflexiones en Tiempo de Crisis. Proyecto Ministerio de Cultura para la Provincia de Chabut, Argentina.
- Esteban, A.; García J.; Narros, M.; Olarte, C.; Reinares, E.; Saco, M. (2008), Principios de marketing. 3era Edición. ESIC Editorial. España, pp 35-38, 643-645.
- Fernández B, J. M. (2009), **Medios de Comunicación Social y Contenidos Transversales en la Educación Primaria**. Editado por Edeutec. Sevilla, España
- Figueroa, O. (2005), **Transporte urbano y globalización. Políticas y efectos en América Latina**. Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales, P. Universidad Católica de Chile. Revista EURE (Santiago) v.31 n.94 Santiago.
- Figueroa, O. & Carrión, F. (2001), **Políticas de desarrollo y políticas de transporte urbano. Coherencias y contradicciones. La ciudad construida. Urbanismos en América Latina**. Quito: FLACSO. Disponible en: <http://www.flacso.org.ec/docs/sfccfigueroa.pdf>. Consultado el: 15 de marzo de 2013
- García Canclini, N. (2002), **Pensar en medio de la tormenta**. En Imaginarios de Nación. Pensar en medio de la tormenta, coordinada por Jesús Martín-Barbero. Cuadernos de Nación. Ministerio de Cultura. Bogotá, Colombia. pp. 11-15.
- Garrido M. Francisco J. (2008), **Comunicación, estrategia y empresa**. Medellín, Colombia. Asociación Iberoamericana de Comunicación Estratégica, 2003 (BLAA 658.45 G17c1) (BUS658.45 G241c).
- Gumucio Dagon, A. (2002),

- Comunicación para el Cambio Social: El Nuevo Comunicador.** La Iniciativa de la Comunicación. [http://www.comminit.com/es/node/150367, anexo el 27/01/12]. Consultado 26/10/2019. Disponible en: <https://www.servindi.org/actualidad/93228>
- Hernández, Fernández y Baptista (2010), **Metodología de la Investigación.** Tercera Edición. Editorial Mc Graw Hill. México.
- Organización Mundial de la Salud (2009), Sensibilizar sobre la importancia de la educación vial en el Día Mundial de la Salud: previene accidentes, discapacidad y muerte. En: Boletín informativo de la Organización Panamericana de la Salud. Forjemos Futuros. Ginebra. Editado por OMS.
- Organización Mundial de la Salud (OMS) (2010).
- Organización Mundial de la Salud (OMS) (2015), Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial. Consultado en 5/12/2017. Disponible en: [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2015/es/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/es/)
- Orozco J, A. (1999), **Investigación de Mercados. Concepto y práctica.** Grupo Editorial Norma. Bogotá, Colombia.
- Instituto Tecnológico Superior de Puerto Peñasco (2008), Consultado el 27/10/2019. Disponible en: <http://itspp.edu.mx/nuestra-institucion/historia>
- Koontz y Weirich (2004), **Administración: una perspectiva global.** 12ª ed. México. MX: McGraw-Hill.
- Kotkin, J. (2007), **La ciudad. Una historia global.** Editorial: Editorial Debate.
- Karaunga (2007), La Imagen Corporativa de las Entidades. Universidad Autónoma de Barcelona.
- Marín, Calahorra, F. (2007), **Gestión técnica y de la comunicación en situaciones especiales, crisis, emergencias y negociación.** Editorial Fragua.
- Martínez Gómez, R.; Lubetkin, M. (2010), **Comunicación y desarrollo: pasos hacia la coherencia.** Editor Comunicación Social. Ediciones y publicaciones.
- Mapfre (2017), **Factores de riesgo vehicular.** Seguros Generales de Colombia S.A. Disponible en: <https://www.mapfre.com.co/seguros-co/>
- Melinkoff, R. V. (2008), **Los procesos administrativos.** Imprenta, Caracas: Panapo 1990.
- Mockus, A. (2001), Estudio Técnico Cultura Ciudadana, Programa Contra la Violencia. Washington. Editado por el Banco Interamericano de Desarrollo.
- Mockus, A. (2003), **Bogotá para Vivir, 2001-2003. Memorias de la Administración.** Editado por la Alcaldía Mayor de Bogotá. Volumen I.
- Múnera U. Pablo A. (2010), **La articulación, teoría-práctica en la Comunicación.** Editorial Uniautónoma. Barranquilla, Colombia.
- Múnera U. Pablo A. (2009), **La idea de organización: una concepción amplia para una acción efectiva.** Editorial Comunicación S.A. Medellín, Colombia.
- Perloff, Richard M. (2003), **La dinámica de la persuasión. Comunicación y actitudes en el siglo 21.** Londres: Lawrence Erlbaum Associates.
- Pico, González y Noreña (2011), **Conocimientos y Prácticas**

- Relacionadas con la Seguridad Peatonal en Escolares de Quinto Grado de Entidades Educativas *Oficiales de Manizales*. **Revista Hacia la promoción de la salud**. Volumen 15, No.2, julio - diciembre 2010, págs. 94 – 109. Consultado el 12 de enero de 2017. Disponible en: <http://www.scielo.org.co/pdf/hpsal/v15n2/v15n2a06.pdf>
- Rivera, A. B. & Rojas, L. R. & Ramírez, F. & Álvarez de Fernández, T. (2005), La comunicación como herramienta de gestión organizacional. **Negotium**, 1(2), undefined-undefined. [fecha de Consulta 30 de octubre de 2019]. ISSN: Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=782/78212103>
- Robbins, S. y Coulter, M. (2005), **Administración**. Octava edición Pearson educación.
- Prieto Zarta, S. C. (2010), **Guía de Autoevaluación para el mejoramiento institucional**. Revolución educativa Colombia Aprende. Ministerio de Educación. Colombia. Disponible en: [https://www.mineducacion.gov.co/cvn/1665/articles-91093\\_archivo\\_pdf.pdf](https://www.mineducacion.gov.co/cvn/1665/articles-91093_archivo_pdf.pdf).
- Sanz González, M.; González Lobo, M. (2005), **Identidad corporativa: claves de la comunicación empresarial**. ESIC Editorial. España, pp 152-155.
- Secretaría de Educación Distrital de Barranquilla Colombia (2011).
- Secretaría de Movilidad de Barranquilla (2010), **Indicadores (2010)**. Recuperado el 7/12/2017. Disponible en: [www.Barranquilla.gov.co/movilidad](http://www.Barranquilla.gov.co/movilidad)
- Secretaría de Tránsito y Transporte-Fondo de Prevención Vial; Programa para la prevención de la accidentabilidad y el respeto por la vida. Instituto Departamental de Transportes y Tránsito del Atlántico (2001).
- Sierra Bravo, R. (2001), **Técnicas de investigación social. Teorías y ejercicios**. Madrid, Editorial Paraninfo.
- Trillos Pacheco, J. J. (2017), **Del lenguaje y la comunicación: nuestra facultad predictiva**. Editorial Educosta. Barranquilla, Colombia.

- Esta obra está bajo una licencia de Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-CompartirIgual 3.0 Unported. [http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/deed.es\\_ES](http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/deed.es_ES)