



Sinergias educativas  
ISSN: 2661-6561  
compasacademico@icloud.com  
Grupo Compás  
Ecuador

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

---

**FACTORS ASSOCIATED WITH THE USE OF CONTRACEPTIVE METHODS AMONG ADOLESCENTS IN THE DISTRICT OF POMABAMBA- ANCASH, PERÚ 2021**

SGTO. AB. GONZALO ALFONSO VELA POLANCO  
gvelap@ulvr.edu.ec

MSc. JOSÉ LUIS ÁLAVA MIELES  
jose.alavam@ug.edu.ec

## RESUMEN

Cada año mueren cerca de 1,3 millones de personas a causa de accidentes de tránsito, entre 20 y 50 millones padecen lesiones leves y graves. Los accidentes de tránsito son unos de los principales motivos de muerte a nivel mundial, entre conductores de vehículos de 15 y 24 años de edad.

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

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

América Latina va por buen camino en realizar iniciativas tendientes a mejorar políticas dirigidas a mejorar la seguridad vial en las carreteras, el avance es claramente diferenciado en el país, según iniciativa mundial conducida por la Organización Mundial de la Salud (OMS) con el fin de evaluar el progreso de la seguridad vial en diferentes países del mundo, se revela que los altos índices de lesiones son causados por siniestros de tránsito, constituyéndose en un importante problema de salud pública en todos los países del continente americano. Tales lesiones constituyen una de las primeras causas de muerte en el país, en particular en el grupo de las personas de 5 a 29 años de edad, más de 5 millones de lesionados cada año, muchos de los cuales terminan con discapacidades permanentes.

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

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

Las lesiones graves causados por los siniestros de tránsito tienen consecuencia desproporcionada en las personas de menos recursos económicos en América Latina, lo cual demuestra las grandes desigualdades sociales y económicas en Sudamérica, así como políticas de planificación y desarrollo urbano que favorecen más a los automóviles que al transporte público y otras formas de transporte individual.

Los más afectados por estos siniestros de tránsito son, generalmente, los más vulnerables los

peatones que transitan por las calzadas, los motociclistas y ciclistas que circulan por las vías y, en la mayoría de las veces, los más pobres. Estas víctimas, con mayor frecuencia hombres y jóvenes, tienen más dificultad de acceso a la atención de los servicios de salud cuando resultan lesionados y, por lo tanto, menos probabilidad de recuperación y de retornar al trabajo o asistir a la escuela. Además, las muertes y las discapacidades por accidentes de tránsito generalmente los dejan incapaces de valerse por sí mismos.

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

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

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

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

Las vías de Guayaquil con más siniestros son la avenida Francisco de Orellana, avenida Quito, avenida 25 de julio, Perimetral, avenida del Bombero, entre otras. El exceso de velocidad es la causa principal, según datos de la ATM.

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

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

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

Consideramos que la educación vial no se debe limitar al conocimiento de las normas y señales viales, sino que es fundamental una educación incluyendo a todos unos comportamientos viales seguros. Por ello, debemos ser conscientes de la escasa información

que reciben los jóvenes estudiantes sobre la seguridad vial en materia de educación, lo que aprenden en su barrio, en su entorno de amigos etc., no va a representar una verdadera enseñanza ya que dicha información que reciben va a ser contradictoria con lo que deberían aprender en materia de tránsito y seguridad vial.

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

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

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

De acuerdo al artículo 373 del Código Orgánico Integral Penal (COIP) establece que los peatones pasajeros y controladores también pueden tener responsabilidad ante la ley en los accidentes de tránsito.

Según las estadísticas que maneja la Agencia Nacional de Tránsito (ANT), cerca del 5% de los accidentes de tránsito que suceden en el país se originan por la imprudencia de los peatones.

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

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

La implementación de un sistema de talleres que afiancen la cultura vial contribuirá en el desarrollo de una cultura vial y la atención a la diversidad en el colegio Particular presidente Carlos Julio Arosemena Tola, animando comportamientos y conductas que

Estas acciones que orientan la formación integral del individuo y grupos humanos, tienen como objetivo atender las necesidades de esta comunidad educativa diversa y principalmente a sus estudiantes.

### **Variable independiente**

**Cultura Vial:** La cultura vial se refiere a la construcción de una convivencia armoniosa, responsable y de respeto entre todos los que hacemos uso de las vías de tránsito, sean estas aceras, rutas, caminos, ciclo vías, etc.

## **Variable dependiente**

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

## **Aspectos teóricos**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## **Cultura Vial**

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

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

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

Lo señalado demanda compromiso por parte del docente y la necesidad de afrontar y resolver los efectos resultantes de los aumentos de los accidentes de tránsito donde el colegio, padres

de familia y obviamente el docente juega un papel trascendente quien debe convertirse como debe ser en una opción en la prevención, detección y disminución de las consecuencias que traen consigo los siniestros.

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

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

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

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

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

Según Conadis, las secuelas donde se ha presentado el mayor índice de personas discapacitadas a causa de los accidentes de tránsito a nivel nacional, son en las provincias de: Guayas, Manabí, Pichincha y los Ríos. La pérdida de brazos, piernas, lesiones cerebrovasculares (como retardo y problemas de lenguaje), o desfiguraciones en el cuerpo o el rostro estas son las secuelas más comunes que no solo afectan a muchos de los que sobreviven en los accidentes de tránsito que se registran en el país, sino a los familiares que son los que tienen que velar por ellos, y cuya incidencia se mantiene casi igual en los últimos años.

Estas personas que sufrieron algún tipo de discapacidad como resultado de accidentes de tránsito se sienten limitadas y no volverán hacer las mismas antes de tener el accidente, ya que quedan con secuelas graves tanto física como psicológica.

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

Integral Penal Art. 373.- Establece. - Responsabilidad de las o los peatones, pasajeros o controladores. –“Cuando el responsable del accidente no sea la o el conductor de un vehículo sino la o el peatón, pasajero, controlador u otra persona, será sancionado con las penas previstas en los artículos correspondientes, según las circunstancias de la infracción, a excepción de la pérdida de puntos que se aplica en forma exclusiva a las o los conductores infractores”.

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

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

Es necesario implementar programas de cultura vial en el Ecuador y en el mundo, así como para sensibilizar sobre esta temática a los adultos para lograr un aprendizaje constante y permanente.

El alto tránsito vehicular es un fenómeno que va a la par del desarrollo y del avance tecnológico de los países, nos movilizamos con rapidez, existe confort en los autos que nos transportamos, pero esto también ocasiona contratiempos, problemas, cuya máxima visualización se da a través de los accidentes de tránsito que se dan a diario, donde el humano como conductor o como peatón es el actor principal para que se den estos accidentes; por ello, es muy importante, para crear, tantos hábitos como actitudes seguras a los estudiantes, comunidad educativa, entorno y a toda la ciudadanía en el uso de las vías, calles y carreteras públicas y cuando conduzcan vehículos motorizados y no motorizados. Coadyuvando a la solución de este problema de salud pública, una de las líneas de actuación imprescindible es la adquisición de valores de cultura vial en los alumnos y en la ciudadanía en general, un concepto que implica algo más que el puro conocimiento de Leyes y señales de tránsito y que se constituye en el eje articular de la Educación Vial, como el mejor medio para la formación de una mejor conciencia vial.

La cultura vial debe ser parte de la educación social, es una eficaz base de actuación ciudadana, dado que posibilita crear hábitos, valores y conductas positivas de convivencia, para obtener una mejor calidad de vida, calidad medioambiental y lo más importante evitar siniestros en las vías.

La Seguridad Vial también es definida como la forma de concienciar, crear hábitos y actitudes positivas de convivencia, de calidad de vida. Definiciones que demuestran que el objetivo final es garantizar la convivencia de todos los estudiantes y ciudadanos en un marco

de derechos y deberes, puesto que la promoción, protección y defensa de los derechos humanos es un requisito fundamental para la democracia, la construcción de excelentes ciudadanos y el derecho sostenible de los pueblos.

Las sociedades, al agrupar a su interior a un grupo de ciudadanos que se desarrollan dentro de un ámbito jurisdiccional específico, demandan la presencia de un elemental sentido de convivencia armoniosa, priorizando el respeto a sus integrantes pasa a ser el requisito indispensable para garantizar esa convivencia; entendiéndose que los propios derechos terminan donde se inician los derechos del otro. El reconocimiento de este espacio propio de cada ser humano con su capacidad de autodeterminación, pasa a ser el principio rector de las relaciones interpersonales, marcadas por un profundo humanismo en el cual ninguna persona puede ser sujeto de algún tipo de amenaza vial por los conductores en las calles y carreteras de nuestro país.

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

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

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

El permanente incremento de los accidentes de tránsito pese a la implementación de campañas para bajar el índice de accidentes de tránsito en las vías ha motivado por parte de la Asamblea Nacional una revisión de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestres que en lo más relevante propuso la reestructuración del Consejo Nacional de Tránsito, la redefinición del rol y funciones que debe cumplir la Dirección Nacional de Tránsito, en cuanto a las contravenciones y el incremento de multas para los diferentes tipos de infracciones a la vez del incremento en las penas fueron trasladadas al COIP.

El tránsito, es un problema social que involucra a peatones, vehículos, conductores y entorno, es una temática de gran complejidad, en la cual la multiplicidad de actores precisamente demanda de procesos participativos en los cuales, cada uno de estos actores pueda convertirse en un agente que contribuya a la solución de un problema cuya cara más visible se patentiza en los altos índices y dramáticas estadísticas de los accidentes de tránsito que únicamente tienen capacidad de reflejar personas fallecidas, lesionados y daños materiales a terceros, resultantes de su ocurrencia; sin poder de ninguna manera mostrar el lado humano de estas tragedias que cuando ocurren, generan la pérdida de vidas invalorable, con el impacto a nivel personal, familiar y social.

Paralelamente a esta inobservancia a las Leyes y Reglamentos, el permanente aumento sin control del parque automotor a nivel nacional que según los registros entre los meses de enero a junio del 2017 el parque automotor ecuatoriano creció un 59%, según un estudio realizado por una firma especializada.

El parque automotor ecuatoriano es el que ha registrado la tasa más alta de crecimiento en los últimos años en Latinoamérica, incremento de enero a junio del presente año un 59% en comparación al mismo periodo del año anterior, informó Raúl Salvatierra, Gerente de Marketing de ETNA, empresa peruana que ingresa al Ecuador con un portafolio de soluciones de energía para el sector automotriz.

Salvatierra (2017) destacó que la compañía ha realizado un estudio detallado sobre el incremento del parque automotor del país, el cual reveló que Ecuador es un país bastante dinámico y con un gran potencial. “Han pasado de vender 27 mil carros (de enero a junio del 2016) a 43 mil (de enero a junio del 2017)” (s.p). Además, es un país donde existen cuatro empresas que ensamblan vehículos, eso hace que se convierta en un mercado potencial con un valor adicional, porque se fabrican autos.

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

Por estar relacionado en su forma de pensar y por concordar en complementar acciones educativas relacionados con la educación vial en la infancia esta investigación también se basa en el actor (Gonzalez & Verdeca, 2019, pág. 1) cuando establece como objetivo proponer actividades para favorecer los conocimientos sobre educación vial en los alumnos de la Educación Primaria y que corresponde a las instituciones escolares para contribuir a la

formación de una adecuada cultura vial en nuestros niños, adolescentes y jóvenes, mediante el aprovechamiento de las posibilidades que brinda el proceso docente-educativo, para que aprendan y desarrollen normas de conducta que les permita tener un comportamiento correcto para distinguir los peligros que existen en las vías al conducir un vehículo o al transitar como peatón.

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

El concepto de Seguridad Vial, que en sus inicios fue una temática de las instituciones de tránsito, es ahora una especialidad que aborda el diseño y planificación de carreteras, señalización, emergencia, educación y capacitación a conductores y peatones.

Un nuevo informe de la Organización Mundial de la Salud (OMS) de fecha 7 de diciembre de 2018 Ginebra, Suiza indica que las muertes por accidentes de tránsito continúan aumentando, con un promedio anual de 1,35 millones de muertes. El informe de la OMS sobre el estado mundial de la seguridad vial 2018 destaca que las lesiones causadas por el tránsito son ahora la principal causa de muerte de niños y jóvenes de 5 a 29 años.

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

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

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

Los países de altos ingresos y de alto desarrollo tecnológico presentan cifras bajas de accidentes de tránsito en las vías que los países de medianos y bajos ingresos y con una proyección de disminución de muertes cercana al 30%. Estas cifras abren más la diferencia entre los países altamente desarrollados y los de baja industrialización en donde la seguridad

vial no tiene la atención requerida. En este aspecto es importante reflexionar como países con más vehículos y población pueden reducir sus estadísticas de accidentalidad y mortalidad en contraposición con países pobres en donde pese a tener menor número de carreteras y menor número de vehículos existe mayor número de accidentes de tránsito.

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

Es evidente que los errores de los peatones son condiciones fundamentales para la ocurrencia de una colisión vial. Las normas específicas para los peatones son conocidas por los mismos, aun con alto capital cultural, debido al sesgo de la distribución de la encuesta, las ignoran con gran frecuencia. Ello reubica el enfoque sobre prevención, trasladando el eje de las campañas educativas hacia otra manera más efectiva y que logre la mejora en el cumplimiento de las normas, lo que redundaría en la disminución de su propio riesgo. (Buedo, Silberman, & Stickar, 2016, pág. s.p)

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

Observando la magnitud de la problemática se han propuesto numerosas estrategias para disminuir las estadísticas de los accidentes, creando programas de capacitación vial, modificando normas y leyes de seguridad vial, implementando planes de contención de los accidentes de tránsito y mejorando las vías de circulación; pero, aun así, su incidencia va en aumento. Esto lleva a reflexionar sobre la probable concurrencia de otros factores no suficientemente esclarecidos que quizá por su cotidianidad han dejado de percibirse y que podrían explicar la persistencia de los siniestros.

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

La educación vial, la capacitación de las normas de tránsito, la transferencia del conocimiento de las experiencias vividas en las vías y carreteras de alto tránsito vehicular es la actividad que se perfila como una de las principales formas de establecer la enseñanza aprendizaje a los estudiantes cuyo objetivo es disminuir la mortalidad y las lesiones en las vías, es ahí cuando se debe explicar al alumno como peatón, como futuro conductor de un automóvil, como pasajero de un bus y a todos los usuarios del sistema vial, con métodos accesibles a ellos, que el resultado en el sistema de las estadísticas, se vea reflejado que las posibilidades de salvar una vida en un accidente se multipliquen.

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

La seguridad vial es el estado en el que se desarrolla la circulación de vehículos y peatones sin que se produzcan accidentes de tráfico que en este trabajo se contemplan como siniestros viales. Los enemigos de la seguridad vial son en gran medida los humanos. Si tenemos en cuenta los tiempos actuales, los avances del tráfico y sobre todo de sus normas, principalmente las penales, con la tipificación de los delitos contra la seguridad vial y otros relacionados con los siniestros viales, el término accidente va dejando de ser correcto para referirse a estos hechos. En la definición de criminología vial hablamos de siniestro vial y no de accidente de circulación o tráfico como se definen en la reciente Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico y anteriormente en la derogada Orden Ministerial de 18 de febrero de 1993. En el ámbito de la criminología vial existen siniestros viales en tres modalidades: Infracción vial, accidente de tráfico y agresión vial. Lo cierto es que los intentos por consolidar una definición del accidente de tráfico en sentido genérico de forma unánime son numerosos, pero es muy complicado. (Carreras Espallardo, 2015, pág. s.p).

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

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

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

Se rebasa la normativa y se focaliza en una conducta social que solo demuestra tener falta de cultura vial. La resistencia a usar el cinturón de seguridad o a no respetar los pasos cebra tanto por el conductor como el peatón, conducir con exceso de velocidad, pasarse los semáforos en rojo es muy común en nuestro país, entre otras contravenciones que se cometen a diario. Esto implica empezar a construir una cultura de Seguridad Vial donde la educación connota mucho más que la normatividad pues ésta involucra el hecho de respetarse a sí mismo y al prójimo, mientras que la educación vial, advierte, previene y evita cualquier riesgo de accidentabilidad.

Es innegable y prioritario tomar medidas para que se empiecen a reducir los accidentes, encaminadas a establecer una real propuesta de Seguridad Vial. Con el avance del desarrollo, el aumento de los vehículos y el crecimiento económico, los entes oficiales en el Ecuador no contemplan la prevención de la siniestralidad en las vías, es necesario educar a los estudiantes y a la ciudadanía en general e informar que los servicios de atención hospitalaria pública reducen los presupuestos y recursos en la atención a traumatismos que se pudieron evitar como son los causados por los accidentes de tránsito.

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

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

El elemento humano es considerado el más débil porque tiende a sufrir lesiones graves que puede provocar su muerte, puede sufrir también daños físicos irreversibles o irreparables al suscitarse un accidente de tránsito; indistintamente que sea peatón, pasajero o conductor de un vehículo, entendiéndose como peatón a toda persona que circula a pie por sus propios medios de locomoción y a los discapacitados que transitan en artefactos especiales manejados por ellos o por terceros.

Estas cifras reflejan la ausencia de políticas claras de seguridad vial que de acuerdo a la OMS deben enseñarse a las personas en su etapa de formación escolar y colegial en las fases preventivas al momento que los estudiantes futuros conductores comiencen a conducir un vehículo automotor o no automotor. Muchas de las personas lesionadas podrían haberse evitado, si existiera un correcto sistema de educación vial que garantice un movimiento ordenado de personas, o vehículos que circulan por las diferentes vías, calles y carreteras, sujetos a leyes y reglamentos de tránsito.

Nuestro país refleja índices altos de muerte por accidentes de tránsito, mueren alrededor de 5 personas por día en todo el territorio ecuatoriano. Existen distintas causas que agravan el riesgo de un accidente, para ello se debe tomar algunas medidas de seguridad que pueden prevenir accidentes y evitar la muerte. Las principales causas de accidentes son:

El cinturón de Seguridad considerado el mejor seguro de vida por usar dentro de un vehículo automotor, si se lograra su uso generalizado en asientos traseros y delanteros se salvaría vidas

todos los años por esta sola medida. Es muy común que muchas personas justifiquen que por realizar un viaje corto digan que no necesitan utilizar el cinturón cuando en realidad los accidentes ocurren tanto en paseos de poca distancia como en viajes largos.

El extralimitarse en los límites permitidos de velocidad es la principal causa de accidentes de tránsito con resultado de muertes, a tal punto que su control eficaz mediante los radares colocados en las vías está considerado como un pilar elemental para una disminución importante de las muertes. A más de 90 km/h un automotor es cada vez menos gobernable y duplica el peligro de muerte de sus ocupantes por cada 10 km. de aumento de la velocidad, debiendo respetarse las velocidades máximas y mínimas estipuladas para evitar accidentes.

El conductor que no ha dormido sus horas completas, que según los expertos opinan que en la carretera es tan peligroso el que no ha dormido bien como el que conduce en estado de haber ingerido licor. El ser humano necesita dormir entre siete y nueve horas cada noche; si no se cumple este periodo de descanso, se ve afectado por el déficit del sueño, a la mañana siguiente, esto lo hará sentirse adormilado al conducir un vehículo automotor.

El alcohol es otra causa principal de accidentes de tránsito, pues está presente de alguna manera en el 50% de las muertes puesto que aún muy pequeñas cantidades de alcohol disminuyen la capacidad de conducir. La falta de control y de sanciones motivan para que los conductores, lleguen a comportarse sin la prudencia necesaria para evitar situaciones de riesgo.

Los peatones son responsables en muchos casos de los accidentes de tránsito que se producen en las vías. Para evitar esto, es necesario, no solamente normas que establezcan claramente la forma de aplicar la sanción a los peatones que incumplen con sus deberes sino una campaña educativa permanente en planteles educativos. Del estudio realizado se pudo constatar que un alto número de peatones no usa los pasos elevados, diseñados para cruzar las vías de alta circulación vehicular y prefieren cruzarlas con intenso tráfico, y arriesgar sus vidas en medio de los vehículos automotores. En las calles y vías en que no haya pasos elevados para peatones está la opción de las líneas cebra o de seguridad, pero algunos también las ignoran, igual que al semáforo. Y aunque todas estas contravenciones están establecidas en Código Orgánico Integral Penal, no se sanciona al peatón. Se debe señalar que más que hacer respetar los reglamentos y las leyes, se hace necesaria una campaña educativa permanente en las escuelas y colegios.

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

Al realizar de forma organizada una campaña de cultura vial a la ciudadanía en general se debe considerar como punto fundamental que infraestructura se debe establecer para el peatón: si es señalética, si son pasos peatonales, si son bandas de seguridad, cuáles son los tamaños de las veredas, cuáles son las posibilidades del peatón para transitar con comodidad entre las calles. Si no existen estas señaléticas definidas y delimitadas, no puede existir campaña vial que funcione, no se puede exigir a un peatón que cruce por el lugar correcto,

donde no se puede cruzar bien por cuanto no está señalizado ni delimitada la calzada, mediante una señalización clara y bien pintada.

### **Enfoque de la Investigación**

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

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

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

### **Tipo de Investigación**

Descriptiva y correlacional

**Descriptiva** porque se busca especificar las propiedades, las características y los perfiles de los estudiantes de la Unidad educativa, comunidad educativa, entorno o cualquier otro fenómeno que se someta al análisis de la falta de cultura vial. Es decir, se pretende medir o recoger información de manera independiente o conjunta sobre las variables Cultura Vial (Variable independiente), Atención a la diversidad (variable dependiente). También es importante en esta investigación realizar el estudio **correlacional**, este tipo de estudios tiene como finalidad conocer la relación o grado de asociación que exista entre las dos variables.

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

### **Métodos y Técnicas utilizados**

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

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

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

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

**Histórico - Lógico:** Empleado para describir la trayectoria evolutiva del campo de investigación dentro del sistema educativo y en particular en la enseñanza básica, así como para poner en evidencia la esencia de su enfoque en correspondencia con la teoría pedagógica a que se afilia cada sistema educativo, en el marco del sistema social al cual corresponda; posibilitando observar el avance que ha tenido la implementación del sistema de talleres para la adquisición de una cultura vial en la atención a la diversidad educativa.

#### **Técnicas:**

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

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

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

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

## **CONCLUSIONES**

Educar a la población escolar en cuanto a Educación y Cultura Vial se refiere, implica la urgente necesidad de motivarlos a crear conciencia y responsabilidad tanto como peatones, pasajeros o como conductores de vehículos, para así lograr desarrollar actitudes, valores y normas de comportamiento que no solamente les sirva ahora, sino que quede cimentado para toda su vida.

## **RESULTADOS**

La educación vial debe ser parte de la educación social, como una vía eficaz base de la actuación ciudadana, posibilitando crear hábitos, valores y conductas positivas de convivencia, para obtener una mejor calidad de vida, calidad medioambiental y lo más importante evitar siniestros en las vías. Por lo que por mandato legal debe darse cumplimiento lo que establece la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y seguridad

Vial en el artículo 4 que las personas deben ser educadas y capacitadas en materia de tránsito y seguridad vial, en concordancia con el Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial Art. 255 “La educación vial se realizará de forma permanente y obligatoria mediante programas, proyectos, publicaciones, campañas periódicas y otras actividades diversas que permitan su difusión masiva a través de los medios de comunicación, así como de los programas de educación en las diferentes instituciones educativas públicas o privadas de nivel pre básico, medio y superior del país. Por lo que es fundamental que se cumpla con las normativas indicadas considerando la altísima importancia que reviste esta materia para la población en general y específicamente para la escolar, en especial la que se ubica en el grupo de sectores vulnerables, como son las personas con necesidades educativas asociadas o no a una discapacidad y la incidencia que trae para mantener la calidad de vida, para así de esta manera bajar los altos índices de accidentabilidad y lograr una adecuada cultura vial.

## **BIBLIOGRAFÍA**

- Buedo, P., Silberman, P., & Stickar, A. (2016). Errores humanos autorreferenciados por los peatones del sistema vial de la ciudad de Bahía Blanca, Argentina. *Scielo-Revista Médica Uruguay*, 32(1). Obtenido de [http://www.scielo.edu.uy/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1688-03902016000100005](http://www.scielo.edu.uy/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1688-03902016000100005)
- Camacho-Cabrera, G. (2009). *Cultura vial*. Obtenido de <https://culturavial.net/que-es-cultura-vial/#:~:text=La%20cultura%20vial%2C%20desde%20una,espacios%20de%20movilizaci%C3%B3n%20y%20desplazamiento.&text=La%20cultura%20vial%20es%20la,se%20relacionan%20en%20las%20v%C3%ADas>
- Cárdenas, N. (26 de Octubre de 2018). Educación en seguridad vial, un factor importante en la prevención de accidentes de tránsito. *UTPL*. Obtenido de <https://noticias.utpl.edu.ec/educacion-en-seguridad-vial/#:~:text=La%20educaci%C3%B3n%20vial%20es%20un,las%20habilidades%20y%20la%20actitud>.
- Carreras Espallardo, J. A. (2015). Conceptualizando los Siniestros Viales desde la Perspectiva de la Criminología Vial. *Dialnet(7)*. Recuperado el 2020, de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5001975>
- Cruz, Ernesto;. (17 de Agosto de 2018). Tasa de fallecidos por accidentes de tránsito en Ecuador ha aumentado en el 2018. *El universo*. Obtenido de <https://www.eluniverso.com/noticias/2018/08/17/nota/6908768/tasa-mortalidad-accidentes-transito-ecuador-ha-aumentado-2018>
- Cultura Vial*. (2019). Obtenido de <http://culturavial.com/2011/05/26/que-es-seguridad-vial/http://culturavial.com/2011/05/26/que-es-seguridad-vial/>
- Ecuador. (2015). *Ley Orgánica de Educación Intercultural. Reglamento*. Obtenido de <https://educacion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/02/Reglamento-General-a-la-Ley-OrgAnica-de-Educacion-Intercultural.pdf>

- Ecuador. (s.f.). *Código orgánico integral penal*. Obtenido de [https://tbinternet.ohchr.org/Treaties/CEDAW/Shared%20Documents/EQU/INT\\_CEDAW\\_ARL\\_ECU\\_18950\\_S.pdf](https://tbinternet.ohchr.org/Treaties/CEDAW/Shared%20Documents/EQU/INT_CEDAW_ARL_ECU_18950_S.pdf)
- Ecuador. (s.f.). *Ley orgánica de educación intercultural*. Obtenido de [https://educacion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/02/Ley\\_Organica\\_de\\_Educacion\\_Intercultural\\_LOEI\\_codificado.pdf](https://educacion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/02/Ley_Organica_de_Educacion_Intercultural_LOEI_codificado.pdf)
- Ecuador. (s.f.). *Ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial*. Obtenido de [https://www.oisevi.org/a/archivos/normativas/ecuador/ley\\_organica\\_de\\_transporte\\_terrestre\\_transito\\_y\\_seguridad\\_vial.pdf](https://www.oisevi.org/a/archivos/normativas/ecuador/ley_organica_de_transporte_terrestre_transito_y_seguridad_vial.pdf)
- Ecuador. (s.f.). *Reglamento a la ley orgánica intercultural de educación*. Obtenido de <https://educacion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/02/Reglamento-General-a-la-Ley-OrgAnica-de-Educacion-Intercultural.pdf>
- Ecured. (Agosto de 2019). Obtenido de [https://www.ecured.cu/Educaci%C3%B3n\\_Vial](https://www.ecured.cu/Educaci%C3%B3n_Vial)
- El Telégrafo. (2018). El 23% de accidentes se debe al uso de celular. Obtenido de <https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/sociedad/6/accidentes-transito-uso-celular-ecuador>
- El Universo. (17 de Agosto de 2018). Tasa de fallecidos por accidentes de tránsito en Ecuador ha aumentado en el 2018. pág. s.p. Obtenido de <https://www.eluniverso.com/noticias/2018/08/17/nota/6908768/tasa-mortalidad-accidentes-transito-ecuador-ha-aumentado-2018>
- García, Y., & Robalino, D. (2018). *Educación vial para niños*. Loja: Ediloja. Recuperado el 2020, de <http://dspace.utpl.edu.ec/bitstream/20.500.11962/21868/1/Educaci%C3%B3n%20vial%20para%20ni%C3%B1os.pdf>
- Gonzalez, A., & Verdeca, M. (2019). Actividades para favorecer la educación vial en los alumnos de la educación primaria. *Atlante*, 1. Recuperado el 2020, de <https://www.eumed.net/rev/atlante/2019/04/educacion-vial-alumnos.html>
- Harris, J. (2016). *Bases para una estrategia de seguridad vial y movilidad urbana sostenible en la comuna de Santiago*. Obtenido de <https://www.grin.com/document/436474>
- La Hora. (13 de Junio de 2019). Lesiones causadas por accidentes de tránsito y sanciones. *La Hora*. Obtenido de <https://www.lahora.com.ec/santodomingo/noticia/1102250423/lesiones-causadas-por-accidentes-de-transito-y-sanciones->
- Madero, B., & Villamar, C. (Diciembre de 2017). Sistema de tránsito y seguridad vial del Ecuador modelo de gestión. *Revista Observatorio de la Economía Latinoamericana, Ecuador*. Obtenido de <https://www.eumed.net/cursecon/ecolat/ec/2017/transito-seguridad-ecuador.html>

- Mendoza. (11 de marzo de 2017). Importancia social de la educación vial en Bolivia. *La Patria*.
- Mendoza Quispe, M. B. (11 de marzo de 2017). Importancia social de la educación vial en Bolivia. *La Patria*. Obtenido de <https://impresa.lapatria.bo/?nota=282986>
- Mendoza Quispe, M. B. (14 de Abril de 2018). Causas y consecuencias de una cultura vial deficiente. *El diario*. Recuperado el 2020, de <https://m.eldiario.net/index.php?n=20&a=2018&m=04&d=14>
- Muñoz, A. (20 de Junio de 2018). Uruguay aplica varias recomendaciones de seguridad vial. *La diaria salud*. Obtenido de <https://ladiaria.com.uy/salud/articulo/2018/6/uruguay-aplica-varias-recomendaciones-de-seguridad-vial-pero-todavia-esta-lejos-de-reducir-la-siniestralidad/>
- Pacheco, C. (2017). Cultura vial y educacion permanente. *Scielo*, 2. doi: <https://doi.org/10.32870/dse.v0i15.568>
- Poo. (2015). Educación vial y movilidad en la infancia. *Quadrimestral da Associação Brasileira de Psicologia Escolar e Educacional*,, 1. doi:<https://doi.org/10.1590/2175-3539/2015/0192881>
- Revista Zona Libre. (10 de Septiembre de 2017). ETNA ingresa a Ecuador con innovadora línea de soluciones de energía. *Revista Zona Libre*. Obtenido de <http://http://revistazonalibre.com/nacional/4150-etna-ingresa-a-ecuador-con-innovadora-linea-de-soluciones-de-energia>
- Universidad Casa Grande. (Septiembre de 2015). Aprendamos educación vial. 6. Obtenido de <http://dspace.casagrande.edu.ec:8080/bitstream/ucasagrande/657/1/Tesis885GDAVa.pdf>
- Universidad Central del Ecuador. (2017). *Accidentes de tránsito producidos por imprudencia y negligencia de conductores y peatones en la avenida Simón Bolívar del DMQ*. Obtenido de <http://www.dspace.uce.edu.ec/bitstream/25000/13253/1/T-UCE-0013-Ab-167.pdf>
- Universidad de Guayaquil. (jul-sep de 2017). La educación vial asistida por tecnología 3D: un modelo de su enseñanza-aprendizaje. *Revista Universidad y Sociedad*, 9(3). Obtenido de [http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S2218-36202017000300020](http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2218-36202017000300020)
- Viesca, A. (22 de Octubre de 2014). Obtenido de <http://www.trcimplan.gob.mx/blog/cultura-seguridad-vial.html>
- Viesca, A. (22 de Octubre de 2014). *Cultura y seguridad vial*. Obtenido de <http://www.trcimplan.gob.mx/blog/cultura-seguridad-vial.html>
- Zamora, E., & Barrantes, S. (2016). *Carreteras seguras para salvar vidas*. Obtenido de <https://blogs.iadb.org/transporte/es/carreteras-seguras-para-salvar-vidas/>

