



UNIVERSIDAD LAICA VICENTE ROCAFUERTE DE GUAYAQUIL

DEPARTAMENTO DE POSGRADO

**MAESTRÍA EN EDUCACIÓN MENCIÓN INCLUSIÓN EDUCATIVA Y ATENCIÓN
A LA DIVERSIDAD**

TRABAJO DE TITULACIÓN

**PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE
MAGÍSTER EN EDUCACIÓN MENCIÓN INCLUSIÓN EDUCATIVA Y ATENCIÓN
A LA DIVERSIDAD**

TEMA

**CULTURA VIAL EN LA COMUNIDAD EDUCATIVA PARA LA ATENCIÓN A LA
DIVERSIDAD**

Autor/a:

SGTO. AB. GONZALO ALFONSO VELA POLANCO

Tutor/a:

MSc. JOSÉ LUIS ÁLAVA MIELES

GUAYAQUIL-ECUADOR

2020

REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA	
FICHA DE REGISTRO DE TESIS	
TÍTULO: Cultura vial en la comunidad educativa para la atención a la diversidad.	
AUTOR: Vela Polanco Gonzalo Alfonso	TUTOR: MSc. José Luis Álava Mieles
INSTITUCIÓN: Universidad Laica Vicente Rocafuerte de Guayaquil	Grado obtenido: Magíster en educación mención inclusión educativa y atención a la diversidad
MAESTRÍA: Maestría en educación mención inclusión educativa y atención a la diversidad	COHORTE: IV
FECHA DE PUBLICACIÓN: 2020	N. DE PAGS: 166
ÁREAS TEMÁTICAS: Formación de personal docente y ciencias de la educación.	
PALABRAS CLAVE: Seguridad del transporte, cultura, educación, accidente, concepto moral, estudiante.	
<p>RESUMEN:</p> <p>Tenemos que empezar educando a la población escolar, en materia de tránsito y seguridad vial, esto implica la urgente necesidad de motivarlos a crear conciencia y responsabilidad tanto como peatones, pasajeros o como conductores de vehículos, para así lograr desarrollar actitudes, valores y normas de conducta que no solamente les sirva ahora a los estudiantes, sino que quede construido para toda su vida.</p> <p>Los métodos utilizados en esta investigación son: Deductivo, Analítico Sintético, Estadísticos y lógicos.</p> <p>Como aporte para la solución del problema, se necesita capacitar a los Maestros con talleres para el desarrollo de la cultura vial en los estudiantes, además, debe darse cumplimiento lo que establece la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial en el artículo 4 que las personas deben ser educadas y capacitadas en materia de tránsito y seguridad vial, en concordancia con el Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial Art. 255 “La educación vial se realizará de forma permanente y obligatoria mediante programas, proyectos, publicaciones, campañas periódicas y otras actividades diversas que permitan su difusión masiva a través de los medios de comunicación, así como de los programas de educación en las diferentes instituciones educativas públicas o privadas de nivel pre básico, medio y superior del país”.</p>	

Por lo que es esencial que se prepare a los docentes y que se cumpla con las normativas antes indicadas, considerando la altísima importancia que reviste esta materia Educación Vial para la población en general, específicamente para los estudiantes del nivel básico, en especial a las personas con necesidades educativas asociadas o no a una discapacidad y la incidencia que trae consigo mantener una mejor calidad de vida, sólo así se lograría bajar los altos índices de accidentabilidad logrando una adecuada cultura vial.

N. DE REGISTRO (en base de datos):	N. DE CLASIFICACIÓN:	
DIRECCIÓN URL (tesis en la web):		
ADJUNTO PDF:	SI <input checked="" type="checkbox"/>	NO <input type="checkbox"/>
CONTACTO CON AUTOR: Vela Polanco Gonzalo Alfonso	Teléfono: 0991364058	E-mail: gvelap@ulvr.edu.ec
CONTACTO EN LA INSTITUCIÓN:	PhD. Eva Guerrero López Teléfono: 259 6500 Ext. 170 E-mail: eguerrerol@ulvr.edu.ec Directora de Posgrado ULVR Mg. Santa Elizabeth Veliz Araujo Teléfono: 259 6500 Ext. 160 E-mail: sveliza@ulvr.edu.ec (Coordinador de maestría)	

DEDICATORIA

Dedico este trabajo de investigación de Cultura Vial en la Comunidad Educativa para la Atención a la Diversidad a mi Dios ser Supremo Todopoderoso creador de todas las cosas, por haberme capitaneado, dándome conocimiento, sabiduría y amor, para concluir mis estudios de esta Maestría en educación con éxito.

A mi esposa que me ha motivado a seguir adelante en este trabajo, por haberme aconsejado siempre hacer una mejor persona, a no rendirme a pesar de los infortunios que se han ostentado durante mi crecimiento profesional y personal en esta Maestría.

La dedicatoria especial a mis hijos quienes son mi mayor inspiración, motivación y pilar imprescindible para perseguir, conseguir y cumplir mis metas.

Gonzalo Alfonso Vela Polanco

AGRADECIMIENTO

Agradezco a mi Dios Todopoderoso por su benevolencia y misericordia en haberme concedido la gran oportunidad de llegar al término de mis estudios en esta Maestría en Educación, dándome fuerzas, paciencia y sabiduría para culminar con mi meta, por haberme permitido cumplir con mi objetivo en mi anhelada carrera en educación.

A mi esposa que siempre ha estado a mi lado, presente en todo momento, ofreciéndome su contingente apoyo incondicional día a día durante estos dos años de estudio, especialmente en este momento difícil de la Pandemia, demostrándome con ejemplos de conducta, amor, constancia, sumisión y honestidad para que continúe, y sea también un ejemplo de perseverancia para mis hijos.

A la Universidad Laica Vicente Rocafuerte por abrirme sus puertas y ofrecerme la oportunidad de formarme como Magíster en educación.

A mis profesores que con mucho entusiasmo y entrega ayudaron a mi formación profesional.

A todos mis compañeros de Maestría por el tiempo compartido y el apoyo que nos brindamos durante el proceso, en estos dos años de estudio.

Gonzalo Alfonso Vela Polanco

VELA-VELIZ

por Gonzalo- Alfonso Vela Polanco

Fecha de entrega: 15-nov-2020 09:23p.m. (UTC-0500)

Identificador de la entrega: 1447125429

Nombre del archivo: GONZALO_VELA_POLANCO.docx (879K)

Total de palabras: 33098

Total de caracteres: 177443

TUTOR: MSc. ÁLAVA MIELES JOSÉ LUIS



VELA-VELIZ

INFORME DE ORIGINALIDAD

9%

INDICE DE SIMILITUD

9%

FUENTES DE INTERNET

0%

PUBLICACIONES

4%

TRABAJOS DEL ESTUDIANTE

FUENTES PRIMARIAS

creativecommons.org 1

Fuente de Internet

3%

docplayer.es 2

Fuente de Internet

2%

3

biblioteca.defensoria.gob.ec

Fuente de Internet

2%

4

leopoldolarrea.org

Fuente de Internet

2%

Excluir citas

Apagado

Excluir coincidencias

< 2%

Excluir bibliografía

Apagado

TUTOR: MSc. ÁLAVA MIELES JOSÉ LUIS

CERTIFICACIÓN DE AUTORÍA Y CESIÓN DE DERECHOS DE AUTOR

Guayaquil, 17 de noviembre del 2020

Yo, GONZALO ALFONSO VELA POLANCO declaro bajo juramento, que la autoría del presente trabajo me corresponde totalmente y me responsabilizo con los criterios y opiniones científicas que en el mismo se declaran, como producto de la investigación realizada.

De la misma forma, cedo mis derechos de autor a la Universidad Laica VICENTE ROCAFUERTE de Guayaquil, según lo establecido por las normativas Institucionales vigentes.

Firma: 
GONZALO ALFONSO VELA POLANCO

CERTIFICACIÓN DEL TUTOR DE LA TESIS

Guayaquil, 17 de noviembre del 2020

Certifico que el trabajo titulado **CULTURA VIAL EN LA COMUNIDAD EDUCATIVA, PARA LA ATENCIÓN A LA DIVERSIDAD** ha sido elaborado por SGTO. AB. GONZALO ALFONSO VELA POLANCO bajo mi tutoría, y que el mismo reúne los requisitos para ser defendido ante el tribunal examinador que se designe al efecto.

Firma: _____

MSc. JOSÉ LUIS ALAVA MIELES

RESUMEN EJECUTIVO

Tenemos que empezar educando a la población escolar, en materia de tránsito y seguridad vial, esto implica la urgente necesidad de motivarlos a crear conciencia y responsabilidad tanto como peatones, pasajeros o como conductores de vehículos, para así lograr desarrollar actitudes, valores y normas de conducta que no solamente les sirva ahora a los estudiantes, sino que quede construido para toda su vida.

Los métodos utilizados en esta investigación son: Deductivo, Analítico Sintético, Estadísticos y lógicos.

Como aporte para la solución del problema, se necesita capacitar a los maestros con talleres para el desarrollo de la cultura vial en los estudiantes, además, debe darse cumplimiento lo que establece la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial en el artículo 4 que las personas deben ser educadas y capacitadas en materia de tránsito y seguridad vial, en concordancia con el Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial Art. 255 “La educación vial se realizará de forma permanente y obligatoria mediante programas, proyectos, publicaciones, campañas periódicas y otras actividades diversas que permitan su difusión masiva a través de los medios de comunicación, así como de los programas de educación en las diferentes instituciones educativas públicas o privadas de nivel pre básico, medio y superior del país”.

Por lo que es esencial que se prepare a los docentes y que se cumpla con las normativas antes indicadas, considerando la altísima importancia que reviste esta materia Educación Vial para la población en general, específicamente para los estudiantes del nivel básico, en especial a las personas con necesidades educativas asociadas o no a una discapacidad y la incidencia que trae consigo mantener una mejor calidad de vida, sólo así se lograría bajar los altos índices de accidentabilidad logrando una adecuada cultura vial.

Palabras claves: Seguridad del transporte, cultura, educación, accidente, concepto moral, estudiante.

ABSTRACT

We have to start educating the school population on traffic and road safety, this implies the urgent need to motivate them to create awareness and responsibility both as pedestrians, passengers or as vehicle drivers, in order to develop attitudes, values and standards of behavior that not only serves the students now, but is built on for a lifetime. The methods used in this research are: Deductive, Synthetic Analytical, Statistical and logical.

As a contribution to the solution of the problem, it is necessary to train the teachers with workshops for the development of road culture in students, in addition, what is established by the Organic Law of Land Transportation, Traffic and Road Safety in article 4 that people must be educated and trained in traffic and road safety, in accordance with the Regulations to the Organic Law of Land Transport Traffic and Road Safety Art. 255 "Road safety education will be carried out permanently and compulsory through programs, projects, publications, periodic campaigns and other diverse activities that allow its massive diffusion through the media, as well as the education programs in the different public or private educational institutions of pre-basic, intermediate and superior level of the country”.

Therefore, it is essential that teachers be prepared and that the aforementioned regulations are complied with, considering the very high importance of this subject Road Education for the general population, specifically for students of the basic level, especially people with educational needs associated or not with a disability and the incidence that maintains a better quality of life entails, only in this way would it be possible to lower the high accident rates by achieving an adequate road culture.

Key words: Safety in transport, culture, education, accident, moral concept, student.

ÍNDICE GENERAL

Repositorio nacional en ciencia y tecnología.....	ii
Dedicatoria.....	iv
Agradecimiento.....	v
Informe antiplagio	vii
Certificación de autoría y cesión de derechos de autor.....	viii
Certificación del tutor de la tesis	ix
Resumen ejecutivo	x
Abstract.....	xi
Índice general.....	xii
Índice de figuras.....	xiv
Índice de tablas	xv
Índice de anexos.....	xvi
Capítulo I	1
1.1 Tema del trabajo de titulación.....	1
1.2 Planteamiento del problema	1
1.3 Formulación del problema	5
1.4 Sistematización del problema.....	5
1.5 Delimitación del problema de investigación.....	6
1.6 Línea de investigación.....	7
1.7 Objetivo general.....	7
1.8 Objetivos específicos.....	7
1.10 Idea a defender	9
1.12 Variable dependiente.....	9
Capítulo II	10
Marco teórico.....	10
2.1 Antecedentes	10
2.2 Cultura Vial.....	12
2.4 Marco Conceptual	43
Capítulo III.....	55
3.1 Enfoque de la Investigación	55
3.2 Tipo de Investigación	55
3.3 Métodos y Técnicas utilizados	56
3.4 Población.....	57

3.5 Muestra.....	58
3.6 Análisis, interpretación y discusión de resultados	59
Capítulo IV.....	84
4.1 Título	84
4.3. Justificación.....	86
4.4. Objetivos	87
Objetivos Específicos.....	87
4.5. Recursos	87
4.5.2. Recursos Materiales	88
4.6. Limitaciones	88
4.7 Alcance.....	88
4.8. Cronograma para la aplicación del Sistema de Talleres de Capacitación.....	88
4.9 Beneficios que aporta la propuesta.....	89
4.10 Contenido fundamental de la propuesta	89
Conclusiones	131
Recomendaciones.....	132
Bibliografía	133
Anexos	138

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1	6
Figura 2. Educación vial	14
Figura 3. Resultados de la observación sobre los objetivos.....	61
Figura 4. Resultados relacionados con el dominio de los contenidos.....	63
Figura 5. Dominio de la metodología de la clase.....	65
Figura 6. Recursos para la enseñanza aprendizaje de la cultura vial en las Ciencias Sociales.	66
Figura 7. Formas de organización de la clase.	68
Figura 8. Forma de evaluación.....	70
Figura 9. Preparación de los docentes.....	75
Figura 10. Programas y capacitaciones sobre Cultura vial.	76
Figura 11. Sugerencias y materiales de consultas recibidos	77
Figura 12. Trabajo trasversalización del contenido en la planificación.....	78
Figura 13. Dominios para el diagnóstico específico	79
Figura 14. Diseño de una guía metodológica.....	80
Figura 15. Desarrollo de talleres	81

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. <i>Participantes</i>	58
Tabla 2. Dominio de los objetivos de la cultura vial en la asignatura Ciencias Sociales (docente)	60
Tabla 3. Dominio de los contenidos del currículo base.	62
Tabla 4. Dominio de la metodología de la clase desarrolladora actual.	63
Tabla 5. Recursos para la enseñanza de las Ciencias Sociales	65
Tabla 6. Formas de organización	67
Tabla 7. Forma de evaluación.....	68
Tabla 8. Principales temáticas que deben conocer la diversidad educativa de séptimo grado.	74
Tabla 9. Preparación de los docentes	75
Tabla 10. Programas y capacitaciones sobre Cultura vial.	76
Tabla 11. Sugerencias y materiales de consultas recibidos	77
Tabla 12. Trabajo transversalización del contenido en la planificación	78
Tabla 13. Dominios para el diagnóstico específico	78
Tabla 14. Diseño de una guía metodológica	80
Tabla 15. Desarrollo de talleres	81
Tabla 16. Sistema de Talleres de Capacitación.	89

ÍNDICE DE ANEXOS

Anexo 1. Fotos	138
Anexo 2. Encuesta a docentes.....	143
Anexo 3. Entrevista al directivo.....	144
Anexo 4. Guía de observación de clases.....	145
Anexo 5. Prueba pedagógica a los alumnos.....	146
Anexo 6. Validación de expertos	147
Anexo 7. Operacionalización de variables.....	152

CAPÍTULO I

MARCO GENERAL DE INVESTIGACIÓN

1.1 Tema del trabajo de titulación

CULTURA VIAL EN LA COMUNIDAD EDUCATIVA PARA LA ATENCIÓN A LA DIVERSIDAD.

1.2 Planteamiento del problema

Cada año mueren cerca de 1,3 millones de personas en las vías y carreteras del mundo a causa de accidentes de tránsito, entre 20 y 50 millones padecen lesiones leves y graves. Los accidentes de tránsito son unos de los principales motivos de muerte a nivel mundial, entre conductores de vehículos de 15 y 29 años de edad.

Para reducir el índice de accidentes de tránsito con resultado de muertes y traumatismos por siniestros, es necesario implementar un sistema general, como el enfoque de medios de seguridad, con el objetivo de garantizar un sistema de transporte seguro para todos los usuarios de las vías y carreteras. Las lesiones graves y traumatismos por siniestros de tránsito siguen representando un importante problema de salud pública, según datos de las últimas estadísticas sanitarias mundiales (Global health estimates) de la Organización Mundial de la Salud y el Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial, publicado en 2015.

El 93% de las muertes producidas por accidente de tránsito se dan lugar en países de bajos ingresos y solo cuentan con el 54% de los vehículos matriculados.

Los países del sur de América están avanzando por la correcta vía en cumplir con decisiones dirigidas a perfeccionar estrategias en cuanto a seguridad vial en las vías, en nuestro país Ecuador, se han considerado políticas cuyo resultados se ha visto reflejado tanto en el mejoramiento de las carreteras como en las reformas a la ley de Tránsito y Transporte Terrestre con el fin de que los conductores tengan excelentes vías y para que respeten las normas de tránsito y las pongan en prácticas, si bien es cierto los accidentes que se dan, representan una

dificultad y carga para el estado sobre la atención hospitalaria que envuelve brindar atención todos los que resultan con lesiones leves o graves como resultado de estos siniestros de tránsito.

Además del sufrimiento que representa para las personas que resultan con lesiones debemos reconocer que los familiares también sufren las consecuencias, esta situación genera una exagerada demanda, en el cuidado de estas personas en las clínicas, además de una sobrecarga para los servicios de salud y un alto costo para el gobierno.

Las estadísticas dan el siguiente resultado de los siniestros de tránsito: en Estados Unidos y Canadá, el 74% de las personas que fallecen por accidentes de tránsito son los acompañantes de los conductores que conducen los vehículos automotores. En América Latina, más de la mitad de víctimas por accidentes de tránsito son peatones, motociclistas o ciclistas que transitan por las calles y carreteras. Entre 75% y 80% de las personas fallecidas por accidentes de tránsito vehicular que se producen en el continente americano corresponden a niños, jóvenes o adultos del sexo masculino.

Las personas que resultan con heridas o lesiones, producto de estos accidentes de vehículos, dan como resultados secuelas desmedidas en los ciudadanos de escasos medios económicos, especialmente en los países del sur de América, reflejándose diferencias marcadas en las clases sociales, esto es, el que tiene más recurso económico y el que tiene menos, de igual manera existen políticas con proyección de mejora en las calles de la población urbana que solo benefician a los vehículos particulares descuidando al transporte urbano, cantonal e interprovincial dando favoritismo al transporte de la moto taxi que no representan ni garantizan ninguna seguridad para el transporte de personas.

Como siempre los más perjudicados en estos accidentes resultan precisamente los de condición humilde, los más pobres que por andar a pie tienen la condición de frágiles, quienes transitan por las calzadas, los motociclistas y ciclistas que circulan por las vías y, en la mayoría

de las veces, estas víctimas, con mayor frecuencia son hombres y jóvenes que tienen más dificultad de acceso a la atención de los servicios de salud, cuando resultan lesionados y, por lo tanto, menos probabilidad de recuperación y de retornar al trabajo o asistir a la escuela. Además, las muertes y las discapacidades por accidentes de tránsito generalmente los dejan incapaces de valerse por sí mismo.

El Ecuador es el segundo país en América Latina que presenta la tasa más alta en cuanto a siniestros de tránsito se refiere, esto debido a que conductores y peatones no respetan las normas y las señales de tránsito, no toman conciencia y responsabilidad de que ponen en riesgo sus vidas.

Las provincias que registran un alto número de accidentes son: Pichincha con un 32%, Guayas 30%, le sigue Azuay, Tungurahua, Manabí y Los Ríos con un 4 a 6%. Mientras que el mayor número de fallecidos se registró en Guayas, Los Ríos, Pichincha y Manabí.

Según las estadísticas que maneja la Agencia Nacional de Tránsito, la primera causa de accidentes de tránsito en el Ecuador es por conducir utilizando el teléfono celular.

El diario de Cuenca indicó que se realizó investigación en los archivos correspondientes de la Autoridad de Tránsito Municipal de Guayaquil, se pudo constatar las cifras consolidadas revelando un número mayor de accidentes. De enero a julio de 2018 se han registrado 2.649 siniestros, que en comparación con el mismo periodo del año pasado representa un incremento de 7,86 %. En el 2017, los accidentes de tránsito dejaron 2.075 lesionados y 86 fallecidos. (Cuenca, 2018)

“Las vías de Guayaquil con más siniestros son la avenida Francisco de Orellana, avenida Quito, avenida 25 de Julio, Perimetral, avenida del Bombero, entre otras. El exceso de velocidad es la causa principal, según datos de la ATM” (Cuenca, 2018, s.p).

Un 37% de estos accidentes se produjeron por conducir desatento a las condiciones de tránsito, ya sea por uso del celular, pantalla de video, por ir comiendo, maquillándose o cualquier otro elemento de distracción, mientras que un 36% es por realizar cambios bruscos indebidos de carril, 26% por conducir superando los límites de velocidad y un 23% por no guardar la distancia lateral mínima de seguridad entre vehículos. (Metro Ecuador, 2018, s.p)

Por lo antes expuesto se quiere dar mayor realce en lo que respecta a la Cultura vial en el colegio Pdte. Carlos Julio Arosemena Tola, los mismos que serán incorporados por medio de un sistema de talleres dirigido a los profesores y directivos para que mejoren sus destrezas en transmitir el conocimiento de educación vial, incluyendo a todos, atendiendo su diversidad para que vayan creando hábitos, comportamientos y conductas correctas para que en el proceso enseñanza aprendizaje puedan transmitir al estudiante la materia educación vial como eje transversal en la materia ciencias sociales.

Falta educar a los alumnos especialmente en este campo, para que sean excelentes peatones; muestra de estos son los diversos accidentes de tránsito por causa de desconocimiento de dispositivos de señalización y reglamento de tránsito y al mismo tiempo el mal estacionamiento de los vehículos en las calles de nuestra ciudad.

Los alumnos que estudian en la unidad educativa se caracterizan por su diversidad, se identifican y provienen de diversos tipos de hogares, son inestables en su comportamiento, de diferentes zonas residenciales, de diferentes trastornos de conducta tienen problema en su aprendizaje los cuales necesitan atención psicopedagógica acorde a su necesidad, siendo necesario trabajar con esas características para fortalecer en ellos la cultura vial

Se considera que la educación vial no se debe limitar al conocimiento de las normas y señales viales, sino que es fundamental una educación incluyendo a todos atendiendo la diversidad de los estudiantes para que aprendan comportamientos viales seguros. Por ello, debemos ser conscientes de la escasa información que reciben los jóvenes estudiantes sobre la seguridad vial en materia de educación, lo que aprenden en su barrio, en su entorno de amigos

etc., no va a representar una verdadera enseñanza ya que dicha información que reciben va hacer contradictoria con lo que deberían aprender en materia de tránsito y seguridad vial.

Asegurar que todos los estudiantes sean niños regulares o con necesidades educativas especiales tengan conocimiento, de tal manera que lo esencial es respetar cada señal de tránsito, por eso es sumamente importante implicar a las familias en este proceso educativo. Así pues, la postura del autor de esta investigación se centra en un concepto de Educación Vial Integral, donde el conjunto de la sociedad se vea comprometido e influido en mayor o menor medida por los conceptos y actitudes inculcados a los jóvenes estudiantes del colegio particular Presidente Carlos Julio Arosemena Tola.

1.3 Formulación del problema

¿Qué incidencia tiene la cultura vial en la atención a la diversidad en los estudiantes de Colegio Presidente Carlos Julio Arosemena Tola en el sur de Guayaquil durante el periodo lectivo 2019-2020?

1.4 Sistematización del problema

¿Cuáles son los referentes teóricos que sustentan la investigación de la Cultura Vial y la atención a la diversidad?

¿Cuál es la situación actual de la información que reciben los jóvenes estudiantes sobre la seguridad vial?

¿Cómo solucionar la problemática de falta de cultura vial?

¿Qué idea tienen las personas acerca de la cultura vial?

¿Cómo mejorar nuestros propios errores, despistes o causas que provocan los accidentes?

¿Qué beneficios aportan los talleres para mejorar la cultura vial a los estudiantes y padres de familia?

1.6 Línea de investigación

Línea institucional: Formación integral, atención a la diversidad y educación inclusiva.

Sublíneas de Facultad de Educación: Desarrollo de la infancia, adolescencia y juventud.

1.7 Objetivo general.

Determinar la incidencia de la cultura vial en la atención de la diversidad en los estudiantes de Colegio Presidente Carlos Julio Arosemena Tola en el sur de Guayaquil durante el periodo lectivo 2019-2020.

1.8 Objetivos específicos

- 1.-** Analizar los referentes teóricos de la investigación relacionados con la Cultura Vial de los estudiantes de la educación básica media, atendiendo su diversidad.
- 2.-** Diagnosticar el estado de la cultura Vial como objeto de estudio y su relación con la atención de la diversidad.
- 3.-** Diseñar un sistema de talleres para el desarrollo de la cultura vial en el colegio Presidente Carlos Julio Arosemena Tola, incluyendo a todos, respetando su diferencia, dar respuesta a sus diferentes capacidades, su cultura y la salud del estudiante.

1.9 Justificación de la investigación

La razones que motivan esta investigación es por el alto índice de accidentes que se da con frecuencia en el entorno del colegio presidente Carlos Julio Arosemena Tola al sur de la ciudad y en la avenida Domingo Comín y vía Perimetral de esta ciudad de Guayaquil, es conveniente realizar esta investigación para implementar los talleres para que mejoren la cultura vial en la comunidad educativa y en la atención a la diversidad, también es importante porque se evitaría

personas lesionadas que puedan sufrir discapacidad, muertes, daños materiales a terceros, los beneficiarios serían los alumnos, los maestros, la comunidad educativa, el entorno, la misma ciudadanía en general y la sociedad.

Tiene utilidad práctica la investigación porque solo así vamos a encontrar los mecanismos para mejorar la cultura vial, reducir la accidentabilidad y evitar perjuicios económicos a los inmersos en los accidentes y a la ciudadanía en general.

Al culturizar vialmente mediante actividades lúdicas se estaría contribuyendo a bajar el índice de accidentabilidad.

De acuerdo al artículo 373 del Código Orgánico Integral Penal (COIP) establece que los peatones pasajeros y controladores también pueden tener responsabilidad ante la ley en los accidentes de tránsito. “Según las estadísticas que maneja la Agencia Nacional de Tránsito (ANT), cerca del 5% de los accidentes de tránsito que suceden en el país se originan por la imprudencia de los peatones” (El telégrafo, 2015, s.p).

Del mismo modo, según el Servicio de Investigación de Accidentes de Tránsito (SIAT), en los percances en los que están involucrados peatones, la responsabilidad, en el 90% de los casos, les corresponde a estos. En la mayoría de los casos, sin embargo, básicamente se culpabiliza de los siniestros viales a los conductores. (El telégrafo, 2015, s.p)

La educación vial debe ser impartida a todos, mediante el sistema educativo formal, incluye tomar en cuenta su condición física sin importar la discapacidad que tenga, la pluralidad cultural, étnica y lingüística del país para eliminar el rezago en la educación indígena, siempre con respeto a sus culturas. Asegurar que todos los individuos tengan conocimiento de tal manera que lo importante es respetar cada señalética.

1.10 Idea a defender

La implementación de un sistema de talleres contribuirá en el desarrollo de una cultura vial en el colegio Particular Presidente Carlos Julio Arosemena Tola permitirá atender la diversidad, incluyendo a todos, respetando a las niñas y a los niños en su diferencia, dirigidos a dar respuesta a las diferentes capacidades, culturales, y de salud de los estudiantes.

1.11 Variable independiente

Cultura Vial

“La cultura vial se refiere a la construcción de una convivencia armoniosa, responsable y de respeto entre todos los que hacemos uso de las vías de tránsito, sean estas aceras, rutas, caminos, ciclo vías, etc.” (Implan, 2014).

1.12 Variable dependiente

Atención a la diversidad.

Conjunto de acciones educativas que en un sentido amplio intentan prevenir y dar respuesta a las necesidades, temporales o permanentes, de todo el alumnado del centro y, entre ellos, a los que requieren una actuación específica derivada de factores personales o sociales relacionados con situaciones de desventaja. (Educantabria, 2019)

CAPÍTULO II

Marco teórico

2.1 Antecedentes

Cuando salió a circular por primera vez el automóvil que era una especie de un triciclo con un motor de vapor en las calles de París en el año 1769, nació con ese avance tecnológico la seguridad vial que lógicamente fue evolucionando para permitir que los humanos que conducen los vehículos a motor y sin motor sea más segura.

Hasta la presente fecha, el automóvil ha experimentado cambios tecnológicos sin precedentes con todas las comodidades y máximas seguridades para quienes lo conducen y los humanos nos hemos enseñados a observar a nuestro alrededor la gran cantidad de vehículos que forman el tráfico en nuestras calles y carreteras.

Sin embargo, los comienzos no fueron fáciles. Cuando los autos empezaron a sustituir a los carros que eran alados por caballos, este hecho fue motivo de preocupación por la sociedad por que se estaba entregando el control de la conducción a los humanos. Según la sociedad el animal sumado al conocimiento del humano, eran mejor que un auto y por tanto ofrecían una conducción más segura. En aquella época, se tenía la idea que los caballos ayudaban a evitar accidentes de tránsito.

Con este adelanto los vehículos a motor con todo el confort que fueron creados, es importante reconocer que consigo trajo muchos riesgos para todos los usuarios de las vías, a comienzo del siglo XX los accidentes de tránsito aumentaron dejando como resultado personas con lesiones y se convirtieron en la principal causa de muerte accidental en la mayoría de los países avanzados tecnológicamente, debido que la seguridad vial no era aún prioritaria por aquel entonces. En la mayoría de los accidentes el responsable era el conductor, y no el vehículo.

Conducir el vehículo a altas velocidades sin respetar los derechos de los demás y en estado de haber ingerido licor eran los procedimientos frecuentes de los conductores en el año 1900, lo que dio como resultado una gran cantidad de accidentes con resultado de muertes en las vías. La cultura vial y la educación vial estaban muy alejados de lo que es actualmente. Por el alto índice de siniestros fue necesario crear Leyes, Reglamentos para darlos a conocer a los actuales y futuros conductores para controlar la forma de conducir de las personas, y lograr de manera progresiva la seguridad vial.

Esta investigación se da a raíz de que alrededor de la Unidad Educativa Pdte. “Carlos Julio Arosemena Tola” hay muchas vías, sobre todo la avenida 25 de julio, vía Puerto Marítimo, considerada como autopista, acceso rápido de conductores, las mismas que son transitadas por los estudiantes y padres de familia. Se ha visto una inadecuada forma de los estudiantes al trasladarse por las vías aledañas, ya que transitan por las calles, utilizando el centro de la vía y no utilizan el paso cebra reglamentario, como lo establece la Ley para los peatones, además ya han sucedido muchos accidentes, atropellamientos y hasta muertes, por esto surge la necesidad de enseñar a los estudiantes, las normas que advierten de los peligros.

El objetivo principal de esta investigación es crear conciencia y responsabilidad en los estudiantes tanto como peatones, pasajeros o como conductores de vehículos, para así lograr desarrollar actitudes, valores y normas de comportamiento que no solamente les sirva ahora, sino que quede cimentado para toda su vida.

Dando énfasis a los siniestros de tránsito que se han dado a los alrededores de la Unidad Educativa, especialmente los producidos por imprudencia y negligencia. Son atribuidos generalmente al ser humano, como el incurrir en exceso de velocidad, no utilizar el cinturón de seguridad, utilizar el celular mientras conduce, los peatones no transitan por la zona de seguridad, son las causas para que se produzcan estos accidentes. Es fundamental para poder realizar un análisis más profundo y encontrar la solución para que estos índices de accidentes muchas veces con resultado de muertes bajen en casi la totalidad, es necesario reconocer y enfrentar la realidad, no solo son los conductores de vehículos los causantes de que estos índices sigan aumentando a diario, pues son también los peatones quienes tienen gran responsabilidad en esta problemática ya que son estos dos personajes los considerados como los actores principales de la accidentabilidad en las vías.

Esta investigación radica en la necesidad de dar a conocer a los estudiantes y a la ciudadanía en general el gran problema que se suscita por el cometimiento de infracciones y contravenciones de tránsito.

Enseñar educación vial presenta una doble finalidad, la primera es sensibilizar a los estudiantes sobre los riesgos de la circulación, prepararlos para que se responsabilicen como peatones o como conductores de vehículos y, en segundo lugar, ayudarlos a tomar conciencia de su responsabilidad en la vida social de manera que puedan contribuir a la mejora de las condiciones de la circulación velando por su propia seguridad de manera responsable, teniendo en cuenta a los demás usuarios de la vía.

2.2 Cultura Vial

Periódicamente han existido siniestros de tránsito con decesos irreparables siendo una de ellas la pérdida de algunos de sus miembros, estos han sido provocados en varias ocasiones por los mismos peatones convirtiéndose en víctimas de su propia imprudencia. Las cámaras de control de seguridad de las vías públicas, captan a diario violentos accidentes de tránsito como atropellos que son ocasionados por los transeúntes quienes no respetan la luz de los semáforos y cruzan de forma temeraria por las calles para ahorrarse algo de tiempo.

Es por ello que se debe asentar bien las bases sobre las que se debe impartir la cultura vial a los estudiantes de la Unidad Educativa Pdte. Carlos Julio Arosemena Tola y además enseñar a desarrollar hábitos de convivencia ciudadana, para aprender a convivir.

Los docentes en su labor diaria deben enfrentar un nuevo reto en su enseñanza, implementar la cultura vial a los estudiantes de educación básica media del colegio, para que tomen conciencia de los peligros que se pueden suscitar en las vías que se encuentran cercanas a la institución ya sea como usuarios en los medios de transporte o como peatón.

Lo señalado demanda compromiso por parte del docente y la necesidad de afrontar y resolver los efectos resultantes de los aumentos de los accidentes de tránsito donde el colegio, padres de familia y obviamente el docente juega un papel trascendente quien debe convertirse como debe ser en una opción en la prevención, detección y disminución de las consecuencias que traen consigo los siniestros.

Conforme a las estadísticas e investigaciones realizadas en el Ecuador, se ha llegado a la conclusión que la mayor parte de los accidentes en las vías es culpa de los transeúntes, puesto que el 90 % de accidentes de tránsito ocurre por imprudencia de los peatones.

Enseñar a los estudiantes del colegio Presidente Carlos Julio Arosemena Tola Cultura Vial implica respeto por los demás, respeto a las normas establecidas y deberse a los principios de convivencia social y democrática, afianzando y desarrollando la cultura vial, la misma que implica el reconocimiento de deberes, derechos obediencia a las Leyes acatamiento por los reglamentos y autoridades de tránsito.

La cultura vial empieza por reconocer las señales de tránsito, son los medios físicos convencionales que les indica tanto a peatones como conductores la forma correcta y segura de transitar por las vías, permitiéndole así obtener una adecuada información vial de las posibles condiciones u obstáculos que se pueda encontrar al transitar por las calles y carreteras de nuestro país.

En el colegio Presidente Carlos Julio Arosemena Tola la cultura vial no está al mismo nivel del crecimiento automovilístico, por este motivo es necesario educar al estudiante y a toda la comunidad educativa como su entorno con atención a la diversidad.

2.2.1 La ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial: Considera que todo aquel que se traslada de un sitio a otro por las carreteras es considerado un usuario vial es decir no solamente a los agentes de tránsito que reglamentan las señalizaciones en las calles, vías, que hacen cumplir las leyes, normativas, sino también los peatones, pasajeros, conductores de vehículos a motor y a no motor, deben seguir los Reglamentos y la Ley de Tránsito logrando mantener la cultura vial, colaborar para el bienestar y seguridad de los demás usuarios de las vías.

Esta falta de irrespeto por parte de los peatones como no cruzar por la zona de seguridad, el no utilizar los pasos peatonales o no respetar la luz del semáforo que se encuentre en rojo, ha traído un aumento considerable de accidentes de tránsito en el país. El Código Orgánico Integral Penal Art. 373.- Establece. -Responsabilidad de las o los peatones, pasajeros o

controladores. –“Cuando el responsable del accidente no sea la o el conductor de un vehículo sino la o el peatón, pasajero, controlador u otra persona, será sancionado con las penas previstas en los artículos correspondientes, según las circunstancias de la infracción, a excepción de la pérdida de puntos que se aplica en forma exclusiva a las o los conductores infractores”.



Figura 2. Educación vial

Fuente: Google

Según Pacheco (2017) la educación vial es un asunto plenamente abordado en Iberoamérica y escasamente comprendido en México. Involucra características demográficas, nivel educativo (grado de alfabetización), así como identidad personal o colectiva. La educación de los adultos, particularmente la que tiene que ver con seguridad vial y la coexistencia de los actores involucrados, demanda asumir roles de responsabilidad y demostrar predisposición para realizar acciones conjuntas; puede entenderse como un proceso de conocimiento y socialización tanto de reglas intrínsecas de conducta, como de normas – claras y justas– que deben conocer transeúntes y conductores motorizados. (p.2)

En la comunidad Iberoamericana le dan mayor importancia al tema de la cultura vial, muestran desarrollo en mejorar los hábitos y conductas en transitar por las aceras y actitudes positivas de coexistencia con respecto a conducir y transitar con responsabilidad por las calles congestionadas, sin embargo, en México sucede todo lo contrario, puesto que no existe una enseñanza obligatoria de normas de cultura vial para los ciudadanos, especialmente en Jalisco quienes no han creado conciencia sobre el cuidado y el respeto de la vida frente accidentes de tránsito.

Analizada y reconocida desde ese punto de vista la convivencia social y dado que siempre existirán ciudadanos que de alguna manera pueden considerar que sus derechos se encuentran

sobre los derechos de los demás, se hace necesario además de la existencia de Reglamentos, Leyes y Normas, tendientes precisamente a garantizar los límites para las actuaciones de cada uno de sus integrantes, sin lesionar a ninguno de ellos pero manteniendo siempre presente que el bienestar general prima sobre el bienestar individual, programas educativos adecuadamente estructurados en los que se prioricen estos elementos y que generen cambios en las personas en el mediano y largo plazo, se logra solo con un continuo programa de capacitación de cultura vial.

Poo (2015) indica que la motorización creciente de los desplazamientos ha convertido al ambiente urbano en un lugar cada vez más hostil para los niños y niñas, quienes se encuentran entre los grupos humanos más vulnerables del tránsito. En esta etapa del desarrollo, la educación puede ser una herramienta clave para prevenir comportamientos de riesgo y promocionar hábitos de movilidad más saludables. El presente trabajo discute algunos aspectos relacionados con la educación vial en la infancia. Se destaca la importancia de considerar los patrones de movilidad típicos de cada edad, y de promover el uso de medios de transporte más saludables, equitativos y sustentables. Se señala además la necesidad de complementar las acciones educativas con intervenciones multi-sectoriales a diferente nivel. (p.1)

Los más pequeños son los más afectados en accidentes viales presentando lesiones y hasta en muchas ocasiones muertes por accidentes de tránsito es por este motivo que esta investigación se basa en el autor Poo, 2015 por estar relacionado en su forma de pensar y por concordar en complementar acciones educativas relacionados con la educación vial en la infancia, con intervenciones multi sectoriales a diferente nivel, atendiendo de esta manera a la diversidad es decir no se centra a un solo sector y por lo que establece que se debe iniciar enseñando a temprana edad la Educación Vial, en conjunto con la participación activa de los familiares y el apoyo incondicional de los padres y la comunidad educativa.

2.2.2 El tránsito: Es un inconveniente de circulación vehicular, que envuelve al peatón, pasajeros, conductores, y el medio que lo rodea, es algo complicado en la cual los actores necesariamente necesitan de la participación activa, cada uno de los participantes debe aportar y contribuir para resolver la problemática que cada día, es más visible en las estadísticas el alto aumento de siniestros de tránsito que exclusivamente tienen resultados lamentables de dar

cifras de individuos fallecidos, con traumatismos graves o leves, daños materiales a terceros, como resultado de los despistes de los conductores y peatones.

Según González y Verdeca (2019) manifiestan que corresponde a las instituciones escolares contribuir a la formación de una adecuada cultura vial en nuestros niños, niñas, adolescentes y jóvenes, mediante el aprovechamiento de las posibilidades que brinda el proceso docente-educativo, para que aprendan y desarrollen normas de conducta que les permita tener un comportamiento correcto al intervenir en el tránsito y una conciencia de responsabilidad ante sus peligros. Pero, para lograr una educación vial eficiente, no basta con impartir de manera sistemática los contenidos, requiere mantener el interés y asegurar la ejercitación a través de una serie de actividades que se pueden desarrollar en distintos grados, años o niveles. Las autoras de la presente investigación consideran que es insuficiente la preparación que poseen los escolares sobre educación vial, no son suficientes las actividades con las que se cuentan para que este proceso se desarrolle de forma óptima pues sólo se cuenta con el programa y las orientaciones metodológicas, lo que queda a la creatividad del maestro la elaboración de actividades para lograr este propósito. En este trabajo se ofrecen actividades concebidas de manera dinámica, rítmica, creativa y variada. Por lo expuesto se declara como objetivo: proponer actividades para favorecer los conocimientos sobre educación vial en los alumnos de la Educación Primaria. (p.1)

Por estar relacionado en su forma de pensar y por concordar en complementar acciones educativas relacionados con la educación vial en la infancia esta investigación también se basa en los autores Gonzalez & Verdecacuando establece como objetivo proponer actividades para favorecer los conocimientos sobre educación vial en los alumnos de la Educación primaria atendiendo su diversidad y que corresponde a las instituciones escolares para contribuir a la formación de una adecuada cultura vial en nuestros niños, adolescentes y jóvenes, mediante el aprovechamiento de las posibilidades que brinda el proceso enseñanza aprendizaje, para que aprendan y desarrollen normas de conducta que les permita tener un comportamiento correcto para distinguir los peligros que existen en las vías al conducir un vehículo o al transitar como peatón.

El estado para el efecto debe establecer, como política, la educación vial de manera obligatoria en todos los establecimientos de educación pública y privados del país en todos sus niveles, de temas relacionados con la prevención y seguridad vial, así como los principios, disposiciones y normas fundamentales que regulan el tránsito, su señalización, el uso de las vías públicas, de los medios de transporte terrestre, de conformidad con los programas de estudios elaborados conjuntamente por la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y el Ministerio de Educación, además se debería realizar actividades diarias de forma permanente de concientización en las calles y carreteras con los peatones y conductores.

La definición de educación vial que al comienzo fue una materia de los entes de control de tránsito, actualmente es un distintivo que afronta ahora el diseño, organización de vías y calzadas, en estos momentos es una especialidad que trata el diseño y planificación de carreteras, señalización, emergencia, educación y capacitación a conductores y peatones.

Un nuevo informe de la Organización Mundial de la Salud (OMS) de fecha 7 de diciembre de 2018 Ginebra, Suiza indica que las muertes por accidentes de tránsito continúan aumentando, con un promedio anual de 1,35 millones de muertes.

Estas muertes son un precio muy alto e inaceptable pagar por la movilidad, dijo el Director General de la OMS, el doctor Tedros Adhanom Ghebreyesus. No hay excusa para la inacción. Este es un problema con soluciones probadas. Este informe es un llamado a los gobiernos de todos los países a tomar medidas más radicales para bajar el índice de accidentes con resultado de muertes.

El informe de la OMS sobre el estado mundial de la seguridad vial 2018 documenta que, pese a que aumentó el número total de muertes, las tasas de mortalidad de acuerdo al tamaño de la población mundial se han estabilizado en los últimos años. Esto sugiere que los esfuerzos de seguridad vial existentes en algunos países de ingresos medios y altos han mitigado la situación.

“La seguridad vial es un problema que no recibe la atención que merece, y realmente es una de nuestras grandes oportunidades para salvar vidas en todo el mundo”, dijo Michael R. Bloomberg, fundador y CEO de Bloomberg Philanthropies y Embajador Global de la OMS para Enfermedades no transmisibles y lesiones. “Sabemos qué intervenciones funcionan. Las políticas sólidas y la aplicación, el diseño de vías de tránsito inteligentes y campañas poderosas de sensibilización pública pueden salvar millones de vidas en las próximas décadas”, agregó.

Los estados desarrollados con mayor ingreso de recursos económicos, sus estadísticas reflejan números reducidos de siniestros de tránsito, que los países sub desarrollados con una disminución de muertes al 30 %. Estas cantidades revelan las discrepancias entre los países desarrollados y los que van en vía de desarrollo, en donde la educación vial no le dan la atención que se merece, es importante indicar como los países que tienen más autos y habitantes, tienen menos siniestros de tránsito que aquellos países en vía de desarrollo donde teniendo menos autos y menos vías tienen más accidentes.

Parte de este éxito de algunos países en reducir la accidentabilidad, la reducción de siniestros corresponde a la concienciación y a la responsabilidad adquirida por sus ciudadanos que han tenido respecto a la temática en Educación Vial que a su vez han desplegado una serie de investigaciones que se han traducido en medidas de hecho prácticas creando leyes con poder coercitivo. Entre estas medidas se puede mencionar, el uso obligatorio del cinturón de seguridad, asientos para los niños pequeños que siempre deben ir en la parte trasera del vehículo, mejor diseño de las carreteras, respeto a los límites de velocidad permitidos, educación y capacitación vial para conductores y peatones, diseño de calles, veredas y lugares adecuados para discapacitados entre otras. Estas herramientas prácticas hacen la gran diferencia entre estos países de gran desarrollo y aquellos como el Ecuador, en donde la Seguridad Vial es interpretada como señalización tanto horizontal y vertical.

Buedo, Sileberman y Estickar (2016) indican que es evidente que los errores de los peatones son condiciones fundamentales para la ocurrencia de una colisión vial. Las normas específicas para los peatones son conocidas por los mismos, aun con alto capital cultural, debido al sesgo de la distribución de la encuesta, las ignoran con gran frecuencia. Ello reubica el enfoque sobre prevención, trasladando el eje de las campañas educativas hacia

otra manera más efectiva y que logre la mejora en el cumplimiento de las normas, lo que redundaría en la disminución de su propio riesgo. (s.p.)

2.2.3 Los peatones: Son causantes de las mayorías de los siniestros, no transitan correctamente por las aceras, no utilizan los pasos peatonales, cruzan las calles de forma despistada, no respetan las preferencias de vías, estos comportamientos son condiciones para que se den los accidentes de tránsito.

Observando la magnitud de la problemática se han propuesto numerosas estrategias para disminuir las estadísticas de los accidentes, creando programas de capacitación vial, modificando normas y leyes de seguridad vial, implementando planes de contención de los accidentes de tránsito y mejorando las vías de circulación; pero, aun así, su incidencia va en aumento. Esto lleva a reflexionar sobre la probable concurrencia de otros factores insuficientemente esclarecidos que quizá por su cotidianidad han dejado de percibirse y que podrían explicar la persistencia de los siniestros.

En consecuencia, la eficacia de la Seguridad Vial está probada y debe seguir siendo instituida hasta lograr lo que se conoce como Cultura de Seguridad Vial donde prevenir y evitar los accidentes de tránsito es el objetivo.

Si un estudiante futuro conductor comprende los puntos ciegos de un espejo retrovisor y la vulnerabilidad de su cuerpo frente a impactos, se lograría contribuir a no aumentar la tasa de discapacidades y lesiones ocasionadas por los de accidentes tránsito. De igual forma las campañas continuas de transmitir conocimiento por parte del Agente de tránsito al peatón, harán de éste consciencia al transitar las vías y así evitar siniestros.

Carreras Espallardo (2015) indicó que la seguridad vial es el estado en el que se desarrolla la circulación de vehículos y peatones sin que se produzcan accidentes de tráfico que en este trabajo se contemplan como siniestros viales. Los enemigos de la seguridad vial son en gran medida los humanos. Si tenemos en cuenta los tiempos actuales, los avances del tráfico y sobretodo de sus normas, principalmente las penales, con la tipificación de los delitos contra la seguridad vial y otros relacionados con los siniestros viales, el término accidente va dejando de ser correcto para referirse a estos hechos. En la definición de criminología vial

hablamos de siniestro vial y no de accidente de circulación o tráfico como se definen en la reciente Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico y anteriormente en la derogada Orden Ministerial de 18 de febrero de 1993. En el ámbito de la criminología vial existen siniestros viales en tres modalidades: Infracción vial, accidente de tráfico y agresión vial. Lo cierto es que los intentos por consolidar una definición del accidente de tráfico en sentido genérico de forma unánime son numerosos, pero es muy complicado. (s.p.)

Tal como fue mencionado anteriormente, un problema asociado al uso masivo indiscriminado de vehículos motorizados produciendo un aumento del tránsito de automotores en la circulación en las vías, es lo que produce la inseguridad vial que se traduce en un elevado número de muertes y lesiones alrededor del mundo cuando se producen los accidentes. Esto ha dado lugar a que se considere a los siniestros viales como un problema de salud pública y se hayan generado numerosas recomendaciones para su tratamiento entre las que se destacan las realizadas desde la Organización Mundial de la Salud. En consecuencia, sugiere que las políticas públicas deberían dirigirse a proteger a estos usuarios vulnerables mediante medidas específicas como la reducción de las velocidades máximas permitidas, o la colocación de más señalética y de radares a lo largo de las vías.

Según manifestó Ernesto Cruz del Diario El Universo (2018):

La tasa de fallecidos respecto al número de siniestros ha aumentado en el primer semestre del 2018, respecto al mismo período de los años 2014, 2015, 2016 y 2017, según estadísticas de la Agencia Nacional de Tránsito (ANT). Aunque las cifras por este tipo de siniestros han venido descendiendo en los últimos cinco años; sin embargo, la cantidad de fallecidos registrada en esos accidentes sigue siendo alta (superando incluso el millar de personas), lo que genera que la tasa de mortalidad, en al menos este primer semestre, se mantenga al alza. (s.p)

Se rebasa la normativa y se focaliza en una conducta social que solo demuestra tener falta de cultura vial. La resistencia a usar el cinturón de seguridad o a no respetar los pasos cebrados tanto por el conductor como el peatón, conducir con exceso de velocidad, pasarse los semáforos en rojo es muy común en nuestro país, entre otras contravenciones que se cometen a diario.

Esto implica empezar a construir una cultura de Seguridad Vial donde la educación connota mucho más que la normatividad pues ésta involucra el hecho de respetarse a sí mismo y al prójimo, mientras que la educación vial, advierte, previene y evita cualquier riesgo de accidentabilidad.

De lo manifestado anteriormente se puede afirmar que la Cultura Vial desde cualquiera punto que la veamos, personal, familiar, social, ambiental se consolida como una sola finalidad orientar y coordinar todas las actividades y disciplinas que tengan que ver con la prevención y disminución de siniestros.

La Universidad Central del Ecuador (2017) establece que el presente proyecto de investigación tiene como finalidad dar a conocer a la ciudadanía en general sobre la gran problemática que surge a diario en la Avenida Simón Bolívar, especialmente en los cinco puntos estratégicos que se encuentran a lo largo de esta Avenida, haciendo énfasis en los accidentes de tránsito, especialmente los producidos por imprudencia y negligencia. El atribuir al factor humano, exceso de velocidad y estado de embriaguez para el cometimiento de esos accidentes es fundamental para poder realizar un análisis más profundo y encontrar la solución a que estos índices de accidentabilidad y muertes bajen en casi la totalidad. Este comportamiento social nos lleva a enfrentar la realidad en la que no solo son los conductores los causantes de que estos índices sigan aumentando a diario, pues son también los peatones quien tienen gran responsabilidad en esta problemática ya que son estas dos figuras las consideradas como actores principales del sistema de tránsito. El crear un instructivo jurídico dirigido especialmente para los Agentes Civiles de Tránsito es parte importante para dar solución al tema investigado y a su vez bajar este índice de accidentes suscitados en la Avenida Simón Bolívar. (p.18)

2.2.4 El elemento humano: Es estimado como el más frágil puesto que puede resultar con traumatismos leves o graves que pueden ocasionar su deceso, pueden sufrir daños físicos con secuelas que dure toda su vida, indistinto que sea peatón, o conductor de un auto, entendiéndose como peatón a toda persona que circula a pie y a los incapacitados que recorren en máquinas especiales manipulados por ellos o por terceros.

Ecuador muestra listas altas de defunciones por accidentes de tránsito, fallecen alrededor de cinco ciudadanos dentro de nuestro país. Son algunos motivos que pueden provocar un accidente, por lo que es necesario implementar varias medidas de seguridad que pueden prevenirlos. Los más importantes son:

El cinturón de Seguridad estimado el principal seguro de vida que debe ser utilizado dentro del automóvil, si todos los ocupantes se lo pusieran se protegería a las personas que viajan todos los días. Es frecuente que muchos ciudadanos manifiesten que por realizar un viaje breve expresen que no requieren utilizar el cinturón, siendo la realidad que los accidentes ocurren tanto en viajes de poco trayecto como en viajes extensos.

El propasarse en los términos permitidos de velocidad por la Ley, es una de las causas para que se den los accidentes de tránsito con resultado de muertes, a tal punto que su control eficaz mediante los radares colocados en las vías está considerado como un pilar elemental para una disminución importante de los fallecimientos. Circular a más de 90 km/h un auto, es cada vez menos manejable y aumenta el peligro de muerte de sus ocupantes por cada 10 km. de aumento de la velocidad.

Según los especialistas quien conduce debe dormir de seis a ocho horas diarias en las vías, es tan peligroso el que no ha cumplido con dormir sus horas completas, como el que conduce en estado de haber ingerido licor, se ve afectado por el déficit del sueño, a la mañana siguiente, esto lo hará sentirse adormilado al conducir un vehículo automotor.

El conducir en estado de haber ingerido alcohol es otro motivo principal de accidentes de tránsito, pues está presente de alguna forma en el 50% de los decesos, puesto que muy pequeñas cantidades de alcohol reducen la capacidad de poder conducir. Esto se agrava con la falta de un buen control y de sanciones más fuertes para los conductores.

Los peatones son responsables en muchos casos de los accidentes de tránsito que se producen en las vías. Para evitar esto, es necesario, no solamente normas que establezcan claramente la forma de aplicar la sanción a los peatones que incumplen con sus deberes sino una campaña educativa permanente en planteles educativos. Del estudio realizado se pudo constatar que un alto número de peatones no usan los pasos elevados, diseñados para cruzar las vías de alta circulación vehicular y prefieren cruzarlas con intenso tráfico, y arriesgar sus vidas

en medio de los vehículos automotores. En las calles y vías en que no haya pasos elevados para peatones está la opción de las líneas de seguridad, pero algunos también las ignoran, igual que al semáforo. Y aunque todas estas contravenciones están establecidas en el Código Orgánico Integral Penal, no se sanciona al peatón. Se debe señalar que más que hacer respetar los reglamentos y las leyes, se hace necesaria una campaña educativa permanente en las escuelas y colegios.

Harris (2016) dijo la vorágine de la modernización sumada al desarrollo de nuevas tecnologías en las últimas décadas, ha permitido a nuestro país a acceder a vehículos terrestres cada vez más veloces, diversos tamaños e internamente más seguros. El avance tecnológico de estos vehículos no ha sido aparejado a la infraestructura donde transcurren los desplazamientos, mucho menos con la capacidad y responsabilidad de los conductores en materia de tránsito o el conocimiento de los peatones y pasajeros de las conductas viales que deben cumplir. (s.p.)

Al realizar de forma organizada una campaña de educación vial a la ciudadanía en general se debe considerar como punto fundamental que infraestructura se debe establecer para el peatón: si son señales verticales u horizontales, si son pasos peatonales o si son líneas de seguridad peatonal, cuáles son los tamaños de las veredas, cuáles son las posibilidades del peatón para transitar con comodidad entre las calles. Si no existen estas señaléticas definidas y determinadas, no puede emprenderse una campaña vial que marche, no se puede exigir a un peatón que cruce por el lugar correcto, donde no se puede cruzar bien por cuanto no está señalizado ni delimitada la calzada, mediante una señalización clara y bien pintada.

Aunque los estudiantes, niños y adolescentes reconocen la importancia de la Educación Vial en la prevención de accidentes de tránsito en las vías, la falta de continuidad de las campañas, la inexistencia de planes que la integren como materia de manera regular a lo largo del año académico, la falta de preparación de quienes imparten la educación vial, la discontinuidad de los docentes especializados en educación vial, impactan en los posibles niveles de efectividad que se pretenda alcanzar en el ámbito preventivo de evitar accidentes, puesto que esta falta de continuidad de la educación vial en el proceso pedagógico enseñanza aprendizaje difícilmente

se podrá traducir en el tiempo en un comportamiento de respeto entre los conductores y peatones.

Es muy importante e indispensable que todos los ciudadanos, padres de familia también respeten las leyes para que enseñen con su ejemplo a sus hijos a los más pequeños que estudian, es muy común ver cómo un padre de familia traslada a tres o cuatro hijos por sitios prohibidos, por fuera de la línea de seguridad, no respetando los semáforos, poniendo en riesgo y en peligro la vida de sus hijos.

Zamora y Barrantes (2016) manifestaron que una infraestructura vial segura es aquella compuesta por elementos que colaboran en la reducción de la cantidad y gravedad de posibles siniestros de tránsito. Para ello el análisis de riesgo de la siniestralidad vial es una estrategia realizada por grupos especialistas que proponen introducir medidas de seguridad vial como resultado de un proceso sistemático de auditoría e inspección, con base a estándares técnicos de eficacia demostrada. (s.p.)

2.2.5 La infraestructura vial: Tiene objetivos fundamentales como asegurar que ésta se mantenga en buena condición y funcionamiento de forma continua para el tránsito vehicular como peatonal; optimizar el uso de los recursos públicos invertidos en su avance y preservación mediante la señalética vial, Horizontal y vertical. En los últimos años se han presentado cambios significativos en la forma de entender y gestionar la infraestructura vial, basados en la filosofía de prevención y evitar riesgos. La infraestructura vial se compone de un conjunto de elementos, cada uno de los cuales cumple una función específica, que tienen como propósito asegurar un tránsito confortable y seguro de los usuarios (peatones y vehículos). Los pavimentos son considerados el elemento básico de la infraestructura vial, y por lo tanto el de mayor importancia; en torno a ellos se desarrollan los demás elementos complementarios: drenajes, pasos elevados, señales de tránsito, dispositivos de seguridad y aceras.

La infraestructura vial es construida por el estado para servir de forma duradera a los usuarios de las vías, representa una importante inversión para la circulación vehicular, su conservación y mantenimiento requiere de un esfuerzo sostenido a lo largo de los años para que la ciudadanía se traslade de un lugar a otro de forma segura. Estas características hacen

que su uso se convierta en una actividad de carácter estratégico indispensable, que debe responder a una visión de largo plazo, orientada al logro de objetivos y metas, y la prestación de un servicio eficiente, preventivo, que garantice seguridad y de calidad para el transporte.

Muñoz (2018) manifestó que los siniestros de tránsito son un problema de salud. Así se entiende tanto a nivel internacional en el 2004 la Organización Mundial de la Salud (OMS) catalogó este tema como prioritario como a nivel local: reducir la siniestralidad vial es uno de los 15 problemas críticos que definió el Ministerio de Salud Pública (MSP) a fines de 2015. Lejos de pensar que es un problema inevitable o que los siniestros de tránsito son producto de episodios aislados, se recomienda un abordaje integral y un enfoque denominado “sistema seguro”. (s.p.)

Margaret Chan, directora general de la OMS, ha expresado que el número de muertes actual es "inaceptable" y constituye un grave problema de salud pública, ha asegurado que no será fácil cumplir la meta sin un empeño mayor. Chan ha declarado que en los últimos tres años la tasa de mortalidad se ha reducido en 79 países, pero al mismo tiempo ha aumentado en otros 68. No obstante ha indicado que, en líneas generales, el mundo "está en la dirección correcta", aunque debe "acelerar" sus planes de prevención. “El ritmo de los cambios es muy lento" y eso es notorio en países en desarrollo, ha acotado la directora de la OMS.

Los traumatismos causados por los accidentes de tránsito se pueden prevenir y evitar en gran medida; se trata de un problema causado por el ser humano que cabe someter a un análisis racional y a la aplicación de medidas correctivas. La seguridad vial es un problema de todos los ciudadanos y de todos los sectores de la salud pública, incluido el sanitario, deben asumir plenamente su responsabilidad, desplegar actividades y campañas de promoción de la prevención de los traumatismos causados por los accidentes de tránsito. La vulnerabilidad del cuerpo humano debería ser un parámetro determinante del diseño de los sistemas de tránsito, y en estos el control de la velocidad es muy importante

Mendoza (2018) expresó que a nivel mundial y con mayor énfasis en nuestro país, se ha comprobado que el factor humano es responsable de la mayoría de los siniestros de tránsito que se dan en calles, avenidas y carreteras que integran nuestra nación. Las causas de los siniestros de tránsito atribuibles al factor humano están bien definidas y en orden de precedencia son: exceso de velocidad, conducción bajo efecto de bebidas alcohólicas,

drogas, medicamentos, falta de respeto a señales de tránsito, adelantamientos indebidos, distancia de seguridad inadecuada, malas maniobras, hablar por celular mientras se conduce, distracciones y estados de ánimo, entre otros, que provocan siniestros fatales. (s.p.)

2.2.6 El accidente de tránsito: Suceso imprevisto que se produce por el impacto entre dos o más vehículos en circulación cuyos resultados ocasionan daños materiales a terceros, lesiones y hasta la muerte en calles y carreteras del país.

Con frecuencia, el tema se analiza desde tres aspectos claros identificables: el vehículo como objeto del avance tecnológico, la infraestructura vial que garantiza su circulación y el conductor que lo disfruta. La sociedad industrial se ha dedicado a realizar numerosas investigaciones y se ha preocupado a mejorar el confort del automóvil dándoles más seguridad activa y pasiva, convencidos de que solo así van a amenorar los riesgos de los accidentes. Por el contrario, el elemento humano ha sido prácticamente desatendido. Los psicólogos señalan el peligro de este error, pues se ha comprobado que la captación del ser humano y la obediencia que le dé a una señal van a depender de la importancia que le conceda a esta señal el conductor.

Frente al estudio del ser humano de las aptitudes, las destrezas y habilidades personales, el adiestramiento o la conducción, considerada como mero desempeño de una habilidad, los psicólogos centran ahora su campo de observación respaldados por la Agencia Nacional De Tránsito y en la conducta del conductor, en sus reacciones emocionales y sistema de valores.

Mendoza Quispe (2017) manifestó que mediante esta óptica se proyecta la Educación Vial como el conocimiento responsable por parte de ciudadanas y ciudadanos de una sociedad que requiere ordenar y respetar las normas y señales que regulan la circulación de vehículos y peatones, por vías y carreteras de nuestra Bolivia, así como practicar y desarrollar valores, hábitos y actitudes que generan respuestas concretas para diferentes contextos de tránsito en las que voluntaria o involuntariamente nos encontramos sumidos, en el rol de peatones, pasajeros, conductores o usuarios de vía. El tránsito ocurre en tiempo y espacio, en el que

se desplazan personas, conductores o peatones, quienes forman parte del universo de la Educación Vial, la cual nos vinculamos, cuando se transita y circula por los diferentes espacios públicos. (s.p.)

Los peatones son las principales víctimas de los accidentes de tránsito y si bien en esta problemática inciden los comportamientos inadecuados de los conductores (exceso de velocidad, conducir en estado de embriaguez, irrespeto de las normas y señales de tránsito, la indisciplina e imprudencia de los peatones también contribuye a que se presenten y cada vez aumenten éstos índices.

Un buen conductor debe observar el uso de los elementos de seguridad pasiva, como los cinturones de seguridad y el apoyo para la cabeza, junto con el respeto a las señales de tránsito y la velocidad adecuada para la circulación, de acuerdo a las condiciones existentes en el entorno. Asimismo, siempre debe tenerse presente que el peatón, los ciclista y motociclistas son mucho más vulnerables y, por tanto, se debe adecuar la velocidad de circulación a su presencia.

Que si todos los conductores entendieran que su derecho termina donde comienza el de los demás, se reducirían drásticamente la cantidad y gravedad de los siniestros viales.

García y Robalino (2018) indicaron que la educación vial puede definirse como un grupo de recomendaciones que todo ciudadano debe conocer cuando se moviliza por la vía pública, ya sea como conductor o como peatón. La educación vial no sólo enseña formas de comportarse en la calle, sino que también incluye un sinnúmero de valores como la puntualidad, la amabilidad o el compromiso, lo cual lleva incuestionablemente hacia el respeto de la vida propia de los niños y a la de los demás. (p.11)

Es muy necesario que los peatones respeten las Leyes y las normas de Tránsito, por ser frágiles tienen preferencia de vía sobre los demás vehículos que circulan, deben transitar por

los pasos cebras, por las aceras, utilizar los pasos peatonales a nivel y sobre nivel y toda señalización colocadas sobre las vías.

La Universidad de Guayaquil (2017) expresó que la accidentabilidad producida por los vehículos automotores constituye un flagelo tecnológico que precisa de gestiones multidisciplinarias para su reducción y en ello la educación debe contribuir para que, en los contenidos curriculares, extracurriculares se implemente la cultura vial para facilitar la transformación del educando hoy y futuro conductor. En el Ecuador los datos estadísticos revelan la accidentabilidad del tránsito como elevada causa de muerte en niños, niñas y adolescentes o como motivo de altos índices de secuelas físicas y mentales, es por ello que la educación vial se ha convertido en un problema nacional y tema de responsabilidad que le compete a la sociedad en general y en particular a los sistemas educativos. Desde lo referido se devela como objetivo de este artículo el desarrollo de un comportamiento vial como peatones a partir de un proceso de enseñanza-aprendizaje asistido por webs interactivas en el contexto de la Unidad Educativa Fiscal Francisco Huerta Rendón. (s.p.)

Por esto, se considera que la solución no es aplicar sanciones y leyes más drásticas porque el punto está en cumplir. Además, de desarrollar una materia de educación vial para las escuelas y colegios, regular las frecuencias de los buses, verificar el cumplimiento de las capacitaciones de choferes profesionales, entre otros.

Madero y Villamar (2017) indicaron que el control operativo de tránsito en el Ecuador se ha venido realizando con profesionales capacitados en el área de tránsito desde el 2012, lo que ha permitido la disminución del 7% de accidentes. Antes de esto el control operativo lo realizaba la policía, pero con la nueva reforma de la Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, se entregó la competencia a una institución especializada en el tema de tránsito quienes han ido tomando en cuenta algunos factores influyentes en la seguridad vial en las carreteras, mediante un exhaustivo control en las vías. A partir del 2013 se ha logrado realizar un análisis de todo lo que se ha venido realizando con la intervención del personal especializado en tránsito hasta la actualidad. Este trabajo presenta mediante cuadros estadísticos los resultados obtenidos a medida que se realizan los controles operativos en las carreteras que han sido intervenidas por el personal especializado. (s.p.)

La siniestralidad tiene que ver con la probabilidad de ocurrencia de accidentes en un determinado tramo de carretera, un determinado tipo de vehículo o un grupo determinado de conductores. Por otra parte, la vulnerabilidad tiene que ver con la posible ocurrencia de daños en caso de producirse el accidente. Los elementos de seguridad pasiva y seguridad activa de los vehículos modernos se han previsto para disminuir los impactos de los accidentes.

En la mayor parte de países desarrollados se ha observado, en gran parte por la mejora de la seguridad de los vehículos, el riesgo mortal por accidente ha disminuido, es decir, en caso de accidente se ha disminuido notablemente la probabilidad de muerte. Sin embargo, aunque ha disminuido la mortalidad, la proporción de lesionados en parte ha aumentado.

Cárdenas (2018) expresó que la educación vial es un proceso de aprendizaje permanente, el cual involucra tres elementos principales: el conocimiento, las habilidades y la actitud. El conocimiento se refiere a las reglas de tránsito, riesgos personales, etc., mientras que las habilidades son aquellas tales como las habilidades motoras, estimación de velocidad y espacio, entre otras. Por su parte, la actitud se refiere a la motivación que tenga el individuo para cumplir con las leyes o el deseo de mostrarse como un modelo para el resto de personas de la sociedad. Con la aplicación de estos tres elementos se puede asegurar una reducción efectiva del número de accidentes y de su severidad. (s.p.)

Siempre hay una causa desencadenante que produce un hecho vial, que se puede agravar de forma considerable si por él resultan afectadas otras personas, además de la persona que lo ocasiona por su despiste. Asimismo, un accidente puede verse agravado si no se ha hecho uso adecuado de los medios preventivos que lo pueden evitar, reducirían su gravedad. Por ejemplo, no llevar ajustado el cinturón de seguridad o no llevar puesto el casco si se conduce una motocicleta.

2.2.7 Los gobiernos: Tienen que impulsar que los desplazamientos de las personas por las vías a pie y en bicicleta sean más eficaces a medida que el mundo aumenta su parque automotor,

hay que lograr que los desplazamientos a pie y en bicicleta sean más seguros y fomentarlos como opciones más saludables y baratas. Pese a ello, solo 68 países disponen de políticas nacionales o sub nacionales que fomentan los desplazamientos a pie y en bicicleta, y solo 79 países tienen en vigor políticas para proteger a los peatones y ciclistas apartándolos de tráfico motorizado de gran velocidad. Esta cifra es mucho mayor en los países de ingresos elevados (69%) que en los de ingresos medios y bajos (34%). Aunque los gobiernos reconocen cada vez más la necesidad de fomentar formas alternativas de desplazarse, hay que hacer más hincapié en la seguridad de dichas alternativas. La seguridad de los peatones y ciclistas es fundamental para reducir el número mundial de muertes por accidentes de tránsito.

La Universidad Casa Grande (2015) indicó que un factor determinante en la cultura vial de cada comunidad, es que existan leyes y normas que la ciudadanía conozca, comprenda y respete. Una vía para la ejecución de este factor determinante, es la educación vial, la cual se refiere a la adquisición de conocimientos, hábitos y actitudes, en relación con las reglas, normas y señales que regulan la circulación de vehículos y personas que transitan por la vía pública. La educación vial debe impartirse tanto a conductores como a peatones, pues ambos roles deben interactuar en las calles y dar cumplimiento de las normas viales frente a distintas situaciones. (s.p.)

La educación vial busca a través de la participación de los estudiantes y de la ciudadanía crear conciencia y motivación en la comunidad para que tengan conocimiento de las posibilidades y opciones para que la alta circulación vehicular en las vías pueda funcionar mejor y baje el índice de los accidentes de tránsito. A partir de allí se puede fomentar la capacidad de organización y un rol más activo que promueva el bienestar social incluyendo a todas las personas en su diversidad.

2.3 Atención a la diversidad

Atención a la diversidad. – González (2018) indica que es una necesidad que abarca a todas las etapas educativas y a todo el alumnado. Es decir, trata de contemplar la **diversidad** de los

escolares como principio y no como una disposición que corresponde a las necesidades de un grupo reducido de alumnado. (s.p.)

López (2015) manifestó que el reconocimiento de la diversidad como valor y derecho se produce, sencillamente, respetando a las niñas y a los niños en su diferencia. Necesitamos de un profesorado excelente y comprometido con la diversidad que actúen como verdaderos educadores y educadoras y no sólo como enseñantes, sino docentes bien formados científicamente y potenciadores de la cultura de la investigación y de la innovación educativa y subrayé que la educación inclusiva es un proceso para aprender a vivir con las diferencias de las personas. Es un proceso de humanización y, por tanto, supone respeto, participación y convivencia; precisamente si se da respeto, participación y convivencia, el aprendizaje está garantizado. Hablar de educación inclusiva, desde la cultura escolar, requiere estar dispuestos a cambiar nuestras prácticas pedagógicas para que cada vez sean prácticas menos segregadoras y más humanizantes. Hablar de participación en la escuela es hablar de democracia escolar. En una escuela democrática se debe educar en los valores democráticos de respeto, solidaridad, tolerancia, cooperación y participación, entendiendo, –claro está–, la democracia en la escuela como el aprendizaje de un estilo de vida y no sus aspectos más formales. Pero, además de la participación en la comunidad y en la cultura normal, el concepto de inclusión supone también la participación en el currículum común. De ahí que sea necesario un nuevo modelo educativo que suponga el respeto y la apertura a los otros como legítimos otros en su diferencia, el respeto a la diferencia y el respeto a los derechos humanos. En este sentido, hablar de educación inclusiva tiene que ver con la búsqueda de la equidad, de la justicia social, de la democracia y del cumplimiento de los Derechos Humanos; es decir, es hablar del proceso humanizador que supone vivir las diferencias. (s.p.)

Los maestros deben estar comprometidos con la pluralidad, con los niños y las niñas como excelentes maestros hábiles en educación vial aprendiendo a convivir con las diferencias de los estudiantes, esto implica el respeto, cooperación, atención de las diferentes personitas ya sea por su condición social, cultura, trastorno conductual, educar con democracia, cambiando las viejas prácticas y métodos pedagógicos.

Herrero (2017) indicó que la atención a la diversidad es concebida como un “conjunto de actuaciones educativas dirigidas a dar respuesta a las diferentes capacidades, ritmos y estilos de aprendizaje, motivaciones, intereses, situaciones socio-económicas y culturales, lingüísticas y de salud del alumnado” (Decreto 97/2015, p.19). Así pues, los centros y el profesorado son agentes educativos encargados de promover métodos que tengan en cuenta los diferentes ritmos de aprendizaje del alumnado, favorezcan la capacidad de aprender por sí mismos y fomenten el trabajo en equipo. Teniendo en cuenta lo anterior, “los centros elaborarán sus propuestas pedagógicas desarrollando metodologías que tengan en cuenta los diferentes ritmos de aprendizaje y favorezcan la capacidad de los alumnos y de las alumnas de aprender por sí mismos”. (LEA, 2007, p.20). Por tanto, los centros docentes deben tomar las medidas metodológicas que considere más adecuadas conforme a las distintas condiciones y características de su alumnado. Asimismo, “las actividades planificadas deben respetar los diferentes estilos de aprendizaje y las necesidades educativas de los alumnos”. (p.192)

La participación de todos en la exploración de la coincidencia y la no exclusión plasma e identifican a una verdadera educación, en sus diferentes fases o grados de estudio, con el propósito de que no exista rechazo ni discriminación de los dicentes por su condición social, de salud o en base a contradicciones culturales. No se trata de dar una educación especial, si no que tenemos que educar de forma inclusiva, la enseñanza tiene que ser totalmente integradora la atención debe ser dirigida a todos, con el propósito de rebuscar uniones entre ellos, apreciar la predisposición, afinidad y las insuficiencias individuales de educación que tengan, no sólo desde el punto científico sino también desde el asentamiento de lo legal ajustable a través de la actual Ley Orgánica de Educación Intercultural, y ejecutando una comparación sobre el marco internacional de la educación inclusiva.

La atención a la diversidad también debe ser objeto de análisis y de un profundo estudio, partiendo del grado de importancia que debe poseer dentro de una verdadera educación inclusiva, mediante la implementación de discretas medidas y adaptaciones en los centros educativos, las cuales se recogen en el procedimiento para atender a la diversidad que forma parte del proyecto educativo. En esa dirección, la adaptación curricular forma parte de estas equilibradas medidas. La importancia de la participación del Estado es muy necesaria por ampliar una educación de calidad participativa basada en la sensibilización hacia las necesidades educativas especiales y la atención a la diversidad.

“Atención a la diversidad y desarrollo de procesos educativos inclusivos”.

Educrea (s.f.) Indicó la idea de desarrollar una educación única, igualitaria y de calidad en los centros o comunidades educativas es compartida por algunos profesores, centros y servicios educativos, sin embargo, la educación inclusiva es un gran proyecto que trata de construir una educación que rehace cualquier tipo de exclusión educativa y que potencie la participación y el aprendizaje equitativo.

No se trata solamente de impartir conocimientos e instrucción, sino también de promover actividades dirigidas a mejorar la calidad de la educación y, específicamente, tendientes a lograr la educación integral. “Los miembros de la comunidad educativa que tratan de desarrollar una educación inclusiva en las aulas están convencidos de que este tipo de educación proporcionará una mayor calidad educativa” (Educrea, s.f.).

El involucrar a la Unidad educativa Presidente Carlos Julio Arosemena Tola desde el principio, implica que asuma el compromiso de la enseñanza aprendizaje de la educación Vial dentro del pensum académico como materia optativa atendiendo a la diversidad.

Azorín Abellán (2017) dijo esta nueva tendencia a realizar mediciones, que se ha incorporado a la dinámica habitual de las escuelas, ha influido también en la aparición de numerosos instrumentos que han sido creados para conocer la respuesta que se ofrece a la diversidad del alumnado y valorar el grado de inclusión que se produce en los escenarios educativos. (s.p.)

Dentro de la normativa de la legislación ecuatoriana se ha establecida que sea incorporada la materia educación vial como eje transversal en todos los centros educativos particular o fiscal a nivel nacional, atendiendo la diversidad de los alumnos y la inclusión educativa.

Azorín, Arnaiz y Maquilón (2017) indicaron que en líneas generales y desde una mirada de análisis crítico sobre la información que aportan los instrumentos, se desprende que la formación docente es uno de los centros de interés que protagoniza gran parte de la literatura especializada. De este modo, resulta indispensable la evaluación de las debilidades (carencias) y fortalezas (virtudes) que presenta el colectivo docente en materia de formación. (s.p.)

Es muy importante que el maestro esté preparado para ser un verdadero educador, para esto debemos tener en consideración en hacer un diagnóstico que establezca su verdadera formación en atender la diversidad de los alumnos en la enseñanza aprendizaje.

Barrero (2016) indicó esta aula homogénea es fuertemente criticada por atender contra la diversidad escolar. Sin embargo, lo que se vive hoy día es que la población dominante en las aulas escolares es la población vulnerable, en riesgo o como se les llama ahora: población educativa diversa. Todas las políticas y planes del gobierno giran en torno a esta población. Se critica el manejo homogéneo de los niños regulares, pero se ignora que se está llegando a lo mismo con esta población educativa diversa. (p.264)

Tenemos claro el aula que es dominante es decir la demasía atención que se le da a los niños regulares, desatendiendo a la verdadera población vulnerable pese a que está establecido en las normas y leyes de nuestro país la inclusión educativa y la atención a la diversidad.

Barrero Pascuas (2016) expresó que se piensa que los niños promedio o regulares poseen características sociales comunes, al igual que en capacidades para el aprendizaje. Esto lo ven como homogeneidad. Y por eso atentan contra la diversidad. Pero entonces, ¿no se podría pensar lo mismo de una etnia o grupo minoritario, en donde sus miembros comparten características y prácticas similares? (p.264)

Se atenta contra con la atención a la diversidad por cuanto se piensa todavía que todos los niños que viven en una sociedad tienen características comunes sin hacer un verdadero

diagnóstico de los niños atentando con la verdadera educación participativa inclusiva. Motivo que se imparte una atención educativa sin atender a la diversa.

Barrero (2016) manifestó si bien es cierto que estos niños promedio o regulares gozan de privilegios como: tener un hogar, alimentación, condiciones de seguridad, entre otros no se puede pensar que por gozar de ello no presentan o presentarán necesidades en sus escuelas. Ellos pueden requerir ayudas como, por ejemplo, otra ruta de explicación, otra forma de evaluación, variedad en la presentación de sus trabajos, etc. Seguramente no tendrán las mismas necesidades de los niños considerados en riesgo, pero lo que importa es considerar que sí presentan necesidades y de no atenderse las se corre el riesgo de estar vulnerando su derecho a la educación. (p.264)

Si no atendemos la diversidad de los alumnos, estamos atentando contra una verdadera democracia participativa inclusiva, no atenderlos significa que estamos vulnerando su verdadero derecho a la educación.

Cornejo (2017) indicó que cuando niños, niñas y jóvenes se sienten comprometidos con la educación, demuestran interés e inquietud por realizar cambios a nivel social, porque distinguen el efecto sobre su desarrollo y desencadenan estímulos que favorecen el aprendizaje y, por ende, su permanencia y egreso del sistema escolar. Es por esto que los establecimientos educacionales deben ser capaces de adaptarse a la diversidad de estudiantes, entregando herramientas para su desenvolvimiento independiente y autónomo tanto en su entorno inmediato como en la sociedad toda. (p.78)

Los alumnos con discapacidad, en su mayor porcentaje demuestran mucho interés y se sienten comprometidos y estimulados en el aprendizaje cuando el establecimiento educativo tiene la infraestructura adecuada para la atención a la diversidad contando con las herramientas para que estas personitas se puedan desenvolver de forma independiente dentro de la unidad educativa y fuera del establecimiento.

Cornejo (2017) manifestó que la atención a la diversidad se entiende a nivel general como el conjunto de actuaciones educativas dirigidas a dar respuesta a las diferentes capacidades, ritmos y estilos de aprendizaje, motivaciones e intereses, situaciones sociales, culturales, lingüísticas y de salud del alumnado. Constituye, por tanto, un principio fundamental que debe regir a todos los niveles educativos, asegurando la igualdad de oportunidades de todos los estudiantes ante la educación y evitar, en la medida de lo posible, el fracaso escolar y el consecuente riesgo de abandono del sistema educativo. (p.78)

No se puede atender solo a un grupo determinado por ser grande y aislar a otro por ser minúsculo, se debe atender aplicando la igualdad de oportunidades a todos, porque todos tienen el mismo derecho a ser educados en materia de tránsito y seguridad vial.

La exclusión de las personas es un juicio que impresiona a millones de ciudadanos en el mundo, en países desarrollados como en países en vía de desarrollo. Una situación que durante mucho tiempo y todavía hoy se sigue sosteniendo esta forma de educación escolar, poco competente en tener en cuenta a la diversidad del alumnado, desde el punto de vista real, excluyente y de baja calidad para una gran cantidad de estudiantes, se ha degenerado aquellos elementos y prácticas educativas que pueden llevarnos, hacia esa perspectiva de llegar a una educación de calidad para todos, sin exclusiones, hacia una educación más inclusiva.

Es necesario implementar programas de cultura vial en el Ecuador y en el mundo, así como para sensibilizar sobre esta temática a los estudiantes del séptimo grado de educación básica general, incluyendo a todos en el campo educativo vial, atendiendo su diversidad para lograr un aprendizaje constante y permanente.

El alto tránsito vehicular es un fenómeno que va a la par del desarrollo y del avance tecnológico de los países, nos movilizamos con rapidez, existe confort en los autos que nos transportamos, pero esto también ocasiona contratiempos, problemas, cuya máxima visualización se da a través de los accidentes de tránsito que se dan a diario en las vías, donde el humano como conductor o como peatón es el actor principal para que se den estos accidentes; por ello, es muy importante, para crear, tantos hábitos como actitudes seguras a los estudiantes

con cualquier tipo de discapacidad física que tengan, sin mirar su condición social, su etnia o su cultura, incluyendo a la comunidad educativa, entorno y a toda la ciudadanía en el uso de las vías, calles y carreteras públicas y cuando conduzcan vehículos motorizados y no motorizados. Coadyuvando a la solución de este problema de salud pública, una de las líneas de actuación imprescindible es la adquisición de valores de cultura vial en los alumnos diversos y en la ciudadanía en general, un concepto que implica algo más que el puro conocimiento de Leyes y señales de tránsito y que se constituye en el eje articular de la Educación Vial, como el mejor medio para la formación de una mejor conciencia vial.

2.3.1 La cultura vial debe ser parte de la educación social de forma integral: Existiendo correlación en el momento que se la va a impartir como una verdadera educación, incluyendo a todos, atendiendo a la diversidad de los alumnos, solo así se consideraría en una eficaz base de actuación de los docentes, dado que posibilita crear hábitos, valores y conductas positivas de convivencia armoniosa, respetando el derecho de todos, sin mirar su discapacidad o condición física, para obtener una mejor calidad de vida, calidad medioambiental y lo más importante evitar siniestros en las vías.

Como se puede observar existe una estrecha relación entre la Cultura Vial y Atención a la Diversidad por cuanto al enseñar la educación vial como eje transversal y al hacerle la adaptación curricular, esta, obligatoriamente debe ser inclusiva atendiendo la diversidad de los estudiantes para que se ponga en práctica una verdadera cultura vial.

2.3.2 Bases teóricas sobre Cultura vial según estudios hechos de la sociología

Fernández (como se citó en Sánchez, 2012) indica que “La sociología del transporte está relacionada con otras áreas como la sociología de la movilidad, la sociología del turismo o la sociología urbana. El transporte es un fenómeno social que involucra a millones de personas a diario desde administradores viarios a personal que se ocupa del mantenimiento de las vías a los mismos usuarios. Para una sociedad es esencial. Nuestra civilización no podría entenderse sin los medios de transporte como sin los medios de comunicación masiva. La actividad cultural y sobre todo económica de una sociedad se paralizaría por completo sin los medios de transporte. Por ello las huelgas de transporte son tan temidas y tienen tan duras consecuencias para un país. Los medios de transporte, no hay que olvidar,

son el eje de la globalización económica. La globalización de los mercados no se puede comprender sin el crecimiento imparable de la movilidad motorizada. “El sistema productivo, las estructuras territoriales y los procesos de urbanización que todo ello genera, tienen en el sistema de transporte uno de los ejes centrales que garantiza su funcionamiento. Y al mismo tiempo, la creación de dicho sistema de transporte incentiva los procesos de globalización, urbanización y extensión de la movilidad motorizada”.(Sánchez, 2012) Estevan y Sanz (como se citó en Sánchez, 2012) “El actual proceso de globalización de las economías es un proceso que crea lejanía de modo continuo, reclamando crecientes desplazamientos motorizados de personas y mercancías (cada vez a más) larga distancia y a velocidades también en aumento” (p.3)

Las bases teóricas que establecen (Fernández Durán, 1999) y (Estevan y Sanz, 1996) son el análisis sistemático y sintético de las principales teorías que explican el tema de la problemática que existe de la falta de cultura vial que es el tema de esta investigación, relaciona la sociología del transporte con la sociología de la movilidad, la sociología del turismo o la sociología urbana. Indican que el transporte es un fenómeno social que involucra a millones de personas a diario, desde administradores viarios y a usuarios viales. Para una sociedad es esencial que exista esta inter relación, transporte – comunicación -usuarios viales. Nuestro progreso no podría explicarse sin los medios de transporte como sin los medios de comunicación masiva.

Estos medios, son el eje de progreso económico. Las globalizaciones de los mercados no se hubieren desarrollado sin el crecimiento imparable de la movilidad del transporte. El aumento de la producción, las infraestructuras viales y los procesos de construcción de viviendas y más avances y desarrollo del país, está basado en el sistema de transporte como eje central que garantiza su funcionamiento.

Gómez (2011) indicó es sabido que durante las últimas tres décadas el desarrollo de los debates teórico–sociológicos en la academia mexicana ha sido dispar. De allí que un texto como el presentado por Adriana Murguía adquiera suma relevancia, pues ofrece una argumentación rigurosa que da claridad sobre un problema que en muchas discusiones pasa inadvertido: las consecuencias que la conceptualización teórica disciplinar establece como presupuestos necesarios que posibilitan u obstaculizan el desarrollo de investigaciones

empíricas sobre los procesos fácticos que son teorizados. El análisis sociológico de la cultura. Teoría, significado y realidad después del giro lingüístico ilustra con claridad la complejidad de niveles implicados en el desarrollo reflexivo de la sociología, así como la posibilidad de abordar estos problemas más allá del reduccionismo impuesto por los estudios culturales, que hicieron del significado un medio universal que se explica por sí mismo. La alternativa sugerida por la autora establece tres ejes de estudio que pueden conducir en un futuro a seguir ahondando en los análisis de la cultura: *i)* investigar la lógica interna de la cultura, sus códigos y narrativas; *ii)* observar la forma como se relaciona la cultura con la estructura social; y *iii)* indagar cómo la mediación entre la acción y la cultura ejerce efectos en la realidad social. (p.275)

Adriana Murguía ofrece una argumentación rigurosa que da claridad sobre la problemática de falta de Cultura, sostiene que las bases teóricas tiene que ver con las teorías que brindan al investigador el apoyo inicial dentro del conocimiento del objeto de estudio, es decir, cada problema posee algún referente teórico, lo que indica, que el investigador no puede hacer abstracción por el desconocimiento, establece alternativas que conducen a seguir ahondando en los análisis de la cultura, como observar la forma como se relaciona la cultura con la estructura social; e indagar cómo la mediación entre la acción y la cultura ejerce efectos en la realidad social.

Ramírez (2020) manifestó que la movilidad es un tema central en el urbanismo del siglo XXI. Ha generado propuestas, acciones y políticas con importantes contribuciones para el desarrollo de la ciudad, pero, como objeto de estudio tiende a una reducción analítica en materia de ingeniería vial o arquitectura, motivada por una visión centrada en la morfología o el sitio, visión que refleja una comprensión parcial del fenómeno urbano, visto más como un proceso estático, depósito pasivo de planes, programas o normas de ejecución. En este trabajo, propongo una reflexión conceptual del concepto de movilidad en el espacio urbano, partiendo de una escala micrológica, es decir, desde la observación social en cuanto fenómeno particular y emergente del habitar humano como construcción cultural y tecnológica, tal como se propone en la sociología comprensiva. Este hecho, cualitativo, redundante en interés en la medida que el fenómeno de la movilidad es indisoluble de todo

proceso de auto comprensión del sujeto en cuanto elemento de experiencia centrada y vinculante con una realidad cada vez más condicionada por factores de limitación, selectividad, densidad y adaptación para su desarrollo existencial. (s.p.)

El libre tránsito de vehículos genera significativas acciones políticas y contribuye para el desarrollo de un país, se establece que este fenómeno de la movilidad es indisoluble de todo proceso en materia de ingeniería vial desde la observación social en cuanto fenómeno particular y emergente del habitar humano.

2.3.3 Bases teóricas sobre Atención a la diversidad según estudios hechos de la psicología

Perfiles profesionales del psicólogo (2016) manifestaron que, en esta breve introducción al desarrollo histórico de la Psicología educativa, podemos delimitar cuatro fases de acuerdo con la aparición de las funciones más significativas que la psicología educativa ha ido asumiendo. Así la primera época (1880-1920) se caracteriza por la preocupación por el estudio de las diferencias individuales y la administración de tests útiles para el diagnóstico y tratamiento de los niños problemáticos, de modo que en sus orígenes la psicología educativa aparece fuertemente ligada a la educación especial. En un segundo momento (1920-1955) el impacto del movimiento de salud mental promueve la proliferación de servicios psicológicos para tratar los problemas psicológicos infantiles dentro y fuera de la escuela y divulga la idea de una psicología "escolar" no limitada al diagnóstico y tratamiento de los problemas de aprendizaje escolar, sino ocupada también en la atención a los aspectos emocionales, afectivos y sociales del alumno. En la tercera fase (1955-1970) empieza a considerarse la necesidad de formar a los profesores en los avances del conocimiento psicológico y en su integración en la metodología didáctica y se piensa en el psicólogo como el profesional que actúe de puente entre tal conocimiento psicológico y la práctica escolar. A partir de 1970, comienza la búsqueda de modelos alternativos basados en las teorías cognitivas, sistémicas, organizacionales, ecológicas y en la psicología comunitaria intentando dar un giro al esquema tradicional de atención individualizada a los casos problemáticos subrayando la importancia del contexto, tanto instruccional como socio comunitario. (s.p.)

En sus comienzos la psicología educativa surge potentemente relacionada a la educación especial, se caracteriza por la atención de las diferencias individuales y la administración de tests útiles para la determinación y tratamiento de los niños con problemas conductuales. A partir del año 1970, empieza la investigación de modelos variados basados en las teorías cognitivas, organizacionales, en la psicología comunitaria pretendiendo dar un vuelco al diseño acostumbrado de atención individualizada a los casos problemas conductuales, subrayando la importancia del contexto, instruccional como socio comunitario.

Arnaiz (2016) manifestó en la actualidad estamos asistiendo a una serie de cambios importantes y significativos respecto a la denominación y características de aquellas personas que tradicionalmente han sido objeto de la Educación Especial. Denominaciones y caracterizaciones que evidentemente han ido ligadas a ideologías, políticas, factores sociales, económicos y culturales. Todas estas consideraciones han llevado a que en la actualidad sea bastante utilizado el término diversidad, que pretende acabar con cualquier tipo de discriminación, expresiones peyorativas y malsonantes, así como abrir un amplio y rico abanico respecto al ser diferente. Indudablemente no basta con que se produzcan solamente cambios en el vocabulario y en las expresiones. Lo verdaderamente importante es que el cambio se produzca en el pensamiento y en las actitudes, y se traduzca en nuevos planteamientos de solidaridad, de tolerancia, y en nuevas prácticas educativas que traigan consigo una nueva forma de enfrentarse a la pluralidad y a la multiculturalidad del alumnado. Así pues, cada vez con mayor claridad se plantea la necesidad de que todos los alumnos reciban una educación de calidad centrada en la atención a sus necesidades individuales. Objetivo que coincide plenamente con el fin de la educación inclusiva, puesto que persigue que la diversidad existente entre los miembros de una clase reciba una educación acorde a sus características, a la vez que incrementa las posibilidades de aprendizaje para todos (Daniels y Garner, 1999; Stainback y Moravec, 1999). La filosofía de la inclusión defiende una educación eficaz para todos, sustentada en que los centros, en tanto comunidades educativas, deben satisfacer las necesidades de todos los alumnos, sean cuales fueren sus características personales, psicológicas o sociales (con independencia de si tienen o no discapacidad). Se trata de establecer los cimientos para que la escuela pueda educar con éxito a la diversidad de su alumnado y colaborar en la erradicación de la amplia desigualdad e injusticia social (Howe, 1996; Slee, 1996; Kerzner Lipsky y Gartner, 1996).

De esta manera, la educación inclusiva enfatiza la necesidad de avanzar hacia otras formas de actuación, en contraposición a las prácticas que han caracterizado la integración escolar. Los educadores que se han arriesgado a educar con éxito a niños con discapacidades en el marco de la educación general saben y argumentan que estos alumnos “son un regalo para la reforma educativa” (Villa y Thousand, 1995, 31). Son estudiantes que fuerzan a romper el paradigma de la escolarización tradicional y obligan a intentar nueva. (Howe, 1996; Slee, 1996; Kerzner Lipsky y Gartner, 1996) establecen que la ideología de la inserción a todos defiende una educación eficaz para todo un conglomerado, sustentada en que las instituciones, como comunidades educativas, deben compensar las necesidades de todos los estudiantes, sean cuales fueren sus diferencias personales, psicológicas, si tienen o no discapacidad. Se trata de instaurar los principios para que la Institución pueda educar con éxito a la diversidad de sus dicentes y colaborar en la eliminación de la desigualdad e injusticia social. (s.p.)

Actualmente se está utilizando mucho el término Atención a la diversidad, que intenta terminar con cualquier forma de discriminación, palabras despectivas y groseras, así como extender un espacio de respeto, al ser diferente. Evidentemente no alcanza con que se promuevan simplemente cambios en su forma de hablar y en los términos que utiliza cuando se dirige a alguien. Lo realmente significativo es que el cambio se produzca desde el pensamiento y en las actitudes, y se convierta en nuevos proyectos de apoyo, de aguante, y en hechos de nuevas experiencias educativas que traigan logro de una nueva forma de revolve a la pluralidad y a la diversidad del alumnado.

Según Crisol y Caurcel (2020) indicaron que Diseñar e implementar prácticas inclusivas se considera como una de las líneas de actuación básicas para la construcción de una educación inclusiva; acciones que dependen en gran parte de las actitudes del profesorado, pudiendo estas verse modificadas por la formación que reciben. En este marco, esta investigación analizó las percepciones de 76 estudiantes de la especialidad de lengua extranjera - inglés acerca de la formación inicial recibida sobre la atención a la diversidad en el Máster Universitario en Profesorado de Educación Secundaria Obligatoria, Formación Profesional y Enseñanza de Idiomas (MAES) en la Universidad de Granada (UGR) (España), durante el curso académico 2018/2019. Se trata de un estudio descriptivo, correlacional de tipo transversal de las respuestas obtenidas a través del “Cuestionario para futuros docentes de

Educación Secundaria acerca de las percepciones sobre atención a la diversidad” (Colmenero Ruiz y Pegalajar Palomino, 2015). De los resultados obtenidos se deduce que, en general, el profesorado en formación posee actitudes favorables hacia la diversidad y el principio de inclusión. Asimismo, se aprecia que los estudiantes de género femenino poseen actitudes ligeramente más positivas que los de género masculino, existiendo también diferencias estadísticamente significativas en la consideración de la diversidad entre aquellos que han tenido contacto con personas con discapacidad o trastornos. Se concluye que resulta apropiado continuar incidiendo sobre el plano actitudinal, en relación a esta temática, en tales titulaciones. (p.167)

Plantear y realizar experiencias inclusivas puede considerarse como una de las líneas de realización primordiales para la edificación de una verdadera educación inclusiva; operaciones que obedecen en gran parte de las condiciones de los docentes, pudiendo estas verse rectificadas por la preparación que reciben.

2.4 Marco Conceptual

Cultura vial. –“La cultura vial se refiere a la construcción de una convivencia armoniosa, responsable y de respeto entre todos los que hacemos uso de las vías de tránsito, sean estas aceras, rutas, caminos, ciclo vías, etc.” (Viesca, 2014).

La cultura vial. –“Desde una perspectiva antropológica, es la manera como los seres humanos viven, sienten, piensan y actúan en, desde y para el cotidiano de los espacios de movilización y desplazamiento”(Camacho-Cabrera, 2009).

Educación Vial.–“Conjunto de conocimientos, reglas y normas de comportamiento que toda persona debe poseer a la hora de transitar en la vía como peatón o como conductor de bicicletas, ciclomotores o automóviles” (Ecured, 2019).

Seguridad vial. - La seguridad vial es un proceso integral donde se articulan y elaboran políticas, maniobras, normas, ordenamientos y diligencias, que tiene por finalidad proteger a los usuarios del sistema vial de tránsito, su medio ambiente, en el marco del respeto a sus derechos primordiales.

Cultura Vial (2019) indica que seguridad Vial consiste en la prevención de accidentes de tránsito o la disminución de sus resultados, especialmente para salvaguardar la vida, la integridad de las personas, evitar daños materiales cuando tuviera lugar un accidente de tránsito. La seguridad vial es el conjunto de acciones y mecanismos que garantizan el buen funcionamiento de la circulación del tránsito; mediante la utilización de conocimientos (leyes, reglamento y disposiciones) y normas de conducta; bien sea como peatón, pasajero o conductor, a fin de usar correctamente la vía pública previniendo los accidentes de tránsito. Entendemos la seguridad vial como la prevención de accidentes de tránsito o la minimización de sus efectos, cuando tuviera lugar un accidente o incidente de tránsito. (s.p.)

Arteria vial: Vía de un sistema vial urbano con prioridad de circulación del tránsito vehicular sobre los demás caminos; con excepción de la vía férrea y de las autopistas.

Accidente de tránsito. -Suceso imprevisto o eventual que altera el orden de las cosas y que involuntariamente origina daños materiales, lesiones en las personas.

Colisión en la que participan al menos un vehículo en movimiento en las vías y carreteras del país dando como resultado personas heridas o muertas y/o producir daños materiales.

Accidente evitable. - Es un accidente en el cual el conductor no hizo todo lo razonablemente posible para evitarlo.

Accidente con daños materiales. - Es aquel donde solo se producen perjuicios a la propiedad pública o privada (vehículos, postes, viviendas, etc.), sin que resulten del accidente personas lesionadas o fallecidas.

Accidente con fuga: Es aquel donde uno de los conductores involucrados en el accidente, se ausenta del sitio del accidente.

Accidente con lesionados: Es aquel donde una o más personas resultan lesionadas a consecuencia del accidente de tránsito, pudiendo presentar lesiones leves o graves, no resultan personas fallecidas.

Accidentes con personas fallecidas: Es aquel donde una o varias personas fallecen a consecuencia del accidente de tránsito.

Arrollamiento: Choque violento de un vehículo en circulación contra uno o más peatones. Ocasionando le daños físicos. Es el hecho de pasar al menos una rueda sobre el cuerpo de la persona.

Área de impacto: Área dentro de la carretera donde se hallan señas: partículas de vidrios, barro y cualquier otro tipo de elementos que se desprendan de los vehículos, producto del siniestro de tránsito.

Adelantamiento: Maniobra de pasar un vehículo a otro que va adelante y que circule por la misma vía o por el mismo carril de circulación. Es una de la maniobra más delicada y peligrosa en el manejo de vehículos. Se debe realizar con gran cuidado, porque una falla puede causar un choque frontal. Generalmente de inevitables resultados.

Anclajes del cinturón de seguridad: Lugares del vehículo a los que se sujetan los cinturones de seguridad.

Andén: Es el territorio o acera a lo largo del patio del terminal destinado al estacionamiento de unidades de transporte terrestre para recoger o dejar pasajeros.

Ángulo ciego: A pesar de una buena disposición de los espejos retrovisores, siempre quedan en ambos lados laterales del vehículo un espacio que no se puede ver. Esto es lo que se denomina ángulo ciego porque no se puede observar a las personas o vehículos que circulan por esos espacios.

Arcén: Área comprendido entre la cuneta y la calzada.

Atropello: Es aquel accidente donde un peatón es inicialmente objeto de impacto por un vehículo proyectándolo sobre la calzada.

Autopista Avenida: Es la vía de tránsito vehicular de mayor circulación urbana. Usualmente tiene por lo menos cuatro carriles de circulación, da acceso a edificaciones laterales y tiene facilidades peatonales.

Bache: Hundimiento que presenta una parte de la capa de rodamiento en una calzada de tránsito vehicular.

Badén: Mecanismo de carácter permanente, o bien temporal para reducir la velocidad de los vehículos, por lo común en forma de elevación que atraviesa la vía.

Bandas sonoras: Dispositivo del diseño vial longitudinal situado sobre el arcén cerca del carril de circulación. Consta de una serie de componentes, con cierta prominencia sobre el suelo, que, por la vibración o por el sonido que emiten, avisan a los conductores distraídos. Colocadas transversalmente a la carretera, también pueden usarse para reducir la velocidad.

Baranda: Muro continuo de firmeza, paralelo a la calzada en las autopistas. Tiene como finalidad mantener a los vehículos en la misma dirección, en caso de pérdida de control. Se usa también en curvas, caminos con pendientes, puentes, otros.

Barranco: Precipicio que se encuentra a uno o a ambos lados de una vía.

Bifurcación: División de una vía en ramales, uno de los cuales, al menos, se aparta de la dirección antigua.

Bolsas auto inflables para pasajeros o airbag: Dispositivos de seguridad situados en los vehículos para resguardar al conductor y a los pasajeros, en caso de accidentes de tránsito.

Calzada: Parte de la vía destinada normalmente a la circulación de vehículos.

Cámara detectora de exceso de velocidad: Aparato instalada en determinados lugares de la carretera, o por las patrullas policiales móviles, para reproducir a los vehículos que se exceden el límite permitido de velocidad por la Ley de Tránsito.

Cámara fotográfica en semáforos: Cámara instalada en un semáforo para retratar a los carros que cruzan las intersecciones con el semáforo en rojo y detectar así a los infractores.

Camino: Vía rural de tráfico, de carácter natural, por donde se circula de forma habitual, generalmente apto para el tránsito de un vehículo.

Campo visual: Es el ángulo que abarca la vista al mirar de frente hacia un lugar fijo.

Canal de circulación: Es aquel carril destinado a la circulación de vehículos.

Canal de estacionamiento: Es aquel donde los vehículos pueden estacionarse legalmente y a su vez puede utilizarse como canal de circulación cuando esté libre de autos.

Atención a la diversidad. - Es una necesidad que abarca a todas las etapas educativas y a todo el alumnado. Es decir, trata de contemplar la **diversidad** de los escolares como principio y no como una disposición que corresponde a las necesidades de un grupo reducido de alumnado. (González, 2018)

Discapacidad. - Es toda disminución física, sensorial o psíquica que lo invalida total o parcialmente para laborar o para otros trabajos ordinarios en la sociedad.

La discapacidad motora. -Alteraciones del aparato motor y su funcionamiento. Pueden ser transformaciones del sistema óseo, articular, nervioso, muscular, paralizante, en algunos casos, realizar actividades de la vida habitual.

Parálisis cerebral (PC). -Se caracteriza por variaciones del tono muscular, la postura y la movilidad en el niño, debido a una lesión encefálica en la etapa anterior al nacimiento o durante la infancia. El síntoma puede ser muy desigual. Hay niños con PC cuyos problemas motrices son leves y otros que sufren síntomas asociados como movimientos inconscientes repetitivos, problemas auditivos o del lenguaje. Según la extensión y localización de la afectación se pueden clasificar: en mono lejía, hemiplejía, paraplejía o tetraplejía.

Existe la falsa creencia de relacionar la PC con bajo progreso intelectual. Sin embargo, hay casos de PC donde las facultades cognitivas del niño no están afectadas. Además, el hecho de que la lesión sea crónica tampoco significa que no pueda realizar progresos en sus funciones motoras.

Espina bífida. -Es una incoherencia congénita de la columna vertebral que **estimula a una parálisis** por debajo de la lesión, deformación en algún miembro inferior. En algunos casos el niño padece hidrocefalia: un ingrediente de riesgo para sufrir discapacidad intelectual. Si no es así o está controlada, no afectará en gran medida a su desarrollo cognitivo y aprendizaje.

Miopatía o distrofia muscular progresiva. -Esta incapacidad motora se caracteriza por la **pérdida de fuerza** por una declinación muscular creciente a lo largo de los primeros años de vida del niño.

Ataxia. -Esta expresión engloba a los problemas del niño para mantener el **equilibrio**, la **postura** y el control del movimiento intencional por una disfunción, especialmente, en el cerebelo.

Derivados de traumatismos craneoencefálicos. -También pueden ocasionar contusiones del encéfalo que **derivan en problemas motores**, emocionales o conflictos en el lenguaje y la memoria. A veces las destrezas afectadas pueden recuperarse por completo, en otros casos dada la gravedad del traumatismo las consecuencias son de larga duración.

Conducta Hiperactiva. -La conducta hiperactiva prácticamente se refiere a actividad invariable, con predisposición a distraerse con facilidad, impulsivo, incapacidad para

concentrarse, agresividad, las actuaciones características de estos niños pueden incluir: Inquietud o movimiento constante.

Conducta Disruptiva. - Son comportamientos rebeldes o agresivos que rompen la disciplina y trastornan la armonía de los estudiantes, entorpeciendo el proceso de enseñanza-aprendizaje y la atención en el aula.

Conducta Negativismo Desafiante. - (TND) Es un trastorno del procedimiento, normalmente determinado en los niños, se caracterizan por conductas no cooperativas, desafiantes, negativas, irritables y de enfado hacia los papás, compañeros, docentes en posición de mando.

Conducta Violenta.- Conducta agresiva, se caracteriza por hacer daño, físico o psíquico, a una u otro alumno o persona, acción intencional exteriorizada a través de patadas, arañazos, gritos, empujones, palabrotas, mordidas, tirones del pelo a otro individuo. Esta conducta es comparativamente común por lo general, aparece cuando el niño cumple un año.

2.5 Marco Legal

El marco legal de esta tesis tiene relación con las siguientes normas:

Constitución de la República del Ecuador

Art. 26.- “La educación es un derecho de las personas a lo largo de su vida y un deber ineludible e inexcusable del Estado. Constituye un área prioritaria de la política pública y de la inversión estatal, garantía de la igualdad e inclusión social y condición indispensable para el buen vivir. Las personas, las familias y la sociedad tienen el derecho y la responsabilidad de participar en el proceso educativo”.

Este artículo de la Constitución de la República del Ecuador fundamenta esta tesis por cuanto establece que la educación es un derecho de las personas de participar en el proceso educativo. Siendo muy importante que la educación vial sea impartida de tal manera que garantice la igualdad, la inclusión social y la atención a la diversidad.

Art. 27.- “La educación se centrará en el ser humano y garantizará su desarrollo holístico, en el marco del respeto a los derechos humanos, al medio ambiente sustentable y a la democracia; será participativa, obligatoria, intercultural, democrática, incluyente y diversa, de calidad y calidez; impulsará la equidad de género, la justicia, la solidaridad y la paz; estimulará el sentido crítico, el arte y la cultura física, la iniciativa individual y comunitaria, y el desarrollo de competencias y capacidades para crear y trabajar. La educación es indispensable para el conocimiento, el ejercicio de los derechos y la construcción de un país soberano, y constituye un eje estratégico para el desarrollo nacional”

En este artículo de la Constitución la educación se centra en el respeto a los derechos humanos, impulsa equidad de género, competencias para crear y trabajar de manera participativa, intercultural, incluyente, diversa, se relacionada con esta tesis por cuanto está relacionado con la atención a la diversidad.

Art. 28.- “La educación responderá al interés público y no estará al servicio de intereses individuales y corporativos. Se garantizará el acceso universal, permanencia, movilidad y egreso sin discriminación alguna y la obligatoriedad en el nivel inicial, básico y bachillerato o su equivalente.

Es derecho de toda persona y comunidad interactuar entre culturas y participar en una sociedad que aprende. El Estado promoverá el diálogo intercultural en sus múltiples dimensiones. El aprendizaje se desarrollará de forma escolarizada y no escolarizada. La educación pública será universal y laica en todos sus niveles, y gratuita hasta el tercer nivel de educación superior inclusive”.

Este artículo se relaciona con esta tesis porque garantiza la educación sin discriminación y es obligatoria en el nivel inicial básico cuyo aprendizaje se desarrollará de forma escolarizada promoviendo el diálogo intercultural.

Ley Orgánica De Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial

Art. 4.- “Es obligación del Estado garantizar el derecho de las personas a ser educadas y capacitadas en materia de tránsito y seguridad vial, en su propia lengua y ámbito cultural. Para el efecto, el Ministerio del Sector de la Educación en coordinación con la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, desarrollarán los programas educativos en temas relacionados con la prevención y seguridad vial, principios, disposiciones y normas fundamentales que regulan el tránsito, su señalización considerando la realidad lingüística de las comunidades, pueblos y nacionalidades, el uso de las vías públicas, de los medios de transporte terrestre y dispondrán su implementación obligatoria en todos los establecimientos de educación, públicos y privados del país”.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial establece que el estado garantiza el derecho de todas las personas sin distinción de raza, etnia ni de condición a ser educadas en materia de seguridad vial de forma obligatoria en todos los establecimientos de educación públicos o privados de nuestro país.

De la Educación Vial y Capacitación

Art. 185.- “La educación para el tránsito y seguridad vial establece los siguientes objetivos: a) Reducir de forma sistemática los accidentes de tránsito; b) Proteger la integridad de las personas y sus bienes; c) Conferir seguridad en el tránsito peatonal y vehicular; d) Formar y capacitar a las personas en general para el uso correcto de todos los medios de transporte terrestre; e) Prevenir y controlar la contaminación ambiental; f) Procurar la disminución de la comisión de las infracciones de tránsito; g) Capacitar a los docentes de educación básica y bachillerato, de escuelas de capacitación de conductores profesionales y no profesionales, en materia de seguridad vial y normas generales de tránsito, en coordinación con el Ministerio de Educación; h) Difundir, por los medios de comunicación, los principios y normas generales de señalización universal y comportamiento en el tránsito; i) Garantizar la capacitación permanente para el mejoramiento profesional de docentes, instructores, agentes de control y

conductores; j) Promover la utilización de formas de transportes no contaminantes como medio de movilización; k) Salvaguardar la integridad física y precautelar los derechos de niños, niñas y adolescentes, con discapacidad y demás grupos vulnerables; l) Promover el respeto a los derechos humanos, eliminando toda forma de discriminación, y generar un trato inclusivo de niños, niñas, adolescentes, mujeres, adultos mayores de 65 años de edad y con discapacidad, y demás usuarios de las vías. El Ministerio de Educación, la Comisión Nacional y los Gobiernos Autónomos Descentralizados, en el ámbito de sus competencias, velarán por el estricto cumplimiento de los objetivos consignados en este artículo”.

Los objetivos principales de la Educación Vial según este artículo son reducir de forma sistemática los accidentes de tránsito; proteger la integridad de las personas y sus bienes; conferir seguridad en el tránsito peatonal y vehicular; formar y capacitar a las personas en general para el uso correcto de todos los medios de transporte terrestre; solo así se reducirá el índice de accidentes de tránsito.

Reglamento a Ley Orgánica De Transporte Terrestre Tránsito Y Seguridad Vial

Art. 255.- “La educación vial se realizará de forma permanente y obligatoria mediante programas, proyectos, publicaciones, campañas periódicas y otras actividades diversas que permitan su difusión masiva a través de los medios de comunicación, así como de los programas de educación en las diferentes instituciones educativas públicas, fiscomisionales, misionales, de los GADs, o privadas, de nivel pre-básico, básico, medio y superior del país”.

La educación vial según este Reglamento a la Ley de tránsito es obligatoria y permanente mediante programas de educación que debe ser impartido en todas las unidades educativas del país.

Art. 256.- En los programas curriculares de estudio de los establecimientos de educación de nivel pre-básico, básico y medio del país deberán incluirse obligatoriamente los planes y programas de educación vial autorizados por el Directorio de la Agencia Nacional de Tránsito y el Ministerio de Educación. En los niveles pre-primario y primario se ejecutarán como eje transversal. En el nivel medio y superior se considerará y evaluará como una materia.

Esta norma ordena que dentro de los programas curriculares de estudio de todos los establecimientos educativos se incluirá de manera obligatoria los programas de educación vial en los niveles pre primario y primario se ejecutarán como eje transversal y en los niveles medio y superior se considerará como materia.

Art. 257.- La capacitación vial estará dirigida a los y las aspirantes a conductores de vehículos.

Ley Orgánica de Educación Intercultural

Disposición General décima séptima. - La Autoridad Educativa Nacional incluirá y definirá para el nivel de educación básica, en el plazo de un año, los contenidos académicos relacionados con la educación vial en coordinación con las instituciones competentes en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

Esta Disposición General de la Ley Orgánica de Educación Intercultural establece un plazo en que debe incluirse los contenidos académicos relacionados con la educación vial para el nivel de educación básica en los planteles educativos.

Reglamento a la Ley Orgánica de Educación Intercultural

Art. 255.- “La educación vial se realizará de forma permanente y obligatoria mediante programas, proyectos, publicaciones, campañas periódicas y otras actividades diversas que

permitan su difusión masiva a través de los medios de comunicación, así como de los programas de educación en las diferentes instituciones educativas públicas, fiscomisionales, misionales, de los GADs, o privadas, de nivel pre-básico, básico, medio y superior del país”.

El Reglamento a la Ley Orgánica de Educación Intercultural manda que la educación vial debe darse de forma permanente con programas, campañas periódicas para que se permita su difusión en las diferentes instituciones educativas públicas y privadas.

Art. 256.- “En los programas curriculares de estudio de los establecimientos de educación de nivel pre-básico, básico y medio del país deberán incluirse obligatoriamente los planes y programas de educación vial autorizados por el Directorio de la Agencia Nacional de Tránsito y el Ministerio de Educación. En los niveles pre-primario y primario se ejecutarán como eje transversal. En el nivel medio y superior se considerará y evaluará como una materia”.

El marco legal sustenta esta tesis por cuanto establece que es obligación del estado garantizar el derecho que tienen las personas a ser educadas en materia de tránsito y seguridad vial, indica que la Educación Vial debe darse de forma permanente y obligatoria en todas las instituciones educativas públicas o privadas mediante programas, proyectos, y otras actividades diversas que permitan su difusión masiva a través de los medios de comunicación, así como de los programas de educación. Indica que la Educación Vial constituye un área prioritaria de la política pública y de la inversión estatal, garantiza la igualdad e inclusión social como condición indispensable para el buen vivir. Además, indica que las personas, las familias y la sociedad tienen el derecho y la responsabilidad de participar en el proceso educativo en materia de tránsito y seguridad vial.

CAPÍTULO III

Marco Metodológico

3.1 Enfoque de la Investigación

Esta investigación se identifica con el enfoque mixto ya que aborda elementos cuantitativos y cualitativos.

Cuando hablamos de una investigación cuantitativa damos por aludido al ámbito estadístico, es en esto en lo que se fundamenta la investigación, en analizar una realidad objetiva a partir de mediciones numéricas y análisis estadísticos para determinar predicciones o patrones de comportamiento del fenómeno o problema planteado de la falta de cultura vial.

El enfoque cualitativo lo que nos modela es un proceso inductivo contextualizado en un ambiente natural, esto se debe a que en la recolección de datos se establece una estrecha relación entre los participantes de la investigación sustrayendo sus experiencias e ideologías en detrimento del empleo de un instrumento de medición predeterminado. Y esto nos indica que se analiza una realidad subjetiva además de tener una investigación sin potencial de réplica y sin fundamentos estadísticos.

3.2 Tipo de Investigación

Descriptiva y correlacional

Descriptiva porque se busca especificar las propiedades, las características y los perfiles de los estudiantes de la Unidad educativa, comunidad educativa, entorno o cualquier otro fenómeno que se someta al análisis de la falta de cultura vial. Es decir, se pretende medir o recoger información de manera independiente o conjunta sobre las variables Cultura Vial (Variable independiente), Atención a la diversidad (variable dependiente). También es

importante en esta investigación realizar el estudio **correlacional**, este tipo de estudios tiene como finalidad conocer la relación o grado de asociación que exista entre las dos variables.

Así mismo son importante los estudios **explicativos** porque van más allá de la descripción de conceptos o fenómenos o del establecimiento de relaciones entre conceptos; es decir, están dirigidos a responder por las causas de los eventos y problemática social por la falta de cultura vial.

3.3 Métodos y Técnicas utilizados

Los **métodos teóricos** a utilizarse en esta investigación son:

Deductivo: Partiendo de los estudios, referentes a la utilización de los ejes transversales durante el proceso enseñanza aprendizaje, se deducirá las adecuadas formas de transversionalización del contenido de la cultura vial en la atención a la diversidad, mediante la implementación de un sistema de talleres.

Analítico Sintético: Propiciará la valoración crítica de la información referente al currículo de educación básica vigente en el área de Ciencias Sociales y establecer las relaciones con su eje transversal “Cultura vial”, en síntesis, de la necesidad de aplicación de un sistema de talleres para incorporar la cultura vial a la diversidad educativa de los estudiantes de séptimo grado que transitan a un nivel superior.

Dentro de los **métodos estadísticos** se empleó la estadística descriptiva, con datos reflejados en tablas y gráficos.

Histórico - Lógico: Empleado para describir la trayectoria evolutiva del campo de investigación dentro del sistema educativo y en particular en la enseñanza básica, así como para poner en evidencia la esencia de su enfoque en correspondencia con la teoría pedagógica a que se afilia cada sistema educativo, en el marco del sistema social al cual corresponda;

posibilitando observar el avance que ha tenido la implementación del sistema de talleres para la adquisición de una cultura vial en la atención a la diversidad educativa.

Técnicas:

Observación a clases: A los docentes con la finalidad de comprobar en la práctica la aplicación del eje transversal “Cultura vial” en el área de Ciencias Sociales para estudiantes de séptimo grado de Educación Básica.

Entrevista a autoridades: Se aplicó a la rectora, con el objetivo de determinar la regularidad de la aplicación del eje trasversal “Cultura Vial durante el proceso docente educativo de los estudiantes de séptimo grado.

Prueba pedagógica (de Ciencias Sociales) Para determinar el nivel de conocimiento de los estudiantes que cursan el séptimo grado y proponer la implementación de un sistema de talleres para potenciar el conocimiento de la cultura vial.

Encuesta a docentes: Para conocer el nivel de preparación y dominio del docente al relacionar el contenido de la asignatura de Ciencias Sociales con la Cultura Vial y su Atención a la diversidad.

3.4 Población

La población en la que se realizará la investigación es en el “Colegio Presidente Carlos Julio Arosemena Tola”, con 55 años de servicio a la ciudadanía, tiene un prestigio ganado por su experiencia, partiendo de la buena atención que se da a los estudiantes, existe una buena preparación por parte de los profesores, se realiza una atención los estudiantes de forma diferenciada, se utiliza diferentes estrategias para la formación integral de los alumnos. Para ello tiene el presupuesto suficiente para cubrir los gastos de sueldo de maestros, materiales

tecnológicos con el fin de cumplir con una excelente enseñanza y de alta calidad en el proceso formativo.

Esta institución atiende en la educación básica una cantidad de 350 estudiantes matriculados, distribuidos en diferentes grados, 10 docentes y 2 autoridades. Tradicionalmente se ha detectado que las dificultades en el aprendizaje asociadas a la cultura vial se enfatizan en séptimo grado, por lo que en el presente trabajo se utilizará como población a 38 estudiantes que conforma este grado con una muestra intencional de 35 estudiantes, 5 docentes, 1 directivo. El criterio de selección empleado responde a su identificación como estudiantes que se integran al patrón de la diversidad educativa por sus características representando un 92 % de estudiantes, 50% de docentes (05) y 50% directivos (1).

Los 35 estudiantes se caracterizan por su diversidad, referente a provenir de diferentes tipos de hogares, inestabilidad en su comportamiento, raza, sexo, zona residencial, y resultados en sus aprendizajes los cuales reciben la atención psicopedagógica acorde a su necesidad, siendo necesario trabajar con esas características para fortalecer en ellos la cultura vial.

Para la selección de la muestra se tuvo en cuenta que todos los estudiantes cursen el séptimo grado y cuenten con características distintivas que representan la diversidad educativa.

3.5 Muestra. - Se utilizó la muestra no probabilística del 50% de la Población por cuanto fue escogida a conveniencia. Como se lo demuestra en los cuadros estadísticos.

Tabla 1. *Participantes*

Unidad Muestral	Población	Muestra	Total %
Directivo	2	1	50%
Docentes	10	5	50%
Estudiantes	38	35	92,11%
Total	50	41	82,00%

Fuente: Colegio "Pdte. Carlos Julio Arosemena Tola"
Elaborado por: Vela (2020)

3.6 ANÁLISIS, INTERPRETACIÓN Y DISCUSIÓN DE RESULTADOS

La presente investigación hará uso de diferentes instrumentos que permiten desarrollar la observación, entrevista, prueba pedagógica y encuesta, que serán aplicados a la muestra escogida con sus particularidades específicas.

De esta manera se conforma la observación a las clases dictadas por los maestros, la entrevista a autoridades con un número de preguntas aplicada a 1 directivo, el rector; la prueba pedagógica va dirigido a los 35 estudiantes que representan la diversidad educativa en séptimo grado y su desconocimiento de la cultura vial, mientras que la encuesta se aplica a 5 docentes. Los ítems son de tipo práctico y de apreciaciones observables.

La aplicación de los instrumentos se llevó a cabo durante la segunda y cuarta semana del mes de mayo periodo de inicio de clases en el régimen costa. La selección de los métodos e Instrumentos responde a la naturaleza de la variable, sus dimensiones e indicadores, razón por la cual se presentan a continuación los resultados obtenidos en cada uno de ellos.

a. Resultados de la observación a clases

Las observaciones de clases a los docentes, tuvieron la finalidad de comprobar en la práctica la aplicación de los ejes transversales durante el proceso enseñanza aprendizaje en la asignatura de Ciencias Sociales. Se desarrollaron un total de 5 observaciones.

En la siguiente tabla se aprecian los resultados en cada una de las dimensiones evaluadas, el Nivel más bajo corresponde al 0, el medio al 0,50 y el nivel más alto a 1.

Tabla 2. *Dominio de los objetivos de la cultura vial en la asignatura Ciencias Sociales (docente)*

Indicadores	C1	C2	C3	C4	C5
1	0	0.5	0	0.5	0.5
2	0	0	0	0.5	0.5
3	0	0	0.5	0.5	0.5
4	0	0	0	0.5	0.5

Fuente: Docentes del Colegio “Pdte. Carlos Julio Arosemena Tola”
Elaborado por: Vela (2020)

La guía de observación a clases permitió registrar el nivel de desarrollo alcanzado por el docente para trabajar los elementos claves del currículo y las adecuaciones que realiza. Se realizaron 5 observaciones a clases en diferentes momentos para evaluar el nivel con el que se trabajan los aspectos didácticos relativos a la trasversalización de los contenidos y su interrelación con la Cultura vial y la atención a la diversidad.

La categoría dominio de los objetivos es determinante en el proceso de adaptación del contenido y su interrelación con la Cultura vial y la atención a la diversidad, las observaciones realizadas a los docentes tuvieron como particularidad que todos los ítems estuvieron entre los niveles bajo y medio.

Indicador 1. Nivel con el que concibe correctamente los objetivos de su clase (Alto:1, Medio:0,50 y Bajo:0).

Con respecto a la manera en que se conciben los objetivos se aprecia que, de las 5 clases visitadas, 2 están en un nivel bajo para un 40% ya que no aplican los elementos estructurales del objetivo o se realiza incorrectamente la atención a la diversidad, en los 3 restantes para un 60% se alcanza un nivel medio, ya que las destrezas a desarrollar se seleccionan correctamente, no así el alcance de los objetivos y las vías para lograrlo y su interrelación con los ejes transversales.

Indicador. 2. Nivel con el que vincula el objetivo de la clase en el contenido y sus ejes transversales (Alto-Medio-Bajo).

En lo referido a la incorporación de los ejes transversales de Cultura Vial y su atención a la diversidad se aprecia que en 3 clases para un 60 % es bajo el nivel ya que los estudiantes solo transfieren información, solo en 2 clases para un 40 % hay un acercamiento a la temática que está dado en la utilización de recurso asociados al tema y los alumnos responden con más asertividad, esto hace que se ubiquen en el nivel medio.

Indicador 3. Nivel que se logra en la orientación sobre la importancia del objetivo para el aprendizaje de la educación vial y la atención a la diversidad. En este sentido la orientación docente del objetivo resulta pobre sobre la utilidad del contenido para la interrelación con este eje transversal evidenciando que no constituye una práctica, en 2 están en un nivel bajo para un 40% de las clases en los 3 restantes para un 60% se alcanza un nivel medio por lo que se destaca la importancia de la cultura vial en actividades aisladas.

Indicador 4. Nivel con el que logra la relación entre los objetivos, contenidos - transversalización, métodos, en 3 de las clases no se establece una relación adecuada entre los componentes didácticos por lo que el nivel de logro es bajo que representa el 60%, mientras que en las otras 2 que representan el 40% se aprecian dificultades en la relación objetivo-contenido y evaluación por la insuficiente correspondencia entre objetivo y los métodos empleados para la adquisición del contenido y su transversalización, siendo su nivel medio.

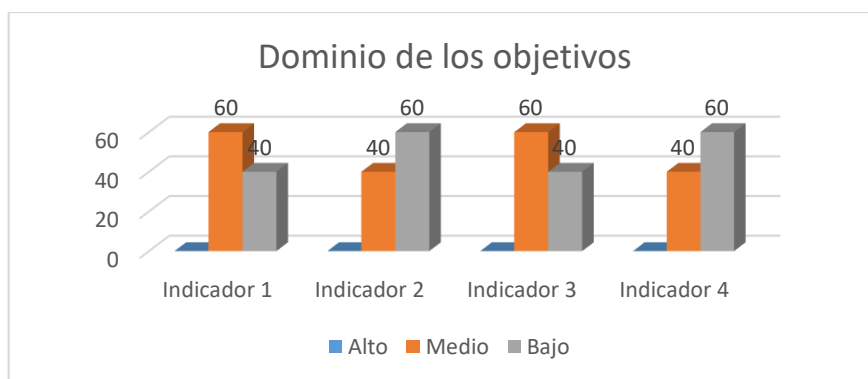


Figura 3. Resultados de la observación sobre los objetivos.

Elaborado por: Vela (2020).

La dimensión referida a los contenidos tuvo sus particularidades. En la siguiente tabla se muestran los resultados que serán comentadas.

Tabla 3. *Dominio de los contenidos del currículo base.*

Indicadores	C1	C2	C3	C4	C5
1	0	0.5	0.5	0.5	0.5
2	0.5	0	0	0.5	0
3	0	0	0.5	0.5	0.5

Fuente: Colegio “Pdte. Carlos Julio Arosemena Tola”
Elaborado por: Vela (2020)

1.1. Nivel con el que se planifica lo conceptual, procedimental y actitudinal (Alto-medio-bajo).

Al valorar los aspectos referidos a tratar contenidos conceptuales, procedimentales y actitudinales se aprecia que en 4 de las clases observadas el nivel alcanzado es bajo, ya que se tratan aspectos relacionados con nociones y conceptos y otros de carácter valorativo y educativo para un 80 % no siendo de la misma forma lo procedimental en relación con las habilidades y destrezas que presentan los alumnos por su diversidad de comportamiento. Solo en una de las clases para un 20 % se tratan los tres elementos, considerándose el nivel medio.

1.2. Nivel en el que se establece correspondencia entre objetivos, contenidos y adquisición del contenido, referido al Eje transversal “Cultura vial” (Alto-medio-bajo).

El análisis de este indicador resulta en 3 clases para un 60% los resultados apuntan a un nivel bajo, 2 clases para un nivel medio para un 40% solo se tiene en cuenta algunos elementos que se acercan a la temática sin que se llegue a profundizar, lo que constituye una condición para poder adaptar el currículo utilizando las posibilidades que brinda el contenido para abordar la temática de la “Cultura vial” y su Atención a la diversidad.

1.3. Nivel en el que se aprovecha las potencialidades del contenido para atender la diversidad de los estudiantes y vincularlo al tema de la cultura vial(Alto-medio-bajo).

En las 2 clases visitadas se imparte el contenido y hay una atención directa a la diversidad siendo su nivel bajo, así como el acercamiento a aspectos de la Cultura Vial, donde se realizan algunas actividades que propician su mejoramiento, fundamentalmente valores cívicos y culturales relacionados al comportamiento en los lugares públicos donde concurre el tránsito vehicular, en las otras 3 clases su nivel es medio.

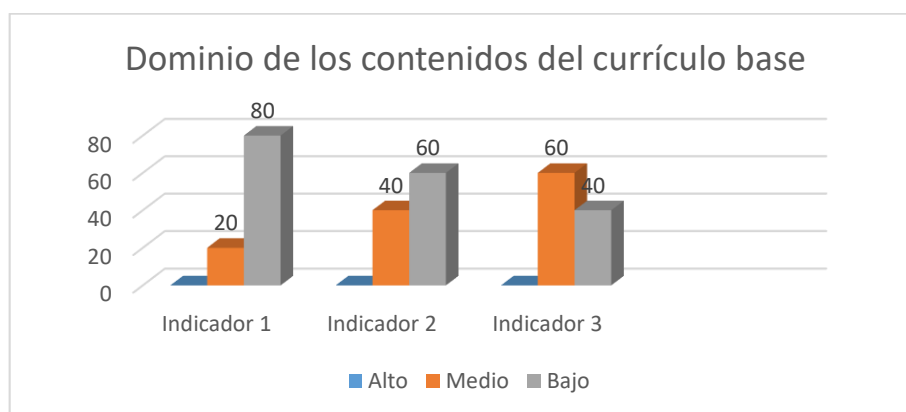


Figura 4. Resultados relacionados con el dominio de los contenidos.

Elaborado por: Vela (2020)

Un aspecto crucial para la atención a la diversidad escolar, que revela el grado de experticia docente para la interrelación del contenido con los ejes transversales es el dominio de la metodología, elemento que se ilustra en la tabla siguiente.

Tabla 4. Dominio de la metodología de la clase desarrolladora actual.

Indicadores	C1	C2	C3	C4	C5
1	0.5	0	0	0.5	0
2	0	0	0.5	0	0
3	0	0.5	0.5	0.5	0

Fuente: Colegio "Pdte. Carlos Julio Arosemena Tola"

Elaborado por: Vela (2020)

1.1 Uso de métodos para la activación del conocimiento relacionados con la Atención a la diversidad (Alto-medio-bajo).

Se emplean algunos métodos activos del conocimiento relacionados con la Atención a la diversidad en 2 de las clases observadas por lo que se puede considerar que son resultados a ubicar en el nivel bajo, el otro 60% se desarrolla bajos métodos tradicionales de reproducción de la información, evaluado en un nivel medio.

I.2. Nivel con el que se propicia el desarrollo de actividades motivadoras y la independencia cognoscitiva (Alto-medio-bajo).

En 1 clase para un 20% se trabajan aspectos relativos a actividades que motiven el aprendizaje de aspectos relacionados a la cultura vial siendo su nivel bajo, mientras que en el resto para un 80% no se trabajan estos elementos siendo su nivel medio.

1.3. Utiliza diferentes niveles de ayuda para dar respuesta a la atención de la diversidad educativa en la asignatura Ciencias Sociales (Alto-medio-bajo).

La valoración acerca de los niveles de ayuda y la manera de utilizarse en clases de Ciencias Sociales manifiesta que los docentes en 2 de las clases observadas para un 40 % emplean la ayuda para dar respuesta a la diversidad educativa de forma inadecuada, siendo su nivel medio, ya que cuando los estudiantes cometen errores solo le demostraban cómo hacerlo. En 3 de las clases impartidas para un 60 % se utilizan niveles de ayuda como la alerta siendo su nivel bajo.

En la siguiente figura se aprecia la dinámica de los indicadores relativos al dominio de la metodología.

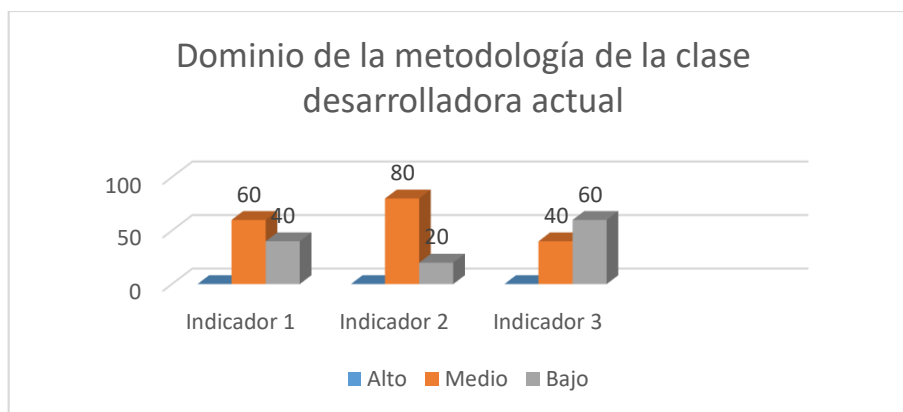


Figura 5. Dominio de la metodología de la clase.

Elaborado por: Vela (2020).

Los recursos didácticos empleados para la enseñanza de las Ciencias Sociales muchas veces pueden hacer la diferencia en la adquisición del contenido de manera eficaz; en la tabla a continuación se muestran los resultados alcanzados según la escala utilizada.

Tabla 5. Recursos para la enseñanza de las Ciencias Sociales

Indicadores	C1	C2	C3	C4	C5
1	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5
2	0	0	0	0.5	0.5
3	0.5	0	0	0	0.5

Fuente: Colegio "Pdte. Carlos Julio Arosemena Tola"

Elaborado por: Vela (2020)

Indicador 1. Nivel en el que se emplea diversidad de recursos de enseñanza para tratar los contenidos de las Ciencias Sociales y sus Ejes transversales (Alto-medio-bajo).

En las 5 clases para un 100% se aprecia uso de diferentes recursos de enseñanza, aunque no siempre se aprovechan sus potencialidades para potenciar la transversalización del contenido por lo que se ubican en un nivel medio.

Indicador 2. Nivel en el que se utiliza recursos atractivos en relación al aprendizaje de las Ciencias Sociales (alto-medio-bajo).

En 2 de las clases desarrolladas para un 40% se utilizan recursos de enseñanza que resultan específicos para las Ciencias Sociales y su transversalización de sus ejes, estas son las que se evalúan en un nivel medio.

Indicador 3. Nivel en el que se logra el apoyo en las TICS para abordar los contenidos y la atención a la diversidad en la asignatura Ciencias Sociales (Alto-medio-bajo).

Es importante señalar que en 2 de las clases observadas para un 40% nivel medio se utilizaron software que, si revelan enseñanzas para las Ciencias Sociales y existe un acercamiento a la Cultura vial; así como la atención a la diversidad, aunque no se aprovechó al máximo el material presentado a la vez que no se potencia con mayor profundidad la interrelación sobre las bases de la asignatura y su eje transversal “Cultura Vial” siendo las otras 3 clases el otro 60% para un nivel bajo.

En el siguiente gráfico se puede apreciar la forma en que se emplean los recursos didácticos de la tabla antes presentada. Recursos para la enseñanza aprendizaje de la cultura vial en las Ciencias Sociales.

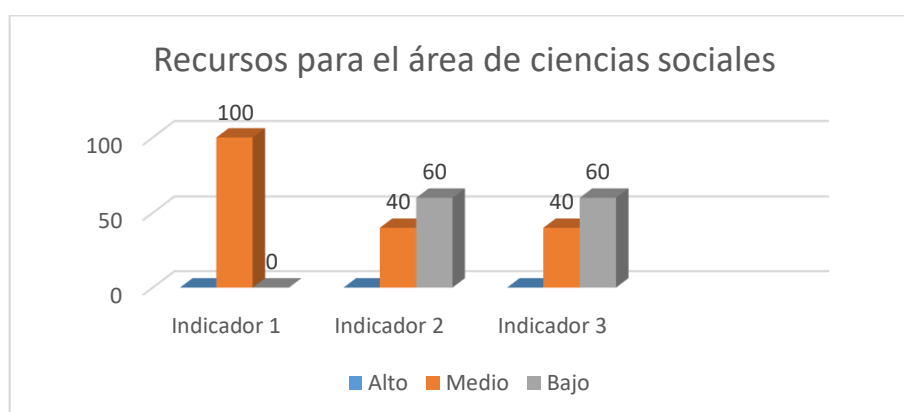


Figura 6. Recursos para la enseñanza aprendizaje de la cultura vial en las Ciencias Sociales.

Elaborado por: Vela (2020)

De las formas en que se agrupan y organicen los estudiantes en el aula muchas veces depende su autoconfianza, autorregulación y seguridad en sí mismos, su atención a la diversidad educativa y los logros referidos a la colaboración como parte del aprendizaje. En la tabla siguiente se podrá apreciar el nivel alcanzado.

Tabla 6. Formas de organización

Indicadores	C1	C2	C3	C4	C5
1	0	0	0.5	0.5	0
2	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5
3	0	0.5	0.5	0.5	0.5

Fuente: Colegio “Pdte. Carlos Julio Arosemena Tola”

Elaborado por: Vela (2020)

Indicador 1. Nivel de logros en la utilización de agrupamientos flexibles (Alto-medio-bajo).

En 2 clases que representan un 40% de las actividades observadas se evalúa de medio y en el otro 60% de bajo. En las clases donde se logró trabajar con algún agrupamiento flexible ya que hicieron algunas técnicas para el trabajo en equipo.

Indicador 2. Nivel en el que se combina el trabajo frontal e individual (Alto-medio-bajo).

El trabajo frontal y su alternancia con el individual se evaluó a un nivel medio en 5 de las clases observadas para un 100%, ya que, aunque hubo predominio del trabajo para todos, los docentes revisan actividades y se detienen a hacer los señalamientos a los que presentan dificultades, aunque falta hacer un trabajo de acuerdo a la diversidad y/o necesidad de cada uno.

Indicador 3. Nivel en el que utiliza las tutorías u acompañamiento entre estudiantes (Alto-medio-bajo).

Se alcanzó un nivel medio en 4 clases para un 80 % en las que se combinó el apoyo de otros estudiantes a los que más dificultades presentan, aunque no siempre tuvo éxito la estrategia utilizada, mientras que en 1 para un 20 % no se alcanzó y queda evaluado en un nivel bajo.

A continuación, se presenta la figura con los principales resultados obtenidos en relación a las formas organizativas.

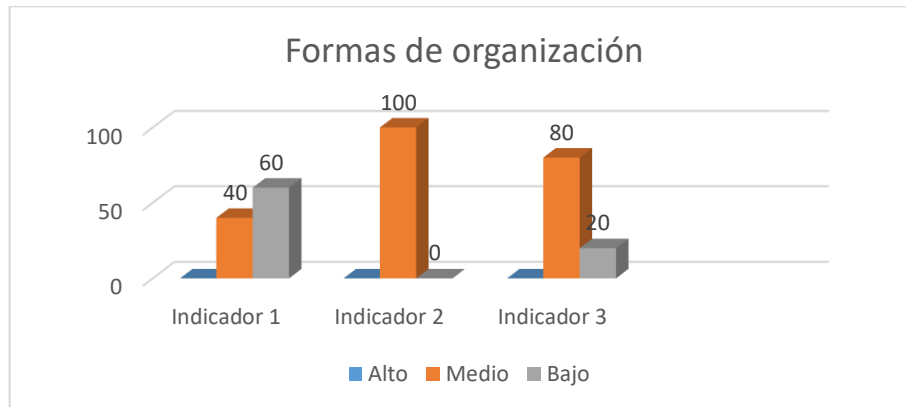


Figura 7. Formas de organización de la clase.

Elaborado por: Vela (2020)

La manera en que se concibe la evaluación resulta de gran importancia en estos casos. En la siguiente tabla 7 se puede apreciar cómo se comportó esta dimensión.

Tabla 7. Forma de evaluación

Indicadores	C1	C2	C3	C4	C5
1	0	0	0.5	0	0.5
2	0.5	0.5	0.5	0.5	1.0
3	0	0	0	0	0.5

Fuente: Colegio "Pdte. Carlos Julio Arosemena Tola"

Elaborado por: Vela (2020)

Indicador No.1. Nivel en el que evalúan las actividades donde se combine los diferentes tipos como: la autoevaluación, coevaluación, hetero evaluación, criterial y sumativa, entre otras (Alto-medio-bajo).

Una de las cuestiones que más llama la atención es que los docentes generalmente utilizan la evaluación sumativa o criterial, no siendo así el autoevaluación y la hetero evaluación tan importante en el proceso docente educativo; por lo que en 3 clases para un 60% se evalúa un nivel bajo, aunque es necesario señalar que en el otro 40% de ellas se combina el control de la evaluación docente en un nivel medio con la opinión de otros estudiantes sobre los aciertos y errores de cada equipo de trabajo.

Indicador No. 2. Nivel en el que se logra combinar formas de evaluación oral y escrito (Alto-medio-bajo).

En el 100% de las clases se logra utilizar actividades para la evaluación oral y escrita predominando esta última en 4 de las clases observadas para un 80 % a un nivel medio y en 1 para un 20 % a un nivel alto.

Indicador No.3. Nivel en el que diversifica la forma de presentación y tipo de actividades significativas para la interrelación de los contenidos y su aprendizaje (Alto-medio-bajo).

La diversificación de actividades novedosas e interactivas también es de las necesidades más sentidas en la dirección del proceso docente educativo, ya que en cuatro clases para un 80 % el nivel es bajo porque se persisten las actividades tradicionales y memorísticas, dictado y copia de los conceptos o contenidos fundamentales. En una de las clases se agregan la investigación, narración de hechos vivenciales y Tic, que elevan el interés por el conocimiento y su interrelación con la actualidad, por lo que alcanzan cierto grado de relevancia para un 20 % y se evalúan en un nivel medio.

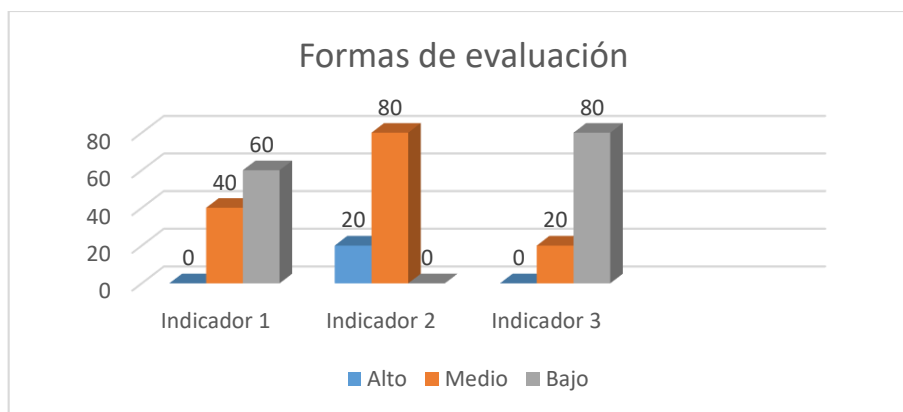


Figura 8. Forma de evaluación

Elaborado por: Vela (2020)

b. Resultados de la entrevista al rector del “Colegio Particular Presidente Carlos Julio Arosemena Tola”.

La guía de entrevista a una autoridad (rector) tuvo la intención de determinar cómo se prepara a los docentes para impartir clases teniendo en cuenta el modelo de desarrollo actual y por ende la aplicación de los ejes transversales en correspondencia con el contenido. En las planificaciones macro, y micro curricular para atender la diversidad educativa en la asignatura Ciencias Sociales. (2)

Pregunta No. 1

¿Cómo considera la preparación de los docentes para vincular los contenidos con los temas relacionados con la prevención, seguridad vial, y normas fundamentales que regulan el tránsito para la atención a la diversidad?

R: Se refiere a la preparación que se realiza en el sistema de trabajo desde el rector hasta el docente para que afronte exitosamente el proceso enseñanza aprendizaje en la atención a la diversidad; en el área de Ciencias Sociales, el directivo lo evalúa de regular, ya que las formas

fundamentales las constituyen el trabajo con las editoriales que no siempre está en correspondencia con las necesidades de los docentes.

Análisis: El directivo reconoce que falta preparación por parte de los docentes en la materia educación vial para poder incluirla como eje transversal en la materia de ciencias sociales atendiendo la diversidad.

Pregunta No. 2

¿De qué manera fomentan el interés por la cultura vial y su atención a la diversidad educativa?

R: En cuanto a la manera en que se fomenta el interés por la cultura vial y la atención a la diversidad que conlleva a la falta de conocimiento y por tanto las consecuencias de las mismas, considera que es regular y debe mejorarse, pero se necesita mayor profundización y auto preparación por parte de los docentes y plantea que es insuficiente por su carácter tradicionalista y que se requiere capacitación y actualización al respecto.

Análisis: La señora rectora indica que así mismo se necesita mayor profundización y auto preparación por parte de los docentes en fomentar el interés por la cultura vial y la atención por la diversidad.

Pregunta No.3

¿Posee un diagnóstico de la preparación de los docentes sobre la cultura vial que de la posibilidad para vincularlo al contenido de la asignatura Ciencias Sociales?

R: En relación a este diagnóstico plantea que no han realizado un diagnóstico sobre esta situación en particular a pesar de la diversidad educativa que se presenta y otras necesidades educativas especiales por lo que se califica de insuficiente.

Análisis: Es clara en indicar que a los docentes no se le ha realizado ningún diagnóstico sobre cultura vial.

Pregunta No. 4

¿En qué nivel ubica la preparación que se ofrece al tema de la cultura vial en la comunidad educativa con su enfoque preventivo y de seguridad?

R: En relación al tema del enfoque de prevención y seguridad vial lo plantea que resulta insuficiente, pues no existe claridad sobre ese tema y falla el trabajo de la transversalización de los contenidos en las reuniones de áreas.

Análisis: El directivo indica que no existe ningún nivel de preparación en el tema de cultura vial con su enfoque preventivo.

Pregunta No. 5

¿Cuál es la calidad de las adaptaciones que se realizan actualmente a los programas educativos (art 4 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial) para potenciar la atención a la diversidad de los estudiantes, fomentando el interés por la cultura vial?

R: El directivo coincide en que existe poca preparación al respecto por lo que la atención a estos estudiantes es insuficiente y resulta muy empírica y tradicional.

Análisis: El directivo indica que no existe preparación ni adaptación en el programa educativo para la atención a la diversidad.

Pregunta No 6

¿Existe personal profesional especializado para atender los diferentes problemas de conducta de los alumnos atendiendo su diversidad?

R: Realmente no tenemos personal especializado para atender los diferentes problemas de conducta.

Análisis: Falta personal especializado en el área de psicología.

c. Resultados de la prueba pedagógica

Con la intención de caracterizar las dificultades que presentaban en el conocimiento de las Ciencias Sociales los estudiantes de la muestra y comprobar el estado sobre la Cultura vial, su vinculación y aplicación a la vida diaria, se aplicó la prueba de conocimientos a los estudiantes que consistió en un sistema de tareas diagnósticas que evalúan la exploración de conocimientos relacionados al tema de la cultura vial y, de sus habilidades y puesta en práctica.

Se eligió una muestra intencional de 35 estudiantes, el criterio de selección empleado responde a su identificación como estudiantes que se integran al patrón de la diversidad educativa por sus características al provenir de diferentes hogares e inestabilidad en su comportamiento.

El resultado se presenta en la siguiente tabla.

Tabla 8. *Principales temáticas que deben conocer la diversidad educativa de séptimo grado.*

Aspectos que evidencian el desconocimiento que presentan los estudiantes en las Ciencias Sociales relacionado a la Cultura Vial

Preguntas	Conoce del tema	Poco, o ningún conocimiento del tema
A qué llamamos Cultura Vial	15	20
Señales de tránsito	16	19
Señales de prevención	13	22
Señales de Reglamentación	14	21
Señales de información	15	20
Señales luminosas	16	19
Señales Horizontales	17	18
Señales verticales	18	17
Señales acústicas	17	18
A quienes se considera peatón	20	15
Zona peatonal o zona cebra	19	16

Fuente: Colegio “Pdte. Carlos Julio Arosemena Tola

Elaborado por: Vela (2020)

”

Trece de los estudiantes para un 37,14% conocen los conceptos elementales relacionados a las señales de prevención. De igual forma se percibe y se encuentra como regularidad que los 22 estudiantes para un 62,86% demuestran errores consistentes en el desconocimiento del tema de las señales de prevención.

Durante la exploración oral del tema se identifican a los estudiantes con desconocimiento total del tema, evidenciando la necesidad educativa y la diversidad en el contexto educativo y también sustituyen elementos esenciales.

Resultados de las Encuestas a los docentes

1 ¿Cómo considera Ud. la preparación de los docentes para impartir los contenidos de Cultura vial y su atención a la diversidad en la signatura de Ciencias Sociales?

Tabla 9. Preparación de los docentes

PREPARACIÓN DE LOS DOCENTES		
Opciones	Frecuencia	%
Excelente	0	0%
Buena	1	20%
Regular	3	60%
Insuficiente	1	20%
TOTAL	5	100%

Fuente: Colegio “Pdte. Carlos Julio Arosemena Tola”

Elaborado por: Vela (2020)

Los 5 docentes encuestados tienen sus criterios acerca de la preparación que reciben para atender la diversidad de estudiantes sobre la interrelación del eje transversal de la Cultura vial en la asignatura de Ciencias Sociales, 1 de ellos la califican de bien para un 20%, mientras que 3 que forma la mayor parte considera que es regular para un 60%, y 1 para un 20% de insuficiente. Como se aprecia la mayor cantidad de docente se siente insatisfecho con estos resultados.

En la gráfica se representa este resultado.

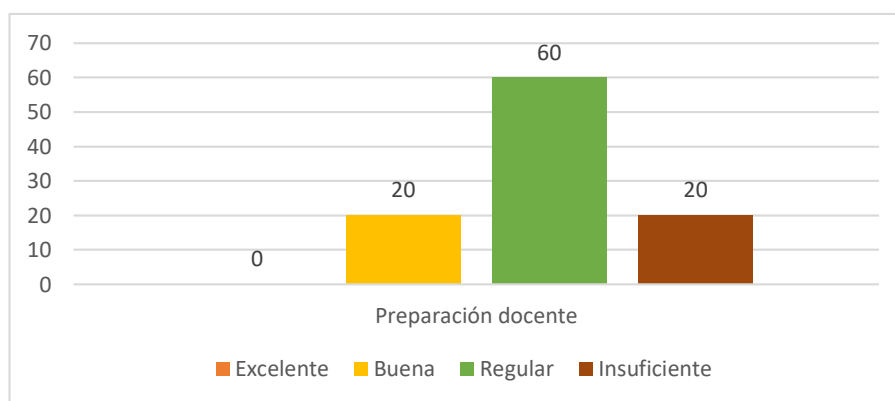


Figura 9. Preparación de los docentes

Elaborado por: Vela (2020).

- ¿Está Ud. de acuerdo en que se desarrollen programas y capacitaciones dirigidos a prepararlo para realizar adaptaciones en los programas educativos donde se incluya la temática de Cultura vial y la Atención a la diversidad?

Tabla 10. *Programas y capacitaciones sobre Cultura vial.*

Programas y capacitaciones sobre Cultura vial.		
Opciones	Frecuencia	%
Muy de acuerdo	3	60%
De acuerdo	2	40%
Indiferente	0	-
En desacuerdo	0	-
TOTAL	5	100 %

Fuente: Colegio “Pdte. Carlos Julio Arosemena Tola”

Elaborado por: Vela (2020)

La totalidad de los docentes considera necesario capacitarse en el tema de las interrelaciones del contenido con los ejes transversales en este caso particular (cultura vial) para atender la diversidad educativa, lo que se evidencia en que 3 de ellos para un 60% considera estar muy de acuerdo mientras 2 para un 40% está de acuerdo.

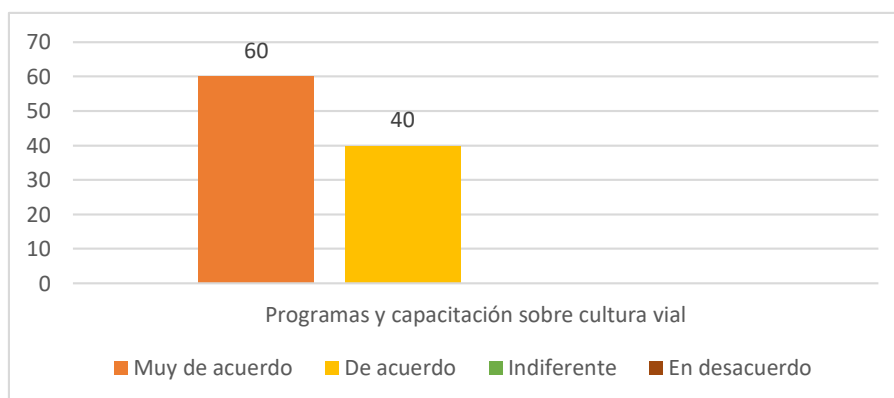


Figura 10. *Programas y capacitaciones sobre Cultura vial.*

Elaborado por: Vela (2020)

Pregunta No. 3

En las actividades conjuntas con otros docentes se debaten y se ofrecen sugerencias y materiales de consulta para atender la diversidad de los estudiantes con desconocimiento de la cultura vial.

Tabla 11. *Sugerencias y materiales de consultas recibidos*

Opciones	Actividades conjuntas	
	Frecuencia	%
Siempre	0	0%
Con frecuencia	0	0%
A veces	3	60%
Nunca	2	40%
TOTAL	5	100 %

Fuente: Colegio “Pdte. Carlos Julio Arosemena Tola”

Elaborado por: Vela (2020)

En relación con las actividades conjuntas 3 docentes para un 60% expresan que a veces reciben información sobre cómo atender a los estudiantes con dificultades, mientras 2 para un 40% expresa que nunca recibe esta información; en sentido general se aprecia una insuficiencia en cuanto a las orientaciones recibidas.

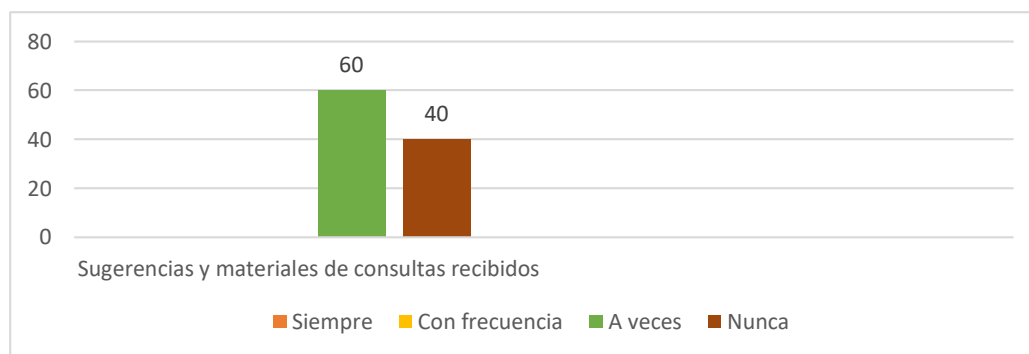


Figura 11. *Sugerencias y materiales de consultas recibidos*

Elaborado por: Vela (2020)

Pregunta No. 4

¿Está Ud. de acuerdo que se aplique la transversalización de los contenidos en la planificación?

El 100% de los docentes encuestados están muy de acuerdo que se incorpore en la planificación de la asignatura Ciencias Sociales temas de los ejes transversales como es el caso de la “Cultura vial” y la Atención a la diversidad.

Tabla 12. Trabajo trasversalización del contenido en la planificación

Trabajo trasversalización del contenido en la planificación		
Alternativas	Frecuencia	%
Muy de acuerdo	5	100%
De acuerdo	0	0%
Indiferente	0	0%
En desacuerdo	0	0%
TOTAL	5	100 %

Fuente: Colegio “Pdte. Carlos Julio Arosemena Tola”

Elaborado por: Vela (2020)

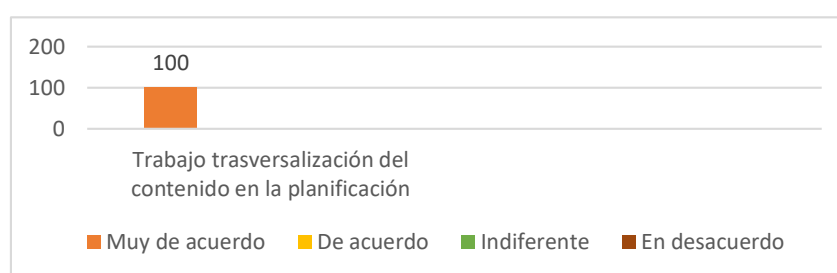


Figura 12. Trabajo trasversalización del contenido en la planificación

Elaborado por: Vela (2020)

Pregunta No. 5

¿Considera usted que sabe aplicar el diagnóstico a sus estudiantes atendiendo la diversidad del grupo sobre la cultura vial y atender diferenciadamente a sus dificultades?

El 100% de los docentes considera no tener la preparación para realizar un diagnóstico sobre las dificultades en la asignatura y el tema de la Cultura vial y la Atención a la diversidad.

Tabla 13. Dominios para el diagnóstico específico

Dominios para el diagnóstico específico		
Opciones	Frecuencia	%
Si	0	0%
No	5	100%
No se	0	0%
TOTAL	5	100%

Fuente: Colegio “Pdte. Carlos Julio Arosemena Tola”

Elaborado por: Vela (2020)

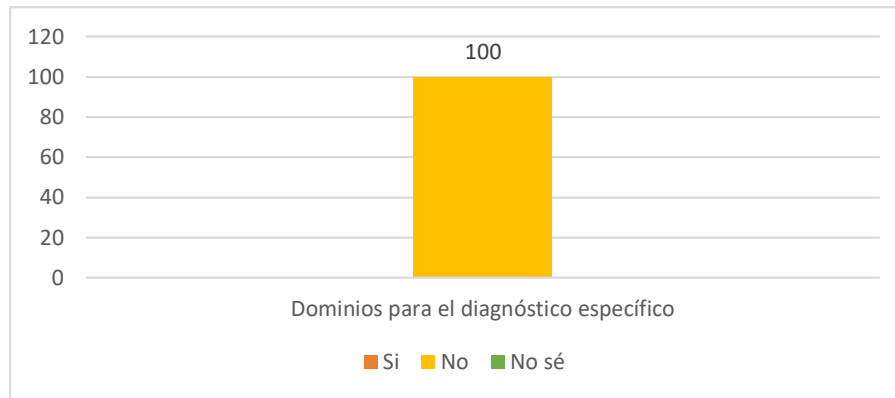


Figura 13. Dominios para el diagnóstico específico

Elaborado por: Vela (2020)

Al analizar cuantitativamente los resultados obtenidos en la presente encuesta a los docentes, se puede determinar que el 100 % consideran que no posee preparación para diagnosticar estas necesidades, lo que responde a que es un aspecto insuficientemente trabajado con los docentes tanto en la formación como en la capacitación.

Pregunta No. 6

¿Considera necesario se le facilite un sistema de talleres metodológicos que permitan su preparación para vincularla al contenido de la asignatura de Ciencias Sociales y potenciar el conocimiento de la cultura vial en los estudiantes?

El 100 % de los docentes están muy de acuerdo con la necesidad de un sistema de talleres metodológica para su capacitación sobre el tema de la educación vial a los estudiantes de séptimo grado en la asignatura de Ciencias Sociales.

Tabla 14. *Diseño de una guía metodológica*

DISEÑO DE UNA GUÍA METODOLÓGICA		
Opciones	Frecuencia	%
Muy de acuerdo	5	100%
De acuerdo	0	0%
Indiferente	0	0%
En desacuerdo	0	0%
TOTAL	5	100%

Fuente: Colegio “Pdte. Carlos Julio Arosemena Tola”

Elaborado por: Vela (2020)

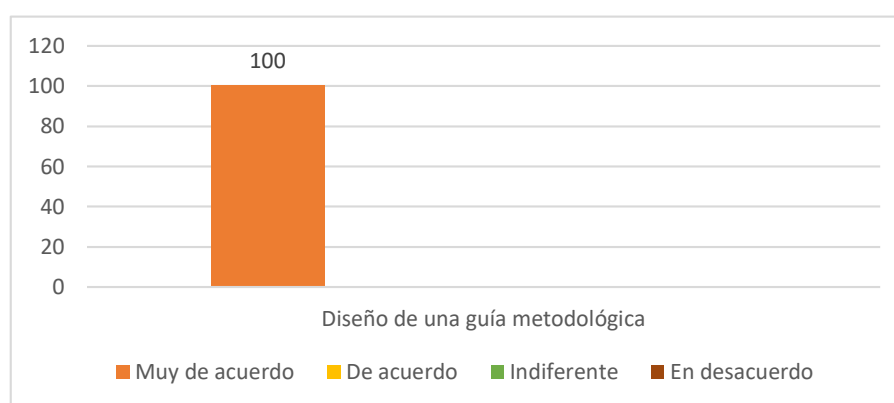


Figura 14. *Diseño de una guía metodológica*

Elaborado por: Vela (2020)

Con el análisis cuantitativo de los resultados obtenidos a esta pregunta los docentes expresan en un 100 % que están muy de acuerdo con la necesidad de un sistema de talleres metodológica para su capacitación sobre el tema de la educación vial a los estudiantes de séptimo grado en la asignatura de Ciencias Sociales.

De la encuesta realizada a los docentes de la institución, observamos que el 100% se identifica con la necesidad de elevar la calidad de las capacitaciones e incorporar temas vinculados a los ejes transversales como es la cultura vial.

Pregunta No.7

¿Está Ud. de acuerdo con la asistencia y participación en los talleres para conocer la cultura vial y vincularla al contenido de sus clases en la asignatura Ciencias Sociales?

Tabla 15. *Desarrollo de talleres*

Desarrollo de talleres		
Alternativas	Frecuencia	%
Muy de acuerdo	5	100%
De acuerdo	0	0%
Indiferente	0	0%
En desacuerdo	0	0%
TOTAL	5	100 %

Fuente: Colegio "Pdte. Carlos Julio Arosemena Tola"

Elaborado por: Vela (2020)

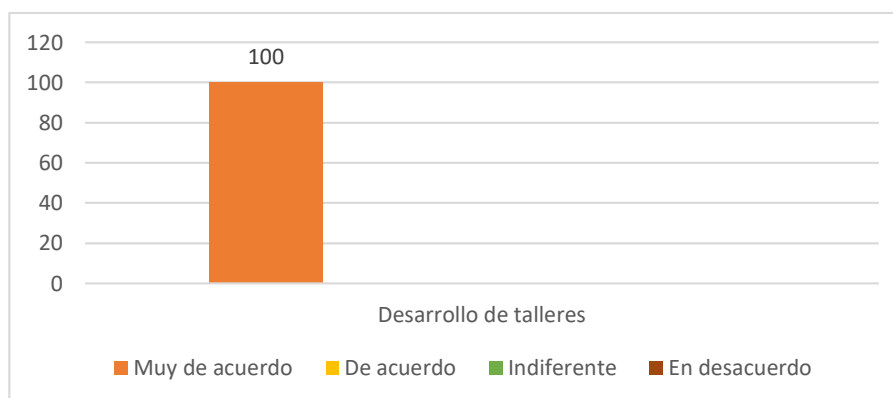


Figura 15. Desarrollo de talleres

Elaborado por: Vela (2020)

Al analizar cuantitativamente los resultados obtenidos esta pregunta de la encuesta realizada a los docentes, se observa que un 100% de los encuestados, se manifiesta positivamente con respecto a lo aseverado en la pregunta del cuestionario propuesto, donde los 5 docentes se encuentran muy de acuerdo con la participación de talleres para capacitarse para vincular los contenidos de Ciencias sociales a la cultura vial.

El estudio desarrollado permitió asumir que existen insuficiencias en la preparación en el orden teórico y metodológico de los docentes para la vinculación del contenido a los ejes transversales y su atención a la diversidad educativa de los estudiantes de séptimo grado en la asignatura Ciencias Sociales.

Se revelan dificultades en la utilización de los requerimientos didáctico-metodológicos para el trabajo con los contenidos del área Ciencias Sociales que constituyen la base de la apropiación de contenidos y conceptos. Llama la atención la relación entre las dificultades de aprendizaje de los alumnos, la falta de conocimientos del docente sobre el tema abordado y la preparación para la atención a la diversidad educativa.

Las observaciones de las clases realizadas a los docentes no logran la relación entre los objetivos, contenidos, transversalización, métodos, no se establece una relación adecuada entre los componentes didácticos por lo que el nivel de logro es bajo. Existe un acercamiento a la Cultura vial; así como la Atención a la diversidad, aunque no se aprovechó al máximo el material presentado a la vez que no se potencia con mayor profundidad la interrelación sobre las bases de la asignatura y su eje transversal “Cultura Vial” y Atención a la Diversidad.

La guía de entrevista al directivo coincide en que existe poca preparación por parte de los docentes para potenciar la atención a la diversidad de los estudiantes, fomentando el interés por la cultura vial, por lo que la atención a estos estudiantes es insuficiente y resulta muy empírica y tradicional, indicando que falta personal profesional especializado para atender a la diversidad.

Resultados de la prueba pedagógica, 22 de los estudiantes no conocen el tema de señales de prevención. De igual forma se percibe y se encuentra como regularidad que los 13 estudiantes demuestran que conocen el tema de señales de prevención. Durante la exploración oral del tema se identifican a los estudiantes con desconocimiento total del tema, evidenciando la necesidad educativa y la diversidad en el contexto educativo. Es preocupante que 22 alumnos no conozcan o no tengan ningún tipo de conocimiento de las señales de prevención.

Resultados de las Encuestas a los docentes el estudio desarrollado permitió asumir que existen insuficiencias en la preparación en el orden teórico y metodológico de los docentes para la vinculación del contenido a los ejes transversales y su atención a la diversidad educativa de los estudiantes de séptimo grado en la asignatura Ciencias Sociales.

En base al problema planteado de la falta de cultura vial en la unidad educativa Arosemena Tola, los resultados de los instrumentos utilizados conllevan, que se evidencia, que es necesario implementar la materia educación vial como eje transversal atendiendo la diversidad en el contexto educativo, por lo que propongo un sistema de talleres dirigido a los docentes para que se capaciten, y en la enseñanza aprendizaje mejoren el comportamiento vial en los estudiantes.

CAPÍTULO IV

Propuesta

4.1 Título: Sistema de Talleres de Capacitación en Cultura Vial y la atención a la diversidad de los estudiantes.

4.2. Introducción

Las estadísticas mundiales y nacionales en torno a los niveles de accidentabilidad muestran cifras cada vez más alarmantes; como es de suponer muchos de estos accidentes pueden ser perfectamente evitados si desde edades tempranas y a lo largo de nuestras vidas se promueve y practica una adecuada educación vial, que contribuya al conocimiento y respeto de las normativas vigentes establecidas dentro del cuerpo legal que rige en cada país relacionadas con el tránsito y la responsabilidad que esto implica tanto para conductores como peatones.

Los cálculos efectuados por la Organización Mundial de la Salud (OMS) evidencian que el 25% de las muertes producidas son resultado del aumento de los accidentes de tránsito debido a múltiples lesiones. La gran mayoría de estos siniestros se dan con mucha frecuencia en países en vías de desarrollo, especialmente con los peatones, ciclistas, motociclistas y los usuarios de los medios de transporte público.

Conforme a las estadísticas e investigaciones realizadas en Ecuador, se ha llegado a la conclusión que la mayor parte de los accidentes en las vías es responsabilidad de los transeúntes, puesto que el 90 % de accidentes de tránsito ocurre por imprudencia de los peatones.

Otro dato muy importante lo ofrece la CONADIS, al señalar que las provincias donde se ha presentado el mayor índice de personas discapacitadas a causa de los accidentes de tránsito a nivel nacional, son las provincias de: Guayas, Manabí, Pichincha y los Ríos. La pérdida de brazos, piernas, lesiones cerebro vasculares (como retardo y problemas de lenguaje), o

desfiguraciones en el cuerpo o el rostro estas son las secuelas más comunes que no solo afectan a muchos de los que sobreviven en los accidentes de tránsito que se registran en el país, sino a los familiares que son los que tienen que velar por ellos y cuya incidencia se mantiene casi igual en los últimos años.

Lo más lamentable es que estas personas que sufrieron algún tipo de discapacidad como resultado de accidentes de tránsito se sienten limitadas y no volverán hacer las mismas antes de tener el accidente, ya que quedan con graves secuelas tanto físicas como psicológicas.

Por otra parte, cabe recalcar que la cultura vial empieza por reconocer las señales de tránsito, como los medios físicos convencionales que les indica tanto a peatones como conductores la forma correcta y segura de transitar por las vías, permitiéndole así obtener una adecuada información vial de las posibles condiciones u obstáculos que se pueda encontrar al transitar por las calles y carreteras de nuestro país.

En este orden, la Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial considera que todo aquel que se traslada de un sitio a otro por las carreteras es considerado un usuario vial, es decir no solamente a los agentes de tránsito que reglamentan las señalizaciones en las calles, vías, que hacen cumplir las leyes, normativas, sino también los peatones, pasajeros, conductores de vehículos a motor y a no motor, deben cumplir con lo establecido en los Reglamentos y la Ley de Tránsito logrando mantener la cultura vial, colaborar para el bienestar y seguridad de los demás usuarios de las vías.

Todo lo anterior demuestra la necesidad de desarrollar hábitos de convivencia ciudadana, que permitan aprender a convivir en un mundo que cada día es más globalizado, tecnologizado y también más incluyente y diverso y que requiere que todos sus ciudadanos posean una mayor cultura y educación vial.

Es por ello que los Docentes en su labor diaria deben enfrentar un nuevo reto en su enseñanza, consistente en promover una mejor cultura y educación vial a los estudiantes, motivándolos para que tomen conciencia de los peligros que se pueden suscitar en las vías, ya sea como usuarios en los medios de transporte o como peatones.

Lo señalado demanda un gran compromiso por parte de las diferentes instituciones educativas las cuales tienen ante sí la necesidad de contar con un claustro preparado, conocedor y poseedor de una adecuada cultura vial, que le permita responder ante esta urgente necesidad social para promover una correcta educación vial en los estudiantes.

Ante lo expuesto, el docente por lo tanto se convierte en el sujeto generador y movilizador de una mayor cultura vial en los estudiantes que asisten a los diferentes niveles de enseñanza, precisamente porque al educar y enseñar a sus docentes sobre educación vial puede contribuir a la prevención, detección y disminución de las consecuencias que traen consigo el no cumplimiento de las normativas que regulan el tránsito y por consiguiente evitar los siniestros que de esto se deriva.

Considerando lo anteriormente explicado y la importancia que reviste desde el punto de vista humano y social la necesidad de lograr contar con una población cada vez con mayores conocimientos de educación vial, el autor de la presente investigación ha encontrado en ello el motivo y justificación principal para trabajar el tema; precisamente porque en la Unidad Educativa Presidente Carlos Julio Arosemena Tola, de la ciudad de Guayaquil, se ha podido apreciar la presencia de ciertas limitaciones en los docentes que laboran en la Enseñanza Básica General, las cuales confirman la necesidad de perfeccionar sus competencias teóricas – prácticas para que puedan enseñar y educar en los estudiantes y en toda la comunidad educativa hábitos adecuados de convivencia y cultura vial, promoviendo el respeto a las normas establecidas, el cumplimiento de los deberes y derechos en torno a los principios de convivencia social y democrática el acatamiento por los reglamentos y autoridades de tránsito.

Resulta evidente por tanto la necesidad de instrumentar un Sistema de Talleres de Capacitación que contribuyan a dar solución a la problemática de investigación, justificándose así su utilidad y pertinencia.

4.3. Justificación

Por lo antecedentes expuestos es necesario que los estudiantes del séptimo grado de educación básica empiecen a tener sentido de responsabilidad al transitar por las calles, pero para esto es muy importante que tengan una formación académica desde una edad muy

temprana solo así podrán hacer conciencia de respetar su integridad física y la vida de los demás usuarios de la vía, razón suficiente por el que se debe impartir la educación vial como eje transversal en las instituciones educativas como una asignatura incluida en el pensum académico, para protección de la vida de los estudiantes y de la ciudadanía en general.

A través de la propuesta planteada del sistema de talleres se va a sembrar el perfeccionamiento de una excelente Cultura Vial, promoviendo a todos los estudiantes atendiendo su diversidad con una verdadera concientización vial, prevención de peligros y el evitar accidentes de tránsito, por medio de información que va a servir de conocimiento útil en el campo de la educación vial, van a poder transitar y asimilar lo que es respetar el espacio de los demás usuarios de la vía y de toda la Señalética vial, sus obligaciones y deberes como peatón, como conductor y como pasajero encaminado a su propia seguridad.

4.4. Objetivos

Perfeccionar las competencias de los docentes para que puedan preparar a los estudiantes en su diversidad incluyendo a todos, en las normas de la cultura vial.

Objetivos Específicos

Sensibilizar a los docentes sobre la responsabilidad que deben tener en cuanto al cumplimiento y uso adecuado de las normas de tránsito para poder protegerse y convivir en armonía.

Proveer a los docentes, a la comunidad educativa en general atendiendo las diferencias de los alumnos y de los conocimientos esenciales sobre Educación Vial.

4.5. RECURSOS

4.5.1. Recursos Humanos

- Docentes de EGB
- Agente de Tránsito

- Autoridades de la Unidad Educativa

4.5.2. Recursos Materiales

- Proyector
- Computadora
- Aula
- Materiales audiovisuales
- Materiales de oficina

4.6. Limitaciones

Dentro de las limitaciones fundamentales que pudiera tener nuestra propuesta se considera que el docente no este motivado para participar del proyecto y por tanto no ofrezca los niveles de apoyo requerido.

Otra de las limitaciones se ubica en no contar con los recursos necesarios en cuanto a logística para desarrollar el Sistema de Talleres de Capacitación.

Falta de tiempo en la preparación de cultura vial por parte de los docentes.

4.7 Alcance

Comunidad educativa y otros colegios del cantón Guayaquil.

4.8. Cronograma para la aplicación del Sistema de Talleres de Capacitación

El cronograma para la aplicación del Sistema de Talleres de Capacitación para los docentes, consta de 11 talleres, los cuales se encuentran distribuidos en 12 semanas y con la respectiva

correspondencia de los contenidos a impartirse, de manera que permite la adecuada asimilación por parte de los docentes participantes.

Tabla 16. *Sistema de Talleres de Capacitación.*

Actividades	Semanas											
	Julio				Agosto				Septiembre			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Propuesta de ejecución de los talleres de capacitación para los docentes												
Taller No: 1 Demuestro Cultura Vial	X											
Taller No: 2 Conozco las Leyes del Tránsito y su importancia		X										
Taller No: 3 “El Elemento humano parte del tránsito vial”			X									
Taller No: 4 “Mis Derechos y Deberes como Peatón”				X								
Taller No: 5 “Deberes del Conductor”					X							
Taller No: 6 “Soy un Ciclistas y se mis Derechos”						X						
Taller No: 7 “Aprendo sobre las vías”							X					
Taller No: 8 “Las Señales de Tránsito: Reglamentarias, Preventivas e Informativas”								X				
Taller No: 9 “Conocemos otras Señales de Tránsito”									X			
Taller No: 10 “Aprendo y me preparo para evitar accidentes”										X		
Taller No: 11 La Cultura Vial para poblaciones con necesidades educativas especiales asociadas o no a una discapacidad.											X	X

Elaborado por: Ab. Gonzalo Vela

4.9 Beneficios que aporta la propuesta

Con la aplicación de la propuesta se beneficia de forma directa a los docentes de EBG y a toda la comunidad educativa, ya que podrán contar con un Sistema de Capacitación que les permitirá perfeccionar sus competencias teórico-prácticas para poder tener un mejor desempeño en el proceso de enseñanza de la asignatura Educación Vial, incrementarán su Cultura Vial y podrán ayudar a todos los estudiantes con su diversidad y padres de familia.

4.10 Contenido fundamental de la propuesta

Sistema de Talleres de Capacitación en Cultura Vial y la atención a la diversidad de los estudiantes.

Autor: SGTO. AB. GONZALO ALFONSO VELA POLANCO



Fuente: Google

Guayaquil, 2020

TALLER No. 1

Taller No. 1 - Demuestro Cultura Vial

- **Objetivo:** Capacitar a los Docentes de la Unidad educativa Presidente Carlos Julio Arosemena Tola con la materia Educación Vial para que en el proceso de aprendizaje los estudiantes en su diversidad, puedan ayudar a pasar la calle a una persona de la 3era edad, sin mirar como obstáculo, su cultura o cualquier problema de salud.
- **Contenido:** Introducción a la educación y cultura Vial, Que es Educación Vial, Concepto e importancia, Objetivos de la Educación Vial, Elementos Principales que intervienen en la organización del Tránsito, elemento humano, división del elemento humano.
- **Tiempo:** 2 horas.
 - **Inicio:** Presentación del facilitador del taller y docentes.
 - **Desarrollo:** Audio visual sobre los contenidos.
- **Materiales y recursos:** Proyector, Instructor de Educación Vial (Agente de Tránsito CTE), un especialista Psicólogo, aula del colegio.
- **Evaluación:** Preguntas de reflexión.
 - El Instructor de la CTE evaluará la participación activa de los docentes mediante un PNI.
- Es importante significar que dicho taller incluye tres momentos:
- **1er Momento: Definición e Importancia de la Educación Vial**
 - **¿Qué es la Educación Vial?**
- **Concepto.** - Es el conjunto de conocimientos y normas que tiene por objeto capacitar a la población en general para que sepan conducirse en la vía pública con mayor seguridad como peatones, pasajeros o conductores, evitando accidentes de tránsito con resultados de muerte, lesiones o daños materiales a terceros.

○ **¿Cuál es su importancia?**

- **Importancia.** - Es importante porque nos permite conocer las leyes, reglamentos y normas de tránsito, la conservación del medio ambiente, la manera correcta de utilizar las vías, las calles, los pasos peatonales a nivel y desnivel, etc. evitando de esta manera los riesgos innecesarios y los accidentes de tránsito.

- **2do Momento: Determinación de los Objetivos de la Educación Vial**

Dentro de los principales objetivos de la Educación Vial se encuentran:

- Reducir de forma sistemática los accidentes de tránsito.
- Proteger la integridad de las personas y sus bienes.
- Conferir seguridad en el tránsito peatonal y vehicular.
- Formar y capacitar a las personas en general para el uso correcto de todos los medios de transporte terrestre.
- Prevenir y controlar la contaminación ambiental.
- Procurar la disminución de las infracciones de tránsito.
- Difundir, por los medios de comunicación, los principios y normas generales de señalización universal y comportamiento en el tránsito.
- Garantizar la capacitación permanente para el mejoramiento profesional de docentes, instructores, agentes de control y conductores.
- Promover la utilización de transportes no contaminantes como medio de movilización.
- Salvaguardar la integridad física y precautelar los derechos de niños y adolescentes, con discapacidad y demás grupos vulnerables.
- Promover el respeto a los derechos humanos, eliminar toda forma de discriminación y generar un trato inclusivo de niños, niñas, adolescentes, mujeres, adultos mayores de 65 años de edad y con discapacidad, demás usuarios de vías.

- **3er Momento: Elementos principales que intervienen en la organización del tránsito**

- La conducción entendida como sistema vial para su estudio se ha dividido en cuatro elementos básico que son:

- **Elemento Humano:** Es el elemento más importante en la circulación, se ha constituido en el interés y preocupación universal, luchándose constantemente por la preservación de su existencia. Este se divide en: **Agente de Tránsito, peatón y conductor.**
- **Elemento Material:** Todos los elementos y recursos materiales que se emplean para garantizar el cumplimiento de lo dispuesto en la ley tales como: la Señalética, vehículos patrulleros, ambulancias, y otro tipo de logística necesaria como son, la pintura y la Semaforización.
- **Elemento Legal:** Recoge el cuerpo de leyes y normativas vigentes en la legislación ecuatoriana para la regulación del tránsito.
- **Elemento Económico:** Este elemento se vincula con los gastos de movilización de los patrulleros, los sueldos, gastos en el control del tránsito, multas por contravención entre otras.

TALLER No. 2

Taller No. 2- Conozco las leyes del tránsito y su importancia

- **Objetivo:** Capacitar a los docentes para que puedan conocer las leyes del tránsito, su importancia y obligatoriedad, estas normas deben de ser mediante actividades lúdicas con inclusión a niños con trastorno conductual para que puedan ayudar a transitar a personas que están en sillas de ruedas.
- **Contenido:** Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y seguridad Vial Art 4, Reglamento a la LOTTTSV Art. 255, Ley Orgánica de Educación Intercultural Disposición General Décima Séptima.
- **Tiempo:** 2 horas.
- Esta actividad mejorará los métodos de enseñanza de los maestros, se realizará dinámicas durante la instrucción.
- **Inicio:** Instructor del taller empieza con dinámica simulando como el agente de tránsito trabaja en una intersección.
- **Desarrollo:** Proyección de audio visual sobre los contenidos.

Durante este taller se compartirá con los docentes acerca de la legislación ecuatoriana en cuanto a tránsito se refiere, estableciéndose que este cuerpo legal tiene carácter obligatorio y que debe ser de conocimiento y aplicación de toda la sociedad.

Por este motivo se dedicará el taller a intercambiar sobre las siguientes leyes:

- **Ley Orgánica De Transporte Terrestre Tránsito Y Seguridad Vial**

Art. 4.- “Es obligación del Estado garantizar el derecho de las personas a ser educadas y capacitadas en materia de tránsito y seguridad vial, en su propia lengua y ámbito cultural. Para el efecto, el Ministerio del Sector de la Educación en coordinación con la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, desarrollarán los programas educativos en temas relacionados con la prevención y seguridad vial, principios,

disposiciones y normas fundamentales que regulan el tránsito, su señalización considerando la realidad lingüística de las comunidades, pueblos y nacionalidades, el uso de las vías públicas, de los medios de transporte terrestre y dispondrán su implementación obligatoria en todos los establecimientos de educación, públicos y privados del país”.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial establece que el estado garantiza el derecho de todas las personas sin distinción de raza, etnia ni de condición a ser educadas en materia de seguridad vial de forma obligatoria en todos los establecimientos de educación públicos o privados de nuestro país.

Reglamento a Ley Orgánica De Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial

Art. 255.- “La educación vial se realizará de forma permanente y obligatoria mediante programas, proyectos, publicaciones, campañas periódicas y otras actividades diversas que permitan su difusión masiva a través de los medios de comunicación, así como de los programas de educación en las diferentes instituciones educativas públicas, fiscos misionales, misionales, de los GADs, o privadas, de nivel pre-básico, básico, medio y superior del país”.

Disposición General décima séptima. - La Autoridad Educativa Nacional incluirá y definirá para el nivel de educación básica, en el plazo de un año, los contenidos académicos relacionados con la educación vial en coordinación con las instituciones competentes en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial. Esta Disposición General de la Ley Orgánica de Educación Intercultural establece un plazo en que debe incluirse los contenidos académicos relacionados con la educación vial para el nivel de educación básica en los planteles educativos.

- **Materiales y recursos:** Proyector, instructor de Educación Vial (agente de tránsito CTE), Se contará con la presencia de un Psicólogo, aula del colegio.
- **Evaluación:** Preguntas de reflexión. El Instructor de la CTE evaluará la participación activa de los docentes mediante retroalimentación

TALLER No. 3

Taller No. 3 “El Elemento humano parte del tránsito vial”

- **Objetivo:** Capacitar a los docentes sobre la importancia del elemento humano como parte fundamental dentro del tránsito vial, enfocando la atención para ayudar a los alumnos que andan en sillas de ruedas a llegar a las aulas por las rampas.
- **Contenido:** El Agente de Tránsito, Reglamento a LOTTTSV Art 167, deberes y obligaciones del Peatón y conductor, Funciones del agente de tránsito, Asistencia Técnica, Sanciones, Peatón, Normas de conducta y recomendaciones para peatones.
- **Tiempo:** 2 horas.
 - Esta actividad mejorará los métodos de enseñanza de los maestros, se realizará dinámicas durante la instrucción.
 - **Inicio:** Instructor del taller empieza con dinámica simulando como el Agente de Tránsito trabaja en una intersección.
 - **Desarrollo:** Proyección de audio visual sobre los contenidos.

En este taller se destaca el papel del Agente de Tránsito, enfatizándose en que se trata de la persona encargada y autorizada por la Ley, de la organización, regulación, control y vigilancia del tránsito de cumplir y hacer cumplir las leyes y reglamentos.

Art. 167 REG.L.OT.T.T.S.V.- En todas las vías del país, las indicaciones de los Agentes de Tránsito, prevalecerán sobre cualquier dispositivo regulador y señales de tránsito; de igual manera se señala los deberes y obligaciones del peatón y conductor hacia el Agente de Tránsito, explicándole a los estudiantes que deben:

- Reconocer al Agente de Tránsito, como un amigo y valioso apoyo para la sociedad ecuatoriana.
- Analizar y conocer la normativa referida a peatones y conductores, cuyo acatamiento es el primer paso para mejorar las relaciones con autoridades y Agentes de Tránsito.
- Valorar la gestión diaria del Agente de Tránsito y colaborar con sus actitudes positivas, en concordancia con las leyes y reglamentos.

- Respetar todas las señales que el realice al momento de dar circulación en la vía.

Además, los Docentes y estudiantes deben conocer las funciones del Agente de Tránsito, las cuáles están enmarcadas en la Constitución de la República del Ecuador y en la Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, se resumen de manera general en las siguientes: Destacándose dentro de estas las siguientes:

- **Función Preventiva:** El servicio cumplido en forma ordinaria o extraordinaria por parte del Agente de Tránsito debe ser de carácter netamente preventivo, enfocado a mejorar la movilidad y seguridad de las personas que se desplazan por las vías.
- **Función Educativa:** Es la obligación de instruir y capacitar a los docentes, a los ciudadanos en general con inclusión y atención a la diversidad, en materia de tránsito.

Otro de los aspectos a compartir con los estudiantes en este taller está relacionado con la importancia de la **asistencia técnica**, ya que el Agente de Tránsito requiere tener conocimientos básicos en mecánica automotriz, posibilitando prestar una colaboración oportuna y adecuada a los usuarios de la vía; así mismo, requiere contar con el apoyo logístico necesario que haga efectiva esta actividad y también se debe explicar sobre funciones del Agente del Tránsito en cuanto a las **sanciones**, ya que es la labor que cumple el Agente de Tránsito, como mecanismo para encauzar el comportamiento de los infractores mediante la aplicación de las sanciones establecidas.

En este taller el facilitador deberá explicar sobre el Peatón, definiendo a este como la persona que transita a pie por las vías terrestres, sean éstas públicas o privadas. Es la persona más importante en la circulación, el mismo que debe conocer y practicar las normas elementales del peatón, las leyes y reglamentos de tránsito.

También se consideran peatones los discapacitados que transitan en artefactos especiales manejados por ellos o por terceros.

Es importante profundizar en las normas de conducta de los peatones, haciendo énfasis en que los peatones deben:

1. Respetar las señales de tránsito.
 2. Antes de cruzar la calzada, mire hacia ambos lados de la vía.
 3. Nunca cruce la calzada entre dos vehículos estacionados.
 4. Cruce únicamente por las esquinas y zonas peatonales.
 5. No trate de cruzar la calzada en los últimos segundos que le permita el semáforo o señal del agente de tránsito.
 6. Observe bien los carros que viran o curvan, aunque usted tenga la preferencia de vía.
 7. En las carreteras deberán caminar en sentido contrario a la circulación normal.
 8. Los niños siempre deben caminar cogidos de la mano de los adultos.
 9. Transitar correctamente por el costado derecho de las aceras y nunca leyendo libros, revistas.
 10. Debe fijarse bien en las puertas de los garajes o aceras rebajadas ya que pueden entrar o salir vehículos por dichos lugares.
 11. No sacar la cabeza o brazos por la ventanilla del vehículo en el que viaja.
 12. Al trotar o hacer alguna actividad hágalo en lugares destinado para el efecto.
- **Materiales y recursos:** Proyector, Instructor de Educación Vial (Agente de Tránsito CTE), se contará con la presencia de un Psicólogo, aula del colegio.
 - **Evaluación:** Preguntas de reflexión.
 - El Instructor de la CTE evaluará la participación activa de los docentes mediante retroalimentación.

TALLER No. 4

Taller No. 4 “Mis Derechos y Deberes como Peatón”

Objetivo: Capacitar a los docentes sobre los derechos y deberes como peatones, con acciones que orientan a la formación integral de los alumnos, teniendo como objetivo ayudar siempre a las personas con movilidad restringida y sus inconvenientes al tratar de desarrollar actividades cotidianas.

- **Contenido:** Derechos del Peatón, Reglamento a la LOTTTSV Art. 265, Deberes del Peatón, Reglamento a la LOTTTSV Art 266, Derechos y preferencia de los peatones con movilidad reducida.
- **Tiempo:** 2 horas.

Esta actividad mejorará los Métodos de enseñanza de los maestros, se realizará dinámicas durante la instrucción.
- **Inicio:** El Instructor del taller puede dar inicio con una dinámica simulando como el peatón debe cruzar en una intersección. Seguidamente se apoyará en la Proyección de un video audio visual sobre los contenidos a tratar.
- **Desarrollo:**

Durante el desarrollo de este taller, es fundamental establecer los derechos y deberes que tenemos las personas como Peatones dentro de la vía; para ello el docente debe explicar que dentro de los principales derechos se encuentran:

 1. Contar con las garantías necesarias para un tránsito seguro.
 2. Disponer de vías públicas libres de obstáculos y no invadidas.
 3. Contar con infraestructura y señalización vial adecuadas que brinden seguridad.
 4. Tener preferencia de vía en todas las intersecciones reguladas por semáforos cuando la luz verde de cruce peatonal este encendida.
 5. Tener libre circulación sobre las aceras y en las zonas peatonales exclusivas.
 6. Recibir orientación adecuada de los agentes de tránsito sobre señalización vial, ubicación de calles y nominativas que regulen el desplazamiento de personas.

Destacándose que el Art. 265 REG. L.O.T.T.S.V.- Los peatones y las personas con movilidad reducida que transitan en artefactos especiales manejados por ellos mismos o por terceros como: andadores, sillas de ruedas, sillas motorizadas, y otros, tendrán derecho a:

1. Hacer uso de la calzada en forma excepcional en el caso de que un obstáculo se encuentre bloqueando la acera. En tal caso, debe tomar las precauciones respectivas para salvaguardar su integridad física y la de terceros.
2. Tener derecho de paso respecto a los vehículos que cruzan la acera para ingresar o salir de áreas de estacionamiento.
3. Continuar con el cruce de vía una vez que este se haya iniciado, siempre y cuando haya tenido preferencia de cruce, aun cuando la luz verde del semáforo haya cambiado.
4. Tener derecho de paso en los casos en que tanto el peatón como el automotor tengan derecho de vía en una intersección, cuando el automotor vaya a girar hacia la derecha o izquierda.
5. Continuar con el cruce de vía una vez que este se haya iniciado, siempre y cuando haya tenido preferencia de cruce, aun cuando la luz verde del semáforo haya cambiado.
6. Tener derecho de paso en los casos en que tanto el peatón como el automotor tengan derecho de vía en una intersección, cuando el automotor vaya a girar hacia la derecha o izquierda.
7. Contar con la ayuda necesaria por parte de personas responsables y en especial de los agentes de tránsito, al momento de cruzar las vías públicas, en el caso de que los peatones sean niños o niñas menores de diez años de edad, adultos mayores de 65 años de edad, invidentes, personas con movilidad reducida u otras personas con capacidades especiales.

Mientras que dentro de los deberes se requiere insistir en que los estudiantes conozcan lo siguiente:

1. Acatar las indicaciones de los agentes de tránsito y las disposiciones que al efecto se dicten.
2. Utilizar las calles y aceras para la práctica de actividades que no atenten contra su seguridad, la de terceros o bienes.

3. Abstenerse de solicitar transporte o pedir ayuda a los automovilistas en lugares inapropiados o prohibidos.
4. Cruzar las calles por los cruces cebra y pasos elevados o deprimidos.
5. Cruzar la calle por detrás de los vehículos automotores que se hayan detenido momentáneamente.
6. Cuando no existan aceras junto a la calzada, circular al margen de los lugares marcados y, a falta de marca, por el espaldón de la vía y siempre en sentido contrario al tránsito de vehículos.
7. Embarcarse o desembarcarse de un vehículo sin invadir la calle, sólo cuando el vehículo esté detenido y próximo a la orilla de la acera.
8. Procurar en todo momento su propia seguridad y la de los demás; y
9. En las intersecciones, pasos peatonales, cruces cebra y donde no existan semáforos, las personas con movilidad reducida, gozarán de derecho de paso sobre las personas y vehículos.

Art. 266 REG. L.OT.T.T.S.V.- Sin perjuicio de los deberes establecidos en el Art. 199 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, los peatones, durante su desplazamiento por la vía pública deberán cumplir lo siguiente:

- 1.- Ceder el paso, despejar la calzada y permanecer en los refugios o zonas peatonales en el momento en que vehículos de bomberos, ambulancias, policiales y oficiales que se encuentren en servicio hagan uso de sus señales audibles y luminosas.
- 2.- En el caso de grupos de niños, estos deben ser conducidos por las aceras en no más de dos columnas o hileras, con un guía adelante y otro atrás, preferentemente agarrados de la mano. Para cruzar la vía, cuando sea posible, el guía debe solicitar el apoyo de los agentes de tránsito.
- 3.-Abstenerse de cruzar la calle en forma diagonal, así como intempestiva o temerariamente.
- 4.- Cruzar, tomando las debidas precauciones, en las vías en que no existan cerca: intersecciones, semáforos, pasos cebra, pasos elevados o deprimidos, que permitan un cruce peatonal seguro, siempre y cuando no lo haga en curva de vía.

5.- Abstenerse de transitar por las vías públicas en las que la infraestructura ponga en riesgo su seguridad, como son: túneles, pasos a desnivel exclusivos para automotores, así como vías, viaductos y puentes férreos.

Uno de los aspectos fundamentales dentro de este taller está relacionado con derechos y preferencias de las personas con movilidad reducida. Para ello se debe plantear que en el **Art. 200 L.O.T.T.T.S.V.-** Las personas con discapacidad, con movilidad reducida y grupos vulnerables gozarán de los siguientes derechos y preferencias:

- a) En las intersecciones, pasos peatonales, cruces cebra y donde no existan semáforos, gozarán de derecho de paso sobre las personas y los vehículos.
- b) Es obligación de todo usuario vial, incluyendo a los conductores ceder el paso y mantenerse detenidos hasta que concluyan el cruce.

En el Art. 267 REG. L.OT.T.T.S.V.- Las personas invidentes, sordomudos, con movilidad reducida u otras personas con capacidades especiales, gozarán de los siguientes derechos y preferencias, además de los comunes a los peatones:

- a) Disponer de vías públicas libres de obstáculos, no invadidas y adecuadas a sus necesidades particulares;
 - b) Contar con infraestructura y señalización vial adecuadas a sus necesidades que garanticen su seguridad; y,
 - c) Gozarán de derecho de paso sobre las personas y los vehículos, en las intersecciones, pasos peatonales, cruces cebra y donde no existan semáforos. Es obligación de todo usuario vial, incluyendo a los conductores ceder el paso y mantenerse detenidos hasta que concluyan el cruce.
- **Materiales y recursos:** Proyector, Instructor de Educación Vial (Agente de Tránsito CTE), se contará con la presencia de un Psicólogo, aula del colegio.
 - **Evaluación:** Preguntas de reflexión.
 - El Instructor de la CTE evaluará la participación activa de los docentes mediante retroalimentación.

TALLER No. 5

Taller No. 5 “Deberes del Conductor”

- **Objetivo:** Capacitar a los Docentes sobre los deberes del Conductor, sus características, aptitudes psicológicas, deberes y derechos, incluyendo y atendiendo a la diversidad de los alumnos.
- **Contenido:** Conductor, deberes del conductor, prohibición del conductor, distracción al conducir, aptitudes del conductor, aptitudes psicológicas, rapidez de reacción, conducción moto sensorial, la atención del conductor, atención distribuida.
- **Tiempo:** 2 horas
Esta actividad mejorará los Métodos de enseñanza de los maestros, se realizará dinámicas durante la instrucción.
- **Inicio:** Instructor del taller empieza con dinámica simulando como el Agente de Tránsito trabaja en una intersección.
- **Desarrollo:** Mediante la Proyección de videos audios visuales sobre los contenidos a tratar en el taller, se debe enfatizar en el papel del conductor en la vía, sus principales características, deberes característicos, aptitudes psicológicas, deberes y derechos.

Para ello los docentes deberán conocer los siguientes aspectos:

- **El Conductor.** - Es la persona que maneja el mecanismo de la dirección de un vehículo a motor, también se considera como conductor a la persona que maneja una bicicleta o un triciclo, los que empuja una carretilla, y los que empuñan la rienda.
- **Deberes del Conductor:**
 1. En todo momento los conductores de vehículos, son responsables absolutos de la conducción de los mismos.
 2. Todo vehículo debe ser guiado por el costado derecho en la dirección que lleven
 3. Conducir y maniobrar su vehículo con las dos manos.
 4. Respetar las zonas de seguridad peatonal, teniendo preferencia las personas sobre los vehículos.
 5. Utilizar el cinturón de seguridad.
 6. Realizar el mantenimiento periódico de su vehículo.

7. Portar su licencia, matrícula y SOAT correspondiente, teniendo la obligación de presentarla a los agentes de tránsito las veces que le sean requeridos.

- **Prohibiciones del Conductor.**

1. Estacionar su vehículo sobre la acera o pasos peatonales, cebras.
2. Obstruir el paso y accesos para discapacitados.
3. Efectuar reparaciones de los vehículos en las vías públicas.
4. Contaminar el medio ambiente mediante la emisión de ruido y gases contaminantes.
5. Conducir un vehículo en malas condiciones.

- **Distracciones del conductor**

1. Al escuchar el celular.
2. Por servirse alimentos mientras conducen.
3. Por maniobrar el equipo de música.
4. Por encender cigarrillos.
5. Por ubicar direcciones.
6. Por beber gaseosas o licor.

- **Aptitudes del conductor**

Dentro de las aptitudes que debe tener una persona para ser un buen conductor, citamos las siguientes:

- **Aptitudes físicas.** - Son aquellas que hacen del conductor un ente positivo y eficaz en la conducción de un vehículo. Todo conductor debe poseer en estado normal los sentidos de la vista y el oído, ya que los mismos juegan un papel preponderante en la conducción de automotores, y quienes sufren de alguna enfermedad tales como: catarro, tos, fiebre, ansiedad, angustia, etc. se ven afectados al conducir. No se debe conducir bajo tratamientos médicos que afecten negativamente a las aptitudes físicas del conductor.
- **Materiales y recursos:** Proyector, instructor de Educación Vial (agente de tránsito CTE), la presencia de un psicólogo, aula del colegio.
- **Evaluación:** Preguntas de reflexión.
- El Instructor de la CTE evaluará la participación activa de los docentes mediante retroalimentación.

TALLER No. 6

Taller No. 6 “Soy un Ciclistas y Se Mis Derechos”

- **Objetivo:** Desarrollar competencias para la comprensión y aplicación de las normativas vigentes en relación con los deberes y derechos de los ciclistas en la vía, dirigido a los niños con trastornos conductuales.
- **Contenido:** De los ciclistas y sus derechos, Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial Art. 204, Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y seguridad Vial Art 302, Elemento Material en el Tránsito.
- **Tiempo:** 2 horas.
- **Inicio:** Instructor del taller empieza con dinámica simulando como el Agente de Tránsito trabaja en una intersección.
- **Desarrollo:** Proyección de audio visual sobre los contenidos.

De los ciclistas y sus derechos

Art. 204 L.O.T.T.S.V.-Los ciclistas tendrán los siguientes derechos:

- a) Transitar por todas las vías públicas del país, con respeto y seguridad, excepto en aquellos en la que la infraestructura actual ponga en riesgo su seguridad, como túneles y pasos a desnivel sin carril para ciclistas, en los que se deberá adecuar espacios para hacerlo;
- b) Disponer de vías de circulación privilegiada dentro de las ciudades y en las carreteras, como ciclo vías y espacios similares;
- c) Disponer de espacios gratuitos y libres de obstáculos, con las adecuaciones correspondientes, para el parqueo de las bicicletas en los terminales terrestres, estaciones de trolebús, metro vía y similares;
- d) Derecho preferente de vía o circulación en los desvíos de avenidas y carreteras, cruce de caminos, intersecciones no señalizadas y ciclo vías;
- e) A transportar sus bicicletas en los vehículos de transporte público cantonal e interprovincial, sin ningún costo adicional. Para facilitar este derecho, y sin perjuicio de su cumplimiento incondicional, los transportistas dotarán a sus unidades de estructuras portabicicletas en sus partes anterior y superior; y,
- f) Derecho a tener días de circulación preferente de las bicicletas en el área urbana, con determinación de recorridos, favoreciéndose e impulsándose el desarrollo de ciclo paseos ciudadanos.

Art. 302 REG. L.O.T.T.S.V.- Sin perjuicio de los derechos establecidos en el Art. 204 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, los ciclistas tendrán además los siguientes derechos:

1. A ser atendidos inmediatamente por los agentes de tránsito sobre sus denuncias por la obstaculización a su circulación por parte de los vehículos automotores y el irrespeto a sus derechos de preferencia de vía y transportación pública;
2. Tener preferencia de vía respecto a los vehículos a motor cuando habiéndoles correspondido el paso de acuerdo con la luz;
3. Mantener sus bicicletas equipadas con los siguientes aditamentos de seguridad: Frenos de pie y mano, dispositivos reflectantes en los extremos delantero de color blanco y posterior de color rojo, dispositivos reflectantes en pedales y ruedas. Para transitar de noche, la bicicleta debe tener luces trasera y delantera en buen estado;
4. Mantener la bicicleta y sus partes en buen estado mecánico, en especial los frenos y llantas;
5. Abstenerse de llevar puestos auriculares que no permitan una correcta audición del entorno;

Art. 302 REG. L.O.T.T.S.V. –

6. Respetar la prioridad de paso de los peatones, en especial si son mujeres embarazadas, niños, niñas, adultos mayores de 65 años, invidentes, personas con movilidad reducida y personas con capacidades especiales;
7. Circular, en caso de que existan, por las sendas especiales destinadas al uso de bicicletas, como ciclo vías. En caso contrario, lo harán por las mismas vías por las que circula el resto de los vehículos, teniendo la precaución de hacerlo en sentido de la vía, por la derecha, y acercándose lo más posible al borde de la vereda;
8. Abstenerse de circular por los carriles de media y alta velocidad;
9. Abstenerse de circular por las aceras o por lugares destinados al tránsito exclusivo de peatones. En caso de necesitar hacerlo, bajarse de la bicicleta y caminar junto a ella;
10. Abstenerse de asirse o sujetarse a otros vehículos en movimiento;

El elemento material en el tránsito

Concepto. - El elemento material es uno de los más importantes en el tránsito, está determinado por las vías terrestres, las señales de tránsito y los vehículos.

Para su mejor aplicación y estudio se lo ha dividido en:

1.- Las Vías Terrestres

2.- Las Señales de Tránsito

3.- Los Vehículos

- **Materiales y recursos:** Proyector, instructor de Educación Vial (Agente de Tránsito CTE), se contará con la presencia de un Psicólogo, aula del colegio.
- **Evaluación:** Preguntas de reflexión.
 - El Instructor de la CTE evaluará la participación activa de los docentes mediante retroalimentación.

TALLER No. 7

Taller No. 7 “Aprendo sobre las vías”

- **Objetivo:** Capacitar a los Docentes sobre las formas seguras de transitar por las vías aplicando las normas de tránsito, demostrando que tienen cultura vial atendiendo la diversidad.
- **Contenido:** Las vías terrestres, las vías urbanas, partes de una vía urbana, las vías rurales, partes de una vía rural.
- **Tiempo:** 2 horas.
- **Inicio:** Instructor del taller empieza con dinámica simulando como el Agente de Tránsito trabaja en una intersección.
- **Desarrollo:** Proyección de audio visual sobre los contenidos.

Las vías terrestres

1.- Las Vías Terrestres. -Se considera vía, toda avenida, calle, carretera, camino y todo lugar destinado al tránsito peatonal, vehicular y animal de uso público o privado.

Clasificación: Las vías se clasifican en dos grandes grupos:

- Vías Urbana
- Vías Rurales

a) **Las Vías Urbanas.** -Son las que se encuentran dentro de una población, pueden ser principales o secundarias, de uno o doble sentido y tener uno o más carriles de circulación, y que por su estructura se las clasifica en calles y avenidas.

Calle. - Es la vía pública para el tránsito de personas y vehículos dentro de una población y que se compone de aceras y calzada.

Avenida. - Es la vía pública urbana, generalmente dividida por islas de seguridad y compuesta de dos o más calzadas, en la que existen uno o más carriles de circulación.

Partes de una vía urbana

Calzada. - Es la parte pavimentada o afirmada de la vía pública, comprendida entre los bordes del camino y aceras, destinada a la circulación de vehículos y animales.

Carril. -Es el espacio delimitado dentro de una calzada, destinado al tránsito de una sola columna de vehículos con el mismo sentido.

Parterre. -Es una vereda o isla de seguridad central en las vías que divide el sentido de la circulación y sirve de refugio a los peatones.

Acera o Vereda. -Parte de la vía pública elevada y delimitada, que sirve para el uso de peatones.

Intersección. -Es el cruce de dos o más ejes de vías.

Paso Peatonal o Zona de seguridad. -Es el área de una vía pública que se encuentra marcada sobre la calzada, destinada para el paso de peatones.

Paso Peatonal a Desnivel o Paso Elevado. -Es un área construida especialmente para dar seguridad a los peatones al cruzar una vía.

Línea de Parada. - Es la línea que se encuentra pintada sobre la calzada en las intersecciones, un metro antes de la zona de seguridad que sirve de límite para la detención de los vehículos.

Badén. -Es el lugar construido a los lados de la calle por donde corren las aguas.

Contén. - Es el bordillo que separa la acera de la calzada.

Portal. -Es el límite de una propiedad entre lo privado y lo público.

Zaguán. -Primera pieza donde está la puerta principal. Puerta de la ciudad.

Ciclo vía. -Vía o sección de la calzada destinada al tránsito de bicicletas en forma exclusiva.

b) Vías Rurales. -Son aquellas carreteras que se encuentran fuera de las poblaciones o límites urbanos que sirven para el tránsito de vehículos, personas y animales; y, que por su estructura se las clasifica en:

- **Carreteras Internacionales.** - Son aquellas que comunican dos países fronterizos.
- **Carreteras Nacionales.** - Sirven para comunicar los puntos más importantes de un país.

- **Carreteras Regionales o Secundarias.** - Son aquellas que comunican una población con otra de distinta región.
- **Caminos Locales o Vecinales.** - Son aquellas que sirven para trasladarse de una población hacia los lugares más apartados de la misma o del país.

Partes de una vía rural

- **Calzada.** -Parte pavimentada o afirmada de la vía pública, comprendida entre los bordes del camino y bermas destinadas a la circulación de vehículos y animales.
- **Carril.** -Es el espacio delimitado dentro de una calzada, destinado al tránsito de una sola columna de vehículos con el mismo sentido.
- **Cruce.** -Intersección entre dos o más vías de uso público o privado.
- **Cuesta.** -Tramo de vía con gradiente.
- **Berma.** -Es la parte de la carretera continua a la calzada, destinada para los vehículos estacionados o detenidos por casos de emergencia como también para el paso de peatones y animales, de igual forma sirve como soporte de la circulación en las carreteras.
- **Andén.** -Parte marginal de las carreteras normalmente destinado a los peatones.
- **Cuneta.** -Es el ángulo formado por la calzada y el plano vertical producido por la diferencia de niveles entre la calzada y la berma.
- **Curva.** -Tramo de la vía pública, en que ésta cambia de dirección.
- **Espaldón.** -Es la zona longitudinal de la carretera ubicada en la parte exterior, destinada al soporte lateral de la base y capas superficiales de la calzada, eventualmente utilizada para la parada o tránsito de emergencia de vehículos.
- **Ciclo vía.** -Vía o sección de la calzada destinada al tránsito de bicicletas en forma exclusiva, con señalización horizontal y vertical.
- **Materiales y recursos:** Proyector, instructor de Educación Vial (agente de tránsito CTE), se contará con la presencia de un Psicólogo, aula del colegio.
- **Evaluación:** Preguntas de reflexión.
- El Instructor de la CTE evaluará la participación activa de los docentes mediante retroalimentación.

TALLER No. 8

Taller No. 8 - “Las Señales de Tránsito: Reglamentarias, Preventivas e Informativas”

- **Objetivo:** Capacitar sobre los diferentes tipos de Señales de Tránsito, su utilidad e importancia, atendiendo la diversidad estudiantil.
- **Contenido:** Señales de tránsito Reglamentarias, Concepto, clasificación; Señales de Tránsito Preventivas, concepto, clasificación; señales de tránsito informativas, concepto, clasificación.
- **Tiempo:** 2 horas.
Esta actividad mejorará los Métodos de enseñanza de los maestros, se realizará dinámicas durante la instrucción.
- **Inicio:** Instructor del taller empieza con dinámica simulando como el agente de tránsito trabaja en una intersección con señales de tránsito.
- **Desarrollo:** El taller se desarrollará en dos momentos, iniciándose mediante la proyección de un material audio visual sobre los contenidos a tratar. Seguidamente se debe explicar el concepto sobre Señales de Tránsito, tipos, importancia y utilidad.

Primera fase: Concepto y tipos de Señales Tránsito

Resulta muy importante que los docentes comprendan que las Señales de Tránsito básicamente se dividen en: Reglamentarias, Preventivas e Informativas.

- **Señales de Tránsito Reglamentarias**

Las señales de tránsito reglamentarias también pueden llamarse **prohibitivas, restrictivas, reguladoras o de prohibición**. Se destacan por tener forma circular con borde rojo, fondo blanco y símbolos negros. Las más comunes son las que indican velocidad máxima o las que indican los límites de altura para un camión.

- **Señales de Tránsito Preventivas**

Las señales de tránsito preventivas también pueden llamarse de **prevención**, estas señales tienen la función de prevenir al peatón o conductor de situaciones peligrosas o no. Su forma es un rombo de color amarillo con imágenes en negro. Se puede encontrar muchas veces en el carretero, al llegar a una escuela o universidad.

- **Señales de Tránsito Informativas**

Las señales de tránsito informativas suelen, como su nombre lo indica, dar indicaciones no sólo al conductor sino también a los peatones. Las formas más comunes de estas señales es un rectángulo en forma vertical de color azul con fondo blanco y con imágenes en color negro. También las hay de color verde llamadas de orientación.

Segundo Momento: Importancia y utilidad de las Señales de Tránsito.

En este momento se debe insistir en develar la importancia y utilidad de las señales de tránsito, destacándose que estas resultan altamente importantes debido a sus funciones.

- **Materiales y recursos:** Proyector, instructor de Educación Vial (Agente de Tránsito CTE), se contará con la presencia de un Psicólogo, aula del colegio.
- **Evaluación:** Preguntas de reflexión.
- El Instructor de la CTE evaluará la participación activa de los docentes mediante retroalimentación.

TALLER No. 9

Taller No.9 - “Conocemos otras Señales de Tránsito”

- **Objetivo:** Capacitar a los Docentes para que puedan tener los conocimientos adecuados que les permitan conocer el resto de las Señales de Tránsito, su utilidad, incluyendo la participación de todos y atendiendo la diversidad.
- **Contenido:** Señales de tránsito concepto, clasificación: Acústicas, manuales, luminosas; camineras y marcas sobre la calzada, luminosa división: Luz roja, amarilla, Luz verde.
- **Tiempo:** 2 horas
- **Inicio:** El Instructor del taller empieza con dinámica simulando como el Agente de Tránsito trabaja en una intersección.
- **Desarrollo:** Proyección de audio visual sobre los contenidos.

- **Señales de Tránsito**

Concepto. Son aquellos objetos, avisos, medios acústicos, marcas, signos o leyendas colocadas por las autoridades en las vías para regular el tránsito. Cuya función principal es evitar de esta manera accidentes de tránsito.

Clasificación

- Señales acústicas
- Señales manuales
- Señales luminosas
- Señales camineras (verticales)
- Marca sobre la calzada (horizontales)

Señales Acústicas:

Son aquellas que se perciben por el sentido auditivo a través del sonido ejemplo: Silbato, bocina, sirenas de vehículos de emergencias.

Señales Manuales:

Son aquellas señales corporales que realizan el conductor o el agente de tránsito, también están obligados hacer estas señales los ciclistas o los motociclistas.

Las señales que realizan los agentes de tránsito prevalecen sobre cualquier otra señal.

División:

Señales manuales del agente civil de tránsito y señales manuales del conductor.

Señales Luminosas:

Son aquellas que se perciben por el sentido de la vista como las luces de los semáforos, las luces del automóvil.

División:

Semáforos, direccionales de los vehículos.

Luz roja. - obligación de todo vehículo y el peatón a abstenerse de cruzar la calzada.

Luz amarilla. - prevención o advertencia. Anticipa el cambio de luz roja, los vehículos deben disminuir la velocidad.

Luz verde. - el tránsito vehicular frente a esta luz debe circular recto girar a la derecha o a la izquierda.

- **Materiales y recursos:** Proyector, instructor de Educación Vial (agente de tránsito CTE), se contará con la presencia de un Psicólogo, aula del colegio.
- **Evaluación:** Preguntas de reflexión.
- El Instructor de la CTE evaluará la participación activa de los docentes mediante retroalimentación.

TALLER No. 10

Taller No.10 “Aprendo y me preparo para evitar accidentes”

- **Objetivo:** Capacitar a los Docentes de la Unidad educativa Presidente Carlos Julio Arosemena Tola con la Materia Educación Vial para que en el proceso de aprendizaje los estudiantes puedan transitar por las vías de forma segura aplicando las normas de tránsito, demostrando que tienen cultura vial, atendiendo la diversidad estudiantil.
- **Contenido:** Accidentes de tránsito definición, tipos de accidentes de tránsito.
- **Tiempo:** 2 horas.
Esta actividad mejorará los Métodos de enseñanza de los maestros, se realizará dinámicas durante la instrucción.
- **Inicio:** Instructor del taller empieza con dinámica simulando como el agente de tránsito trabaja en una intersección.
- **Desarrollo:** El desarrollo de este taller será mediante la Proyección de materiales audio visual sobre los contenidos a impartir. En el mismo se deberá insistir en el concepto y tipo de accidentes de tránsito, sus principales causas y medidas de cómo evitarlos.

Accidentes de Tránsito

Definición de **accidente de tránsito**. Se denomina **accidente** a un evento imprevisto que puede ocasionar, lesiones, muerte, o daños materiales a terceros, se vincula a la contingencia que se produce en la vía pública y que involucra a uno o más vehículos.

Tipos de Accidentes de Tránsito

- **Volcamiento**

Ocurre cuando un vehículo pierde pista con la superficie de rodamiento originándose giros verticales o transversales.

- **Choque frontal longitudinal**

Es el impacto que se produce en el sentido de frente entre dos vehículos, y los ejes longitudinales de los mismos son opuestos y relativamente, forman una línea recta.

- **Choque frontal excéntrico**

Este tipo de accidentes de tránsito son similar al choque frontal longitudinal, pero el eje longitudinal queda desplazado.

- **Estrellamiento**

Ocurre cuando un vehículo en movimiento se impacta contra un objeto que se encuentra fijo o contra un vehículo que se encuentra estacionado.

- **Arrollamiento**

Ocurre cuando el vehículo se impacta contra la humanidad de una persona y la arrastra o pasa sus llantas sobre la humanidad de la persona.

- **Atropellamiento**

Ocurre cuando un vehículo en movimiento se impacta contra una persona, proyectándola hacia adelante o hacia arriba.

- **Rozamiento**

Ocurre cuando el vehículo se roza con la parte lateral contra un obstáculo fijo o con otro vehículo.

- **Rose positivo y negativo**

Rose positivo es cuando se produce rozamiento entre dos vehículos que van en sentido contrario.

Rose negativo es cuando se genera rozamiento entre dos vehículos que circulan en el mismo sentido.

- **Colisión**

Ocurre cuando dos vehículos se impactan estando en movimiento.

- **Materiales y recursos:** Proyector, instructor de Educación Vial (Agente de Tránsito CTE), se contará con la presencia de un Psicólogo, aula del colegio.

- **Evaluación:** Preguntas de reflexión.
- El Instructor de la CTE evaluará la participación activa de los docentes mediante retroalimentación.

TALLER No. 11

Taller No: 11 La Cultura Vial para poblaciones con necesidades educativas especiales asociadas o no a una discapacidad.

- **Objetivo:** Capacitar a los Docentes sobre cómo enseñar la educación vial a las personas atendiendo su diversidad y con necesidades educativas especiales asociadas o no a una discapacidad.
- **Contenido:** Las personas con necesidades educativas especiales asociadas o no a una discapacidad, conceptualización, clasificación, etiologías más frecuentes, formas de enseñanza e intervención. La inclusión y la Diversidad. Normativas legales de atención y protección en las vías para estas personas. Metodologías de enseñanzas a emplear según cada caso.
- **Tiempo:** 4 horas.
- **Inicio:** Presentación del facilitador del taller y docentes.
- **Desarrollo:**

Este taller dada su importancia y complejidad requiere de mayor tiempo de duración, para ello el facilitador utilizará 4 horas presenciales distribuidas en dos semanas, iniciando y desarrollando el mismo por el orden de contenido que se describió anteriormente.

Finalmente se procederá a implementar actividades prácticas que permitan medir el nivel de desempeño de los participantes.

- **Materiales y recursos:** Proyector, computadoras, Instructor de Educación Vial (Agente de Tránsito CTE), aula del colegio, Docente, Magister o PHD con formación a fin al área de pedagogía especial.
- **Evaluación:** Preguntas de reflexión.
- El Instructor de la CTE evaluará la participación activa de los docentes mediante un PNI.
- Actividad Práctica demostrativa.

4.11. VALIDACIÓN DE LA PROPUESTA

La validación de la propuesta Sistema de Talleres de Capacitación para el perfeccionamiento de la Cultura Vial de los Docentes, la realizaron los siguientes especialistas: El señor Christian Orlando Galeas Criollo, Capitán de la Comisión de Tránsito del Ecuador Oficial del Nivel Directivo, tiene título de Magister en Ciencias Penales y Criminológicas, abogado, especialista, labora 17 años como Capitán de la Comisión de Tránsito del Ecuador indicó que la propuesta es una muy buena alternativa, su contenido es bastante amplio en educación vial y está bien dirigido a la inclusión y a la atención a la diversidad es pertinente para el mejoramiento de la problemática, dentro de su estructura hay coherencia y se lo puede aplicar para dar cumplimiento con los objetivos propuestos.

Caridad Maqueira Caraballo, tiene título de PHD. Innovaciones Científicas y Didácticas de la educación física escolar. Licenciada en educación especialidad defectología. Especialista Oligofrenopedagogía cargo docente de posgrado, trabaja de docente en la universidad de posgrado en la Universidad de Guayaquil, Universidad Laica Vicente Rocafuerte, Universidad de las fuerzas armadas ESPE. Reconoce la importancia de la propuesta para la superación del docente, están de acuerdo con su estructura y funcionalidad, está bien dirigido su contenido educación vial con la atención a la diversidad, así como su incidencia en la actividad académica y formativa de los estudiantes diversos para que hagan conciencia creando valores y tengan una conducta adecuada al transitar por las calles.

Nancy Ivett Vela Mera, tiene título en derecho Constitucional abogada de los tribunales y juzgados de la República del Ecuador, tiene el cargo de Juez de Trabajo, tiene 6 años trabajando en la unidad judicial de trabajo, Considera que la propuesta ofrece medios claros para su correcta aplicación, debido a su excelente contenido en seguridad vial; al no ser una materia común en las instituciones educativas, y como bien se refleja en la investigación, la falta de preparación del docente para poder realizar destrezas adecuadas que facilite su enseñanza, desde el enfoque educativo; los talleres tienen la forma y la aplicabilidad para dar cumplimiento con los objetivos propuestos en el proceso de enseñanza- aprendizaje.

CONCLUSIONES

El sistema de talleres propuesto a los docentes, está acorde a las insuficiencias observadas para la formación continua de los estudiantes, como parte de la superación de los docentes del área del séptimo grado de educación básica general, tienen como centro la preparación en temas de educación vial con inclusión y atención a la diversidad de los estudiantes.

Falta capacitación a los profesores para que profundicen sus conocimientos, en educación vial, en inclusión y atención a la diversidad, que actúen como verdaderos educadores y no sólo como enseñantes, sino docentes bien formados expertamente, potenciadores de la cultura vial y de la improvisación formativa.

Falta infraestructura para la inclusión de estudiantes con capacidades diferentes, no existen rampas, las aulas y las puertas deberían ser más amplias, los baños tampoco están acondicionados para los alumnos con discapacidades.

Los estudiantes tienen una impropia forma de transitar por las calles colindantes, ya que transitan por la calzada, utilizando el centro de la vía y no utilizan el paso cebra reglamentario, como lo establece la Ley de Tránsito para los peatones.

RECOMENDACIONES

Generalizar esta propuesta de sistema de talleres de formación continua para los profesores en otras unidades educativas, para fortalecer el conocimiento en temas de educación vial con inclusión educativa atendiendo la diversidad.

Los docentes deben revisar de forma metódica la literatura para conservar y aumentar sus conocimientos, actualizándose a la improvisación en temas relacionados a la educación vial con inclusión social y atención a la diversidad.

Por tener personal capacitado especializado en educación vial, la Comisión de Tránsito del Ecuador como ente de control del tránsito vial debe comprometerse a seguir ejecutando constantes programas explicativos en materia de tránsito y seguridad vial por medio de su Departamento de Educación Vial para que instructores, como especialistas del Nivel Técnico Operativo impartan la materia de Seguridad Vial, no solo para organismos privados y estatales como las unidades educativas, sino para la ciudadanía en general.

La educación vial debe ser incluida como eje transversal en la materia de ciencias sociales, a los alumnos del séptimo grado de educación básica de la Unidad Educativa Presidente Carlos Julio Arosemena Tola, como lo establece nuestra Legislación Ecuatoriana en el Reglamento a la Ley Orgánica de Educación intercultural artículos 255 y 256.

BIBLIOGRAFÍA

- Barrero Pascuas, A. (2016). Lo visible e invisible de la diversidad en la educación infantil. *Dialnet*, 15(2), 264. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5750766>
- Arnaiz, P. (s.f.). Obtenido de https://webdocente.altascapacidades.es/Educacion%20inclusiva/474-texto_completo_1_atencion_a_la_diversidad.pdf
- Azorín Abellán, C. (2017). Análisis de instrumentos sobre educación inclusiva y atención a la diversidad. *Revista Complutense de Educación*, 28(4). doi:<https://doi.org/10.5209/RCED.51343>
- Azorín Abellán, C., Arnaiz Sánchez, P., & Maquilón Sánchez, J. (Octubre-diciembre de 2017). Revisión de instrumentos sobre atención a la diversidad para una educación inclusiva de calidad. 22(75), s.p. Obtenido de http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-66662017000401021#B65
- Buedo, P., Silberman, P., & Stickar, A. (2016). Errores humanos autorreferenciados por los peatones del sistema vial de la ciudad de Bahía Blanca, Argentina. *Scielo-Revista Médica Uruguay*, 32(1). Obtenido de http://www.scielo.edu.uy/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1688-03902016000100005
- Camacho-Cabrera, G. (2009). *Cultura vial*. Obtenido de <https://culturavial.net/que-es-cultura-vial/#:~:text=La%20cultura%20vial%2C%20desde%20una,espacios%20de%20movilizacion%20y%20desplazamiento.&text=La%20cultura%20vial%20es%20la,se%20relacionan%20en%20las%20v%20ADas>
- Cárdenas, N. (26 de Octubre de 2018). Educación en seguridad vial, un factor importante en la prevención de accidentes de tránsito. *UTPL*. Obtenido de <https://noticias.utpl.edu.ec/educacion-en-seguridad-vial/#:~:text=La%20educaci%C3%B3n%20vial%20es%20un,las%20habilidades%20y%20la%20actitud.>
- Carreras Espallardo, J. A. (2015). Conceptualizando los Siniestros Viales desde la Perspectiva de la Criminología Vial. *Dialnet*(7). Recuperado el 2020, de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5001975>
- Cornejo, C. (Julio-diciembre de 2017). *Revista Colombiana de Educación N. 73*(73), 78. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/4136/413651843005.pdf>
- Crisol, E., & Caurcel, M. (2020). Percepciones de los estudiantes de la especialidad de lengua extranjera - inglés sobre atención a la diversidad en la formación inicial del profesorado de Educación Secundaria. *Revista de lingüística, filología y traducción de la Pontificia Universidad Católica de Chile*, 167-188. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7472712>

- Cruz, Ernesto;. (17 de Agosto de 2018). Tasa de fallecidos por accidentes de tránsito en Ecuador ha aumentado en el 2018. *El universo*. Obtenido de <https://www.eluniverso.com/noticias/2018/08/17/nota/6908768/tasa-mortalidad-accidentes-transito-ecuador-ha-aumentado-2018>
- Cuenca Online. (22 de Agosto de 2018). DE ENERO A JULIO DE 2018 SE HAN REGISTRADO 2.649 SINIESTROS DE TRÁNSITO. pág. s.p. Obtenido de <http://cuenca-online.com/de-enero-a-julio-de-2018-se-han-registrado-2-649-siniestros-de-transito/>
- Cultura Vial*. (2019). Obtenido de <http://culturavial.com/2011/05/26/que-es-seguridad-vial/http://culturavial.com/2011/05/26/que-es-seguridad-vial/>
- Ecuador. (2015). *Ley Orgánica de Educación Intercultural. Reglamento*. Obtenido de <https://educacion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/02/Reglamento-General-a-la-Ley-OrgAnica-de-Educacion-Intercultural.pdf>
- Ecuador. (s.f.). *Código orgánico integral penal*. Obtenido de https://tbinternet.ohchr.org/Treaties/CEDAW/Shared%20Documents/ECU/INT_CEDAW_ARL_ECU_18950_S.pdf
- Ecuador. (s.f.). *Ley orgánica de educación intercultural* . Obtenido de https://educacion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/02/Ley_Organica_de_Educacion_Intercultural_LOE_I_codificado.pdf
- Ecuador. (s.f.). *Ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial*. Obtenido de https://www.oisevi.org/a/archivos/normativas/ecuador/ley_organica_de_transporte_terrestre_transito_y_seguridad_vial.pdf
- Ecuador. (s.f.). *Reglamento a la ley orgánica intercultural de educación*. Obtenido de <https://educacion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/02/Reglamento-General-a-la-Ley-OrgAnica-de-Educacion-Intercultural.pdf>
- Ecured. (Agosto de 2019). Obtenido de https://www.ecured.cu/Educaci%C3%B3n_Vial
- Educantabria. (24 de Mayo de 2019). *Concepto de Atención a la Diversidad*. Obtenido de <https://www.educantabria.es/modelo-de-atencion-a-la-diversidad/concepto-de-atencion-a-la-diversidad.html#:~:text=Por%20tanto%2C%20entendemos%20la%20ATENCI%C3%93N,derivada%20de%20factores%20personales%20o>
- Educrea. (s.f.). *Elementos claves que definen la Educación Inclusiva*. Obtenido de <https://educrea.cl/elementos-claves-que-definen-la-educacion-inclusiva/>
- El telégrafo. (09 de Agosto de 2015). El 5% de los accidentes son culpa del peatón. *Los peatones causan el 90% de siniestros en los que están involucrados*, pág. s.p. Obtenido de <https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/quito/11/el-5-de-los-accidentes-son-culpa-del-peaton#:~:text=De%20acuerdo%20con%20las%20estad%C3%ADsticas,la%20imprudencia%20de%20los%20peatones.&text=En%20la%20mayor%3%ADa%20de%20los, siniestros%20viales%20a%20los%20>

- El Telégrafo. (2018). El 23% de accidentes se debe al uso de celular. Obtenido de <https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/sociedad/6/accidentes-transito-uso-celular-ecuador>
- El Universo. (17 de Agosto de 2018). Tasa de fallecidos por accidentes de tránsito en Ecuador ha aumentado en el 2018. pág. s.p. Obtenido de <https://www.eluniverso.com/noticias/2018/08/17/nota/6908768/tasa-mortalidad-accidentes-transito-ecuador-ha-aumentado-2018>
- García, Y., & Robalino, D. (2018). *Educación vial para niños*. Loja: Ediloja. Recuperado el 2020, de <http://dspace.utpl.edu.ec/bitstream/20.500.11962/21868/1/Educaci%C3%B3n%20vial%20para%20ni%C3%B1os.pdf>
- Gómez, I. (Mayo-agosto de 2011). El análisis sociológico de la cultura. Teoría, significado y realidad después del giro lingüístico, de Adriana Murguía Loes. *Sociológica*(73), 275-283. Obtenido de <http://www.scielo.org.mx/pdf/soc/v26n73/v26n73a12.pdf>
- Gonzalez, A., & Verdeca, M. (2019). Actividades para favorecer la educación vial en los alumnos de la educación primaria. *Atlante*, 1. Recuperado el 2020, de <https://www.eumed.net/rev/atlante/2019/04/educacion-vial-alumnos.html>
- González, M. (19 de Junio de 2018). Absentismo escolar ¿Una inclusión es posible? Obtenido de <https://riull.ull.es/xmlui/bitstream/handle/915/15895/Absentismo%20escolar%20%20c2%20%20una%20inclusion%20es%20posible%20Diseno%20de%20una%20propuesta%20de%20intervencion..pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Harris, J. (2016). *Bases para una estrategia de seguridad vial y movilidad urbana sostenible en la comuna de Santiago*. Obtenido de <https://www.grin.com/document/436474>
- Herrero, R. (2017). ESTRATEGIAS DIDÁCTICAS COMO MEDIDA PARA ATENDER A LA DIVERSIDAD EN EL AULA. Obtenido de <https://repositorio.ipbeja.pt/bitstream/20.500.12207/5230/1/Actas%20II%20Congreso%20Interuniversitario%20CMSC%20.pdf#page=188>
- Implan. (22 de Octubre de 2014). *Cultura y seguridad vial*. Obtenido de <http://www.trcimplan.gob.mx/blog/cultura-seguridad-vial.html#:~:text=La%20cultura%20vial%20se%20refiere,caminos%2C%20ciclo%20v%C3%ADas%2C%20etc.>
- La Hora. (13 de Junio de 2019). Lesiones causadas por accidentes de tránsito y sanciones. *La Hora*. Obtenido de <https://www.lahora.com.ec/santodomingo/noticia/1102250423/lesiones-causadas-por-accidentes-de-transito-y-sanciones->
- López, M. (05 de 11 de 2015). Medidas de atención a la diversidad en el actual marco legal vigente. Impacto previsible en el sistema educativo a partir del próximo curso.
- Madero, B., & Villamar, C. (Diciembre de 2017). Sistema de tránsito y seguridad vial del Ecuador modelo de gestión. *Revista Observatorio de la Economía Latinoamericana*,

- Ecuador. Obtenido de <https://www.eumed.net/cursecon/ecolat/ec/2017/transito-seguridad-ecuador.html>
- Mendoza. (11 de marzo de 2017). Importancia social de la educación vial en Bolivia. *La Patria*.
- Mendoza Quispe, M. B. (11 de marzo de 2017). Importancia social de la educación vial en Bolivia. *La Patria*. Obtenido de <https://impresa.lapatria.bo/?nota=282986>
- Mendoza Quispe, M. B. (14 de Abril de 2018). Causas y consecuencias de una cultura vial deficiente. *El diario*. Recuperado el 2020, de <https://m.eldiario.net/index.php?n=20&a=2018&m=04&d=14>
- Metro Ecuador. (24 de Octubre de 2018). Conducción responsable: "Si veo el celular por un segundo no pasa nada". *Conducción responsable, cambio de conciencia colectiva*. Obtenido de <https://www.metroecuador.com.ec/ec/empresarial/2018/10/16/accidentes-de-transito-decides-desconectarte-por-un-minuto-a-para-toda-la-vida.html>
- Muñoz, A. (20 de Junio de 2018). Uruguay aplica varias recomendaciones de seguridad vial. *La diaria salud*. Obtenido de <https://ladiaria.com.uy/salud/articulo/2018/6/uruguay-aplica-varias-recomendaciones-de-seguridad-vial-pero-todavia-esta-lejos-de-reducir-la-siniestralidad/>
- Pacheco, C. (2017). Cultura vial y educacion permanente. *Scielo*, 2. doi: <https://doi.org/10.32870/dse.v0i15.568>
- Perfiles profesionales del psicólogo. (s.f.). Obtenido de <https://www.cop.es/perfiles/contenido/educativa.htm>
- Poo. (2015). Educación vial y movilidad en la infancia. *Quadrimestral da Associação Brasileira de Psicologia Escolar e Educacional*, 1. doi:<https://doi.org/10.1590/2175-3539/2015/0192881>
- Ramírez, R. (2020). *Repositorio académico digital - Universidad Autónoma de Nuevo León*. Obtenido de <http://eprints.uanl.mx/20136/1/191-811-1-PB%20%282%29.pdf>
- Revista Zona Libre. (10 de Septiembre de 2017). ETNA ingresa a Ecuador con innovadora línea de soluciones de energía. *Revista Zona Libre*. Obtenido de <http://revistazonalibre.com/nacional/4150-etna-ingresa-a-ecuador-con-innovadora-linea-de-soluciones-de-energia>
- Sánchez, E. (2012). Hacia un análisis sociológico de la siniestralidad vial. *Aposta, Revista de ciencias sociales*(52), 3. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/4959/495950248006.pdf>
- Universidad Casa Grande. (Septiembre de 2015). Aprendamos educación vial. 6. Obtenido de <http://dspace.casagrande.edu.ec:8080/bitstream/ucasagrande/657/1/Tesis885GDVA.pdf>
- Universidad Central del Ecuador. (2017). *Accidentes de tránsito producidos por imprudencia y negligencia de conductores y peatones en la avenida Simón Bolívar del*

DMQ,. Obtenido de <http://www.dspace.uce.edu.ec/bitstream/25000/13253/1/T-UCE-0013-Ab-167.pdf>

Universidad de Guayaquil. (jul-sep de 2017). La educación vial asistida por tecnología 3D: un modelo de su enseñanza-aprendizaje. *Revista Universidad y Sociedad*, 9(3).

Obtenido de http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2218-36202017000300020

Viesca, A. (22 de Octubre de 2014). Obtenido de <http://www.trcimplan.gob.mx/blog/cultura-seguridad-vial.html>

Viesca, A. (22 de Octubre de 2014). *Cultura y seguridad vial*. Obtenido de <http://www.trcimplan.gob.mx/blog/cultura-seguridad-vial.html>

Zamora, E., & Barrantes, S. (2016). *Carreteras seguras para salvar vidas*. Obtenido de <https://blogs.iadb.org/transporte/es/carreteras-seguras-para-salvar-vidas/>

ANEXOS

Anexo 1. Fotos





Anexo 2. Encuesta a docentes

1.- ¿Cómo considera usted la preparación que se le ha dado a los docentes para impartir los contenidos de Cultura vial y su atención a la diversidad en la signatura de Ciencias Sociales?

2.- ¿Está usted de acuerdo en que se desarrollen programas y capacitaciones dirigidos a prepararlos para realizar adaptaciones en los programas educativos donde se incluya la temática de Cultura vial?

3.- ¿En las actividades conjuntas con otros docentes se debaten y se ofrecen sugerencias y materiales de consulta para atender la diversidad de los estudiantes con desconocimiento de la cultura vial?

4.- ¿Está Ud. de acuerdo que se aplique la transversalización de los contenidos en la planificación?

5.- ¿Considera usted que sabe aplicar el diagnóstico a sus estudiantes atendiendo la diversidad del grupo sobre la cultura vial y atender diferenciadamente a sus dificultades?

6.- ¿Considera necesario se le facilite un sistema de talleres metodológicos que permitan su preparación para vincularla al contenido de la asignatura de Ciencias Sociales y potenciar el conocimiento de la cultura vial en los estudiantes?

7.- ¿Está Ud. de acuerdo con la asistencia y participación en los talleres para conocer la cultura vial y vincularla al contenido de sus clases en la asignatura Ciencias Sociales?

Anexo 3. Entrevista al directivo

Nombre: _____

Edad: _____

Fecha: _____

1.- ¿Cómo considera la preparación de los docentes para vincular los contenidos con los temas relacionados con la prevención y seguridad vial, principios, disposiciones y normas fundamentales que regulan el tránsito para la atención a la diversidad?

2.- ¿De qué manera fomentan el interés por la cultura vial y su atención a la diversidad educativa?

3.- ¿Posee un diagnóstico de la preparación de los docentes sobre la cultura vial que de la posibilidad para vincularlo al contenido de la asignatura Ciencias Sociales?

4.- ¿En qué nivel ubica la preparación que se ofrece al tema de la cultura vial en la comunidad educativa con su enfoque preventivo y de seguridad?

5.- ¿Cuál es la calidad de las adaptaciones que se realizan actualmente a los programas educativos (art 4 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial) para potenciar la atención a la diversidad de los estudiantes, fomentando el interés por la cultura vial?

6.- ¿Existen personal profesional especializado en el área de Psicología para atender los diferentes problemas de conducta de los alumnos atendiendo su diversidad?


Anexo 4. Guía de observación de clases

FICHA DE OBSERVACIÓN				
Valoración: Alto: 1, Medio: 0,50 y Bajo: 0				
No.	PARÁMETROS PARA DOCENTES	VALORACIÓN		
		1	0,50	0
1	Nivel con el que concibe correctamente los objetivos de la clase.		x	
2	Incorporación de los ejes transversales de Cultura Vial.			x
3	Logra la orientación de los estudiantes sobre la importancia del objetivo para el aprendizaje de la educación vial.		x	
4	Logra la relación entre los objetivos, contenidos - transversalización, métodos.		x	
5	Planifica lo conceptual, procedimental y actitudinal		x	
6	Establece correspondencia entre objetivos, contenidos y adquisición del contenido, referido al Eje transversal Cultura vial			x
7	Aprovecha las potencialidades del contenido para atender la diversidad y vincularlo al tema de la cultura vial		x	
8	Uso de métodos para la activación del conocimiento relacionados con la Atención a la diversidad			x
9	Propicia el desarrollo de actividades motivadoras y la independencia cognoscitiva			x
10	Utiliza diferentes niveles de ayuda para dar respuesta a la atención de la diversidad educativa en la asignatura Ciencias Sociales			x

Anexo 5. Prueba pedagógica a los alumnos

Prueba pedagógica a los alumnos				
No.	PARÁMETROS PARA ESTUDIANTES	VALORACIÓN		
1	Lea detenidamente estos conceptos, con una línea subraye el concepto de Cultura Vial			
2	Lea detenidamente estos conceptos, con una línea subraye el concepto Señales de tránsito			
3	Lea detenidamente estos conceptos, con una línea subraye el concepto de educación vial			
4	Del grupo de señales de tránsito subraye las Señales de prevención			
5	Del grupo de señales de tránsito subraye las Señales de Reglamentación			
6	Del grupo de señales de tránsito subraye las Señales de información			
7	Del grupo de señales de tránsito subraye las Señales luminosas			
8	Del grupo de señales de tránsito subraye las Señales Horizontales			
9	Del grupo de señales de tránsito subraye las Señales verticales			
10	Del grupo de señales de tránsito subraye las Señales acústicas			
11	A quienes se considera peatón			
12	Concepto de Zona peatonal o zona cebra			

Anexo 6. Validación de expertos



UNIVERSIDAD LAICA VICENTE ROCAFUERTE DE GUAYAQUIL
MAESTRÍA EN EDUCACIÓN MENCIÓN INCLUSIÓN
EDUCATIVA Y ATENCIÓN A LA DIVERSIDAD

Validación de la Propuesta

Tema: Cultura vial en la comunidad educativa para la atención a la diversidad.

Datos de validador:

Título(os): Abogado, especialista y magister en Ciencias Penales y Criminológicas

Cargo: Capitán de Tránsito

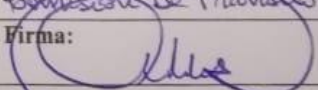
Lugar de trabajo: Comisión de Tránsito del Ecuador

INTRUCCIONES PARA LA VALIDACIÓN DE LA PROPUESTA

1. Lea detenidamente la propuesta.
2. Marque con un visto (✓) la opción correspondiente.
3. Las nomenclaturas utilizadas para la validación son las siguientes:
 MDA: Muy de acuerdo / DA: De acuerdo / DS: Desacuerdo.

CRITERIO	MDA	DA	DS	OBSERVACIÓN
La propuesta es una buena alternativa, es funcional.	✓			
El contenido es pertinente para el mejoramiento de la problemática.	✓			
Existe coherencia en su estructuración.	✓			
Su aplicabilidad dará cumplimiento a los objetivos propuestos.	✓			

Validado por:

Apellidos y Nombres: Galeas Brillo Christian Orland	Cédula de Identidad: 0918751876
Cargo: Capitán de Tránsito	Lugar de trabajo: Comisión de Tránsito del Ecuador
Teléfono: 0985419813	Firma: 
Fecha:	



UNIVERSIDAD LAICA VICENTE ROCAFUERTE DE GUAYAQUIL
MAESTRÍA EN EDUCACIÓN MENCIÓN INCLUSIÓN
EDUCATIVA Y ATENCIÓN A LA DIVERSIDAD

Validación de la Propuesta

Tema: Cultura vial en la comunidad educativa para la atención a la diversidad.

Datos de validador:

Título(os) PhD. Innovaciones Científicas y Didácticas de la Educación Física Escolar.

Lic en Educación Especialidad Defectología. Especialización Oligofrenopedagogía

Cargo: Docente de Posgrado


Lugar de trabajo: Docente de Posgrado Universidad de Guayaquil, Universidad Laica Vicente Rocafuerte. Universidad de las Fuerzas Armadas. ESPE

INTRUCCIONES PARA LA VALIDACIÓN DE LA PROPUESTA

1. Lea detenidamente la propuesta.
2. Marque con un visto (√) la opción correspondiente.
3. Las nomenclaturas utilizadas para la validación son las siguientes:
MDA: Muy de acuerdo / DA: De acuerdo / DS: Desacuerdo.

CRITERIO	MDA	DA	DS	OBSERVACIÓN
La propuesta es una buena alternativa, es funcional.	x			
El contenido es pertinente para el mejoramiento de la problemática.	x			
Existe coherencia en su estructuración.	x			
Su aplicabilidad dará cumplimiento a los objetivos propuestos.	x			

Validado por:

Apellidos y Nombres: PhD. Giceya de la Caridad Maqueira Caraballo	Cédula de Identidad: 1756871180
Cargo: Docente de Posgrado	Lugar de trabajo:
Teléfono: 0979371450	Firma: 
Fecha: 26 de Agosto del 2020	



UNIVERSIDAD LAICA VICENTE ROCAFUERTE DE GUAYAQUIL
MAESTRÍA EN EDUCACIÓN MENCIÓN INCLUSIÓN
EDUCATIVA Y ATENCIÓN A LA DIVERSIDAD

Validación de la Propuesta

Tema: Cultura vial en la comunidad educativa para la atención a la diversidad.

Datos de validador:

Título(s): *Magister en derecho Constitucional, Abogada de la Tri
bunal y Juegado de la República del Ecuador*

Cargo: *Juez de Trabajo*

Lugar de trabajo: *Unidad Judicial de Trabajo*

INTRUCCIONES PARA LA VALIDACIÓN DE LA PROPUESTA

1. Lea detenidamente la propuesta.
2. Marque con un visto (✓) la opción correspondiente.
3. Las nomenclaturas utilizadas para la validación son las siguientes:
MDA: Muy de acuerdo / DA: De acuerdo / DS: Desacuerdo.

CRITERIO	MDA	DA	DS	OBSERVACIÓN
La propuesta es una buena alternativa, es funcional.	✓			
El contenido es pertinente para el mejoramiento de la problemática.	✓			
Existe coherencia en su estructuración.	✓			
Su aplicabilidad dará cumplimiento a los objetivos propuestos.	✓			

Validado por:

Apellidos y Nombres: <i>Vela Mesa Nancy Ivett</i>	Cédula de Identidad: <i>0919347997</i>
Cargo: <i>Juez de Trabajo</i>	Lugar de trabajo: <i>Unidad Judicial de Trabajo</i>
Teléfono: <i>0991055529</i>	Firma: <i>Nancy Ivett Vela Mesa</i>
Fecha: <i>31 de agosto del 2020</i>	



UNIVERSIDAD LAICA VICENTE ROCAFUERTE DE GUAYAQUIL
MAESTRÍA EN EDUCACIÓN MENCIÓN INCLUSIÓN
EDUCATIVA Y ATENCIÓN A LA DIVERSIDAD

Validación de la Propuesta

Tema: Cultura vial en la comunidad educativa para la atención a la diversidad.

Datos de validador:

Título(os): Máster en Ciencias de la Educación. Mención Educación Especial.

Licenciada en Defectología: Especialización: Trastornos de la Conducta.

Licenciada en Derecho.

Cargo: Rectora / Profesora

Lugar de trabajo: Colegio Abg. Jaime Roldós Aguilera.

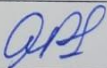
Unidad Educativa Particular Politécnico COPOL.

INTRUCCIONES PARA LA VALIDACIÓN DE LA PROPUESTA

1. Lea detenidamente la propuesta.
2. Marque con un visto (√) la opción correspondiente.
3. Las nomenclaturas utilizadas para la validación son las siguientes:
MDA: Muy de acuerdo / DA: De acuerdo / DS: Desacuerdo.

CRITERIO	MDA	BA	DS	OBSERVACIÓN
La propuesta es una buena alternativa, es funcional.	√			
El contenido es pertinente para el mejoramiento de la problemática.	√			
Existe coherencia en su estructuración.	√			
Su aplicabilidad dará cumplimiento a los objetivos propuestos.	√			

Validado por:

Apellidos y Nombres: Andrea Eugenia Pacheco Lemus.	Cédula de Identidad: 0960242618
Cargo: Rectora / Profesora	Lugar de trabajo: EGBP. Abg. Jaime Roldós Aguilera. Unidad Educativa Particular Politécnico COPOL.
Teléfono: 0958802078	Firma: 
Fecha: 29/08/20	

Anexo 7. Operacionalización de variables

VARIABLES CONCEPTUALIZACIÓN	DIMENSIONES	INDICADORES	INSTRUMENTOS PARA LA MEDICIÓN DE SU ESTADO INICIAL
INDEPENDIENTE Cultura vial La Cultura vial en la signatura de Ciencias sociales de séptimo grado. Es el respeto por los demás, respeto a las normas establecidas y señaléticas de tránsito, siendo el docente el responsable de integrar el contenido al eje transversal “Cultura vial y atender la diversidad educativa.	Preparación del docente	Nivel de preparación docente para poder incorporar al contenido el eje transversal sobre la cultura vial y atender la diversidad educativa	Encuesta a docente. Entrevista a directivos
		Nivel alcanzado en el dominio de los contenidos y la aplicación de los ejes transversales en el proceso enseñanza aprendizaje.	Observaciones a clases.
	Diagnóstico-organizacional	Habilidades para identificar las dificultades en la interrelación del contenido y los ejes transversales” Cultura vial”	Entrevista al rector
		Gestión administrativa para la atención a la diversidad.	
	Orientación y seguimiento	Desconocimiento de la cultura vial.	Observación a clases
		Principales temas desconocidos de la cultura vial en Ciencias Sociales.	Prueba pedagógica de Ciencias Sociales. Observación a clases.
		Dominio del contenido para atender las dificultades de aprendizaje de la Cultura vial y la atención a la diversidad.	Observación de clases Encuestas a los docentes

<p>DEPENDIENTE</p> <p>Atención a la Diversidad. Se refiere al conjunto de acciones educativas que intentan revertir las necesidades temporales o permanentes, de todos los alumnos con énfasis en los que presentan Necesidades Educativas Especiales, factores de riesgo o vulnerabilidad.</p> <p>.</p>	<p>Dirección didáctica</p>	<p>Adaptaciones a objetivos</p> <p>Adaptaciones a contenidos</p> <p>Adaptaciones a metodología</p> <p>Adaptación a las formas organizativas</p> <p>Adaptación a la evaluación.</p>	<p>Observación</p> <p>Encuesta a docentes</p>
---	----------------------------	--	---