

UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO



FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS Y DE LA EDUCACIÓN

MAESTRÍA EN ACTIVIDAD FÍSICA

COHORTE: 2019

**Tema: LA EDUCACIÓN VIAL Y SU INCIDENCIA EN EVENTOS
DEPORTIVOS ESCOLARES**

Trabajo de Titulación previo a la obtención del Grado Académico de Magister en
Actividad Física mención en Administración y Gestión Deportiva

Modalidad de titulación
Proyecto de Investigación y Desarrollo

Autor: Licenciado Víctor Hugo Guevara Viteri

Director: Doctor Ángel Aníbal Sailema Torres, PhD.

Ambato – Ecuador

2022

APROBACIÓN DEL TRABAJO DE TITULACIÓN

A la Unidad Académica de Titulación de la Facultad de Ciencias Humanas y de la Educación

El Tribunal receptor de la Defensa del Trabajo de Titulación presidido por el Doctor Segundo Víctor Hernández Del Salto, Magister, e integrado por la Licenciada Esmeralda Giovanna Zapata Mocha, Magister y Licenciado Dennis José Hidalgo, Magister, designados por la Unidad Académica de Titulación de la Facultad de Ciencias Humanas y de la Educación de la Universidad Técnica de Ambato, para receptor el Trabajo de Titulación con el tema: “LA EDUCACIÓN VIAL Y SU INCIDENCIA EN EVENTOS DEPORTIVOS ESCOLARES”, elaborado y presentado por el señor, Licenciado Víctor Hugo Guevara Viteri, para optar por el Grado Académico de Magister en Actividad Física mención en Administración y Gestión Deportiva; una vez escuchada la defensa oral del Trabajo de Titulación el Tribunal aprueba y remite el trabajo para uso y custodia en las bibliotecas de la Universidad Técnica de Ambato.

Dr. Segundo Víctor Hernández Del Salto, Mg

Presidente y Miembro del Tribunal
de Defensa

Lic. Esmeralda Giovanna Zapata Mocha, Mg.

Miembro del Tribunal de Defensa

Lic. Dennis José Hidalgo, Mg.

Miembro del Tribunal de Defensa

AUTORÍA DEL TRABAJO DE TITULACIÓN

La responsabilidad de las opiniones, comentarios y críticas emitidas en el Trabajo de Titulación presentado con el tema: LA EDUCACIÓN VIAL Y SU INCIDENCIA EN EVENTOS DEPORTIVOS ESCOLARES, le corresponde exclusivamente a: Licenciado VíctorHugo Guevara Viteri, Autor bajo la Dirección de Doctor Ángel Aníbal Sailema Torrez, PhD Director del Trabajo de Investigación; y el patrimonio intelectual a la Universidad Técnica de Ambato.

Lic. Víctor Hugo Guevara Viteri

AUTOR

Dr. Ángel Aníbal Sailema Torres, PhD

DIRECTOR

DERECHOS DE AUTOR

Autorizo a la Universidad Técnica de Ambato, para que el Trabajo de Titulación, sirva como un documento disponible para su lectura, consulta y procesos de investigación, según las normas de la Institución.

Cedo los Derechos de mi Trabajo de Titulación, con fines de difusión pública, además apruebo la reproducción de este, dentro de las regulaciones de la Universidad Técnica de Ambato.

Lic. Víctor Hugo Guevara Viteri
C.C. 0201709144

INDICE

UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO	1
APROBACIÓN TÉCNICA DE AMBATO	II
AUTORÍA DEL TRABAJO DE TITULACIÓN	III
DERECHOS DE AUTOR	IV
ÍNDICE DE TABLAS	VII
CAPÍTULO I.....	1
EL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN.....	1
1.1 Introducción.....	1
1.2 Justificación.....	2
1.3 Objetivos.. ..	2
1.3.1 Objetivo General.....	2
1.3.2 Objetivos Específicos.....	2
CAPÍTULO II.....	3
ANTECEDENTES INVESTIGATIVOS.....	3
2.1 Estado del arte.....	3
CAPÍTULO III.....	14
MARCO METODOLÓGICO.....	14
3.1 Ubicación	14
3.2 Equipos y materiales.....	15
3.3 Tipo de investigación.....	15
3.4 Prueba de Hipótesis – pregunta científica – idea a defender.....	16
3.5 Población y muestra.....	16
3.6 Recolección de información.....	17
3.7 Procesamiento de la información y análisis estadístico.....	17
3.8 Variables respuesta o resultados alcanzados.....	17
3.9 Validación y aplicación del instrumento.....	18
3.10 Validez del contenido.....	19
3.11 Variabilidad.....	19
3.12 Correlaciones.....	20
3.13 Coeficiente de correlación.....	20
3.14 Nivel de fiabilidad (Alfa de Cronbach).....	21
CAPITULO IV.....	23

RESULTADOS Y DISCUSIÓN.....	23
4.1 Análisis e Interpretación de resultados.....	23
INFORME DE RESULTADOS DE LA ENCUESTA APLICADA A PADRES DE FAMILIA DE NIÑOS DE 5 A 6 AÑOS DE EDAD.....	23
INTRODUCCIÓN.....	23
METODOLOGÍA.....	23
DESARROLLO.....	24
4.2 Discusión.....	63
CAPÍTULO V.....	72
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	72
5.1 Conclusiones.....	72
5.2 Recomendaciones.....	72
BIBLIOGRAFÍA.....	73
Bibliografía.....	73
ANEXOS.....	74

ÍNDICE DE TABLAS

	Pág.
Tabla 1: Comparativa de elementos de seguridad vial según nichos de instrucción....	16
Tabla 2: Mapa de temáticas generales por subnivel y grado... ..	20
Tabla 3: Planificación de actividades que promuevan la educación vial desde el aula.	20

AGRADECIMIENTO

Agradezco a todos los profesionales de la Universidad Técnica de Ambato por el apoyo en mi educación, agradezco a mi docente Tutor y en especial a mi esposa por ser mi apoyo en este logro.

En especial al Dr. Ángel Anibal Sailema Torres, investigador del proyecto de investigación "seguridad vial, políticas públicas y victimología en los distritos 1, 2 y 3 de Tungurahua en niños hasta 6 años", aprobado con resolución: 1199-CU-P2020, docente tutor quien con su conocimiento y esmero me guio durante este proceso para culminarlo con éxito.

Lic. Víctor Hugo Guevara Viteri

DEDICATORIA

Dedico este trabajo primero a mi querido Dios (el Padre, el Hijo y el Espíritu Santo), luego a mi hogar quienes son mi amada esposa Elizabeth, mis hijos Jeremy y Andrés; a mi familia también para que sigan mi ejemplo de superación que a pesar de muchas adversidades que tengamos en la vida no nos demos por vencidos, siempre debemos continuar con fe, amor y esfuerzo.

Lic. Víctor Hugo Guevara Viteri

UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS Y DE LA EDUCACIÓN

MAESTRÍA EN ACTIVIDAD FÍSICA

TEMA:

LA EDUCACIÓN VIAL Y SU INCIDENCIA EN EVENTOS DEPORTIVOS ESCOLARES

AUTOR: Licenciado Víctor Hugo Guevara Viteri

DIRECTOR: Doctor Ángel Aníbal Sailema Torres, PhD.

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN: Desarrollo Humano y Social Integral

FECHA: 15 de junio de 2021

RESUMEN EJECUTIVO

El presente proyecto la educación vial y su incidencia en eventos deportivos escolares se trabajó embase a los objetivos, Determinando cómo la educación vial incide en la organización de eventos deportivos escolares en el Distrito 1 de Ambato (Unidades Educativas Particulares). , La metodología que se aplicó con un enfoque Mixto fue cuali-cuantitativa y documental porque nos permite recabar información en fuentes primarias, documentales y bibliográficas, así como la importancia para alcanzar los resultados del objetivo planteado, pues para referirse al tema de educación y seguridad vial es necesario que los investigadores y la muestra a quien se va aplicar, tenga conocimientos prácticos acerca del tema a desarrollarse.

Partiendo de la metodología cualitativa e empírica, se llegó a aplicar la correspondiente encuesta que fue elaborada y estructurada en el sistema forms y enviado la url a los directores o Rectores de las Instituciones de Educación Básica, como son: Unidades Educativas Particulares, en razón de que dado a la pandemia mundial por la Covid-19, no fue posible ejecutar en las instituciones públicas.

La población a quien se recurrió está comprendida a los padres de familia de los niños de 5 a 6 años edad, quienes cursas estudios de educación inicial en los centros escolares particulares, en tal sentido la muestra tomada fue de 144 personas que se identifican como padre o madre de familia o hermano del niño o niña, a quien representan en las obligaciones académicas, en **conclusión** la educación y seguridad vial siempre ha sido y será una prioridad para los estados o países, pues se constituye en una problemática social que a pesar de adoptar medidas para prevención estas no conllevan a contrarrestar la mortalidad

de los accidentes de tránsito; por lo que es necesario considerar su cultura de educación desde los hogares, pues es donde el ser humano adquiere sus primeros hábitos en relación a valores morales y éticos.

Descriptor: Aprendizaje, seguridad, educación vial, eventos, deportivos escolares, hábitos, valores éticos.

UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS Y DE LA EDUCACIÓN

MAESTRÍA EN ACTIVIDAD FÍSICA

THEME:

ROAD EDUCATION AND ITS IMPACT ON SCHOOL SPORTS EVENTS

AUTHOR: Licenciado Víctor Hugo Guevara Viteri

DIRECTOR: Doctor Ángel Aníbal Sailema Torres, PhD.

LINE OF RESEARCH: Comprehensive Human and Social Development

DATE: June 15, 2021

EXECUTIVE SUMMARY

The present project on driver education and its impact on school sporting events was worked on based on the objectives, determining how driver education affects the organization of school sporting events in District 1 of Ambato (Private Educational Units). , The methodology that was applied with a Mixed approach was qualitative-quantitative and documentary because it allows us to collect information in primary, documentary and bibliographic sources, as well as the importance to achieve the results of the stated objective, since to refer to the subject of education and security vial it is necessary that the researchers and the sample to whom it is going to be applied, have practical knowledge about the subject to be developed.

Starting from the qualitative and empirical methodology, the corresponding survey was applied, which was elaborated and structured in the forms system and the url was sent to the directors or rectors of the Basic Education Institutions, such as: Private Educational Units, due to that due to the global pandemic by Covid-19, it was not possible to execute in public institutions.

The population that was used is comprised of the parents of children from 5 to 6 years of age, who are studying initial education in private schools, in this sense the sample taken was 144 people who identify themselves as parents. or mother of family or brother of the boy or girl, whom they represent in academic obligations, in conclusion, education and road safety has always been and will be a priority for states or countries, since it constitutes a social problem that despite adopt measures for prevention these do not lead to counteract the mortality of traffic accidents; so it is necessary to consider their culture of education from homes, since it is where the human being acquires his first habits in relation to moral and ethical values.

Keywords: Learning, safety, driver education, events, school sports, habits, ethical values.

CAPÍTULO I

EL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

1.1 Introducción

En esta ocasión se ha elegido capacitar a los niños de entre 4 y 6 años de edad debido a que en esta etapa los niños aprenden mucho y expresan interés por el mundo que los rodea, es el momento que hacen muchas preguntas, que tocan, prueban, oyen y huelen todo lo que está a su alcance (Cabrera G. 2015).

De acuerdo con el Diario La Hora (2017), se dio el día Lunes 8 de Enero a las 02h00, se produjo un accidente en la vía Ambato-Riobamba a la altura del ingreso a Quinchicoto, este se produjo al chocarse frontalmente dos vehículos que iban en sentido contrario entre un camión Daihatsu y una camioneta Mazda, como resultado de esto, el camión perdió estabilidad y se volcó, sin embargo, el único ocupante que se movilizaba en el mencionado automotor resultó ileso, dentro de este accidente uno de los heridos fue un niño de 5 años, quien presentaba traumatismos en todo el cuerpo.

Es importante considerar la importancia de instruir e infundir a los niños los valores de la prevención y la seguridad vial desde muy pequeños, puesto que ellos serán portavoces significativos hacia sus padres para el cumplimiento adecuado en las vías, como La Fundación MAPFRE (2016) asegura que los padres respetan en mayor magnitud las señaléticas y aplican los métodos de seguridad vial cuando viajan con sus hijos, dado que el accionar de los padres influye en gran medida en la formación de los niños, en tal virtud los progenitores intentan infundir buenas enseñanzas viales a sus hijos.

1.2 Justificación

De acuerdo con la Agencia Nacional de Transito (2017), El Ecuador, durante varios años ha tratado de enfrentar y contrarrestar el índice de accidentes de tránsito, que desde el año 2008 tendía a incrementar, posteriormente en el año 2014, es donde presenta su máximo número de accidentes a nivel nacional alcanzando la cifra de 38.658 siniestros, luego de este año comienza a reducir esta cifra, sin llegar a los objetivos planteados por los

diferentes entes públicos, por lo que los esfuerzos por parte de las entidades gubernamentales no terminará hasta lograr disminuir los accidentes de tránsito, que tanta desgracia causan a la sociedad en general.

Según la Agencia Nacional de Tránsito (2017), La provincia de Tungurahua, presenta un total de 1.016, siniestros en el año 2017, de éstas 78 personas fallecieron, y 710 sufrieron lesiones. De ahí nace la necesidad de concientizar a la comunidad sobre el cumplimiento tanto del Código Orgánico Integral Penal como de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Según la Agencia Nacional de Tránsito (2017), las causas como estas dejaron como resultado en el año 2016, 266 atropellos, 32 caídas de pasajeros, 679 choques, 236 estrellamientos, 64 rozamientos, 43 volcamientos y 88 pérdidas de pista. La provincia de Tungurahua hasta el año 2016, registró un total de 86.469 vehículos matriculados, convirtiéndola en un lugar muy transitado, y lo realmente malo y que llama la atención es que es la tercera provincia a nivel nacional en el índice de accidentes de tránsito.

1.3 Objetivos

1.3.1 Objetivo General

- Determinar cómo la educación vial incide en la organización de eventos deportivos escolares en el Distrito 1 de Ambato (unidades educativas particulares).

1.3.2 Objetivos Específicos

- Identificar los procesos de educación vial en eventos deportivos escolares en el Distrito 1 de Ambato (unidades educativas particulares).
- Analizar los procesos de organización de eventos deportivos escolares en el Distrito 1 de Ambato (unidades educativas particulares).
- Presentar resultados cómo la educación vial incide en la organización de eventos deportivos escolares del Distrito 1 de Ambato (unidades educativas particulares).

CAPITULO II

ANTECEDENTES INVESTIGATIVOS

2.1 Estado del arte

Variable Dependiente: Educación Vial

Que es seguridad vial

Según manifiesta Serrano (2017), “La seguridad vial es una responsabilidad compartida que requiere la implicación de todos los agentes sociales desde sus diferentes ámbitos competenciales”.

Desde la perspectiva epistemológica, la educación vial es un tema interdisciplinar que debe ser analizado desde perspectivas distintas que, integradas, facilitan a los responsables la toma de decisiones en educación, y, al alumno, la integración de los conocimientos viales en sus conocimientos previos y experiencias de vida. (Jiménez Fernández, 2015)

Que es educación vial

Por otro lado, el término educación vial se deriva de la comprensión que Groeger (2011) citado por Pachecho (2017) expone sobre una transmisión de conocimientos y la adquisición de competencias necesarias para un uso seguro, responsable y sostenible del transporte motorizado como una tarea cotidiana clave.

Para Arnau S (2010, pág. 46) ” La educación vial se fundamenta en diferentes modelos para mejorar la movilidad y contribuir a la reducción de accidentes de tráfico”.

Un factor determinante en la cultura vial de cada comunidad, es que existan leyes y normas que la ciudadanía conozca, comprenda y respete. Una vía para la ejecución de este factor determinante, es la educación vial, la cual se refiere la adquisición de conocimientos, hábitos y actitudes, en relación con las reglas, normas y señales que regulan la circulación de vehículos y personas que transitan por la vía pública. (Dávila, Goubert, Umpierrez, Zambrano, & Zeballos, 2015)

Desde estas consideraciones, la DGT insiste en que la educación vial debe ser una tarea social de responsabilidad compartida por todos los ciudadanos y a lo largo de la vida. La familia y la escuela, en el sentido más amplio, deben asumir la responsabilidad de educar

vialmente a los hijos y a los alumnos, no solamente con la adquisición de los conocimientos, sino también con las actitudes, valores y emociones que generen comportamientos adecuados y seguros. (Serrano, 2017, pág. 5)

La educación vial en la infancia

En cuanto a la Educación vial en la infancia Poó Fernando y demás (2015) dicen que:

La educación vial durante la infancia presenta el desafío de actuar con conocimiento sobre las limitaciones típicas de la edad y su interacción con un sistema vial que ha sido creado para otros usuarios. Frente a esta realidad, la tarea principal es proveer a los niños y niñas de conocimientos prácticos y dispositivos de seguridad adecuados. (pág. 5)

La educación vial se ha convertido en un problema nacional, por ello es un tema de responsabilidad que le compete a la sociedad en general y a todos los sistemas educativos. (Fernández Escobar, 2017, pág. 131)

Serrano (2017) en su proyecto (EDUCACIÓN VIAL para la Educación Secundaria Obligatoria) insiste en que:

El objetivo pretendido con esta tarea educativa, es lograr, de forma inicial y permanente, el equilibrio entre los aprendizajes cognitivos y emocionales de cada persona, de ahí que, tanto los padres como los docentes, aúnen esfuerzos para generar ellos mismos y en los alumnos: conocimientos, competencias, actitudes y valores viales que propicien comportamientos adecuados para una movilidad segura y una convivencia tolerante, pacífica y saludable entre todos los usuarios de las vías en calidad de peatones, conductores o viajeros. (pág. 9)

La iniciativa promovida por el Ministerio de Educación (MINEDUC) y por la Comisión de Tránsito del Ecuador (CTE) busca concientizar a los estudiantes acerca de los accidentes de tránsito y enseñarles las medidas preventivas que pueden tomarse (Fernández Escobar, 2017)

En este contexto, desde la ANT, se han definido contenidos en el ámbito de educación vial que los estudiantes desde el nivel inicial hasta décimo grado de Educación General Básica deben desarrollar para fomentar en edades tempranas una cultura vial que permita a los educandos identificar y prever los niveles de siniestralidad en el país como parte de una formación ciudadana consciente de la realidad en la que se desenvuelven. (Ministerio de Educación del Ecuador, 2018)

Acorde a la información contentiva en el Proyecto de Investigación: “Seguridad Vial, Políticas Públicas y Victimología en los Distritos 1, 2 y 3 de Tungurahua” (Sánchez et al, 2020) de la Universidad Técnica de Ambato en la república del Ecuador, y los informes emitidos por la Agencia Nacional de Tránsito (2017), señalan que en Ecuador en el período comprendido entre el 2008 y el 2017, el 87 % de los accidentes de tránsito estuvieron relacionados con vehículos privados, el 12 % en vehículos públicos y el 1 % en otros vehículos de transporte. Cruz en un dato periodístico del Diario el universo da a conocer que: “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)” (Cruz, Diario El Universo, 17 agosto 2018, p. 1).

La primera infancia: Un espacio de oportunidades ante las nuevas realidades sociales.

Antes de adentrarnos en el tema que nos ocupa, resulta conveniente analizar el origen etimológico del término primera infancia, como se conoce este término tan utilizado en los últimos años tanto a nivel pedagógico, psicológico como social proviene de las dos palabras que lo conforman: Primera, que se deriva del vocablo latino “primarius”, cuyo sinónimo se describe “en primera posición”, mientras que Infancia, procede del latín “infans”, que puede traducirse como “el que no habla”.

Segun, (Jaramillo, 2007) menciona en su trabajo investigativo sobre la concepción de la infancia manifiesta:

Se entiende por Primera Infancia el periodo de la vida, de crecimiento y desarrollo comprendido desde la gestación hasta los 7 años aproximadamente y que se caracteriza por la rapidez de los cambios que ocurren. Esta primera etapa es decisiva en el desarrollo, pues de ella va a depender toda la evolución posterior del niño en las dimensiones motora, lenguaje, cognitiva y socio afectiva, entre (otras (Jaramillo, 2007, p. 1657)

En cambio, el enfoque de la UNESCO ha sido reforzado por la Agenda 2030 de Educación, en particular en lo relativo a la meta 4.2 del Objetivo de Desarrollo Sostenible 4:

Para 2030, velar por que todas las niñas y todos los niños tengan acceso a servicios de atención y desarrollo en la primera infancia y a una enseñanza preescolar de calidad, a fin de que estén preparados para la enseñanza primaria (UNESCO, 2003).

En medio de la definición y perfeccionamiento de este concepto, la educación y atención a la primera infancia, también se ha venido convirtiendo en una alta prioridad en las diferentes latitudes, especialmente si tenemos presentes que es precisamente en esta etapa de la vida donde el cerebro se desarrolla notablemente permitiendo que los niños(as), reciban una mayor influencia de sus entornos y contextos, lo cual permite armarlos de las herramientas necesarias para la vida en sociedad. En este sentido Pacheco, al hacer un estudio de la educación vial en la era digital, establece que: “...los elementos fundamentales de la seguridad vial se da de manera diferenciada según el público objetivo o nicho de instrucción, y en función de cada contexto Nacional” (Pacheco, 2017, pág. 4). Pues para aquello también dice se debe utilizar ilustraciones o infografías a diferencia de la educación general básica comprendida en el entorno ecuatoriano; y así lo ilustra como se aprecia en la siguiente tabla:

Tabla 1: Comparativa de elementos de seguridad vial según nichos de instrucción

<i>Elemento</i>	<i>General (para adultos)</i>	<i>Específico (para niños)</i>
1	Señalización: conjunto de señales enfocadas a regular el tránsito humano y motorizado en espacios públicos.	Señales de tráfico: tales como postes con una placa indicando si se permite o se prohíbe una acción a terceros.
2	Personal de apoyo al tránsito: pueden ser voluntarios o contratados por una instancia gubernamental o institucional	Policía de tráfico: agente de vialidad encomendado a esa única función (caso de México) o de policía en turno (caso de España).
3	Infraestructura vial: conjunto de los bienes inmuebles de estado concebidos para la vía pública.	Semáforo: dispositivo automatizable, paso de cebra o cruceo peatonal, autovía, ciclovía, paseo peatonal.
4	Marco jurídico de seguridad vial.	Leyes básicas e intuitivas de vialidad.

Fuentes: Real Academia Española; Portal de Educación Infantil y Primaria.

El enfoque holístico- multidisciplinar en la atención y educación de la primera infancia. Su relación con la educación vial.

Según Pozo (2004) manifiesta como conocemos la educación es un fenómeno social que busca proveer al ser humano de los medios necesarios para que pueda enfrentarse con

éxito la vida. En este orden de ideas se coincide con autores precedentes en la necesidad que desde las más tempranas edades la educación permita preparar al niño(a) para que desarrolle todas sus potencialidades y pueda convertirse en una persona adaptada, útil y equilibrada, en suma: feliz. De ahí la importancia de la estimulación temprana.

Camacho (2016) Menciona que un experto en educación infantil y estimulación temprana, Orlando Terré Camacho, Presidente de la Organización Mundial de Educación y Desarrollo Infantil (OMEDI) y de la Asociación Mundial de Educación Especial (AMEE), creador del Método NeuroPoint, destaca en una entrevista realizada en el 2016, la necesidad de incidir permanente en el crecimiento del niño, explorar las fases fértiles de su desarrollo, implementando una programación encaminada al éxito y la felicidad en el aprendizaje” y sobre todo en emocionar el cerebro del niño para lograr un buen aprendizaje.

En consonancia con estas ideas la UNESCO defiende que la atención y educación de la primera infancia, no solo contribuye a preparar a los niños(a), reforzando que se trata de un objetivo de desarrollo holístico de las necesidades sociales, emocionales, cognitivas y físicas del niño, con miras a crear los cimientos amplios y sólidos de su bienestar y de su aprendizaje a lo largo de toda la vida.

Educación Vial en la primera infancia.

Generalidades y particularidades en el contexto internacional y ecuatoriano.

Al analizar los diferentes conceptos sobre Educación Vial, llaman la atención los aportes citados por Chernes, (2017), los cuales subrayan que por educación vial se entiende a aquel tipo de educación que se basa en la enseñanza de hábitos y prácticas que tengan como bien final la protección y cuidado de los individuos en la vía pública. Mientras que Torres (2014), la identifica como el: “Conjunto de conocimientos, reglas y normas de comportamiento que toda persona debe poseer a la hora de transitar en la vía como peatón o como conductor de bicicletas, motocicletas o automóviles...”.

(Camacho, 2016) Las autoras coinciden en que se puede considerar parte de la Educación Social, ya que resulta 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.

En correspondencia con ello Chernes (2017), define los cuatro ámbitos específicos de la educación vial infantil, destacando que dentro de estos se encuentran: la conducta paterna

como modelo, la educación de los hábitos motores del niño como peatón y pasajero, la educación vial formal en la escuela y la educación informal fuera de la escuela.

Cabe preguntarnos entonces ¿Cómo se puede integrarse la educación vial desde la primera infancia con una visión holística y multidisciplinar?

En relación a esto resulta de gran utilidad y eficacia el fomento de programas de educación vial en la edades tempranas, lo cual se corresponde con lo afirmado por Sánchez (2011), el cual opina que “estos programas deben ser dirigidos a los niños precisamente, por estar en proceso de formación y desarrollo psicosocial y cognitivo, considerando que tienen las condiciones para adquirir conductas y normas relacionadas con la seguridad humana, concretamente, de seguridad vial, en este aspecto se convierte en un factor protector de la salud y de la vida de niños y niñas”.

Coincidimos con los aportes de Martín, López, Tosi, Nuccierone & Ledesma (2015), al señalar que en esta etapa del desarrollo, la educación puede ser una herramienta clave para prevenir comportamientos de riesgo y promocionar hábitos de movilidad más saludables. Indican elementos muy coincidentes con nuestro pensar y proceder, sobre todo si tenemos en cuenta los altos índices de accidentabilidad en la población infantil, señalando que a nivel mundial, la infancia representa el 21% de los siniestros de tránsito con consecuencias fatales. Este porcentaje es aún más elevado en países de ingresos medios y bajos, comprendidos entre un (30-40%).

Primera Infancia y Educación Vial en Ecuador: Puntos para reflexionar

Desde el propio marco constitucional de los diferentes países y Estados la educación integral de todos los ciudadanos, la cual incluye la educación vial en las primeras edades, es un aspecto de suma importancia y actualidad tanto a nivel internacional como nacional.

Siguiendo estas ideas debemos señalar que la Educación Vial en Ecuador, se sustenta en un sistema que está concebido para trabajarlo desde las primeras edades hasta la adultez.

El Artículo 4 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, determina que: Es obligación del Estado garantizar el derecho de las personas a ser educadas y capacitadas en materia de tránsito y seguridad vial, en su propia lengua y ámbito cultural.

Para el efecto, el Ministerio del Sector de la Educación en coordinación con la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial,

desarrollarán los programas educativos en temas relacionados con la prevención y seguridad vial, principios, disposiciones y normas fundamentales que regulan el tránsito, su señalización considerando la realidad lingüística de las comunidades, pueblos y nacionalidades, el uso de las vías públicas, de los medios de transporte terrestre y dispondrán su implementación obligatoria en todos los establecimientos de educación, públicos y privados del país (LOTTTSV, 2008, art. 4).

En este sentido las mallas curriculares tanto de la educación inicial como de la Educación General Básica (EGB), debían realizar una nueva reestructuración para cumplir con este objetivo en lo que concierne a la educación vial desde la primera infancia, y de esta manera evitar los grandes porcentajes de accidentes de tránsito que se suscitan en el país.

Para el efecto, el Ministerio del Sector de la Educación en coordinación con la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, deberán desarrollar programas educativos en temas relacionados con la prevención y seguridad vial, principios, disposiciones y normas fundamentales que regulan el tránsito, su señalización, y a la par considerando el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011 – 2020, cuarto pilar “La mejora del comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito” y el Pacto Nacional por la Seguridad Vial, firmado el 16 de agosto de 2016; el Ministerio de Educación (Min Educ) y la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (ANT). No obstante de lograr alcanzar los resultaos esperados, en agosto del año 2017 Guillermo Abad, en calidad de presidente de Justicia Vial en el Ecuador, manifestó que:

...este tema involucra a más de 200 instituciones públicas y privadas. Y que las respuestas están ya en la Ley, que se ha irrespetado durante una década. Según la ley, el Estado debe garantizar la capacitación de los ciudadanos en tránsito y seguridad vial. Y se debió firmar un convenio entre la Comisión de Tránsito de ese entonces con el Ministerio de Educación, para que la Educación Vial sea una asignatura obligatoria (Pacto Nacional por la Seguridad Vial, Ecuador, 2017).

En este sentido el Ministerio de Educación en su última edición del año 2018, lanzó la Guía Docente para trabajar la Educación Vial en el aula; instrumento que, a más de constituirse en un documento normativo del régimen escolar en educación vial, estaba dirigido a orienta todo el proceder, en este orden.

Tabla 2: Mapa de temáticas generales por subnivel y grado

Educación Inicial	Educación General Básica									
	Primer grado	Segundo grado	Tercer grado	Cuarto Grado	Quinto grado	Sexto grado	Séptimo Grado	Octavo Grado	Noveno grado	Décimo grado
Las calles y zonas de seguridad	Los medios de transporte	Clases de vías	Señalética en las vías	Jurisdicción vial	Cómo circular por las vías	Uso de drogas y alcohol en los medios de transporte	El uso de los aparatos electrónicos y digitales	Acciones solidarias frente a los siniestros de tránsito	Acciones primarias directas en un accidente de tránsito	Deberes y obligaciones de los actores en la seguridad y educación vial
Entorno familiar	Normas de convivencia en educación vial	Medios de transportes a utilizar	Tipo de servicio de transporte	Normas de convivencia entre conductores	Respeto a la ley de tránsito	Consecuencias del uso de drogas y alcohol en los medios de transporte	La importancia de no usar aparatos electrónicos mientras conduce	Importancia de las acciones solidarias	Acción de ayuda puede salvar vidas	Respeto mutuo entre los actores de la seguridad y educación vial
Entorno educativo	Normas de Seguridad vial	Prevención educación vial	Los medios de transporte	Respeto al derecho ajeno en la seguridad vial	Sanciones por irrespetar la ley de tránsito	Consecuencias legales por el uso de drogas y alcohol en los medios de transporte	Sanciones que implican usar aparatos electrónicos mientras conduce	Manos solidarias para salvar vidas en los siniestros de tránsito	Implicación de las atenuantes en los accidentes de tránsito	Normas de convivencia (relaciones humanas)

Elaboración: A partir de Guía Docente para trabajar la Educación Vial en el aula

Destacando que los docentes de los distintos grados que componen los subniveles de la educación en el Ecuador deberán establecer y aplicar estrategias idóneas permitiendo alcanzar el impulso adecuado en el aprendizaje de la educación vial; por aquello para el nivel inicial que se constituye en los primeros años de la infancia, su entorno se centra en una formación que se asemeje directamente con el entorno de la de las calles y sus zonas de seguridad, el entorno familiar y el entorno educativo, dado a la edad misma de los infantes; para aquello será fundamental aplicar una adecuada planificación entorno a lo que se destaca en la siguiente tabla:

Tabla 3: Planificación de actividades que promuevan la educación vial desde el aula.

NIVEL INICIAL	GESTIONES	ACTIVIDADES	RESULTADO
---------------	-----------	-------------	-----------

Educación básica general en educación inicial	Las calles y sus zonas de seguridad	Identificar los medios de transporte	Los niños identifican y diferencian los medios de transporte
	Educación vial en el entorno familiar	Establecer normas de conducta del conductor y sus acompañantes	Los padres de familia e integrantes de familia coadyuvan en la educación sobre conductas de comportamiento del conductor y acompañantes
	Educación vial en el entorno escolar	Identificar los riesgos de accidente de tránsito	Previene el cometimiento de accidentes de tránsito, al alcanzar la edad permitida para conducir vehículos a motor.

Elaboración: A partir de Guía Docente para trabajar la Educación Vial en el aula

Es por ello que esta alta responsabilidad de enseñar a los niños(as) en esta etapa de la vida en cuanto a cómo comportarse en relación a la educación vial, requiere de un pensamiento e intervención holística y multidisciplinar, en donde no solo intervenga la familia, el jardín infantil o la sociedad de manera aislada, sino que todos se integren en un gran equipo para propiciar aprendizajes sólidos y duraderos.

Según Moreno (2016) menciona que este sentido es fundamental comprender que la educación vial en las primeras edades no incluye solamente el aprendizaje de normas y señales, colores del semáforo o cómo podemos ser mejores peatones o conductores. La

educación vial en la primera infancia dada su propia complejidad, es una labor continua a la que hay que prestar atención desde edades muy tempranas y esto hacerlo de manera holística, multidisciplinar y progresiva. Buscando despertar en el cerebro del niño aquellas nociones básicas que le permitan interactuar con el mundo que le rodea de forma segura, donde la familia junto a la escuela y la sociedad juegan un rol fundamental al estar responsabilizados de crear situaciones tanto teóricas como prácticas para que los niños(as) aprendan y asuman con responsabilidad la educación vial y comprendan que con esto no solo cuidan su vida sino también la del resto de las personas.

VARIABLE DEPENDIENTE: EVENTOS DEPORTIVOS ESCOLARES

Concepto de evento deportivo

Partiendo desde el concepto de que es un evento deportivo tenemos que Martín (1996), citado por Magaz-González (2012) considera los eventos deportivos como programas deportivos, es decir, como actividad física deportiva organizada que satisface a quien la consume, busca la eficiencia y que requiere las mismas fases en su construcción (diseño, desarrollo y actuación final) y las mismas áreas funcionales que cualquier programa deportivo. Lo que diferencia a otros programas de los eventos es su configuración. (pág. 140)

Siguiendo a Shone (2001:4) podemos definir a los eventos en general como “aquellos fenómenos que surgen de ocasiones no rutinarias y que tienen objetivos de ocio, culturales, personales u organizativos establecidos de forma separada a la actividad normal diaria, cuya finalidad es ilustrar, celebrar, entretener o retar la experiencia de un grupo de personas”. (Blázquez Manzano)

Para Monroy A. J., (2008) citado por Pousada & Urdampilleta (2012) “Los eventos deportivos han ido ganando terreno en la vida real y se han convertido en un lugar de ocio de masas. Todo el mundo habla de ellos, pero muy poca gente conoce lo que se mueve detrás de la gestión de dichos eventos”.

Por otro lado Peña (2021) nos da un concepto refiriéndose a eventos deportivos como “Es una confrontación en determinada actividad física o deporte, individual o colectiva, la cual está regida por reglas que deben ser respetadas, acatadas y cumplidas por los deportistas y el encargado de hacer cumplir estas reglas es el juez o el árbitro”.

La organización de eventos deportivos es un pilar de la administración y gestión deportiva ya que en muchas ocasiones el desempeño de un especialista de esta área se mide por su

capacidad para llevar a buen término un certamen deportivo. Por esta razón, en esta ocasión se vamos a desarrollar todos los aspectos sobre la clasificación de los eventos deportivos y recreativos, los comités de trabajo, entre otros. (Peña, 2021)

En cuanto a la organización de eventos deportivos escolares tenemos que: El Deporte Escolar se define, según lo establecido en el Decreto 125/2008, de 1 de julio sobre Deporte Escolar del Gobierno Vasco como “aquella actividad deportiva organizada, que es practicada por escolares en horario no lectivo durante el periodo de escolarización obligatoria” que comprende desde los 6 a los 16 años, y que se caracteriza por respetar los ritmos madurativos físico, psicológico, intelectual y social en cada una de las categorías que se establecen. (Atsotegui)

En este punto cabe recalcar que “El deporte escolar en la CAV está reglamentado por el decreto 125/2008, de 1 de julio, sobre deporte escolar, amparado por la ley 14/1998, de 11 de junio, del Deporte en el País Vasco. Así mismo el Plan Vasco del Deporte también recoge las directrices para la organización del deporte escolar en el ámbito de la CAV”. (Ruíz De Azúa Ayala, 2011)

La organización de eventos deportivos a nivel escolar tiene como objetivo principal ofrecer una actividad física y deportiva inclusiva que alcance los mínimos de práctica recomendados por instituciones y estudios de referencia en el ámbito de la salud para niños/as y adolescentes. (Carranza, 2008)

CAPITULO III

MARCO METODOLÓGICO

3.1. Ubicación

Institución: Unidad Educativa “Andino”

Jornada: Matutina y Vespertina

Parroquia: La matriz-El recreo

Código AMIE: 05h00008

Circuito: C07_12

Distrito: 05D01 Latacunga-Educación

Zona: 3

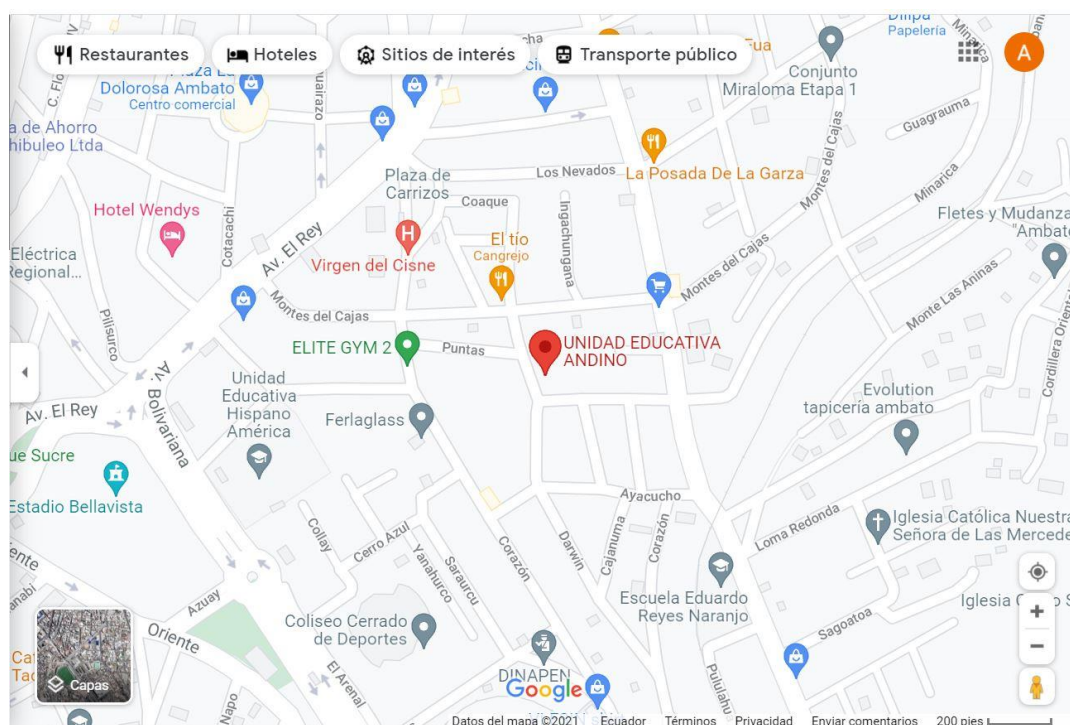
Sostenimiento: Fiscal

Régimen: Sierra

Correo Electrónico: distritolatacunga05h00008r@gmail.com

Representante: Lcda. Martha Proaño

. Figura 1. Ubicación Unidad Educativa Andino



Fuente: Google maps.

3.2. Equipos y materiales

Para la realización de este estudio es necesario la aplicación de técnicas basadas en la metodología de la investigación, siguiendo el instructivo emitido por la Universidad Técnica de Ambato para culminar el Programa de Maestría en Actividad Física Mención Administración y Gestión Deportiva, para su ejecución se emplearon los siguientes equipos y materiales según la necesidad.

Tabla 1. Equipos y materiales

Equipos	Objetivos	Costo USD
Laptop i5	Elaboración de la tesis	600
Tinta impresora	Impresión de la tesis	50
Internet	Tutoría, video conferencias, consultas	150
Teléfono	y descargas de documentos	500
Materiales	Elaboración marco teórico	40
Papel bond	Impresión varios documentos	20
Fotocopias	Encuestas y varios documentos	
Libros		
TOTAL		1360

Elaborado por: *Lic. Víctor Hugo Guevara Viteri*

3.3. Tipo de investigación

La investigación sobre la variable independiente que es la Educación Vial y la variable dependiente que es los Eventos deportivos escolares se ubica en el campo no experimental, con enfoque mixto sustentado en las modalidades cualitativa y cuantitativa en función del objetivo general de contrastar las dos variables educativas.

El proceso investigativo se apoyará en los tipos de investigación descriptiva, documental o bibliográfica y de campo. Descriptiva porque permite plantear el problema desde lo general y las particularidades de la realidad, además, identifica quién, dónde, cuándo, cómo y porqué del objeto de estudio, para describir las causas y consecuencias del problema.

La investigación documental o bibliográfica brindará su aporte en la construcción del marco teórico a través de la fase consultativa de los fundamentos teórico-científicos y posicionamientos de varios autores contemporáneos y clásicos que tengan relación directa con las variables de la investigación.

Finalmente, la investigación de campo se realizará por medio de plataformas educativas como Teams, Zoom, herramientas office 365 y software libre, para el proceso de indagación a informantes a través de la técnica de la encuesta y mediante la aplicación de un cuestionario con preguntas cerradas e integrando a la consulta ítems para determinar de forma cuantitativa de la incidencia de la educación vial en los eventos deportivos escolares en teoría y práctica, debido a la pandemia COVID-19.

3.4. Prueba de Hipótesis - pregunta científica – idea a defender

La pregunta científica de la cual nace este proyecto de investigación es:

¿Cuál es la incidencia de la educación vial en la práctica de los eventos deportivos escolares?

H0: La educación vial **NO** incide en los eventos deportivos escolares en Unidades Educativas Privadas.

H1: La educación vial **SI** incide en los eventos deportivos escolares El método de las Unidades Educativas Privadas.

3.5. Población o muestra

Se trabajó con siete docentes expertos en el tema como son docentes de Inicial, siete docentes de Educación Física con experiencia en el ámbito de la actividad física de la institución, y 235 padres de familia de la Unidad Educativa “Andino” que fueron los beneficiarios directos.

Tabla 1: Población

POBLACIÓN	CANTIDAD
Docentes	14
Estudiantes	235
TOTAL	249

Elaborado por: *Lic. Víctor Hugo Guevara Viteri*

3.6 Recolección de información

La información necesaria se obtendrá de los estudiantes de los primeros años de educación inicial mediante la técnica de la encuesta a través de medios informáticos, google forms por motivo de la COVID-19 realizando un cuestionario con preguntas de selección múltiple porque permite obtener datos y resultados con rapidez y efectividad. Estas técnicas e instrumentos se presentarán en los anexos.

3.7. Procesamiento de la información y análisis estadístico

Describirá el modelo estadístico aplicado para el procesamiento de datos. En trabajos experimentales se explicará de manera clara el diseño experimental, los análisis estadísticos y pruebas de rangos múltiples aplicados (según sea el caso: Tukey, Duncan, otras).

Posterior a la aplicación del instrumento de investigación se tabularán los datos o información obtenida en función de la modalidad cuantitativa, depurando los resultados, sistematizando cada una de las preguntas o ítems para determinar valores en frecuencia y porcentajes, los mismos que se representarán en cuadros y gráficos estadísticos independientes para finalmente ser analizados cuantitativamente e interpretados cualitativamente relacionando la literatura del marco teórico.

3.8. Variables respuesta o resultados alcanzados

Para realizar la evaluación de cada una de las variables será necesario del uso de diferentes técnicas e instrumentos de recolección de datos, a través de los cuales se obtendrá la información que permitirá definir si existe o no una correlación entre las variables.

Técnica

Existen diferentes técnicas de recolección de datos en la que se utilizó medios informáticos debido a la COVID-19, que serán utilizadas en esta investigación, entre las que se aplicarán son las encuestas, y la observación a través de medios informáticos, como Zoom, y el análisis documental, las cuales permitirán indagar lo que se suscita de la problemática, la técnica de la encuesta será aplicada de forma virtual por medio de la plataforma Google Forms la que permitirá a la vez tabular toda la información recopilada, para cotejar dicha información con la obtenida en esta investigación, y llegar a conclusiones que permitan generar soluciones de las variables.

Instrumentos

En este caso de estudio es necesario extraer toda la información necesaria aproximándose lo más posible al fenómeno de estudio o a las fuentes que lo generan, para lo cual se utilizará el instrumento más apropiado como el cuestionario, el mismo que será elaborado con preguntas cerradas con el fin de controlar los parámetros de referencia, forzando a los participantes a dar su opinión sobre los aspectos más importantes del estudio, por otro lado el diseño del instrumento será validado por medio del método de validación alfa Cronbach, mismo que evalúa las correlaciones de las variables de cada una de las preguntas del cuestionario, obligando a corregir las preguntas que presenten errores, de ser el caso, lo cual garantiza la fiabilidad del cuestionario que se aplicado.

3.9. Validación y aplicación del instrumento

Para el análisis de datos se seleccionará el método estadístico más apropiado, al usar la estadística aplicable, se logrará verificar significantes diferencias en la tabulación de los datos obtenidos y la disposición basada en la hipótesis planteada.

Para el análisis de datos se tomará en cuenta la exposición de los resultados y la discusión como una sección en conjunto, estos se ajustarán a la siguiente normativa:

- Los resultados obtenidos serán presentados en forma clara, precisa, integrada y secuencial (siguiendo el orden de los objetivos).
- Los resultados se presentarán en tablas o figuras (gráficos, esquemas, fotos, dibujos); los cuales serán autos explicativos y el texto que les acompañe contribuirá y facilitará la

comprensión de los resultados y no será una mera repetición o relato de lo presentado en las tablas o figuras.

- En el análisis de los resultados se especificará claramente el análisis estadístico utilizado para validarlos y para explicitar su significancia
- Los resultados serán confrontados en forma objetiva entre sí, en relación con los objetivos establecidos en la investigación y sobre todo con resultados de otras investigaciones.
- Los resultados o aspectos controversiales serán discutidos clara e imparcialmente.
- Es recomendable hacer constar además las implicancias prácticas como teóricas, comentarios, sugerencias y proyecciones del trabajo realizado.

Para evaluar el nivel de correspondencia existente entre las variables de este estudio; se empleará la estadística inferencial, por medio de la técnica del Chi Cuadrado.

Fórmula Chi Cuadrado:
$$X^2 = \Sigma \left[\frac{(O - E)^2}{E} \right]$$

3.10. Validez del contenido

El contenido del instrumento utilizado en este caso de estudio fue el cuestionario, cuyo contenido estructurado con 10 preguntas o ítems, fue validado en base al criterio profesional de expertos en las diferentes técnicas y métodos investigativos, esto con la finalidad de definir la correlación existente entre la información obtenida y el valioso criterio de los profesionales en mención, para poder realizar todo lo antes expuesto fue necesario contar con el apoyo de dos profesionales de la Universidad Técnica de Ambato, mismos que analizaron el contenido del cuestionario en su totalidad, y realizaron las respectivas correcciones de acuerdo a su conocimiento, para luego ser validado y aprobado para su respectiva aplicación a los estudiantes.

3.11. Variabilidad

La Variabilidad es también conocida como dispersión o propagación y muestra la forma de cómo se dispersa un conjunto de datos. Además, permite detallar cuánto varían dichos

conjuntos de datos, permitiendo aplicar el método estadístico apropiado para comparar las cifras en relación a otros grupos de cantidades. (Velásco, 2017)

3.12. Correlaciones

Es una técnica estadística que permite establecer la correlación existente entre dos o más variables, la correlación puede permitirse en por lo menos dos variables o a su vez en una variable dependiente y dos o más variables independientes, a lo cual se le denomina como correlación múltiple. (Ramón, 2018)

3.13. Coeficiente de correlación

Este coeficiente de correlación valora la relación existente entre dos variables o más, dichos coeficientes pueden variar sus rangos desde -1.00 hasta 1.00, por otro lado la correlación de proporcionalidad directa se determina con cifras positivas +1.00 y por el contrario la correlación de proporcionalidad inversa se constituye con cifras negativas -1.00, así mismo cuando el coeficiente es de 0.00 significa que no existe correlación entre las variables estudiadas. (Ramón, 2014)

De tal forma que a continuación se exponen los cálculos que se obtuvieron sobre las correlaciones entre las variables de las preguntas de la encuesta.

Tabla 2. Correlación de Pearson

Matriz de correlaciones entre elementos										
	Ítem 1	Ítem 2	Ítem 3	Ítem 4	Ítem 5	Ítem 6	Ítem 7	Ítem 8	Ítem 9	Ítem 10
Ítem 1	1,000	,895	,873	,582	,896	,616	,336	,844	,520	,692
Ítem 2	,895	1,000	,828	,788	,925	,825	,455	,722	,445	,831
Ítem 3	,873	,828	1,000	,581	,844	,615	,336	,846	,735	,691
Ítem 4	,582	,788	,581	1,000	,719	,902	,686	,441	,272	,850
Ítem 5	,896	,925	,844	,719	1,000	,761	,416	,823	,526	,809
Ítem 6	,616	,825	,615	,902	,761	1,000	,748	,467	,288	,929
Ítem 7	,336	,455	,336	,686	,416	,748	1,000	,255	,157	,700
Ítem 8	,844	,722	,846	,441	,823	,467	,255	1,000	,775	,525
Ítem 9	,520	,445	,735	,272	,526	,288	,157	,775	1,000	,323
Ítem 10	,692	,831	,691	,850	,809	,929	,700	,525	,323	1,000

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Elaborado por: Lic. Víctor Hugo Guevara Viteri

Fuente: Información de IBM SPSS 23

De acuerdo a la tabla N°2. Los resultados obtenidos en cuanto a la correlación de las variables de las preguntas de la encuesta, se puede ver que existe correlación entre cada una de las variables, esta conclusión se la toma en base a que en el cuadro no existen valores negativos, o de cero.

3.14. Nivel de fiabilidad (Alfa de Cronbach)

La aplicación de este método de fiabilidad del instrumento denominado Alfa de Cronbach, facilita establecer un instrumento totalmente confiable, por medio de la valoración del constructo o dimensión teórica, a través de los ítems de la encuesta, la validez del instrumento se relaciona al grado en que este evalúa lo que se pretende medir, mientras que la fiabilidad de la consistencia interna del instrumento se determina por medio del alfa de Cronbach y valora cada uno de los ítems en escala tipo Likert, determinando que están altamente correlacionados. (Welch & John, 1988)

De tal manera que cuando el valor alfa se encuentre más cercano a 1 mayor es la consistencia interna de las preguntas formuladas y analizadas. En cuanto a la fiabilidad de la escala, esta debe lograrse continuamente con datos individuales de cada muestra, esto garantiza la valoración confiable y segura del constructo, en la muestra específica de investigación. (Numally, 2018)

Cabe señalar que de acuerdo a Hernández y Pascual (2017) quienes citan a George y Mallery (2003, pág. 231), quienes recomiendan para la evaluación los siguientes coeficientes de alfa de Cronbach:

- Coeficiente alfa $>.9$ es excelente
- Coeficiente alfa $>.8$ es bueno
- Coeficiente alfa $>.7$ es aceptable
- Coeficiente alfa $>.6$ es cuestionable
- Coeficiente alfa $>.5$ es pobre
- Coeficiente alfa $<.5$ es inaceptable (Numally, 2018)

De tal manera que se procede a la realización del respectivo cálculo de fiabilidad con el método Alfa de Cronbach a través del software IBM SPSS 23, pudiendo así obtener los resultados que validan completamente el instrumento de recolección de la información por lo que se exponen los resultados a continuación.

Tabla 3. Prueba de chi-cuadrado

Pruebas de chi-cuadrado			
	Valor	gl	Significaci ón asintótica (bilateral)

Chi-cuadrado de Pearson	44,266 ^a	4	,000
Razón de verosimilitud	41,116	4	,000
Asociación lineal por lineal	24,387	1	,000
N de casos válidos	235		

a. 0 casillas (0,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es 7,32.

Elaborado por: Lic. Víctor Hugo Guevara Viteri

Fuente: Información de IBM SPSS 23

Luego de haber realizado el respectivo cálculo se puede determinar que existe un muy buen nivel de fiabilidad del cuestionario aplicado en la encuesta, debido a que se obtiene una valoración que está en el rango de bueno, cuyo valor es de 7.32.

CAPITULO IV

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

4.1 Análisis e Interpretación de resultados.

INFORME DE RESULTADOS DE LA ENCUESTA APLICADA A PADRES DE FAMILIA DE NIÑOS DE 5 A 6 AÑOS DE EDAD LA EDUCACIÓN Y SEGURIDAD VIAL Y EL APRENDIZAJE DESDE EL ENTORNO FAMILIAR

INTRODUCCIÓN

Dando cumplimiento al desarrollo del proyecto de investigación, conforme a la planificación, se procedió a aplicar la encuesta en la que se formularon veinte preguntas dirigidas a padres de familia de niños comprendidos de 5 a 6 años de edad, con el objeto de analizar la situación del entorno familiar que tienen acerca de la educación y seguridad vial, permitiéndonos saber si los padres conocen sobre el tema; así como también, si en los centros de educación particular donde reciben su formación académica inicial básica comparten o reciben alguna asignatura relacionado al tema; y, finalmente si los padres de familia comparte y educan a sus hijos en temas de educación y seguridad vial, que permitan generar y sembrar una nueva cultura de prevención de accidentes de tránsito; a fin de evitar el alto índice de accidentes de tránsito en la provincia de Tungurahua, al estarentre las cinco primeras provincias que fluctúan las altas tasas de mortalidad por infracciones de tránsito (accidentes)

METODOLOGÍA

La metodología aplicada para lograr alcanzar los resultados del objetivo planteado en el presente trabajo, se fundamentó en primer lugar en fuentes bibliográficas correlacionando con la metodología empírica a fin de establecer la metodología que se requería aplicar en la encuesta, pues para referirse al tema de educación y seguridad vial es necesario que los

investigadores y la muestra a quien se va aplicar, tenga conocimientos prácticos acerca del tema a desarrollarse.

Partiendo de la metodología cualitativa e empírica, se llegó a aplicar la correspondiente encuesta que fue elaborada y estructurada en el sistema forms y enviado la url a los directores o Rectores de las Instituciones de Educación Básica, como son: Unidad Educativa Particular Iberoamérica, Unidad Educativa Rodríguez Albornoz; Unidad Educativa Andino, Unidad Educativa Ricardo Discalzi, todas estas de sector educativo privado, en razón de que dado a la pandemia mundial por el Covid-19, no fue posible ejecutar en las instituciones públicas, dado a los protocolos que se requieren para obtenerlos correspondientes permisos y más aún dado a la edad de los niños a quienes representan sus padres de familia.

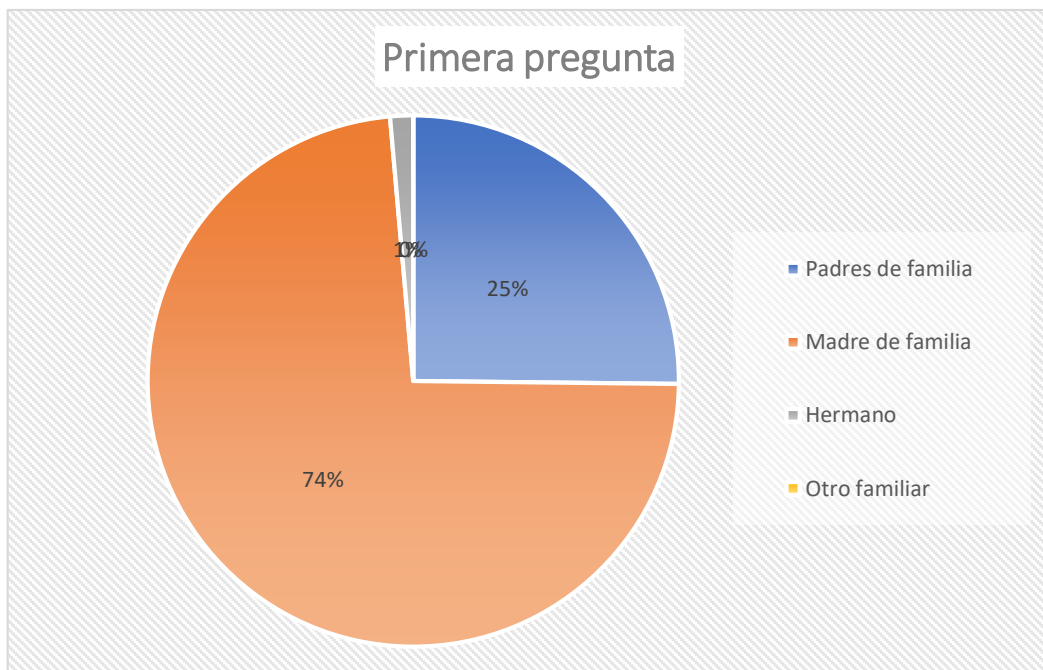
La población a quien se recurrió está comprendida a los padres de familia de los niños de 5 a 6 años edad, quienes cursan estudios de educación inicial en los centros escolares particulares, en tal sentido la muestra tomada fue de 235 personas que conforman o se identifican como padre o madre de familia o hermano del niño o niña, a quien representan en las obligaciones académicas a los niños. El promedio de edad oscila entre los 26 a 35 años de edad con un nivel de educación comprendido entre el bachillerato y el posgrado, quienes hacen uso del transporte particular (cuenta propia) que son automóviles y camionetas, que lo utilizan diariamente.

DESARROLLO

Para alcanzar los fines del objetivo de la encuesta aplicada, es necesario partir de un punto donde se pueda determinar quién es el representante legal en la parte académica de los niños de 5 a 6 años de edad en los centros educativos donde se preparan o forman académicamente. Así como también, cuáles son las edades de los representantes de los niños, pues esto permite establecer el nivel o grado de comprensión del tema de educación y seguridad vial en la primera infancia del ser humano, pues se entiende que una sociedad bien educada desde las tiernas edades, permite prevenir cualquier tipo de infracción en su medio vivir y conforme va desarrollando y creciendo la persona.

ENCUESTA APLICABLE A PADRES DE FAMILIA DE NIÑOS DE 5 a 6 AÑOS QUE CURSAN EDUCACIÓN BÁSICA

1. Identificación de miembro familiar o de hogar



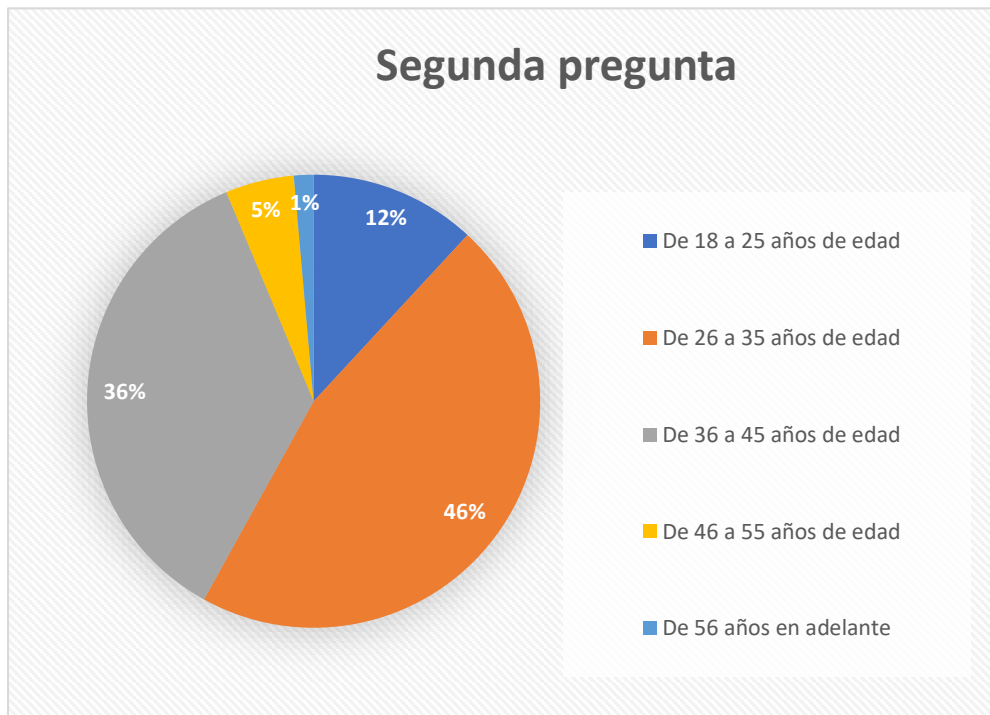
Análisis

En base al análisis de los datos recolectados se puede decir que el 25% corresponde a los padres de familia, el 74% a las madres de familia, 1% hermanos y el 0% a otras familias.

Interpretación

Con los datos obtenidos en la encuesta podemos deducir que la mayor parte de los padres de familia realizaron la encuesta es decir que ella tiene más conocimiento de lo que se trata la encuesta.

2. ¿Por favor, conforme a la anterior pregunta señale en cual rango de edad está ubicado usted?



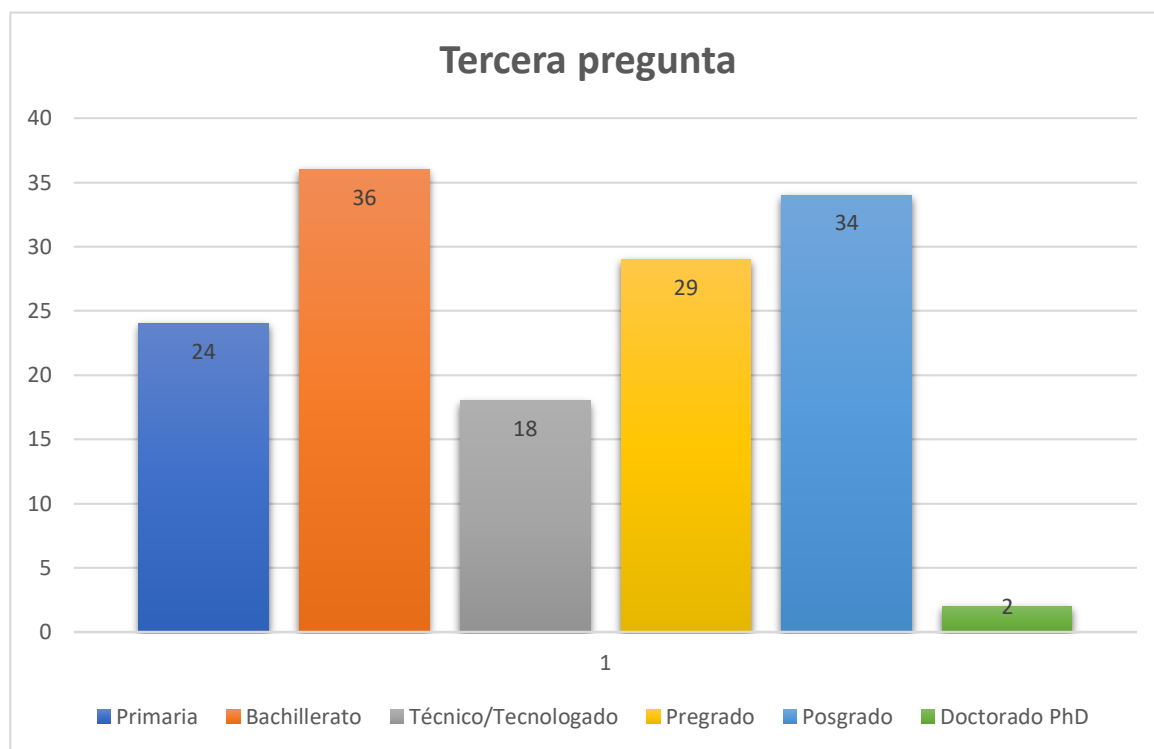
Análisis

En base al análisis que se obtuvo mediante la encuesta se puede deducir que el 12% corresponde a las edades de 18 a 25 años, el 46% de 26 a 35 años, el 36% de 36 a 45 años, el 5% de 46 a 55 años y de 56 años en adelante el 1%.

Interpretación

Con los datos obtenidos en la encuesta se puede deducir que la mayor parte de edades se encuentran de 26 a 35 años de edad esto sería el rango mayor de las madres de familia con respecto a la pregunta anterior.

3. ¿Cuál es su nivel de preparación académica?



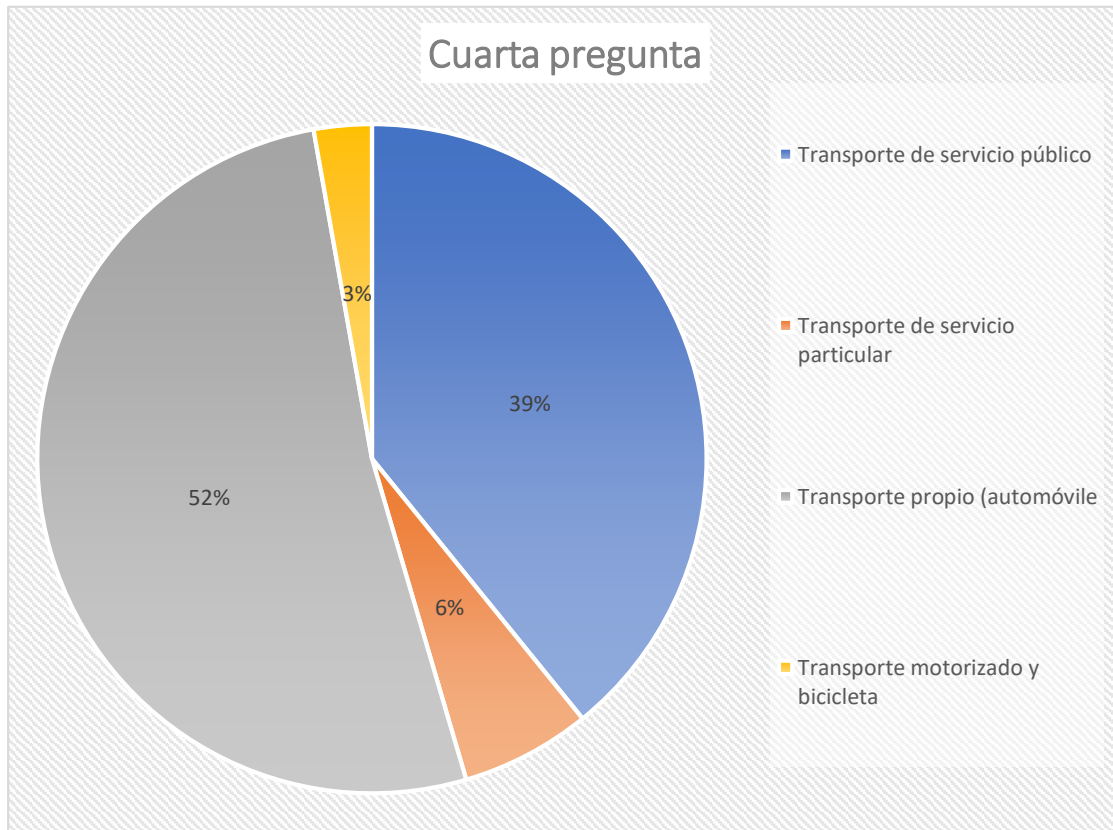
Análisis

Con los resultados obtenidos en la encuesta podemos deducir que el nivel de preparación está en primaria un 24%, bachillerato un 36%, técnico/tecnologado un 18%, pregrado un 29%, posgrado un 34% y el 2% corresponden a doctorado PhD.

Interpretación

En base a los resultados obtenidos en la encuesta se puede decir que la mayor parte en su nivel de preparación se encuentra en bachillerato esto quiere decir que muy padres de familia son profesionales.

4. ¿Qué medio de transporte utiliza usted, para trasladarse de un lugar a otro por cuestiones de trabajo y realización de sus actividades personales y del hogar?



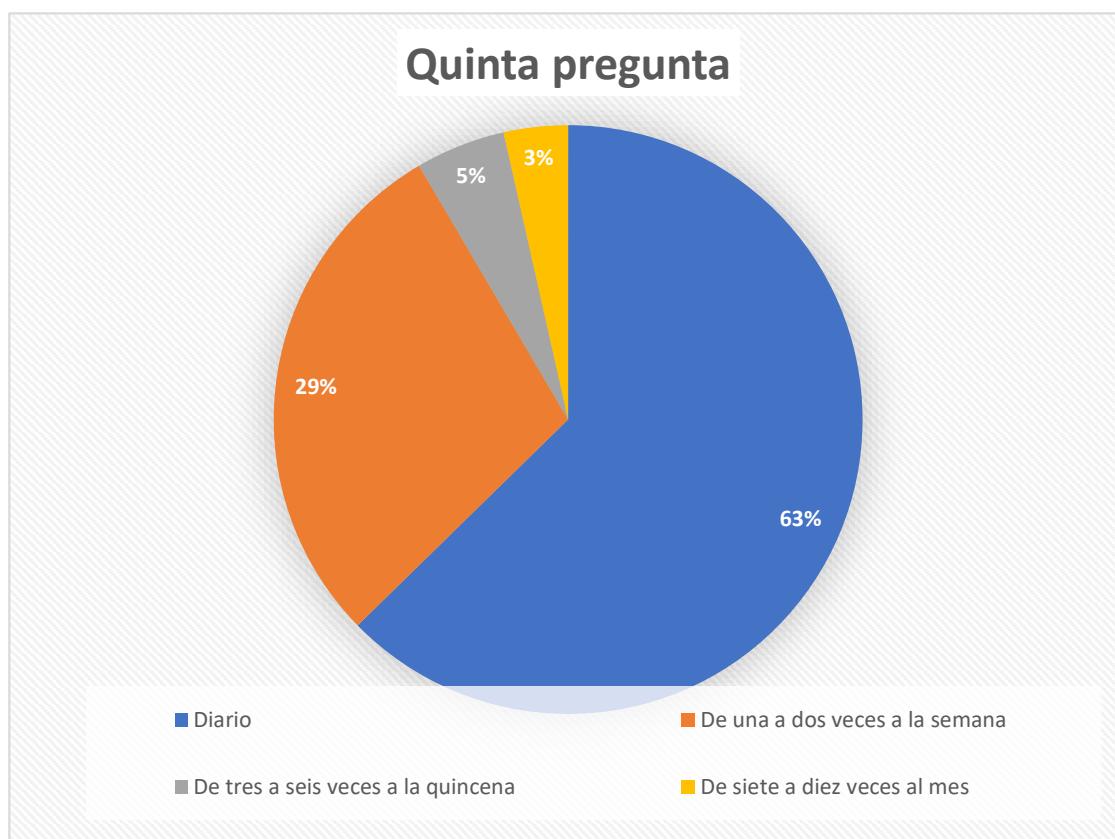
Análisis

Con los datos obtenidos en la encuesta podemos decir que los transportes utilizados son de servicio público un 39%, servicio particular un 6%, transporte propio un 52% y el 3% de las personas utilizan transportes motorizados y bicicletas.

Interpretación

En base a la encuesta y los datos obtenidos la mayor parte de personas para transportarse por cuestión de trabajo o actividades personales utilizan el transporte propio ya que es mas seguro y confiable transportar con su propio vehículo.

5. ¿Con qué frecuencia usted utiliza los medios de transporte, que se manifestó en la pregunta anterior?



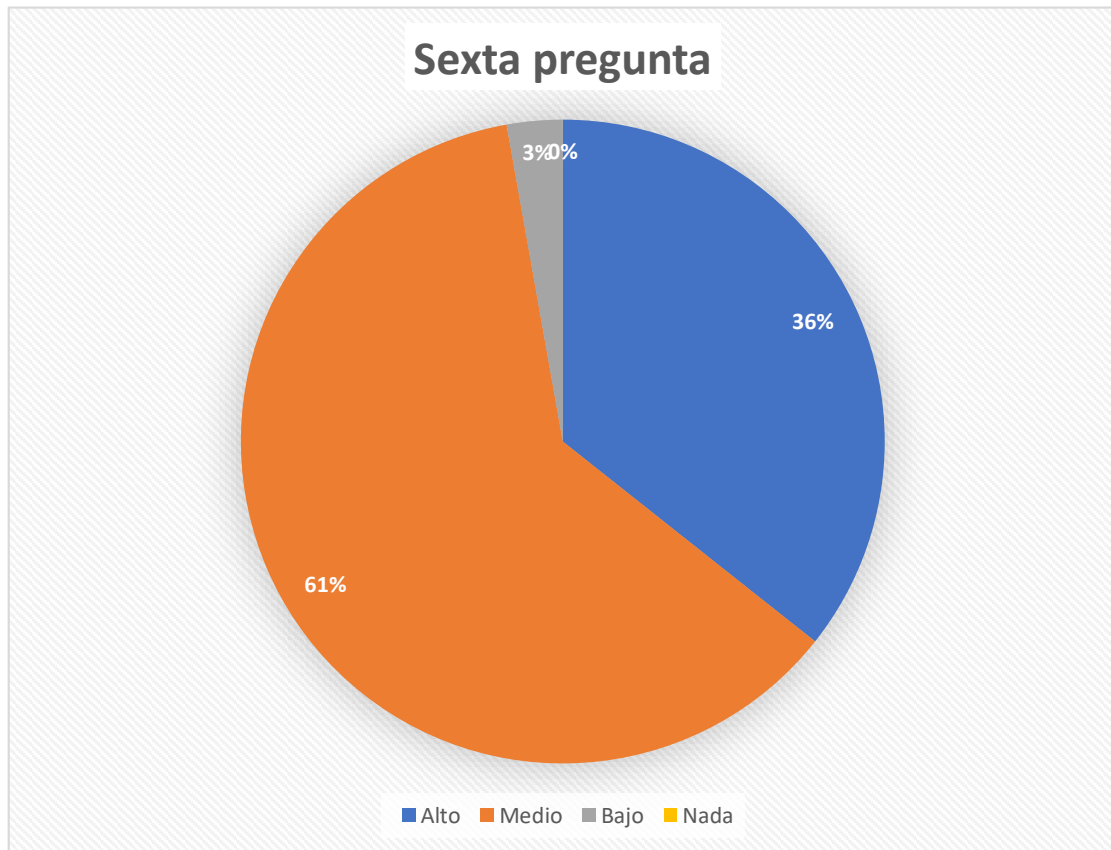
Análisis

Con los datos obtenidos en la encuesta se pudo deducir las personas transportan con frecuencia y esto corresponde que al diario un 63%, de una a dos veces a la semana un 29%, de tres a seis veces a la quincena un 5%, y el 3% corresponden de siete a diez veces al mes.

Interpretación

En base a la encuesta obtenida la mayor parte de personas utilizan en transporte a diario ya que todos los días viajan ya sea por motivo de trabajo o alguna u otra circunstancia.

6. ¿Qué nivel de conocimiento tienen usted sobre la educación y seguridad vial?



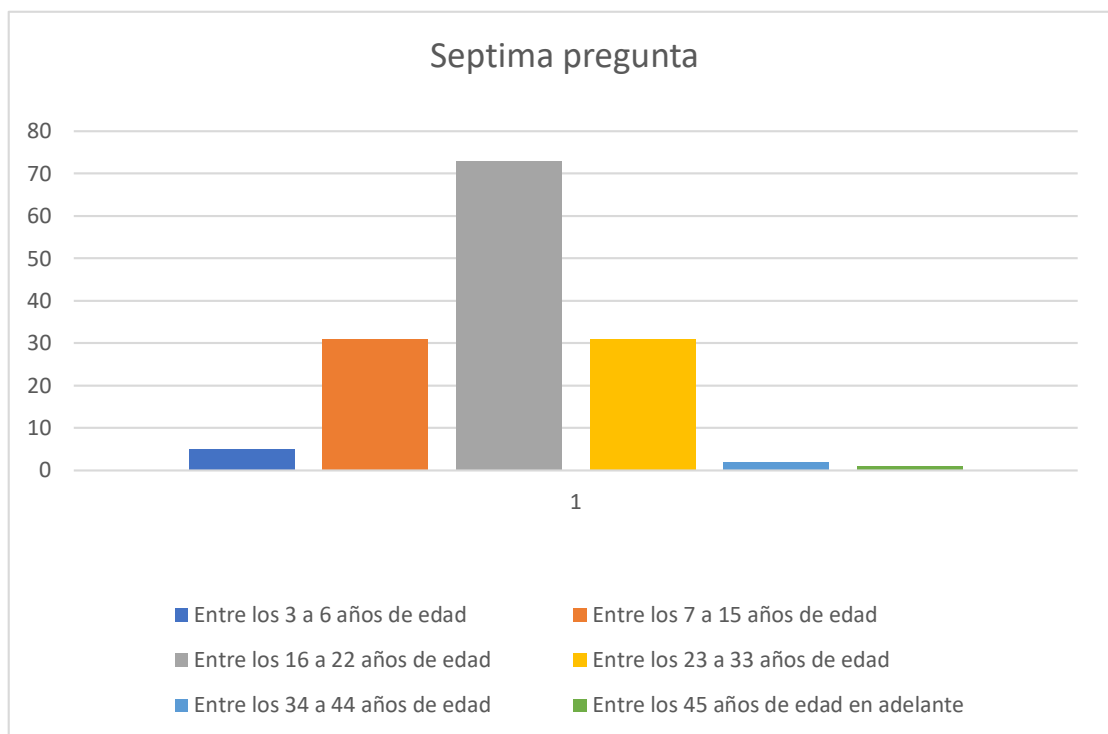
Análisis

Con los datos obtenidos en la encuesta el conocimiento se encuentra en: alto un 36%, medio un 61%, bajo un 3% y el 0% corresponde a nada de conocimientos sobre la educación vial.

Interpretación

Con los datos obtenidos encontramos a la mayor parte se encuentra en el nivel medio esto quiere decir que el conocimiento que tiene cada persona sobre la educación y seguridad vial está en un rango estable.

7. ¿De tener usted conocimiento de temas de educación y seguridad vial, indique a qué edad lo recibió?



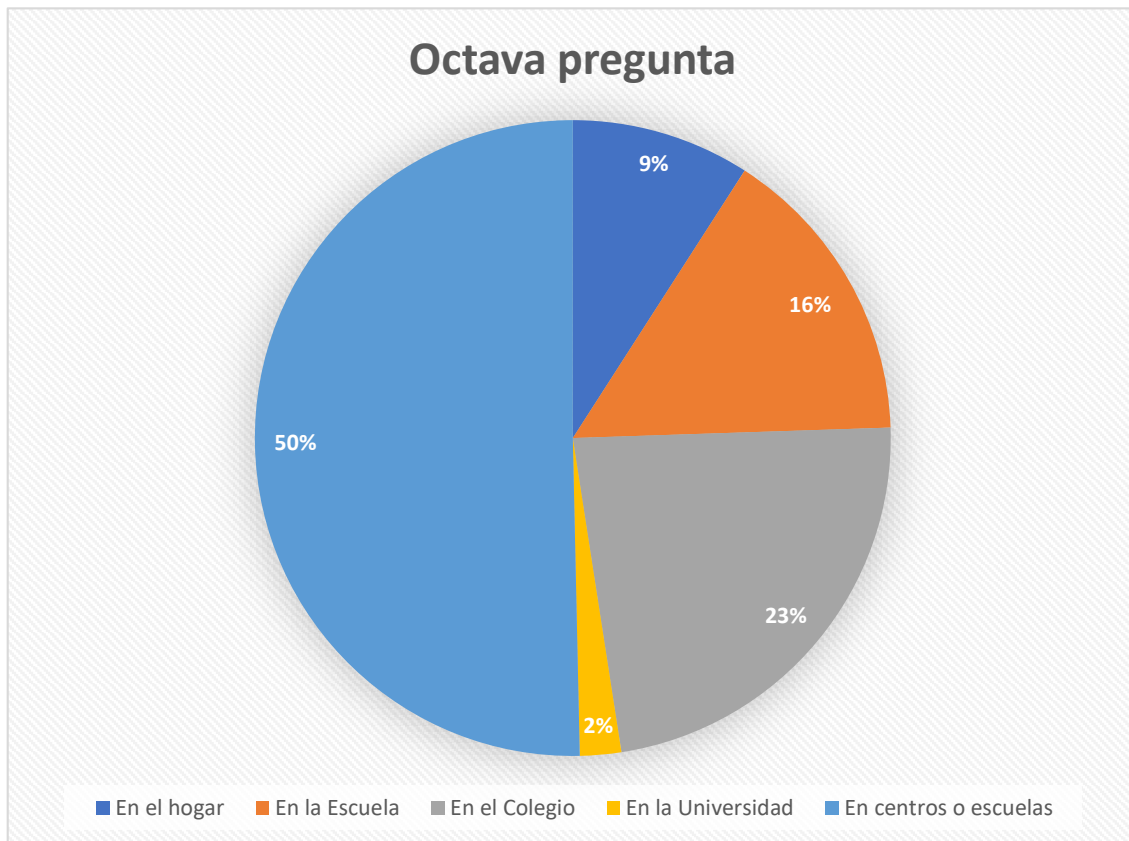
Análisis

En base al análisis de los datos recolectados se pudo deducir que: entre los 3 a 6 años de edad se dio una cantidad de 5, entre los 7 a 15 años de edad se dio una cantidad de 31, entre los 16 a 22 años de edad se dio una cantidad de 73, entre los 23 a 33 años de edad se dio una cantidad de 31, entre los 34 a 44 años de edad se dio una cantidad de 2 y 1 entre los 45 años en adelante estos son los resultados de tener conocimiento de educación y seguridad vial.

Interpretación

La mayor parte de las personas que tienen conocimiento de temas de educación y seguridad vial en las edades que recibieron son entre los 16 a 22 años de edad esto sería el rango que en el más conocimiento adquiere cada persona.

8. ¿En el caso de que usted tenga conocimiento de educación y seguridad vial, ¿dónde las recibió?



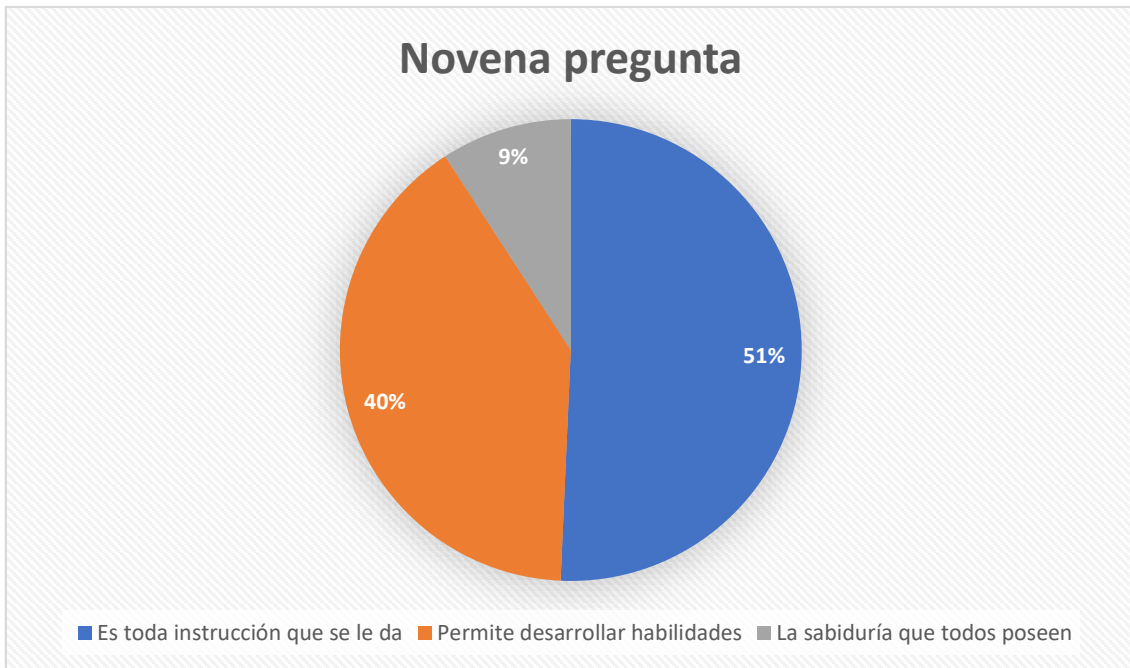
Análisis

En base al análisis de los datos recolectados se pudo decir que: en el hogar un 9%, en la escuela un 16%, en el colegio un 23%, en la universidad un 2%, y un 50% en centro o escuelas estos son por porcentajes y lugares donde recibió los conocimientos de educación y seguridad vial.

Interpretación

La mayor parte de personas recibió los conocimientos de la educación y seguridad fueron en centros o escuelas.

9. ¿De las siguientes definiciones, ¿cuál considera usted que corresponde a educación vial?



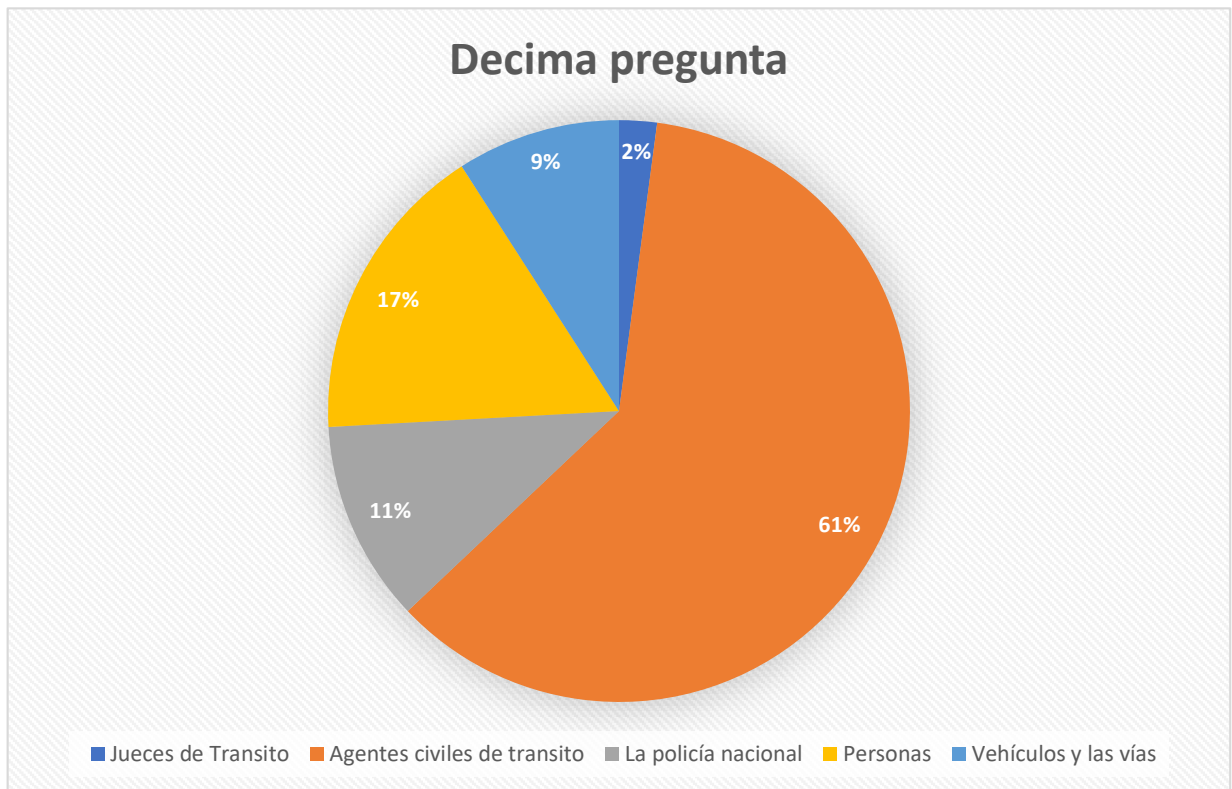
Análisis

En base a la encuesta hemos analizado que: Es toda instrucción que se le da un 51%, Permite desarrollar habilidades un 40%, La sabiduría que todos poseen un 9% son los valores adquiridos en los beneficios que considera cada uno a educación vial.

Interpretación

El mayor porcentaje en las definiciones que considera la persona está en toda la instrucción que se le da con un 51%.

10. ¿Del siguiente listado seleccione uno o más indicadores de los que usted considere constituyen actores de la educación vial?



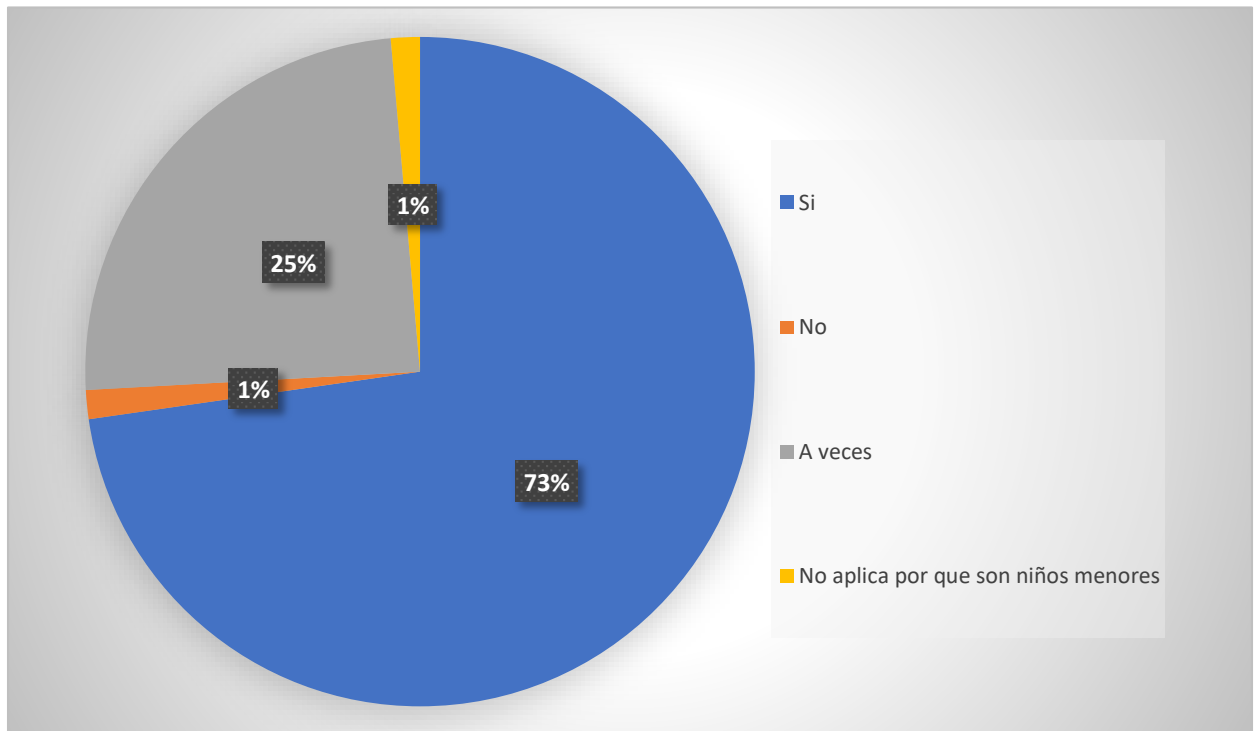
Análisis

Con los datos adquiridos en la encuesta e analizado que: Jueces de Tránsito un 2%, Agentes civiles de tránsito un 61%, La policía nacional 11%, Personas 17%, Vehículos y las vías 9% son los porcentajes que constituye a actores de la educación vial.

Interpretación

según el análisis en mayor porcentaje de personas se dio en los agentes de tránsito ya que es la cantidad de personas que constituyen es decir tienen mayor conocimiento de la educación vial.

11. ¿Imparte a sus hijos información relacionado a temas de educación y seguridad vial para el cumplimiento de normas de seguridad tales como “papá/mamá se ponen el cinturón, no debemos saltar el semáforo, no debemos correr mucho en las vías, etc.?”



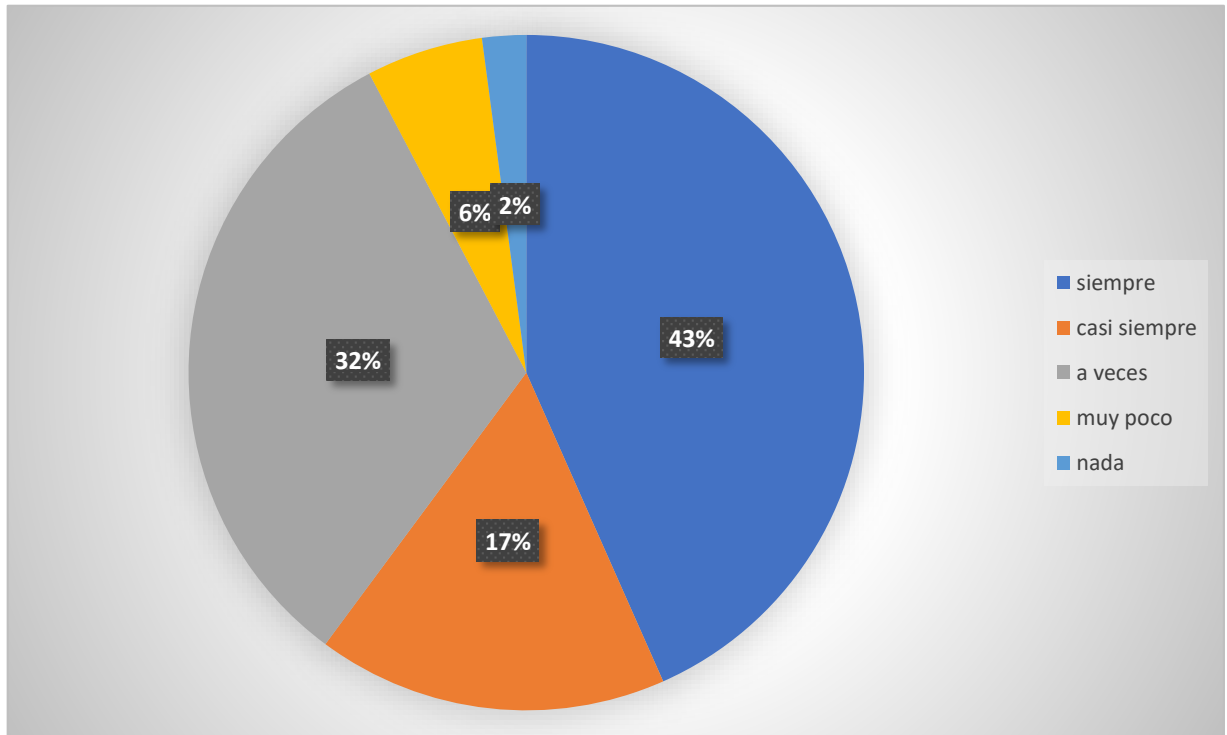
Análisis

En base a los datos recolectados podemos decir que el 73% respondió si, el dos por ciento respondieron no y no aplica, el 35% respondió a veces.

Interpretación

En base a los datos podemos interpretar que la mayoría de la población respondió que si imparten temas de educación y seguridad vial.

12. ¿Usted en calidad de padre/madre de familia y, más aún si de poseer un automotor, ha procedido a orientar y guiar en temas de educación vial para poder aplicar la seguridad vial en su entorno familiar?



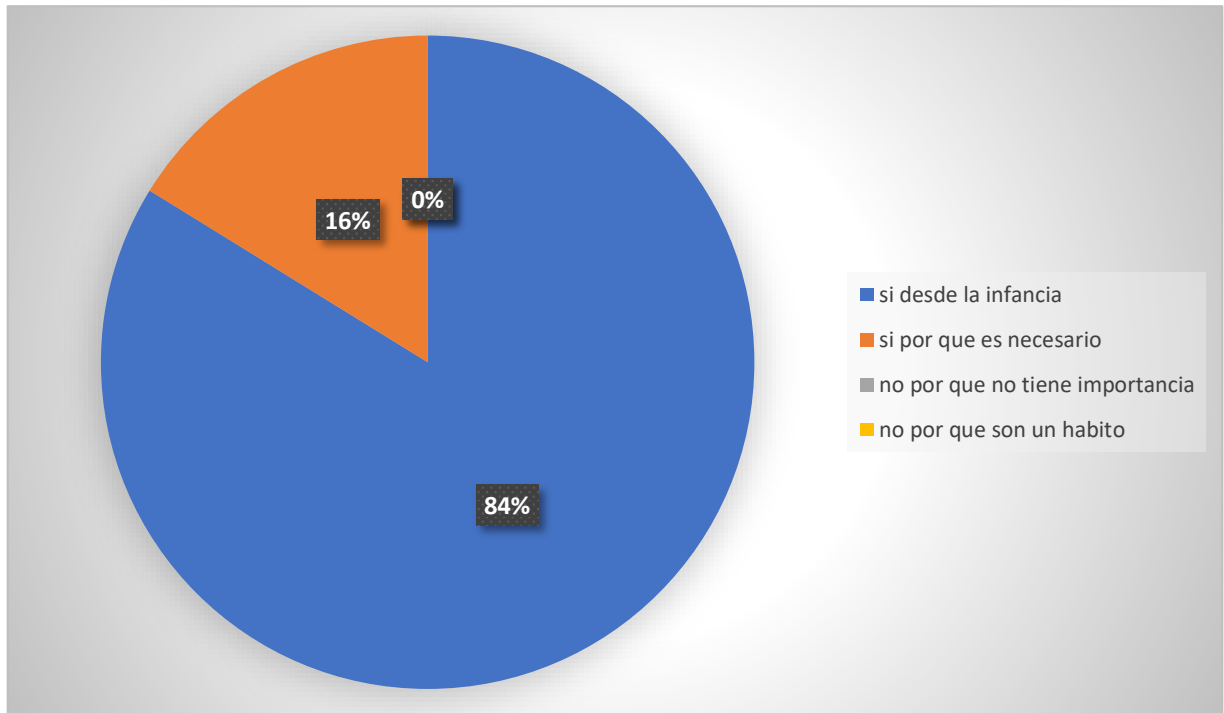
Análisis

En base al análisis de datos recolectados podemos decir que el 43% de los encuestados respondieron siempre, el 17% casi siempre, el 32% a vece, el 6% muy poco y el 2% nada.

Interpretación

En base a los datos obtenidos deducimos que la mayoría de la población orienta y guía en temas de educación vial para poder aplicar la seguridad en su entorno familiar.

13. ¿Cree usted que es un tema con la suficiente importancia para que sea impartida desde la infancia a fin de crear una cultura de prevención?



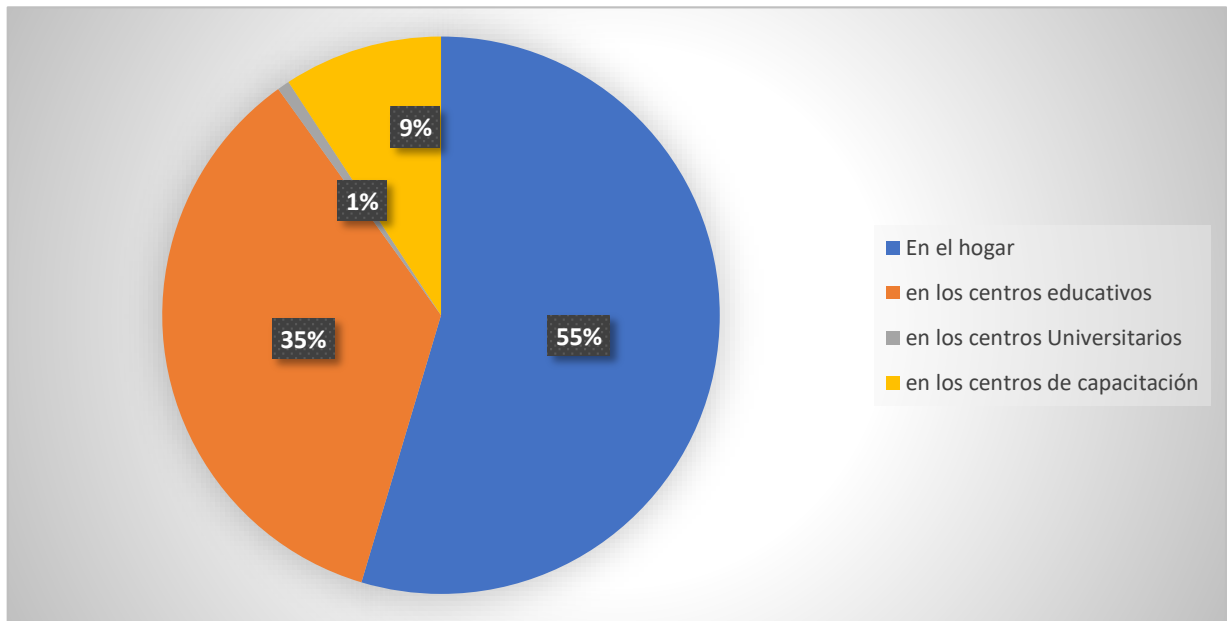
Análisis

En base al análisis podemos decir que el 84 % de la población respondió que si desde la infancia, el 16% respondió que si por que es necesario y el 0% respondió que no.

Interpretación

En base a los datos obtenidos deducimos que la mayor parte de la población cree que si es un tema de suficiente importancia ya sea porque es necesario o desde la infancia.

14. ¿Dónde considera usted qué, debería impartir la formación y preparación en lo referente a educación vial?



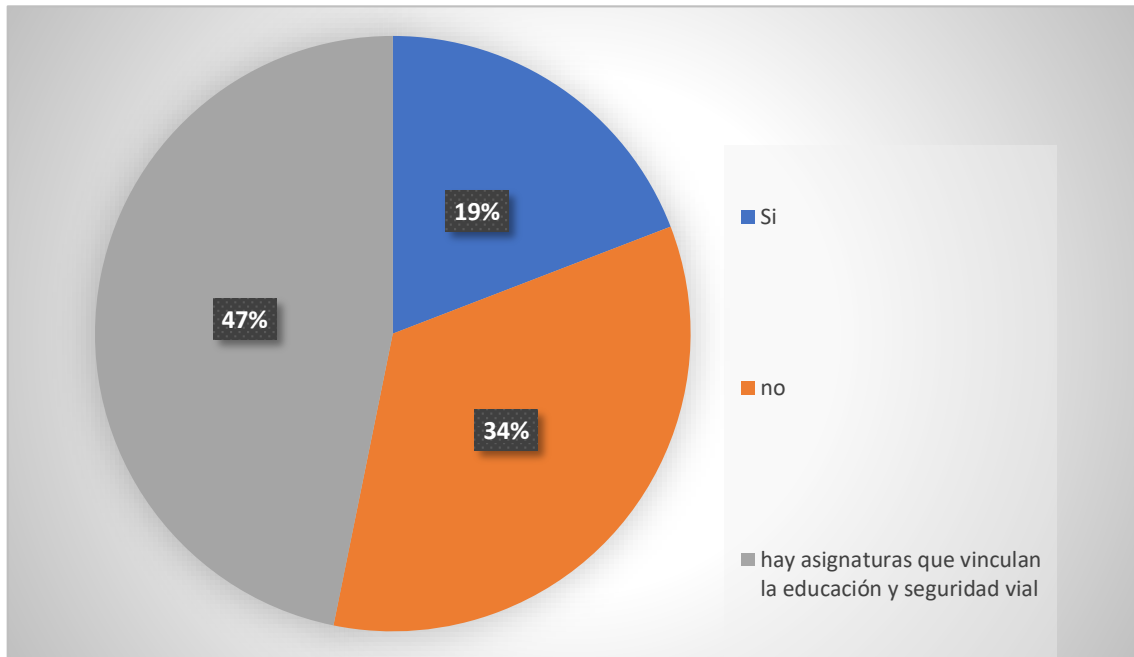
Análisis

En base al análisis de datos podemos decir que el 55% de la población prefirió el hogar, el 35% los centros educativos, el 1% las universidades y el 9% los centros de capacitación.

Interpretación

En base a los datos obtenidos deducimos que más del 75% (la mayoría) de los encuestados prefirió el hogar y los centros educativos como sitios para impartir información.

15. ¿En el sistema de educación del Ministerio de Educación, conoce si existe asignaturas o materias que contemplen la enseñanza de la educación y seguridad vial?



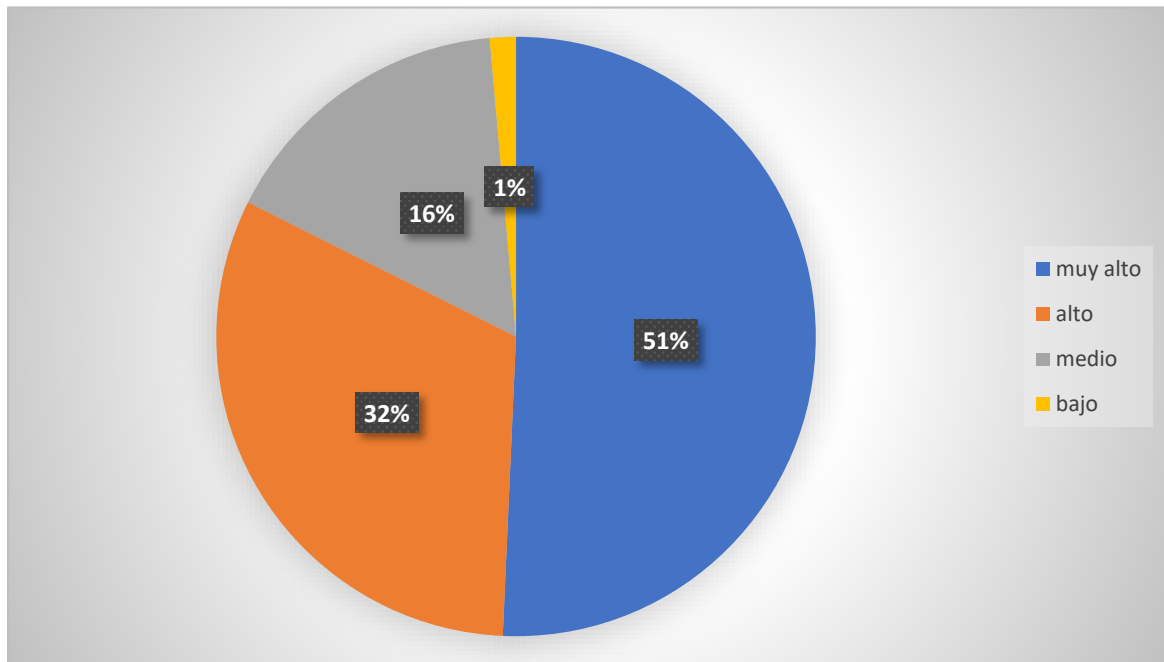
Análisis

En base al análisis podemos decir que el 19% de la población respondió que si, el 34% que no y el 47% respondió que hay asignaturas que vinculan la educación y seguridad vial.

Interpretación

En base a los datos obtenidos diremos que la mayoría de los encuestados conocen que hay asignaturas que vinculan la enseñanza y la educación vial, y el resto supone que no hay asignaturas.

16. ¿En qué nivel considera usted que, educar una sociedad desde sus bases (niñez) permite crear una conciencia encaminada al respeto y cumplimiento de las normas en especial las de tránsito, para la prevención de accidentes de tránsito?



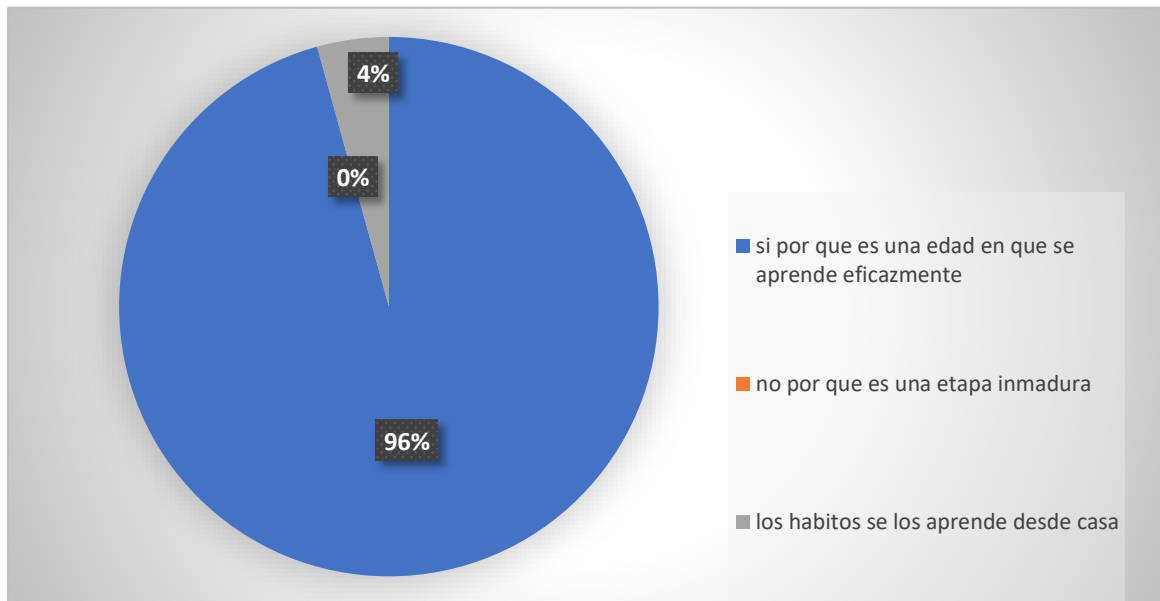
Análisis

En base al análisis podemos decir que el 51% de la población votó por muy alto, el 32% por alto, el 16% por medio y el 2% por bajo.

Interpretación

En base a los datos obtenidos diremos que la mayoría de la población cree que educar a una sociedad desde la niñez ayuda a crear conciencia encaminada al respeto y cumplimiento de normas.

17. ¿La formación y práctica que deberían recibir los niños en materia de educación vial, permitiría crear hábitos que empoderen en la colectividad cuando adquieran su mayoría de edad, en lo que tiene que ver a la seguridad vial para la prevención de accidentes de tránsito?



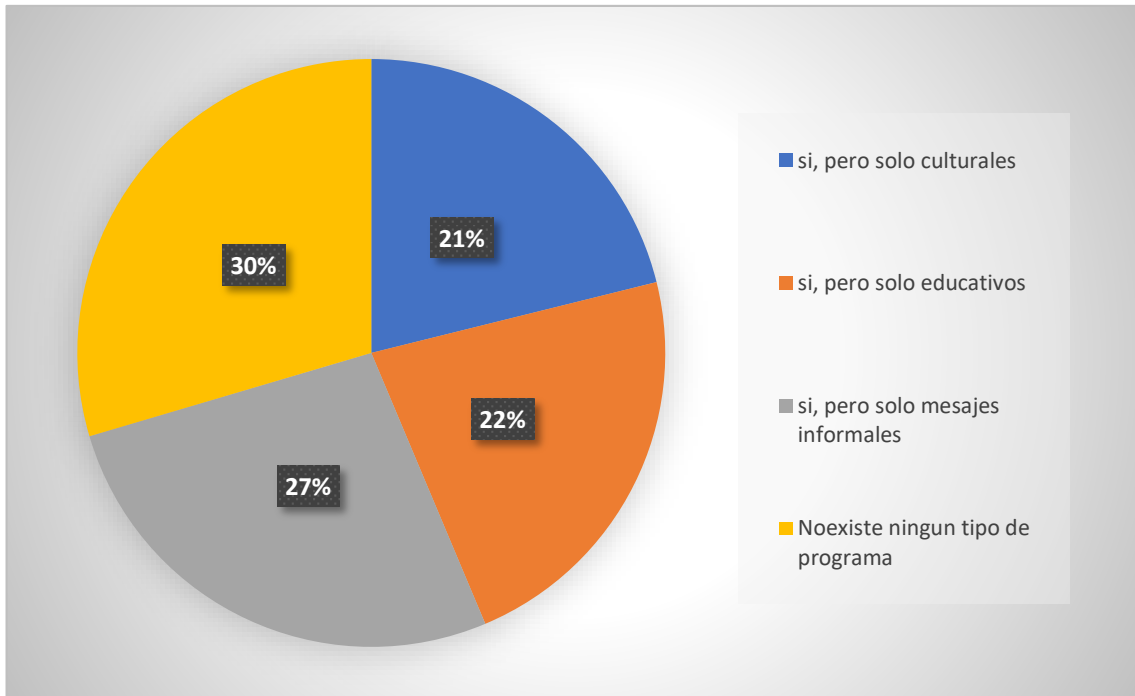
Análisis

En base al análisis podemos decir que el 96% de la población respondió que si porque es una edad en que se aprende eficazmente, el 4 % los hábitos se los aprende desde casa y el 0% no porque es una etapa inmadura.

Interpretación

En base a los datos obtenidos diremos que la mayoría de los encuestados creen que los niños si deberían recibir información sobre educación vial para crear hábitos de aprendizaje colectivo porque es una edad en la que se aprende eficazmente.

18. ¿Conoce usted si existen programas educativos, sociales o culturales, que permiten llegar a los niños de 5 a 6 años de edad, u otros infantes, con temas de educación y seguridad vial como políticas públicas en la prevención de accidentes de tránsito?



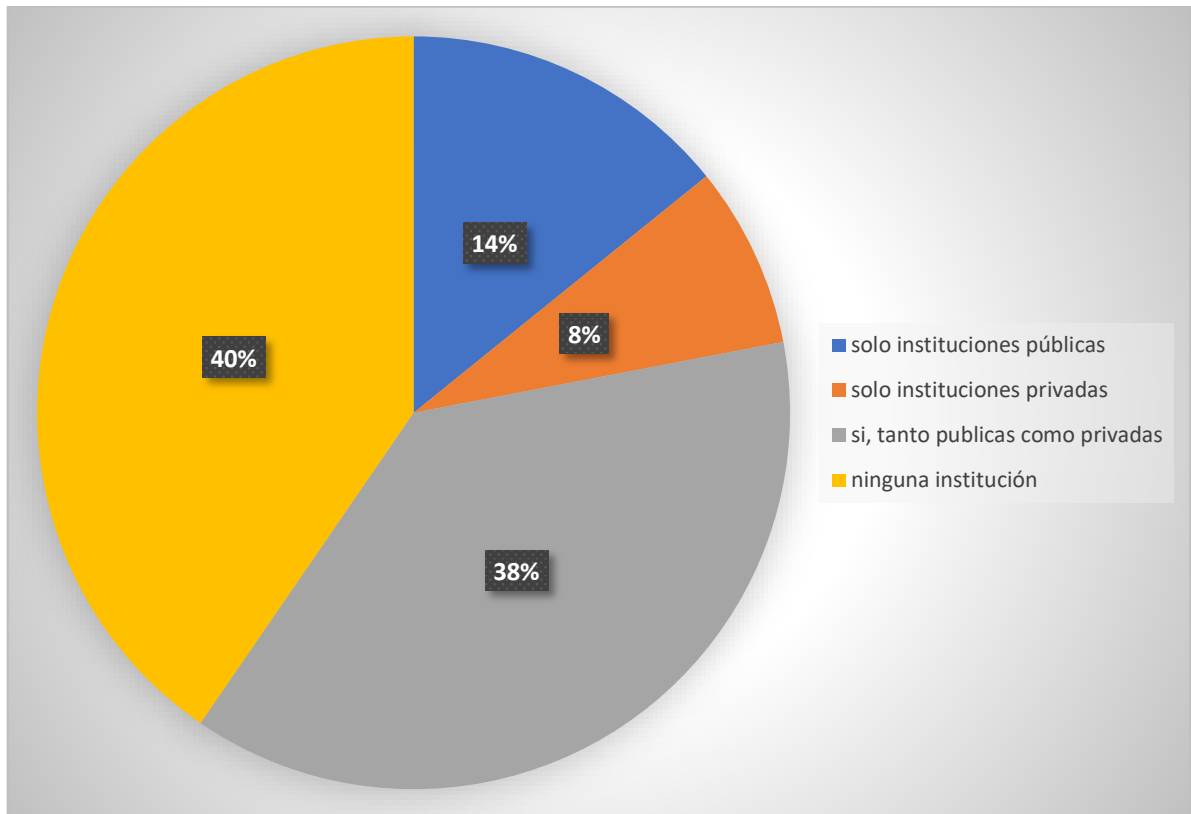
Análisis

En base al análisis podemos decir que el 21% de la población dijo que si, pero solo culturales, el 22% si, pero solo educativos, el 27% si, pero solo mensajes informales y el 30% no existe ningún tipo de programa.

Interpretación

En base a los datos obtenidos podemos decir que la mayoría de los encuestados vota por si ya sea por lo cultural, lo educativo o solo mensajes informales y un 30% opina que no existe ningún programa.

19. ¿Conoce usted, si instituciones públicas como privadas han creado y ejecutado algún programa de prevención de accidentes de tránsito en niños y niñas, como política pública en educación y seguridad vial?



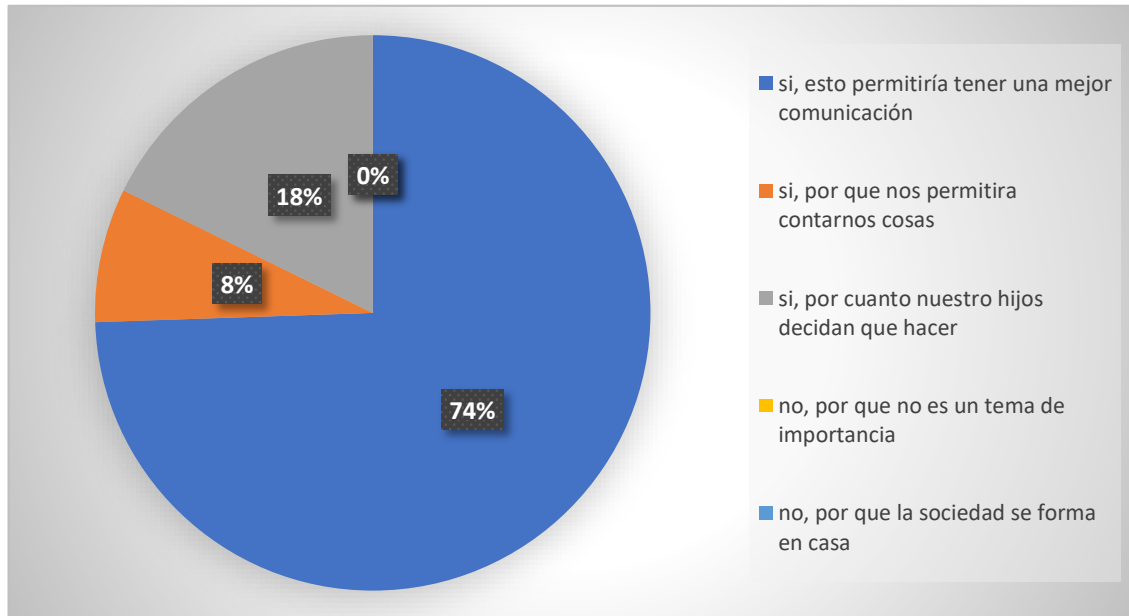
Análisis

En base al análisis podemos decir que el 14% de la población dice solo instituciones públicas, el 8% instituciones privadas, el 38% tanto públicas como privadas y el 40% ninguna institución.

Interpretación

En base a los datos obtenidos diremos que la mayoría de encuestados opto en que ninguna institución han ejecutado un programa de prevención de accidentes de tránsito en niños y niñas. Y un 40% dice que se lo hace en instituciones públicas o privadas.

20. ¿Estaría usted, de acuerdo en que se crearen programas educativos (videos, juegos, teatro, etc.), para los niños de 5 a 6 años de edad y otros infantes, en temas de educación y seguridad vial, con la finalidad de contar a futuro con una sociedad respetuosa y cumplidora de la normativa legal de tránsito y seguridad vial?



Análisis

En base al análisis podemos decir que el 74% de la población cree que, si permitiría tener una mejor comunicación, el 8% les permitiría contarse cosas, el 18% que los hijos decidan qué hacer y el 0% que no es un tema de importancia y que la sociedad se forma en casa

Interpretación

En base a la información obtenida podemos deducir que la mayoría de los encuestados están de acuerdo en que los programas educativos permiten tener una mejor comunicación y muy pocos creen que no.

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN RESULTADOS ENCUESTA APLICADA A PADRES E HIJOS DE EDUCACIÓN BÁSICA DE 5 A 6 AÑOS DE EDAD

Dirigido: Para padres de familia y sus hijos

Objetivo: Mejorar su capacidad de atención voluntaria y de observación, aumentando, de esta forma, su curiosidad y motivación sobre las cosas que suceden en su entorno.

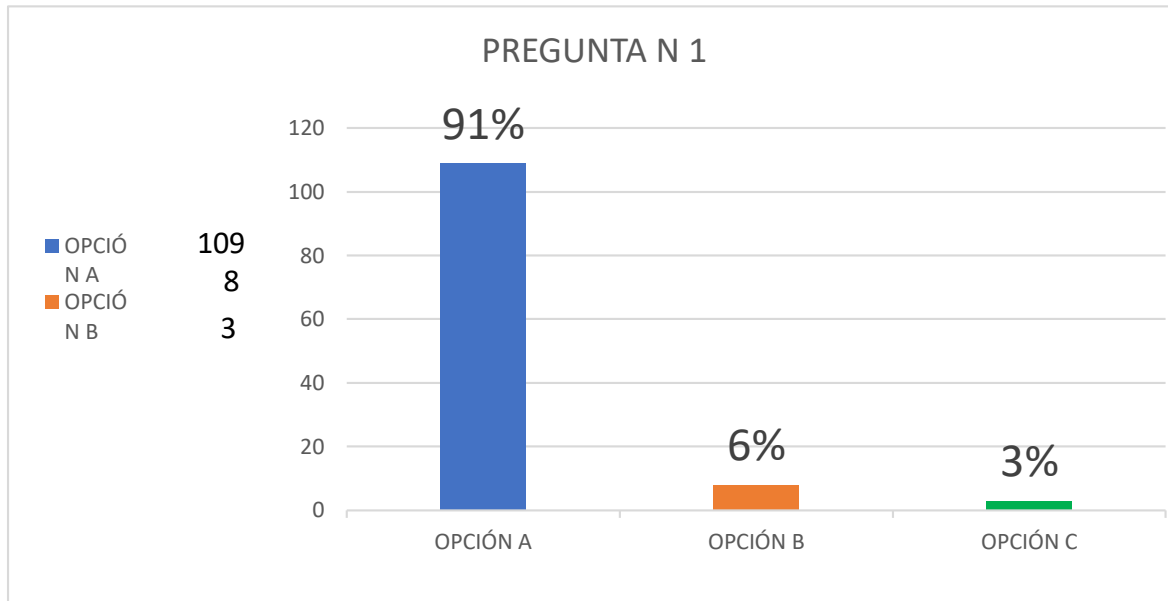
INTRODUCCIÓN.

En la información que se expone a continuación se presentan los resultados obtenidos de los cuestionarios aplicados a los padres de familia e hijos de 6 años que están cursando la primaria, el mismo que trata acerca de educación vial y cómo actúan los encuestados ante algunas situaciones que se presentasen en la vida diaria, con respecto a la relación entre circulación vehicular y peatonal.

Tener conocimiento acerca de educación vial es de suma importancia no solo a nivel nacional sino en general a todo el mundo, y más si estos conocimientos se los imparten desde muy pequeños a los niños en la primera infancia, ya que contribuirán con la formación de los futuros ciudadanos, Esto a la vez adaptándose con las nuevas realidades sociales que imponen la necesidad de tener una mirada más holística y multidisciplinar en torno al tema. Con el objetivo de perfeccionar lo mencionado se ha encontrado pertinente investigar acerca de hábitos de educación vial con los que cuenta la población tomando de muestra a los padres de familia e hijos de 6 años que actualmente cursan la primaria.

Para llevar a cabo el análisis de resultados obtenidos de una forma más clara y comprensiva se realizó un archivo en Microsoft Excel el mismo que sirvió de ayuda para representar gráficamente mediante barras las respuestas que nos han dado los encuestados en relación al cuestionario que se les aplicó para posteriormente adjuntarlos en el presente documento. En cuanto a la interpretación de datos serán deducidos como se observa a continuación.

1. Cuando CAMINO POR LAS CALLES de mi ciudad debo hacerlo POR LA: Un 91 % de los usuarios que completaron el cuestionario (109 de 120) respondió correctamente a esta pregunta.



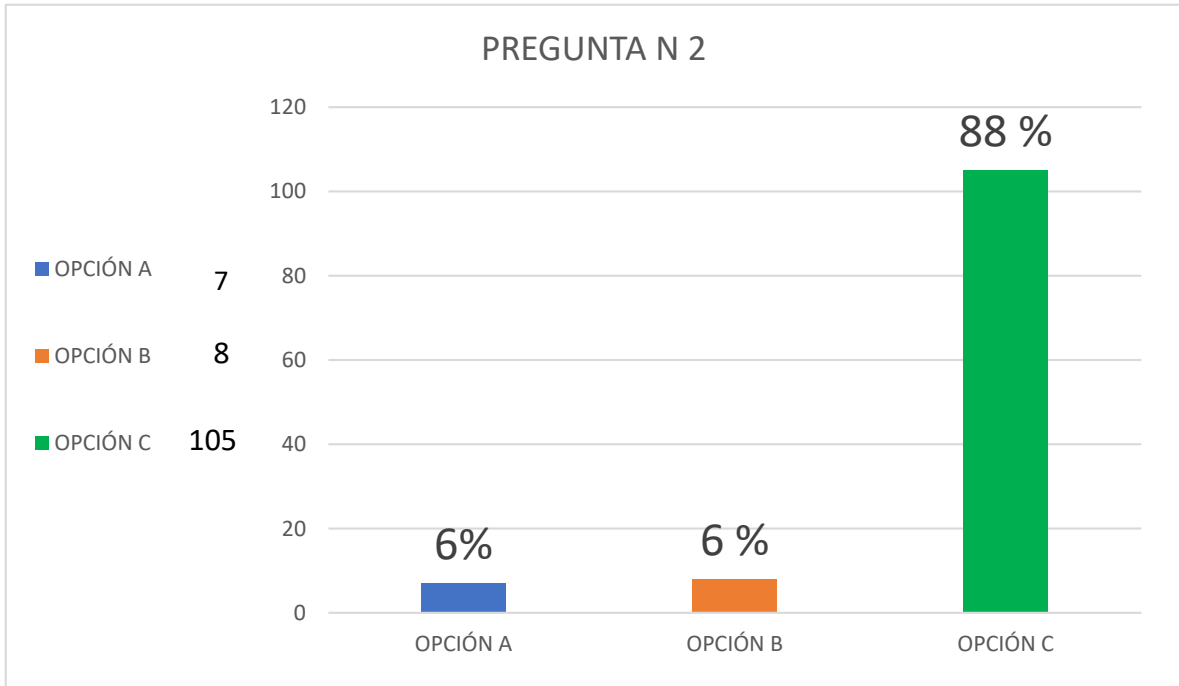
Análisis

En base al análisis de los datos recolectados, se pudo deducir que: El 91 % de los encuestados seleccionaron la opción A “caminar por las aceras” que a su vez es la respuesta correcta, el 6 % seleccionó la opción B, y el 3% respondió la opción C.

Interpretación

La mayor parte de la población encuestada demuestra con su manifestación que, saben la manera adecuada para transitar por las calles ya que al caminar por las aceras proporciona un estado alto de seguridad al ciudadano en cuanto a accidentes, u obstaculización vehicular.

2. Cuando CAMINO POR LAS ACERAS, debo Caminar atento a la salida y entrada de: Un 88 % de los usuarios que completaron el cuestionario (105 de 120) respondió correctamente a esta pregunta.



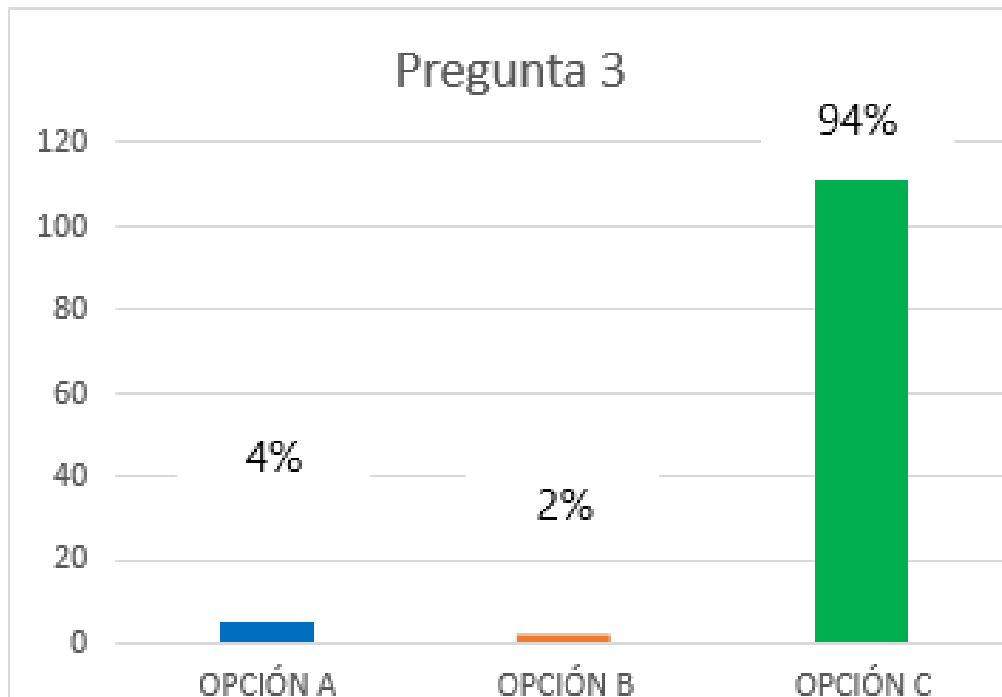
Análisis

Entre la población encuestada se encontró que el 6 % optó por la opción A, en el cuestionario, seguidos por un 6% de personas que respondieron la opción B, y un total de 88 % de encuestados respondieron la opción C ‘vehículos’ siendo la misma la respuesta correcta.

Interpretación

Con los datos obtenidos en la encuesta podemos deducir que la mayor parte de la población tiene conocimiento acerca de cómo estar atento de las salidas de vehículos y cómo actuar al caminar por las aceras es por ello que se cree que la mayoría de personas están informados adecuadamente o se les ha impartido correctamente este tipo de aspectos de educación vial.

3. Cuando me dispongo a cruzar por un SEMÁFORO que tiene encendida la luz roja para peatones: Espero a que se ponga la luz del semáforo peatonal. Un 94 % de los usuarios que completaron el cuestionario (111 de 118) respondió correctamente a esta pregunta.



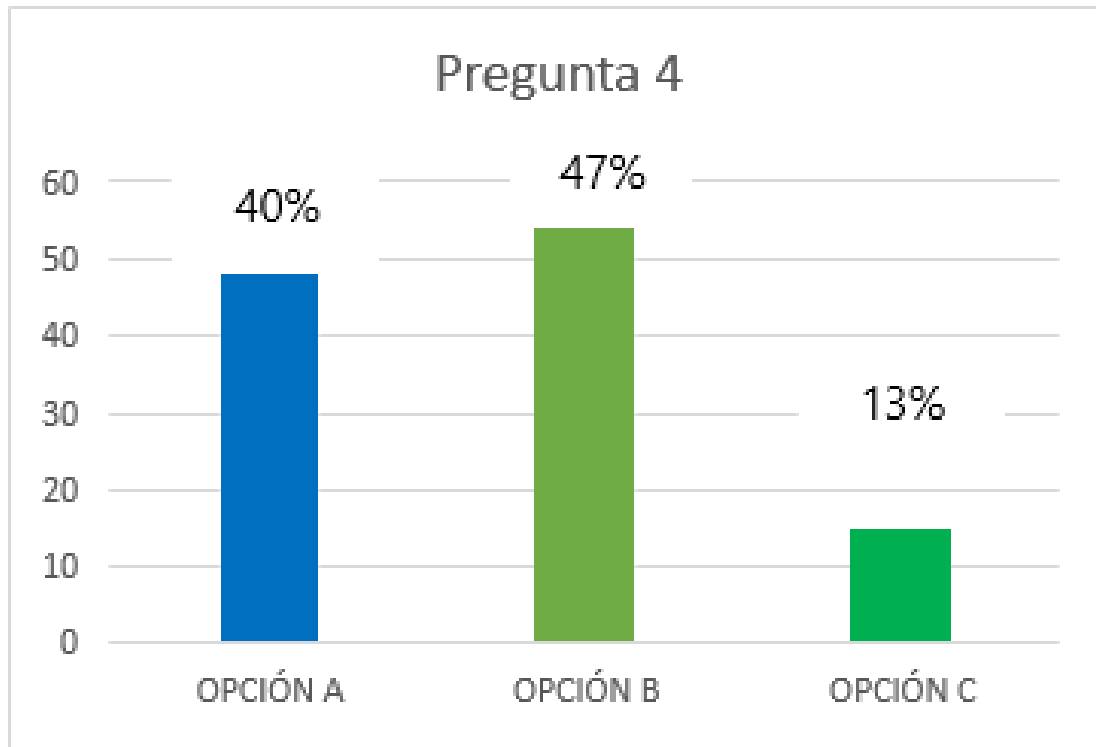
Análisis

De la población tomada el 4% indica que su respuesta es la opción A, el 2% se inclinaron por la opción B, y el 94% de estos respondió correctamente señalando la opción C “Verde”, como respuesta a la pregunta planteada.

Interpretación.

De los datos obtenidos encontramos que la mayor parte de la población sabe cómo utilizar adecuadamente un semáforo peatonal ya que respondieron que deben esperar que el mismo tenga luz verde para cruzar, es por ello que se cree pertinente normalizar la utilización de semáforo peatonal y respetar los mismos.

4. Si antes de empezar a cruzar, ves que el “peatón” verde del semáforo ha comenzado a parpadear, ¿qué haces?: Un 13 % de los usuarios que completaron el cuestionario (15 de 119) respondió correctamente a esta pregunta.



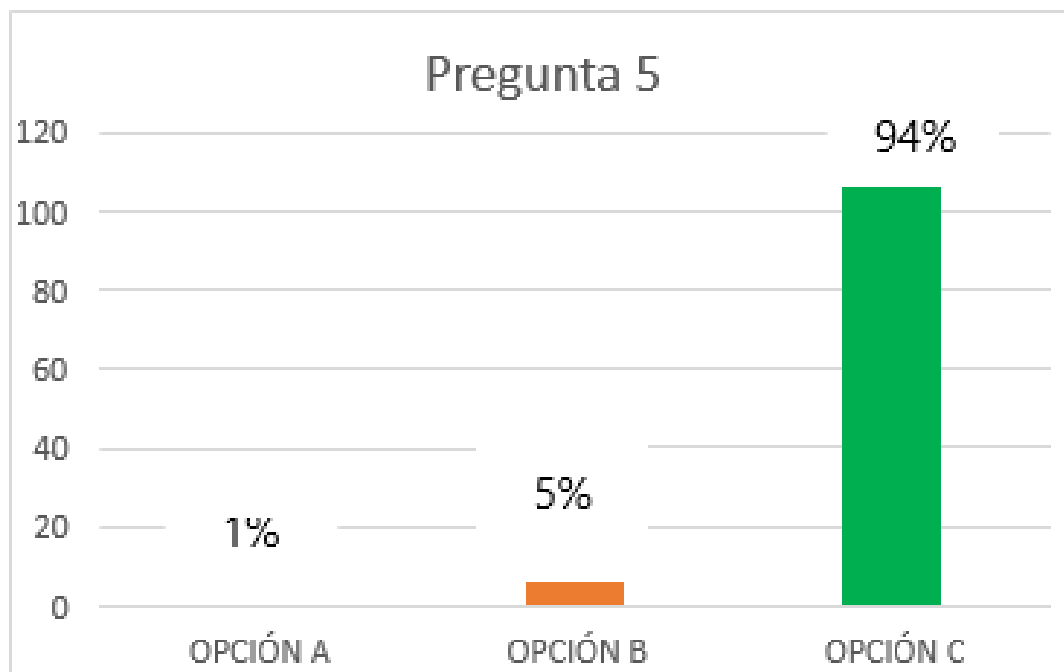
Análisis.

De la población tomada, el 40% indica que su respuesta es la opción A, el 47 % respondió con la opción B y el 13% respondió correctamente a la opción C “cruzar”

Interpretación.

De los datos obtenidos podemos determinar que la mayor parte de la población no tiene el conocimiento adecuado en cuanto a la forma de actuar cuando el peatón verde del semáforo empieza a parpadear, es por ello que se necesita impartir más información en cuanto a este aspecto se tratase para así evitar algún accidente por imprudencia peatonal.

5. Si llego con mi bici frente a un STOP en un cruce, ¿qué hago?: Un 94 % de los usuarios que completaron el cuestionario (113 de 120) respondió correctamente a esta pregunta.



Análisis.

De la población tomada se tiene que el 1% respondió con la opción A, el 5% se inclinó por la opción B, y el 94 % respondió correctamente con la opción C ‘‘me detengo y observo el entorno para cruzar’’.

Interpretación.

De los datos encuestados podemos determinar que la mayor parte de la población sabe que tiene que detenerse y observar su entorno para cruzar ante un STOP en un cruce manejando la bici, es por ello que se sugiere seguir impartiendo este tipo de conocimientos con los niños para que así, eviten cualquier accidente y poner más de este tipo de señalización para personas que circulen con sus bicicletas.

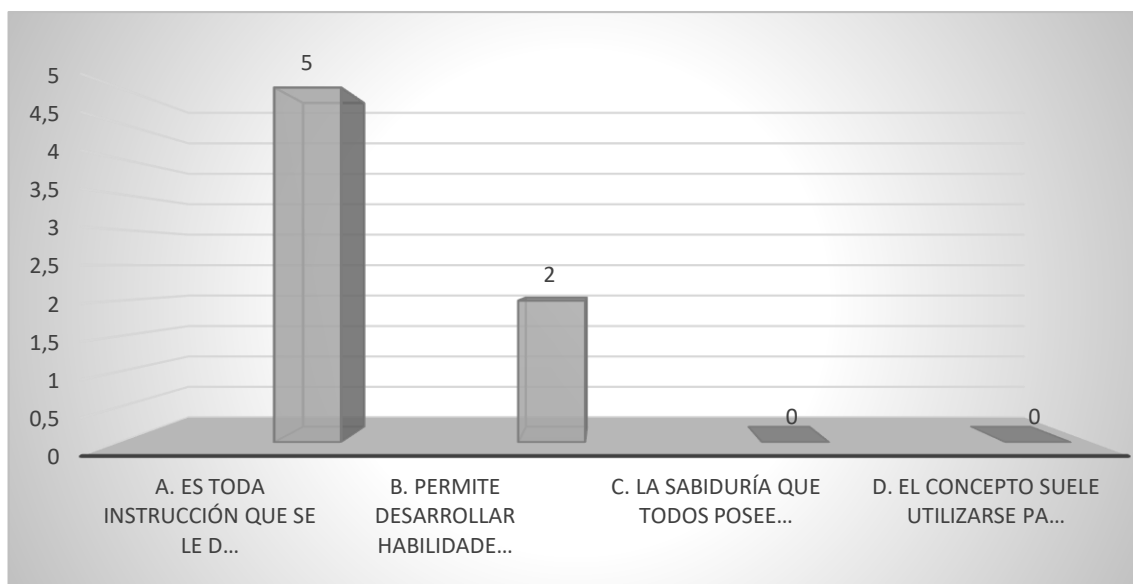
ENCUESTA APLICABLE A PROFESORES DE EDUCACIÓN BÁSICA PARA NIÑOS ENTRE 5 A 6 AÑOS DE EDAD

7
Respuestas

08:05
Tiempo medio para
finalizar

Cerrado
Estado

1. ¿De las siguientes definiciones, señale cuál corresponde a educación vial?



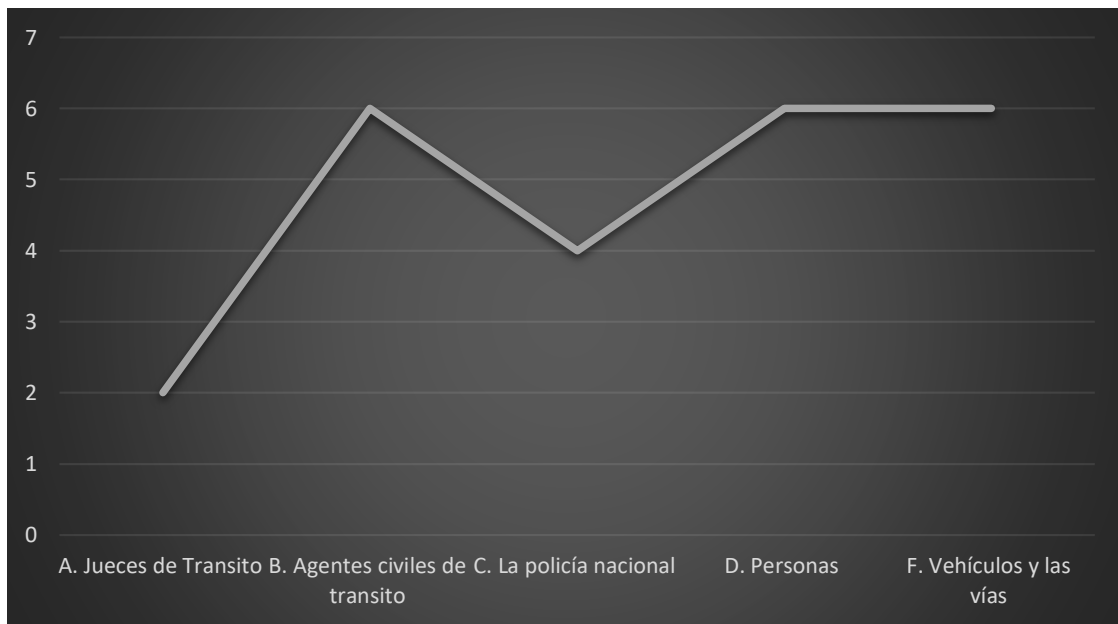
Análisis

De la población tomada se tiene que 5 respondieron con la opción A, 2 se inclinó por la opción B, 0 respondieron con la opción C y 0 respondieron con la opción D.

Interpretación

La mayor parte de la población encuestada demuestra con su manifestación que, saben la definición correcta con respecto a la educación vial.

2. ¿Del siguiente listado seleccione uno o más ítems de los que usted considere constituyen actores de la educación vial?



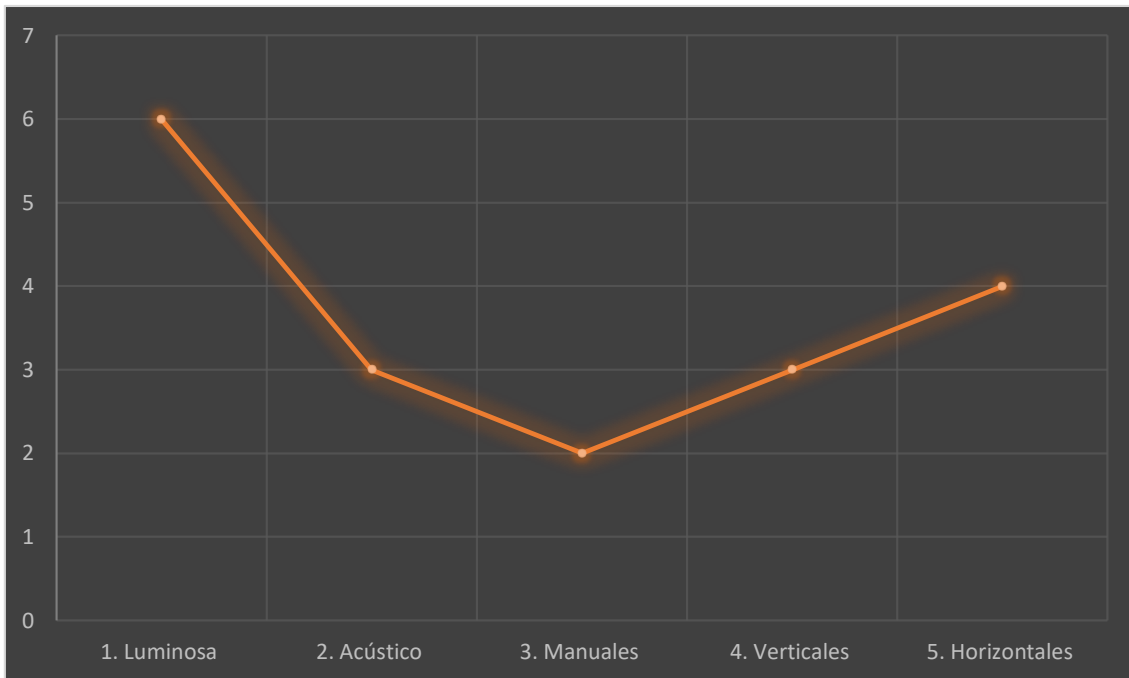
Análisis

De la población tomada 2 indican que su respuesta es la opción A, 6 se inclinaron por la opción B, 4 por la opción C, 6 por la opción D y 6 por la opción F, como respuestas a la pregunta planteada.

Interpretación

De los datos obtenidos encontramos que la mayor parte de la población sabe cuales son los actores que intervienen en la educación vial.

3. En el siguiente cuadro que se presente, seleccione el tipo de señales de tránsito que se dispone:



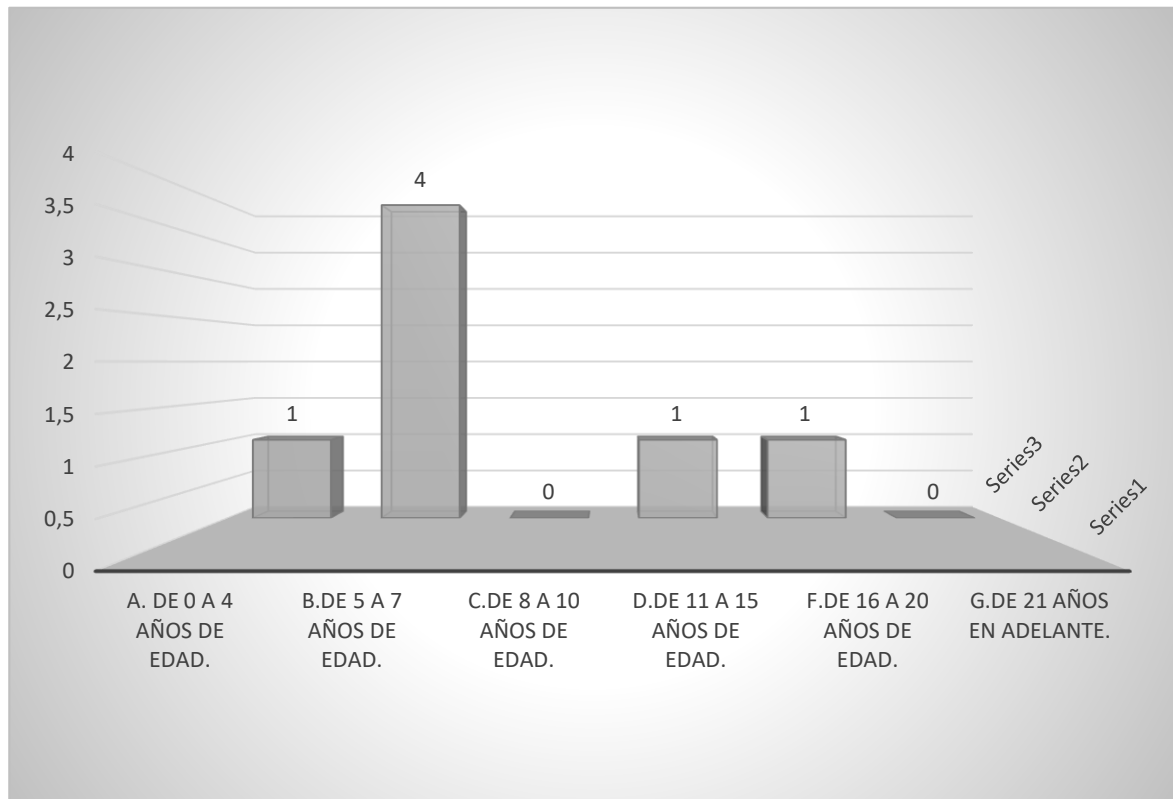
Análisis

De la población tomada 6 indican que su respuesta es la opción 1, 3 se inclinaron por la opción 2, 2 por la opción 3, 3 por la opción 4 y 4 por la opción 5, como respuestas a la pregunta planteada.

Interpretación

De los datos obtenidos podemos determinar que la mayor parte de la población tiene el conocimiento adecuado en cuanto los tipos de señales de tránsito que existen

4. ¿En cuál de los siguientes rangos de edad, usted considera que se debería impartir la formación a la colectividad en temas de educación vial, con la finalidad de prevenir accidentes de tránsito?



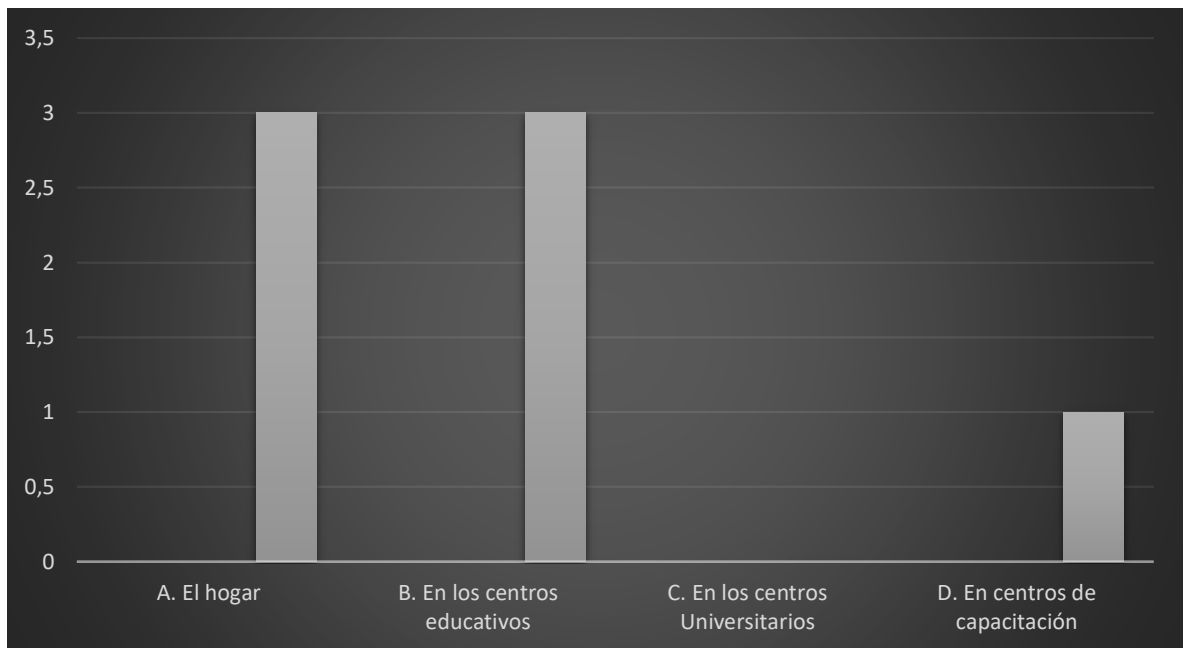
Análisis

De la población tomada se tiene que 1 respondió con la opción A, 4 se inclinaron por la opción B, 0 respondieron con la opción C, 1 respondieron con la opción D, 1 respondió con la opción F y 0 respondieron por la opción G.

Interpretación

De los datos obtenidos encontramos que la mayor parte de la población sabe el rango de edad adecuado para así poder enseñarles temas de educación vial con el fin de prevenir accidentes de tránsito.

5. ¿Dónde considera usted qué, debería impartir la formación y preparación en lo referente a educación vial?



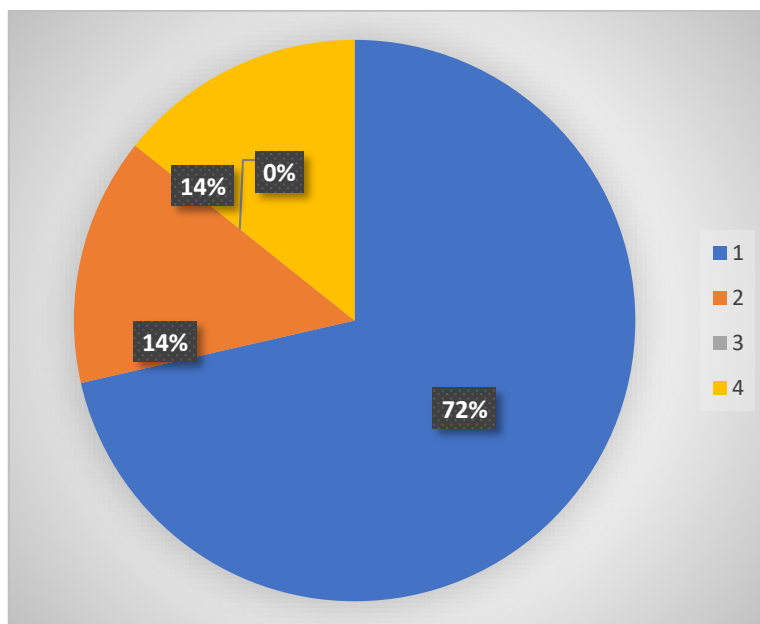
Análisis

De la población tomada se tiene que 3 respondieron con la opción A, 3 se inclinaron por la opción B, 0 respondieron con la opción C y 1 respondió con la opción D.

Interpretación

De los datos obtenidos encontramos que la mayoría de la población a elegido por la opción A y B en su mayoría, así dan a conocer en que lugares sería la forma adecuada de impartir esta formación.

6. ¿Desde su experiencia como educador (profesor), en cuál de los subniveles de la educación básica general considera que se debería impartir la enseñanza sobre la educación vial?



- A. Básica preparatoria (Sub - nivel 1)
- B. Básica elemental (Sub - nivel 2)
- C. Básica media (Sub - nivel 3)
- D. Básica superior (Sub - nivel 4)

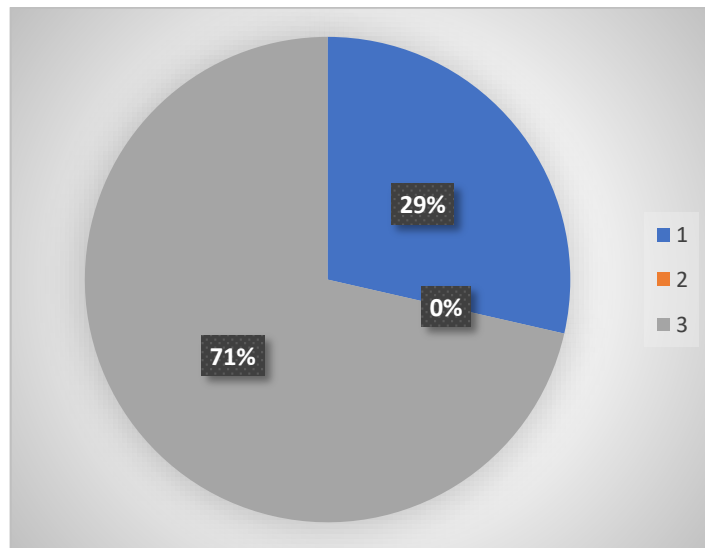
Análisis

De los encuestados el 72% seleccionaron la opción A, el 14% seleccionó la opción B, el 0% respondió la opción C, y el 14% la opción D.

Interpretación

La mayor parte de la población encuestada demuestra con su manifestación que prefieren la Básica preparatoria (Sub - nivel 1).

7. ¿En el sistema de planificación educativa del Ministerio de Educación, existen asignaturas o módulos que contemplen la enseñanza de educación y seguridad vial?



- A. Si
- B. No
- C. Hay asignaturas que vinculan

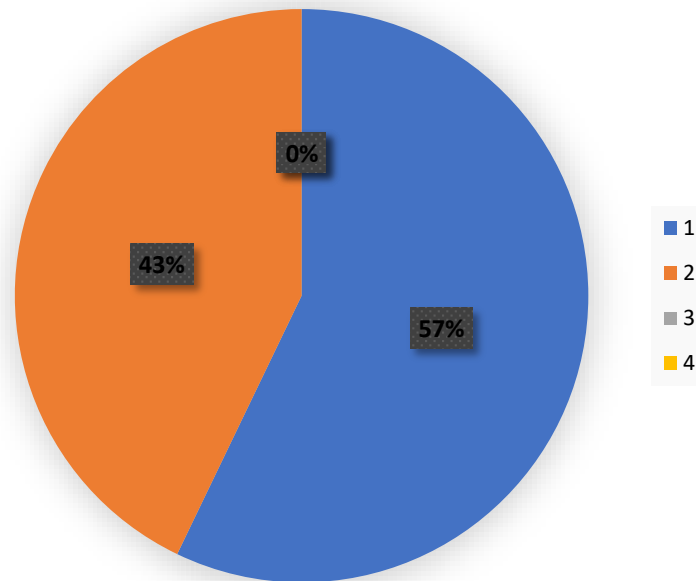
Análisis

De los encuestados el 29% seleccionaron la opción A, el 0% seleccionó la opción B, el 71% respondió la opción C.

Interpretación

La mayor parte de la población encuestada demuestra con su manifestación que prefieren asignaturas que vinculen la enseñanza de educación y seguridad vial.

8. ¿Educar una sociedad desde sus bases (niñez) crea una conciencia encaminada al respeto y cumplimiento de la normativa de tránsito, permitiendo alcanzar un nivel (...) en la prevención de accidentes de tránsito?



- A. Muy alto
- B. Alto
- C. Medio
- D. Bajo

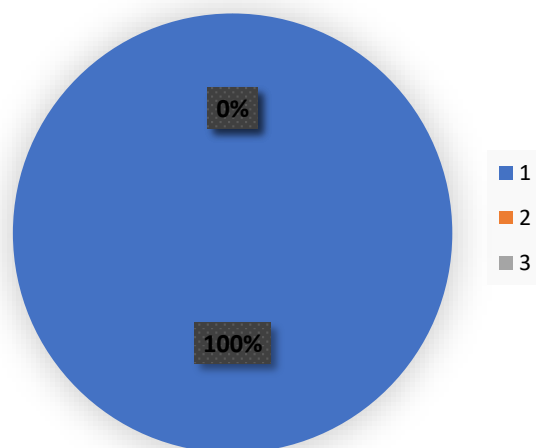
Análisis

De los encuestados el 57% seleccionaron la opción A, el 43% seleccionó la opción B, el 0% respondió la opción C, y el 0% están en el opción D.

Interpretación

La mayor parte de la población encuestada está en un promedio MUY ALTO.

9. La formación y práctica, que deberían recibir los niños en materia de educación vial, ¿permitiría crear hábitos que empoderen en la colectividad la seguridad vial para la prevención de accidentes de tránsito?



- A. Si, porque es una edad en la q...
- B. No, porque no es una etapa e...
- C. Los hábitos se los aprende cu...

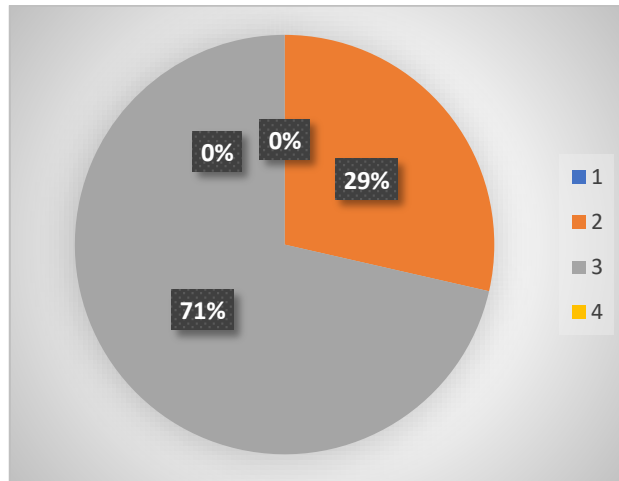
Análisis

De los encuestados el 100% seleccionaron la opción A.

Interpretación

La población se decidió por la opción A, porque es una edad que deben recibir los niños para su formación y práctica.

10. ¿De qué manera se debería trabajar en temas de educación y seguridad vial con fines educativos hacia la colectividad?



- A. De forma unipersonal.
- B. Coordinada entre instituciones.
- C. De forma tripartita, Estado - es...
- D. Solo en los hogares (casas).

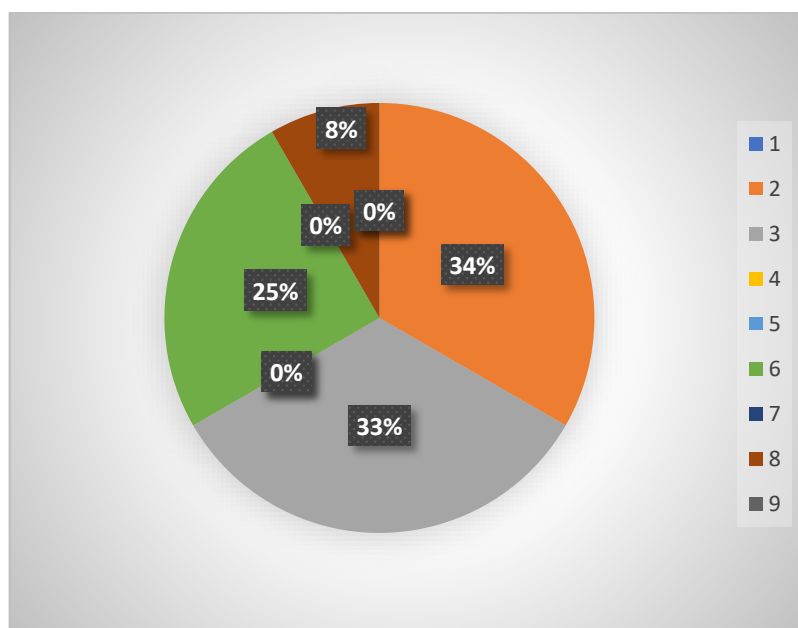
Análisis

De los encuestados el 0% seleccionaron la opción A, el 19% seleccionaron la opción B, el 71% Seleccionó la opción C, y el 0% la opción D.

Interpretación

La mayor parte de la población escogió la opción C (de forma tripartita).

11. ¿Qué metodología de enseñanza - aprendizaje considera usted, se debería aplicar para niños de entre 5 a 6 años para la educación vial?



- A. Vicario.
- B. Constructivismo.
- C. Humanismo.
- D. Waldorf.
- E. Tradicional.
- F. Montessori.
- G. Pedagogía blanca.
- H. Pedagogía digital.
- I. Otras (especifique).

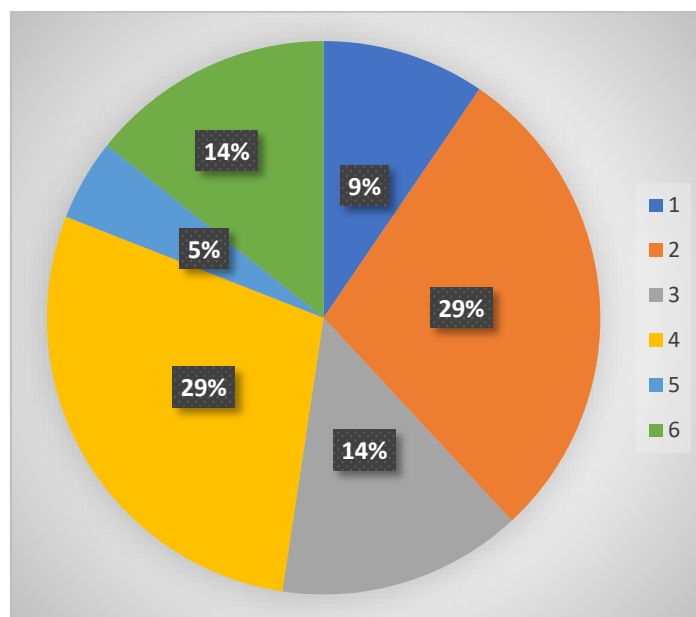
Análisis

De los encuestados el 34% eligieron la opción B, el 33% eligieron la opción C, el 25% eligieron la opción F, el 8% eligió la opción H.

Interpretación

La mayor parte de la población encuestada demuestra su interés por la opción B (constructivismo), y C (humanismo).

12. ¿Del siguiente listado, señale 3 herramientas o materiales didácticos que usted considere, es el adecuado aplicar a los niños de 5 a 6 años de edad, para formación en la educación vial?



- A. Figuras en fomix.
- B. Juegos didácticos.
- C. Juegos digitales.
- D. Videos educativos animados.
- E. Mimos.
- F. Títeres.

Análisis

De los encuestados el 9% eligieron la opción A, el 29% eligieron la opción B, el 14% eligieron la opción C, el 29% prefirió la opción D, el 5% la opción E, y el 14% prefirió la opción F.

Interpretación

La mayor parte de la población encuestada demuestra su interés por la opción B (juegos didácticos), y D (videos educativos animados).

4.2 Discusión

La representación académica del estudiante de educación inicial es fundamental en el sistema educativo ecuatoriano, pues es la persona que esta inmersa en el desarrollo académico del niño o niña en su primera educación, por aquello 105 son madres (mamá) de familia lo que representa el porcentaje que se aprecia en el gráfico 1, mientras tanto 36 son padres de familia (papá), y apenas dos son hermanos de los infantes. De estos números el 46% están inmersos en la edad de 26 a 25 años de edad; un 36% entre 36 a 45 años; el 12% en la edad de 18 a 25 años; un 5% de 46 a 55 años de edad; y, el 1% de 56 años en adelante.

Lo que representa que la mamá es quien está más pendiente de la crianza y representación académica de sus hijos, mujeres que bordean edades considerables y razonables para guiar a los infantes en temas vinculados a la educación y seguridad vial. En este sentido también, es importante conocer cuál es el nivel académico que poseen los representantes académicos, en razón de que esto daría mejor viabilidad en el aporte de la educación de sus hijos en lo que tienen que ver a con la educación inicial y permita formar ciudadanos de bien, pues todo dependen de las bases que se sienta en los infantes en cuanto como se ha dicho a educación y esta sea vinculante con temas de movilidad en los transportes tanto público como privado. Determinando que el 25% son bachilleres, a diferencia de un 24% que posee estudios de posgrado; mientras tanto un 20% poseen una educación de pregrado o tercer nivel como se lo conoce en el Ecuador; un 17% tienen educación primaria (escuela inicial, básica); el 13% ha sido preparado en una formación técnica o especializada en ramas artesanales o técnicas que les permite acceder a empleos o generar su propia actividad; finalmente el 1% son Doctores en PhD con conocimiento en investigación.

Hablar del medio de transporte, es muy usual en cuanto se refiere a que los padres de familia o representantes de los infantes de 5 a 6 años deben cumplir para trasladarlos a los centros educativos donde se forman académicamente cuando de educación presencial se refiere y que lo podemos apreciar en el gráfico 2; siendo así que, 74 encuestados que representan el 52% utilizan el transporte particular por cuenta propia como automóviles y camionetas; mientras tanto 56 usan transporte público entendiéndose al servicio de transporte de pasajeros para movilizarse; a diferencia de que 9 padres de familia hacen

uso del transporte particular (alquiler); y tan solo 4 personas hacen uso del transporte motorizado y bicicletas.

El uso del medio de transporte inmerso en los diferentes tipos de transportación, son utilizados en un 63% a diario por la colectividad para su movilización en cuanto se refiere a traslados por situación educativa; en cuanto el 29% hace uso de los mismos entre una a dos veces a la semana; el 5% de tres a seis veces cada quince días; y de siete a diez veces al mes el 3%; con lo que se determina que los padres de familia y representantes académicos de los infantes frecuentemente hacen uso diario de los medios de transportes tanto público, particular y propio, con la finalidad de cumplir actividades de llevar a sus hijos a los establecimientos educativos.

Los padres de familia y la educación y seguridad vial

La educación y seguridad vial en la formación y conocimiento de una sociedad es muy fundamental, a fin de cumplir con las normas jurídicas de las Leyes que se dictan al efecto, cuyo objetivo es prevenir y contrarrestar los altos índices de mortalidad por accidentes de tránsito; su conocimiento debería conllevar a que toda persona legalmente capaz cumpla con el ordenamiento jurídico sin que sea transgredido y por ende lesione derechos de terceras personas, como en caso de accidentes de tránsito a conductores, peatones, ciclistas, motociclistas, etc., inmersos en la movilidad que se lo hace por medio del transporte público, particular y por cuenta propia.

Por aquello ha sido fundamental saber de la muestra tomada qué nivel de conocimiento tienen sobre educación y seguridad vial, arrojando la encuesta que, el 61% posee un conocimiento medio, hipotéticamente dado a que dicho resultado es de acuerdo a lo que los encuestados se movilizan casi a diario en los distintos tipos de medios de transportes que se indicó anteriormente; a diferencia de un 36% alcanza un nivel alto en temas de educación y seguridad vial, esto tal vez por el nivel o grado académico que poseen los padres de familia o representantes de los escolares de la educación inicial; y un 3% un nivel bajo, quienes posiblemente son los que utilizan el transporte particular (alquiler, motorizado o bicicleta).

Es necesario conocer a qué edad una persona llega a conocer temas relacionados a

educación y seguridad vial; como se manifestaba anteriormente esto es fundamental en virtud de que según estudios antropológicos el ser humano adquiere habilidades y destrezas en sus primeros años de vida. Llegando a obtener como resultado que 51% de la muestra llega a tener conocimiento de temas de educación y seguridad vial en las edades comprendida entre 16 a 22 años; el 22% en cambio entre las edades de 7 a 15 años y de 23 a 33 años; un 3% entre los 3 a 6 años de edad; y, un 2% en las edades de 3ª años en adelante.

¿Pero cómo y por qué llegan a tener conocimiento de estos temas? Como podemos apreciar del siguiente gráfico, lo concerniente a la educación y seguridad vial la colectividad podríamos decir que adquiere por obligación y por ser un requisito para obtener el título habilitante de conducir automotores o vehículos motorizados; siendo así que 72 personas encuestadas lo hicieron o recibieron en los centros o escuelas de conducir previo a obtener su licencia de conducir de cualquier tipo que se otorga en la

república del Ecuador; en la educación media o colegio como se conoce en el Ecuador lo dicen 33 personas; a diferencia de la escuela o educación inicial y/o básica 22 de los encuestados; y 3 padres de familia dicen que lo han recibido en la Universidad. Esto significaría que no se está cumpliendo con lo establecido en el marco jurídico constitucional, en el que se determina que en los pensum de estudios de debe incluir una materia relacionado a temas de educación y seguridad vial.

La educación y seguridad vial se debe considerar que, es toda instrucción que se le da al individuo para que aprenda y comprenda sobre las Leyes de Tránsito. En cuanto hablar solo de educación vial, significaría desarrollar habilidades sobre el comportamiento como conductor de un vehículo o peatón en las calles de una población. Siendo así que 72 padres de familia han respondido a la primera definición; 57 en cambio a la definición segunda; y, 13 respondieron a otra definición que no guarda relación con el tema de la presente investigación como problemática que se busca aportar para solucionar el problema. Y que, al referirse a quienes son los actores directos que deberían o deben estar inmersos en la educación y seguridad vial, dan a conocer como se aprecia en el gráfico:

La educación y seguridad vial entre padres e hijos de 5 a 6 años de edad.

La familia si bien es cierto constituye la base o núcleo de una sociedad, más aún en Estados o países donde aún se mantiene la homogeneidad social y familiar, constituyéndose así en la primera escuela donde toda persona debería recibir su educación inicial en obediencia respetar y cumplir las reglas que primen para la convivencia y paz familiar; sin que esto constituye una norma expresa que requiera de estricto cumplimiento, más bien con el ánimo de crear hábitos y destrezas que en el futuro conlleve a que tengamos ciudadanos de bien y que sean respetuosos de sus derechos y obligaciones.

El respeto y obediencia, podríamos decir que se adquieren en nuestros hogares, pues solo así podríamos exigir que no se nos vulneren y transgredan los que nos asisten; con mayor razón no podríamos lesionar derechos y bienes de terceras personas, si nuestra educación así fue instruida desde nuestra infancia. Motivo por el cual, se ha requerido conocer si los padres de familia o representantes académicos de los niños de 5 a 6 años que cursan estudios de educación inicial, y de manera especial en centros escolares de carácter privado, imparte a sus hijos a través de diálogos o conversaciones información relacionado a temas de educación y seguridad vial para el cumplimiento de normas de seguridad tales como “papá/mamá se ponen el cinturón, no debemos saltar el semáforo, no debemos correr mucho en las vías, etc.

Gráfico 5:



Fuente: Elaboración propia tomado de los resultados de la encuesta.

Siendo así que, el 73% dice que en sus hogares y como padres de familia responsables de su educación imparte temas relacionados o vinculados a la educación y seguridad vial;

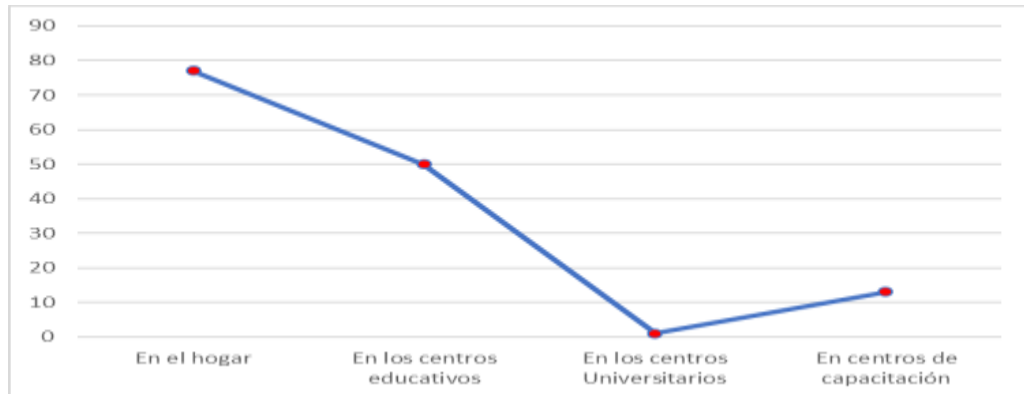
seguido del 25% que dicen que lo hacen en ciertas ocasiones y cuando así se presenta la oportunidad; en tanto que un 2% dice que no es una edad adecuada para instruir a sus hijos; y el restante 2% no da ninguna instrucción sobre el tema, considerando que no le dan importancia a un tema delicado que se constituye en una problemática grave de la colectividad en temas de tránsito y seguridad vial.

Pues en tal sentido 104 encuestados dicen que deben recibir una formación de valores y respeto a las normas o leyes de tránsito, desde la infancia lo que permitiría crear buenos hábitos desde la infancia de un ser humano; complementando con 23 padres de familia que agregan que esta educación es necesario enseñar para que cuando asuman el rol de adquirir obligaciones lo hagan en apego a las leyes. Y que para la muestra tomada nadie pronuncia o dice que se trata de un tema que no tenga importancia, y que los hábitos y respeto a las leyes no se aprende con la mayoría de edad; sino todo, al contrario, esto es desde la infancia como se deja mencionado.

¿Dónde se debe impartir al ser humano temas como la educación y seguridad vial?

Saber donde se considera que una persona debe recibir instrucción, capacitación o formación académica sobre temas de tránsito y respeto a las normas establecidas para el efecto; conlleva a que, miremos abiertamente y considerar que, ¿Dónde debería impartirse la formación y preparación en lo referente a educación y seguridad vial? Tal vez, desde nuestros hogares, tal vez en los centros educativos públicos y particulares; en las Universidades; o en los centros o escuelas de capacitación de choferes profesionales y no profesionales debidamente autorizados, para otorgar licencias de conducir automotores como es en el caso del Ecuador.

Gráfico 6: Espacio donde se debería dialogar sobre educación y seguridad vial



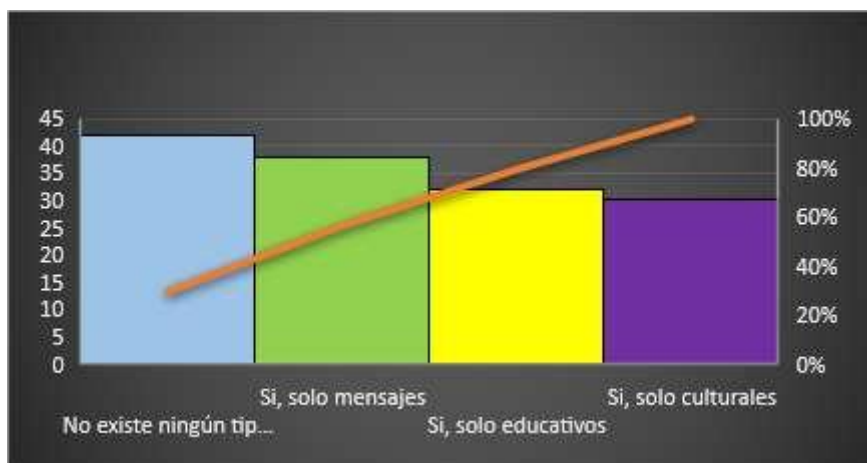
Fuente: Elaboración propia tomado de los resultados de la encuesta.

En tal sentido la mayoría de los encuestados, esto es un 55% dan a conocer que debería partir desde los hogares y quienes podría aportar con esto son todos los integrantes del núcleo familiar con capacidad y conocimiento del tema. Mientras tanto, el 35% dicen que la educación y seguridad vial debería ser tratada como política pública en lo referente a educación media (básica y bachillerato) centros educativos. Un 9% en cambio, dicen que quienes deben aportar y contribuir a esta política pública de educación y seguridad vial, deben ser los centros o escuelas de choferes profesionales o no profesionales según corresponda el caso, pensando o queriendo comprender que, aquí sería donde la persona debería recién conocer esos temas; pero como hemos venido desarrollando es una idea paupérrima. Y tan solo el 1% se pronuncia que debería ser tratado en la educación superior (Universidades), lo que permite establecer que la mayoría de los encuestados desconocen de la normativa legal en cuanto a las leyes de tránsito.

Además, se pudo también conocer si los padres de familia y representantes de los niños de educación inicial, conocen si en el sistema de educación que está a cargo del Ministerio de Educación en el Ecuador, si en los pensum o programas académicos existen asignaturas o materias que contemplen la enseñanza de la educación y seguridad vial, teniendo como respuesta que el 47 % dice que has asignaturas que se vinculan al tema pero no directamente que aportan como solución al problema investigado; a diferencia de que un 34% dice que no conoce si lo hay; y el 19% en cambio dice que si hay asignaturas por ser una problemáticas social, he hipotéticamente diríamos que es en los centros

educativos particulares, por ser a quienes se exigen más el cumplimiento de las normas jurídicas.

Gráfico 7: Programas educativos sobre educación y seguridad vial



Fuente: Elaboración propia tomado de los resultados de la encuesta.

De la misma manera se busca establecer si para dar solución a la problemática de investigación; existe o no programas educativos, sociales o culturales, que permiten llegar a los niños de 5 a 6 años de edad, u otros infantes, con temas de educación y seguridad vial como políticas públicas para la prevención de accidentes de tránsito; siendo impresionante que los padres de familia dicen que no hay ningún tipo de programa; y si lo hay son muy pocos y no contribuyen con la educación y seguridad vial, como se aprecia en el gráfico de arriba.

A qué edad se debería impartir conocimientos sobre educación y seguridad vial.

La edad para conocer cuándo se debería impartir conocimiento de temas de educación y seguridad vial, es también fundamental, puesto que esto permite a los gobernantes a adoptar decisiones y políticas públicas que contrarresten las problemáticas sociales de su colectividad, tal cual así sucede con los altos índices de mortalidad de personas pro accidentes de tránsito.

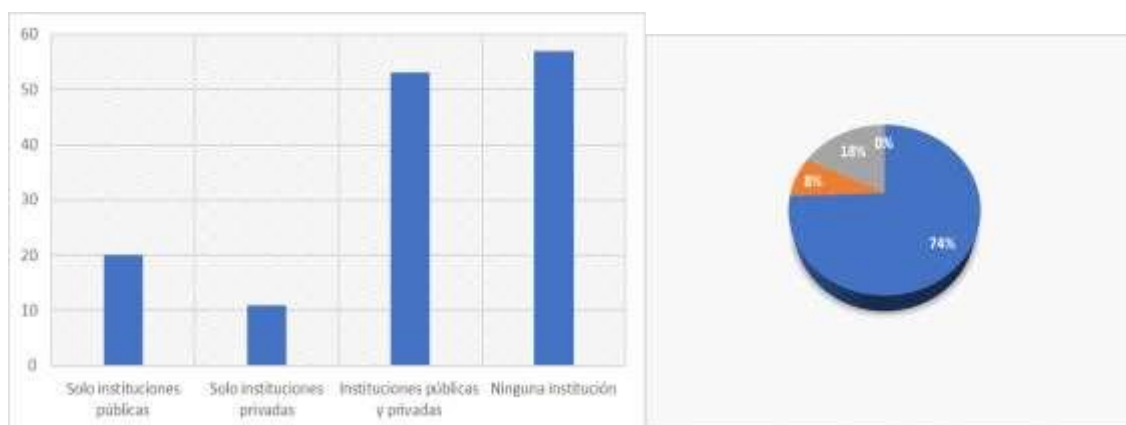
Por aquello nos preguntamos: ¿En qué nivel considera usted que, educar una sociedad desde sus bases (niñez) permite crear una conciencia encaminada al respeto y cumplimiento de las normas en especial las de tránsito, para la prevención de accidentes de tránsito? Obteniendo respuesta de setenta y dos encuestados dicen que representa un

nivel muy alto en la sociedad; cuarenta y cinco un nivel alto; un nivel medio en cambio dice veintitrés padres de familia; y un mínimo de dos personas un nivel bajo. Pues siempre la educación como se dijo para el respeto y cumplimiento de las obligaciones, como los valores éticos y morales deben ser impartidos desde la primera infancia del ser humano.

La formación y práctica que deberían recibir los niños en materia de educación vial, permitiría crear hábitos que empoderen en la colectividad cuando adquieran su mayoría de edad, en lo que tiene que ver a la seguridad vial para la prevención de accidentes de tránsito. Puesto que, es una edad en la que se debería trabajar en su aprendizaje; y los hábitos se los deberían complementar cuando la persona adquiera la mayoría de edad, siendo necesario dicho complemento al acudir a obtener una licencia de conducir automotores o vehículos a motor.

Es preocupante determinar que, a pesar de estar normado y establecido como norma constitucional el tema de la educación y seguridad vial, esto no se cumple; pues al investigar sobre conocen los encuestados de instituciones públicas como privadas que hayan creado y ejecutado algún programa de prevención de accidentes de tránsito en niños y niñas, como política pública en educación y seguridad vial, el 40% da a conocer que no ha sido posible en las instituciones públicas ni privadas; un 38% que si lo hay en estos dos sectores del Estado ecuatoriano; un 14% solo en instituciones públicas; y, un 8% solo en instituciones privadas. Pues esto preocupa porque todos los sectores deberían involucrarse en la problemática investigada y buscar solución, por lo menos frenando el alto índice de mortalidad por los accidentes de tránsito que se palpa diariamente a luz pública con los datos estadísticos que son publicados.

Gráfico 8:



Fuente: Elaboración propia tomado de los resultados de la encuesta.

Para aquello es necesario crear programas educativos como videos animados y educativos, juegos infantiles vinculados a la educación y seguridad vial, realizar obras teatrales, como otros programas, que permita a que los niños de 5 a 6 años de edad y otros infantes, se empoderen de la cultura de educación y seguridad vial, y poder tener una sociedad respetuosa y cumplidora de la normativa legal de tránsito. Pues ciento cinco padres de familia de los encuestados dicen que esto permitiría tener una mejor cultura y educación vial en nuestra sociedad; en cambio veinticinco dicen que, sus hijos deben aprender desde estas edades el respeto a las leyes; y once personas que, permitiría contar con una sociedad que cumple con la normativa legal, como se aprecia del gráfico anterior.

CAPÍTULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1 Conclusiones

Que el sistema educativo, tanto el inicial básico, medio y superior en el Ecuador, no cumple con la normativa legal existente, pues no existen programas ni políticas públicas que procuren dar solución a esta problemática que es alarmante; o por lo menos planes de prevención.

5.2 Recomendaciones

La educación y seguridad vial siempre será una prioridad para los estados o países, pues se constituye en una problemática social que a pesar de adoptar medidas para prevención estas no conllevan a contrarrestar la mortalidad de los accidentes de tránsito; por lo que es necesario considerar su cultura de educación desde los hogares, pues es donde el ser humano adquiere sus primeros hábitos en relación a valores morales y éticos.

BIBLIOGRAFÍA

Bibliografía

- Arnau Sabatés, L. &. (2010). Educación vial y cambio de actitudes: algunos resultados y líneas de futuro. *EDUCAR*, 43-56.
- Atsotegui, C. S. (s.f.). *Proyecto Deportivo Escolar*. BFADFB.
- Blázquez Manzano, A. (s.f.). *Los eventos deportivos y su organización*.
doi:<https://deporteparatodos.com/imagenes/documentacion/ficheros/200903111228201.pdf>
- Carranza, M. (2008). Plan Integral para la actividad física y deporte. *Actividad Física y Deporte en Edad Escolar*. Obtenido de <http://femede.es/documentos/Escolarv1.pdf>
- Dávila, G., Goubert, M., Umpierrez, M. J., Zambrano, A., & Zeballos, G. (2015). *Proyecto de Tesis*. Universidad Casa Grande.
- Fernández Escobar, J. E. (2017). La educación vial asistida por tecnología. *Universidad y Sociedad*, 130-134.
- Jiménez Fernández, C. T. (2015). *Educación vial: hacia el tránsito seguro y sostenible*. España: McGraw-Hill. Obtenido de <https://elibro.net/es/ereader/uta/50321>
- Magaz-González, A. y.-S. (2012). Organización de eventos deportivos y gestión de proyectos: factores, fases y áreas. *Revista Internacional de Medicina y Ciencias de la Actividad Física y el Deporte.*, 12, 138-169.
- Ministerio de Educación del Ecuador. (2018). *Guía docente para trabajar Educación vial en el aula*. Quito-Ecuador.
- Pacheco Cortés, C. M. (2017). Educación vial en la era digital: cultura vial y educación permanente. *Diálogos sobre educación. Temas actuales en investigación educativa*. Obtenido de http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2007-21712017000100011
- Peña, E. (2021). Organización de eventos deportivos. *Dirección Nacional de Capacitación y Técnica Adeptiva*. Obtenido de https://www.academia.edu/8945012/ORGANIZACION%20DE_EVENTOS_DEPORTIVOS?auto=download

- Poó, F. M., López, S. S., Tosi, J., Nucciarone, M. I., & Ledesma, R. D. (2015). Educación vial y movilidad humana. *Psicología Escolar e Educativa*. doi:<https://doi.org/10.1590/2175-3539/2015/0192881>
- Pousada, I., & Urdampilleta, A. (2012). Gestión de los grandes eventos deportivos. *Revista Digital*. Obtenido de <http://www.efdeportes.com/efd169/gestion-de-los-grandes-eventos-deportivos.htm>
- Ruiz De Azúa Ayala, O. (2011). *Proyecto Deportivo de Centro*.
- Serrano, G. (2017). *EDUCACIÓN VIAL para la Educación Secundaria Obligatoria*. Salamanca: Dirección General de Tráfico.

ANEXOS