INSTITUTO TÉCNICO SUPERIOR REY DAVID

TESINA
PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE TÉCNICO EN PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DEL TRÁNSITO

TEMA:

ANÁLISIS DE LOS TRAUMATISMOS OCASIONADOS POR EL TRÁNSITO Y SU IMPACTO AL FACTOR HUMANO, EN LA AV. PERIMETRAL, CANTÓN GUAYAQUIL

AUTORES:
DANILO ROBERTO ASTUDILLO SOLANO
GINA MARÍA NÚÑEZ ÁLAVA

TUTOR:
ING. JHONNY IVAN CRUZ MORETA

DAULE – ECUADOR

2022

Índice General

Dedicatoria **3**

Certificado del Tutor **4**

Certificación de Revisores **5**

Resumen **6**

Abstract **7**

Capítulo I: Presentación **8**

1.1. Planteamiento del Problema 8

1.2. Objetivos **11**

1.2.1. Objetivo General 11

1.2.2. Objetivos Específicos 11

Capítulo II: Alternativas de Solución **12**

2.1. Análisis de las Alternativas posibles 12

2.1.1. Alternativa 1 12

2.1.2. Alternativa 2 12

2.2. Justificación de la Alternativa principal (más factible de realizar) 132.3. Presupuesto de la ejecución 13

2.4. Cronograma de ejecución 13

Capítulo III: Conclusiones **14**

3.1. Conclusiones 14

Referencias Bibliográficas **15**

Anexos 20

Dedicatoria

Dedico con todo mi corazón este trabajo, a mi esposa Gina Núñez Álava y a mi hijo Mathias Astudillo Núñez, quienes son mi pilar fundamental para seguir creciendo personal y profesionalmente. Agradecimiento especial al Instituto, que nos abrió las puertas para seguir esta carrera hasta conseguir una meta más, el título de tercer nivel. Gracias Padre Celestial por la salud, fortaleza y permitirme llegar a esta etapa de mi vida.

Danilo Roberto Astudillo Solano

La tesina se la dedico infinitamente a Dios por la guía, sabiduría y el espíritu que me da todos los días para salir adelante; a mi amado esposo, que mutuamente nos apoyamos como un gran equipo en esta linda carrera, que es práctica del día a día en nuestras labores; y, agradezco eternamente al instituto que nos abrió las puertas para cumplir nuestro sueño tan anhelado de tener un título de tercer nivel, el cual será de ejemplo a mi hijo, para que en el futuro sea un profesional al igual que sus padres. Mamá y papá muchas gracias por todo su apoyo, sé que será un orgullo para ustedes.

Gina María Núñez Álava

Certificado del Tutor

El suscrito certifica que la Tesina realizada como requisito previo a la obtención del título de Técnico Superior en Planificación y Gestión del Tránsito y cuyo tema es: **"Análisis de los traumatismos ocasionados por el tránsito y su impacto al factor humano, en la Av. Perimetral, Cantón Guayaquil"**, de autoría de los estudiantes Danilo Roberto Astudillo Solano y Gina María Núñez Álava, ha sido revisado en todos sus componentes.

Daule, noviembre 22 del 2022

……..

Ing. Jhonny Ivan Cruz Moreta

Certificación de Revisores

Los suscritos certificamos que la Tesina realizada como requisito previo a la obtención del título de Técnico Superior en Planificación y Gestión del Tránsito y cuyo tema es: **"Análisis de los traumatismos ocasionados por el tránsito y su impacto al factor humano, en la Av. Perimetral, Cantón Guayaquil"**, de autoría de los estudiantes Danilo Roberto Astudillo Solano y Gina María Núñez Álava, ha sido revisado en todos sus componentes, bajos los parámetros establecidos por los formatos del **INSTITUTO TÉCNICO SUPERIOR REY DAVID**, cuya calificación es la siguiente:

Daule, 28 de noviembre de 2022.

…….

Ing. Marcel Méndez M.

Resumen

En vista de la cantidad de siniestros suscitados en una de las más importantes y extensas vías de la ciudad de Guayaquil, la Av. Perimetral; no obstante y a pesar de contar con señalización, aunque escasa, en las noches y madrugadas es muy defectuosa la visibilidad tanto para peatones como conductores, por la poca iluminación del sector y, también porque los conductores al no tener semáforos, manejan como si se tratara de una pista de carrera.

Por lo tanto, en el presente trabajo, analizamos los traumatismos ocasionados por el tránsito y su impacto al factor humano, en la Av. Perimetral, Cantón Guayaquil, realizando un levantamiento de datos con las lesiones causadas por dichos siniestros y su huella en las familias de los involucrados. Además, con la obtención de los antecedentes, nos fijamos como meta la disminución de los accidentes y sus posibles víctimas.

Se sugiere que la campaña de concientización vial ¡Ojo en la carretera! no solo quede en un proyecto, sino que se implemente y ejecute, a fin de que la ciudadanía observe los resultados de dicha campaña con la disminución de los siniestros de tránsito y con ello se obtendrán menos víctimas y familiares afectados.

Palabras claves: Traumatismo, Siniestro, Vía, Concientización Vial.

Abstract

In view of the number of accidents raised in one of the most important and extensive roads of the city of Guayaquil, Av. Perimetral; However, despite having signage, although scarce, at night and early morning visibility is very defective for both pedestrians and drivers, due to the poor lighting of the sector and, also because drivers do not have traffic lights, drive as if it were a race track.Therefore, in the present work, we analyze the traumatisms caused by traffic and its impact on the human factor, in Av. Perimetral, Canton Guayaquil, conducting a data collection with the injuries caused by these accidents and their footprint in the families of those involved. In addition, with the obtaining of the background, we set ourselves as a goal the reduction of accidents and their possible victims.It is suggested that the road awareness campaign Eye on the road! Not only remains a project, but it is implemented and executed, so that citizens observe the results of said campaign with the reduction of traffic accidents and with it fewer victims and affected relatives will be obtained.

Key words: Trauma, Accident, Road, Road Awareness.

Capítulo I: Presentación

1.1. Planteamiento del Problema

Los accidentes viales dejan 1,3 millones de personas muertas y 50 millones más heridas de gravedad en el mundo cada año. De acuerdo con datos de la OMS, desde la invención del automóvil han perecido en la ruta más de 50 millones de personas en el mundo, un número superior a las víctimas mortales de la Primera Guerra Mundial o de algunas de las peores epidemias (Mishra & Williams, 2022).

Según el Banco Mundial, la tasa de mortalidad en accidentes de tránsito en Ecuador es de 20 decesos por cada 100.000 habitantes. Esto ubica a Ecuador con la quinta tasa más alta de mortalidad en percances viales de América del Sur. El país está apenas por debajo de Venezuela, que tiene una tasa de 39 muertes en accidentes de tránsito por cada 100.000 habitantes. Guayana (22), Paraguay (22) y Bolivia, que tiene 21 muertes en las vías por cada 100.000 habitantes, completan los cinco países con los peores indicadores (Machado, 2022).

La Vía Perimetral desde su construcción en 1986 consta de 45 km de longitud, siendo 27 km los que corresponden al Cantón Guayaquil (antes del Puente Vicente Rocafuerte sobre el Río Daule, al norte, hasta el intercambiador de tráfico de la avenida Veinticinco de Julio, al sur). Administrada por el Gobierno ecuatoriano hasta 2005, fecha en que la Municipalidad de Guayaquil se hizo cargo de la misma, hasta la actualidad.

En ese entonces, se contabilizaron 322 negocios a sus flancos (incluidas 21 empresas y fábricas), 9 moteles, 8 gasolineras, 19 cooperativas y sectores populares, 4 urbanizaciones, un hospital y el mercado de transferencia de víveres. (Quintana, 2006)

Diariamente, la Vía Perimetral mantiene un tráfico aproximado de 99.840 carros, entre livianos, buses urbanos, camiones y tráileres que llevan contenedores con productos de

exportación hacia la zona portuaria de Guayaquil, en el sur de la ciudad. Y en fechas festivas como el Día de la Madre, Navidad y Fin de Año, el volumen por día puede llegar a 124.000 vehículos (El Universo, 2022).

La carretera consta de seis carriles: 2 carriles de servicio y 4 carriles de velocidad. Además, pocos pasos peatonales, escasa señalización e iluminación ineficiente. Dando como resultado que haya siniestros de tránsito con sus consecuentes víctimas. De enero a agosto del presente año, por estadística de la Agencia Nacional de Tránsito hubo: Siniestros: 231; Lesionados: 206; Fallecidos In Situ: 32. Ésta vía, lidera la lista de siete vías con más siniestros y muertes por accidentes (ANT, 2022).

En el año 2016, según estadísticas del Instituto Nacional de Censo, la segunda causa de mortalidad masculina fue por los accidentes de transporte terrestre con 2.332 víctimas, representando el 6,32% del total de defunciones masculinas (INEC, 2016). En los años 2020 - 2021, indicado por el Registro Estadístico de Camas y Egresos Hospitalarios período 2021 fallecieron por Traumatismo Intracraneal: 388 y 377 víctimas, respectivamente (INEC, 2021).

Las víctimas de los siniestros en su mayoría son del sexo masculino; la edad promedio con más víctimas es de 20 a 29 años; el estado civil, soltero; los días con más siniestros: fines de semana; hora habitual, en las madrugadas. Existen diferentes causas: exceso de velocidad, estado etílico y/o bajo sustancias psicotrópicas, distracciones al momento de conducir, cansancio, no respetar las señales de tránsito, no utilizar el cinturón de seguridad, etc.

Entre los traumatismos causados por siniestro de tránsito tenemos:

- Traumatismo torácico: las lesiones superficiales en la pared torácica, las fracturas costales y esternales (del esternón) y el hemotórax (acumulación de sangre en la cavidad pleural, como consecuencia de rotura de vasos), entre otros. Además, tenemos el

neumotórax (presencia de aire en la cavidad pleural), la contusión pulmonar y, también, la contusión y rotura diafragmática, entre otras lesiones.

- Traumatismo abdominal: Los órganos abdominales que se pueden ver afectados, paradójicamente, por el uso del cinturón de seguridad, son los intestinos y el páncreas, que se pueden comprimir contra la columna vertebral. El hígado, el bazo y los riñones, también se pueden ver perjudicados.
- Traumatismo pélvico: pueden ser leves o politraumatizados con fracturas pélvicas graves que son, a su vez, consecuencia de traumatismos violentos.
- Traumatismo en las extremidades: deben ser tratadas siguiendo protocolos de salud, recurriendo a las radiografías, las artroscopias, la resonancia magnética nuclear y las artrocentesis para evitar posteriormente, las discapacidades.
- Traumatismo craneoencefálico: se presenta repercusión neurológica, con disminución de la conciencia, amnesia postraumática o síntomas focales neurológicos.

Los traumatismos son motivos de pérdidas económicas en el país, víctima y familiar. El estado invierte en el tratamiento que llevan a cabo los lesionados. El costo es de acuerdo a la lesión y tiempo de recuperación, por lo tanto, puede ser mínimo como muy elevado. La víctima corre el riesgo de perder su trabajo, se le descuentan los días no laborados, lo que contribuye a menguar sus ingresos. El familiar debe conceder parte de su tiempo para colaborar en el tratamiento y recuperación del lesionado.

Al transcurrir un siniestro, es necesario la urgente atención médica, ya que cada segundo cuenta en la vida de los accidentados. Por lo tanto, si prestamos ayuda debemos tener conocimientos de primeros auxilios, podemos tener toda la voluntad de socorrer a la víctima, pero sin el entendimiento básico de asistencia se podría agravar su condición de salud con consecuencias fatales.

1.2. Objetivos

1.2.1. Objetivo General

- Analizar los traumatismos ocasionados por el tránsito y su impacto al factor humano, en la Av. Perimetral, cantón Guayaquil, indicando las alternativas viables para su solución.

1.2.2. Objetivos Específicos

- Determinar las posibles causas de los traumatismos ocasionados por el tránsito, a través de las estadísticas emitidas por los entes reguladores autorizados.
- Plantear alternativas para mitigar la gravedad de los traumatismos ocasionados por siniestro de tránsito.

Capítulo II: Alternativas de Solución

2.1. Análisis de las Alternativas posibles

2.1.1. Alternativa 1: Incrementar la iluminación en la vía

El Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI) del cual es miembro el Ecuador, utiliza el término "Siniestro de tránsito", terminología consensuada para definir cualquier hecho de tránsito con implicación de al menos un vehículo en movimiento, que tenga lugar en una vía pública o en una vía privada a la que la población tenga derecho de acceso, y que tenga como consecuencia al menos una persona herida o muerta (ANT, 2021).

Una de las posibles alternativas de solución, con respecto al siguiente análisis, es la implantación de postes de luz por la falta de iluminación en la Vía Perimetral, pues muchas personas, más que nada los conductores, tienden a manejar con poca cautela ocasionando los siniestros de tránsito y mayormente con resultados fatales. Al tener la debida iluminación, estamos colaborando para que tanto conductores como peatones se movilicen de manera segura.

No obstante que, la Vía Perimetral cuenta con iluminación, ésta es muy escasa, recordemos que la vía se caracteriza por sus grandes espacios verdes, semejantes a bosques; por los cuales la luz del día puede ser grata, pero al llegar la noche, es un gran problema porque la visibilidad es casi nula. Además, si unimos el factor de poca iluminación con el cansancio, ya tenemos 2 causas significativas para los posibles siniestros de tránsito.

2.1.2. Alternativa 2: Campaña de concientización vial

Los siniestros se suscitan por diferentes causas: exceso de velocidad, estado etílico y/o bajo sustancias psicotrópicas, distracciones al momento de conducir, cansancio, no respetar las

señales de tránsito, no utilizar el cinturón de seguridad, vías en mal estado, no llevar casco (motociclistas), no utilizar pasos peatonales (peatón), etc.

En esta alternativa nos enfocaremos en la campaña de concientización vial. Hay que recalcar a todos los ciudadanos, que sin una debida educación vial, absolutamente todos pasaremos posiblemente por un siniestro de tránsito. De tal manera que, el conocimiento sea una fuente para evitar posibles víctimas, ya sean peatones o en su defecto conductores.

Mediante la concientización vial buscamos disminuir los siniestros de tránsito. No solo basta con conocer algunas medidas de seguridad vial, sino que debemos ponerlas en práctica, ya que en segundos podemos cambiar el rumbo de nuestra vida. El empleo de los reglamentos de seguridad vial no debe ser visto como una imposición u obligación, sino todo lo contrario, como un precepto de interés general.

2.2. Justificación de la Alternativa principal (más factible de realizar)

Los traumatismos causados por el tránsito son responsables de cerca de 150 mil muertes al año y más de 5 millones de lesionados (lo que equivale anualmente a cerca de 33 lesionados por cada fallecido). (Organización Panamericana de la Salud, 2012)

Debido a las estadísticas que tenemos en lo que va del año sobre siniestros de tránsito suscitados en el sector de estudio, proponemos que la alternativa más viable es la campaña de concientización vial. No obstante que tanto peatones como conductores tienen conocimientos sobre el tema, siempre es bueno reforzar los saberes y los reglamentos emitidos por la Autoridad de Tránsito Municipal.

El término seguridad se refiere a todo aquello que evita algún peligro o cerciora la favorable marcha de alguna cosa, previendo que falle. Al hablar de seguridad vial, nos referimos a la prevención de siniestro de tránsito o la disminución de sus consecuencias. La seguridad vial

tiene particular vigilancia con el impacto que estos sucesos tienen en la vida y salud de las personas (Fundación MAPFRE, 2021).

De tal manera que, con la campaña de concientización vial, buscamos reducir los siniestros de tránsito y con ello sus posibles víctimas. Tengamos presente que, no solo el peatón o conductor son afectados, sino también sus familias, ya que de una u otra forma, todos están conectados con el evento.

Por lo tanto, al referirnos a la campaña de concientización vial abordaremos los diferentes medios de comunicación, para que llegue a gran parte de la ciudadanía, de tal manera que se instruyan, conozcan nuevas reglas y tomen acciones en pro de su bienestar. Recordemos que los jóvenes son los más propensos a involucrarse en los siniestros de tránsito, por lo tanto, este grupo es considerado vulnerable, para ellos la campaña más efectiva será por redes sociales, medio por el cual habitualmente se comunican. Es imprescindible la toma de conciencia de las personas, en este tema tan delicado. Como decía un viejo dicho: “Más vale perder un minuto en la vida, que la vida en un minuto”.

2.3. Presupuesto de la ejecución

La campaña de concientización vial será exhibida en vallas publicitarias, banners, volantes, redes sociales con el fin de llegar al mayor número de personas sin distinción de edad, sexo o raza. Por tal motivo, a continuación presentamos el presupuesto que necesitamos para este fin.

Tabla # 1 Recurso Humano. Fuente: Astudillo y Núñez

Descripción	Cantidad	V. Unitario	V. Total
Publicista Freelance	1	$1000	$1000

Diseñador Gráfico	2	$800	$1.600
Personal de obra	6	$400	$2.400
Total			**$5.000**

El presupuesto para Recurso Humano es de $5.000

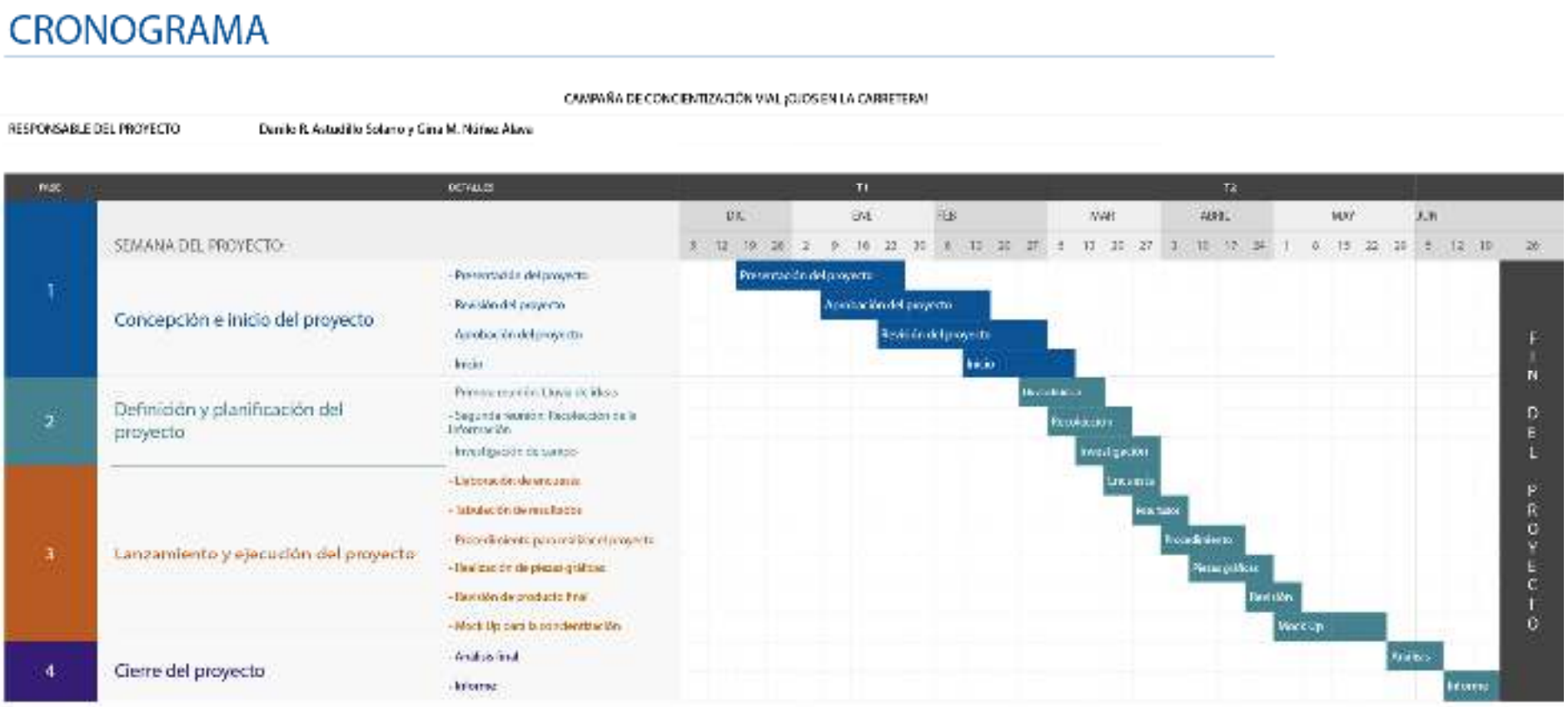
Tabla #2 Recurso Técnico. Fuente: Astudillo y Núñez

Descripción	**Cantidad**	**V. Unitario**	**V. Total**
Valla publicitaria 7 x 7 mt	10	$800	$8.000
Banners 3 x 2 mt	20	$150	$3.000
Volantes	3000	$0,12	$360
Publicidad en redes sociales (Facebook e Instagram)	2 meses	$10	$600
Gorras sublimadas	500	$2	$1.000
Camisetas tipo campaña	500	$2.5	$1.250
Esferográficos serigrafiados	1000	$0,35	$350
Total			**$14.560**

El presupuesto para Recurso Técnico es de $14.560. El total de presupuesto para la campaña de Concientización Vial es de $19.560.

2.4. Cronograma de ejecución

Cronograma



Capítulo III: Conclusiones

3.1. Conclusiones

En base a las investigaciones realizadas con antelación, concluimos que los traumatismos por siniestros de tránsito van en aumento, el grupo más afectado es el de jóvenes de 20 a 29 años, la mayoría sexo masculino; el tipo de vehículo con más siniestro es la motocicleta; las horas con mayor índice es la madrugada; los días, los fines de semana; entre las causas tenemos: cansancio, estado etílico, no respetar las leyes de tránsito, consumo de estupefacientes, distraerse al momento de conducir, etc.

Asimismo determinamos que, la seguridad vial es un tema de gran importancia en la prevención de siniestros de tránsito. Esto nos lleva a la creación de la campaña de concientización vial ¡Ojo en la carretera! Con el objetivo de que todas las personas, sean peatones o conductores, actualicen sus conocimientos sobre las leyes de tránsito y tomen conciencia de cómo cuidarse al movilizarse.

Se sugiere que la campaña de concientización vial ¡Ojo en la carretera! no solo quede en un proyecto, sino que se implemente y ejecute, a fin de que la ciudadanía observe los resultados de dicha campaña con la disminución de los siniestros de tránsito y con ello se obtendrán menos víctimas y familiares afectados.

Referencias Bibliográficas

ANT. (17 de Octubre de 2022). *Estadísticas siniestros de tránsito – Prueba – Agencia Nacional de Tránsito del Ecuador – ANT.* Recuperado el 17 de Octubre de 2022, de ANT: https://www.ant.gob.ec/estadisticas-siniestros-de-transito-prueba/

El Universo. (1 de septiembre de 2022). ¿Llegó la vía Perimetral al máximo de su capacidad?: casi cien mil carros al día circulan por esta arteria, cuyo flujo reaviva el anhelo del anunciado Viaducto Sur. *El Universo*. Obtenido de https://www.eluniverso.com/guayaquil/comunidad/llego-la-via-perimetral-al-maximo-de-su-capacidad-casi-cien-mil-carros-al-dia-circulan-por-esta-arteria-cuyo-flujo-reaviva-el-anhelo-del-anunciado-viaducto-sur-nota/

Fundación MAPFRE. "Definición Seguridad Vial." *Seguridad Vial en la Empresa*, 2021, https://www.seguridadvialenlaempresa.com/blog/definicion-seguridad-vial/. Accessed 15 November 2022.

García, A. (6 de septiembre de 2022). ATM estudia reducir límite de velocidad en la vía Perimetral. *El Comercio*. Obtenido de https://www.elcomercio.com/actualidad/guayaquil/atm-estudia-reducir-limite-velocidad-via-perimetral.html

INEC. (2016). *Estadísticas Vitales.* Recuperado el 24 de October de 2022, de Instituto Nacional de Estadística y Censos: https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Poblacion_y_Demografia/Nacimientos_Defunciones/2016/Presentacion_Nacimientos_y_Defunciones_2016.pdf

INEC. (Noviembre de 2021). *Anuario de Estadísticas de Transporte 2020.* Recuperado el 15 de Octubre de 2022, de Presentación de PowerPoint:

https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Estadisticas_Economicas/Estadistica%20de%20Transporte/2020/2020_ANET_PPT.pdf

INEC. (2021). *Boletín Técnico.* Recuperado el 24 de October de 2022, de Instituto Nacional de Estadística y Censos: https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Estadisticas_Sociales/Camas_Egresos_Hospitalarios/Cam_Egre_Hos_2020/Bolet%C3%ADn%20t%C3%A9cnico%20ECEH_2020.pdf

INEC. (2021). *Presentación de PowerPoint.* Recuperado el 24 de October de 2022, de Instituto Nacional de Estadística y Censos: https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Estadisticas_Sociales/Camas_Egresos_Hospitalarios/Cam_Egre_Hos_2021/Presentacion_ECEH_2021.pdf

Machado, J. (1 de junio de 2022). *Ecuador es el quinto país de Sudamérica con más muertes en las vías.* Recuperado el 7 de November de 2022, de Primicias: https://www.primicias.ec/noticias/sociedad/muertes-accidentes-transito-ecuador-movilidad/

Mishra, V., & Williams, C. (30 de junio de 2022). *Accidentes viales: "Una epidemia silenciosa y ambulante" que mata a 1,3 millones de personas por año.* Recuperado el 7 de November de 2022, de UN News: https://news.un.org/es/story/2022/06/1511112

Moreno Samaniego, M. (2019). *Estrategias institucionales para la mejora de la seguridad vial en Ecuador y Chile, caso de análisis de los pilares 3 y 4 del Decenio de Acción.* Recuperado el 3 de November de 2022, de Repositorio UASB: https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/6848/1/T2931-MRI-Moreno-Estrategias.pdf

Organización Mundial de la Salud. (2004). *Conclusiones y recomendaciones.* Recuperado el 24 de October de 2022, de Creando Conciencia: http://www.creandoconciencia.org.ar/enciclopedia/salud/TRAUMATISMOS-DE-TRANSITO-CONCLUSIONES.pdf

Organización Panamericana de la Salud. (2012). *Traumatismos causados por el tránsito y discapacidad*. Obtenido de https://www.paho.org/bra/dmdocuments/accidentes_discapacidad_WEB.pdf

Organización Panamericana de la Salud OPS. (2011). *Traumatismos causados por el tránsito y discapacidad.* Recuperado el 24 de October de 2022, de PAHO: https://www.paho.org/bra/dmdocuments/accidentes_discapacidad_WEB.pdf

Quintana, G. (22 de octubre de 2006). La Perimetral, 19 años de historia entran a etapa de regeneración. *El Universo*. Obtenido de https://www.eluniverso.com/2006/10/22/0001/18/2B8DE124967E4F4EB6F5BF428A023B40.html/

RAMOS, C. D., MARINHO, SANTOS, & DE ARAUJO, J. N. (28 de February de 2019). *Accidente de tráfico: análisis de los casos de traumatismo cranoencefálico | Enfermería Global.* Recuperado el 24 de October de 2022, de Revistas Científicas de la Universidad de Murcia: https://dx.doi.org/10.6018/eglobal.18.2.324751

RIEMAT. (30 de 06 de 2022). ANÁLISIS DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN VARIOS CANTONES DEL ECUADOR. *REVISTA DE INVESTIGACIONES EN ENERGÍA, MEDIO AMBIENTE Y TECNOLOGÍA: RIEMAT ISSN: 2588-0721, 7*(1 (2022) ENERO - JUNIO). Obtenido de https://revistas.utm.edu.ec/index.php/Riemat/article/view/4838

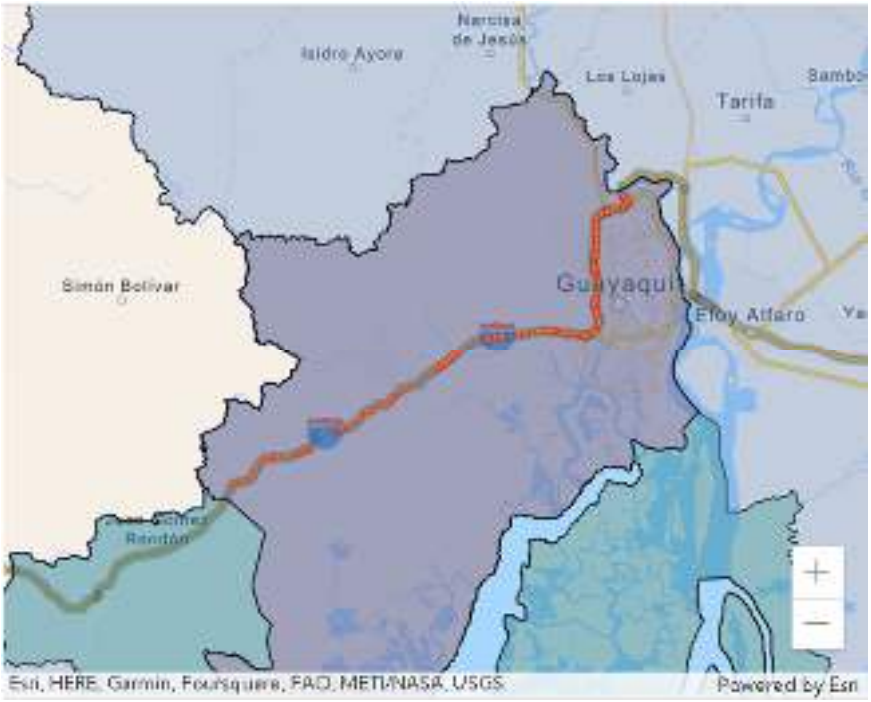
Anexos

Anexo 1

Vía Perimetral - E 40



Anexo 1a



Anexo 2: Piezas gráficas





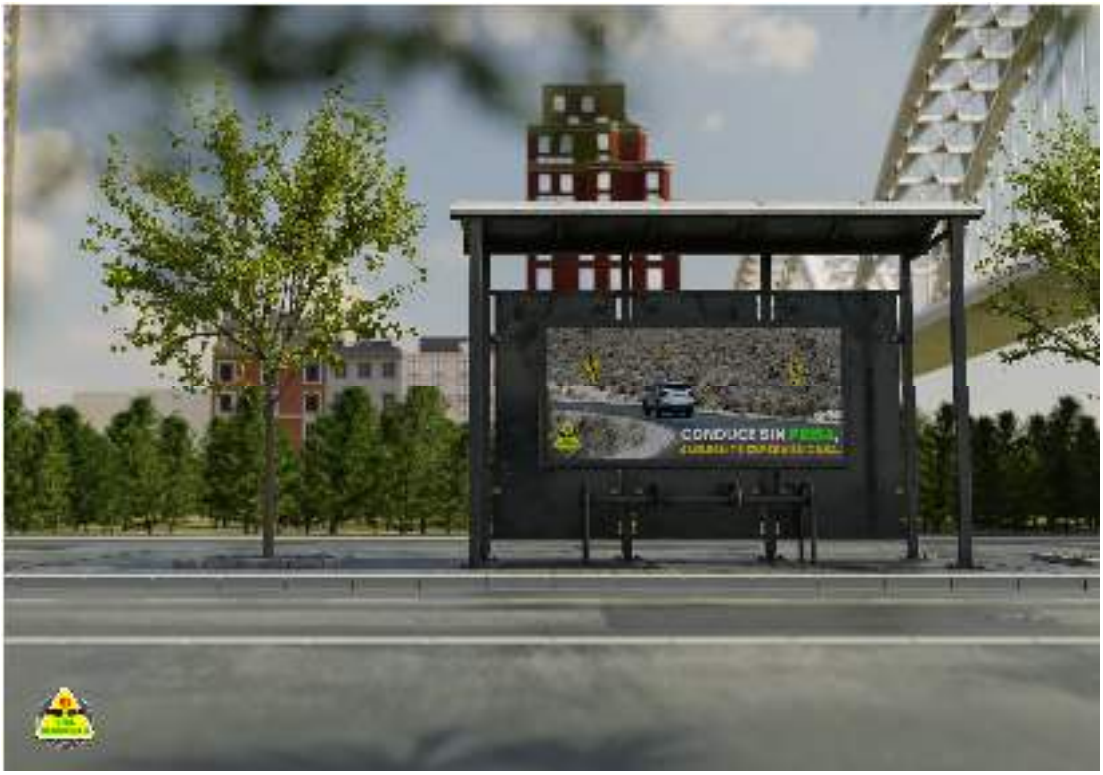




Anexo 3: Valla Publicitaria



Anexo 3a



Anexo 4: Volantes



Anexo 5: Folletos



Anexo 6: Redes Sociales



Anexo 7: Camisetas



Anexo 8: Gorras



Anexo 9: Esferográficos serigrafiados



Anexo 10 Informe Antiplagio

Detector de plagio v. 1991 - Informe de originalidad 25/11/2022 14:28:16

Documento analizado: TESINA ASTUDILLO-NUÑEZ.docx Licenciado para: Luis Miguel Alvarado Alvarez

Preajuste de comparación: Volver a escribir Idioma detectado: Es

Tipo de verificación: Control de internet

[tee_and_enc_string] [tee_and_enc_value]

Análisis detallado del cuerpo del documento:

Tabla de relaciones:



Gráfico de distribución:

Principales fuentes de plagio: 3

Detalles de recursos procesados: 56 - Okay / 0 - Ha fallado

Notas importantes:

Wikipedia:	Libros de Google:	Servicios de escritura fantasma:	Anti-trampa:
[no detectado]	[no detectado]	[no detectado]	[no detectado]

Informe anti trampas de UACE

1. Estado: Analizador [Encendido] Normalizador [Encendido] similitud de caracteres establecida en [100%]
2. Porcentaje de contaminación UniCode detectado: [0% con límite de: 10%]
3. Documento no normalizado: porcentaje no alcanzado [9%]
4. Todos los símbolos sospechosos se marcarán en color violeta/Azul
5. Símbolos invisibles encontrados: [0]

Recomendación de evaluación:

No se requiere ninguna acción especial. El documento está bien.

[uace_abc_stats_header]
[uace_abc_stats_html_table]

Referencias activas (URL extraídas del documento):

No se detectaron URL

URL excluidas:

No se detectaron URL

URL incluidas:

No se detectaron URL