



ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO
FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS
CARRERA GESTIÓN DEL TRANSPORTE

PLAN DE EDUCACIÓN VIAL PARA LAS UNIDADES EDUCATIVAS
DE CANTONES TIPO B, CASO: CANTÓN ECHEANDÍA PROVINCIA
DE BOLÍVAR. PERÍODO 2021-2022.

Trabajo de titulación

Tipo: Proyecto de investigación

Presentado para optar al grado académico de:
INGENIERA EN GESTIÓN DE TRANSPORTE

AUTORA:

MARIELA VERÓNICA LÓPEZ LOZANO

DIRECTORA: Ing. JESSICA MORENO

Riobamba-Ecuador

2022

© 2022, Mariela Verónica López Lozano.

Se autoriza la reproducción parcial o total, con fines académicos por cualquier medio o procedimiento incluyendo la cita bibliográfica del documento, siempre y cuando se reconozco el Derecho de Autor.

Yo, Mariela Verónica López Lozano declaro que el presente trabajo de titulación es de mi autoría y que los resultados del mismo son auténticos y originales. Los textos constantes en el documento que provienen de otra fuente están debidamente citados y referenciados.

Como autora, asumo las responsabilidades legales y académicas de los contenidos de este trabajo de titulación. El patrimonio intelectual pertenece a la Escuela Superior Politécnica de Chimborazo.

Riobamba, 14 de marzo de 2022.


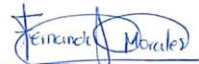


Mariela Verónica López Lozano

CI: 060462571-5

ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DE CHIMBORAZO
FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS
CARRERA: GESTIÓN DEL TRANSPORTE

El Tribunal el trabajo y titulación certifica que: El trabajo de titulación Tipo: Proyecto de Investigación. **“PLAN DE EDUCACIÓN VIAL PARA LAS UNIDADES EDUCATIVAS DE CANTONES TIPO B, CASO: CANTÓN ECHEANDÍA PROVINCIA DE BOLÍVAR. PERÍODO 2021-2022”**, realizado por la Srta. **MARIELA VERÓNICA LÓPEZ LOZANO** ha sido minuciosamente revisado por los Miembros del Tribunal del trabajo de titulación, el mismo que cumple con los requisitos científicos, técnicos, legales en tal virtud el Tribunal Autoriza su presentación.

	FIRMA	FECHA
Ing. Gustavo Javier Aguilar Miranda PRESIDENTE DEL TRIBUNAL		2022-03-14
Ing. Jessica Fernanda Moreno Ayala DIRECTOR DEL TRABAJO DE TITULACIÓN		2022-03-14
Ing. Vanessa Fernanda Morales Rovalino MIEMBRO DEL TRIBUNAL		2022-03-14

DEDICATORIA

El presente trabajo está dedicado a mi madre Martha quien ha estado presente en cada momento de mi vida, la persona que supo guiarme y darme fuerza para ser una mejor persona. A mi novio y a mi hermano que supieron brindarme su amor y apoyo. A mis pequeñas Nena, Sol y Tobi que me llenan de amor cada día.

Verónica

AGRADECIMIENTO

Agradezco a mis tutoras la Ing. Jessica Moreno y la Ing. Vanessa Morales quienes supieron guiarme asertivamente en el desarrollo de este trabajo.

A todas y todos los docentes que me enseñaron valiosos conocimientos académicos y lecciones de vida y todas las personas que lograron esto posible.

Verónica

TABLA DE CONTENIDO

ÍNDICE	DE
TABLAS.....vii	
ÍNDICE DE FIGURAS.....xiii	
ÍNDICE	DE
GRÁFICOS.....viiv	
ÍNDICE DE ANEXOS.....xv	
RESUMEN.....vii	
ABSTRACT.....xvii	
INTRODUCCIÓN.....1	

CAPITULO I

1.	MARCO TEÓRICO REFERENCIAL	2
1.1	Planteamiento del Problema	2
<i>1.1.1</i>	<i>Formulación del problema.....</i>	<i>3</i>
<i>1.1.2</i>	<i>Delimitación del problema.....</i>	<i>3</i>
1.2	Justificación	3
<i>1.2.1</i>	<i>Justificación teórica.....</i>	<i>3</i>
<i>1.2.2</i>	<i>Justificación metodológica.....</i>	<i>4</i>
<i>1.2.3</i>	<i>Justificación práctica.....</i>	<i>4</i>
1.3	Objetivos	4
<i>1.3.1</i>	<i>Objetivo general.....</i>	<i>4</i>
<i>1.3.2</i>	<i>Objetivos Específicos.....</i>	<i>4</i>
1.4	Marco Teórico	5
<i>1.4.1</i>	<i>Antecedentes históricos a nivel global.....</i>	<i>5</i>
<i>1.4.2</i>	<i>Antecedentes históricos a nivel nacional.....</i>	<i>6</i>
1.5	Marco Conceptual.....	8
<i>1.5.1</i>	<i>Transporte.....</i>	<i>8</i>
<i>1.5.2</i>	<i>Educación vial.....</i>	<i>8</i>

1.5.2.1	<i>Importancia de la educación vial.....</i>	9
1.5.3	<i>Seguridad vial.....</i>	9
1.5.4	<i>Modelos de gestión por GAD metropolitanos y municipales.....</i>	9
1.5.4.1	<i>Modelo de Gestión A.....</i>	9
1.5.4.2	<i>Modelo de Gestión B.....</i>	9
1.5.4.3	<i>Modelo de Gestión C.....</i>	10
1.5.5	<i>Señales de Tránsito.....</i>	10
1.5.6	<i>Tipos de señalización.....</i>	11
1.5.7	<i>Señales Manuales del Agente.....</i>	11
1.5.8	<i>Medio de transporte.....</i>	11
1.5.9	<i>Red Vial del Ecuador.....</i>	12
1.5.10	<i>Modo de transporte.....</i>	13
1.5.11	<i>Condiciones del Transporte Terrestre.....</i>	13
1.5.12	<i>Accidente de tránsito.....</i>	14
1.5.13	<i>Siniestro de tránsito.....</i>	15
1.5.14	<i>Factores que intervienen en los siniestros de tránsito.....</i>	15
1.5.15	<i>Traumatismo.....</i>	15
1.5.16	<i>Traumatismos por siniestros de tránsito.....</i>	15
1.5.17	<i>Transporte público de pasajeros.....</i>	16
1.5.17.1	<i>Tipos de transporte público:.....</i>	16
1.5.18	<i>Transporte Comercial.....</i>	17
1.5.19	<i>Transporte por Cuenta Propia.....</i>	17
1.5.20	<i>Transporte Particular.....</i>	17
1.5.21	<i>Títulos Habilitantes.....</i>	17
1.5.22	<i>Movilidad.....</i>	18
1.5.23	<i>Camino publico.....</i>	18
1.5.24	<i>Contravenciones de tránsito.....</i>	19
1.5.25	<i>Conducción de un vehículo en estado de embriaguez.....</i>	19
1.6	<i>Marco Legal.....</i>	20

1.6.1	<i>Constitución del Ecuador</i>	20
1.6.2	<i>Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial</i>	20
1.6.3	<i>Reglamento a Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial</i>	21
1.6.4	<i>Ley de Caminos</i>	21
1.6.5	<i>Código Civil</i>	21
1.6.6	<i>Código Orgánico Integral Penal</i>	22
1.6.7	<i>Código de Comercio</i>	22
1.6.8	<i>Ley de Compañías</i>	22
1.6.9	<i>Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria</i>	23
1.7	<i>Glosario</i>	23

CAPITULO II

2	MARCO METODOLÓGICO	26
2.1	Modalidad de Investigación	26
2.2	Diseño de la investigación	26
2.3	Nivel de Investigación	26
2.4	Tipos de Investigación	27
2.5	Población y Muestra	27
2.6	Métodos, Técnicas e Instrumentos de Investigación	28
2.6.1	<i>Métodos</i>	28
2.6.2	<i>Técnicas</i>	28
2.6.3	<i>Instrumentos</i>	28
2.6.3.1	<i>Cuestionario</i>	28
2.7	Idea a defender	28
2.7.1	<i>Identificación de Variables</i>	28

CAPITULO III

3	MARCO DE RESULTADOS Y DISCUSIÓN DE LOS RESULTADOS	29
3.1	Resultados	29
3.1.1	Análisis de las encuestas	29
3.1.1.1	<i>¿Sabe usted que es educación vial?</i>	29
3.1.1.2	<i>Señale con V o F de acuerdo a su criterio</i>	30
3.1.1.3	<i>Tipos de transporte</i>	31
3.1.1.4	<i>Una con líneas la respuesta correcta.....</i>	33
3.1.1.5	<i>¿Cuál de estas son señales preventivas?.....</i>	35
3.1.1.6	<i>¿Cuál de estas son señales informativas?.....</i>	36
3.1.1.7	<i>¿Cuál de estas son señales reglamentarias?.....</i>	36
3.1.1.8	<i>¿Conoce usted las señales manuales del agente de tránsito?.....</i>	37
3.1.1.9	<i>¿Cómo se moviliza usted?.....</i>	38
3.1.1.10	<i>En caso de ser usted el conductor señale con una x en el siguiente casillero</i>	39
3.1.2	Cuadro de resumen	40
3.2	Propuesta	41
3.3	Objetivos	41
3.3.1	General	41
3.3.2	Específicos	41
3.4	Contenido de la Propuesta.....	41
3.4.1	Contenido del Plan de Educación vial.....	41
3.4.2	Estructura del plan de educación vial por nivel de Educación	48
3.4.3	Evaluación.....	57
	CONCLUSIONES.....	58
	RECOMENDACIONES.....	59
	BIBLIOGRAFÍA	
	ANEXOS	

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1-1:	Formas de las señales y su significado.....	10
Tabla 2-1:	Red vial del Ecuador	12
Tabla 3-1:	Condiciones del Transporte Terrestre	13
Tabla 4-1:	Contravenciones de tránsito	19
Tabla 1-2:	Unidades Educativas Cantón Echeandía	27
Tabla 1-3:	Educación vial.....	29
Tabla 2-3:	El estado garantiza la libre movilidad.....	30
Tabla 3-3:	El transporte es un derecho	30
Tabla 4-3:	Transporte comercial.....	31
Tabla 5-3:	Transporte público	32
Tabla 6-3:	Semáforo	33
Tabla 7-3:	Cruce peatonal	33
Tabla 8-3:	Vehículos de emergencia.....	34
Tabla 9-3:	Señales preventivas	35
Tabla 10-3:	Señales Informativas	36
Tabla 11-3:	Señales reglamentarias	36
Tabla 12-3:	Agente de tránsito.....	37
Tabla 13-3:	Modos de transporte.....	38
Tabla 14-3:	Es conductor	39
Tabla 15-3:	Cuadro de resumen.....	40
Tabla 16-3:	Matriz del plan de educación.....	42
Tabla 17-3:	Plan de educación vial nivel inicial	48
Tabla 18-3:	Plan de educación vial nivel de educación primer grado	48
Tabla 19-3:	Plan de educación vial nivel de educación segundo grado.....	50
Tabla 20-3:	Plan de educación vial nivel de educación tercer grado.....	51
Tabla 21-3:	Plan de educación vial nivel de educación cuarto grado.....	52
Tabla 22-3:	Plan de educación vial nivel de educación quinto grado	52
Tabla 23-3:	Plan de educación vial nivel de educación sexto grado	53
Tabla 24-3:	Plan de educación vial nivel de educación séptimo grado	53
Tabla 25-3:	Plan de educación vial nivel de educación octavo grado	54
Tabla 26-3:	Plan de educación vial nivel de educación noveno grado	55
Tabla 27-3:	Plan de educación vial nivel de educación decimo grado	55

Tabla 28-3:	Plan de educación vial nivel de educación primero de bachillerato	56
Tabla 29-3:	Plan de educación vial nivel de educación segundo de bachillerato	57
Tabla 30-3:	Plan de educación vial nivel de educación tercero de bachillerato	57

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1-1:	Mapa de temáticas generales por subnivel y grado	8
--------------------	--	---

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1-3:	Educación vial	29
Gráfico 2-3:	El estado garantiza la libre movilidad	30
Gráfico 3-3:	El transporte es un derecho.....	31
Gráfico 4-3:	Conocimiento sobre Transporte comercial	31
Gráfico 5-3:	Conocimiento sobre Transporte público.....	32
Gráfico 6-3:	Conocimiento sobre Semáforo	33
Gráfico 7-3:	Conocimiento sobre Cruce peatonal	34
Gráfico 8-3:	Conocimiento sobre Vehículos de emergencia	34
Gráfico 9-3:	Conocimiento sobre Señales preventivas	35
Gráfico 10-3:	Conocimiento sobre Señales Informativas	36
Gráfico 11-3:	Conocimiento sobre Señales reglamentarias	37
Gráfico 12-3:	Conocimiento de las señales manuales del Agente de tránsito	37
Gráfico 13-3:	Modos de transporte.....	38
Gráfico 14-3:	Es conductor del vehículo que se moviliza	39

ÍNDICE DE ANEXOS

ANEXO A: FORMATO DEL FORMULARIO DE ENCUESTA

ANEXO B: FOTOGRAFÍAS DEL LEVANTAMIENTO DE INFORMACIÓN EN CAMPO

RESUMEN

El presente trabajo de titulación denominado Plan de Educación Vial para las Unidades Educativas de cantones tipo B, caso: cantón Echeandía provincia de Bolívar, tenía como objetivo desarrollar un plan educativo que ayudaría a mejorar el proceso de enseñanza y aprendizaje en temas de educación vial. Esta investigación se llevó a cabo mediante el levantamiento de información por medio de una encuesta dirigida a las y los estudiantes de las Unidades Educativas: Gonzalo Plaza Lasso, 5 de Octubre y Sabanetillas. Con la información analizada se determinó que del total tan solo 14% de las personas encuestadas conocían que es educación vial, en promedio el 2% pudo diferenciar entre un transporte público de un transporte comercial, todos conocen el semáforo y su uso, el 90% conoce el paso peatonal, en general un 15% pudieron distinguir correctamente las señales preventivas, reglamentarias e informativas. En base a ese diagnóstico se diseñó el plan educativo el cual está dividido por niveles y subniveles de educación de acuerdo a la clasificación del Ministerio de Educación. Se concluyó que las y los estudiantes de las Unidades Educativas del Cantón Echeandía tienen escaso conocimiento en temas de Educación vial. Se recomienda a las instituciones y organismos competentes tomar este del Plan Educación Vial como un instrumento guía para las y los docentes con el fin mejorar los conocimientos de seguridad vial en las y los estudiantes.

Palabras clave: <CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS>, <EDUCACIÓN VIAL>, <UNIDADES EDUCATIVAS>, <MOVILIDAD HUMANA>, <ECHEANDIA (CANTÓN)>.



Firmado electrónicamente por:
JHONATAN RODRIGO
FARREÑO UQUILLAS



20-04-2022

0736-DBRA-UTP-2022

ABSTRACT

The objective of this research work called Plan de Educación Vial (Road Education Plan) for the Educational Units of type B cantons, as it is the case of Echeandía canton in Bolívar province, was to develop an educational plan that would help to improve the teaching and learning process in road education issues. This research was carried out through the collection of information by means of a survey directed to the students of the Educational Units: Gonzalo Plaza Lasso, 5 de Octubre and Sabanetillas. With the information analyzed, it was determined that only 14% of the surveyed people knew what road safety education is, an average of 2% were able to differentiate between public and commercial transportation, everybody knew the traffic light and its use, a 90% knew the pedestrian crossing, and in general 15% were able to correctly distinguish the preventive, regulatory and informative signs. Based on this diagnosis, the educational plan was designed, which is divided by levels and sublevels of education according to the classification of the Ministry of Education. It was concluded that the students of the Educational Units of Echeandía canton have little knowledge on issues of Road Education. It is recommended that the competent institutions and organizations take this Road Safety Education Plan as a guiding tool for teachers in order to improve road safety knowledge among students.

Keywords: <ECONOMIC AND ADMINISTRATIVE SCIENCES>, <ROAD EDUCATION>, <EDUCATIONAL UNITS>, <HUMAN MOBILITY >, <ECHEANDIA (CANTON)>.

SILVIA NARCISA
CAZAR
COSTALES

Firmado digitalmente
por SILVIA NARCISA
CAZAR COSTALES
Fecha: 2022.05.03
10:25:43 -05'00'

INTRODUCCIÓN

En el cantón Echeandía perteneciente a la provincia de Bolívar que destaca por la producción agrícola al poseer un clima subtropical, no se ha tomado la importancia debida a la educación vial. Lo cual ha acarreado irrespeto a las leyes de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, ocurriendo a la vista de todos y provocando siniestros viales con incontables vidas perdidas.

El trabajo de titulación está conformado por tres capítulos en donde se desarrolla la investigación siendo así que el capítulo I contiene el planteamiento del problema de la investigación, la formulación y delimitación del problema, la justificación, el objetivo general y los objetivos específicos planteados a ser alcanzados así como también el marco teórico en el que se detallan los antecedentes investigativos, la fundamentación teórica; mismas que ayudan a la sustentación del presente trabajo de titulación, la idea a defender y la relación entre las variables independientes y dependientes.

El capítulo II está conformado por la metodología a utilizarse como el enfoque, nivel y tipos de investigación, la población y muestra a ser investigados, los métodos, técnicas e instrumentos necesarios para la recolección de información y a su vez también se detalla el análisis e interpretación de los resultados obtenidos en la investigación de campo.

En el capítulo III se detalla la propuesta posterior al conocer el diagnóstico, en el cual se establece un plan de educación que ayuda a mejorar el conocimiento sobre la educación vial en los alumnos de las unidades educativas, ayudando a formar personas responsables al momento de transitar por las vías de nuestro país.

CAPÍTULO I

1. MARCO TEÓRICO REFERENCIAL

1.1 Planteamiento del Problema

De acuerdo con la ONU (Organización de las Naciones Unidas, 2020) los accidentes son una de las principales causas de muertes y lesiones en todo el mundo. Mueren más de 1,35 millones de personas y 50 millones resultan heridos. El 90 % de esas muertes se producen en los países en desarrollo y los accidentes de tráfico son la principal causa de muerte en los niños y los jóvenes de edades comprendidas entre los 15 y los 29 años.

Según “First United Nations Global Road Safety Week desarrollado por la OMS (Organización Mundial de la Salud, 2006) menciona que las personas más jóvenes representan el 40% de todas las muertes en colisiones de tránsito que ocurren a nivel mundial afectando a niñas y niños desde los 5 años hasta personas de 25 años las cuáles constituyen un grupo importante que se encuentran en riesgo de muerte, traumatismos o discapacidades causados por el tránsito.

En América Latina los traumatismos causados por esta epidemia planetaria de accidentabilidad vial, se producen siniestros que cobran la vida de aproximadamente 154.000 personas al año, lo cual representaría un 12% de las muertes mundiales. La tasa regional de mortalidad es de 15.9 por 100.000 habitantes, la cual es menor a la tasa mundial, 17.4 por 100.000 habitantes (LA Network).

En Ecuador se registraron casi 8 mil siniestros de tránsito en lo que va del año y 805 fallecidos por estos eventos según estadísticas de la ANT (Agencia Nacional de Tránsito, 2021). En las Unidades Educativas la educación vial es esporádica y escasa. Actualmente la nueva (Asamblea Nacional del Ecuador, 2021) menciona que la educación vial será de enseñanza obligatoria a nivel nacional.

En la provincia de Bolívar existe un incremento de 35% en siniestros de tránsito a comparación del año 2020 y existe un aumento de más del 100% de personas lesionadas y muertas a comparación del año anterior según las estadísticas de siniestros de tránsito de la (Agencia Nacional de Tránsito, 2021).

En el cantón Echeandía provincia de Bolívar existe desconocimiento en educación vial pese a la creación de la Unidad Municipal de Tránsito Transporte Terrestre y Seguridad Vial, la falta de control por parte de las autoridades es muy notable. El irrespeto a las leyes de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial ocurren a la vista de todos. En las Unidades Educativas se enseñan algunos aspectos de seguridad vial pero no son suficientes pues es muy común observar a la población no mayor a los 18 años de edad conducir vehículos motorizados sin la compañía de un adulto, irrespetando así las leyes de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial. Evidentemente esto lleva a que los niños, niñas y adolescentes sean más vulnerables a los accidentes que puedan causar muertes, lesiones entre otras.

1.1.1 Formulación del problema.

¿Cómo influye la Educación Vial en las Unidades Educativas de los cantones tipo B, caso: Echeandía?

1.1.2 Delimitación del problema.

Espacial: La presente investigación se realizará en el Cantón Echeandía provincia de Bolívar

Temporal: Esta investigación se la realizará en el año 2021 y 2022.

1.2 Justificación

1.2.1 Justificación teórica.

La educación vial en la actualidad es una prioridad para todo ser humano al momento de movilizarse; Actividades como educación, salud, comercio entre otras propias de una población, las mismas que giran en torno al transporte por lo que es necesario conocer cuáles son las responsabilidades y derechos que una persona al momento de trasladarse de un lugar a otro. Actualmente la nueva Ley Orgánica reformativa de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial emitida por la (Asamblea Nacional del Ecuador, 2021) busca disminuir los elevados índices de siniestralidad mediante el sistema educativo ecuatoriano. La Educación Vial debe ser obligatoria a partir del primer año de educación inicial, hasta el tercer año de bachillerato para que los estudiantes puedan adquirir herramientas necesarias para una movilidad segura y en cumplimiento de la ley.

1.2.2 Justificación metodológica.

La falta de educación vial en el Cantón Echeandía, provincia de Bolívar pone en riesgo la vida de las niñas, niños y adolescentes al momento de movilizarse, dado que esta falta de conocimiento y conciencia ha provocado que se normalice en el cantón que menores de edad conduzcan vehículos motorizados sin supervisión, irrespeten límites de velocidad, personas trasladándose en baúles de camionetas, entre otras.

1.2.3 Justificación práctica.

La investigación pretende crear un Plan de Educación Vial para evitar que las personas menores de edad de este cantón pongan en riesgo su integridad y la de los demás; creando conciencia y conocimientos necesarios en movilidad, tránsito y seguridad vial. Por medio de la educación vial se salvan vidas pues gracias a esta se crea conciencia desde una edad temprana introduciendo una cultura de movilidad segura, la misma que beneficia a la sociedad mediante conocimientos y conciencia ciudadana.

1.3 Objetivos

1.3.1 Objetivo general.

Desarrollar un Plan de Educación Vial para las Unidades Educativas de cantones tipo B, Caso: Cantón Echeandía Provincia de Bolívar período 2021-2022.

1.3.2 Objetivos Específicos.

- Identificar los conocimientos adquiridos por los estudiantes en las Unidades Educativas del Cantón Echeandía sobre educación vial.
- Determinar los parámetros necesarios para la creación del Plan de Educación Vial para cantones tipo B caso Cantón Echeandía.
- Elaborar una Plan de Educación Vial para las Unidades Educativas de cantones tipo B caso Echeandía provincia de Bolívar.

1.4 Marco Teórico

1.4.1 Antecedentes históricos a nivel global.

Suecia implementó el proyecto de seguridad vial “Vision Zero”.

Visión Cero pone de relieve que el sistema de carreteras y transportes es un todo en que los distintos componentes tales como las carreteras, los vehículos y los usuarios deben interactuar para garantizar la seguridad. Antes no había existido una visión integral como esa. La Visión Cero cambia la manera de ver la responsabilidad. Quienes configuran el sistema de carreteras y transportes tienen la responsabilidad principal de la seguridad, por ejemplo, quienes dan mantenimiento a las carreteras, los fabricantes de vehículos, las empresas de transporte, los políticos, los funcionarios, las autoridades legislativas y la policía. La responsabilidad del ciudadano es cumplir con las normas de circulación. Anteriormente se asignaba prácticamente toda la responsabilidad al usuario. La Visión Cero está compuesta por varios elementos básicos que influyen en la seguridad vial cada uno por su parte. Se trata de la ética, de las características del ser humano, de la responsabilidad, de hechos científicos y de que las distintas partes que constituyen el sistema de carreteras y transportes concurren y dependen unas de otras (ROAD SAFETY Vision Zero on the move, 1997).

“Road safety in Canada” es un folleto de información para los profesionales de la seguridad vial en Canadá que se dio a conocer en el año 2011.

El propósito de Road safety proporcionar información a los profesionales en sus esfuerzos por promover la seguridad vial y alentar el compromiso de todos los canadienses de repensar la seguridad vial y adoptar un comportamiento más seguro. Aquí se presenta el Canadian Year of Road Safety 2011 el cuál crea conciencia sobre la seguridad vial en Canadá y el Canada’s Road Safety Strategy (RSS) 2015 es el tercero de una serie de programas nacionales de seguridad vial que se asociaron con reducciones en el número de muertes y lesiones graves resultantes de colisiones viales en Canadá. Las estrategias de seguridad vial se centran en las mejores prácticas, una matriz de los grupos objetivo clave y los factores contribuyentes e incluyen comunicación y conciencia, educación capacitación, políticas legislación, aplicación, tecnología, infraestructura vial, información datos para investigación y evaluación, y vínculos. (Road Safety in Canada, 2011).

Jamaica implemento la ESTRATEGIA “BELOW 240”

Estrategia multidisciplinar cuyo objetivo es que el número de fallecidos en accidentes de tránsito sea inferior a 240 cada año. El éxito de la misma radica en la combinación de acciones de concientización, educación vial y control policial. Esta estrategia mostro resultados positivos por su buena implementación, la cual es factible para aplicar a otros países para fortalecer las estructuras viales y lograr una disminución de la accidentalidad de tránsito registrada (Millares, y otros).

En Brasil surge un movimiento de sensibilización internacional para reducir los accidentes de tráfico llamado “MAIO AMARELO ATENÇÃO PELA VIDA”

El objetivo del movimiento es una acción coordinada entre el Poder Público y la sociedad civil. La intención es traer el tema de la seguridad vial en la agenda y movilizar a toda la sociedad, involucrando a los más diversos segmentos: órganos de gobierno, empresas, gremios, asociaciones, federaciones y sociedad civil organizada para, evitando falacias cotidianas y consuetudinarias, de manera efectiva. Debatir el tema, comprometiéndose en acciones y difundiendo conocimientos, abordando toda la amplitud que requiere el tema del tráfico, en los más diversos ámbitos. (Movimiento Maio Amarelo , 2014).

En el año 2012 Chile modifica su Ley de Tránsito entrando en vigor la nueva “LEY DE TOLERANCIA 0”

Esta ley regula el consumo de alcohol en conductores, apoyada prácticamente de forma unánime por el Parlamento. Fortalece la estructura de seguridad vial de Chile impactando directamente en la reducción de la accidentalidad vial. La dotación a los Carabineros de equipos avanzados para realizar actividades de control y fiscalización, aumentan el coste de puesta en marcha y mantenimiento de la iniciativa (Millares, y otros).

1.4.2 Antecedentes históricos a nivel nacional.

En Ecuador el Ministerio de Transporte y Obras Públicas reformuló el Plan Nacional de Seguridad Vial y nace el “Plan Estratégico de Seguridad Vial 2015-2020”

Su objetivo es Garantizar el derecho de las y los ciudadanos a la libre y segura movilidad terrestre protegiendo la vida e integridad de los usuarios de las vías terrestres en el territorio ecuatoriano. Sus metas son disminuir en un 40% la siniestralidad nacional para el año 2020, de

16,4 vehículos accidentados en el año 2013 a 8,9 por cada 1.000 vehículos para el año 2020. Y disminuir en el 40% las fatalidades en siniestros de tránsito hacia el año 2020; esto es, reducir la tasa de 19,47 fallecimientos en el 2013 a 11,7 fallecimientos por cada 100.000 habitantes en siniestros de tránsito; esto equivale a salvar más de 10.000 vidas en el periodo 2015-2020. (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2015).

El Ministerio De Transporte y Obras Públicas en conjunto con los actores de la Seguridad Vial el Estado y la Sociedad Civil concuerdan suscribir el “Pacto Nacional por la Seguridad Vial”.

El Pacto tiene por objeto promover como política de estado la generación de una cultura de seguridad vial que involucre a todos los actores públicos y privados en la búsqueda y aplicación de medidas de prevención a los siniestros de tránsito. Los pilares de este pacto son la institucionalidad para fortalecer la gestión del sector de transporte, las vías de tránsito más seguras implementando criterios de diseño, construcción y mantenimiento de la red vial; vehículos más seguros que impulsen una reforma reglamentaria para otorgar licencias de conducir, usuarios de las vías más seguras para promover el comportamiento correcto de los mismos en la vía y por ultimo respuestas tras accidentes de tránsito cuyo objetivo es garantizar la atención integral y oportuna de las víctimas de los siniestros de tránsito (Plan Operativo Pacto Nacional por la Seguridad Vial).

El Ministerio de Educación del Ecuador crea la “Guía Docente para Trabajar la Educación Vial en el Aula”.

Esta guía detalla aspectos disciplinares relacionados a la cultura vial y que los docentes tutores deberán considerar para establecer las estrategias más idóneas con los estudiantes en cada grado de los diferentes subniveles desde el Nivel Inicial hasta Décimo grado de EGB y de esa manera impulsar la educación vial desde el aula (Ministerio de Educación del Ecuador, 2018).

Nivel Inicial	Nivel de Educación General Básica									
	Subnive Preparatorial	Subnivel Elemental			Subnivel Medio			Subnivel Superior		
	Primer grado	Segundo grado	Tercer grado	Cuarto grado	Quinto grado	Sexto grado	Séptimo grado	Octavo grado	Noveno Grado	Décimo grado
Las calles y sus zonas de seguridad	Las calles y sus zonas de seguridad	Clases de vías	Tipos de vías	Jurisdicción de vías	Identificación de circulación	Influencia de las drogas y alcoholismo en los accidentes de tránsito	Normas de seguridad consideradas para el uso de vehículos de dos ruedas	Acciones solidarias frente a los siniestros de tránsito	Acciones a considerar al momento de presentarse un siniestro de tránsito	Deberes y obligaciones del peatón y conductor, hacia el agente de tránsito
	Los medios de transporte	Clases de transporte terrestre	Clases de servicios de transporte terrestre	Terminales de transporte	Terminales de transporte	Diferencia entre señal de tránsito y señalética	Contaminación vehicular	Algunas causas de los siniestros de tránsito	Educación de transeúntes	El día después del accidente
	Las señales de tránsito	Señales de tránsito	El cinturón de seguridad	Tipos de señales de tránsito	Tipos de señales de tránsito	Primeros auxilios I	Primeros auxilios II		Normas y comportamiento para los conductores de vehículos de dos ruedas	Circulación vial y su documentación
	Normas básicas de tránsito	Normas básicas de seguridad vial	Tipos de señales de tránsito	Límites de velocidad	Normas para peatones y pasajeros		¿Cómo actuar en caso de un accidente de tránsito?			Principales víctimas de accidentes de tránsito en el mundo
										Primeros auxilios III

Figura 1-1. Mapa de temáticas generales por subnivel y grado.

Fuente:(Ministerio de Educación, 2021)

1.5 Marco Conceptual

1.5.1 *Transporte.*

El transporte constituye un elemento esencial en la vida de las urbes actuales, hasta el punto de que resulta difícil plantearse la respuesta a una hipótesis contrafactual con respecto a cómo serían en la actualidad nuestras ciudades y áreas metropolitanas sin transporte (Martín Urbano, Ruiz Rúa, & Sánchez Gutiérrez, 2012).

1.5.2 *Educación vial.*

La Educación Vial como parte de la Educación Social, siendo una eficaz base de actuación ciudadana, dado que trata de crear hábitos y actitudes positivas de convivencia, de calidad de vida, calidad medioambiental y la Seguridad Vial (Gutiérrez Fajardo & España Merchán , 2011).

1.5.2.1 Importancia de la educación vial

Es primordial enseñar educación vial en las Unidades Educativas para salvaguardar la vida de todas personas, mediante la educación desde una edad temprana como es la educación inicial crearemos conciencia de los deberes y responsabilidades al momento de hacer uso de las vías públicas.

1.5.3 Seguridad vial.

Son una serie de acciones dirigidas a fomentar el respeto de las normas de circulación de peatones y vehículos. El objetivo principal de la Seguridad vial es organizar la circulación de vehículos y peatones, intentado evitar muertes por accidentes y mejorar el bienestar de la población de las ciudades y pueblos (Fundación MAPFRE).

1.5.4 Modelos de gestión por GAD metropolitanos y municipales

Según el (Consejo Nacional de Competencias; Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo) para la formulación de estos modelos diferenciados se fijó un criterio orientador un principio de integralidad. De acuerdo a la disposición constitucional establecida en el artículo 264 numeral 6 este principio se expresa en tres sentidos:

- Integralidad en la competencia
- Integralidad en las facultades para la prestación de servicios
- Integralidad en la prestación de servicios

En función de estos criterios se establecen los siguientes modelos:

1.5.4.1 Modelo de Gestión A

Los GAD metropolitanos y municipales que integra en este modelo recibirán todos los productos y servicios susceptibles de descentralización de acuerdo

1.5.4.2 Modelo de Gestión B

Los cantones con modelo de gestión B tienen competencias de planificación, regulación y control, revisión y matriculación vehicular, a excepción del control operativo en la vía pública (Consejo Nacional de Competencias; Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo).

1.5.4.3 Modelo de Gestión C




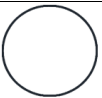
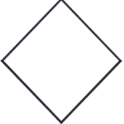


Los GAD metropolitanos y municipales que pertenezcan a este modelo de gestión recibirán todos los productos y servicios susceptibles de descentralización a excepción de control operativo en la vía pública y el servicio de matriculación.



1.5.5 Señales de Tránsito

Según el (Instituto Ecuatoriano de Normalización, 2011) las señales de tránsito se utilizan para ayudar al movimiento seguro y ordenado del tránsito de peatones y vehículos. Contiene instrucciones de las cuáles deben ser obedecidas por los usuarios de las vías, previenen de peligros que pueden no ser muy evidentes o, información acerca de las rutas, direcciones, destinos y puntos de interés; los medios empleados para transmitir información, consta de combinación de un mensaje, una forma y un color. El mensaje de la señal de tránsito puede ser una leyenda, un símbolo o un conjunto de los dos.

Diseños de Señales

Tabla 1-1: Formas de las señales y su significado

	El octógono se usa exclusivamente para la señal de PARE
	El triángulo equilátero con un vértice hacia abajo se usa exclusivamente para la señal de CEDA EL PASO.
	El rectángulo con el eje mayor vertical se usa generalmente para señales regulatorias
	El círculo se usa para señales en los cruces de ferrocarril.
	El rombo se usa para señales preventivas y trabajos en la vía con pictogramas.
	La cruz diagonal amarilla se reserva exclusivamente para indicar la ubicación de un cruce de ferrocarril a nivel.
	El rectángulo con el eje mayor horizontal se usa para señales de información y guía; señales para obras en las vías y propósitos especiales, así como placas complementarias para señales regulatorias y preventivas.

	El escudo se usa para señalar las rutas.
	El pentágono se usa para señales en zona escolar.

Fuente: (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, s.f.)

Realizado por: López, Verónica. 2022

1.5.6 Tipos de señalización

Señalización horizontal

Según el (Instituto Ecuatoriano de Normalización) la señalización horizontal entrega su mensaje a través de líneas, símbolos y leyendas colocada sobre la superficie de la vía.

Señalización vertical

Se define como señalización vertical a cualquier dispositivo de control de tráfico que es usado para comunicar información específica a los usuarios de la vía a través de una palabra o leyenda con símbolo (Miranda Villena, Intriago Almeida, Sánchez Calderón, & Santos Baquerizo).

1.5.7 Señales Manuales del Agente

Son movimientos sincronizados de brazos y manos que permiten que él o la agente de tránsito regula la circulación vehicular y peatonal. En todas las vías del país las indicaciones de los agentes de tránsito prevalecerán sobre cualquier dispositivo regulador y señal de tránsito (Manual Básico de Señalización Vial).

1.5.8 Medio de transporte

Medio físico por el que transitan los vehículos que son usados para el traslado de las personas y los bienes. Así, pueden distinguirse los siguientes medios: terrestre, aéreo y acuático (Islas Rivera & Lelis Zaragoza , 2007).

Transporte Terrestre

Modo de transporte utilizado para el traslado de personas o bienes de un lugar a otro, utilizando vehículos que circulan por vía terrestre, que pueden ser: buses, camiones, camionetas, taxis, entre otros (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2017).

Transporte Aéreo

Es el traslado de personas o bienes de un lugar a otro que se realiza por vía aérea, y que puede ser avión, avioneta, helicóptero, etc. (Accesibilidad de las Personas con Discapacidad y Movilidad Reducida al Medio Físico Transporte, 2010).

Transporte Marítimo

El transporte marítimo se define como el traslado de carga o pasajeros a través del mar de un país a otro, utilizando medios de transporte como barcos u otra clase de embarcaciones (Quintero González, Cortázar Ávila, & Ramírez Sosa, 2018).

1.5.9 Red Vial del Ecuador

La Red Vial Nacional comprende el conjunto de caminos de propiedad pública sujetos a la normatividad y marco institucional vigente. Está integrada por la Red Vial Estatal, la Red Vial Provincial, y la Red Vial Cantonal (Carreteras de Ecuador, 2010).

Tabla 2-1: Red vial del Ecuador

<i>Vías primarias</i>	Comprenden rutas que conectan cruces de frontera, puertos, y capitales de provincia formando una malla estratégica. Su tráfico proviene de las vías secundarias, debe poseer una alta movilidad, accesibilidad controlada, y estándares geométricos adecuados.
<i>Vías secundarias</i>	Las vías secundarias reciben un nombre propio compuesto por las ciudades o localidades que conectan. Además del nombre propio, las vías secundarias reciben un código compuesto por la letra E, un numeral de dos o tres dígitos, y en algunos casos una letra indicando rutas alternas (A, B, C, etc.).
<i>Red vial provincial</i>	La Red Vial Provincial es el conjunto de vías administradas por cada uno de los Consejos Provinciales. Esta red está integrada por las vías terciarias y caminos vecinales. Las vías terciarias conectan cabeceras de parroquias y zonas de producción con los caminos de la Red Vial Nacional y caminos vecinales, de un reducido tráfico, entre las provincias del Ecuador.

<i>Red vial cantona</i>	La Red Vial Cantonal es el conjunto de vías urbanas e interparroquiales administradas por cada uno de los Consejos Municipales. Esta red está integrada por las vías terciarias y caminos vecinales. Las vías terciarias conectan cabeceras de parroquias y zonas de producción con los caminos de la Red Vial Nacional y caminos vecinales, de un reducido tráfico.
-------------------------	--

Fuente: (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, s.f.)

Realizado por: López, Verónica, 2022.

1.5.10 Modo de transporte

Entidades que se caracterizan por una similitud tecnológica, operativa y administrativa. Dicha similitud se traduce en una forma específica de realizar el traslado de las personas y los bienes (Islas Rivera & Lelis Zaragoza , 2007).

1.5.11 Condiciones del Transporte Terrestre

Tabla 3-1: Condiciones del Transporte Terrestre

RESPONSABILIDAD	Es responsabilidad del Estado generar las políticas, regulaciones y controles necesarios para propiciar el cumplimiento, por parte de los usuarios y operadores del transporte terrestre, de lo establecido en la Ley, los reglamentos y normas técnicas aplicables.
UNIVERSALIDAD	El Estado garantizará el acceso al servicio de transporte terrestre, sin distinción de ninguna naturaleza, conforme a lo establecido en la Constitución de la República y las leyes pertinentes.
ACCESIBILIDAD	Es el derecho que tienen los ciudadanos a su movilización y de sus bienes, debiendo por consiguiente todo el sistema de transporte en general responder a este fin.
COMODIDAD	Constituye parte del nivel de servicio que las operadoras de transporte terrestre de pasajeros y bienes deberán cumplir y acreditar, de conformidad a las normas, reglamentos técnicos y homologaciones que para cada modalidad y sistema de servicio estuvieren establecidas por la Agencia Nacional de Tránsito
CONTINUIDAD	Conforme a lo establecido en sus respectivos contratos de

	operación, permisos de operación, autorizaciones concedidas por el Estado sin dilaciones e interrupciones.
SEGURIDAD	El Estado garantizará la eficiente movilidad de transporte de pasajeros y bienes, mediante una infraestructura vial y de servicios adecuada, que permita a los operadores a su vez, garantizar la integridad física de los usuarios y de los bienes transportados respetando las regulaciones pertinentes.
CALIDAD	Es el cumplimiento de los parámetros de servicios establecidos por los organismos competentes de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial y demás valores agregados que ofrezcan las operadoras de transporte a sus usuarios.
ESTANDARIZACIÓN	A través del proceso técnico de homologación establecido por la ANT, se verificará que los vehículos que ingresan al parque automotor cumplan con las normas y reglamentos técnicos de seguridad, ambientales y de comodidad emitidos por la autoridad, permitiendo establecer un estándar de servicio a nivel nacional.
MEDIO AMBIENTE	El estado garantizará que los vehículos que ingresan al parque automotor a nivel nacional cumplan con normas ambientales y promoverá la aplicación de nuevas tecnologías que permitan disminuir la emisión de gases contaminantes de los vehículos.

Fuente: (Asamblea Nacional de Ecuador, s.f.)

Realizado por: López, Verónica, 2022.

1.5.12 Accidente de tránsito

Todo suceso eventual o acción involuntaria, que como efecto de una o más causas y con independencia del grado de estas, ocurre en vías o lugares destinados al uso público o privado, ocasionando personas muertas, individuos con lesiones de diversa gravedad o naturaleza y daños materiales en vehículos, vías o infraestructura, con la participación de los usuarios de la vía, vehículo, vía y/o entorno (Reglamento a Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, 2016).

1.5.13 Siniestro de tránsito

Según Parra Sanabria es un suceso imprevisto y ajeno al factor humano que altera la marcha normal o prevista del desplazamiento en las vialidades.

1.5.14 Factores que intervienen en los siniestros de tránsito

Factor humano en seguridad vial.

Según la (Fundación MAPFRE) el factor humano es la persona la que toma las decisiones sobre el movimiento del vehículo.

Factor mecánico o riesgo mecánico.

Conjunto de factores físicos que pueden dar lugar a una lesión por la acción mecánica de elementos de máquinas, herramientas, piezas a trabajar o materiales proyectados, sólidos o fluidos (Universidad Carlos III de Madrid, 2012).

1.5.15 Traumatismo

Considerados un conjunto de lesiones internas o externas provocadas por violencias externas al organismo, pueden variar desde una lesión única no complicada hasta lesiones múltiples en extremo complejas (Montero González, 2012).

1.5.16 Traumatismos por siniestros de tránsito

El traumatismo craneal

Según (MedlinePlus, 2021) un traumatismo craneal puede ser cerrado o abierto. Cerrado significa que recibió un impacto fuerte en la cabeza al golpear un objeto, pero el objeto no rompió el cráneo. Un traumatismo craneal abierto o penetrante significa que usted fue golpeado con un objeto que rompió el cráneo e ingresó al cerebro. Esto es muy probable que suceda cuando uno se desplaza a alta velocidad, como al salir disparado a través del parabrisas durante un accidente automovilístico. También puede suceder por un disparo en la cabeza.

Traumatismo torácico

Suele aparecer en el contexto de un politraumatismo (4-8%), debido principalmente a accidentes de tráfico, bicicleta, atropellos y maltrato o agresión. Presenta picos de incidencia a los 8-9 años y a los 14-15 años. La contusión pulmonar es la lesión más frecuente, seguida de fracturas costales, neumotórax simple y hemotórax (González Fernández, Torres Torres, & Valverde Molina).

Traumatismo abdominal

Podemos definir el traumatismo abdominal como la lesión orgánica producida por la suma de la acción de un agente externo junto a las reacciones locales y generales que provoca el organismo ante dicha agresión. Todo paciente con traumatismo abdominal puede presentar lesiones en múltiples órganos abdominales y, por tanto, debe ser considerado como un paciente con traumatismo grave, o potencialmente grave, desde el momento del ingreso en la unidad de urgencias (Sánchez Vicioso, Villa Bastías, Osorio, & Hospital Clínico Universitario).

1.5.17 Transporte público de pasajeros

Es un servicio estratégico, así como la infraestructura y equipamiento auxiliar que se utilizan en la prestación del servicio. Las rutas y frecuencias a nivel nacional son de propiedad exclusiva del Estado, las cuales podrán ser comercialmente explotadas mediante contratos de operación (Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, 2008).

1.5.17.1 Tipos de transporte público:

Transporte colectivo

Según la (Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, 2021) el transporte colectivo está destinado al traslado colectivo de personas, que pueden tener estructura exclusiva y operen sujetos a itinerario, horario, niveles de servicio y política tarifaria.

Transporte masivo

Destinado al traslado masivo de personas sobre infraestructuras exclusivas a nivel, elevada o subterránea, creada específica y únicamente para el servicio; que operen sujetos a itinerario, horario, niveles de servicio y política tarifaria (Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, 2021).

1.5.18 Transporte Comercial

Se denomina servicio de transporte comercial el que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, siempre que no sea servicio de transporte colectivo o masivo. Para operar un servicio comercial de transporte se requerirá de un permiso de operación, en los términos establecidos en la presente Ley. Dentro de esta clasificación se encuentran el servicio de transporte escolar e institucional, taxis, alternativo comunitario rural excepcional, tricimotos, carga pesada, carga liviana, mixto de pasajeros y/o bienes; y, turístico, los cuales serán prestados únicamente por operadoras de transporte terrestre autorizadas (Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, 2021).

1.5.19 Transporte por Cuenta Propia

El transporte por cuenta propia según la (Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, 2021) es un servicio que satisface necesidades de movilización de personas o bienes, dentro del ámbito de las actividades comerciales exclusivas de las personas naturales y/o jurídicas, mediante el uso de su(s) propio(s) vehículo(s), o vehículo(s) alquilado(s). No se incluye en esta clase el servicio particular, personal o familiar. Para el caso de traslado de bienes, los servidores públicos encargados del control del tránsito y transporte, verificarán que estos sean de propiedad de la persona a cuyo nombre se encuentra la matrícula vehicular o del arrendatario que cuente con el contrato de arrendamiento a compañías legalmente autorizadas por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

1.5.20 Transporte Particular

Se denomina vehículo de transporte particular el que satisface las necesidades propias de transporte de sus propietarios sin fines de lucro (Ley Organica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, 2008).

1.5.21 Títulos Habilitantes

Según el (Reglamento a Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial) son los instrumentos legales mediante los cuales la Agencia Nacional de Tránsito, las Unidades Administrativas, o los GADs, en el ámbito de sus competencias, autorizan la prestación de los servicios de transporte terrestre público, comercial y por cuenta propia, de personas o bienes, según el ámbito de servicio de transporte que corresponda, en el área asignada.

Contrato de operación

Es el título habilitante mediante el cual el Estado concede a una persona jurídica, que cumple con los requisitos legales y acorde al proyecto elaborado, la facultad de establecer y prestar los servicios de transporte terrestre público de personas en los ámbitos y vehículos definidos (Reglamento a Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial).

Permiso de operación

Es el título habilitante mediante el cual el Estado concede a una persona jurídica, que cumple con los requisitos legales, la facultad de establecer y prestar los servicios de transporte terrestre comercial de personas y/o bienes en los ámbitos y vehículos definidos (Reglamento a Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial).

Autorización

Es la facultad que otorga el Estado a una persona natural o jurídica, que cumpla con los requisitos legales, para satisfacer la necesidad de movilización de personas o bienes dentro del ámbito de actividades comerciales exclusivas, mediante el uso de sus propios vehículos matriculados a nombre de la persona natural o jurídica que preste el servicio. La autoridad competente que deberá entregar este título habilitante es aquella responsable del ámbito en el que se vaya a realizar la operación (Reglamento a Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial).

1.5.22 Movilidad

Se entiende como la necesidad o el deseo de las personas de moverse y transportarse de un lugar a otro, se relaciona con la accesibilidad a los medios de transporte disponible y al espacio público por el cual se desenvuelven y se conectan. La movilidad responde a la necesidad de trabajar comprar vender educarse y transportar bienes. La falta de movilidad disminuye el desarrollo individual y colectivo de un país, una nación es más competitiva cuando se eleva su índice y mejora la forma de moverse (Participación Estudiantil en Movilidad, Tránsito y Seguridad Vial).

1.5.23 Camino publico

Los caminos públicos son todas las vías de tránsito terrestre construido para el servicio público y declarado de uso público. Así también, se consideran como públicos los caminos privados que

han sido usados desde hace más de quince años por los habitantes de una zona (Ministerio de Transporte y Obras Públicas).

1.5.24 Contravenciones de tránsito

Tabla 4-1: Contravenciones de tránsito

Contravenciones de tránsito de primera clase.	Será sancionado con pena privativa de libertad de tres días, multa de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de diez puntos en su licencia de conducir.
Contravenciones de tránsito de segunda clase.	Serán sancionados con multa del cincuenta por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de nueve puntos en el registro de su licencia de conducir.
Contravenciones de tránsito de tercera clase.	Serán sancionados con multa equivalente al cuarenta por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de siete punto cinco puntos en su licencia de conducir.
Contravenciones de tránsito de cuarta clase.	Serán sancionados con multa equivalente al treinta por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general, y reducción de seis puntos en su licencia de conducir.
Contravenciones de tránsito de quinta clase.	Será sancionado con multa equivalente al quince por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de cuatro punto cinco puntos en su licencia de conducir.
Contravenciones de tránsito de sexta clase.	Será sancionado con multa equivalente al diez por ciento de un salario básico unificado del trabajador general y reducción de tres puntos en su licencia de conducir.
Contravenciones de tránsito de séptima clase.	Será sancionado con multa equivalente al cinco por ciento de un salario básico unificado del trabajador general y reducción de uno punto cinco puntos en su licencia de conducir.

Fuente: (Asamblea Nacional del Ecuador, 2014)

Realizado por: López, Verónica, 2022.

1.5.25 Conducción de un vehículo en estado de embriaguez

La persona que conduzca un vehículo en estado de embriaguez, será sancionada de acuerdo con la siguiente escala:

1. Si el nivel de alcohol por litro de sangre es de 0,3 a 0,8 gramos, se aplicará multa de un salario básico unificado del trabajador en general, pérdida de cinco puntos en su licencia de conducir y cinco días de privación de libertad.

2. Si el nivel de alcohol por litro de sangre es mayor de 0,8 hasta 1,2 gramos, se aplicará multa de dos salarios básicos unificados del trabajador en general, pérdida de diez puntos en su licencia de conducir y quince días de privación de libertad.

3. Si el nivel de alcohol por litro de sangre supera 1,2 gramos, se aplicará multa de tres salarios básicos unificados del trabajador en general, la suspensión de la licencia por sesenta días y treinta días de privación de libertad. Para las o los conductores de vehículos de transporte público liviano o pesado, comercial o de carga, la tolerancia al consumo de cualquier sustancia estupefaciente, psicotrópica o preparado que las contengan es cero, y un nivel máximo de alcohol de 0,1 gramos por cada litro de sangre. En caso de exceder dicho límite, la sanción para el responsable será, pérdida de treinta puntos en su licencia de conducir y pena privativa de libertad de noventa días. Además, en todos estos casos, como medida preventiva se aprehenderá el vehículo por veinticuatro horas (Asamblea Nacional del Ecuador, 2014).

1.6 Marco Legal

1.6.1 Constitución del Ecuador

Art. 394.- El Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias (Asamblea Nacional del Ecuador, 2008).

1.6.2 Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial

Art. 185.- Objetivos de la educación en Tránsito.- La educación para el tránsito y seguridad vial establece los siguientes objetivos:

d) Formar y capacitar a las personas en general para el uso correcto de todos los medios de transporte terrestre;

- g) Capacitar a los docentes de educación inicial, básica y bachillerato, de escuelas de capacitación de conductores profesionales y no profesionales, en coordinación con la entidad responsable del Sistema Nacional de Cualificaciones Profesionales así como de las instituciones de Educación Superior, en materia de educación vial.
- i) Garantizar la capacitación permanente para el mejoramiento profesional de docentes, instructores, agentes de control y conductores;
- l) Promover el respeto de los derechos humanos eliminando toda forma de discriminación y generar un trato inclusivo hacia las personas

El ministerio rector de la Educación, la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y los Gobiernos Autónomos Descentralizados, en el ámbito de sus competencias, velarán por el estricto cumplimiento de los objetivos consignados en este artículo (Asamblea Nacional del Ecuador, 2021).

1.6.3 Reglamento a Ley 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 (Reglamento a la ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, 2012).

1.6.4 Ley de Caminos

Consiste en la facultad que tiene el Estado, para ocupar, en cualquier tiempo, el terreno necesario para la construcción, conservación, ensanchamiento, mejoramiento o rectificación de caminos. El artículo 4 del reglamento Aplicativo de la Ley de Caminos, establece que de manera general, se permite construir cerramientos a partir de los 25 metros contados desde el centro de la vía, y edificar viviendas al margen de los 30 metros desde el eje de la carretera hacia cada uno de los lados (Ministerio de Transporte y Obras Públicas).

1.6.5 Código Civil

Art. 1948.- Arrendamiento de transporte es un contrato en que una parte se compromete, mediante cierto flete o precio, a transportar o hacer transportar una persona o cosa de un paraje a otro. El que se encarga de transportar se llama generalmente acarreador, y toma los nombres de

arriero, carretero, barquero, naviero, etc., según el modo de hacer el transporte. El que ejerce la industria de hacer transportar personas o cargas, se llama empresario de transportes. La persona que envía o despacha la carga se llama consignante, y la persona a quien se envía consignatario (Código Civil, 2017).

1.6.6 Código Orgánico Integral Penal

La infracción penal en general

Según el (Asamblea Nacional del Ecuador, 2014) en el Art. 18 una infracción penal es la conducta típica, antijurídica y culpable cuya sanción se encuentra prevista en este Código y en el Art. 19 las infracciones se clasifican en delitos y contravenciones.

Art. 384.- Conducción de vehículo bajo efecto de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan.- La persona que conduzca un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan, será sancionada con reducción de quince puntos de su licencia de conducir y treinta días de privación de libertad; además como medida preventiva se aprehenderá el vehículo por veinticuatro horas (Asamblea Nacional del Ecuador, 2014).

1.6.7 Código de Comercio

Los contratos de transporte

Art. 800.- Se denomina Contrato de Transporte Terrestre de Pasajeros (CTTP), al acuerdo de voluntades que tiene como objeto transportar una o más personas de un lugar a otro a cambio del pago de un pasaje y acorde a las condiciones de servicio autorizadas y ofrecidas.

1.6.8 Ley de Compañías

Según la (LEY DE COMPAÑÍAS, 2017) en el Art. 1 es un contrato de compañía es aquél por el cual dos o más personas unen sus capitales o industrias, para emprender en operaciones mercantiles y participar de sus utilidades y en el Art. 2 hay cinco especies de compañías de comercio la primera compañía es en nombre colectivo; la segunda compañía en comandita simple y dividida por acciones; la tercera en la compañía de responsabilidad limitada; la cuarta es la compañía anónima y la compañía de economía mixta.

1.6.9 Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria

Art. 28.- Cooperativas de servicios.- Son las que se organizan con el fin de satisfacer diversas necesidades comunes de los socios o de la colectividad, los mismos que podrán tener la calidad de trabajadores, tales como: trabajo asociado, transporte, vendedores autónomos, educación y salud (Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria, 2018).

1.7 Glosario

Peatón

Según la RAE, un peatón es la persona que va a pie por una vía pública.

Vía

La vía es una zona destinada para la circulación vehicular y peatonal.

Acera

Una acera es una orilla de la calle o de otra vía pública, por lo general ligeramente elevada y enlosada, situada junto a las fachadas de las casas y particularmente reservada al tránsito de peatones.

Calzada

Parte de la vía destinada a la circulación de vehículos y eventualmente al cruce de peatones y animales.

Señalización

Símbolo, palabra o demarcación, horizontal o vertical, sobre la vía, para guiar el tránsito de vehículos y peatones.

Línea de paso cebra

En las calzadas antes de las intersecciones para indicar a los conductores el sitio donde deben detenerse si son requeridos, acatando los dispositivos de señalización.

Pare

Su propósito es ordenar a los conductores que detengan completamente su vehículo y que reanuden la marcha sólo cuando puedan hacerlo en condiciones que eliminen totalmente la posibilidad de accidente.

Parada de bus

Tiene por objeto indicar el área donde los buses de transporte público deben detenerse para tomar y/o dejar pasajeros.

Dispositivo de control

Cualquier señal horizontal o vertical semáforo o otro elemento instalado por una autoridad pública que tiene jurisdicción con propósito de regular, prevenir o guiar a los usuarios viales.

Semáforo

Dispositivos ópticos luminosos para control de tránsito vehicular y peatonal.

Una vía

Obligación de los conductores de circular solo en la dirección indicada por las flechas de las señales.

Doble vía

Esta señal se utiliza para indicar que en una vía el tránsito puede fluir en dos direcciones.

Automóvil

Vehículo de motor que sirve, normalmente, para el transporte de personas o de cosas, o de ambas a la vez, o para la tracción de otros vehículos con aquel fin.

Tránsito

Conjunto de desplazamientos de personas, vehículos y animales por las vías terrestres de uso público.

Infracciones de tránsito

Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones que, pudiendo y debiendo ser previstas pero no queridas por el causante, se verifican por negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos, resoluciones y demás regulaciones de tránsito.

Congestión

La congestión es la condición que prevalece si la introducción de un vehículo en un flujo de tránsito aumenta el tiempo de circulación de los demás (Thomson & Bull, 2001).

CAPITULO II

2 MARCO METODOLÓGICO

2.1 Modalidad de Investigación

Esta investigación tiene un enfoque cuantitativo, según (Fernández, Baptista, & Hernández , 2014) lo definen como: “secuencial y probatorio. De las preguntas se establecen hipótesis y determinan variables; se miden las variables en un determinado contexto; se analizan las mediciones obtenidas utilizando métodos estadísticos y se extrae una serie de conclusiones” por lo cual se hace uso del mismo ya que es necesario registrar y analizar datos sobre la educación vial de las Unidades Educativas del cantón Echeandia, de esta forma conocer los efectos sobre la movilidad humana en el cantón.

2.2 Diseño de la investigación

El diseño de investigación no experimental es del que se hizo uso en el presente trabajo de titulación, dado que el investigador no interviene de manera directa y estudia los fenómenos como sucedieron.

2.3 Nivel de Investigación

Descriptivo.

(Fernández, Baptista, & Hernández , 2014), mencionan que el nivel de investigación descriptivo busca: “medir o recoger información de manera independiente o conjunta sobre los conceptos o variables a las que se refieren, esto es, su objetivo no es indicar como se relacionan éstas” en la presente investigación se recoge información de las variables educación vial y movilidad humana para determinar la situación actual.

Explicativo.

Según (Fernández, Baptista, & Hernández , 2014) este nivel de investigación: “ se centra en explicar por qué ocurre un fenómeno y en qué condiciones se manifiesta o por qué se relacionan dos o

más variables”, se lo utilizó para explicar cada una las preguntas que se plantean en el cuestionario mediante su análisis.

2.4 Tipos de Investigación

El tipo de investigación que se utilizó fue de diseño transversal debido que la observación se realizó en un periodo de tiempo en específico para comprobar la relación entre las variables de interés de estudio.

2.5 Población y Muestra

Según datos del Ministerio de Educación el Cantón Echeandía cuenta con tres Unidades Educativas:

Tabla 1-2: Unidades Educativas Cantón Echeandía.

Unidad Educativa	Número de estudiantes
5 de Octubre	1038
Galo Plaza Lasso	969
Sabanetillas	453
TOTAL	2460

Fuente: (Ubica Ecuador, 2021)

Realizado por: López, Verónica, 2022.

Se conoce el número de estudiantes de las Unidades Educativas del cantón Echeandía, es decir tenemos una población finita de la cual obtenemos una muestra mediante la siguiente formula:

$$n = \frac{N + Z^2 * p * q}{e^2(N - 1) + Z^2 * p * q}$$

Dónde:

n = Tamaño de la muestra a calcular

N = Tamaño del universo o población

Z = Nivel de confianza

p= Probabilidad de éxito o proporción esperada.

q= Probabilidad de fracaso

e = Error admisible (0.01 - 0.09), se utilizó un margen de error de 0.05

$$n = \frac{2460 + 1.96^2 * 0.5 * 0.5}{0.05^2(2460 - 1) + 1.96^2 * 0.5 * 0.5}$$

$$n = 347$$

2.6 Métodos, Técnicas e Instrumentos de Investigación

2.6.1 Métodos.

Método deductivo

Se aplica este método debido a las encuestas en campo a los estudiantes y por medio de estas obtendremos información para formar conclusiones.

2.6.2 Técnicas.

Encuesta

Según (Casas Anguita, Repullo Labrador, & Donado Campos, 2002) la técnica de encuesta es ampliamente utilizada como procedimiento de investigación, ya que permite obtener y elaborar datos de modo rápido y eficaz.

2.6.3 Instrumentos.

2.6.3.1 Cuestionario.

El cuestionario está diseñado con 10 preguntas didácticas las mismas que se enfocan en conceptos básicos de la seguridad vial.

2.7 Idea a defender

Creando un Plan de Educación Vial para las Unidades Educativas de cantones tipo B caso Echeandía se disminuirán los siniestros de tránsito.

2.7.1 Identificación de Variables

Variable Dependiente: Educación vial

Variable Independiente: Movilidad humana

CAPITULO III

3 MARCO DE RESULTADOS Y DISCUSIÓN DE LOS RESULTADOS

3.1 Resultados

3.1.1 Análisis de las encuestas

3.1.1.1 ¿Sabe usted que es educación vial?

Tabla 1-3: Educación vial.

	Cantidad	Porcentaje
SI	47	14%
NO	300	86%
Total general	347	100%

Fuente: Levantamiento de información en campo.

Realizado por: López, Verónica, 2022.

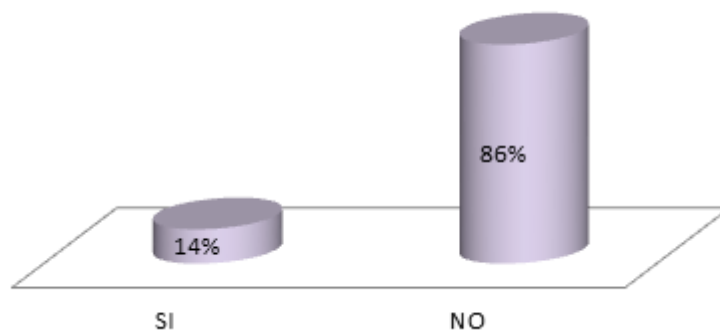


Gráfico 1-3: ¿Sabe usted que es Educación vial?

Realizado por: López, Verónica, 2022.

Análisis: Como muestra el gráfico 1-3 el 86% de estudiantes conocen que es la educación vial y tan solo un 14% desconocen del tema.

Interpretación: Las y los estudiantes de las Unidades Educativas del cantón Echeandía tienen una idea básica de la educación vial.

3.1.1.2 Señale con V o F de acuerdo a su criterio

Tabla 2-3: El estado garantiza la libre movilidad.

	Cantidad	Porcentaje
VERDADERO	343	99%
FALSO	4	1%
Total general	347	100%

Fuente: Levantamiento de información en campo.

Realizado por: López, Verónica, 2022

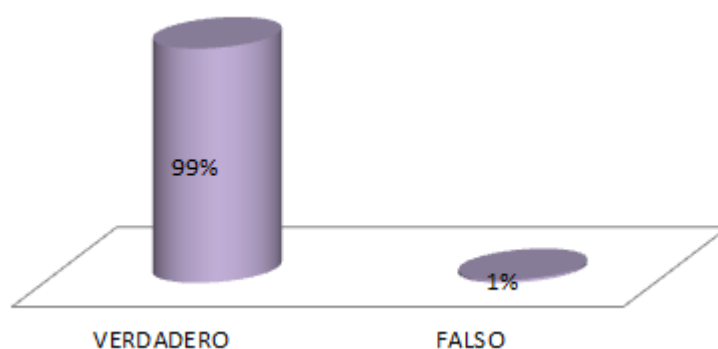


Gráfico 2-3: El estado garantiza la libre movilidad y asociación.

Realizado por: López, Verónica, 2022.

Análisis: se conoce que el 99% de las y los estudiantes del cantón conocen el derecho a la libre movilidad y asociación para actividades lícitas y solo el 1% de los mismos no conocen este derecho.

Interpretación: casi en su totalidad los estudiantes están conscientes de sus derechos y que el estado debe garantizar y hacer cumplir los mismos.

Tabla 3-3: El transporte es un derecho.

	Cantidad	Porcentaje
VERDADERO	345	99%
FALSO	2	1%
Total general	347	100%

Fuente: Levantamiento de información en campo.

Realizado por: López, Verónica, 2022.

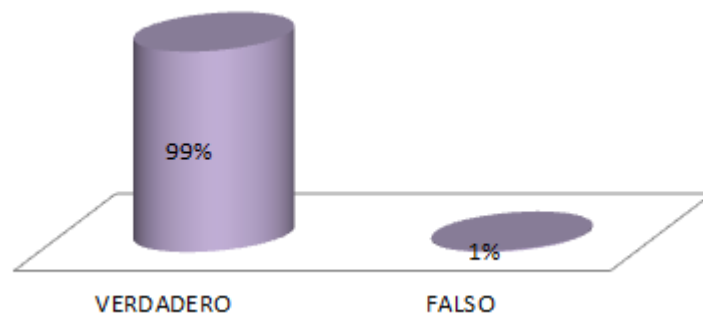


Gráfico 3-3: El transporte es un derecho que tenemos las personas.

Realizado por: López, Verónica, 2022.

Análisis: Solo el 1% no conoce que el transporte es un derecho y el 99% de las y los estudiantes saben que el transporte es un derecho.

Interpretación: En las Unidades Educativas del cantón Echeandía en su mayoría los estudiantes saben que el transporte es un derecho que poseen las y los ciudadanos de este país.

3.1.1.3 Tipos de transporte

Tabla 4-3: Transporte comercial.

	Cantidad	Porcentaje
CONOCE	4	1%
NO CONOCE	343	99%
Total general	347	100%

Fuente: Levantamiento de información en campo.

Realizado por: López, Verónica, 2022.

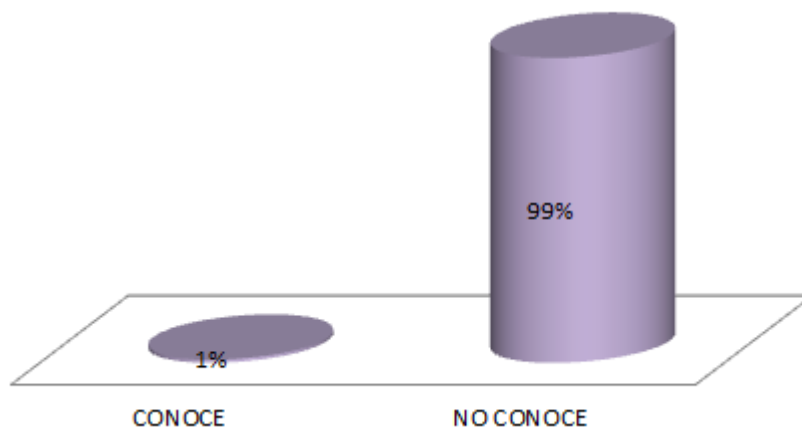


Gráfico 4-3: Conocimiento sobre el Transporte comercial.

Realizado por: López, Verónica, 2022.

Análisis: El 99% de las y los estudiantes no conocen cuál es el transporte comercial y solo el 1% de las personas conoce.

Interpretación: Las y los estudiantes se confunden entre transporte comercial y público lo mismo que genera un gran desconocimiento, al no poder distinguir entre ambos.

Tabla 5-3: Transporte público.

	Cantidad	Porcentaje
CONOCE	7	2%
NO CONOCE	340	98%
Total general	347	100%

Fuente: Levantamiento de información en campo.

Realizado por: López, Verónica, 2022.

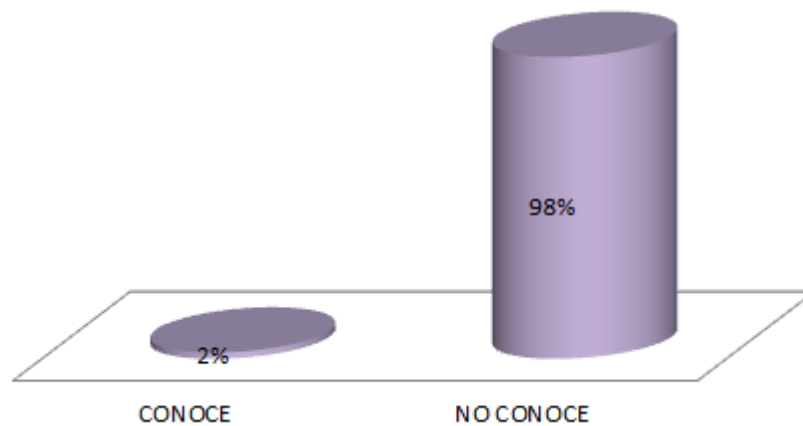


Gráfico 5-3: Conocimiento sobre el Transporte público.

Realizado por: López, Verónica, 2022.

Análisis: El 2% conoce cuál es transporte público y el 98% no conoce cuál es el transporte público de pasajeros.

Interpretación: Existe una gran confusión en las y los estudiantes de las Unidades Educativas del cantón al diferenciar el transporte escolar que es transporte comercial y el transporte público, casi en su totalidad no saben distinguir de entre el transporte público del transporte comercial.

3.1.1.4 Una con líneas la respuesta correcta

Tabla 6-3: Semáforo.

	Cantidad	Porcentaje
CONOCE	347	100%
NO CONOCE	0	0%
Total general	347	100%

Fuente: Levantamiento de información en campo.

Realizado por: López, Verónica, 2022.

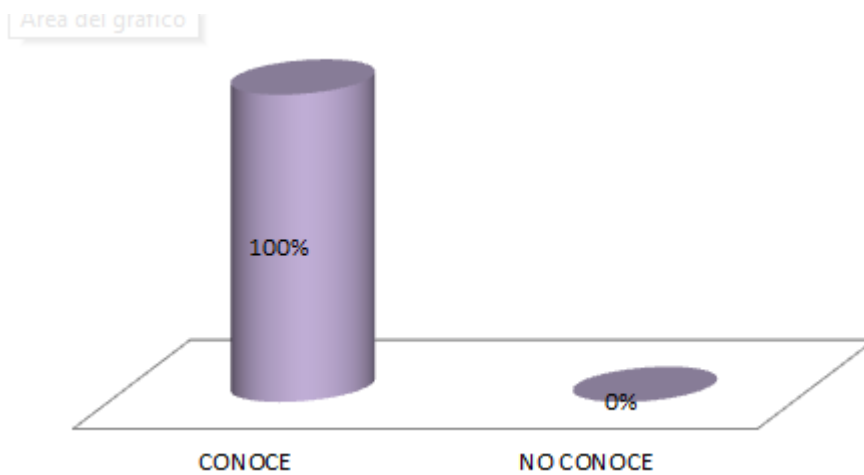


Gráfico 6-3: Conocimiento sobre el Semáforo.

Realizado por: López, Verónica, 2022.

Análisis: El 100% de las y los estudiantes de las Unidades Educativas del cantón Echeandía conocen y reconocen un semáforo.

Interpretación: Todas y todos los estudiantes conocen el dispositivo de control: semáforo.

Tabla 7-3: Cruce peatonal.

	Cantidad	Porcentaje
CONOCE	316	91%
NO CONOCE	31	9%
Total general	347	100%

Fuente: Levantamiento de información en campo.

Realizado por: López, Verónica, 2022.

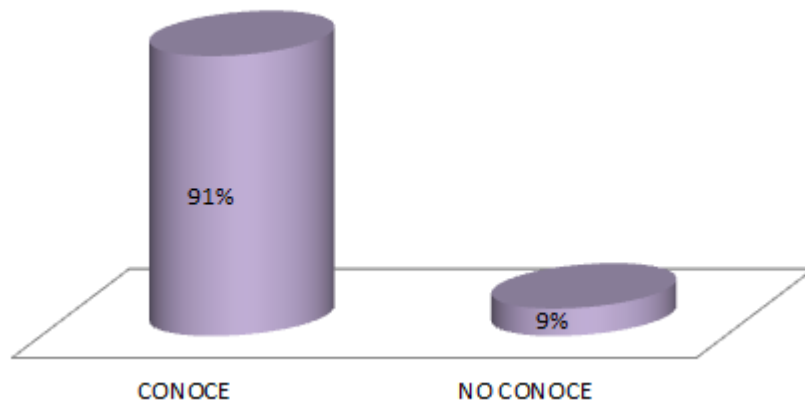


Gráfico 7-3: Conocimiento sobre el Cruce peatonal.

Realizado por: López, Verónica, 2022.

Análisis: El 91% de las y los estudiantes conocen cuál es el cruce peatonal y tan solo un 9% no conoce el mismo.

Interpretación: Más del 90% reconocen cuál es un cruce peatonal con un porcentaje mínimo que no lo conoce.

Tabla 8-3: Vehículos de emergencia.

	Cantidad	Porcentaje
CONOCE	339	98%
NO CONOCE	8	2%
Total general	347	100%

Fuente: Levantamiento de información en campo.

Realizado por: López, Verónica, 2022.

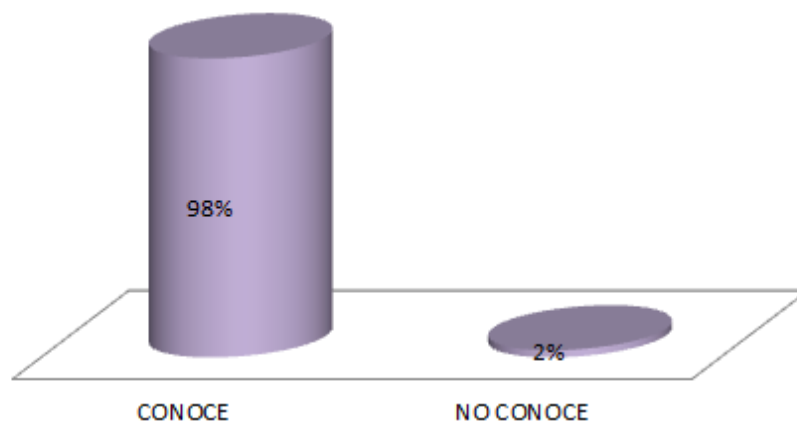


Gráfico 8-3: Conocimiento sobre el Vehículos de emergencia.

Realizado por: López, Verónica, 2022.

Análisis: El 98% conoce cuáles son los vehículos de emergencia y solo un 2% no conoce cuáles son.

Interpretación: La mayoría de las y los estudiantes saben cuáles son los vehículos de emergencia.

3.1.1.5 ¿Cuál de estas son señales preventivas?

Tabla 9-3: Señales preventivas.

	Cantidad	Porcentaje
ACERTÓ	61	18%
NO ACERTÓ	286	82%
Total general	347	100%

Fuente: Levantamiento de información en campo.

Realizado por: López, Verónica, 2022

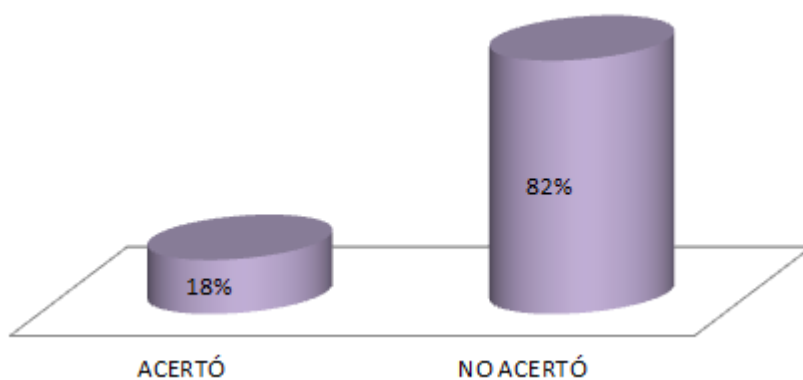


Gráfico 9-3: Conocimiento sobre Señales preventivas.

Realizado por: López, Verónica, 2022.

Análisis: El 82% no conoce las señales preventivas y el 18% si conoce cuáles son.

Interpretación: La mayoría de las y los estudiantes de las Unidades Educativas no conocen cuáles son las señales preventivas y un porcentaje muy bajo si tiene conocimiento de cuáles son.

3.1.1.6 ¿Cuál de estas son señales informativas?

Tabla 10-3: Señales Informativas.

	Cantidad	Porcentaje
ACERTÓ	57	16%
NO ACERTÓ	290	84%
Total general	347	100%

Fuente: Levantamiento de información en campo.

Realizado por: López, Verónica, 2022.

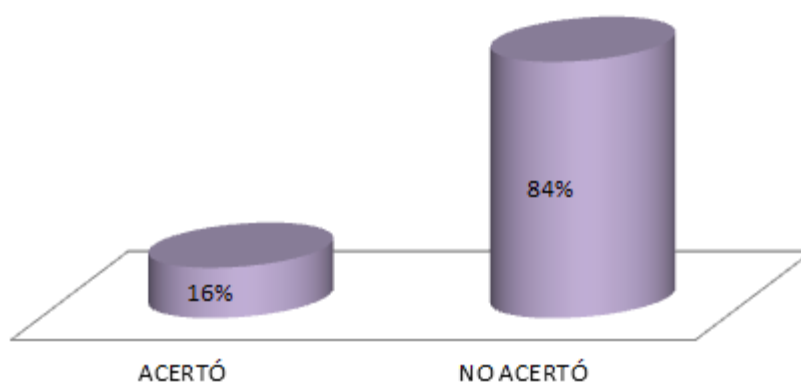


Gráfico 10-3: Conocimiento sobre Señales Informativas.

Realizado por: López, Verónica, 2022.

Análisis: El 16% conocen las señales informativas mientras que el 84% de las y los estudiantes no saben cuáles son estas señales.

Interpretación: La mayoría de las y los estudiantes desconoce cuáles son las señales informativas y porcentaje que pasa del 10% conocen cuáles son estas señales.

3.1.1.7 ¿Cuál de estas son señales reglamentarias?

Tabla 11-3: Señales reglamentarias.

	Cantidad	Porcentaje
ACERTÓ	78	22%
NO ACERTÓ	269	78%
Total general	347	100%

Fuente: Levantamiento de información en campo.

Realizado por: López, Verónica, 2022.

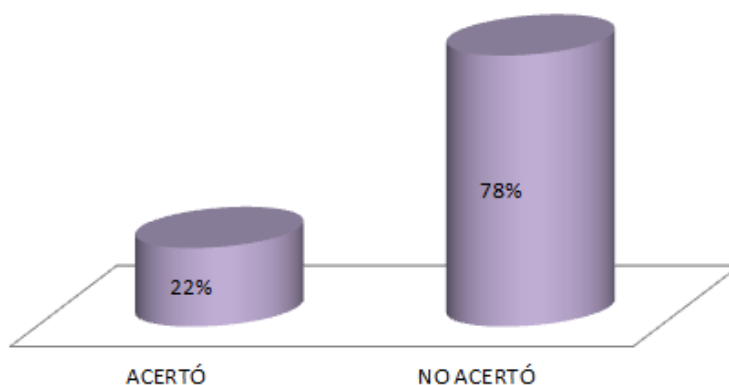


Gráfico 11-3: Conocimiento sobre Señales reglamentarias.

Realizado por: López, Verónica, 2022.

Análisis: El 78% no conoce las señales reglamentarias y solo el 22% acertó a esta pregunta.

Interpretación: El desconocimiento de estas señales reglamentarias es muy evidente en las y los estudiantes de las unidades del cantón.

3.1.1.8 ¿Conoce usted las señales manuales del agente de tránsito?

Tabla 12-3: Agente de tránsito.

	Cantidad	Porcentaje
SI	338	97%
NO	9	3%
Total general	347	100%

Fuente: Levantamiento de información en campo.

Realizado por: López, Verónica, 2022.

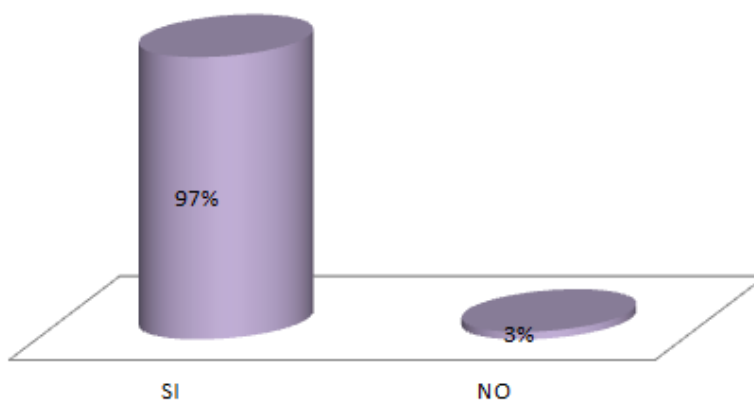


Gráfico 12-3: Conocimiento de las señales manuales del Agente de tránsito.

Realizado por: López, Verónica, 2022.

Análisis: El 97% de las y los estudiantes conocen las señales manuales de la o el agente de tránsito y solo un 3% no las conoce.

Interpretación: La mayoría de las y los estudiantes de las Unidades Educativas del cantón conocen estas señales y solo un mínimo de personas no las conocen.

3.1.1.9 ¿Cómo se moviliza usted?

Tabla 13-3: Modos de transporte.

	Cantidad	Porcentaje
A PIE	63	18%
AUTOMOVIL	37	11%
BICICLETA	21	6%
BUS	42	12%
MOTO	103	30%
OTROS	24	7%
TAXI	57	16%
Total general	347	100%

Fuente: Levantamiento de información en campo.

Realizado por: López, Verónica, 2022.

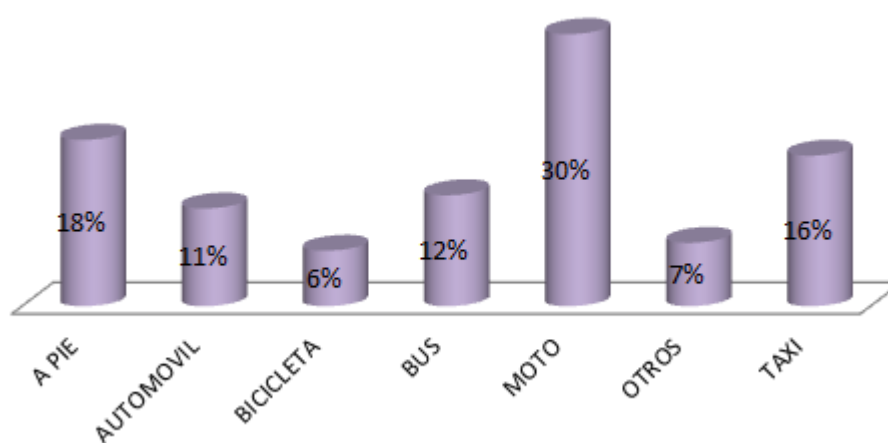


Gráfico 13-3: Modos de transporte.

Realizado por: López, Verónica, 2022.

Análisis: El 30% de las y los estudiantes se movilizan en motos, seguido del 18% que lo hacen a pie, el 16% lo hacen en taxis, un 12% en bus, 11% en automóvil, el 6% en bicicleta y el 7% en otros modos.

Interpretación: La mayoría de estudiantes se movilizan motos seguido de otras personas que lo hacen a pie, esto se debe a que la mayoría de estudiantes viven en el cantón y sus alrededores sin contar con el alza de pasajes en el transporte público en el cantón por lo cual la mayoría decide moverse a pie o reunirse entre algunas personas para tomar un taxi.

3.1.1.10 *En caso de ser usted el conductor señale con una x en el siguiente casillero*

Tabla 14-3: Es conductor.

	Cantidad	Porcentaje
SI	19	5%
NO	328	95%
Total general	347	100%

Fuente: Levantamiento de información en campo.

Realizado por: López, Verónica, 2022.

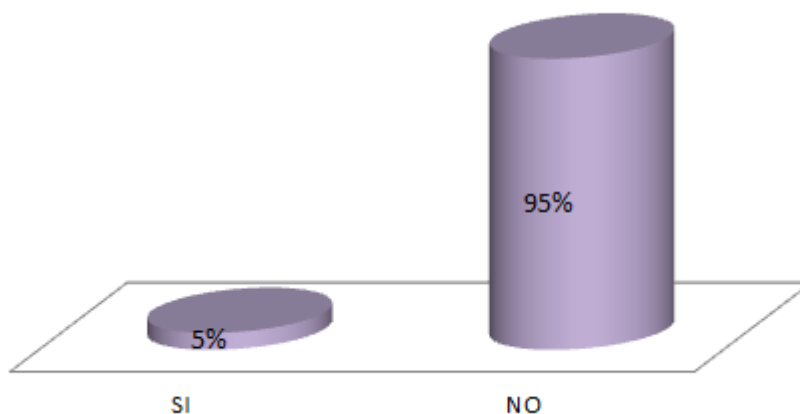


Gráfico 14-3: Es conductor del vehículo que se moviliza.

Realizado por: López, Verónica, 2022.

Análisis: el 5% personas aseguraron ser los conductores de los vehículos que se movilizan para asistir a las instituciones educativas.

Interpretación: 19 estudiantes menores de edad aseguraron que condujeron sin una licencia hasta la unidad educativa.

3.1.2 Cuadro de resumen

Tabla 15-3: Cuadro de resumen

Preguntas de la Encuesta	Resultados
¿Sabe usted que es educación vial?	El 14% conoce que es educación vial. El 86% no conoce que es educación vial.
Señale con V o F de acuerdo a su criterio	El estado garantiza la libre movilidad. <ul style="list-style-type: none"> ○ El 99% marcó como verdadera esta afirmación ○ El 1% marcó como falsa esta afirmación
	El transporte es un derecho. <ul style="list-style-type: none"> ○ El 99% marcó como verdadera esta afirmación ○ El 1% marcó como falsa esta afirmación
Tipos de transporte	Transporte comercial. <ul style="list-style-type: none"> ○ El 1% señaló correctamente. ○ El 99% señaló erróneamente.
	Transporte público. <ul style="list-style-type: none"> ○ El 2% señaló correctamente. ○ El 98% señaló erróneamente.
Una con líneas la respuesta correcta	Semáforo. <ul style="list-style-type: none"> ○ El 100% señaló correctamente.
	Cruce peatonal. <ul style="list-style-type: none"> ○ El 91% señaló correctamente. ○ El 9% señaló erróneamente.
	Vehículos de emergencia. <ul style="list-style-type: none"> ○ El 98% señaló correctamente. ○ El 2% señaló erróneamente.
¿Cuál de estas son señales preventivas?	El 18% acertó. El 82% no acertó.
¿Cuál de estas son señales informativas?	El 16% acertó. El 84% no acertó.
¿Cuál de estas son señales reglamentarias?	El 22% acertó. El 78% no acertó.
¿Conoce usted las señales manuales del agente de tránsito?	El 97% conoce. El 3% no conoce.
¿Cómo se moviliza usted?	El 18% camina.

	<p>El 11% utiliza automóvil.</p> <p>El 6% utiliza bicicleta.</p> <p>El 12% utiliza bus.</p> <p>El 30% utiliza moto.</p> <p>El 16% utiliza taxi.</p> <p>El 7% utiliza otros modos.</p>
--	---

Fuente: Levantamiento de información en campo.

Realizado por: López, Verónica, 2022.

3.2 Propuesta

PLAN DE EDUCACIÓN VIAL PARA LAS UNIDADES EDUCATIVAS DE CANTONES TIPO B, CASO: CANTÓN ECHEANDÍA PROVINCIA DE BOLÍVAR. PERÍODO 2021-2022.

3.3 Objetivos

3.3.1 General

Elaborar un Plan de Educación Vial para las Unidades Educativas del Cantón Echeandía, Provincia de Bolívar.

3.3.2 Específicos

- Crear fichas que detallen el contenido a impartir a las y los estudiantes en conjunto con los materiales necesarios para el desarrollo de los temas.
- Detallar los temas a estudiar por nivel de educación de acuerdo a la clasificación del Ministerio de Educación.
- Dar a conocer a los estudiantes los principales aspectos de la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial junto con su respectivo reglamento.

3.4 Contenido de la Propuesta

3.4.1 Contenido del Plan de Educación vial

Tabla 16-3: Matriz del plan de educación.

<u>NIVEL INICIAL</u>				
NIVEL EDUCATIVO	TEMA	OBJETIVO	MATERIAL	RECURSOS
Inicial	<ol style="list-style-type: none"> 1. SEMÁFORO 2. PASO CEBRA 	Conseguir que las y los infantes reconozcan el paso cebra y puedan distinguir entre el semáforo vehicular y peatonal, y el significado de sus colores.	(Señalización Vial. Parte 5. Semaforización) (Participación Estudiantil en Movilidad, Tránsito y Seguridad Vial)	Tecnológicos Talento humano Materiales Didácticos
<u>NIVEL DE EDUCACIÓN GENERAL BÁSICA</u>				
SUBNIVEL PREPARATORIA				
NIVEL EDUCATIVO	TEMA	OBJETIVO	MATERIAL	RECURSOS
Primer grado	<ol style="list-style-type: none"> 1. SEÑALES MANUALES Y ACÚSTICAS 2. SEÑALIZACIÓN 	Lograr de una manera interactiva que las y los niños conozcan los diferentes tipos de señalización, su uso y	(Manual Básico de Señalización Vial) (Medios de Transporte y	Tecnológicos Talento humano Materiales Didácticos

	BÁSICA 3. MEDIOS DE TRANSPORTE	connotación.	Comunicación)	
SUBNIVEL ELEMENTAL				
NIVEL EDUCATIVO	TEMA	OBJETIVO	MATERIAL	RECURSOS
Segundo grado	1. SEÑALES DE TRÁNSITO	Desarrollar en los estudiantes el entendimiento de conceptualizaciones básicas respecto a señales de tránsito horizontal, vertical, y red vial estatal. .	(Señalización Vial. Parte 1. Señalización Vertical.)	Tecnológicos Talento humano Materiales Didácticos
Tercer grado	1. SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL		(Señalización Vial. Parte 2. Señalización Horizontal.)	
Cuarto grado	1. RED VIAL DEL ECUADOR		(Betancourt Landeta)	
SUBNIVEL MEDIO				
NIVEL EDUCATIVO	TEMA	OBJETIVO	MATERIAL	RECURSOS
Quinto grado				Tecnológicos

	1. LEY DE CAMINOS	Alcanzar comprensión total de: la ley de caminos, señalización vertical y las condiciones necesarias del transporte terrestre en el Ecuador.	(LEY DE CAMINOS)	Talento humano
Sexto grado	1. SEÑALIZACIÓN VERTICAL		(Señalización Vial. Parte 1. Señalización Vertical.)	Materiales
Séptimo grado	1. SEÑALIZACIÓN VERTICAL 2. CONDICIONES DEL TRANSPORTE TERRESTRE.		(Manual Básico de Señalización Vial) (Señalización Vial. Parte 1. Señalización Vertical.) (Manual Básico de Señalización Vial) (Reglamento a Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial)	
SUBNIVEL SUPERIOR				
NIVEL EDUCATIVO	TEMA	OBJETIVO	MATERIAL	RECURSOS
Octavo grado	ORGANISMOS DE CONTROL Y	Generar en el estudiante conocimiento acerca de:	(CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR,	Tecnológicos Talento humano

	SUPERVISIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE.	organismos de control y supervisión del transporte terrestre, educación vial, movilidad, seguridad vial.	2008)	Materiales
Noveno grado	MOVILIDAD TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL PARTE I		(Participación Estudiantil en Movilidad, Tránsito y Seguridad Vial) (Fundación Mapfre)	Tecnológicos Talento humano Materiales
Décimo grado	MOVILIDAD TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL PARTE II		Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial (Asamblea Nacional República del Ecuador, 2021)	Tecnológicos Talento humano Materiales
<u>BACHILLERATO GENERAL UNIFICADO</u>				
NIVEL EDUCATIVO	TEMA	OBJETIVO	MATERIAL	RECURSOS
Primero	1. MARCO LEGAL DEL		Constitución	

	TRANSPORTE	Construir de una manera conjunta docente-estudiante el aprendizaje de las principales leyes que regulan el transporte y tránsito en el Ecuador, a la vez	Código civil Código orgánico integral penal Código de comercio Ley de tránsito (LOTTTySV) Ley de compañías Ley orgánica de economía popular y solidaria	Tecnológicos Talento humano Materiales
Segundo	1. EL TRANSPORTE TERRESTRE EN EL ECUADOR 2. TÍTULOS HABILITANTES	incentivando al estudiante en una educación vial centrada en el respeto.	Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial (Reglamento a Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial)	Tecnológicos Talento humano Materiales
Tercero	1. LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL		Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial	Tecnológicos Talento humano Materiales

	LTTTySV. 2. REGLAMENTO A LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL 3. CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL		(Reglamento a Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial)	
--	--	--	--	--



Fuente: Investigación bibliográfica.

Realizado por: López, Verónica, 2022.

3.4.2 Estructura del plan de educación vial por nivel de Educación

NIVEL INICIAL

Tabla 17-3: Plan de educación vial nivel inicial.

INICIAL				
TEMA	ÍTEMS	MATERIAL	TIPO DE ACCIÓN	META
<i>SEMÁFORO</i>	<p>La importancia del Semáforo vehicular para la seguridad de las y los niños.</p> <p>Conocer e Interpretar el Semáforo peatonal</p> 	<p>(Señalización Vial. Parte 5. Semaforización)</p> <p>(Participación Estudiantil en Movilidad, Tránsito y Seguridad Vial)</p>	Acción preventiva	Las y los niños de inicial podrán identificar y usar el paso cebra y los semáforos desde una edad temprana.
<i>PASO CEBRA</i>	<p>Función y uso del paso cebra.</p> 			


Fuente: Investigación bibliográfica.









Realizado por: López, Verónica, 2022.

NIVEL DE EDUCACIÓN GENERAL BÁSICA

SUBNIVEL PREPARATORIA

Tabla 18-3: Plan de educación vial nivel de educación primer grado.

PRIMER GRADO				
TEMA	ÍTEMS	MATERIAL	TIPO DE ACCIÓN	META
<i>SEÑALES MANUALES Y ACÚSTICAS</i>	<p>Señales manuales y Corporales del Agente de tránsito.</p> 	(Manual Básico de Señalización Vial)	Acción preventiva	Las y los estudiantes de podrán identificar las


	Identificación de las señales acústicas		(Señalización Vial. Parte 1. Señalización Vertical.)	señales que ven en su entorno, mismas que son necesarias para que se puedan movilizar de una forma segura.
<i>SEÑALIZACIÓN BÁSICA</i>	Pare		(Medios de Transporte y Comunicación)	
	Parada de bus			
	Una vía			
	Doble vía			
<i>MEDIOS DE TRANSPORTE</i>	Transporte Terrestre			
	Transporte Aéreo			
	Transporte Marítimo			


























Fuente: Investigación bibliográfica.

Realizado por: López, Verónica, 2022.

SUBNIVEL ELEMENTAL

Tabla 19-3: Plan de educación vial nivel de educación segundo grado.





SEGUNDO GRADO				
TEMA	ÍTEMS	MATERIAL	TIPO DE ACCIÓN	META
<i>SEÑALES DE TRÁNSITO</i>	Introducción a las señales de tránsito.		(Manual Básico de Señalización Vial)	Lograr que los y las estudiantes conozcan las señales de tránsito de
	Clasificación general	{ <ul style="list-style-type: none"> <i>Manuales</i> <i>Luminosas</i> <i>Acusticas</i> <i>Horizontales</i> <i>Verticales</i> 		
	Formas			

	<p><i>Formas</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Octógono Triángulo Rectángulo con eje mayor vertical Círculo Rombo Cruz Rectángulo con eje mayor horizontal Escudo Pentágono 	(Señalización Vial. Parte 1. Señalización Vertical.)	Acción preventiva	una forma general creando conocimientos necesarios.														
	<p><i>Colores</i></p> <p>Los colores normalizados según el (Instituto Ecuatoriano de Normalización, 2011)</p> <table border="0"> <tr> <td>Rojo</td> <td></td> <td>Amarillo</td> <td></td> <td>Azul</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Blanco</td> <td></td> <td>Naranja</td> <td></td> <td>Café</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Negro</td> <td></td> <td>Verde</td> <td></td> <td>Verde limón</td> <td></td> </tr> </table>				Rojo		Amarillo		Azul		Blanco		Naranja		Café		Negro	
Rojo		Amarillo		Azul														
Blanco		Naranja		Café														
Negro		Verde		Verde limón														

Fuente: Investigación bibliográfica.

Realizado por: López, Verónica, 2022.




Tabla 20-3: Plan de educación vial nivel de educación tercer grado.

TERCER GRADO				
TEMA	ÍTEMES	MATERI AL	TIPO DE ACCIÓN	META
SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL	Las Líneas longitudinales en el Ecuador. 	(Señalización Vial. Parte 2. Señalización Horizontal .)	Acción preventiva	Los y las estudiantes serán capaces de conocer las señales horizontales en la vía pública.
	Líneas transversales y su importancia. 			
	Los símbolos y leyendas { Flechas Leyendas Otros símbolos 			
	Otras señalizaciones 			

Fuente: Investigación bibliográfica.

Realizado por: López, Verónica, 2022.

Tabla 21-3: Plan de educación vial nivel de educación cuarto grado.




CUARTO GRADO					
TEMA	ÍTEMS		MATERIAL	TIPO DE ACCIÓN	META
RED VIAL DEL ECUADOR	Red vial estatal del Ecuador y su clasificación. { <i>Vías primarias</i> { <i>Vías colectoras</i>		(Betancourt Landeta)	Acción preventiva.	Las y los estudiantes identificarán cuáles son los tipos de vías que existen en el Ecuador.
	La red vial provincial y su importancia en la movilidad.				
	Red vial cantonal del país. .				

Fuente: Investigación bibliográfica.

Realizado por: López, Verónica, 2022.

SUBNIVEL MEDIO

Tabla 22-3: Plan de educación vial nivel de educación quinto grado.



QUINTO GRADO					
TEMA	ÍTEMS		MATERIAL	TIPO DE ACCIÓN	META
LEY DE CAMINOS	Vías de transporte terrestre o Caminos públicos.		(LEY DE CAMINOS)	Acción preventiva	Los y las estudiantes conozcan sobre sus derechos y obligaciones del estado en los caminos del Ecuador.
	El Derecho de vía como facultad del estado.				
	Seguridad: educación y prevención de				

	futuras viviendas y construcciones al borde de las vías públicas del Ecuador.				
--	---	--	--	--	--

Fuente: Investigación bibliográfica.

Realizado por: López, Verónica, 2022.


Tabla 23-3: Plan de educación vial nivel de educación sexto grado.

SEXTO GRADO					
TEMA	ÍTEMS		MATERIAL	TIPO DE ACCIÓN	META
SEÑALIZACIÓN VERTICAL	Identificación de las señales reglamentarias del país.		(Señalización Vial. Parte 1. Señalización Vertical.) (Manual Básico de Señalización Vial)	Acción preventiva	Las y los estudiantes identificarán y respetarán las señales verticales.
	Las señales preventivas y su importancia.				

Fuente: Investigación bibliográfica.

Realizado por: López, Verónica, 2022.

Tabla 24-3: Plan de educación vial nivel de educación séptimo grado.

SÉPTIMO GRADO					
TEMA	ÍTEMS		MATERIAL	TIPO DE ACCIÓN	META
SEÑALIZACIÓN VERTICAL	Señales informativas del Ecuador.		(Señalización Vial. Parte 1. Señalización Vertical.)	Acción preventiva	Las y los estudiantes identificarán y respetarán

	<p>Importancia de la señalización de las zonas escolares.</p> 			las señales horizontales.
CONDICIONES DEL TRANSPORTE TERRESTRE.	<p>Responsabilidad Universalidad Accesibilidad Comodidad Continuidad Seguridad Calidad Estandarización Medio Ambiente</p> 	<p>(Manual Básico de Señalización Vial)</p> <p>(Reglamento a Ley de Transporte Terrestre y Tránsito y Seguridad Vial)</p>		

Fuente: Investigación bibliográfica.

Realizado por: López, Verónica, 2022.

SUBNIVEL SUPERIOR


Tabla 25-3: Plan de educación vial nivel de educación octavo grado.

OCTAVO GRADO				
TEMA	ÍTEMS	MATERIAL	TIPO DE ACCIÓN	META
ORGANISMOS DE CONTROL Y SUPERVISIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE.	Ministerio de transporte 	(CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, 2008)	Acción preventiva	Crear conocimientos de los organismos de control que tiene el transporte terrestre por carretera.
	Superintendencia de Compañías 			
	Superintendencia de Economía Popular y Solidaria 			
	Superintendencia de Servicio de Rentas Internas 			
	Ministerio de Trabajo 			

Fuente: Investigación bibliográfica.

Realizado por: López, Verónica, 2022.

Tabla 26-3: Plan de educación vial nivel de educación noveno grado.

NOVENO GRADO					
TEMA	ÍTEMS		MATERIAL	TIPO DE ACCIÓN	META
MOVILIDAD TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL PARTE I	Educación vial <ul style="list-style-type: none"> • Que es la educación vial. • Importancia. • Objetivos 		(Participación Estudiantil en Movilidad, Tránsito y Seguridad Vial) (Fundación Mapfre)	Acción preventiva	Las y los estudiantes tendrán conocimientos de lo que implica la seguridad vial y serán capaces de identificar las referencias en la vía pública.
	Movilidad y Tránsito <ul style="list-style-type: none"> • Movilidad • Pirámide de la movilidad • Tránsito • Congestión 			Acción correctiva	

Fuente: Investigación bibliográfica.

Realizado por: López, Verónica, 2022.

Tabla 27-3: Plan de educación vial nivel de educación décimo grado.

DÉCIMO GRADO					
TEMA	ÍTEMS		MATERIAL	TIPO DE ACCIÓN	META
MOVILIDAD TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL PARTE II	Seguridad vial <ul style="list-style-type: none"> • ¿Qué es seguridad vial? • Componentes Vehículos Vías Usuarios 		(Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial, 2021)	Acción Preventiva	Las y los estudiantes conocerán sobre los derechos y obligaciones en la vía pública.
	Usuarios de la vía pública <ul style="list-style-type: none"> • Derechos de los Peatones • Obligaciones 			Acción correctiva	








	<p>s de los peatones.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Comportamiento de usuarios de la vía • Prohibición de Conducir 				
--	---	--	--	--	--

Fuente: Investigación bibliográfica.

Realizado por: López, Verónica, 2022.

BACHILLERATO GENERAL UNIFICADO






Tabla 28-3: Plan de educación vial nivel de educación primero de bachillerato.

PRIMERO				
TEMA	ÍTEMS	MATERIAL	TIPO DE ACCIÓN	META
MARCO LEGAL DEL TRANSPORTE	Constitución 	<ul style="list-style-type: none"> • Constitución • Código civil • Código orgánico integral penal • Código de comercio • Ley de tránsito (LOTTTyS V) • Ley de compañías • Ley orgánica de economía popular y solidaria 	Acción preventiva	Crear nuevos conocimientos en las y los estudiantes sobre las bases legales del transporte en el Ecuador.
	Código civil 			
	Código orgánico integral penal 			
	Código de comercio 			
	Ley de tránsito (LOTTTySV) 			
	Ley de compañías 			
	Ley orgánica de economía popular y solidaria 			

Fuente: Investigación bibliográfica.

Realizado por: López, Verónica, 2022.

Tabla 29-3: Plan de educación vial nivel de educación segundo de bachillerato.

SEGUNDO					
TEMA	ÍTEMS	MATERIAL	TIPO DE ACCIÓN	META	
EL TRANSPORTE TERRESTRE EN EL ECUADOR	Publico		(Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial, 2021)	Acción preventiva.	Lograr que las y los estudiantes diferencien las modalidades del transporte terrestre en el Ecuador y cuáles son sus títulos habilitantes.
	Comercial				
	Cuenta propia				
	Particular				
TÍTULOS HABILITANTES	Contratos de Operación		(Reglamento a Ley de Transporte Terrestre y Seguridad Vial)		
	Permisos de operación				
	Autorizaciones de operación				

Fuente: Investigación bibliográfica.

Realizado por: López, Verónica, 2022.

Tabla 30-3: Plan de educación vial nivel de educación tercero de bachillerato.

TERCERO				
TEMA	ÍTEMS	MATERIAL	TIPO DE ACCIÓN	META
LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL LTTTySV.	<ul style="list-style-type: none"> Principios Generales Prioridad de movilidad Enseñanza obligatoria de regulaciones sobre Tránsito Objetivos de la educación en Tránsito 	Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial (Reglamento a Ley de Transporte Terrestre y Seguridad Vial)	Acción preventiva	Lograr un pleno conocimiento de las leyes y reglamentos de tránsito.
	REGLAMENTO A LEY DE TRANSPORTE	<ul style="list-style-type: none"> Atención preferente a pasajeros 		

TERRESTRE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL				
CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL	<ul style="list-style-type: none"> • Contravenciones de tránsito • Conducción de vehículo bajo efecto de sustancias • Conducción de vehículo en estado de embriaguez 			

Fuente: Investigación bibliográfica.

Realizado por: López, Verónica, 2022.

3.4.3 Evaluación

En el Nivel de Inicial y sub nivel de preparatoria no se debe aplicar evaluaciones calificativas según el Ministerio de Educación y se recomienda usar las experiencias de aprendizaje por medio de elementos integradores.

En el Nivel de Educación General Básica es necesario llevar un registro anecdótico, exámenes con preguntas de opción múltiple para un mejor razonamiento y el uso de un cuaderno donde el o la docente pueda verificar la comprensión y criterio de la o el estudiante.

En el Bachillerato General Unificado la elaboración de mapas conceptuales y exámenes orales para evitar que la o el estudiante memorice y en su lugar pueda comprender y razonar llegando de esta forma a tener un aprendizaje preventivo en esta población.

Es importante que en cada nivel exista una evaluación diagnóstica para reforzar conocimientos.

CONCLUSIONES

1. Se concluye que los estudiantes de las Unidades Educativas del Cantón Echeandía se encuentran en un nivel de conocimiento paupérrimo de Educación Vial. Los resultados del levantamiento de información en campo demostró que los estudiantes conocen señalización básica, como es el uso de un semáforo, paso cebra y reconocen los vehículos de emergencia, el 86% conocían sobre la educación vial, sin embargo, es evidente que no pueden distinguir el transporte público del transporte comercial, en general más del 70% desconocen sobre la señalización preventiva, informativa y reglamentaria; y algunos manifiestan que suelen conducir vehículos motorizados sin protección ni título habilitante correspondiente. Varios alumnos afirmaron ser persuadidos por el personal docente a no contestar con sinceridad, si conducían los vehículos. El nulo control por parte de las autoridades fue evidente, ya que es común ver a menores de edad conduciendo sin ningún permiso ni medidas de seguridad.
2. Mediante la información recolocada se eligieron temas basados en la ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, reglamento a la ley, ley de caminos, normativa INEN, entre otras fuentes. Cada tema está diseñado pedagógicamente acorde a las necesidades por edad y en base al currículo docente. El plan de educación vial está diseñado para que el proceso de aprendizaje sea constante y se refuerce cada año con temas de interés y necesarios para salvaguardar la vida de las personas.
3. Se elaboró un Plan de Educación Vial para para las Unidades Educativas de cantones tipo B caso Echeandía provincia de Bolívar donde se muestra fichas que contienen temas y subtemas descritos en la propuesta planteada, los mismos que fueron diseñados y debidamente extraídos de leyes, reglamentos y demás para la creación del plan. Esta propuesta está diseñada para que las y los estudiantes de estas unidades tengan herramientas necesarias que les ayudara a crear una cultura de movilidad segura.

RECOMENDACIONES

1. Se recomienda a las Unidades Educativas del Cantón Echeandía Provincia de Bolívar usar este Plan de Educación Vial con los siguientes fines educativos; que las y los estudiantes puedan adquirir y reforzar nuevos conocimientos relacionados a la educación vial; que a partir de este plan se pueda crear planes internos de seguridad vial para cada unidad educativa y se cree campañas de educación vial dirigida a las y los tutores de estudiantes con el fin de reforzar conocimientos, aptitudes y crear conciencia sobre todas las personas involucradas.
2. Gobierno Descentralizado del Cantón Echeandía debería crear campañas de Educación Vial dirigidas a la ciudadanía, para corregir las conductas que exponen la integridad de las personas. Es necesario que Gobierno Descentralizado del Cantón Echeandía a través de la Unidad de tránsito realicen mayores controles en el cantón para prevenir futuros siniestros, es necesario también brindar a la ciudadanía señalización horizontal y vertical en la vía pública de acuerdo a la normativa INEN 004.
3. Se recomienda a las instituciones y organismos competentes hacer uso del plan Educación Vial como un instrumento guía para los docentes en donde se encuentran temas para cada nivel de educación escolar con el fin mejorar los conocimientos de seguridad vial en los estudiantes.

BIBLIOGRAFÍA

- Gutiérrez Fajardo, A. G., & España Merchán, O. E. (2011). *Estudio del proceso de comunicación del programa de educación vial con los alumnos de los colegios participantes de la ciudad de Cuenca*. Obtenido de: <http://dspace.ucuenca.edu.ec/handle/123456789/1804>
- Martín Urbano, P., Ruiz Rúa, A., & Sánchez Gutiérrez, J. I. (2012). *El sistema de transporte público en España: una perspectiva interregional*. Obtenido: <https://www.redalyc.org/pdf/2821/282125048009.pdf>
- Agencia Nacional de Tránsito. (13 de octubre de 2021). *Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial*. Obtenido de: https://www.ant.gob.ec/?page_id=2670
- Asamblea Nacional del Ecuador. (2021). *Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial*. Quito, Ecuador.
- Balbuena Cruz, J. A. (2014). *El transporte rural en los municipios más pobres de México*. Sanfandila.
- Behar Rivero, D. (2008). *Metodología de la investigación*. Shalom.
- Betancourt Landeta, L. E. (s.f.). *Elaboración de un manual que sirva como guía para realizar la señalización*. Obtenido de: <http://repositorio.puce.edu.ec/bitstream/handle/22000/7910/9.55.000560.pdf?sequence=4&isAllowed=y>
- Casas Anguita, J., Repullo Labrador, J. R., & Donado Campos, J. (2002). *La encuesta como técnica de investigación. Elaboración de cuestionarios y tratamiento estadístico de los datos (I)*. Obtenido de: <https://core.ac.uk/download/pdf/82245762.pdf>
- Consejo Nacional de Competencias; Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo. (s.f.). *Territorio y Descentralización*. Obtenido de: <http://www.competencias.gob.ec/wp-content/uploads/2015/10/transporte-descentralizacion.pdf>
- Constitución de la República del Ecuador*. (2008). Obtenido de: https://www.defensa.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/02/Constitucion-de-la-Republica-del-Ecuador_act_ene-2021.pdf
- Fundación MAPFRE. (s.f.). Obtenido de El factor humano en la Seguridad Vial: <https://www.fundacionmapfre.org/educacion-divulgacion/seguridad-vial/movilidad-segura-salud/sabias-que/factor-humano-seguridad-vial/>
- Fundación MAPFRE. (s.f.). *Definición de seguridad vial y juegos*. Obtenido de: <https://www.fundacionmapfre.org/educacion-divulgacion/seguridad-vial/actividades-educativas/sabias-que/importancia-educacion-vial/>

- Fundación Mapfre. (s.f.). *Los Objetivos de la Educación vial*. Obtenido de: <https://www.fundacionmapfre.org/educacion-divulgacion/seguridad-vial/actividades-educativas/sabias-que/educacion-vial-objetivos/>
- González Fernández, Torres Torres, A. R., & Valverde Molina, J. (s.f.). *Traumatismo torácico, neumotórax, hemoptisis y tromboembolismo pulmonar*. Obtenido de: https://www.aeped.es/sites/default/files/documentos/12_traumatismo_toracico.pdf
- Instituto Ecuatoriano de Normalización. (2011). *Reglamento Técnico Ecuatoriano RTE INEN 004* (Primera ed.). Quito.
- Instituto Ecuatoriano de Normalización. (2011). *Señalización vial. Parte 1. Señalización horizontal*. Obtenido de: https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/04/LOTAIP2015_reglamento-tecnico-ecuatoriano-rte-inen-004-1-2011.pdf
- Instituto Ecuatoriano de Normalización. (2011). *Señalización Vial. Parte 1. Señalización Vertical*. Obtenido de: https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/04/LOTAIP2015_reglamento-tecnico-ecuatoriano-rte-inen-004-1-2011.pdf
- Islas Rivera, V., & Lelis Zaragoza, M. (2007). *Análisis de los sistemas de transporte vol 1: conceptos básicos*. Obtenido de: <https://www.imt.mx/archivos/publicaciones/publicaciontecnica/pt307.pdf>
- LA Network. (s.f.). *Latinoamericano de Ciudades Fatales*. Obtenido de: <https://la.network/wp-content/uploads/2017/12/CIUDADES-FATALES-FINAL.pdf>
- Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial. (2021). *Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial*. Quito, Ecuador.
- MAIO AMARELO ATENÇÃO PELA VIDA. (2014). *Maio Amarelo Atencão Pela Vida*. Obtenido de: <https://maioamarelo.com/o-movimento/>
- MedlinePlus. (2021). Obtenido de <https://medlineplus.gov/spanish/ency/article/000028.htm>
- Millares, E., de la Peña, E., Díaz, L., Asociación Española de la Carretera, Banco Interamericano de Desarrollo, Taddia, A., & Bustamante, C. (s.f.). *Experiencia de éxito factor institucional, legal y de control*. Obtenido de: [https://www.aecarretera.com/estudios/2019/11.3.-Experiencias-de-exito-en-seguridad-vial-en-America-Latina-y-el-Caribe-Factor-institucional-legal-y-de-control%20\(1\).pdf](https://www.aecarretera.com/estudios/2019/11.3.-Experiencias-de-exito-en-seguridad-vial-en-America-Latina-y-el-Caribe-Factor-institucional-legal-y-de-control%20(1).pdf)
- Ministerio de Educación del Ecuador. (2018). *Guía docente para trabajar la educación vial en el aula*. Obtenido de <https://educacion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2019/10/Guia-de-educacion-vial.pdf>
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (s.f.). *LEY DE CAMINOS LEY DE CAMINOS*. Obtenido de https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/10/12-03-2011_Especial_LEY-DE-CAMINOS.pdf

- Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (2015). *Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Plan Estratégico de Seguridad Vial 2015-2020*. Obtenido de: https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2016/10/SSV_VII_2016_PPT_La-Decada-de-Accion-y-el-Camino-Seguro-2011-2020-Lunes.pdf
- Ministerio de Obras Públicas. *Plan Operativo Pacto Nacional por la Seguridad Vial*. (s.f.). Obtenido de <https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/12/Plan-Operativo-de-Seguridad-Vial.pdf>
- Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones Chile. (Octubre de 2006). Análisis del transporte rural e interurbano. Obtenido de Subtrans: <http://www.subtrans.gob.cl/upload/estudios/RuraleInterurbano-IF.pdf>
- Ministerio del Interior. (2014). España. *Los peatones*. Obtenido de: https://www.dgt.es/PEVI/documentos/catalogo_recursos/didacticos/did_adultas/peatones.pdf
- Miranda Villena, H., Intriago Almeida, C., Sánchez Calderón, L., & Santos Baquerizo, E. (s.f.). *Señalización Horizontal y Vertical de una carretera. Caso práctico: Vía perimetral entre los km. 20 y 30, Guayaquil-Ecuador*. Obtenido de: <https://www.dspace.espol.edu.ec/bitstream/123456789/9119/1/Se%C3%B1alizaci%C3%B3n%20Horizontal%20y%20Vertical%20de%20una%20Carretera.pdf>
- Montero González, T. (2012). *SciELO*. Obtenido de: http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0138-65572012000100001
- Organización de las Naciones Unidas. (2011). *Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020*. Obtenido de: https://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/spanish.pdf
- Organización de las Naciones Unidas. (2020). *Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo*. Resolución aprobada por la Asamblea General ONU.
- Organización Mundial de la Salud. (2006). First United Nations Global Road Safety Week. *Boletín FAL*, 1;4.
- Papacostas, & Prevendouros. (2001). Educación vial. Obtenido de: <http://materias.fi.uba.ar/6807/contenidos/Notas%20Introduccion.pdf>
- Parra Sanabria, J. C. (s.f.). *Fundación Planeta vial*. Obtenido de: <https://planetavial.co/modulo-iii-que-hacer-antes-durante-y-despues-del-accidente-de-transito/>
- Redondo, M. E. (25 de Abril de 2016). *Lider Empresarial*. Obtenido de: <https://www.liderempresarial.com/que-es-la-movilidad-no-motorizada-y-por-que-es-importante-para-los-negocios/>
- Road Safety In Canada. (2011). *Road Safety In Canada*. Obtenido de <https://tc.canada.ca/sites/default/files/migrated/tp15145e.pdf>

Road Safety. (1997). *Vision Zero on the move*. Suecia .

Sánchez Vicioso, P., Villa Bastías, E., Osorio, D., & Hospital Clínico Universitario. (s.f.).

TRAUMATISMOS.

Obtenido

de:

<http://www.medynet.com/usuarios/jraguilar/Manual%20de%20urgencias%20y%20Emergencias/trauabd.pdf>

Starkey, P., Ellis, S., Hine, J., & Ternell, A. (2004). *Mejora de la Movilidad Rural*. Washington, D.C: Banco Mundial .

Universidad Carlos III de Madrid. (s.f.). *Prevención de riesgos laborales*. Obtenido de RIESGOS MECÁNICOS: <https://www.uc3m.es/prevencion/riesgos-mecanicos>