UNIVERSIDAD PEDAGÓGICA NACIONAL

UNIDAD 144

LICENCIATURA EN INTERVENCIÓN EDUCATIVA

EDUCACIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL

CANTERO OJEDA YAJAIRA CITLALLI

FAJARDO BARAJAS VERÓNICA ELIZABETH

GONZÁLEZ MARTÍNEZ MIRIAM GUADALUPE

DIRECTORA DE DOCUMENTO RECEPCIONAL

TERESA GÓMEZ CERVANTES

CD. GUZMÁN MPIO DE ZAPOTLÁN EL GRANDE, JAL.FEBRERO DE 2018

UNIVERSIDAD PEDAGÓGICA NACIONAL

UNIDAD 144

LICENCIATURA EN INTERVENCIÓN EDUCATIVA

EDUCACIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL

PROYECTO DE DESARROLLO EDUCATIVO

QUE PRESENTAN

CANTERO OJEDA YAJAIRA CITLALLI

FAJARDO BARAJAS VERÓNICA ELIZABETH

GONZÁLEZ MARTÍNEZ MIRIAM GUADALUPE

PARA OBTENER EL TÍTULO DE
LICENCIADA EN INTERVENCIÓN EDUCATIVA

DIRECTORA DE DOCUMENTO RECEPCIONAL
TERESA GÓMEZ CERVANTES

CD. GUZMÁN, MPIO. DE ZAPOTLÁN EL GRANDE, JAL. FEBRERO DE 2018

DEDICATORIAS

Este trabajo de formación profesional que día a día fue realizado con esfuerzo y dedicación y sobre todo con paciencia, es dedicado con respeto y gratitud, principalmente, a todos los Maestros que mediante sus conocimientos y experiencias supieron orientarme y ayudarme en cada una de las etapas (semestres) de la licenciatura; así también está dedicado a todas aquellas personas que han estado cerca de mí, padres, hermanos, abuelos, primos, conocidos, pareja y compañeros, apoyándome y dándome ánimos en el tiempo que respecta a la preparación de la LIE, tiempo que no sólo fue de aprendizajes, sino también de momentos difíciles, de estrés, tristeza y cansancio, personas que de manera directa o indirecta formaron parte del actual resultado.

Miriam Guadalupe González Martínez

Este trabajo se lo dedico especialmente a mi familia padres hermana, abuelos, tíos etc. Quienes fueron un apoyo muy importante en el transcurso de mi carrera. Mis abuelos que a su edad me enseñaron que en la vida si habrá obstáculos que con esfuerzo se superaran a mi hermano con su ejemplo de autonomía y de lucha a mis padres que con esfuerzo hicieron todo lo posible para que lograra mi sueño y a mis tíos que de alguna manera siempre me apoyaron en todo lo que pudieron, a todas aquellas personas que me ayudaron a ser mejor persona en este proceso tan importante en mi vida.

Verónica Elizabeth Fajardo Barajas

Este trabajo se lo dedico a mis padres por el gran apoyo que me brindaron durante estos 4 años de grandes experiencias dentro de la Universidad UPN, ellos que estuvieron a mi lado, confiaron en mí y me apoyaron por medio de consejos y en momentos de dificultad en tareas o trabajos. A mis hermanos por hacerme saber que podría tener una carrera y no estancarme. A mi esposo porque siempre ha estado a mi lado y me hace saber que está orgulloso de mí.

A todos ustedes los amo.

Yajaira Citlalli Cantero Ojeda

INDICE

INTRODUCCIÓN 1
CAPÍTULO I. MARCO DE REFERENCIA 4
1.1 Población 4
1.2 Institución 6
CAPíTULO II. ANTECEDENTES 10
CAPÍTULO III. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA 17
3.1 Disposiciones oficiales 17
3.2 Formación ciudadana 23
3.3 Educación social 25
CAPÍTULO IV. PLAN DE TRABAJO 30
4.1 Justificación 32
4.2 Objetivos 35
4.3 Metas 36
4.4 Metodología de Intervención 36
4.5 Actividades 40
4.6 Recursos 48
4.6.1 Recursos económicos 48
4.6.2 Recursos humanos 50
4.6.3 Recursos materiales 50
4.7 Evaluación 51
4.7.1 Técnicas para conocer los resultados 53
CAPITULO V. EXPERIENCIAS 55
5.1 Inicio del servicio social 58
5.2 Resultados del proyecto 60
CONCLUSIONES 64
REFERENCIAS 67

INTRODUCCIÓN

Es un hecho indiscutible que los accidentes de tráfico dentro de la población de Sayula, Jal., constituyen un problema social de gran importancia y consecuencia. Si analizamos el número de muertos y lesionados que provienen de ellos en todo el mundo, y especialmente en nuestra comunidad, resulta importante educar a la población para bajar sus repercusiones económicas, la pérdida de vidas y el sufrimiento humano.

Según la Organización Mundial de la Salud existen tres niveles de prevención los cuales son: primaria, secundaria y terciaria. Considerando que todos los niveles son importantes pero en especial la prevención primaria, la cual según la OMS, son "medidas orientadas a evitar la aparición de un problema mediante el control de los factores causales y los factores predisponentes o condicionantes."

Las estrategias para la prevención primaria pueden estar dirigidas a prohibir o disminuir la exposición del individuo al factor nocivo, hasta niveles no dañinos para la salud.

Por todo ello, tenemos la obligación ética de abordar este problema y desarrollar un proyecto dentro de las escuelas primarias ubicadas en nuestra comunidad para profundizar en el conocimiento de este y promover información que ayude a reducir su incidencia. Podemos afirmar que la ejecución de este proyecto viene relacionada al factor humano ya que es el principal responsable de los accidentes de tráfico.

El documento que a continuación se expone, tiene como esencial propósito, presentar el trabajo realizado en el proyecto de desarrollo educativo ejecutado durante el periodo comprendido del mes de septiembre del año 2016 al mes de mayo del 2017, correspondiente a la prestación del servicio social. La estructura con la que se expondrá el trabajo realizado será presentado en cinco secciones (capítulos), las cuales se encuentran distribuidas de manera ordenada, de tal forma que, si no se hubiese realizado correctamente alguna de estas, la siguiente o consiguientes no se habrían desarrollado adecuadamente, y en el interior de cada uno de ellos se exponen aspectos relevantes para tener una

perspectiva completa desde el diseño, desarrollo y evaluación.

Se inicia con la presentación del contexto capítulo 1, apartado que tiene a bien exteriorizar algunos datos acerca de la comunidad en donde se implementó el proyecto: su población, origen, delimitación y aspectos tales que permiten reconocer el lugar, refiriéndonos a la comunidad y a la institución que permitió el desarrollo del proyecto (Departamento de vialidad).

En el capítulo 2, como parte esencial de un proyecto de desarrollo educativo, se presenta los antecedentes donde se describe por qué se realizó el proyecto, es decir se exponen las razones, y las circunstancias que llevaron al diseño del proyecto dentro del servicio social y los antecedentes que produjeron en los encargados del departamento entregarnos esta consigna, ya que el estudiante de la licenciatura en intervención debe cumplir con este requisito previo a la titulación y que tiene como propósito principal vincular al alumno con su entorno así como retribuir a la sociedad en forma de acción social, los beneficios que como estudiante recibió.

Posteriormente, tomando como apoyo el Reglamento de la policía preventiva y de los servicios de tránsito y vialidad del municipio, se exponen los artículos que estipulan la realización de programas sobre educación vial y los temas que, como mínimo, deben ser abordados en la sociedad. Además, se presentan diferentes autores que facilitan la comprensión de lo que respecta a la educación vial y su importancia, adoptándolos como fundamentación teórica, por lo que el capítulo 3 permitirá a los lectores, saber un poco más de cultura vial.

Las fuentes consultadas han sido de autores especializados como García J. quien habla acerca de la educación social, además Castro quien menciona aspectos tales de la educación y ciudadanía que permiten referir la importancia de educar a los ciudadanos con valores y cultura para lograr una sociedad responsable. Las fuentes del Gobierno del Estado de Jalisco como el Reglamento y la Ley de movilidad y transporte del Estado nos permitieron desarrollar el concepto de cultura vial y así ampliar el conocimiento a los alumnos.

En el apartado siguiente capítulo 4 se encuentran formulados los objetivos y metas, siendo estos los medios principales que dirigieron las acciones realizadas para procurar el cambio favorable en el lugar y las personas que estuvieron involucradas, así también está expresado el plan de actividades, evaluación y recursos, es decir el plan general de trabajo.

El servicio social enriquece la formación profesional, si las experiencias que se obtuvieron son incorporadas a las competencias del prestador, por eso en el último apartado (capítulo 5) se hace un recuento de lo que fue el inicio y desarrollo del servicio, la planificación de los temas, la ejecución, factores como el tiempo, el lugar y la disposición de algunos de los directivos y de los alumnos de las escuelas para la ejecución del proyecto, así como por último las conclusiones y los aprendizajes obtenidos no sólo por los alumnos a los que se destinó el proyecto sino también los obtenidos durante esta intervención.

Como parte culminante del trabajo, se exponen las conclusiones a las que fue posible llegar durante la intervención y, por supuesto de la elaboración del presente trabajo; además de que son presentadas, tanto las referencias que aportaron información y apoyaron en la realización del proyecto, como los instrumentos o materiales (anexos) que permitieron la observación en algunas de las sesiones.

CAPÍTULO I. MARCO DE REFERENCIA

El proyecto se desarrolló en Sayula, Jal; la institución (contexto delimitado), donde se efectuó el servicio social, y el motivo o finalidad del porqué realizar la intervención con alumnos de primaria. En cada subcapítulo se localizarán descripciones y aspectos que ayuden a comprender y conocer mejor acerca de estos espacios.

1.1. Población

El contexto donde se llevó a cabo el proyecto es Sayula, Jal. cabecera municipal, reconocida por su gastronomía y arquitectura, entre lo más destacado se puede mencionar la producción de cajeta artesanal, además de que la arquitectura presente en los portales de los alrededores del centro, que le ha merecido el sobrenombre de *Ciudad portales*, permiten constatar la hermosura de las construcciones efectuadas por los antepasados; también es reconocida la fabricación de cuchillos que representa una de las principales fuentes de ingresos económicos.

En 1525 los hermanos Alonso de Ávalos y Hernando de Ávalos Saavedra llegan a Jalisco la nueva Galicia y reciben como encomienda la zona a la cual la nombran ellos "La provincia de Ávalos". Y hacen a Sayula la capital de la provincia. La provincia abarcaba la sexta parte de Jalisco.

La provincia de Ávalos estuvo muy tranquila por mucho tiempo hasta que se logró la Independencia en 1821; entra el amo Torres a combatir, terminando con la provincia de Ávalos y es cuando se separa y toma nombre de ciudad de Sayula.

La ciudad de Sayula, se le denominaba "Tzaulan" (Lugar de moscas), tiene una delegación: Usmajac y dos comisarías: el Reparo y Tamaliagua, colinda con los municipios de Amacueca, Atoyac, San Gabriel, Gómez Farías y Tapalpa. Es cuna del reconocido escritor Juan Rulfo.

Dentro de las principales festividades más destacadas, se encuentra el Carnaval, llevado

a cabo en el mes de febrero, la fiesta de ramos y, por supuesto, la veneración a la virgen de Guadalupe; también se festejan otros santos en sus templos y/o capillas: San Judas Tadeo, San Miguel Arcángel, La Candelaria, San Lucas, San Martín Caballero, Virgen del Perpetuo Socorro, Virgen del Carmen, entre otros.

Actualmente, Sayula ofrece a sus habitantes todos los servicios públicos: agua potable, energía eléctrica y drenaje; además, a través de los comercios tradicionales y las grandes empresas, entre las que se encuentra Soriana, Bodega Aurrera y Farmacias Guadalajara, Coppel, se facilita la adquisición de productos de primera necesidad.

Entre la vegetación que mayormente se observa en los alrededores de la ciudad se encuentran los matorrales espinosos, tales como el mezquite, nopal y órganos de pitaya, mientras que, en lo referido a la fauna, el tlacuache, la ardilla y el conejo son las especies que pueblan el campo.

El clima que predomina durante todo el año es semicálido, aunque el tiempo o estados climatológicos se han alterado a causa de la desforestación y los invernaderos que actualmente se encuentran en los alrededores e interiores de la ciudad, quienes evitan con sus métodos y herramientas que el tiempo natural perjudiquen sus producciones.

La vida económica en el municipio se basa principalmente en la agricultura ya que existen invernaderos para el cultivo de berries, jitomate, chile morrón, sembradíos de aguacate, etc. Actualmente, se tienen registradas alrededor de 40 empresas agrícolas, por las cuales el municipio se caracteriza por su agricultura. Lo que abarca Sayula, Usmajac, Reparo y Tamaliagua, crean alrededor de 5 mil empleos.

Dentro de los servicios que se ofrecen están los de salud, alumbrado, agua, potable, financieros, sociales, turísticos, profesionales y educativos siendo este quizá el más importante para el tema que dio origen al proyecto. La infraestructura educativa del municipio está integrada por 23 centros educativos de educación primaria dentro de la cabecera municipal como sus delegaciones, cuyas instituciones atienden en doble turno ya

sea matutino o vespertino. El turno matutino cuenta con un total de 16 escuelas y el vespertino sólo cuenta con 7 por lo cual el turno matutino es el que más alumnos tiene.

El proyecto fue diseñado para llevarse a cabo con niños que cursen el sexto grado de educación primaria de Sayula, Jal., población a la cual se espera beneficiar. No se tenía precisado el número de escuelas en las que se desarrollaría las actividades, sin embargo, se sabía que se contaba con un total de 23 primarias dentro del municipio, y dependería de las instituciones educativas, el permiso para realizarlo. Se logró aplicar en 9 escuelas, todas ellas ubicadas dentro de la cabecera municipal.

1.2 Institución

El departamento de vialidad está ubicado en la avenida Manuel Ávila Camacho número 231 colonia San Sebastián (figura 1), el cual depende de 3 personas para su correcto funcionamiento, la licenciada en contaduría (administrativa), Josefina Montes Calvario, el subdirector, Raúl Sánchez Gómez; y un director, Luis Pérez Gómez, siendo quien solicitó la realización del proyecto.

Figura 1 Exterior departamento de vialidad

Las oficinas de vialidad se encuentran entre la Escuela Primaria Urbana 365 “Jacinto Cortina” y el Departamento de protección civil y bomberos (Figura 2) con el que comparte el estacionamiento designado a los vehículos que emplean (motocicletas, carros,

camionetas y camiones). Las oficinas de vialidad (Figura 3) fueron improvisadas, ya que anteriormente no se contaba con un departamento que atendiera quejas, solicitudes para apoyar en desfiles, peregrinaciones y cierres de calles, hacer trámites para recuperar vehículos después de un retiro, etc. y dichas funciones eran efectuadas por algunas oficinas de la Presidencia municipal.

Figura 2.- Distribución del espacio físico del departamento de vialidad

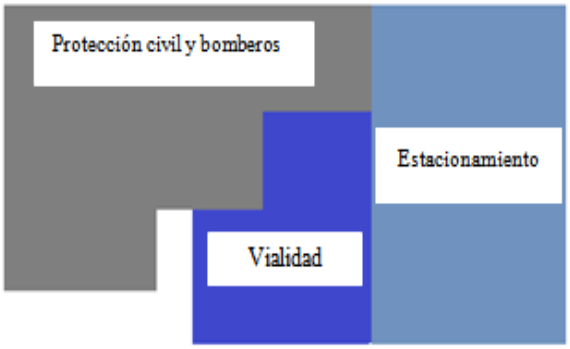
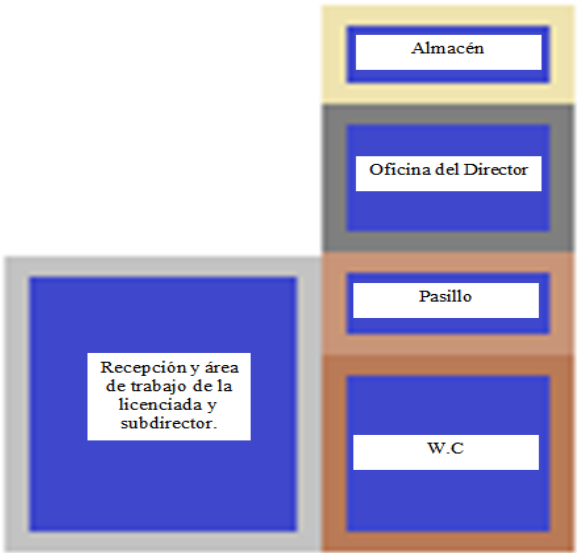


Figura 3.- Distribución física de las áreas del departamento de vialidad



Dentro de esta oficina se tiene el registro de los vehículos que circulan en el municipio, los cuales se detallan anualmente por el INEGI. En el año 2016 se registraron un total de 5 630 automoviles, 58 camiones para pasajeros, 4 417 camiones y camionetas para carga y 2 128 motocicletas. Lo cual nos da un total de 12 233 automotores.

Sayula Jalisco, según el INEGI, en el año 2015 registró un total de 36 778 habitantes con una ocupacion de 9 243 viviendas, dando un aproximado de 1 a 2 vehiculos por familia en base a los datos de obtenidos (11 784), por tal motivo se puede mencionar que este factor no es un indicio de que exista sobrepoblación de medios de transporte motorizados que propicien accidentes o situaciones de riesgo para la población.

Desde Enero del año 2016, al mes de junio del año 2017, se han presentado en la comunidad 5 accidentes en donde estuvieron involucrados, transportes de personal que labora en empresas agrícolas en el municipio.

De acuerdo con la información obtenida no se ha encontrado un aumento considerable de accidentes de tráfico con respecto a las empresas agrícolas, sino que este existe de acuerdo al aumento de automóviles en las vías públicas.

En este municipio se cuenta con 4 semáforos que están en el centro de la ciudad y uno que se encuentra en la avenida principal casi llegando a la salida, esto tambien provoca que se incrementen los accidentes dentro de la ciudad pues la mayoría de las calles principales no cuenta con algun semáforo que regule el tráfico.

Para la formación y capacitación de los policias viales se les imparten pláticas acerca de los compromisos y las funciones que adquieren como pate de estas dependencias. Además se detallan las funciones que deben realizar dentro de las situaciones que se presenten. Es necesario que primeramente conozcan el Reglamento y la Ley de movilidad y transporte del estado de Jalisco y los articulos que indican las diferentes infracciones que los ciudadanos puedan cometer.

La teoría se estudia dentro de las oficinas de seguridad pública, en donde reciben la capacitación por parte de los comandantes para salir a la vía pública con las clases prácticas; y es ahí en donde terminan su formación, con poner en ación lo eprendido, aunque bajo la supervición y apoyo de una persona con mayor rango (comandante), finalizando con un examen teórico y práctico.

Al terminar la capacitación se les da un período de prueba y durante este tiempo ellos se encargan de vigilar el tránsito en las principales calles de la ciudad y al cumplir con este lapso, si no han desistido y han cumplido correctamente su función, se les otorgan elementos de trabajo tales como folios que les permite desarrollar su labor y pasan a ser oficiales de tránsito con un número que los idenifica.

En el departamento laboran 19 agentes viales que se encargan de resguardar la seguridad en las vías públicas, en diferentes turnos, los 365 días del año. La mayoría de ellos son comisionados para apoyar la circulación y tránsito de las escuelas que están ubicadas en avenidas muy transitadas o lugares donde existe el riesgo de sufrir un accidente.

En la actualidad, el director y demás personas que laboran en el departamento, consideran, que no se cuenta con suficiente personal que pueda asistir de forma constante a las instituciones educativas a informar a los alumnos sobre temáticas de la educación vial, pues su trabajo está básicamente en resguardar la seguridad y apoyar en situaciones que afectan tanto la circulación, como la seguridad en las vías públicas de la ciudad.

CAPÍTULO II. ANTECEDENTES

El siglo XXI se caracteriza por tener cambios significantes y continuos. Esto demanda que el ser humano tome conciencia de lo que vive día con día, para lograr no sólo adaptarse, sino también para modificar las situaciones que puedan estar ejerciendo efectos negativos para sí y la sociedad.

Un acto irresponsable siempre trae consecuencias graves es por ello que se necesitan desarrollar programas para formar a la ciudadanía a través de valores que ayuden a mejorar y preservar una buena calidad de vida, por ello debemos crear conciencia de aquellos actos que nos perjudican. Principalmente los accidentes viales a nivel mundial son un claro ejemplo de las malas acciones y de los actos irresponsables por parte de los ciudadanos, Blanco & Belen, (2008) en su publicación "*Una alternativa para la formación vial"* expresa información acerca de la importancia de crear estrategias en la educación para educar a las nuevas generaciones sobre estos actos.

La seguridad vial se ha convertido no sólo en un problema nacional, sino también a nivel mundial, ya que cada año mueren cientos de personas alrededor del mundo por la falta de cultura vial. Así lo afirma la OMS (Organización Mundial de la Salud), al considerar los accidentes de tránsito un problema de salud, además advierte en su informe global sobre la incidencia del tráfico del 2004, que para el año 2020, los accidentes de tránsito serán la tercera causa de morbilidad y muerte, sólo superada por las patologías relacionadas con el corazón y las enfermedades mentales (OMS, 2004).

La Organización Mundial de la Salud estimó que 1,24 millones de personas pierden la vida anualmente como consecuencia de siniestros viales, lo que posiciona a estos eventos como la novena causa de muerte en todo el planeta para todos los grupos de edad. Además, la mayoría de las muertes involucran a los usuarios más vulnerables del tránsito entre los que se incluyen peatones, ciclistas, motociclistas y pasajeros de transporte público. Por otra parte, los incidentes viales no sólo provocan decesos, sino que también producen entre veinte y cincuenta millones de lesionados por año, muchos de las cuales sufren discapacidades de distinta gravedad. Al sufrimiento personal que estos hechos generan

deben sumarse los costos materiales a nivel individual y social ya que los siniestros viales producen una sobrecarga evitable sobre los servicios de emergencias y altos costos económicos para todo el sistema de salud.

Poó, & López & Tosi, &Nucciarone, & Ledesma, (2015). En su publicación "*Educación vial y movilidad en la Infancia*" explican algunos antecedentes y fundamentos del porqué educar en materia de vialidad. La motorización creciente de los desplazamientos ha convertido al ambiente urbano en un lugar cada vez más hostil para los niños y niñas, quienes se encuentran entre los grupos humanos más vulnerables del tránsito. En esta etapa del desarrollo, la educación puede ser una herramienta clave para prevenir comportamientos de riesgo y promocionar hábitos de movilidad más saludables.

Es evidente la preocupación que existe sobre la falta de educación vial en nuestra actual formación y sobre todo que están conscientes de la situación que está enfrentando el país ante una problemática que compete a toda una sociedad, una situación que perjudicará hoy y mañana, si esta no se considera una formación desde edades tempranas. Por ello deben efectuarse programas en los que se eduque a la sociedad en general (niños, jóvenes, adultos e incluso mayores) para formar una sociedad responsable y consciente de la vida humana.

Si se consideran los datos estadísticos referidos a la infancia, el problema adquiere más relevancia. Según la Organización Mundial de la Salud [OMS] (2009) durante el año 2004 los traumatismos sufridos en el contexto vial representaron la segunda causa de mortalidad para los niños entre 5 y 14 años de edad, y la principal causa de muerte para los que tienen entre 10 y 19 años. 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 (30–40%).

Los datos indican que durante la infancia el riesgo de sufrir heridas fatales o no fatales como peatón es mayor que a cualquier otra edad. Por otra parte, la probabilidad de que un niño o una niña sufra un incidente vial, aumenta cuando participa en el tránsito como ciclista o acompañante de vehículos motorizados (National Safe Kids Campaign, 2004;

Romano, & Kelley-Baker, 2015). Las previsiones para el futuro no son optimistas ya que se estima que para el año 2015 los incidentes de tránsito serán la fuente principal de discapacidad y de muerte en niños y niñas mayores de 5 años (OMS, 2009).

Poó, & López, & Tosi, & Nucciarone, & Ledesma (2015). En la publicación ya mencionada "*Educación vial y movilidad en la Infancia"* alude la importancia que existe este tema durante el desarrollo de los niños Las diferentes etapas del desarrollo se caracterizan por cambios en los niveles de independencia y movilidad y la posibilidad de elegir diferentes modalidades de transporte. A medida que se producen esos cambios aparecen nuevas fuentes de peligro. El patrón de las lesiones de tránsito se modifica con el crecimiento. Durkin, Laraque, Lubman y Barlow (1999) observaron que en la primera infancia son más comunes las lesiones como peatones o pasajeros de autos mientras que las lesiones como ciclistas aumentan entre los 9 y los 14 años.

Cuando los niños y niñas se desplazan en el contexto vial, se enfrentan a un ambiente cuyo diseño, en general, no contempla sus características ni sus necesidades específicas. Además, muchas situaciones del tránsito implican evaluaciones y decisiones complejas, para las cuales no siempre están preparados. Por ejemplo, Oxley y cols. (2008) han puesto de manifiesto la dificultad involucrada en la "decisión de cruzar una calle", la cual implica un amplio rango de habilidades perceptuales, atencionales y de planificación. Cruzar la calle supone, entre otras tareas, realizar estimaciones sobre la distancia y velocidad de un vehículo que se aproxima. Mientras que para los adultos esta estimación se realiza automáticamente, los niños más pequeños consideran que la variable relevante es la distancia respecto del vehículo, independientemente de la velocidad a la que circula. Esto puede derivar en decisiones erróneas al momento de cruzar sobre todo cuando el lapso temporal disponible es corto.

Blanco, & Belen (2008), en su publicación "*Una alternativa para la formación vial*" habla de la situación que es aún más preocupante si se considera que se trata, en gran medida, de un problema que podría prevenirse mediante programas de intervención pertinentes. El tránsito es un ambiente complejo, cambiante y exigente, en el cual se ponen

en marcha una diversidad de procesos perceptivos, atencionales y de toma de decisiones que en ellos se encuentran en desarrollo.

Es por esto que el tema educación vial es una responsabilidad que compete a toda una sociedad, por lo que áreas como salud y educación deben estar presentes. La seguridad vial es parte de nuestro diario vivir, porque de alguna manera nos vemos afectados positiva o negativamente según lo que acontece. Debemos tomar no sólo conciencia del problema que nos aqueja, sino también de acciones para disminuir los accidentes de tránsito y así reducir las muertes dentro y fuera de las ciudades.

Se espera por lo tanto una educación que forme al ser humano para interactuar con su medio de forma responsable para el bien común, al tomar conciencia de sus acciones, mejorará la calidad de vida, fortaleciendo valores que fomenten la armonía en la sociedad. Es claro que este tipo de proposición, evidenciará resultados a un mediano y largo plazo, porque trabaja pensamientos, conocimientos previos, valores y principios, pero podría ser una oportunidad para contemplar una sociedad más responsable y segura.

Según el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el Centro Internacional de Formación para Autoridades Locales (CIFAL) en su libro “Fortaleciendo al sector académico para reducir los siniestros de tránsito en América Latina: Investigaciones y Casos de Estudio en Seguridad Vial” (2014), en los países de América Latina y el Caribe se está comenzando a tener conciencia de este tema, por medio de la definición de los Planes Nacionales de Seguridad Vial por parte de los gobiernos. Sin embargo, se carece de una institución consolidada que trate esta problemática, en definitiva, de una cultura que tome en cuenta la seguridad vial como una de las prioridades para un eficiente desarrollo de los sistemas de transporte.

Las situaciones actuales del país no son favorables en cuestión de seguridad vial, pues a diario se dan a conocer en las noticias accidentes y muertes a causa de las malas conductas de los choferes de los diferentes medios de transporte, además de los peatones. La falta de educación vial es un problema social que afecta a todas las ciudades y estados.

Actualmente, según la Secretaria de Comunicaciones y transportes (2012) evocar el tema de seguridad vial es cada vez más necesario en todos los niveles y en todos los ámbitos, debido al creciente número de accidentes (cada año mueren cerca de 1,3 millones de personas en las carreteras del mundo entero, y entre 20 y 50 millones padecen traumatismos no mortales; OMS, 2017) tanto en zonas urbanas y suburbanas como en carreteras de altas y bajas especificaciones, el aumento en el parque vehicular, los nuevos equipos automotores (capaces de alcanzar velocidades superiores a las establecidas en el proyecto geométrico de las carreteras), las condiciones de la infraestructura vial, el aumento de las personas en edad de conducir y la poca o casi nula educación vial que reciben tanto conductores como peatones.

En palabras del Director actual del Departamento de Vialidad, se presentan los antecedentes en los cuales se basó para llevar a cabo el proyecto de desarrollo educativo presente en este documento:

El departamento de tránsito y vialidad municipal de Sayula, Jal., fue puesto en operación en el mes de diciembre del año 2011, hasta ese entonces, la secretaría de movilidad del estado de Jalisco brinda el servicio a través de una Delegación regional, con un horario ciertamente restringido, la asistencia se limitaba a la cuestión operativa, programas en materia de cultura vial eran nulos.

Al ser creado el departamento al "municipalizarnos", se acrecentaron considerablemente los alcances del personal operativo, al grado tal que se obtuvo el tiempo Y el recurso humano necesario para comenzar a dar cuenta que la labor de calle no resultaba suficiente.

Conforme pasaron los meses, tanto comandantes como subordinados, operativos y administrativos, gracias a su cercanía con la población, observando la cantidad de accidentes que se daban debido al desconocimiento de normas de seguridad, entendieron que la ciudadanía necesitaba instrucción teórica, reglas básicas de manejo, conocimiento de señalamientos, y algunos aspectos técnicos y un marco teórico legal no tan sencillos de asimilar, sobre todo para las personas que jamás habían tenido un acercamiento al rubro en

cuestión, no sólo si conducían algún tipo de vehículo de motor, también y sobre todo, si se trasladaban a pie o en bicicleta. Su desconocimiento en ciertos casos era tal, que al momento de tratar de organizar las vialidades, algunos cuestionaban, (más que nada como un pretexto), si su aplicación realmente llevaría a una mejoría.

Por ello la totalidad de los integrantes del aquel entonces departamento de Tránsito y Vialidad Municipal, diseñaron diversos programas enfocados al aprendizaje de la llamada cultura vial, no sólo porque prácticamente se podía palpar el desconocimiento y la apatía de los conductores, (que se repite, desemboca en más y peores accidentes,) sino porque la misma ley y reglamento (artículos 19, 21, 22) en la materia así lo exigían y exigen.

El objeto principal de estas campañas, es que la población identifique los factores de riesgo, la prevención de accidentes y la autoprotección en las vías públicas, a través de dar a conocer las mejores prácticas para lograr la armonización entre los sujetos de la movilidad.

La vía pública es el espacio socializador por excelencia, y el derecho a utilizarlo, es un derecho de todos, por lo tanto, el darle un verdadero valor, dimensión y respeto al marco normativo, es la mejor manera de alcanzar una cultura vial que logre los objetivos de la seguridad vial. Estas acciones no se limitaron a las aulas, la vía pública también fue escenario crucial y necesario para el aprendizaje de todos los entes de la movilidad en Sayula, Jalisco. Por ello, y desde ese entonces, los que conformaron y hoy día conformaron el departamento de Tránsito y Vialidad Municipal de Sayula, Jalisco, de manera constante y comprometida organizamos diferentes programas en materia de cultura vial, el enfoque varias de acuerdo al público receptor, aunque se mantiene la línea base de la seguridad y preservación de la vida, siempre tratando de abarcar el mayor campo posible. En un principio, ciertamente de manera lógica, se capacitó a los que ya se encontraban detrás de un volante; conforme ha pasado los años, se ha detectado que más y más jóvenes, en ocasiones en edades aun prohibidas para la conducción, deciden abordar sus propios automotores, ya sea adquiridos o prestados, año con año, nuevos conductores salen a las calles.

De acuerdo al anexo 3 del circular número 302./XXX/2017 del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), para el año 2015, en la ciudad de Sayula se registraron un total de 11,895 vehículos, y para el año 2016, esa cifra aumentó a 12,344 lo que indica que en tan solo un año, se registraron 449 nuevos vehículos. Para este punto, a finales del año 2015, ya contábamos con bastante pericia y experiencia, por lo que logramos identificar una nueva problemática: No basta con capacitar a los conductores ya existentes. Nos vimos en la necesidad de acudir con aquellos que en tan sólo unos cuantos años más, se convertirían en tripulantes inexpertos y desconocedores de la Ley de movilidad y de transporte del estado.

De tal modo, nuestra corporación (entre otras estrategias), recibe cada periodo escolar a jóvenes estudiantes dispuestos a brindar su servicio social, siempre con un enfoque a generar programas en materia de cultura vial en las escuelas primarias y secundarias de la localidad.

La educación vial por lo tanto, debe ser un proceso continuo desde el primer ciclo, hasta la educación diversificada, para que sea efectiva, ya que estaría dentro de un tiempo y espacio de formación, una etapa en que niños y jóvenes, están siendo preparados para enfrentarse a una sociedad que demandará de ellos valores y principios para convivir en sociedad. Es decir: educar para la vida, la salud y el bienestar general.

CAPÍTULO III. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

En todo problema o situaciones que acontecen en la vida, el ser humano ha intentado comprenderlas o explicarlas mediante investigaciones que brindan la oportunidad de comparar y adoptar una postura como medio necesario para explicar las ideas que se presentan en torno a un determinado tema; de igual forma, permite analizar o comprobar si lo que se cree es verdadero. En los subtemas y párrafos siguientes se anotan algunos de los autores que facilitan la comprensión sobre lo que la escuela, la sociedad, el gobierno y, por supuesto, la educación vial se implica en el desarrollo de la sociedad.

3.1 Disposiciones oficiales

El presente proyecto tiene su principal base en *La Ley de movilidad y transporte del estado de Jalisco,*(2013) y del *Reglamento de movilidad y transporte del Estado de Jalisco (2013)* y de los artículos que en este se presentan, acorde a la realización e implementación de proyectos en los que se informe a la comunidad sobre los principales temas cuyo conocimiento facilite y concientice sobre las conductas ciudadanas, por tal motivo se establece la presentación de estas disposiciones oficiales como principal elemento para fundamental el proyecto de desarrollo educativo.

De acuerdo al Gobierno del Estado (2013) Reglamento de movilidad y transporte de estado de Jalisco *(2013),* en el capítulo I de las atribuciones se hace referencia a la cultura vial como:

> Hábitos conductas y conocimientos que han adquirido de forma individual los sujetos de la movilidad, definen en su conjunto la visión que tiene la sociedad respecto de cómo y en que nos movemos tomando como base los derechos y obligaciones particulares de cada sujeto (p. 38).

También establece como deber de la seguridad vial, el proteger la vida, la integridad física y el patrimonio de los sujetos de la movilidad mediante acciones tendientes a

prevenir, educar, divulgar y concientizar a la población de la forma de prevenir los accidentes en las vías públicas. La cultura y seguridad vial son los aspectos que la Secretaria fomenta con campañas, capacitación y acciones con objeto de concientizar a los sujetos de la movilidad.

El objeto principal de estas campañas, es que la población identifique los factores de riesgo, la prevención de accidentes y la autoprotección en las vías públicas, a través de dar a conocer las mejores prácticas para lograr la armonización entre los sujetos de la movilidad.

La Secretaría de vialidad de cada municipio debe elaborar programas para el fomento de la cultura y educación vial a través de la Secretaría de Educación Pública, siendo labor obligatoria diseñar y aplicar estrategias de aprendizaje que faciliten el conocimiento de aspectos sobresalientes en el tema de la vialidad pública.

A continuación se citan algunos artículos de la **Ley de movilidad y transporte del Estado de Jalisco, 2013:**

Artículo 1° La presente ley tiene por objeto:

…

VI. Establecer los esquemas de coordinación institucional, así como la delimitación de las atribuciones para el cumplimiento de los objetivos y fines de los programas de fomento a la cultura y educación vial;

Artículo 19. Son atribuciones del ejecutivo del estado, que ejercerá de manera a través de las dependencias y organismos de la administración pública estatal, según se establezca en esta ley y en sus reglamentos, las siguientes:

III. Expedir las normas generales de carácter técnico relativas a las características de la infraestructura vial, tales como dispositivos, señales, regulación de tránsito, cultura y seguridad vial, de la infraestructura carretera y equipamiento vial, circulación, señalamiento y transporte.

VII. elaborar programas para el fomento de la cultura y educación vial, mediante la coordinación con otras entidades del servicio público, así como con el sector social y el sector privado.

Artículo 21. Para el cumplimiento de la presente ley y los ordenamientos que de ella emanen, la Secretaria tendrá las siguientes atribuciones:

VII. implementar programas en materia de educación, cultura y seguridad vial, así como realizar programas permanentes de capacitación de conductores;

Artículo 22. Son atribuciones de los ayuntamientos:

VII. Apoyar y participar en los programas de fomento a la cultura y educación vial que elabore el Estado;

ARTICULOS TRANSITORIOS DEL DECRETO 25887/LXI/16

CUARTO. El Gobierno del Estado a través de las Secretarias de Movilidad y de Educación implementaran un programa para la cultura y educación vial en el que se incluya el conocimiento y la promoción de los derechos y las obligaciones de los ciclistas, los peatones y las personas con movilidad limitada, así como del uso seguro de la bicicleta.

A partir del artículo 74 y hasta el 78 (anexo 1) del reglamento de movilidad y transporte de estado de Jalisco se estipula la importancia que tiene el llevar a cabo proyectos de educación vial a la ciudadanía, marcando los temas elementales en los que debe de basarse los programas de difusión que tiene como obligación la secretaría de vialidad de cada municipio.

A continuación se presentan los párrafos más importantes de los artículos mencionados en el párrafo anterior.

En el Reglamento de movilidad y transporte de estado de Jalisco, Gobierno del estado (2013), Título cuarto de la educación, cultura y seguridad vial. Capítulo I. disposiciones generales:

> Artículo 74. La cultura vial son hábitos, conductas y conocimientos que han adquirido de forma individual los sujetos de la movilidad, definen en su conjunto la visión que tiene la sociedad respecto de cómo y en que nos movemos, tomando como base los derechos y obligaciones particulares de cada sujeto.
>
> La cultura y seguridad vial son los aspectos que la Secretaría fomenta con campañas, capacitación y acciones con objeto de concientizar a los sujetos de la movilidad.
>
> El objeto principal de estas campañas, es que la población identifique los factores de riesgo, la prevención de accidentes y la autoprotección en las vías públicas, a través de dar a conocer las mejores prácticas para lograr la armonización entre los sujetos de la movilidad.
>
> Artículo 76. La Secretaría a través de la Unidad Administrativa responsable de la cultura y seguridad vial en el Estado o municipios respectivamente, será la encargada de incidir en los usos y costumbres de los sujetos de la movilidad, por medio de acciones institucionales que beneficien en la optimización de estos valores.
>
> Artículo 77. Los principios rectores de la cultura vial son el respeto a la vida y a la seguridad de los usuarios, ya que la movilidad y el libre desplazamiento no pueden verse afectados por conductas inapropiadas que se manifiestan en grupos específicos de usuarios (pp.38-39).

En el artículo 79 (anexo 2), 80 (anexo 3) y 84 (anexo 4) se presentan con mayor exactitud los temas, o conocimientos básicos que deben poseer la ciudadanía, siendo base fundamental estas disposiciones para la intervención.

Según el Reglamento de movilidad y transporte del Estado de Jalisco, Gobierno del Estado (2013) capítulo II de la capacitación en seguridad vial:

> Artículo 79. La capacitación en cultura y seguridad vial es el ejercicio formal en materia de educación que busca incidir en los usos y costumbres de los usuarios de las vías públicas, buscando integrar conceptos como lo son las reglas de convivencia del espacio público e identificar los factores de riesgo comunes en la siniestralidad.
>
> Artículo 80. La Secretaría a través de la Unidad Administrativa encargada de Cultura Vial tendrá la obligación de ofertar al público en general modelos de capacitación de acuerdo a las necesidades de los grupos de interés, donde estos tendrán que formalizar vía oficio su petición.
>
> Artículo 84. La Secretaría a través de la Unidad Administrativa encargada de la Cultura Vial contará con una serie de modelos de capacitación especializada en materia de seguridad vial los cuales se impartirán por medio del sistema de educación básico, medio superior y superior; conferencias, talleres y exposiciones en la materia; así como capacitación a empresas privadas.(pp. 40-41)

Así como el reglamento y la ley de movilidad y transporte afirman que debe existir capacitación y talleres acerca de esta materia, en el artículo 217 del Reglamento de la policía preventiva y de los servicios de tránsito y vialidad del municipio de Sayula, (2010), se establecen los programas de educación vial que deben ser impartidos, debiendo ser referidos cuando menos a los siguientes temas:

1. Normas para el peatón
2. Normas para el ciclista
3. Normas para el motociclista
4. Normas para el conductor
5. Señalamientos

6. Prevención de accidentes y manejo a la defensiva
7. Componentes de la vialidad
8. El agente de tránsito y su equipamiento.

Debido al crecimiento de la población y la urbanización junto con la exigencia económica que esta demanda, ha sido inevitable el desarrollo de nuevas necesidades de movilidad (forma en la que el ser humano se mueve o traslada de un lugar a otro puede, ser por sí mismo o empleando algún medio de transporte motorizado o no motorizado) es decir el incremento del uso de vehículos motorizados. Así, en conjunto, el aumento de la población y el uso de los medios de transporte han generaron un problema de acción colectiva: el aumento del número de accidentes viales, por tal razón los gobiernos han intentado poner en práctica programas que propicien la seguridad vial de las personas, de tal forma que se preserve la integridad física de estos con motivo de su desplazamiento en las vías públicas.

De acuerdo a la Unidad de transparencia de la Presidencia Municipal, la inseguridad es un problema social que afecta y preocupa a diversos países de América latina principalmente del centro en los cuales esta se presenta de manera frecuente, siendo una de las causas el nivel de desarrollo económico así como los rasgos culturales y políticos.

En Jalisco a diario se reportan accidentes y sucesos provocados por la inseguridad que es consecuencia de la falta de organización del gobierno y sobre todo de una falta de cultura, de respeto en la ciudadanía., por ejemplo, en Sayula en el año 2016 se presentaron 57 accidentes de tipo vial, sin tener en cuenta que muchos de los accidentes que tienen lugar dentro de la ciudad no llegan a ser presentados a las autoridades correspondientes, ya sea por llegar a un arreglo antes de dar parte o por fugas de los involucrados, es decir, aproximadamente de 2 a 7 veces por mes se observan este tipo de incidentes, por lo que el H. Ayuntamiento se ha preocupado por llevar a cabo acciones que ayuden a la disminución de este índice.

3.2 Formación ciudadana

Dewey (1998), citado en Conde (2015), señala la importancia de la educación para la consolidación de la democracia y basado en estudios de la actualidad sobre cultura política, prácticas ciudadanas y conocimientos cívicos renueva la exigencia de formar a la ciudadanía.

En el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, citado en Conde (2015) define a la ciudadanía integral como la conjunción de tres modelos: ciudadanía política, ciudadanía civil y ciudadanía social, esta última abarca el derecho a la seguridad y a un mínimo de bienestar y vivir conforme a los estándares predominantes en la sociedad, expresados en los derechos económicos, sociales, culturales y ambientales, de esta forma se reconoce la importancia de ejercer estos tres para el desarrollo de la ciudadanía, y por ende de su formación.

Así también Conde (2015), describe a la formación ciudadana como:

> Un proceso pedagógico, político y cultural centrado en el ciudadano como ser moral, como sujeto de derechos y como sujetos de la transformación social y política orientada hacia el respeto pleno a los derechos humanos, la reconstrucción del tejido social mediante el fortalecimiento y la democratización de la sociedad civil, el desarrollo de una cultura de la participación social y política. (p. 17).

De esta forma se resalta la importancia del cumplimiento de los derechos humanos como parte esencial del fortalecimiento y desarrollo de la cultura, pues no se puede esperar que ante la exigencia de una mejor formación ciudadana se logre el cambio sin base en el reconocimiento de los ciudadanos como seres morales, con responsabilidades y obligaciones que le permitan reconocer aquello que pueden requerir, pero que también deben de evitar.

La formación ciudadana, de acuerdo con Conde (2015) pretende formar personas:

- Con autonomía moral, interesadas de manera empática en el bienestar común y capaces de desarrollar practicas solidarias.
- Capaces de construir con otros un orden social que mejore las formas de relación social de funcionamiento social y contribuya a lograr una vida digna para todos.
- Capaces de usar el conocimiento para la participación, la toma de postura, el dialogo o el ejercicio de la función pública.
- Reconocedoras del otro, respetuosas de las diversidades y defensoras de la igualdad de género, de la multiculturalidad y todas las formas de pluralismo.
- Con un alto sentido de la justicia y la legalidad, que conozcan la ley y ejerzan sus derechos y deberes fundamentales.
- Comprometidas con su país y el mundo, con una visión global y conscientes de las responsabilidades de la humanidad. (pp. 18-19).

La formación ciudadana procura alcanzar estos fines mediante la educación en valores, en derechos humanos y para la democracia.

Para Freire citado en Jaramillo, (2008) "el acto educativo es la principal estrategia para formar ciudadanos y como un modo de intervención en el mundo" (p. 2); desde éste punto de vista se hace imprescindible el deber de la educación en la formación ciudadana. De ahí, la eficacia y notabilidad del papel que desarrolla este, la educación, pues fundamenta la propia educabilidad del ser humano, situación que lo caracteriza como un ser "programado para aprender", en permanente búsqueda, indagador de su entorno, de su contexto y de sí mismo. Es justo esa condición de grandeza la que da la posibilidad de optar, de decidir, de romper, de escoger, de transformar; es decir, soñar con otra realidad.

La frase que dice: "La ciudadanía es una invención, es una producción política en permanente construcción; el ciudadano no nace, el ciudadano se hace y este hacer es permanente, dinámico, que exige compromiso, decisión y postura política", (Freire, citado por Jaramillo, 2008, p.7) permite apreciar la importancia que tiene la sociedad y lo que

sucede en este como su entorno, pero más allá, que es en la educación social y los aspectos positivos que existen en ella en lo que se debe apostar para facilitar el progreso de la comunidad, pues hoy no es contradictoria la muy cotidiana expresión de las personas cuando se refieren a la ciudadanía como reflejo de los problemas que se tienen desde mandos mayores.

La escuela, es vista como el lugar físico en donde, a través de la interacción con los demás, y la participación de un facilitador (docente) se desarrollan habilidades, destrezas y conocimientos necesarios para hacer la vida, de tal forma que "la institución escolar, parte fundamental del esqueleto social, no es ajena a la problemática de las sociedades modernas que desemboca unas veces en situaciones extremas, en la anomía y otras en situaciones de marginación individual y grupal" (Chozas, citado en García, 2003ª). La educación, observada y determinada como parte importante de la formación de los ciudadanos representa un organismo necesario que apoya en la adquisición de aspectos tales que faciliten la interacción e integración de los ciudadanos.

La escuela ha dejado de ser una institución cerrada e impermeable a las turbulencias sociales; la escuela es sociedad y, en muchas ocasiones, resulta ser un elemento emergente que avisa del repertorio de causas ocultas que explican bien toda suerte de manifestaciones sociales.

3.3 Educación social

Chozas, citado en García, 2003. Afirma que:

> Inexorablemente, la escuela ha dejado de ser una institución cerrada e impermeable a los cambios y a las turbulencias sociales; la escuela es sociedad y, en muchas ocasiones, resulta ser una elemento emergente que avisa del repertorio de causas ocultas que explica bien toda suerte de manifestaciones sociales. (p. 127)

García, J. 2003ª Define a la educación social como:

> Un derecho de la ciudadanía, que se concreta en el reconocimiento de una profesión de carácter pedagógico, articulada en todo a acciones de transmisión (de contenidos conceptuales habilidades técnicas y formas de trato social) y mediación (con la cultura, el entorno social y los demás sujetos), que un agente de educación realiza con los individuos o grupos (sujetos de la educación) en un marco institucional, sancionado para tal fin y que son generadoras de nuevas plataformas culturales y sociales que posibilitan:
>
> -La promoción cultural y social de cada uno de los sujetos de la educación. Entendida como apertura a nuevas adquisiciones culturales que amplíen o mejoren las perspectivas laborales, de ocio de relación y participación social, etc. En general, podría entenderse como un momento de la calidad de vida social. (p.76)

Por tal razón se puede deducir que la educación que se recibe en las instituciones educativas no van en torno al aprendizaje de saberes prácticos en cuanto a la enseñanza de la lectura, escritura y operaciones, sino que debe estar acompañada de aspectos que le brinden a los alumnos una mejor manera de vivir y saber afrontar situaciones que se pueden presentar en la vida real; de esta manera se entiende por qué las instituciones gubernamentales que se encargan de la seguridad de la ciudadanía deben impartir conferencias, talleres o proyectos que brinden la posibilidad de una mejora en la ciudadanía.

Se describe la organización de la comunidad:

> Como el arte de descubrir necesidades sociales y de crear, coordinar y sistematizar los agentes instrumentales a través de los cuales los talentos y recursos de los grupos pueden ser dirigidos hacia la realización de los ideales del mismo grupo y hacia el desarrollo de las potencialidades de sus miembros. (Ander-Egg, 1998).

La socialización es un proceso que lleva a cabo la integración del individuo en todos los aspectos de la vida social. Bien estimulado por la acción de las diversas instituciones y por la propia dinámica de todas las relaciones sociales; así mismo comprende todo cuanto activa o pasivamente concurre en la inserción de un individuo en los grupos sociales; se refiere a todo elemento de la compleja relación existente entre la estructura social y la formación de la personalidad.

Formas de transmisión de la cultura, de acuerdo con Fernández, F. 2003

La educación debe desempeñar tres funciones con respecto a la cultura:

- Perpetuar la cultura a través de las generaciones
- Suscitar cambios culturales en la sociedad (progreso)
- Capacitar a los individuos

La transmisión y la mediación cultural son su tarea y su herramienta en pos de una mejora de la vida social de los sujetos, los grupos y las comunidades con los/las que desarrolla su responsabilidad profesional.

Para nosotros el hecho de educar en el área social se trata de ser personas con ética responsables de la seguridad de los suyos y de la de los demás respetando a todas las personas y principalmente a nuestra localidad y a nuestra vida.

La educación social como se menciona durante este apartado es un derecho a la ciudadanía de carácter pedagógico la cual genera acciones que contribuyen al ámbito educativo. Por lo tanto la relación entre la educación social y la educación vial es que por medio de la educación social se realizan acciones formativas para lograr la adquisición de los conceptos pedagógicos, mientras que la educación para la seguridad vial se adquieren las conductas, normas y conocimientos para transitar de manera segura, mejorando la calidad de vida y la convivencia sana. Por lo tanto, en la educación para la seguridad vial es parte fundamental la educación social pues a través de ella se planifican las acciones pedagógicas que se concretaran para el logro de los objetivos de la educación para la seguridad vial.

La educación social, como se dicho en este apartado, es parte importante del desarrollo humano, claro es que cuando la cultura permite a la sociedad aprender más aspectos positivos que negativos, pero cuando los problemas se presentan, las intervenciones son parte fundamental para combatir este tipo de situaciones, por ello, para obtener resultados satisfactorios a través de una intervención es necesario que la persona que lo lleve a cabo conozca estrategias que puedan minorar el problema y para que se alcance tal objetivo es preferible que este trabajo sea realizado por profesionales, preferentemente personas capacitadas con habilidades y aptitudes fundamentales en el trabajo con la sociedad, tal es el caso de un LIE quien a través de su formación adquiere las competencias que brindan la facilidad de una intervención optima, tales son marcadas en el perfil de egreso presentando así la mejor imagen del conocimiento adquirido dentro de la Universidad.

Algunas de las competencias que facilitan la posibilidad de que un interventor educativo obtenga mejores resultados en sus programas de apoyo y así contribuya en el progreso de la sociedad son basadas en que este es capaz de:

> Diseñar programas y proyectos pertinentes para ámbitos formales y no formales mediante el conocimiento y utilización de procedimientos y técnicas adecuadas a las características de los diferentes espacios de concreción institucional y áulico partiendo del trabajo colegiado e interdisciplinario y con una visión integrador;
>
> Identificar, desarrollar y adecuar proyectos educativos que correspondan a la resolución de problemáticas específicas con base en el conocimiento de diferentes enfoques pedagógicos, administrativos y de la gestión, organizando y coordinando los recursos para favorecer procesos y el desarrollo de las instituciones con responsabilidad y visión prospectiva.
>
> Realizar diagnósticos educativos a través del conocimiento de los paradigmas, métodos y técnicas de la investigación social con una actitud de búsqueda, objetividad y honestidad para conocer la realidad educativa y apoyar la toma de decisiones.

> Planear procesos, acciones y proyectos educativos en función de las necesidades de los diferentes contextos y niveles utilizando los diversos enfoques y metodología de la planeación asumiendo una actitud de compromiso y responsabilidad con el fin de racionalizar los procesos institucionales para el logro de los objetivos determinados.

Las competencias citadas con anterioridad son muestra clara de aquellos procesos que permiten a la intervención socioeducativa colocarse como un método satisfactorio, pues son estas un pilar bastante firme y facilitador del progreso de la sociedad, tomando estas como las principales herramientas, ya que cada una de ellas son esenciales en el planteamiento de un proyecto de desarrollo educativo, pues no solo se trata de emprenderlos, sino de llevar a cabo una serie de pasos o fases que propicien el desarrollo de la intervención y por supuesto de los involucrados, por tal razón el adquirir y poner en práctica de manera adecuada cada una favorecerá en el trabajo a realizar.

CAPÍTULO IV. PLAN DE TRABAJO

Como consecuencia de una necesidad identificada, la propuesta de intervención es el medio necesario para atender las necesidades identificadas en un determinado contexto, por tal razón, en los subcapítulos que se presentan a continuación, se describen: los objetivos, las acciones, medios, participantes.

La planeación en un proyecto es necesaria después de la identificación de una necesidad, implica organizar, estructurar los objetivos y metas que se quieren lograr mediante acciones concretas que buscan modificar situaciones las cuales deben ser evaluadas, por tal la razón se lleva a cabo un plan, visto este como producto de la planeación, debe estar diseñado con ciertas características las cuales se presentan a continuación:

Las características de un plan, en palabras de Pérez, (1993) son:

- Flexible: ya que debe adaptarse a las necesidades e intereses del grupo al que va dirigido.
- Abierto: a cualquier tipo de reajuste o rectificación.
- Descentralizado: debe servir al colectivo a quien va dirigido y no está diseñado en forma estándar, desde altas esferas de la administración o de otra entidad similar.
- Participativo: diseñado desde la participación, es decir, todos los miembros del grupo han de participar en su elaboración.
- Auto gestionado: se debe implicar en su gestión y control al colectivo al que va dirigido.
- Interdisciplinario: de las distintas áreas que son objeto de conocimiento.

Tales particularidades permiten al propio diseñador del plan engrandecer el escenario positivo en el que se desarrollará, por lo que tomarlas en cuenta al momento de elegir las acciones y camino del plan facilitará el resultado a favor de los involucrados.

Al igual, Pérez, (1993) describe algunas de las ventajas de la planeación […]:

1.- Sirve para prever un futuro en cierta manera deseado y que la planificación contribuye a ser más accesible.

2.- La planificación actúa como factor de cambio, de modificador de las realidades sociales.

3.- Permite la elaboración de unos objetivos alcanzables basados en los recursos disponibles y en los condicionamientos económicos, sociales y culturales de la sociedad.

4.- Permite una mejor instrumentalización de los medios necesarios para el logro de estos objetivos.

Tales ventajas muestran la importancia de realizar una planeación correcta de lo que se desea ante una intervención para poder obtener mejores resultados pues de esta manera se trata de evitar el mayor número de imprevistos o circunstancias que puedan tener una consecuencia desfavorable para el trabajo, sin embargo este tipo de situaciones no pueden ser controlados en su totalidad, pero lo que se trata de hacer con la planeación es preverlas para poder actuar correctamente en el momento; por tal razón también es necesario contemplar lo que esta misma autora (Pérez Serrano Gloria, 1993, p. 51) reconoce como inconvenientes de esta acción (planeación):

1.- La utilización de los planes simplemente como medidas para establecer la continuación del *estatu quo* de determinadas personas.

2.- Confundir la planificación con un simple plan sin tener en cuenta que aquella es un proceso continuo que puede abarcar diferentes planes.

3.- El error en el que caen muchos programadores es que se encuentran alejados de la parte humana a la que va dirigida su planificación y se olvidan de los aspectos más importantes de la psicología. Este es uno de los motivos por el que pierden su efectividad.

Por tanto, se concluye que una planificación y plan no es lo mismo, por lo que saber distinguir las diferencias que estos tienen permitirá o imposibilitará el éxito de la intervención, dado que como se menciona, un plan no sólo es el bosquejo de aquello que se pretende realizar después de determinar ciertas circunstancias que no estén permitiendo el desarrollo óptimo de los involucrados, sino que este sólo es el principio de la puesta en acción para obtener los objetivos estipulados desde un diagnóstico.

Una planificación efectiva es aquella que se cimenta en las dimensiones psicológicas, económicas, sociales, culturales, ideológicas, y educativas de la sociedad a la que va dirigida.

4.1 Justificación

La principal razón para realizar el proyecto socioeducativo/psicopedagógico fue que en el departamento de vialidad y transporte del municipio de Sayula, Jalisco detectaron que en los niños de nivel primaria existe la necesidad de una cultura vial, pues han observado que estos niños no tiene los conocimientos para transitar por las calles, además de los conductores de los vehículos motorizados como aquellos no motorizados. Estas conductas observadas (no respetar los señalamientos, cruzar las calles imprudentemente, manejar vehículos en estado de ebriedad y sin la protección necesaria) principalmente por los oficiales de tránsito de la población, ponen en riesgo su integridad y más aún la de terceras personas.

Este proyecto de educación vial está diseñado para trabajarse con menores que se encuentran cursando el sexto grado de su educación primaria, porque las instituciones educativas (en todos los niveles, preescolar, primaria, secundaria, bachillerato, etc.) es el escenario privilegiado para enseñar y promover la existencia de una cultura vial para la vida, por lo que se reconoce como una intervención de tipo psicopedagógico, y en menores porque no hay mejor manera de asegurar y modificar las condiciones de la sociedad que desarrollando actividades que faciliten el conocimiento de conductas ciudadanas favorables

en personas que aún pueden ser conscientes de la importancia de su adquisición, por lo que también se define como intervención socioeducativa; además, considerando que el servicio social es una forma de contribuir al bienestar de la sociedad, se eligió trabajar con niños de 6° grado de primaria, porque estos menores son los más vulnerables en estar en situaciones de riesgo, pues muchos se trasladan solos a la escuela, a pie o en bicicleta y en esta edad es cuando se puede comenzar a hacer conciencia sobre la importancia de saber trasladarse por las calle de manera segura y sobre todo que ellos puedan transmitir esa información a los padres para que puedan tomar un poco de conciencia; además como menciona la asesora pedagógica de la DGT (Dirección General de Tráfico), Raquel Esther Navas "los centros escolares son lugares perfectos para que los niños aprendan junto a otros compañeros, y de un modo dinámico y muy participativo, lo que hace el aprendizaje más efectivo aún" y junto a lo que Piaget considera como la etapa de las operaciones formales (11 a 12 años de edad) en que el pensamiento hace la transición de lo real a lo posible, y tiene la capacidad de pensar en forma abstracta y reflexiva, se puede enmarcar como este sector (sexto grado de Primaria) el escenario perfecto para iniciar con una formación en cuanto a educación vial respecta.

El propósito no es sólo la prevención de accidenten, sino también lograr un cambio de actitud y de comportamiento mediante la toma de conciencia sobre la importancia que tiene las conductas positivas en la sociedad y su diario vivir.

El plan de trabajo está diseñado con las estrategias necesarias para que los niños desarrollen las actividades mediante el trabajo cooperativo a través del método lúdico con el cual adquieran el conocimiento y la comprensión de cada uno de los temas, reconociendo la importancia de aplicar estos conocimientos en la vida diaria.

El método Lúdico hace referencia al conjunto de estrategias que nos permite tener un aprendizaje mediante el juego, por lo cual se incluyen temas, actividades que les sean interesantes para motivarlos durante el desarrollo del plan de trabajo de las distintas.

Montessori, (1870-1952) citada en Nunes, (2002) constituye la referencia obligada de toda la reflexión pedagógica sobre la enseñanza pre-elemental. Habiendo descubierto en Froebel la idea de los juegos educativos, ella exalta la necesidad de tales juegos para la educación de cada uno de los sentidos. Los juegos "sensoriales" están estrechamente ligados a su nombre. Para Montessori el juego es la mejor manera de enseñar a los niños, de una manera en la que estos desarrollen su conocimiento a la vez que aprendan con sus propias experiencias.

Nuestras actividades fueron diseñadas para el interés y motivación de los niños, tomando en cuenta los conceptos de los distintos autores quienes nos hablan de la importancia de las actividades vivenciales para la comprensión y la motivación que se les debe dar a los niños durante las actividades áulicas que pueden causar la apatía de los alumnos, evitando que esto pasara diseñamos material el cual siendo interactivo permitía mejor la incorporación de los alumnos en las actividades durante las sesiones que presentábamos.

Pestalozzi (1746-1827), citado en: Nunes, (2002). Gracias a su espíritu de observación del proceso de desarrollo psicológico de los alumnos y del éxito o el fracaso de las técnicas pedagógicas empleadas, abrió un nuevo rumbo a la educación moderna. Según él, la escuela es una verdadera sociedad, en la cual el sentido de responsabilidad y las normas de cooperación son suficientes para educar a los niños, y el juego es un factor decisivo que enriquece el sentido de responsabilidad y fortalece las normas de cooperación.

La sociedad exige que en la escuela se implementen responsabilidades y normas con las cuales permita que el alumno aprenda a vivir respetándolas y aprenda a convivir en la sociedad siendo responsable de sus actos y de sus obligaciones, siendo el juego una estrategia para enseñar estas responsabilidades.

Por todo ello nuestro plan de trabajo como ya lo mencionamos en los párrafos anteriores tiene actividades diseñadas de acuerdo al logro de los objetivos y de las metas, diseñando el material y elaborándolo para la mejor comprensión ya que al momento de recibir la indicación no se contaba con material, lo cual iba a ser más difícil lograr que se cumplieran los objetivos y las metas expuestas.

4.2 Objetivos

Para llevar a cabo una o unas determinadas acciones, como es el caso del proceso de planeación, es fundamental prever la finalidad u objetivos que persigue tal tarea (en esta situación, planear), es por eso que a continuación se presenta los que se establecieron en esta etapa de la intervención, los cuales fueron formulados en general, que describe a grandes rasgos, lo que se pretende lograr y obtener con las actividades planteadas, y así mismo, se encuentran estipulados los específicos que, determinan, concretamente, los pasos o actividades que se tomaron en cuenta para efectuar el presente trabajo; tales objetivos se presentan a continuación:

Objetivo general

Incentivar en los niños de sexto grado de educación primaria, a través del empleo de actividades lúdicas el interés por cultivarse y familiarizarse con los conocimientos básicos sobre la educación vial, con el propósito de desarrollar la comprensión, que les brinde una mayor seguridad dentro y fuera de la Ciudad.

Objetivos específicos

- Ofrecer información relevante sobre aquellos conocimientos básicos que un ciudadano debe poseer en base a la cultura vial, siendo enfocados y adaptados de tal manera que sean de fácil adquisición para los menores.
- Desarrollar actividades lúdicas que apoyen en el reforzamiento de la información adquirida y que a misma vez despierte el interés de los menores, por aplicar lo aprendido en la vida diaria.
- Lograr que identifiquen los factores de riesgo, para que puedan prevenir accidentes.
- Promover las conductas y actitudes que faciliten la conciencia ciudadana en relación con el uso de las vías públicas como peatón, conductor y/o acompañante de algún medio de transporte (bicicleta, motocicleta y automóvil).
- Suscitar actitudes de responsabilidad ciudadana en relación con el uso de las vías públicas como peatón, usuario de los transportes y/o conductor.

4.3 Metas

- Alcanzar en un mediano plazo (6 meses) la ejecución del programa en:

a) 9 escuelas
b) 12 grupos

- Desarrollar el proyecto en un 90% del total de las escuelas del municipio.
- Lograr que el 80% de los alumnos involucrados lleven a cabo la comprensión de los temas desarrollados durante las sesiones.

4.4 Metodología de Intervención

La metodología es el conjunto de procesos sistemáticos, objetivos y medibles que se utilizan para realizar una determinada propuesta de intervención ante la resolución de determinados problemas, las estrategias que facilitaron el logro de ciertos objetivos, a continuación son explicados cada uno de estos, lo que son, para que sirven y como es que fueron empleados durante la planeación y aplicación del proyecto de intervención.

El plan de intervención que se aplique en las instituciones educativas de la comunidad de Sayula, Jal., se encuentra basado en el modelo de programas, ya que, como su nombre hace referencia, se trata de un modelo que establece y determina actividades y/o estrategias a realizarse en un determinado contexto para potencializar el desarrollo del mismo, además de que no sólo se puede realizar este con un carácter de reacción después de que un problema se presenta, sino que como Bisquerra, citado en Grañeras y Parras (2008) lo menciona, como característica principal, es el único modelo que se utiliza como para la prevención y el desarrollo humano.

Repetto y otros, en Grañeras y Parras (2008) hacen referencia al modelo de programas como una orientación en el que el diseño, teóricamente fundamentado, y la aplicación de las intervenciones pedagógicas pretenden lograr unos determinados objetivos dentro del contexto de una institución educativa, de la familia o de la comunidad, y que ha de ser sistemáticamente evaluado en todas sus fases, por tal razón, la intervención a desarrollar se encuentra basado en este modelo, ya que se espera lograr mejores resultados por tratarse de

actividades sistemáticas y que, al finalizar su aplicación se haga una evaluación de lo obtenido.

En este modelo el principal actor es el docente, en caso de intervención en el aula, y, en esta ocasión, del orientador que realiza la intervención, pues es éste el que se encarga de descubrir y realizar un programa para alcanzar los objetivos deseados, es decir, el desarrollo de los individuos.

Las fases que se tomaron en cuenta para desarrollar y llevar a la práctica el proyecto se basan en Bisquerra, (2010) quien marca un total de 6 pasos (fases) y enumera de la siguiente manera:

1.- Análisis del contexto: Se investigaron los datos que respaldaran la necesidad ya identificada en el departamento de vialidad, el total de escuelas y alumnos a tomar en cuenta durante el proyecto y las características de ese rango de edad, identificando así la importancia de realizar actividades lúdicas y practicas más que teóricas para el logro de sus aprendizajes.

2.- Planificación del programa: Primeramente se identificaron los temas que serían esenciales para el conocimiento de los menores y posteriormente comenzar la investigación de dichos temas y así iniciar la formulación de objetivos y metas en base a lo que en el Reglamento y la Ley de movilidad y transporte enmarcan como esperado por la sociedad, sirviendo estos mismos como base fundamental del presente proyecto.

3.- Diseño del programa: Fueron definidos los objetivos y metas que anteriormente solo eran ideas de lo que se pretendía lograr; se seleccionaron las estrategias y actividades de intervención dando mayor prioridad a las mencionadas en el análisis del contexto (prácticas y lúdicas) tomándose en cuenta las recursos con los que se contaban y serían necesarios adquirir hablando de materiales, económicos y humanos.

4.- Ejecución del programa: Fue planteado el tiempo aproximado en el que se llevaría a

cabo el proyecto, definiendo 6 meses el lapso en el que se desarrollaría, esto después de establecer horarios y días en los que se asistiría a las diferentes planteles; para iniciar con las actividades se hicieron solicitudes de permiso a los directivos de las escuelas y después de su aprobación se comenzó con el desarrollo de las sesiones.

5.- Evaluación del programa: En la fase 3 fueron marcados los instrumentos que sirvieron de evaluación del proyecto, y después de concluir en cada institución educativa se realizó una evaluación global de lo observado mediante estos para concluir con una valoración al termino de todas las escuelas y así obtener una apreciación real de lo logrado o no durante su ejecución, para poder enmarcar las debilidades y fortalezas del proyecto.

6.- Coste del programa: Se hizo una estimación de la cantidad y costo del material que se empleó, así como del personal involucrado para poder determinar si lo obtenido fue considerable con el costo del proyecto desarrollado.

Dado que el modelo de programas se concentra al número de los integrantes de la comunidad educativa y se dirige de forma proactiva a la totalidad de los involucrados, algunos autores y autoras consideran incluso que es el único modelo que puede dar camino a los principios de prevención, desarrollo e intervención social y de garantizar el carácter educativo de la orientación.

El modelo de programas y el método lúdico son muy importantes en la intervención pues el modelo de programas te indica las fases que se tienen que seguir para la intervención de un determinado grupo, mientras que el método lúdico permite aplicar o desarrollar las actividades de una manera más práctica con estrategias que apoyarán a que se logren los objetivos, aunque el método lúdico no es aceptado por algunos profesionales es importante resaltar que este permite que la intervención tenga mejor resultado.

Los métodos lúdicos son considerados como la ruta o camino a través del cual se llega a un fin propuesto y se alcanza el resultado prefijado; es un conjunto de estrategias diseñadas

para crear un ambiente de armonía en los estudiantes que están inmersos en el proceso de aprendizaje; estos permiten el aprendizaje mediante el juego. El método lúdico no significa solamente jugar por recreación, sino por el contrario, desarrolla actividades muy profundas, dignas de su aprehensión por parte del alumno, empero disfrazadas a través del juego. Los juegos en los primeros años deben ser sensoriales (3 años). En etapas más avanzadas deben promover la imaginación y posteriormente juegos competitivos.

En la gran mayoría de las sesiones, se trabajó con este método, es decir, se integraron dinámicas grupales, actividades que fueran más allá de leer, escribir o memorizar, (anexo 6, 8, 14, 20, 26, 40) llevando los aprendizajes al juego, ya que de esta forma se logró la participación significativa de los alumnos, al igual que resulta un método adecuado para apoyar, considerablemente en la integración y motivación de los niños.

Hablar de dinámicas grupales es referirse a técnicas altamente motivadoras cuando son bien conducidas y permiten desarrollar ciertos aprendizajes que sería más difícil de lograr por otros medios: aquello que requieren análisis, diálogo, experimentación.

Las dinámicas grupales apuntan a producir una disposición hacia el aprendizaje basada en el logro de estados emocionales positivos.

Una buena dinámica grupal es una experiencia social de aprendizaje integral, en la que se conjugan aprendizajes de distinto orden y se propicia la trasferencia de los aprendizajes a la práctica cotidiana. Es una experiencia grupal que dinamiza internamente a cada integrante, promoviendo introspección y reflexión.

Esta herramienta fue básica para iniciar las sesiones, dado que se utilizó para la activación y motivación de todos los alumnos para desarrollar de manera integradora y colaborativa las actividades planteadas de la sesiones, entre las dinámicas que se emplearon se encuentra la de “dentro del aro” (anexo 10), “la moneda” (anexo 17), “balón túnel” (anexo 24), entre otras actividades vistas como juegos por parte de los alumnos, pero que sin ellos darse cuenta les brindaba la oportunidad de ofrecer mayor atención a las sesiones.

4.5 Actividades

Las siguientes cartas descriptivas (7) detallan las diversas actividades del proyecto, denominado como “Educación para la seguridad vial”, efectuadas en las instituciones educativas (primarias) del municipio y elaboradas de acuerdo al modelo de programas en el que enfatiza la importancia de proponer acciones sistemáticas orientadas a las necesidades específicas.

Sesión: 1

Propósito: Presentar el proyecto "educación para la seguridad" y, explorar los conocimientos que estos poseen en torno a la vialidad.

Responsables: Miriam Guadalupe González Martínez, Yajaira Citlalli Cantero Ojeda y Verónica Elizabeth Fajardo Barajas.

<table>
<tr><th colspan="4">CONOCIENDO PREVIAMENTE</th></tr>
<tr><th>INICIO</th><th colspan="2">DESARROLLO</th><th>CIERRE</th></tr>
<tr>
<td>1.- Presentación del equipo de trabajo y del motivo de la sesión o sesiones (5 minutos).
2.- Comenzar con la dinámica de presentación "Hago un viaje", 10 minutos (anexo 5).</td>
<td colspan="2">1.-Aplicación de un "examen diagnóstico" (anexo 6) que permita que los alumnos poseen en torno al tema de vialidad (10 minutos aproximadamente).
2.-Explicación de las obligaciones de un peatón, un motociclista, un ciclista y un automovilista (anexo 7), a través de imágenes 10 minutos.
3.- Presentación de las obligaciones (anexo 8) que un motociclista, peatón, ciclista y automovilista tienen al momento de circular por la ciudad, a través del análisis de videos (15 minutos).
4.- Resolver un crucigrama para retroalimentar lo referente a las obligaciones que un motociclista, peatón, ciclista y automovilista tienen al momento de circular por la ciudad, 15 minutos (anexo 9).</td>
<td>1.- Se realiza un resumen del tema abordado, a partir de algunas participaciones (5 minutos).
2.-Los integrantes del equipo de trabajo se despiden y agradecen la colaboración a las personas participantes.</td>
</tr>
<tr>
<td>EVALUACIÓN:
Esta será a través de una guía de observación (anexo 9).</td>
<td>R.HUMANOS
• Equipo de trabajo: Miriam (Observadora-coordinadora), Verónica (Coordinadora), y Yajaira (Coordinadora).</td>
<td colspan="2">R.MATERIALES:
• Guía de observación.
• Descripción de la dinámica.
• Imágenes.
• videos
• Crucigramas.
• Exámenes diagnósticos.</td>
</tr>
<tr>
<td colspan="3">EVIDENCIA
Fotografías del desarrollo de la sesión (anexo 10, imagen 1)</td>
<td>Tiempo total estimado:
70 minutos.</td>
</tr>
</table>

Sesión: 2

Propósito: Dar a conocer, de manera recreativa y clara los diferentes requisitos que, un motociclista, ciclista y automovilista deben de cumplir en la circulación vial.

Responsables: Miriam Guadalupe González Martínez, Yajaira Citlalli Cantero Ojeda y Verónica Elizabeth Fajardo Barajas.

<table>
<tr><td colspan="4">CONOCIENDO PREVIAMENTE</td></tr>
<tr><td>INICIO</td><td colspan="2">DESARROLLO</td><td>CIERRE</td></tr>
<tr><td>1.- Saludar a los alumnos y tomar lista de asistencia.
2.- Realización de una dinámica denominada “dentro del aro” 10 minutos (Anexo 10). Con la cual se pretende hacer una retroalimentación de lo visto la sesión anterior</td><td colspan="2">1.- Explicación de los requisitos (anexo 11) que se deben de tener para la circulación de automovilistas, ciclistas y motociclistas, a través de imágenes (anexo 12), 10 minutos.
2.- Realización de la dinámica “Los náufragos” (Anexo 13), para la realización de equipos de tres (10 minutos).
3.- Repartir un rompecabezas por equipo, (anexo 14) correspondiente a los requisitos para la circulación de motociclistas, automovilistas y ciclistas, para proceder a su respectivo ensamblaje (15 minutos)</td><td>1.- Cada equipo describirá, frente al grupo, las características físicas del requisito que representaba su rompecabezas, además de que expondrán la importancia del mismo, tomándolo como el de mayor relevancia (20 minutos).
2.- Las promotoras de cultura vial, resaltaran la importancia de todos los requisitos para la circulación (5 minutos).
3.- Los integrantes del equipo de trabajo se despiden y agradecen la colaboración a las personas participantes.</td></tr>
<tr><td>EVALUACIÓN:
Esta será a través de una lista de cotejo (anexo 15).</td><td>R.HUMANOS
• Equipo de trabajo: Verónica (Observadora-coordinadora), Miriam (Coordinadora), y Yajaira (Coordinadora).</td><td colspan="2">R.MATERIALES:
• Lista de cotejo.
• Descripción de la dinámica.
• Rompecabezas
• Imágenes
• Aros de plástico</td></tr>
<tr><td colspan="3">EVIDENCIA: Fotografías del desarrollo de la sesión (anexo 16)</td><td>Tiempo total estimado: 70 minutos.</td></tr>
</table>

Sesión: 3

Propósito: Promover el reconocimiento de los lugares en los que está prohibido estacionarse, reflexionando la importancia y motivos por los que se encuentran marcados con tal señalamiento.

Responsables: Miriam Guadalupe González Martínez, Yajaira Citlalli Cantero Ojeda y Verónica Elizabeth Fajardo Barajas.

<table>
<tr><th colspan="4">CONOCIENDO PREVIAMENTE</th></tr>
<tr><th>INICIO</th><th colspan="2">DESARROLLO</th><th>CIERRE</th></tr>
<tr><td>1.- Saludar a los alumnos y tomar lista de asistencia.
2.- Realización de una dinámica denominada “la moneda” 10 minutos (Anexo 17).
Con la cual se pretende hacer una retroalimentación de lo visto la sesión anterior</td><td colspan="2">1.- Hacer una introducción acerca de la importancia de reconocer los lugares en los que está prohibido estacionarse (anexo18), con la pregunta: ¿Por qué hay lugares en donde no se puede estacionar? 10 minutos.
2.- Solicitar la mención de los lugares en los que recuerden se encuentra el señalamiento y reflexionar la razón por la que se encuentra el señalamiento, (10 minutos)
3.- Analizar imágenes (anexo 19) y de acuerdo a los juicios de los alumnos, colocar el señalamiento que representa el no estacionarse (15 minutos).
4.- Resolver una sopa de letras además de esta un ejercicio de completar oraciones (anexo 20), como medio de reforzamiento de la explicación anterior (lugares donde no se debe estacionar, anexo 21), 10 minutos.</td><td>1.- Solicitar la colaboración de los alumnos para que, a partir de lo comprendido en la sesión, realizar una “lluvia de ideas”, 10 minutos.
2.- Los integrantes del equipo de trabajo se despiden y agradecen la colaboración a las personas participantes.</td></tr>
<tr><td>EVALUACIÓN:
Esta se llevara a través de una lista de cotejo (anexo 22).</td><td>R.HUMANOS
• Equipo de trabajo: Verónica (Observadora-coordinadora), Miriam (Coordinadora), y Yajaira (Coordinadora).</td><td colspan="2">R.MATERIALES:
• Lista de cotejo.
• Descripción de la dinámica.
• Copias de la sopa de letras.
• Imágenes
• Aros de plástico.</td></tr>
<tr><td colspan="3">EVIDENCIA: Fotografías del desarrollo de la sesión (anexo 23)</td><td>Tiempo total estimado: 65 minutos.</td></tr>
</table>

Sesión: 4

Propósito: Que los alumnos reconozcan los diferentes tipos de señalamientos existentes, tanto para los peatones como conductores de bicicletas, motocicletas o automóviles; y, que observen la importancia de obedecerlas.

Responsables: Miriam Guadalupe González Martínez, Yajaira Citlalli Cantero Ojeda y Verónica Elizabeth Fajardo Barajas.

<table>
<tr><th colspan="4">PROYECTO EN MARCHA</th></tr>
<tr><th>INICIO</th><th colspan="2">DESARROLLO</th><th>CIERRE</th></tr>
<tr><td>1.- Aplicar la dinámica denominada “Balón túnel”, 10 minutos (anexo 24), con el objetivo de retroalimentar lo visto en la sesión anterior.</td><td colspan="2">1.- Presentación de los tipos de señales de tránsito existentes (anexo 25) y explicación de estos (10 minutos) a través del empleo de videos.
2.- Se entregará una carta de lotería a cada alumno (anexo 26) en el que se encuentren IMPRESOS los distintos tipos de señales de tránsito existentes (preventivas, informativas y restrictivas) para, posteriormente, iniciar con la actividad correspondiente a este juego (15 minutos).
3.- Como forma de retroalimentación, se solicitará a los alumnos, realizar una actividad, en la que mediante dibujen las señales de tránsito que conocen y le coloquen el tipo de señal que es (10 minutos).
4.- De manera breve cada alumno explicará el señalamiento que dibujo y en qué lugares los han identificado (10 minutos).</td><td>1.- Se concluye con un resumen del tema abordado, a partir de algunas participaciones orales de los alumnos (5 minutos).
2.- Los integrantes del equipo de trabajo se despiden y agradecen la colaboración a las personas participantes.</td></tr>
<tr><td>EVALUACIÓN:
Esta será a través de una encuesta (anexo 27).</td><td>R.HUMANOS
• Equipo de trabajo: Yajaira (Observadora-coordinadora), Verónica (Coordinadora), y Miriam (Coordinadora).</td><td colspan="2">R.MATERIALES:
• Descripción de la dinámica.
• Lotería
• hojas
• Videos
• Pelotas</td></tr>
<tr><td colspan="3">EVIDENCIA: Fotografías del desarrollo de la sesión (anexo 28)</td><td>Tiempo total estimado: 60 minutos.</td></tr>
</table>

Sesión: 5

Propósito: Que los alumnos observen la importancia de determinadas partes de los vehículos motorizados y no motorizados, como medidas de seguridad.

Responsables: Miriam Guadalupe González Martínez, Yajaira Citlalli Cantero Ojeda y Verónica Elizabeth Fajardo Barajas.

<table>
<tr><th colspan="4">PROYECTO EN MARCHA</th></tr>
<tr><th>INICIO</th><th colspan="2">DESARROLLO</th><th>CIERRE</th></tr>
<tr><td>1.- Ejecutar la dinámica denominada “El bum”, 10 minutos (anexo 29), con el objetivo de</td><td colspan="2">1.- Solicitar a los alumnos, la mención de las partes de un automóvil que conozcan (5 minutos).
2.- Mediante un dibujo de ensamblaje, se dará a conocer las partes del auto, que resultan importantes (anexo 30), como medida de seguridad vial (como conductor), solicitando el apoyo de los estudiantes para detectar y analizar la importancia de estas (15 minutos).
3.- Se una dinámica (5 minutos) denominada “palomitas de maíz” (anexo 31) con la finalidad de integrar equipos de 4 a 5 integrantes (dependiendo la cantidad de integrantes).
4. Se otorgara, por equipo, un pliego de papel imprenta, en el que serán plasmadas, de acuerdo a los conocimientos previos, las medidas de seguridad que deben de tomar en cuenta los motociclistas y ciclistas al circular por la vía pública (20 minutos).
3.- Para explicar o dar a conocer las medidas de seguridad que, como peatones tienen los pequeños (anexo 32), se presentaran videos relacionados con estos aspectos (10 minutos).</td><td>1.- Efectuar un resumen del tema abordado, a partir de algunas participaciones orales de los alumnos (5 minutos).
2.- Los integrantes del equipo de trabajo se despiden y agradecen la colaboración a las personas participantes.</td></tr>
<tr><td>EVALUACIÓN:
Esta será a través de un cuestionario (anexo 33).</td><td>R.HUMANOS
• Equipo de trabajo: Yajaira (Observadora-coordinadora), Verónica (Coordinadora), y Miriam (Coordinadora)</td><td colspan="2">R.MATERIALES:
• Descripción de la dinámica.
• Encuestas.
• hojas
• Dibujoensamblable.
• Videos
• Pelotas</td></tr>
<tr><td colspan="3">EVIDENCIA: Fotografías del desarrollo de la sesión (anexo 34)</td><td>Tiempo total estimado: 70 minutos.</td></tr>
</table>

Sesión: 6

Propósito: Que los alumnos observen la importancia que tiene el identificar las señales que emplea un policía vial.

Responsables: Miriam Guadalupe González Martínez, Yajaira Citlalli Cantero Ojeda y Verónica Elizabeth Fajardo Barajas.

<table>
<tr><th colspan="4">PROYECTO EN MARCHA</th></tr>
<tr><th>INICIO</th><th colspan="2">DESARROLLO</th><th>CIERRE</th></tr>
<tr><td>1.- Ejecutar la dinámica denominada “Las cotorras”, 10 minutos (anexo 35), con el objetivo de apoyar y permitir la distensión del grupo.</td><td colspan="2">1.- Explicación breve, por parte de un policía vial, su labor e importancia de su trabajo.
2.- Presentación de los señalamientos que un elemento Policía Vial debe realizar en una intersección (anexo 36), 15 minutos.
3.- Con el apoyo del policía vial y de forma interactiva, se capacitara a los menores, para que identifiquen correctamente el sonido (37 y 38) y posiciones que son realizados por este, en una intersección (15 minutos).
4.- Como actividad de retroalimentación, se realizara un “juego dinámico” al aire libre, en el que los alumnos representarán un automóvil y otros a los peatones, y, con la participación de un elemento vial, se tratará de observar si se comprendió satisfactoriamente lo visto en el aula (10 minutos).</td><td>1.- Realizar una serie de preguntas (¿Cuántos son los diferentes tipos de sonidos emitidos por el silbato de un policía vial, para una intersección?, ¿y cuáles son? ¿Cuántos son los diferentes tipos de posiciones en las que se coloca un policía vial, para una intersección? En las que se logre, por parte de los alumnos, recordar y exponer los diversos señalamientos que un policía vial realiza en una intersección (10 minutos).
2.- Los integrantes del equipo de trabajo se despiden y agradecen la colaboración a las personas participantes.</td></tr>
<tr><td>EVALUACIÓN:
Por medio de una Guía de observación (anexo 39).</td><td colspan="2">R.HUMANOS
• Equipo de trabajo: Yajaira (Observadora-coordinadora), Verónica (Coordinadora), y Miriam (Coordinadora).
• Policía Vial</td><td>R.MATERIALES:
• Descripción de la dinámica.
• Guía de observación
• Gises
• Hojas
• Silbatos</td></tr>
<tr><td colspan="3">EVIDENCIA: Fotografías del desarrollo de la sesión (anexo 40)</td><td>Tiempo total estimado: 60 minutos.</td></tr>
</table>

Sesión: 7

Propósito: Que los menores conozcan las acciones en las que un civil, como implicado en un accidente, debe de realizar.

Responsables: Miriam Guadalupe González Martínez, Yajaira Citlalli Cantero Ojeda y Verónica Elizabeth Fajardo Barajas.

<table>
<tr><th colspan="3">PROYECTO EN MARCHA</th></tr>
<tr><th>INICIO</th><th>DESARROLLO</th><th>CIERRE</th></tr>
<tr><td>1.- Aplicar la dinámica denominada “cuando el abuelo murió cuantas copas dejó” 10 minutos (anexo 41), con el objetivo de retroalimentar lo visto en la sesión anterior.</td><td>1.- El equipo de trabajo realiza una dramatización (anexo 42), en que se representen las acciones que, un civil, como implicado en un accidente, debe ejecutar (anexo 43), 10 minutos.

2.- Una integrante del equipo, facilitará la reflexión grupal en la que se logre identificar las acciones correctas durante la situación. (10 minutos)</td><td>1.- El equipo de trabajo, mediante diapositivas hacen una retroalimentación sobre los temas analizados (15 minutos).
2.- Se aplica nuevamente, el examen diagnóstico (anexo 2) de la primera sesión, para apreciar los conocimientos con los que los menores concluyen las actividades. (15 minutos)
3.- Los integrantes del equipo de trabajo reparten a los alumnos, un presente por haber concluido satisfactoriamente los temas, al mismo tiempo que se despiden y agradecen la colaboración a las personas participantes.</td></tr>
<tr><td>EVALUACIÓN:
Con una lista de cotejo (anexo 44).</td><td>R.HUMANOS
Equipo de trabajo: Miriam (Observadora-coordinadora), Verónica (Coordinadora), y Yajaira (Coordinadora).
.</td><td>R.MATERIALES:
Descripción de la dinámica.
Simulación de carros.
Presentespara los alumnos.</td></tr>
<tr><td colspan="2">EVIDENCIA: Fotografías del desarrollo de la sesión (anexo 45)</td><td>Tiempo total estimado: 60 minutos.</td></tr>
</table>

4.6 Recursos

Los recursos necesarios para la intervención se clasifican en infraestructura (escuelas de la ciudad de Sayula, Jal.), materiales (aros de plástico, hojas de papel, proyectores, bocinas, monedas, carros didácticos, etc.), humanos (Licenciados en intervención educativa) y económicos (indefinido) los cuales fueron base importante y esencial en el desarrollo del proyecto. A continuación, en cada capítulo serán presentados mediante tablas que permitirán observar claramente lo empleado para el desarrollo de la intervención.

4.6.1 Recursos económicos

Los recursos económicos necesarios antes y durante la ejecución de las actividades inevitables para cumplir con el desarrollo del proyecto en algunas de las escuelas del municipio, fueron proporcionados, mayormente, por el equipo, debido a que el departamento pertenece al ayuntamiento y para obtener recursos de este es necesario la presentación de oficios, a los cuales responden, casi siempre con negación y tiempo muy después de su entrega (5 a 8 días) y para evitar este tipo de situaciones se optó por cubrir el gasto. Sin embargo, el departamento de vialidad municipal facilitó el material que había en sus instalaciones para la elaboración de elementos didácticos.

Los gastos que se tienen contemplados dentro de la aplicación del proyecto son $2,200 en cuanto al material que se utilizó y a continuación son presentados más detalladamente en la tabla siguiente.

Tabla No. 4 Recursos económicos

CANTIDAD	MATERIAL	COSTO UNITARIO	COSTO TOTAL
1	Proyector	$0.00	$0.00
1	Computadora	$0.00	$0.00
10mts	Pellón	$15.00	$150.00
166	Copias de sopa de letras	$0.50	$83.00
166	Copias de crucigrama	$0.50	$83.00
100	Hojas blancas	$0.25	$41.50
50 hojas	Impresiones de señalamientos viales a color	$2.00	$100.00
5	Videos	$0.00	$0.00
166	Copias de examen (2 hojas)	$0.50	$166.00
4	Pintura (blanco, negro, piel, rojo) ¼ de c/u.	$30.00	$120.00
4	Cascarón de huevo de ½	$ 13.00	$52.00
1 paq.	Pinceles	$35.00	$35.00
3	Impresiones de placa, tarjeta, licencia a color	$4.00	$16.00
85	Copias de evaluación	$0.50	$42.50
10 mts	Papel contact	$9.50	$95.00
5	Pinturas de agua (color amarillo, negro, rojo y blanco)	$40.00	$199
2	Pelotas	$10.00	$20.00
3	Aros	$25.00	$75.00
4	Conos	$80.00	$320.00
2	Silbatos	$ 20.00	$40.00
1	Engrapadora	$43.00	$43.00
1	Caja de grapas	$22.00	$22.00
2	Hojas de color (roja y negra)	$0.50	$1.00
1	Bocinas	$150.00	$150.00
2	Plumones para pintarrón (negro y rojo)	$67.00	$67.00
1	Pegamento	$15.00	$15.00
2	Tijeras	$40.00	$80.00
2	Cuter	$15.00	$30.00
2	Brochas	$25.00	$50.00
1	Cinta	$28.00	$28.00
3	Bolsas de paletas	$25.00	$75.00
	Total		**$2200.00**

4.6.2 Recursos humanos

Los recursos humanos que se utilizaron en la ejecución del plan no son muchos pues en este proyecto lo más importante es la organización y el trabajo en equipo con el cual podremos lograr que se lleve a cabo de manera positiva.

El personal que participa en este proyecto son:

- 3 Coordinadoras
- 1 Policía vial
- Alumnos de 6° grado de las diferentes instituciones de la población.

Las coordinadoras son 3 mujeres prestadoras de servicio social que se estarán apoyando para organizar y coordinar cada una de las actividades que se desarrollaran además de desarrollar el tema con los niños

El policía vial era el encargado de apoyar en la 6ta sesión que consistía en hablar de la importancia de la labor de estos miembros del departamento, además de conocer las señales de tránsito que realizan en la calle y que nos brinda seguridad en ellas.

Las instituciones educativas fueron necesarias y parte indispensable en el desarrollo del proyecto, pues sin estas no hubiera sido posible lograr la asistencia de los alumnos o niños con los que se desarrollaron las sesiones, además de facilitar algunos recursos materiales que hubieran incrementado el costo total del proyecto (proyectores, bocinas y pizarras), siendo, por lógica, este el principal recurso que necesitamos para llevar a cabo el plan de trabajo.

4.6.3 Recursos materiales

Los materiales representan aquellos elementos importantes y necesarios para el desarrollo óptimo del proyecto que así como facilitaban la adquisición de conocimientos a los menores, permitían atraer su atención durante la ejecución logrando, aplicar las distintas actividades y sobre todo, conocer todo aquello que se necesitó durante el desarrollo del plan de trabajo.

Los materiales que se emplearon son:

- 385 Crucigramas
- 9 Rompecabezas de placa, tarjeta y licencia
- 4 Señalamientos de no estacionarse
- 2 Pelotas
- 4 Aros de plástico
- 45 Loterías de señales de tránsito con 45 tarjetas.
- 2 Frisos de autos (parte delantera y trasera)
- 8 Partes del automóvil (espejos, defensas, placa, luces)
- 15 Carritos
- 1 Silbatos
- 4 Conos
- 1 Bocina
- 385 Paletas
- 1 Computadora
- 1 Proyector
- 200 Hojas blancas
- 385 Copias

Algunos de estos materiales fueron elaborados por las coordinadoras del plan de trabajo para aplicar las actividades planificadas en cada una de las sesiones, la elaboración de algunos de estos, lo hace aún más interesante, tanto por la dedicación que se tuvo, durante el tiempo que se estuvo elaborando y ante todo planeando.

4.7 Evaluación

A pesar de que no hubo un modelo de evaluación empleado, se evaluó de manera continua mediante las estrategias para la valoración para evitar que los detalles que

pudieran ser considerados como esenciales fueran olvidados, es decir en cada una de las sesiones del proyecto, como se pudo observar en el plan de trabajo cada sesión tiene su instrumento de evaluación por lo que la valoración de los resultados y del desarrollo de la propia sesión fueron efectuados en el tiempo correspondiente, tal y como el modelo de programas lo señala; en este caso el resultado no se puede apreciar completamente porque dependerá de los sujetos y el contexto, pues no es algo que se pueda solucionar pues depende de los sujetos, ya que se les brinda la información y el conocimiento para que el logro de los aprendizajes pero ellos deben ser los que la retengan y la apliquen.

De antemano tenemos conocimiento que para lograr un cambio en la sociedad no depende de la información, sino de los sujetos pues ellos son los que deben modificar las conductas, logrando formar hábitos, una que les servirán para toda su vida. Por otra parte para formar los hábitos es necesario cambiar las conductas mediante la práctica diaria, por ello que se pretende que los partícipes del proyecto sean quienes mediante la información recibida, la pongan en práctica y lleguen a transmitirla ya sea en el entorno social o familiar y es en esta parte en donde se deben esforzar para lograr un cambio social.

Durante el proceso de construcción del plan de trabajo, se les estuvo presentando a los encargados del departamento de vialidad Director Luis Pérez Gómez y el comandante Raúl Sánchez Gómez, las actividades posibles y las técnicas e instrumentos seleccionados, expresaron sus opiniones ya fuera de aceptación o rechazo de cada una de ellas, por lo que se puede decir que la evaluación fue constante.

Primeramente para identificarlos conocimientos previos que los menores con los que se trabajaría tenían sobre los temas a desarrollar acerca de la vialidad se aplicó un examen diagnóstico para fundamentar el aprendizaje inicial y así facilitar la realización de un contraste entre lo que aprendieron y ya sabían.

El plan de trabajo fue evaluado por las prestadoras del servicio social y autoras del proyecto, como se ve en las planeaciones de la propuesta, se hizo durante cada una de las sesiones que se desarrollaban, esto realizando al final un análisis comparativo de los

resultados obtenidos, con los objetivos y metas establecidas.

4.7.1 Técnicas para conocer los resultados

Para llevar a cabo una estimación más confiable acerca de los conocimientos que fueron adquiridos por los alumnos a través de las actividades planteadas se espera obtener esta evaluación mediante un cuestionario contestado al finalizar las sesiones de trabajo como examen y así poder obtener datos concretos de lo aprendido pues el aprendizaje es un proceso sucesivo en el que se adquieren nuevos conocimientos a través de estrategias que se han diseñado en conjunto con la información. El aprendizaje se da a través de las interacciones, por ello se pretende que el conocimiento que adquieran dentro del proyecto la refuercen a través de la comunicación con las personas.

Estos fueron los instrumentos usados durante el proceso:

- Examen diagnóstico
- Listas de cotejo
- Cuestionario oral
- Encuestas
- Guías de observación

La lista de cotejo es un instrumento de observación y verificación consistente en un listado de atributos o indicadores que deben mostrar la ejecución de una tarea o producto. Este listado expresa a su vez las características o conductas esperadas del estudiante en la ejecución o aplicación de un proceso, destreza, concepto o actitud.

Con esta herramienta, a través de ítems se planteó la evaluación de algunas sesiones (ver anexo 15, 22 y 44), para que se lograra observar y analizar las actitudes y aptitudes de los alumnos ante la ejecución de las actividades.

La guía de observación es un documento que permite encausar la acción de observar ciertos fenómenos. Esta guía, por lo general, se estructura a través de columnas que

favorecen la organización de los datos recogidos.

La guía de observación puede actuar como marco teórico, principalmente porqué llega a ser el guía o la base a través de la cual se desarrolla determinadas acciones. Al consultar esta guía, el observador accederá a información que le ayudará a saber cómo realizar su tarea y encuadrar su trabajo. Por lo tanto, podrá acudir a la guía de observación antes de cada paso.

Al igual que la herramienta anterior (lista de cotejo) se utilizó la guía para determinar algunos aspectos necesarios a observar y analizar durante el desarrollo de las sesiones (ver anexo 9 y 39), que de no ser estipulados en este documento, se descuidarían y podría formar parte importante en la evaluación de la sesión.

Las listas de cotejo, guías de observación y encuestas fueron parte importante para concretar una evaluación final, pues estas generaron información sobre el desarrollo de las sesiones y por ende, comprender si realmente se estaba logrando lo que en el plan de trabajo fue estipulado.

Para evaluar el proyecto se hizo un análisis en el cual se compararon conocimientos previos y los que lograron obtener, haciendo una triangulación para analizar si las metas y los objetivos se han cumplido en la intervención. Además se evaluó su desempeño durante todas las sesiones haciendo un repaso de las sesiones anteriores en cada una.

CAPITULO V. EXPERIENCIAS

Para comenzar con el proyecto de “Educación Vial” fue esencial tomar en cuenta, las sugerencias que nos hicieron el director del departamento y el comandante, sobre la situación de riesgo que existe en los niños en este aspecto.

Durante la planeación las responsables del equipo planeamos 7 sesiones, para las cuales fue necesario adquirir nuevos conocimientos en torno a esta temática (vialidad) por lo que resulto indispensable leer la Ley y el Reglamento de movilidad del Estado y del municipio y así conocer sobre los temas que se podrían tratar en las escuelas.

Al leer los artículos correspondientes a las disposiciones oficiales (Ley y Reglamento) observamos información que desconocíamos sobre los temas y se obtuvo una perspectiva mejor acerca de cómo un ciudadano joven (22- 25 años) desconoce aspectos indispensables ya que en algún momento puede estar al frente de un vehículo motorizado puede ser inevitable, y tales conocimientos pudieran apoyar bastante para evitar accidentes e infracciones y evitar problemas con los encargados de la Ley.

Conforme leíamos nos dábamos cuenta de todo lo que puede abarcar un solo tema, descubriendo cuáles contenidos y actividades deberían ser incluidas; esta tarea nos llevó dos meses para leer, conocer y así poder diseñar el proyecto ya que también apoyábamos en los labores que dentro del departamento, fue necesario que los encargados nos enseñaran el procedimiento para subir folios al sistema, documentar retiros de vehículos, folios entregados a los oficiales, etc. tareas que fueron interesantes de conocer y llevar a la práctica.

Después de aprender a hacer cosas nuevas, como parte del servicio social, comenzamos por pensar en los nombres de las sesiones que estas llevarían conforme al tema de cada una de ellas; seleccionamos algunas dinámicas por ejemplo: que nos permitieran conocer los nombres de los alumnos con quienes estaríamos ejecutando el proyecto, también las que nos ayudaran a generar confianza entre ellos y nosotras, y después de tener los temas y actividades, capturamos las planeaciones en computadora con los datos correspondientes,

tales como objetivo, tiempo destinado, material, actividad de inicio, desarrollo y de cierre.

Terminando las sesiones, analizamos el material con que se contaba en vialidad y que pudiera ser utilizado, pero lamentablemente solo existían letreros, conos y afortunadamente pintura, que fue de bastante ayuda para la transformación de los recursos. El material de cada sesión fue elaborado por nosotras en las horas de servicio según las actividades planeadas.

Al tener el nombre y cantidad de temas a desarrollar, el director de vialidad nos solicitó que hiciéramos una exposición y se la presentáramos al comandante y a uno de sus oficiales, esto nos tomó por sorpresa e hizo que pusiéramos mayor ímpetu en el conocimiento de los temas más importantes para obtener la comprensión de las personas sobre este aspecto; al finalizar la presentación obtuvimos felicitaciones ya que como lo mencionaban ellos, esos datos o información que presentábamos era la mayoría desconocida para nosotras y sin embargo logramos trabajarla para transmitirla de manera efectiva.

Las dificultades que se nos presentaron durante el desarrollo del proyecto fueron la cantidad de escuelas con las que trabajamos, en algunas se cuenta con dos grupos de 6° grado y nuestro trabajo fue más apresurado; la distancia en la que se encuentran las instituciones educativas, ya que la mayoría están en colonias a las orillas de la ciudad o algunas poco céntricas, el tiempo con el que contábamos para realizar las sesiones y trasladarnos hacia otras escuelas. Resultó cansado, cargar con material con el que se trabajaría en cada sesión, fue complicado ya que cargábamos con él hasta la UPN y al día siguiente lo utilizábamos, porque en el departamento abrían después de la hora en la que nosotras debíamos estar en las escuelas primarias donde nos tocaba aplicar el proyecto.

Otra de las dificultades es que se tuvo que modificar la planeación, pues ya la considerábamos como lo indicado para iniciar con su aplicación, pero al presentar el proyecto a la maestra y cuestionarle si con cinco sesiones estaba bien para que sirviera como documento de titulación, ella respondió que eran muy pocas que deberían de

incrementarse, aún y con el comentario de que por el número de escuelas y tiempo en el servicio se haría más difícil considerar una cantidad mayor, fue irrebatible su opinión.

El clima puede ser considerado como una de las dificultades que se nos presentó con mayor constancia, esto debido al horario, ya que teníamos que estar antes de las 8:00 de la mañana en las escuelas para comenzar la sesión y por el frío se dificultaba la participación de los alumnos. Creamos un calendario para saber los horarios y escuelas posibles que estaríamos asistiendo por día, excluyendo los días martes, ya que realizamos prácticas profesionales.

Las suspensiones y vacaciones escolares tuvieron un impacto negativo, pues nos atrasaban y el inicio en otras escuelas se posponía, sin embargo el tiempo era aprovechado y se apoyaba al departamento a pintar señalamientos o subir folios, también aprovechábamos para dar seguimiento al proyecto y elaborar material didáctico que nos hiciera falta o sacar copias de acuerdo al tema que seguía.

No contábamos con que la mayoría de las escuelas tuvieran más de 30 alumnos en 6°; Tampoco pensamos que el comportamiento de algunos problemático para el desarrollo de las sesiones, sin embargo fue posible seguir con las sesiones, incrementando estos aspectos nuestra capacidad y experiencia para estar frente a un grupo.

En las escuelas donde solicitamos la oportunidad para trabajar, se consiguió fácilmente el permiso, nosotras consideramos que se debió a los comentarios que los mismos directores exteriorizaban acerca de la importancia de informar a los menores sobre la cultura vial para que eviten enfrentarse a los riesgos de las calles, además de que llevamos oficios y un listado de los temas a tratar, presentándonos con una playera que nos identifica como “Promotoras de Cultura Vial”, uniforme que nos otorgó el Director de vialidad.

También se nos presentó la situación en donde la directora de una primaria nos negó la oportunidad de aplicarlo ya que no tenía tiempo, que no podíamos interrumpir a los maestros en sus horarios de clases y que necesitaba ver el proyecto completo para

autorizarlo. Después de esa ocasión el comandante nos dio la noticia de que le habían comentado sobre el proyecto que estábamos implementando y le pidieron de favor que lo aplicáramos en las escuelas que tienen horario vespertino, para nosotros fue bueno el saber que estábamos haciendo las cosas bien pero no pudimos desarrollarlo por nuestro horario de clases.

Con respecto al material, elaboramos carritos de pellón para que los alumnos transitaran por un avenida, dibujada en la cancha o en el patio de la escuela, dentro de los carros se integraban equipos de 2 a 3 niños, el problema que se presentó con este fue que muchas veces se rompieron por el mal uso y el desorden que los alumnos hacían al jugar y jalar los carros, dificultándonos el trabajo, ya que, atendimos a 9 escuelas y estos incidentes se presentaron desde la primera, tal vez esta situación se hubiera evitado incrementado el número de carritos (1 por persona), sin embargo por el tiempo, costo y otras situaciones no fue posible, pero aún se logró seguir las planeaciones y cumplir con las sesiones.

Hemos conocido a muchos niños que nos aprecian y muestran su estimación. Después de varios meses de ejecutar en las escuelas el proyecto no veíamos el momento para terminar, pues el cansancio era inevitable, ya que era complicado el caminar diario con un sol muy fuerte, ir a la escuela, realizar tareas por las noches y despertarnos para darle seguimiento, ya que nuestro propósito fue llevarlo a cabo a todas las primarias de la ciudad.

5.1 Inicio del servicio social

El Servicio Social es una estrategia educativa. En su más amplio sentido, es una práctica integral comprometida con la sociedad que permite consolidar la formación y es también es un factor estratégico en la tarea de impulsar el desarrollo municipal, estatal, regional y nacional; así como para mejorar los mecanismos que conducen a disminuir las desigualdades sociales propiciando mayores oportunidades para un desarrollo individual y comunitario, constituye una obligación que tiene una connotación de tipo moral y ético que se relaciona con una solidaridad social.

Para realizar el servicio social primeramente se debe conocer el reglamento para la prestación, además de los derechos y funciones que tienen los prestadores de servicio social; en este caso, la escuela nos brindó la información a través de cursos durante tres días en los que se expuso un catálogo de las instituciones en las cuales se puede realizar este ejercicio.

Al haber conversado los motivos por los que sería grato realizar el servicio social en un espacio que es poco elegido por los estudiantes para cumplir con el requisito, y decidir solicitar el permiso para prestar el servicio, se procedió a ir al Departamento de Tránsito y Vialidad Municipal y cuestionar la posibilidad de cumplir con el servicio en su instalación, por lo que fue necesario presentarse con el Licenciado Luis Pérez Gómez, y exteriorizarle el motivo de la visita (conocer las posibles actividades a realizar, los horarios permitidos y la posibilidad de realizar el servicio social en el Departamento a cargo), obteniendo como respuesta positiva, la planeación y aplicación de un proyecto sobre cultura vial en escuelas primarias de la comunidad, como medio necesario para contrarrestar un poco la situación que durante tiempo se ha observado (irresponsabilidad de automovilistas al conducir, de peatones al trasladares por las calles y, por supuesto, de los usuarios de otros medios de transportes) y el cual sería el trabajo principal que se realizaría para cumplir con las horas correspondientes, al mismo tiempo que se estaría apoyando en labores del Departamento.

Después de determinar el proyecto como actividad principal, se platicó y analizaron las oportunidades que ofrecía el Director:

Avanzar las horas de servicio los fines de semana, horario de trabajo no estricto y apoyo en las actividades, se dio inicio al servicio social en esta área del H. Ayuntamiento de Sayula, Jal., por lo que llevamos los datos necesarios a la Licenciada María Guadalupe Cuevas Magaña, responsable de la vinculación para la realización del documento necesario que diera la aceptación del Licenciado Luis Director del departamento de tránsito y vialidad del municipio.

El día 5 de Septiembre de 2016, nos presentamos a las instalaciones del Departamento, ubicadas en Avenida General Ávila Camacho #231 de Sayula, para iniciar la planeación del proyecto solicitado, para lo cual fue necesario, de acuerdo a la opinión del Comandante Raúl Sánchez Gómez, conocer los artículos que estipulan la implementación del trabajo a llevar a cabo en las escuelas de la comunidad, por lo que se le dio seguimiento a la lectura del Reglamento de la Ley y Transporte del Estado de Jalisco (2013) y la Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco (2013) para planear de manera correcta las actividades necesarias a desarrollar con los alumnos.

5.2 Resultados del proyecto

Los resultados del proyecto fueron evaluados con distintas técnicas, tales como la listas de cotejo, guía de observación, cuestionario y las encuestas; durante la aplicación del examen diagnóstico (anexo 6) nos dimos cuenta de que los niños conocían algunos temas de la educación vial, pero desconocían la información importante para su propia seguridad vial.

En los resultados del examen obtuvimos que en 3 de las 9 escuelas a las que se les aplicaría el proyecto no tenían los conocimientos esenciales en torno a los temas que se tratarían, mientras que en las otras 7conocían en mayor cantidad varios de los temas que se explicaron aunque no en su totalidad.

Conforme el desarrollo de las sesiones pudimos observar y determinar mediante las técnicas que los niños lograron aprender lo que desde un principio se marcó como esencial pues identificamos que reconocen lo referente a lo que se habían explicado y la importancia de estos realizando una actividad final en la que ellos escriben en equipos lo que recuerdan de cada una de las sesiones recordando la mayor parte de lo que se les orientó.

Los principales aspectos en los que nos basamos para obtener buenos resultados fueron la motivación pues al percatarnos de que le ponían interés los grupos nosotros después los motivamos con nuevas actividades que beneficiaran al aprendizaje de lo visto en la sesión y

también fueran interesantes para ellos. En algunas no se obtuvo una respuesta favorable de los alumnos y tuvimos que implementar nuevas estrategias.

Podemos decir que en las 6 escuelas de las 8 en las cuales estuvimos trabajando, los alumnos mostraron interés en el desarrollo de las sesiones, reconocemos y sabemos que no en todos los niños tienen los mismos intereses en conocer este tipo de información, además en todas las instituciones educativas existen alumnos de diferentes capacidades y no estamos capacitadas para trabajar con ellos, eso es un obstáculo para que se logre adquirir el conocimiento. En una de las escuelas donde no se vio el interés de los alumnos en participar en las actividades es la escuela Jacinto Cortina N. 365, turno matutino ahí observamos que la mayoría de los niños no tenían interés en la información que se les explicaba, lo comprobamos durante las sesiones y a pesar de tratar de desarrollar dinámicas que atrajeran su curiosidad, eran demasiado desordenados y no ponían atención, además de algunos niños apáticos pues no querían participar en estas actividades, claro es que no eran todo el grupo, sin embargo con esos pocos alumnos que interrumpían no se lograba conseguir el éxito de las sesiones.

Era un total de 69 alumnos de 6° grado los que recibían las sesiones en la escuela antes mencionada, de los cuales los que ponían interés en los temas era de 35 alumnos dándonos un 51% de los alumnos, mientras en las otras siete escuelas como la Jacinto Cortina N.366 turno matutino, Cadete Francisco Márquez, Silvestre Vargas, Melchor Ocampo, Fray Juan Larios, Justo Sierra y Luis Murguía se observó el interés y buena respuesta de los alumnos a ser un 95% de cada grupo.

Por medio la guía de observación (anexo 9 y 39) encontramos que el lugar en el que se trabajó, la mayoría de las veces fue satisfactorio, sólo en un par de grupos el lugar no facilito que se desarrollara la sesión, además que se trabajó de acuerdo a lo planeado y por lo tanto los alumnos mantuvieron el interés y la disposición en el trabajo de esta manera se logró una empatía con ellos, aclarando que a excepción de dos grupos en donde no se pudo lograr tal objetivo debido a su comportamiento. También con la guía de observación pudimos percatarnos si fue suficiente el material con el que se desarrollaron las actividades

y además que estos se involucraron de manera activa en las actividades y la coordinación que tuvieron las responsables para desarrollar las sesión la cual fue buena pues al existir una organización las actividades se desarrollan perfectamente de acuerdo a los tiempos.

La lista de cotejo (anexo 15, 22 y 44) fue la que nos llevó a comprobar la información retenían los alumnos acerca de los temas que se habían tratado en esa sesión y la importancia con la que lo habían tomado los participantes, primeramente encontramos que estos, mantuvieron la atención a la explicación de los temas de igual manera cooperando y participando cuando se les solicitaba opiniones o puntos de vista acerca de estos temas y por lo tanto fue más fácil que comprendieran los temas pues la participación y la cooperación hicieron más practica las sesiones para todos.

Los resultados no son tan claros como se planeaba, hablando de la mejora de conductas civiles, sin embargo se considera que las sesiones darán o dieron lugar a la adquisición de conocimientos relevantes de la cultura vial, es decir mediante las actividades ejecutadas se estuvo tratando de concientizar a los menores de los riesgos y consecuencias de las conductas irresponsables, desarrollando en ellos una mejor actitud en la vida diaria, ya que en las 9 escuelas a las que se desarrolló el proyecto, hubo alumnos (2 menores) dijeron que ya sabían conducir algún medio de transporte motorizado (motocicleta, carro, camioneta, camión, etc.) siendo que a su edad se considera inoportuna esta clase de situaciones, y al explicarles que si por desgracia ocasionarán un accidente grave, las personas que resultarían responsables serían sus padres, es decir, los dueños del vehículo, lo que no sería agradable y mucho menos justo, después de mencionar esto, se observó cómo es que el panorama de lo que anteriormente mencionaron y veían con importancia ya no era visto como tal, pues comenzaron a preguntar acerca de lo que se hace cuando existe un accidente en donde resultan responsables los menores de edad y el proceso para resolverlo y de esta manera ellos empezaron a ver la importancia de conocer estos temas y el peligro al que se enfrentan y en el que ponen a los peatones y demás conductores al no conducir de manera responsable, así como la importancia de tener la suficiente edad para saber conducir y ser responsable de los actos cometidos.

Como se planteó al inicio del proyecto, los niños con quienes desarrollamos las sesiones, dentro de un tiempo (8-10 años aproximadamente) llegarán a ser la sociedad joven de la población, y al haber sido ellos educados en los que aspectos importantes de la vialidad, se espera observar una mejora de conductas, y, por supuesto, menos incidentes viales en los que peatones, automovilistas, ciclistas y choferes resultan afectados, sin embargo no se puede afirmar esto, pues no hay forma de saber si para entonces tendrán el aprendizaje ya que lo que no se usa llega a desaparecer en su totalidad.

En cuanto al tiempo estipulado para la aplicación del proyecto, no fue suficiente ya que, aún al concluir con el servicio social (480 horas) se continuará trabajando con el programa en comunidades cercanas a la población de Sayula, así como también en el turno vespertino de las escuelas que lo acepten; sin embargo, lo que se refiere al desarrollo de las sesiones en la mayoría de los centros educativos, ha sido una tarea fácil, dado que a las instituciones que se solicitó el permiso aceptaron inmediatamente, así como al concluir expresaron la gratitud y disposición, de manera verbal y escrita mediante un cuestionario, (anexo 27) para volver con el proyecto a su institución, ya que expresan haber observado interés por parte de los alumnos, y actividades atractivas para ellos, aspectos tales que consideran esenciales para una respuesta positiva.

CONCLUSIONES

La necesidad de demostrar a la sociedad que un interventor educativo no puede únicamente laborar en una institución educativa, como generalmente se asocia, sino que, en cualquier espacio en el que se necesite del proceso enseñanza-aprendizaje para mejorar la realidad social que se vive, puede emplear sus conocimientos para lograr tal fin, fue la razón principal que origino la idea de realizar el servicio social, como requisito necesario para concluir satisfactoriamente una etapa de estudio.

Este trabajo, ha sido satisfactorio e importante en nuestra preparación, pues los aprendizajes que se refieren a detectar y priorizar necesidades, para el desenvolvimiento eficaz, tanto de un individuo, como de un grupo de personas, según lo establecido en el perfil de egreso de nuestra licenciatura como profesionales de la educación debemos de desempeñar nuestro trabajo con las competencias que hemos adquirido y que son las que nos han formado con los aprendizajes necesarios para intervenir en los diferentes campos de la educación.

Además el llevar a la práctica las competencias que, a través de la carrera, son adquiridas, no implica un compromiso con la universidad formadora, sino que, principalmente, involucra gran responsabilidad con la entidad receptora, quien deposita la confianza en que el trabajo realizado dentro de sus instalaciones será llevado a cabo con la mayor seriedad y profesionalismo posible.

Nuestro desempeño en el departamento de tránsito y vialidad municipal nos permitió darnos cuenta que como interventoras educativas tenemos mucho trabajo por hacer, que no solamente podemos ser docentes de un grupo sino que la educación también es necesaria en la sociedad, que es importante atender a pequeñas y grandes personas el proyecto logro que otras escuelas se interesaran para que se desarrollara pero desafortunadamente nuestro horario no nos permitió atenderlas.

Es grato que los maestros de estas escuelas nos feliciten y motiven para continuar con el desarrollo de proyectos, pues dicen que hacen falta proyectos de este tipo en la sociedad y en la juventud; no buscamos solucionar algo de la noche a la mañana sino prevenir situaciones de riesgo en los niños.

Esta propuesta de intervención y de este tipo de trabajos que implica diseñar y planificar estrategias de acción y/o actividades, de cierta manera, suena fácil hacer, pero, conforme se avanzó en las planeaciones, se percató, de, que así como debe de realizarse un diagnóstico con gran dedicación y seriedad y de esta forma, abatir el problema o la necesidad detectada con un plan de trabajo, también se necesita de un verdadero compromiso y responsabilidad para tomar este tipo de decisiones, que, aunque no sean de tipo personal, si se toman y se profundizan con verdadero interés por apoyar a los demás, nos abrirán puertas en el campo laboral.

Para intervenir en un grupo, es necesario, tener siempre presente que, el diseño debe estar estructurado, teniendo en cuenta un esquema o prototipo a seguir, ya que, si se pretende elaborar un proyecto de acción no se debe iniciar con el diseño sin haber elaborado anteriormente un exhaustivo diagnóstico sobre las circunstancias que vive un determinado grupo, principalmente, para que, su impacto llegue a las personas participantes y gradualmente a la comunidad se debe de comenzar desde el "punto clave" y proseguir con los secundarios, ya que como se mencionó anteriormente, todo resulta mejor si se lleva un proceso sistemático.

Elaborar un programa no es tarea fácil, como ya se describió en el primer párrafo, implica ciertas responsabilidades, pero también exige rigor, puesto que para poder concretarlo se debe seguir algunos pasos para su elaboración, por ejemplo es fijarse o cuestionarse acerca de la teoría que fundamentará, el tipo de programa, la metodología y estrategias a emplear, es decir, aspectos que en cierta forma parecen insignificantes, pero que si se reconocen desde el inicio de la programación, facilitará todo el proceso.

Como parte importante de las intervenciones, corresponde a la planeación la actividad o parte de esta que mayor implicación ética representa para el orientador, y esto se debe a que por ser la "solución" al problema o deficiencia encontrada, tanto en un grupo, como en un solo individuo, las series de acciones que se ofrecen afectarán a las personas implicadas por lo que deben de ser seleccionadas con la mayor responsabilidad que esta actividad representa, en la que saberes, aptitudes, y actitudes desarrolladas En la preparación profesional, ayudarán a tomar la decisión correcta.

Dentro de lo que un programa o proyecto de intervención determina, las metas y objetivos constituyen las guías de las acciones que se deberá realizar para lograr que estos elementos se alcancen. Además debe considerarse que para que los objetivos se logren también se debe buscar el involucrar a los participantes de la intervención en la mayoría de las actividades,

Las intervenciones sociales, brindan la oportunidad de prevenir, y contribuir a combatir ciertas situaciones que afectan el desarrollo de las comunidades, de igual forma, el programar y generar estrategias para desarrollar las potencialidades de un sujeto implica cierta complejidad, pero aún más, compromiso por parte de la persona responsable de la intervención para llevarla a cabo de la manera correcta, es decir, sistemáticamente, en la que es indispensable seguir "pasos o fases" que se establecen para la programación individualizada o grupal.

Finalmente se puede concluir que, elaborar y llevar a la práctica un proyecto de intervención, no es trabajo que cualquier persona puede hacer, ya que se necesitan de saberes previos que apoyarán y permitirán el logro de ciertos objetivos por lo que se es necesario una preparación profesional para poder emplear este tipo de proyectos; como se sabe, a base de las experiencias se aprende, y por tanto, es considerada la elaboración de este trabajo como un medio que brinda las bases para saber intervenir y hacer frente a las dificultades que se presenten en el aspecto laboral.

REFERENCIAS

Banco Interamericano de Desarrollo y el Centro Internacional de Formación para Autoridades Locales (2014). *Fortaleciendo al sector académico para reducir los siniestros de tránsito en América Latina: Investigaciones y Casos de Estudio en Seguridad Vial.* Recuperado de http://www.unitar.org/dcp/sites/unitar.org.dcp/files/files/CIFAL-24-WEB.pdf

Bisquerra, R. (2010). *Modelos de Orientación e Intervención Psicopedagógica.* España: Wolters Kluwer.

Conde, S. (2015) *Formación ciudadana en México.* México: instituto nacional electoral Recuperado http://portalanterior.ine.mx/archivos3/portal/historico/recursos/IFE-v2/DECEYEC/EducacionCivica/CuadernosDivulgacion/CuadernosDivulgacion-pdfs/32-CD-formacionciudadanamex2015.pdf

García, J. (2003a). *Dar la palabra*. Barcelona: Gedisa.

García, J. (2003). *De nuevo la educación social*. Madrid: Dykinson.

Gobierno del Estado (2013). *Ley de movilidad y transporte del estado de Jalisco.* Guadalajara.

Gobierno del Estado (2013). *Reglamento de la ley de movilidad y transporte del estado de Jalisc*o. Guadalajara: Autor.

Grañeras, P.M. & Parras, L.A. (2008). Orientación Educativa: Fundamentos teóricos, Modelos institucionales y Nuevas perspectivas. España: Secretaria General Técnica. Libro electrónico.

Jaramillo, O. (2008). *La formación ciudadana en la obra de Freire*. Uni-Pluri/Versidad, 8 (3), 3-8. Recuperado de

http://bibliotecadigital.udea.edu.co/dspace/bitstream/10495/2249/1/La%20formaci%C3%B3n%20ciudadana%20en%20la%20obra%20de%20Freire.pdf

Municipio De Sayula (2010). *Reglamento de la policía Preventiva y de los servicios de tránsito y vialidad del municipio de Sayula, Jalisco.* Sayula.

Nunes, P. (2002).*Educación Lúdica, Técnicas y Juegos Pedagógicos*. Colombia: Loyola

Pérez, G. (1993). *Elaboración de proyectos sociales casos prácticos.* España: Narcea.

Poó, F., & López, S., & Tosi, J., & Nucciarone, M., & Ledesma, R. (2015). Educación vial y movilidad en la Infancia. Psicología Escolar e Educacional, 19 (2), 387-395. Recuperado de: http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=282342222020

SCT (2012). *Acciones para el fortalecimiento de la Seguridad Vial.* México.

Tencio, B., Belen, C. (2008) Una alternativa para la formación vial 32(1).. 13-26 Recuperado de http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=44032103

UPN (2013).*Bienvenidos a la Universidad. Bienvenidos a la Unidad.* México: Ciudad Guzmán.

LISTA DE ANEXOS

1 Artículos del reglamento de tránsito sobre el concepto de cultura vial y estipula la importancia que tiene el llevar a cabo proyectos de educación vial a la ciudadanía.
2 Artículo 79 del reglamento de tránsito sobre la capacitación para la seguridad vial.
3 Artículo 80 del reglamento donde se estipula la obligación de ofertar al público en general modelos de capacitación
4 Artículo 84 del reglamento en el cual se presentan los temas que deben ser conocidos por los ciudadanos
5 Dinámica “Hago un viaje”
6 Examen diagnostico
7 Conceptos de obligación, ciclistas, motociclistas y automovilistas
8 Crucigrama de obligaciones
9 Guía de observación de la sesión 1
10 Dinámica “Dentro del aro”
11 Requisitos que se tienen para la circulación de vehículos
12 Imágenes de algunos requisitos que se les presentaron a los alumnos
13 Dinámica “Los náufragos”
14 Rompecabezas construidos por los alumnos
15 Lista de cotejo para evaluar el tema de requisitos (sesión 2)
16 Imagen de los alumnos realizando el examen diagnóstico
17 Dinámica “La moneda”
18 Importancia de conocer los lugares en los que no se debe estacionar
19 Imágenes de algunos lugares en los que no se debe estacionar
20 Actividad sopa de letras para retroalimentar el tema (sesión 3)
21 Oraciones de retroalimentación del tema
22 Lista de cotejo para evaluar actividades del tema lugares en los que no se debe estacionar (sesión 3)
23 Imágenes de la presentación del tema lugares donde no se debe estacionar

24 Dinámica “Balón túnel”
25 Imágenes de los tipos de señales de transito
26 Imagen de carta de lotería
27 Encuesta de evaluación (sesión 4)
28 Imagen de los alumnos realizando la actividad del tema señales de transito
29 Dinámica “El bum”
30 Presentación del tema partes del automóvil como medidas de seguridad
31 Dinámica “Palomitas de maíz”
32 Tema partes del automóvil como medida de seguridad (desarrollado)
33 Encuesta de evaluación del tema (sesión 5)
34 Alumnos realizando la actividad por equipos
35 Dinámica “Las cotorras”
36 Imagen de las señales motoras de un policía vial
37 Imagen de los tipos de silbateo
38 Imagen de los silbateos de un policía vial
39 Guía de observación (sesión 6)
40 Actividad realizada con el apoyo de un policía vial
41 Dinámica “Cuando el abuelo murió”
42 Guión de la dramatización ¿Qué hacer en caso de un accidente vial?
43 ¿Qué hacer en caso de un accidente vial?(Desarrollado)
44 Lista de cotejo (sesión 7)
45 Imagen del desarrollo de la dramatización

Anexo 1.- Artículos del reglamento de movilidad y transporte del estado de Jalisco.

TÍTULO CUARTO, DE LA EDUCACION, CULTURA Y SEGURIDAD VIAL

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 74. La cultura vial son hábitos, conductas y conocimientos que han adquirido de forma individual los sujetos de la movilidad, definen en su conjunto la visión que tiene la sociedad respecto de cómo y en que nos movemos, tomando como base los derechos y obligaciones particulares de cada sujeto.

La seguridad vial, tiene el fin de proteger la vida, la integridad física y el patrimonio de los sujetos de la movilidad mediante acciones tendientes a prevenir, educar, divulgar, concientizar a la población en la forma de prevenir los accidentes en las vías públicas.

La cultura y seguridad vial son los aspectos que la Secretaría fomenta con campañas, capacitación y acciones con objeto de concientizar a los sujetos de la movilidad.

El objeto principal de estas campañas, es que la población identifique los factores de riesgo, la prevención de accidentes y la autoprotección en las vías públicas, a través de dar a conocer las mejores prácticas para lograr la armonización entre los sujetos de la movilidad.

Artículo 75. La cultura vial en el Estado considera un orden de importancia de estos sujetos de la movilidad al hacer uso de la vía pública, de la siguiente manera:

I. Peatones, personas con alguna discapacidad, adultos mayores y mujeres embarazadas;
II. Los ciclistas;
III. Usuarios del transporte Público; y
IV. Conductores de los vehículos.

Artículo 76. La Secretaría a través de la Unidad Administrativa responsable de la cultura y seguridad vial en el Estado o municipios respectivamente, será la encargada de incidir en

los usos y costumbres de los sujetos de la movilidad, por medio de acciones institucionales que beneficien en la optimización de estos valores. A fin de alcanzar dichos objetivos, las columnas de acción deberán ser las siguientes:

I. Promover la generación de auditorías en materia de cultura y seguridad vial, que detecten la interacción entre los sujetos de la movilidad, las vías y los vehículos;

II. Difundir en las campañas de difusión y educativas la convivencia de los distintos medios de traslado donde se fomente el uso del transporte público y los sistemas de desplazamiento no motorizados;

III. Dar a conocer entre los sujetos de la movilidad, sus derechos y obligaciones, así como la importancia y significado de las señales viales en las vías públicas;

IV. Incidir en la distribución del espacio de forma más equitativa para garantizar la seguridad y la convivencia en todos los sistemas de desplazamiento, estas acciones son complementarias a los estudios técnicos que la misma Secretaría o los ayuntamientos realicen por medio de las áreas especializadas;

V. Llevar a cabo las campañas informativas para reducir el número de los accidentes relacionados con el uso de las vías públicas por parte de los sujetos de movilidad, principalmente los peatones en relación con las malas prácticas de manejo de motocicletas y vehículos, así como sus consecuencias;

VI. Proponer y socializar los marcos jurídicos y políticas públicas, que beneficien la protección y la infraestructura de los sujetos de la movilidad en especial niños, adultos mayores y personas con alguna discapacidad;

VII. Proponer las mejores prácticas en la vía pública, orientándola a la prevención, vigilancia y en su caso sanción relacionada con los factores de riesgo que inciden en la siniestralidad, de forma coordinada con la Policía Vial Estatal o Policía de Tránsito Municipal;

VIII. Recopilar y el analizar de la información de movilidad y siniestralidad, para generar acciones y políticas interinstitucionales;

IX. Actuar en el ámbito de la formación de la cultura vial a todos los niveles educativos, así como proporcionar capacitación especializada a los ciudadanos,

para introducir los valores de la seguridad vial en los diferentes grupos de la sociedad;

X. Impulsar la coordinación y la colaboración entre los actores interesados en la seguridad vial, a nivel local, nacional e internacional;

XI. Fomentar la certificación de las instituciones y organismos interesados en la seguridad vial; y

XII. Generar campañas publicitarias de penetración masiva que fomenten los valores de seguridad vial e incidan en la reducción de los siniestros viales.

Artículo 77. Los principios rectores de la cultura vial son el respeto a la vida y a la seguridad de los usuarios, ya que la movilidad y el libre desplazamiento no pueden verse afectados por conductas inapropiadas que se manifiestan en grupos específicos de usuarios.

La vía pública es el espacio socializador por excelencia, y el derecho a utilizarlo, es un derecho de todos. Por lo tanto, el darle un verdadero valor, dimensión y respeto al marco normativo, es la mejor manera de alcanzar una cultura vial que logre los objetivos de la seguridad vial.

Se consideran factores de riesgo: la velocidad inadecuada, el no utilizar el cinturón de seguridad y los sistemas de retención infantil, la conducción bajo los influjos de bebidas alcohólicas o bajo el influjo de drogas, estupefacientes o psicotrópicos, los actos que atenten en contra de la seguridad de los peatones, el no utilizar cascos de seguridad, y en general las infracciones al marco normativo.

Artículo 78. Para el fomento de la educación en la Cultura Vial se debe considerar los siguientes elementos:

I. Considerar el espacio público como un bien común que debe ser bien utilizado, cuidado, preservado y respetado, en el cual deben seguirse normas básicas de buen comportamiento;

II. Fomentar conductas tolerantes y una atmósfera de respeto, solidaridad y convivencia pacífica;

III. Solidarizarse de forma significativa con los problemas que les ocurren a otros en la vía pública, aunque no se esté involucrado directamente en ellos; y

IV. Conocer y respetar el mobiliario urbano, por ser éste de utilidad común, generador de identidad, pertenencia y expresión tangible del concepto de lo público, de la propiedad y el uso de todos.

Anexo 2.-Artículo del reglamento de movilidad y transporte del estado de Jalisco.

CAPÍTULO II: DE LA CAPACITACIÓN EN SEGURIDAD VIAL

Artículo 79. La capacitación en cultura y seguridad vial es el ejercicio formal en materia de educación que busca incidir en los usos y costumbres de los usuarios de las vías públicas, buscando integrar conceptos como lo son las reglas de convivencia del espacio público e identificar los factores de riesgo comunes en la siniestralidad. El desarrollo de esta capacitación tendrá como ejes rectores:

I. El respeto y protección de los peatones, en particular de los menores de edad, personas de la tercera edad y personas con alguna discapacidad;

II. El respeto y fomento de la movilidad no motorizada;

III. El uso adecuado y fomento del Transporte Público en sus diferentes modalidades; y

IV. El manejo de vehículos motorizados, protegiendo a todos los usuarios, respetando el marco normativo y evitando los factores de riesgo.

Anexo 3.- Artículo del reglamento de movilidad y transporte del estado de Jalisco.

Artículo 80. La Secretaría a través de la Unidad Administrativa encargada de Cultura Vial tendrá la obligación de ofertar al público en general modelos de capacitación de acuerdo a las necesidades de los grupos de interés, donde estos tendrán que formalizar vía oficio su petición.

Anexo 4.- Artículo del reglamento de movilidad y transporte del estado de Jalisco.

Artículo 84. La Secretaría a través de la Unidad Administrativa encargada de la Cultura Vial contará con una serie de modelos de capacitación especializada en materia de seguridad vial los cuales se impartirán por medio del sistema de educación básico, medio superior y superior; conferencias, talleres y expos en la materia; así como capacitación a empresas privadas.

Para la impartición de esta capacitación deberá existir convenio o petición formal por escrito de su parte.

Así como el reglamento y la ley de movilidad y transporte afirman que debe existir capacitación y talleres acerca de esta materia en el artículo 217 del reglamento de la policía preventiva y de los servicios de tránsito y vialidad del municipio de Sayula Jalisco:

Los programas de educación vial que se impartan en el municipio deberán referirse cuando menos a los siguientes temas:

1. Normas para el peatón
2. Normas para el ciclista
3. Normas para el motociclista
4. Normas para el conductor
5. Señalamientos
6. Prevención de accidentes y manejo a la defensiva
7. Componentes de la vialidad
8. El agente de tránsito y su equipamiento

Anexo 5.- Dinámica llevada a cabo en la sesión 1.

DENOMINACIÓN: "HAGO UN VIAJE"

Objetivo: Presentarse de manera divertida.

Materiales: No necesario.

Tiempo: 15-25 minutos.

Lugar: Salón amplio.

Desarrollo: Si el grupo es muy grande se hacen 2 equipos. Se elige un líder para cada equipo. El animador empieza la frase del recorrido diciendo: Soy Sandra y "hago un viaje y llevo..." Diciendo cualquier artículo que inicie con la primera letra de su nombre, por ejemplo: "unas sandalias..." El siguiente miembro del equipo repite: "Hago un viaje con "Sandra" y llevo… "las sandalias" (mencionadas por el animador) y... (Agrega otro artículo cualquiera,), ,"Continua así, repitiendo y añadiendo hasta que cada uno mencione su nombre y artículo por el que será recordado durante el resto de la actividad. Si después de unos intentos alguien no recuerda alguna parte, los demás deben de ayudarle. La meta no es ganar o perder (y aún menos avergonzarle a alguien) pero sí que el grupo se conozca.

Observaciones: Entre todos los integrantes del grupo, comentaremos la actividad, reflexionaremos sobre cómo nos hemos sentido, si nos ha gustado, si nos pareció divertida, en caso contrario intentaremos hallar el por qué.

Anexo 6.- Examen diagnóstico realizado en la sesión 1.

Examen Diagnóstico

Instrucciones: Marca con una "X" la opción que consideres pertinente, o en su caso conteste lo que se le pide.

Sexo: ☐ Hombre ☐ Mujer

1.- Si no existe zona peatonal, ¿Por cuál de estos sitios es más seguro cruzar?

☐ a) Cerca de la esquina de la calle, porque los coches van más despacio.

☐ b) Un sitio tapado con árboles, que se vea poco.

☐ c) Una curva cerrada

2.- ¿Quién es un policía vial? _____
_____

3.- ¿Cómo deben de ir los niños pequeños por la calle?

☐ a) Lo más cercas posible del borde de la banqueta

☐ b) Corriendo en zigzag

☐ c) Tomados de la mano de alguien mayor y lo más alejados de la calle

4.- ¿Qué hay que hacer siempre antes de cruzar?

☐ a) Esperar sobre la banqueta

☐ b) Esperar sobre la calle a que no vengan vehículos o estén detenidos

☐ c) Mirar a derecha, izquierda y derecha.

☐ d) Esperar sobre la banqueta a que no vengan vehículos o estén detenidos y mirar a izquierda, derecha e izquierda.

5.-¿Existe alguna señal que diga que hay que abrocharse el cinturón?

☐ a) No, así que no hace falta abrocharse el cinturón porque ninguna señal lo dice

☐ b) Si, además de que es una obligación siempre traerlo

☐ c) Si, solo hay que abrocharse el cinturón cuando veamos esa señal.

6.- ¿Cuáles son los colores y significados del semáforo?_____
_____
_____

7.- ¿Quién es un peatón?

☐ a) Cualquier persona que está en la calle

☐ b) Toda persona que se desplaza de un lugar a otro por las vías públicas, ya sea a pie o mediante equipo auxiliar para personas con discapacidad.

☐ c) El conductor de un vehículo

8.- ¿Cuáles son los tipos de señales de tránsito existentes?

Restrictivas ☐ Informativas ☐ Preventivas ☐ Todas las anteriores ☐

9.- ¿Con que persona es más seguro viajar?

☐ a) Con la persona que respeta normas y señales

☐ b) Con la persona que llega siempre muy rápido a todas partes

☐ c) Con la persona que deja viajar sin cinturón

10.- ¿Qué es el cinturón de seguridad?

☐ a) Es una pieza de ropa que evita que se caigan los pantalones

☐ b) Es una banda que te sujeta para que no salgas disparado en una maniobra brusca o un choque

☐ c) Es una bolsa de aire que amortigua los golpes en el coche

11.- ¿Qué protección es fundamental para los ciclistas?

☐ a) El casco

☐ b) Las coderas y rodilleras

☐ c) Las muñequeras

12.- ¿Qué significa las rayas blancas que cruzan la calle de una banqueta a otra

☐ a) Peligro

☐ b) Dirección prohibida

☐ c) Paso de peatones

Anexo 7.- Conceptos explicados en la sesión 1.

Obligación: Exigencia establecida por la moral, la ley o la autoridad.

Peatón: Toda persona que se desplaza de un lugar a otro por las vías públicas, ya sea a pie o mediante equipo auxiliar para personas con discapacidad.

Ciclista: Usuario de un vehículo denominado bicicleta.

Automovilista: Usuario de un automóvil.

Motociclista: Es el conductor de vehículos con motor eléctrico de combustión interna u otros modos de propulsión.

Anexo 8.- Crucigrama de obligaciones realizado en la sesión 1.

CRUCIGRAMA DE OBLIGACIONES DE PEATONES, CICLISTAS Y MOTOCICLISTAS

Sexo: Hombre ☐ Mujer ☐

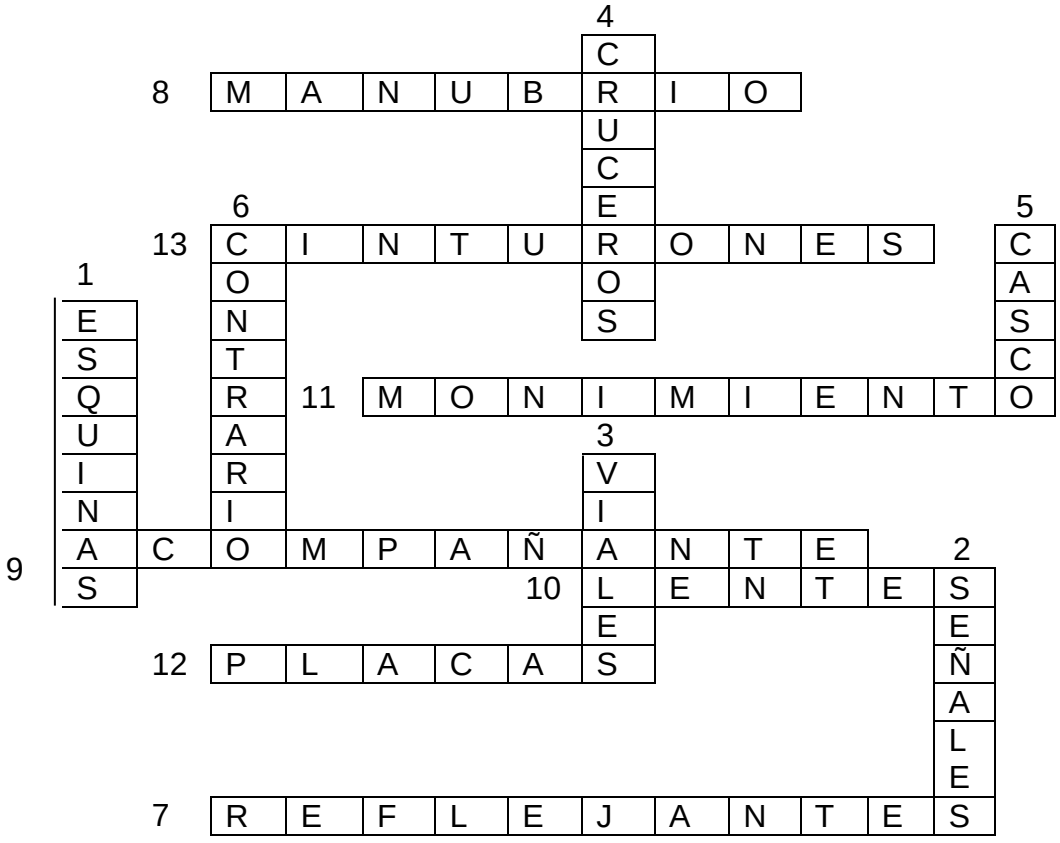
Instrucciones: Lee cada una de las preguntas que aparecen debajo, resuelve, y registra las respuestas en los espacios correspondientes, de acuerdo a la ubicación que tenga el número de la pregunta dentro del crucigrama.

Verticales

1. ¿Queda prohibida el cruce de peatones por lugares que no sean las…?
2. ¿Para el control de tránsito es necesario conocer y obedecer las…?
3. ¿En las intersecciones no controladas por semáforos deberán respetar las indicaciones que hagan los policías…?
4. ¿Ningún peatón transitara diagonalmente por los…?
5. ¿Para circular preferentemente los ciclistas deberán portar un…?
6. ¿Tienen prohibido circular en lugares en que su seguridad se ponga en riesgo y más si van en sentido…?

Horizontales ——

7. ¿Los ciclistas que circulen de noche deben llevar aditamentos luminosos o bandas…?
8. ¿Los conductores de motocicletas conducirán en todo momento a la defensiva, evitando distractores y cuidando su integridad y la de sus acompañantes sujetando con las manos él…?
9. ¿Antes de encender el vehículo para iniciar su marcha deberán colocarse y ajustarse debidamente con las correas de seguridad el casco protector, el conductor y su….?
10. ¿En caso de que el casco protector no tenga integrada la pantalla protectora o mica deberán utilizarse...?
11. ¿El conductor y sus acompañantes deberán portar los cinturones de seguridad, siempre que el vehículo se encuentre en …?
12. ¿en caso de motocicletas pequeñas deberá el conductor portar un chaleco con material reflejante el cual tendrá grabadas las…?
13. ¿Siempre que el vehículo se encuentre en movimiento, el conductor y sus acompañantes por seguridad deberán portar los…?



Anexo 9.- Guía de observación realizada en la sesión 1.

DATOS DE LA ACTIVIDAD	
FECHA:	
Escuela:	
Hora de inicio:	**Hora de finalización:**
N° de personas que asistieron:	
Persona(s) encargada(s):	
Observaciones:	
1.- ¿El lugar permite la realización satisfactoria de la sesión?	
2.- ¿Hubo empatía entre los alumnos y las encargadas del proyecto?	
3.- ¿Se ejecutaron las actividades de acuerdo con lo previsto?	
4.- ¿Qué disposición tuvieron los alumnos ante las actividades de la sesión?	
Otras observaciones:	

Anexo 10.- Dinámica llevada a cabo en la sesión 2.

DENOMINACIÓN: DENTRO DEL ARO

Objetivo: Genera confianza y unión en un grupo.

Material: Aros de plástico

Tiempo: 15-20 minutos.

Lugar: Área amplia y sin obstáculos.

Desarrollo: Se forman los equipos dependiendo los aros, formando una fila de cinco personas y al estar en fila se toman de la mano sin soltarse deben de pasarse por en medio del aro y regresarlo una vez pasado por todos los participantes, el primer equipo en pasarlo será el ganador.

Observaciones: deben de ser agiles en pasar por medio de un aro y confiar en el equipo para no provocar tención.

Dependiendo de la cantidad de integrantes del grupo, serán los equipos a realizar, de tal forma que los equipos que se organicen tengan un número igual integrantes.

Anexo 11.- Requisitos para la circulación de vehículos, explicados en la sesión 2.

- Placas de circulación.
- Tarjeta de circulación o constancia de pago correspondiente.
- Holograma de refrendo anual vehicular.
- Licencia de conducir.
- Póliza de seguro vigente para responder en forma efectiva de los posibles daños a terceros.

Anexo 12.- Imágenes de algunos requisitos para la circulación de los vehículos mostradas y explicadas en la sesión 2.

Anexo 13.- Dinámica llevada a cabo en la sesión 2 para formar equipos.

DINAMICA "LOS NÁUFRAGOS"

Objetivo: animación y formación de grupos

Desarrollo: en primer lugar se da la orden de que todos los participantes deben ponerse de pie. El técnico cuenta una historia: todos nosotros estamos viajando en un barco en el camino choca con un haisber y para no morir todos tenemos que agruparnos en grupos de 4 personas por lo tanto cada grupo debe estar conformado por 4 personas. Se repite la historia otra vez y cambiando el número de personas que deben formar cada grupo.

Como en toda dinámica de animación las ordenes deben darse rápidamente para hacerla ágil, sorpresiva y humorística cuando el grupo es demasiado grande (más de 30 personas), se debe considerar el ambiente que debe ser amplio como para que todos puedan participar en la dinámica

Tiempo 10 – 15 minutos.

Anexo 14.- Rompecabezas construidos por los alumnos en la sesión 2.

Actividad rompecabezas de placa formado por los niños

Actividad rompecabezas de licencia formado por los niños

Anexo 15.- Lista de cotejo empleada en la sesión 2.

LISTA DE COTEJO

N° de sesión:	
Fecha:	
Escuela:	
Hora de inicio:	
Hora de cierre:	

INDICADORES	SI	NO	OBSERVACIONES
1.- Se logró tener la atención de los estudiantes para llevar a cabo la sesión de manera pertinente.			
2.- La mayor parte de los alumnos mantuvieron una actitud de cooperación cuando se les solicitaba su			

participación durante la sesión.			
3.- Se observó interés, por parte de los alumnos, al momento de ser tratados los temas.			
4.- Fueron realizadas preguntas de acuerdo a lo explicado, cuando los alumnos tuvieran alguna duda.			
5.- Se logró la comprensión, por parte del alumnado, sobre los requisitos para la circulación.			

Anexo 16.- Imagen de los alumnos realizando el examen diagnóstico en la sesión 2.

Imagen 2.- Alumnos de 6 grado de la escuela Cadete Francisco Marquez elaborando el exámen de diagnóstico.

Anexo 17.- Dinámica utilizada en la sesión 3.
Denominación: la moneda
Material: 1 moneda
Tiempo: 15 minutos
Proceso: Se forman dos equipos con números iguales de integrantes, acomodándolos de forma que estén mirando hacia adelante y se da la indicación de que se tomen de la mano. Se coloca en el suelo un objeto aproximadamente a 3 metros atrás de los equipos que tocara el equipo que le tocó. Una de las organizadoras solicita que las dos primeras personas de cada equipo decidan qué cara de la moneda elijen y en el momento de echarla al aire y caiga es momento de pasar la (corriente) apretando las manos de uno en uno, hasta que llegue a la última persona de la fila esa persona corre hacia atrás a tocar el objeto que se colocó en una cierta distancia.

Anexo 18.- Importancia de identificar los lugares en los que no se deben estacionar, explicada en la sesión 3.

Es importante identificar los lugares en donde está prohibido estacionarse puesto que no solo es una forma de evitar sanciones o amonestaciones por parte de los policías viales, si no que de esta manera se contribuye en el mejoramiento de nuestra ciudad para transitar de manera más segura de no ser respetados, reconocemos causaríamos accidentes.

Anexo 19.- Imágenes de algunos lugares en los que no se debe estacionar, mostradas y explicadas en la sesión 3.

Anexo 20.- Actividad "Sopa de letras" utilizada en la sesión 3.

SOPA DE LETRAS

E	S	Q	U	I	N	A	S	A	B	C	O	C	N	P	E
S	D	T	R	A	N	S	P	O	R	T	E	P	Q	U	S
T	E	O	C	R	U	C	E	D	S	A	B	A	V	E	T
A	F	S	E	N	T	I	D	O	H	G	F	R	I	N	A
C	U	R	V	A	Q	E	R	T	Y	J	E	A	A	T	C
I	G	I	E	N	T	R	A	D	A	R	A	D	S	E	I
O	H	C	O	C	H	E	R	A	S	I	P	A	U	L	O
N	I	C	X	Z	A	S	D	S	F	G	H	S	L	K	N
A	V	I	S	I	B	I	L	I	D	A	D	M	A	N	A
M	J	V	I	A	L	I	D	A	D	E	S	I	C	A	D
I	K	C	P	R	O	H	I	B	I	D	O	V	I	L	O
E	L	Z	X	C	W	C	V	B	N	M	K	L	O	I	T
N	P	A	Z	O	N	A	R	O	S	S	A	I	N	F	N
T	F	Q	W	T	Y	J	P	R	O	V	O	Q	U	E	T
O	T	O	M	A	S	R	O	S	Z	S	D	A	B	Y	M
S	D	I	S	C	A	P	A	C	I	D	A	D	L	O	V

1.- Esquinas	6.- Entrada	11.- Estacionado	16.- Estacionamientos
2.- Paradas	7.- Vías	12.-Curva	17.- Provoque
3.- Cocheras	8.- Visibilidad	13.- Zona	18.- Vialidades
4.- Discapacidad	9.- Puente	14.- Sentido	19.- Prohibido
5.- Fila	10.- Cruce	15.- Tomas	

Anexo 21.- Oraciones de retroalimentación utilizadas en la sesión 3.

En dónde no debo estacionarme

Relacionar y completar las oraciones

1. A menos de cinco metros de las bocacalles, _____ o donde termine la calle.
2. En los lugares destinados a matrices y derivaciones, de sitio de taxis, _____ de transporte público colectivo o masivo y bahías de servicio
3. Frente a aquellos lugares destinados a _____ privadas así como los ingresos de estacionamientos públicos y obstruyendo su ingreso; siempre y cuando exista petición de la parte interesada.
4. Sobre las aceras, camellones, andadores, rampas para personas con _____ u otras vías reservadas a peatones o ciclistas, sea total o parcialmente.
5. En más de una _____ en cualquier calle, avenida o carretera.
6. A menos de cien metros de una _____ de una estación de bomberos, ambulancias, policía, transito, hospitales, edificios públicos, gasolineras, centros escolares y de cualquier acceso a un lugar de concentración masiva.
7. En las _____ de circulación continua o frente a sus accesos o salidas.
8. En los lugares en donde obstruya la _____ de señales de tránsito a los demás conductores.
9. Sobre cualquier _____ o interior de un túnel.
10. A menos de diez metros del riel más cercano de un _____ ferroviario.
11. A menos de cincuenta metros de un vehículo _____ en el lado opuesto en una carretera de no más de dos carriles y con doble sentido de circulación.
12. A menos de 100 metros de una _____ o cima sin visibilidad.
13. En las _____ autorizadas de carga y descarga, como en el caso de ascenso y descenso de personas, sin realizar esta actividad o paradas autorizadas para el transporte público colectivo de pasajeros en donde no se realice el ascenso y descenso de usuarios.
14. En _____ contrario de la circulación.
15. Frente a _____ de agua para bomberos
16. En los _____ exclusivos debidamente autorizados, o aquellos concesionados por los municipios en la vía pública que requieran el pago por tiempo determinado.

17. En donde el estacionamiento del mismo _____ entorpecimiento a la circulación o molestias a los peatones, ciclistas o vecinos del lugar.
18. En las _____ con corredores exclusivos, confinados y/o preferentes de transporte público.
19. En donde exista señalamiento restrictivo vertical, horizontal o pintura amarilla en guarnición, machuelo o filo de la banqueta, la que indica la zona donde está _____el estacionamiento.

Anexo 22.- Lista de cotejo empleada en la sesión 3

LISTA DE COTEJO

N° de sesión:
Fecha:
Escuela:
Hora de inicio:
Hora de cierre:

INDICADORES	SI	NO	OBSERVACIONES
1.- Se captó la atención de los alumnos al explicar el tema			
2.- La mayor parte de los alumnos mantuvieron una actitud de cooperación durante la ejecución de las actividades			
3.- Se observó interés, por parte de los alumnos, al momento de abordar el tema			
4.- Fueron realizadas preguntas de acuerdo a lo explicado, cuando los alumnos tuvieran alguna duda.			
5.- Se logró la comprensión de los lugares en los que no se deben estacionar			

Anexo 23.- Presentación del tema en la sesión 3 "Lugares en los que no se debe estacionar"

Imagen 8.- Equipo de trabajo proyectando imágenes del tema "Lugares donde no estacionarse.

Anexo 24.- Dinámica utilizada en la sesión 4.

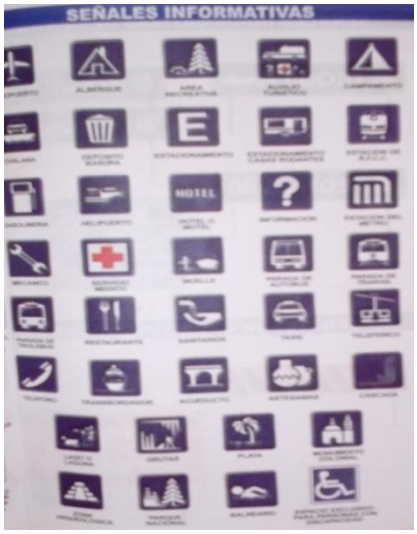
DENOMINACIÓN: "BALÓN TÚNEL"
Objetivos: Estimular un ambiente relajado y formar confianza en el grupo a través del contacto físico.
Tiempo: Aproximadamente 10 minutos.
Material: Pelota.
Lugar: Espacios abiertos que gocen de grandes distancias.
Procedimiento: Formaremos tres filas con los integrantes del grupo. Les repartiremos una pelota a cada fila y el primero de cada una de ellas se la pasará al segundo por debajo de las piernas, el segundo al tercero y así sucesivamente hasta que llegue al último que tendrá que ir corriendo al principio de la fila y comenzar otra vez la operación. Esto se irá repitiendo hasta que una de las tres filas llegue a la meta establecida.
Observaciones: Observaremos si han colaborado los participantes entre ellos, estrategias que han seguido para ir a más velocidad, etc. Preguntaremos cómo se lo pasaron y cómo se han sentido.

Anexo 25.- Tipos de señales de tránsito, **explicadas en la sesión 4.**

PREVENTIVAS

RESTRICTIVAS

INFORMATIVAS



Anexo 26.- Carta de lotería utilizada en la sesión 4.

Imagen 9.- Carta de lotería

Anexo 27. Encuesta de evaluación llevada a cabo en la sesión 4

Encuesta

Instrucciones: Marca con una "X" la opción que consideres pertinente, o en su caso conteste lo que se le pide.

Sexo: ☐ Hombre ☐ Mujer

1.- ¿Las personas que estuvieron a cargo durante la sesión, explicaron de manera entendible las actividades a realizar?

☐ Sí ☐ No

2.- ¿Cómo te parecieron las actividades efectuadas?

3.- ¿Consideras que las actividades llevadas a cabo, te ayudan a comprender mejor cada una de las cosas que el equipo explica? ¿Por qué?

4.- Las actividades realizadas, ¿te motivan a prestar atención cuando se te expone un tema? ¿Por qué?

5.- ¿Qué sugerencias puedes aportar al equipo de trabajo?

NOTA: Gracias por su tiempo brindado, ¡que tengas un buen día!

Anexo 28.- Imagen de los alumnos realizando la actividad del tema "Señales de tránsito" en la sesión 4.

Imagen 10 .- Alumnos de 6 Grado de la escuela Fray Juan Larios jugando loteria con el tema de "Señales de tránsito".

Anexo 29.- Dinámica utilizada en la sesión 5.

DENOMINACIÓN: "EL BUM".

Objetivos: Animar, estimular y concentrar a un grupo fatigado.

Material: Ninguno.

Tiempo: 30 minutos.

Lugar: Salón amplio.

Desarrollo: El animador pide a los participantes que se sienten en círculo, aunque también se puede realizar estando los participantes sentados en su sitio. El formador/a comenta a los participantes que deben numerarse en voz alta y que a todos los que les toque un múltiplo de tres (3, 6, 9, 12, 15, etc.) o un número que termine en tres (13, 23, 33, 43, etc.) deberán decir ¡Bum! en lugar del número; la persona que sigue deberá continuar la numeración. Ejemplo: La primera persona empieza diciendo UNO, el siguiente DOS, el que sigue (al que le corresponde decir TRES) dice ¡Bum!, el siguiente dice CUATRO, etc. El participante que no dice ¡Bum! o el que se equivoca con el número siguiente pierde. Los que pierden van saliendo del juego y se vuelve a iniciar la numeración por el número UNO. La numeración debe decirse rápidamente; si un participante tarda mucho (más de tres segundos) también quedará descalificado. Los dos últimos jugadores son los ganadores.

Observaciones: Al término del ejercicio el/la formador/a dirige una discusión sobre las conductas y actitudes mostradas en el desarrollo del mismo.

Anexo 30.- Presentación del tema partes del automóvil como medida de seguridad en la sesión 5.

Imagen 11.- Presentación del tema partes del automóvil como medidas de seguridad.

Anexo 31.- Dinámica utilizada en la sesión 5 para integrar equipos.
DENOMINACIÓN: "PALOMITAS DE MAÍZ"
Objetivo: Desarrollar la comunicación entre los miembros de un grupo y fomentar la creatividad.
Tiempo: 30 minutos o más.
Tamaño del grupo: Ilimitado
Lugar: Un salón amplio.
Material: Imaginación.
Desarrollo: Reúne a todos los adolescentes en el centro de una habitación grande. Cuando estén listos, indica un número y un objeto. Por ejemplo, puedes decir "tres, lavadora". Los jóvenes deben formar rápidamente grupos de tres para crear una representación de una lavadora solo con sus cuerpos, para lo que deberán comunicarse en forma adecuada. Una vez que todos hayan creado el objeto con éxito, proporciona otro número y otro objeto. Continúa jugando tanto tiempo como desees.
Observaciones: Entre todos los integrantes del grupo, comentaremos la actividad, reflexionaremos sobre cómo nos hemos sentido, si nos ha gustado, si nos pareció divertida, en caso contrario intentaremos hallar el por qué.

Anexo 32.- Tema: partes del automóvil como medida de seguridad (desarrollado y explicado en la sesión 5).

Medidas de seguridad para la circulación

- Como peatón
    1. Cruzar únicamente después de haberse cerciorado que pueden hacerlo con toda seguridad, evitando poner en riesgo su integridad física al invadir las superficies de rodamiento.
    2. No deberán cruzar frente a vehículos de transporte público de pasajeros detenidos momentáneamente, salvo el caso de los controlados por semáforos, policías viales o de tránsito municipal.
    3. Conocer y obedecer las señales y los dispositivos de protección para el control del tránsito, las cuales pueden ser: humano, físicos, gráficos, electrónicos y electromecánicos.
    4. No invadir ni transitar en los espacios exclusivos de la vía pública de la superficie de rodamiento.
    5. Cuando no existan las aceras en la vía pública, deberán circular por el acotamiento y, a falta de esta, por la orilla de la vía, pero en todo caso, deberán hacerlo dando el frente al tránsito de vehículos.

Todos los vehículos deberán contar con los elementos propios dispuestos por el fabricante, tales como:

- Motociclistas

1. Luces principales, de alto, intermitentes, y direccionales en ningún caso las luces tendrán la intensidad de manera que impida la visibilidad a los terceros.
2. Casco de seguridad para todos los ocupantes.
3. Sistema de frenos en buen estado.
4. Rodamiento o llantas en buen estado.
5. Chaleco reflejante con las placas del vehículo en la parte trasera
6. Espejos laterales.
7. Claxon.

- Automovilistas y choferes

Todos los vehículos deberán contar con los elementos propios dispuestos por el fabricante, tales como:

1. Luces principales, de alto, intermitentes, y direccionales en ningún caso las luces tendrán la intensidad de manera que impida la visibilidad a los terceros.
2. Cinturones de seguridad para todos los ocupantes y en el caso de los menores de edad retención infantil o asiento elevador.
3. Defensas.
4. Sistema de frenos en buen estado.
5. Rodamiento o llantas en buen estado.
6. Limpiabrisas en buen estado.
7. Espejos laterales.
8. Parabrisas, medallones y vidrios en buen estado.
9. Sistema de equipo de gases con mofle, y en su caso, convertidor catalítico.
10. Claxon.

Anexo 33.- Encuesta de evaluación aplicada en la sesión 5.

ENCUESTA

Instrucciones: Marca con una "X" la opción que consideres pertinente, o en su caso conteste lo que se le pide.

Sexo: Hombre ☐ Mujer ☐

1. ¿Te pareció adecuada la manera de explicar el tema?
2. ¿Te fue fácil comprender el tema abordado?
3. ¿Las actividades realizadas durante la sesión fueron adecuadas al tema abordado?¿porque?
4. ¿Las actividades realizadas te parecieron interesantes?
5. ¿Por qué crees que es importante conocer las medidas de seguridad?
6. ¿Menciona algunas de las medidas de seguridad del automovilista que recuerdes?
7. ¿Menciona algunas medidas de seguridad que un peatón debe identificar?

8. Escribe lo que te pareció más importante sobre el tema?

Anexo 34.- Alumnos realizando la actividad por equipos en la sesión 5.

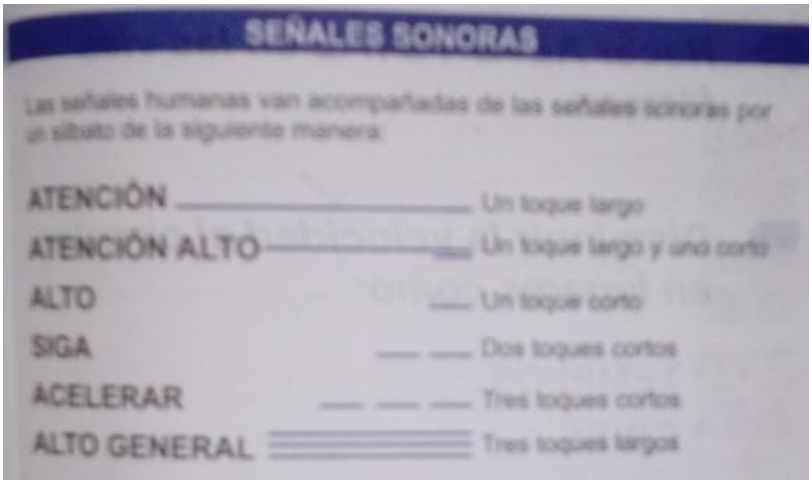
Imagen 12.- Alumnos de 6 Grado de la escuela Jasinto Cortina 366 escribiendo las partes de un automovil como medidas de seguridad, explicadas por el equipo.

Anexo 35 .- Dinámica utilizada en la sesión 6.

DENOMINACIÓN: "LAS COTORRAS"
Objetivo: Analizar los problemas de la comunicación, cuando no existe un escucha activa e identificar las capacidades verbales de los participantes.
Tiempo: 30 Minutos
Tamaño del grupo: Ilimitado
Lugar: Un salón o espacio al aire libre, sin obstáculos para los participantes.
Material: Ninguno.
Desarrollo: El Facilitador solicita al grupo que se divida en dos mitades iguales y pide a las personas que formen dos filas y se ubiquen de forma tal que los participantes queden espalda con espalda formando parejas. Al darse la señal, los participantes se volverán rápidamente y quedarán cara a cara con su compañero. El Facilitador les solicita a los participantes que deberán hablarse uno al otro continuamente sin parar, ambos deberán hablar al mismo tiempo, de lo que sea, ¡ y no tiene que tener sentido!, todos deberán seguir hablando durante diez minutos. Algunas veces esto se juega con sólo dos personas hablando a un tiempo, se paran en medio del salón hablando más rápido y violentamente mientras los otros los observan y ríen. Se podría organizar un concurso y aquellos recibirán más aplausos serían los ganadores.
Observaciones: Al final el Facilitador pregunta a los participantes ¿Cómo se sintieron? El Facilitador guía un proceso para que el grupo analice lo que sucede en una comunicación cuando no existe una escucha activa, Así mismo, como se puede aplicar lo aprendido en su vida.

Anexo 36.- Señales motrices de un policía vial explicadas en la sesión 6.

Anexo 37 y 38.- Señales de los tipos de silbateo de un policía vial explicada en la sesión 6.



Anexo 39.- Guía de observación utilizada en la sesión 6..

DATOS DE LA ACTIVIDAD	
FECHA:	
Escuela:	
Hora de inicio:	**Hora de finalización:**
N° de personas que asistieron:	
Persona(s) encargada(s):	
Observaciones:	
1.- ¿El material con el que se contó durante la sesión fue suficiente?	
2.- ¿Los alumnos se involucraron de una manera activa o pacifica?	
3.- ¿Hubo coordinación para la realización de las actividades?	

4.- ¿Qué disposición tuvieron los alumnos ante las actividades de la sesión?
Otras observaciones:

Anexo 40.- Actividad realizada con el apoyo de un policía vial en la sesión 6.

Imagen 19.- Alumnos de 6 Grado de la escuela Jacinto Cortina 365 haciendo simulación de un crucero con el material simulando ir en automovil.

Anexo 41.- Dinámica utilizada en la sesión 7.
Denominación "cuando el abuelo murió"
Desarrollo: en esta actividad se enumeraran todos los integrantes dependiendo el número de estos. Uno empezara diciendo "cuando el abuelo murió 10 copas de vino dejo" y el que sea el numero 20 dirá y porque 20 que sea, dirá otro número y el integrante que tenga ese número contestara lo mismo.

Anexo 42.- Guion de la dramatización, ¿Qué hacer en caso de un accidente vial? Desarrollado en la sesión 7.
1.-El equipo de trabajo (Verónica, Yajaira y Miriam) representara un accidente vial, en el que simbolicen dos automóviles y estos se encuentren involucrados.
2.-Manejando situaciones o acciones distintas, las personas que representaron el accidente vial, deberán actuar para que los alumnos identifiquen lo que es correcto realizar en un accidente, y cuáles no. Las situaciones a simbolizar son las siguientes:
a) Una de las involucradas en el accidente, huye del área del percance, y posteriormente, al observar la otra persona, también abandona el lugar.
b) Ambas personas implicadas, salen de su automóvil, agrediendo y reclamándose entre si.
c) Las personas envueltas en el accidente, revisan que no haya lesionados o personas fallecidas, llegan a un convenio y se retiran del lugar del percance.

Anexo 43.- ¿Que hacer en caso de un accidente vial? Explicado en la sesión 7.
Mantener la calma.
Revisar si existen personas lesionadas de gravedad, que requieran atención médica de urgencia o, en su efecto, haya fallecidos; de ser así, llamar a los servicios de emergencia y policías.
Llamar a la compañía de seguro, en caso de tenerlo. No retirarse del lugar del siniestro (a menos que se corra algún riesgo).
Si la situación no involucra terceros, y únicamente resultaron daños en las propiedades, se

puede llegar a la firma de convenios para dar solución al percance.

Anexo 44.- Lista de cotejo utilizada en la sesión 7.

LISTA DE COTEJO

N° de sesión:
Fecha:
Escuela:
Hora de inicio:
Hora de cierre:

INDICADORES	SI	NO	OBSERVACIONES
1.- Los alumnos mantuvieron la atención en todo momento durante la sesión?			
2.- En el momento de realizar la actividad mantuvieron el orden los alumnos			
3.- Se observó interés, por parte de los alumnos, al momento de abordar el tema			
4.- Se otorgaron opiniones y puntos de vista que aportaran al tema			
5.- Se logró la participación de los alumnos en el tema "que se debe hacer en caso de un accidente vial"			

Anexo 45.- Imagen del desarrollo de la dramatización en la sesión 7.

Imagen 25.- Integrantes del equipo realizando la dramatización del tema "que hacer como civil implicado en caso de un accidente vial.