

Instituto Pedagógico Latinoamericano y Caribeño
La Habana



***Tesis presentada en opción al título académico de
Master en Ciencias de la Educación***

4ta edición

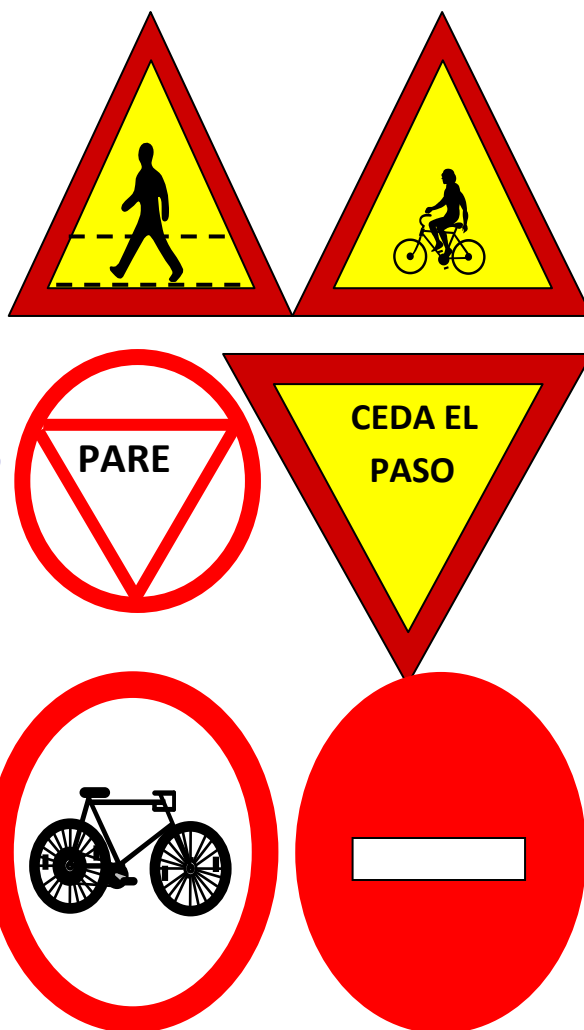
Mención: ETP

***Actividades de educación vial para los
estudiantes ciclistas del Centro Politécnico
Carlos Fonseca Amador***

Autora: Lic. Yudeimy Rodríguez González

Curso escolar

2013-2014



Instituto Pedagógico Latinoamericano y Caribeño.

La Habana

Universidad de Ciencias Pedagógicas Conrado Benítez García

Cienfuegos

Tesis presentada en opción al título académico de Master en Ciencias de la Educación

4ta edición

Mención: ETP

Actividades de educación vial para los estudiantes ciclistas del Centro Politécnico

Carlos Fonseca Amador

Autora: Lic. Yudeimy Rodríguez González

Tutor: MSc. Armando Gregorio Perdomo Hernández

Profesor asistente

Curso escolar

2013-2014

Dedicatoria

A mi linda hija:

Sus besos y cariños, me regalaron hermosos días de trabajo.

Agradecimientos

Agradezco infinitamente a todos los que de una manera u otra colaboraron en el desarrollo de esta tesis, fundamentalmente;

A mi tutor MSc Armando Gregorio Perdomo Hernández, por su ejemplo, ayuda profesional, paciencia y empeño.

A mi prima Jany, que me aportó su destreza en el teclado.

A mi prima Baby, que me ofreció incondicionalmente tiempo, espacio y medios en su hogar.

A mi tía Pilar, mi mamá y mi hermano, que fueron los encargados de realizar las gestiones para imprimir.

A mis amigas Nie, Yuby y Nely, que siempre han escuchado mis problemas tanto profesionales como personales.

A mis compañeros de trabajo que soportaron mi estrés y aportaron numerosas ideas.

A todos, gracias.

RESUMEN

Esta investigación aborda un tema de gran actualidad, referida a una de las áreas de la formación ciudadana, la educación vial. Esta se ha convertido en objeto de atención por parte de diferentes organizaciones de carácter mundial, regional y nacional, en función de la educación integral de la población y en la que la escuela como institución social juega un papel determinante dentro del sistema de influencias educativas. En el proceso investigativo se emplearon métodos teóricos y empíricos que corroboraron la necesidad de la intervención educativa en el contexto del Centro Politécnico Carlos Fonseca Amador. A partir de las deficiencias se deriva el problema de la investigación ¿cómo contribuir a la educación vial de los estudiantes ciclistas del Centro Politécnico Carlos Fonseca Amador? El objetivo trazado es la elaboración de actividades de educación vial para contribuir a una cultura que permita a los estudiantes ciclistas del referido centro convivir en la vía pública. Para el diseño de las actividades que se presentan se consideraron los aspectos del contenido, los socioculturales y los de carácter instructivo que posibilitaron los métodos de trabajo que se realizaron desde la función de la intervención educativa. La validación de las actividades en la práctica educativa, dirigidas a modificar y transformar el objeto a partir de criterios, opiniones del proceso y los resultados con los participantes, para así establecer nuevas acciones, afloró resultados positivos sobre la base de tres indicadores: cognitivo, actitudinal y conductual.

ÍNDICE	Página
INTRODUCCIÓN.....	1
CAPÍTULO I. LA EDUCACIÓN VIAL EN EL PROCESO DE EDUCACIÓN PARA LA SALUD EN EL CONTEXTO DE LA ESCUELA POLITÉCNICA.....	8
1.1. La educación para la salud como proceso formativo integrador de los estudiantes de la escuela politécnica	8
1. 2. La educación vial como vía indispensable para elevar la cultura y seguridad vial de los estudiantes de la escuela politécnica	16
1.3 La Ley No. 109, Ley del Código de Seguridad Vial, en la educación vial de los estudiantes de la escuela politécnica.....	29
CAPÍTULO II. ACTIVIDADES DE EDUCACIÓN VIAL PARA CONTRIBUIR A UNA CULTURA QUE PERMITA A LOS ESTUDIANTES DEL CENTRO POLITÉCNICO CARLOS FONSECA AMADOR CONVIVIR EN LA VÍA PÚBLICA.....	33
2.1 Resultado de los instrumentos aplicados en el diagnóstico inicial.....	33
2. 2 Fundamentación de las actividades.....	36
2.3 Validación de las actividades en la práctica educativa.....	62
CONCLUSIONES.....	68
RECOMENDACIONES.....	69
BIBLIOGRAFÍA	
ANEXOS	

INTRODUCCIÓN

En la actualidad, cuando se ve cómo epidemias, entre las que sobresalen el VIH SIDA y otras enfermedades perfectamente curables, que provocan el fallecimiento de miles de personas en el mundo; es preciso tomar en cuenta que otra epidemia silenciosa, sin más origen que la negligencia, causa tantas muertes o más que esos flagelos. Se refiere a los accidentes del tránsito. Pero, ¿es realmente un problema nuevo? ¿Cuántos accidentes se habrán producido en épocas antiguas desde la misma comunidad primitiva cuando aun sin medios de transporte se trasladaban de un lugar a otro para realizar sus actividades?

El primer accidente del tránsito fue en 1896, en Irlanda: Mary Ward falleció a los 42 años de edad, el día 31 de agosto de 1896, tras caer de un vehículo con motor de vapor. Dicen las estadísticas que el primer accidente del tránsito en Cuba se registró en 1906. El vehículo era conducido por el chofer del general Montalvo que atropelló a un hombre ocasionándole lesiones mortales.

Los accidentes de tránsito, considerados ya como una plaga mundial, privan cada año la vida de alrededor de 1,2 millones de hombres, mujeres y niños. Cifras similares sufren lesiones como consecuencia de este flagelo, y en muchos casos como secuelas discapacidades físicas o psicológicas, temporales o permanentes.

Más de tres mil personas mueren cada día en las carreteras y se calcula que el número llega a 1 300 000 al año. Hombres, mujeres y niños que se dirigen a pie, en bicicleta o en otro tipo de vehículo a la escuela o el trabajo, que juegan en la calle o emprenden viajes largos, nunca volverán a encontrarse con los suyos y dejarán tras de sí familias y comunidades destrozadas, de continuar esta situación.

En Cuba entre los años 1963 y hasta octubre del 2013 se registraron más de 5 234 000 accidentes que ocasionaron la muerte a casi 109 000 personas y provocaron lesiones a otras 1 825 000 aproximadamente. Un total de 8 523 accidentes del tránsito se han registrado de enero a octubre del presente año, los que ocasionaron 491 fallecidos y 6 041 lesionados, provocados fundamentalmente por la falta de control del vehículo, el irrespeto al derecho de vía y el exceso de velocidad, entre otras causas.

En la provincia de Cienfuegos en el año 2013 hasta octubre se registraron 338 accidentes del tránsito, que ocasionaron la muerte a 29 personas y lesiones a 311, comparado con igual período del año anterior las cifras totales aumentaron en 27, los fallecidos en 2 y los lesionados en 24. Cumanayagua no está fuera de este problema, las estadísticas del municipio arrojaron un saldo de 40 lesionados de un total de 31 accidentes hasta octubre del 2013, 5 más que el año anterior en igual período. Las causas fundamentales son dadas por la negligencia en la vía tanto de choferes como peatones y en 10 de los casos por jóvenes de 17 a 20 años.

Estos lamentables incidentes se han producido en el casco urbano cerca del centro escolar, contexto en el que se desarrolla la investigación y en zonas aledañas y rurales, por las cuales también transitan jóvenes de la escuela. ¿Pudieran evitarse estas pérdidas? Por supuesto que sí. Sirvan estas cifras para considerar las tristes, pero evitables consecuencias de los accidentes del tránsito y ubicarlos como tercera causa de muerte en el mundo, según informe de la Cruz Roja Internacional.

En las investigaciones estudiadas que hacen referencia a la prevención de accidentes del tránsito se destacan en el plano internacional, la Asociación civil *“Luchemos por la Vida”*, que es una organización no gubernamental, sin fines de lucro y de bien público, cuyo propósito es prevenir los accidentes del tránsito en Argentina. La motivación principal es sostenida por un ideal: que no mueran más personas en accidentes del tránsito que son evitables. Nació el 20 de junio de 1990, en la ciudad de Buenos Aires, Argentina. El principio esencial dice que *“Todo esfuerzo es válido para salvar una vida”* pero la finalidad es ambiciosa *“Que no mueran más personas en accidentes del tránsito”*.

La *Escuela Industrial Domingo Faustino Sarmiento o (EIDFS)*, es una escuela de educación secundaria con orientación técnica de San Juan, Argentina, que dentro de su plan de estudio recoge la educación vial. La *Fundación Fernando Alonso* fue creada en 2007 por el bicampeón del mundo de Fórmula 1, Fernando Alonso y sus fines están relacionados con el fomento y promoción del automovilismo en los distintos ámbitos; así como proyectos destinados a la educación vial. Está localizada en el Complejo Deportivo Fernando Alonso, en el circuito de Karting, del municipio Llanera, Asturias,

España. En 1968, la Organización de las Naciones Unidas convocó a una conferencia acerca de la circulación por carreteras y de esta conferencia se derivaron dos convenciones: una acerca de la circulación vial y otra de señalizaciones.

En Cuba el 10 de septiembre de 1907 se aprobó un reglamento que permitía la circulación de automóviles por La Habana, aunque ya con anterioridad se habían dictado algunas disposiciones para la creación de un cuerpo que enfrentara esta situación. Solo se tienen referencias del desarrollo de la educación vial en la etapa prerrevolucionaria, en algunas publicaciones educativas esporádicas de una revista de la Corporación Nacional del Transporte, donde los mensajes eran más bien informativos y solo aparecían en las páginas de la crónica roja lo relacionado con los accidentes del tránsito.

Como consecuencia de la complejidad vehicular existente para ese entonces, surge la policía de Tráfico y a partir de 1913 adquiere el nombre de Sección de Tránsito, compuesta por agentes vigilantes. La especialidad del tránsito se expandió a todas las provincias y se desarrolló una labor educativa en todas las esferas de la sociedad. A partir de 1963 se emite la primera convocatoria para el concurso de tránsito y se unen una serie de organismos vinculados con el problema: salud, policía, transporte, trabajo, educación, economía, justicia, información y otros afines, para incrementar las acciones relacionadas con la optimización del hombre, el vehículo y la vía, con la utilización de los medios de comunicación, nacionales y sectoriales para el aumento de la educación en materia de cultura vial, con la premisa de cambiar las actitudes y conductas en la vía. (Albentosa Rodríguez, T. 2006)

En Cuba se revela la necesidad de perfeccionar el sistema de prevención y educación vial de toda la población cubana, para elevar los conocimientos sobre la Ley No. 109, Ley del Código de Seguridad Vial, de obligatorio cumplimiento, aprobada el 1 ° de agosto de 2010 por la Asamblea Nacional del Poder Popular que tuvo como antecesora la Ley No. 60. En el curso 84-85 fueron editadas orientaciones metodológicas, cuadernos de trabajo y laminarias sobre la educación vial para la educación primaria. En esta educación existe un software educativo de la colección Multisaber, sobre

educación vial, con contenido desactualizado basada en la Ley No.60, antiguo Código de Seguridad Vial.

En el año 1995 se elaboró el Programa de Educación Vial para escolares, que se ha mantenido vigente con objetivos y contenidos específicos para cada nivel y posteriormente en 1997 el Programa Director de Promoción y Educación para la Salud, donde uno de sus siete ejes temáticos es precisamente la prevención de accidentes y la educación vial.

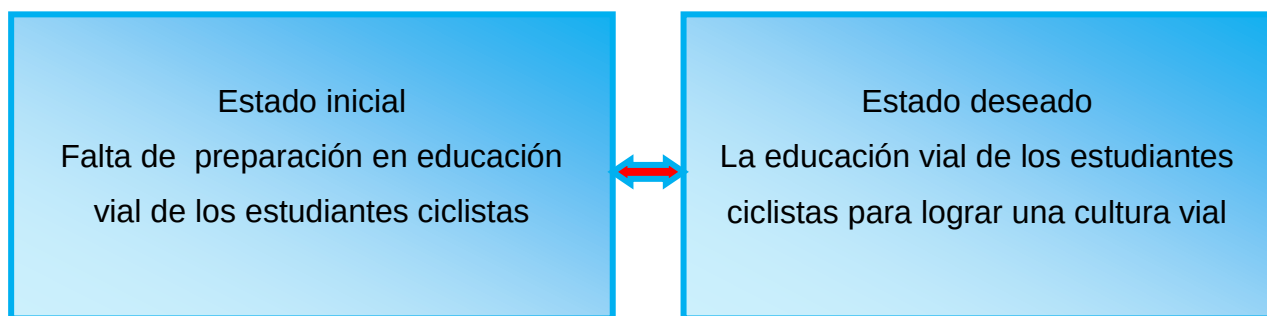
En el año 2003 Nelson Mazola Collazo, refleja en su libro *Tránsito y seguridad vial*, una serie de aspectos relacionados con el tema. En el 2006 la Licenciada Teniente Coronel Teresa Albentosa Rodríguez, como directora de redacción publica *Vía la vida*, libro que ofrece una oportunidad para reflexionar sobre el tema. En la provincia de Cienfuegos, hasta la fecha se ha tratado el tema con pocas intervenciones educativas. El MSc. Armando Gregorio Perdomo Hernández (2008) en su tesis presentada en opción al título académico de Master en Ciencias de la Educación elaboró actividades para ser desarrolladas por los promotores pares estudiantiles de salud escolar. En el 2010, Mario Hernández Marrero realizó un material docente para trabajar la educación vial en los escolares de 6 ° grado.

Con la valoración de lo antes mencionado, es evidente que el tema de la educación vial tiene pocas intervenciones educativas en la provincia de Cienfuegos. En tal sentido el Centro Politécnico Carlos Fonseca Amador se propone trabajar para promover estilos de vida saludables entre sus estudiantes con la máxima aspiración de hacer coincidir las conductas individuales de los educandos con los intereses de los demás y que los sitúen con condiciones para insertarse y tener resultados en el proceso educativo. Para alcanzar tales propósitos, se necesitan superar algunas deficiencias que se detectan en la exploración de la realidad educativa, según los instrumentos aplicados como el análisis del Expediente Acumulativo del Escolar, encuestas, entrevistas y observación que demuestran que:

- El 100% de los estudiantes del Centro Politécnico Carlos Fonseca Amador son agentes activos del tránsito ya sea como peatones o como ciclistas.

- El 58% de los estudiantes se desplazan hacia la escuela en bicicletas, de ellos el 22,5% lo hacen desde las zonas rurales distantes del centro.
- El número de actividades para darle salida por la vía curricular, extracurricular y mediante la educación familiar y comunitaria al Programa Director de Promoción y Educación para la Salud no abarca en su totalidad el eje temático, prevención de accidentes y la educación vial.
- No se aprovechan las potencialidades del eje temático prevención de accidentes y educación vial para intervenir desde su universo en la promoción de salud mediante la vía extracurricular.
- No se utilizan las cifras estadísticas de la ocurrencia de accidentes del tránsito como datos para la reflexión y el debate.

Lo anteriormente planteado llevó a establecer la contradicción entre el estado inicial y el estado deseado, lo cual queda establecido de la siguiente manera:



A partir de estas deficiencias se deriva el **problema de la investigación** ¿cómo contribuir a la educación vial de los estudiantes ciclistas del Centro Politécnico Carlos Fonseca Amador?

Objeto: proceso de educación para la salud.

Campo: la educación vial de los estudiantes ciclistas del Centro Politécnico Carlos Fonseca Amador.

Objetivo: elaborar actividades de educación vial para contribuir a una cultura que permita a los estudiantes ciclistas del Centro Politécnico Carlos Fonseca Amador convivir en la vía pública.

Idea a defender: actividades de educación vial que incluyan elementos cognoscitivos para

cambiar el modo de actuación de los estudiantes ciclistas como agentes activos del tránsito, contribuirán a elevar la cultura que permita convivir en la vía pública a los estudiantes ciclistas del Centro Politécnico Carlos Fonseca Amador.

Tareas de la investigación:

- Estudio de las concepciones teóricas sobre la educación para la salud y la educación y cultura vial que sirven de plataforma a las actividades.
- Diagnóstico del estado inicial del problema de la investigación, relacionados con la educación y cultura vial de los estudiantes.
- Elaboración de las actividades de educación vial dirigidas a elevar la cultural vial.

Validación de las actividades en la práctica educativa.

Métodos Teóricos:

- **Histórico - lógico:** se utilizó en el estudio histórico del comportamiento y devenir de la educación vial, para descubrir su lógica y analizar las regularidades presentes en este proceso histórico del objeto que se investiga.
- **Analítico - sintético:** imprescindible en el estudio de las teorías y enfoques que facilitaron la comprensión de la educación vial como un proceso homogéneo y sus particularidades en la formación de valores en el contexto que se estudia.
- **Inductivo - deductivo:** se utilizó para revisar la teoría del proceso de la educación vial y la información que se extrae de la propia realidad estudiada y llegar a conclusiones pertinentes en el estudio del mismo.

Del nivel empírico:

- **Análisis de documentos:** el estudio del Expediente Acumulativo del Escolar, permitió conocer el lugar de residencia de los estudiantes para determinar las distancias que recorren desde su hogar hasta la escuela y la posible utilización de medios de transporte.
- **Entrevista a los estudiantes:** se utilizó para conocer las problemáticas sobre prevención de accidentes y educación vial en las que quisieran recibir preparación.
- **Entrevista a profesores del centro:** imprescindible para conocer las vías que se utilizan para darle salida a la prevención de accidentes y educación vial.

- **Entrevista al departamento de tránsito del municipio:** permitió constatar la situación actual de la prevención de accidentes y la educación vial en la provincia de Cienfuegos y el municipio de Cumanayagua.

Población y muestra: 30 estudiantes de 1° año del Centro Politécnico Carlos Fonseca Amador. Para lograr la representatividad de la muestra se trabajó con el grupo de estudiantes ciclistas que hacen uso de las bicicletas para desplazarse hasta la escuela, y que de forma voluntaria accedieron a participar en la investigación.

El **aporte práctico** de la investigación se concreta en las actividades de educación vial para contribuir a una cultura que permita a los estudiantes ciclistas del Centro Politécnico Carlos Fonseca Amador convivir en la vía pública.

La tesis está estructurada en introducción, dos capítulos, conclusiones, recomendaciones, bibliografía y anexos.

CAPÍTULO I. LA EDUCACIÓN VIAL EN EL PROCESO DE EDUCACIÓN PARA LA SALUD EN EL CONTEXTO DE LA ESCUELA POLITÉCNICA

La escuela politécnica cubana ha propiciado que sus estudiantes se hayan apropiado conscientemente de un sistema de valores, como resultado de altos niveles de educación, salud, cultura y deporte. Desde los primeros años de estudio, se preparan en temas de salud porque estos forman parte de la educación de la personalidad e influyen en sus conocimientos, motivos, juicios, actitudes y convicciones.

1.1 La educación para la salud como proceso formativo integrador de los estudiantes

La educación para la salud y la promoción de la salud dejaron de ser patrimonio del sector de la salud y se reconoce internacionalmente la necesidad de ser atendidas, de forma prioritaria desde la escuela. En muchos países se ofrecen servicios de salud en los centros educacionales, los cuales en su mayoría son destinados a identificar problemas relacionados con la audición, postura, visión, pie plano, desnutrición, caries y otros que puedan afectar el aprovechamiento escolar; también existen programas curriculares de educación para la salud en temas diversos, tales como: higiene, alimentación, accidentes, saneamiento, otros. (Carvajal Rodríguez, 2009)

Se reconocen tres tendencias internacionales en el tratamiento de la educación para la salud:

- Los contenidos de salud como asignatura o disciplina del currículo.
- Los contenidos de salud como ejes transversales.

- Combinación de ambas tendencias, como en el caso de Cuba donde además de sistematizarse los contenidos en unidades curriculares, son tratados como ejes transversales para todo el proceso pedagógico.

En relación a la promoción de la salud se distinguen dos proyecciones básicas:

- Se trabaja por lograr voluntad política y técnica para resolver problemas básicos de la salud como la alimentación y el saneamiento ambiental.
- Otros dirigen los esfuerzos a consolidar la participación social de estudiantes y trabajadores de la educación como protagonistas en la construcción y desarrollo de su propia salud. (Carvajal Rodríguez, 2009)

En Cuba se le confiere especial atención a la educación para la salud de las nuevas generaciones como parte de su formación integral y la preparación para la vida, muestra de esto es el propio Programa Director de Promoción y Educación para la Salud en el Sistema Nacional de Educación, así como la preocupación permanente del Ministerio de Educación que se ha encargado de elaborar documentos y de exigir el cumplimiento de los programas y proyectos educativos que los apoyan para contribuir al fortalecimiento de la educación para la salud desde las edades más tempranas. El Programa Director de Promoción y Educación para la Salud en el Sistema Nacional de Educación es una expresión de la voluntad política y la decisión del Ministerio de Educación. En este se declara que:

Hay que trabajar para que (...) los problemas de salud estén integrados al proceso pedagógico y que parte de nuestra Pedagogía y de nuestra Educación sea educar a los niños y jóvenes para que sean ciudadanos más sanos, plenos, para que tengan una noción de la vida cualitativamente superior. (Programa Director de Promoción y Educación para la Salud, 2009)

El programa precisa algunos de los contenidos de salud escolar, incluida la educación sexual como punto de partida para ordenar, articular y fortalecer las acciones de promoción y de educación para la salud en el sistema de trabajo metodológico; en modo alguno constituye un esquema rígido, su aplicación es flexible y puede ser enriquecida a partir de la experiencia de los docentes, si se atiende a las características concretas del contexto donde se desarrolle.

Su carácter general, permite el análisis particular en cada educación para determinar hasta dónde llegar en el tratamiento de los temas relacionados con los contenidos de salud en los programas curriculares de las distintas asignaturas, actividades independientes programadas, y procesos de todos los niveles y tipos de educaciones. Cada año de vida, ciclo, grado o años de las carreras pedagógicas, utilizan también las vías extracurriculares, la educación familiar y comunitaria para lograr los objetivos planteados para cada nivel. En el desarrollo de estos contenidos se hará énfasis en los factores de riesgo y se les dará un tratamiento especial en la ejecución del trabajo preventivo.

Para la implementación y desarrollo de este programa, es imprescindible el trabajo conjunto de los distintos niveles de dirección con las facultades de los institutos superiores pedagógicos, y los centros de superación y capacitación del Ministerio de Salud Pública en los territorios, mediante la ejecución de un plan de capacitación sistemática al personal docente y de salud, fundamentalmente, a los maestros y profesores que laboran frente a los alumnos, y a médicos y enfermeras ubicados en los centros educacionales.

Propósito de este programa

- Contribuir a fomentar una cultura en salud que se refleje en estilos de vida más sanos de niños, adolescentes, jóvenes y trabajadores en el Sistema Nacional de Educación.

Objetivos

- Fortalecer el tratamiento de los objetivos de salud mediante los conocimientos de los programas de las diferentes educaciones.
- Contribuir a la formación de valores, al desarrollo de conocimientos, habilidades, hábitos y conductas saludables en los niños y adolescentes para que sean capaces de asumir una actitud responsable ante la salud personal y colectiva.
- Estimular el perfeccionamiento continuo del personal docente en ejercicio y en formación en materia de salud escolar.

- Desarrollar trabajos e investigaciones científicas que contribuyan al enriquecimiento teórico, práctico y metodológico del trabajo de la promoción y educación para la salud en el ámbito escolar.

Contenidos

A partir del diagnóstico efectuado y sobre la base de los datos aportados por diferentes fuentes, los ejes temáticos fundamentales a tratar son los siguientes:

Higiene personal y colectiva

- Hábitos de higiene personal: aseo, higiene buco dental, alimentación, descanso y sueño, hábitos posturales, práctica sistemática de ejercicios físicos, deportes y gimnasia. Recreación y disfrute del tiempo libre. Higiene mental. Higiene colectiva.
- Régimen de vida.
- Higiene del medio ambiente. Saneamiento ambiental. Salud y desarrollo sostenible.
- Vida en colectivo: formación ciudadana. Relaciones interpersonales. Comunicación afectiva. Convivencia. Hábitos de cortesía.
- Enfermedades transmisibles y no transmisibles.
- Protección e higiene del trabajo en el huerto, agricultura, talleres y laboratorios, entre otros.

Educación sexual

- Sexo y sexualidad. La sexualidad como parte de la personalidad.
- Identidad de género. Rol de género.
- Orientación sexual.
- Dimensiones y cualidades de la sexualidad.
- El amor como base de las relaciones interpersonales y de las relaciones sexuales. Autoestima.
- La sexualidad y la formación de valores.
- Salud sexual y reproductiva. Planificación familiar. Métodos anticonceptivos.
- El embarazo precoz. Causas y consecuencias, cómo evitarlo.
- Embarazo no deseado. Causas y consecuencias.

- Enfermedades de transmisión sexual. ETS/SIDA.
- Estabilidad de la familia.
- La violencia y sus manifestaciones.
- La sexualidad en la tercera edad.

Educación nutricional e higiene de los alimentos

- Alimentación y nutrición. Diferencias.
- Grupos básicos de alimentos. Importancia.
- Régimen y frecuencia alimentaria.
- Necesidades nutricionales en las diferentes etapas de la vida.
- Consecuencias de la malnutrición.
- Cadena alimentaria. Manipulación higiénica de los alimentos.
- Enfermedades transmitidas por alimentos. Etiología.
- Control sanitario del agua de consumo. Calidad y cantidad. El agua como alimento fundamental en la dieta.
- Hábitos alimentarios y de mesa.
- Vías que contribuyen a mejorar la alimentación y nutrición.

Educación antitabáquica, antialcohólica y antidroga

- Antecedentes históricos del tabaco y del alcohol.
- Características botánicas y morfológicas del tabaco.
- Componentes del tabaco. Sus efectos en el organismo humano.
- Componentes químicos del alcohol.
- Consecuencias para la salud del hábito de fumar y del consumo excesivo de alcohol. Su comportamiento como droga.
- Definición de fumador pasivo. Riesgos para su salud. Derecho al reclamo de no agresión a su salud.
- Cómo se establece el hábito de fumar y de beber. Papel del ejemplo.
- Métodos para dejar de fumar y de beber.
- El alcoholismo como un problema familiar y social.
- Quién es un alcohólico.
- Relación entre tabaquismo, alcoholismo, sexo y sexualidad.

- Necesidad de conocer la naturaleza y prescripción de los medicamentos.
- Farmacodependencia.
- Utilización innecesaria de medicamentos.

Prevención de accidentes y educación vial

- Definición de accidentes y de peligros potenciales de accidentes.
- Percepción del riesgo. Medidas para la prevención. Tipos de accidentes.
- Educación vial.
- Los accidentes en la morbilidad y mortalidad en el ámbito escolar.
- Consecuencias, personales, familiares, sociales y económicas de los accidentes.

Medicina tradicional y natural

- Concepción. Antecedentes históricos. Sus diferentes variantes. Importancia y uso.
- Medicina verde (fitofármacos)
- Apifármacos.
- Peloides o fangos medicinales.
- Aguas sulfurosas y termales.
- Tratamientos con cera.
- Acupuntura.
- Digitopuntura.
- Homeopatía.
- Belleza y salud.

Comunicación y convivencia

- Autoestima.
- Respeto y solidaridad.
- Asertividad. Aprendiendo a decir NO.
- Negociación.
- La violencia y sus consecuencias.

Objetivos a lograr con los egresados de la educación técnica profesional

Los estudiantes al egresar de la Educación Técnica y Profesional deben ser capaces de:

- Tener creados hábitos de higiene personal y colectiva en consecuencia a su actividad laboral y vida cotidiana, que les permitan participar activamente en la prevención y promoción de la salud individual y colectiva.
- Proteger y transformar el medio ambiente para preservar su salud y la de los demás.
- Cumplir y hacer cumplir las normas de protección e higiene del trabajo con el fin de preservar su salud e integridad física, se evita y percibe el riesgo de accidentes. Practicar una educación vial responsable. Asumir una actitud de rechazo ante la excesiva exposición al sol.
- Contar con el nivel de información requerida que les permita crear una actitud responsable en las cuestiones relacionadas con la sexualidad, se hace énfasis en:
 - Desarrollar la vida en familia y en el matrimonio sobre la base del amor y la comprensión mutua.
 - Tomar las medidas necesarias para prevenir el embarazo en la adolescencia.
 - Prevenir y controlar las enfermedades de transmisión sexual.
- Tener dominio de las causas que provocan las enfermedades profesionales y las medidas de prevención.
- Tener creados adecuados hábitos alimentarios, de mesa y de manipulación higiénica de los alimentos y comer frecuentemente frutas, cereales, legumbres y verduras, así como ejercer un riguroso control sanitario del agua de consumo.
- Manifestar actitudes de rechazo ante los efectos nocivos del tabaco, el alcohol, la fármacodependencia, el uso indebido de medicamentos, el consumo de drogas, y lograr no ser consumidores.
- Utilizar convenientemente las plantas medicinales, y dominar su siembra, mantenimiento y uso para prevenir enfermedades.
- Practicar ejercicios físicos y deportes sistemáticamente y tener conciencia que constituyen medios para promover y fortalecer su salud.

El Programa Director de Promoción y Educación para la Salud en el ámbito escolar se fundamenta en la siguiente concepción teórico – metodológica:

- Se aborda tanto en la educación formal como en la no formal.
- Forma parte de los objetivos estatales del Ministerio de Educación y de las direcciones principales del trabajo educacional.
- Tiene un enfoque multisectorial y multidisciplinario.
- Se desarrolla básicamente a través de las vías curricular, extracurricular y mediante la educación familiar y comunitaria.
- Está presente en todos los componentes del proceso enseñanza- aprendizaje (objetivos, métodos, contenidos, medios y evaluación)
- Su contenido expresa de forma lineal y concéntrica en los programas de estudio, de acuerdo con las características de las diferentes asignaturas, disciplinas y niveles de educación.
- El entrenamiento metodológico conjunto es el método y estilo de trabajo para su desarrollo e inserción en el sistema de trabajo metodológico.
- Es un objetivo de trabajo para los órganos técnicos y de dirección.
- Potencia la integración médico- pedagógica.

La visión poco integradora de la educación presenta aún problemas no resueltos. La insuficiente integración en el tratamiento pedagógico de lo cognitivo, con lo afectivo - volitivo, lo ideológico y actitudinal, como dimensiones de la personalidad deriva un problema por la falta de un sistema de acciones dirigidas a la formación de valores para un comportamiento responsable en la prevención y promoción de salud.

Si realmente el Programa Director de Educación y Promoción de Salud establece las orientaciones para desarrollar responsabilidad con respecto a la salud del escolar, desde los 7 ejes temáticos que corresponden, ¿por qué el mismo no articula en un cambio en el modo de actuar de los estudiantes?, ¿qué falta o qué falla en el proceso pedagógico para lograr un estudiante más responsable respecto a su salud?, ¿se tiene en cuenta el diagnóstico bio - psico - social del estudiante en el desarrollo del proceso docente educativo?, ¿conviene priorizar la autoridad pedagógica para influenciar el desarrollo de hábitos aceptados en lo que a salud del escolar se refiere?, ¿será

necesario involucrar al estudiante en el proceso de adquisición de valores en su propia formación?. (Perdomo Hernández, A.G., 2008)

Si se piensa en las respuestas a estas y otras preguntas, que en el plano de la educación para la salud en el contexto escolar pudieran plantearse, hay que recurrir una y otra vez al Programa Director de Promoción y Educación para la Salud del Ministerio de Educación, pues esto es un problema pedagógico y como tal necesita ser tratado desde la Pedagogía.

La escuela necesita niños y niñas aptos para aprender, educables y suficientemente sanos para insertarse y tener resultados en el proceso docente; por otra parte la sociedad se transforma mejor por ciudadanos informados, con hábitos y habilidades suficientes para participar activamente en los diferentes procesos económicos, políticos y sociales que aseguran la calidad de vida y estilos de vida cada vez más sanos. (Carvajal Rodríguez, C, 2009). Al retomar las ideas anteriores de la investigadora cubana y su cercanía con el tema de la educación vial que ocupa la presente investigación, se puede asumir lo que en el Foro Mundial sobre Educación efectuado en Dakar en el año 2000, se planteó como visión amplia de la relación entre la salud escolar y la educación para Todos:

- La salud como aporte o condición para el aprendizaje.
- La salud como resultado de una educación eficaz y de calidad.
- La salud como colaboradora con la educación para lograr los objetivos de la Educación para Todos.

Abordar el tema de la labor de educación vial, para elevar la calidad de vida de la población cubana, está en correspondencia con las acciones que en el mundo se desarrollan como respuesta a la convocatoria de la ONU para declarar el decenio 2010 – 2020 década de acción a favor de la seguridad vial mundial y con los Objetivos de Desarrollo del Milenio, que en su numeral 4 especifica reducir la mortalidad en niños y jóvenes. (Asamblea General de las Naciones Unidas. Resolución 64/540)

1.2. La educación vial como vía indispensable para elevar la cultura y seguridad vial de los estudiantes

El futuro de la seguridad está en los niños y jóvenes que se logren educar. El ambiente de la vía pública atañe a una parte grande e importante de la vida de niños y adultos. Pero a diferencia de los adultos, los niños tienen poca experiencia del ambiente vial y luego, como adolescentes, conquistan una relativa independencia, se constituye la categoría de más riesgo en el tránsito.

Los accidentes del tránsito y su secuela de víctimas y lesionados se han convertido en un azote que provoca el aumento constante de la morbimortalidad de la población en general y particularmente de la población de niños, niñas, adolescentes y jóvenes, esto constituye la causa fundamental de muerte en los grupos de 1 a 19 años. Ellos son los responsables de casi el 70% de los fallecidos. Estos hechos no solo causan un sufrimiento considerable a los accidentados mismos, sino también a sus familiares y amigos. (Albentosa Rodríguez, T. 2006)

Sin embargo, a diferencia de las enfermedades, no se requiere de medicamentos para su prevención, porque gran parte de ellos tienen un origen en el desconocimiento de las disposiciones del tránsito o en la violación de dichas reglamentaciones. Es por ello que resulta indispensable conocer y tener siempre presente, y de forma consciente, que el mayor riesgo de morir un niño cubano sano es en el accidente del tránsito.

La educación ha de ir a donde va la vida. Es insensato que la educación ocupe el único tiempo de preparación que tiene el hombre, en no prepararlo. La educación ha de dar los medios de resolver los problemas que la vida ha de presentar. Los grandes problemas son: la conservación de la existencia, y el logro de los medios de hacerlo grata y pacífica. (Valdés Galarraga, R. 2002)

En Cuba, durante el Quinto Período Ordinario de Sesiones de la VII Legislatura de la Asamblea Nacional del Poder Popular, efectuada en el Palacio de Convenciones, el 1º de agosto de 2010, "Año 52 de la Revolución", el General de Ejército Raúl Castro Ruz, Presidente de los Consejos de Estado y de Ministros planteó que: *"...el Código de Seguridad Vial, constituye una contribución a la elevación de la disciplina social y la preservación de la vida humana, así como la disminución de cuantiosas pérdidas económicas"*.

El planteamiento hace referencia a la necesidad de reforzar las acciones preventivas y educativas en función de la disminución de conductas que conducen al incremento de los accidentes del tránsito, los que se han convertido en una de las principales causas de muerte, traumas y lesiones a las personas, que dejan secuelas irreparables en muchas familias y en la sociedad de forma general.

La educación vial es demasiado importante y compleja para ser dirigida a través de mensajes simples dados algunas veces por año. La educación vial introduce en un contexto real y pertinente el trabajo en las materias básicas del plan de estudio, aporta una contribución significativa a un plan de estudio más amplio, genera la unidad entre la escuela y las organizaciones estudiantiles; la comunidad y sus organizaciones de masas en la base, así como con los organismos y entidades estatales, satisface las necesidades de seguridad de los alumnos y de los terceros en el presente y en el futuro, debe ser continuada a lo largo de la vida del estudiante, en la casa y en la escuela. (Albentosa Rodríguez, T. 2006)

Esta epidemia sobre ruedas que ya ha matado a una escala similar a la de la malaria, continuará con la separación de las familias de sus seres queridos y sus sustentos, a medida que la cifra de muertes se duplique hasta más de 2 millones anuales en el 2030. Pero todavía existe la oportunidad de cambiar el rumbo de los acontecimientos, comprometiéndose a trabajar por una década que podría salvar millones de vidas.

En Cuba este fenómeno también se comporta de forma similar en cuanto al aumento de los accidentes y lesionados, lo que revela la necesidad de perfeccionar el sistema de prevención y educación vial de toda la población cubana, mediante la elevación de los conocimientos sobre la Ley No. 109, Ley del Código de Seguridad Vial, de obligatorio cumplimiento, aprobada el 1º de agosto de 2010 por la Asamblea Nacional del Poder Popular. Necesidad que se impone reflexionar sobre las diferentes vías, formas, responsables y modalidades para el fortalecimiento de la educación vial en todo el Sistema Nacional de Educación.

Por lo anterior, a partir de la misión estratégica que tiene asignado el Ministerio de Educación (MINED) se trabajó, de conjunto con el Ministerio del Transporte (MITRANS) y la Dirección General de Policía Nacional Revolucionaria (DGPNR) del Ministerio del

Interior (MININT), fundamentalmente, en la actualización del Programa de Educación Vial y en las correspondientes orientaciones metodológicas que, como herramienta metodológica, brindan a los docentes la ayuda necesaria en cuanto a cómo implementar los contenidos de educación vial mediante el currículum escolar.

El programa no se inicia a partir de la promulgación de la Ley No. 109, sino que se perfecciona pues tiene sus antecedentes a partir del año 1995 cuando se puso en vigor el Programa de Educación Vial y posteriormente en 1997 el Programa Director de Promoción y Educación para la Salud, donde uno de sus siete ejes temáticos es precisamente la prevención de accidentes y la educación vial.

Con la edición en el curso escolar 1984 - 1985 de orientaciones metodológicas, cuadernos de trabajo y laminarios sobre educación vial, se inició un proceso de elaboración de materiales que constituyeron el apoyo didáctico para la labor a desarrollar en círculos infantiles y escuelas primarias, para emplear como vía principal la salida pedagógica en las asignaturas, los juegos, actividades programas y otras actividades, que incluyen la labor educativa con la familia.

Con la experiencia anterior en el año 2003 se actualizó y perfeccionó el programa de educación vial con sus respectivas orientaciones metodológicas para las educaciones Preescolar, Primaria, Especial, Secundaria Básica, Preuniversitaria, Técnica-Profesional, Adultos y los Institutos Superiores Pedagógicos, hoy universidades de ciencias pedagógicas, los documentos fueron editados con la colaboración de UNICEF en Cuba.

La Ley No. 109, Ley del Código de Seguridad Vial, regula integralmente la actividad vial y del tránsito, al establecer sus principios básicos y definir, en relación con esta materia, las funciones de los diferentes ministerios que se involucran para su implementación.

Como parte del trabajo encaminado a la prevención de los accidentes, la educación vial es integrante del gran universo que conforma el Programa Director de Promoción y Educación para la Salud, con el propósito de formar una adecuada cultura vial en nuestros educandos desde las edades tempranas. Desde siempre, y con el propósito de dar respuesta a los desafíos de la sociedad, la escuela ha constituido un marco referencial para resolver situaciones y problemáticas concretas de aprendizaje.

Por tanto, en este universo, corresponde a las instituciones escolares contribuir a la formación de una adecuada cultura vial en las niñas, niños, adolescentes y jóvenes, mediante el aprovechamiento de las posibilidades que brinda el proceso docente – educativo, para que aprendan y desarrollen normas de conducta que les permitan tener un comportamiento correcto al intervenir en el tránsito y una conciencia de responsabilidad ante sus peligros.

El desarrollo de este programa y su eje temático dirigido a la prevención de accidentes y educación vial, debe estimular el perfeccionamiento continuo del personal docente, contribuir a la formación de una adecuada cultura vial, al desarrollo de conocimientos, habilidades, hábitos y conductas saludables en los educandos desde edades tempranas, y prepararlos para vivir no solo en el hogar y en la escuela, sino también en la vía pública y en todos los ámbitos de su entorno social. Pero, para lograr una educación vial eficiente, no basta impartir de manera sistemática los contenidos, requiere mantener el interés y asegurar la ejercitación. Este proceso, que tiene un carácter sistémico, se inicia desde la Educación Preescolar, se profundiza en la Primaria y debe permitir en la Educación Media y Medio Superior una conducta autorregulada del adolescente y el joven como peatón y ciclista.

La educación vial constituye un objetivo al cual debe destinarse los mayores y mejores esfuerzos, pues el premio a tanto empeño, es nada más y nada menos que el de lograr una mejor calidad de vida para la sociedad. Todo este esfuerzo requiere por una parte, del compromiso de las autoridades docentes para que sean ejemplo de responsabilidad y respeto por las normas del tránsito y por otra, de la integración de todas las organizaciones y organismos, que de una forma u otra se relacionan con la educación de los niños y niñas, adolescentes y jóvenes, y su seguridad, partícipes en el tránsito, es decir, como usuarios de la vía pública.

Participación, integración, creatividad, aprovechamiento de los recursos existentes, políticas de Estado y comunidad movilizadas, pueden concretar a corto plazo resultados satisfactorios. Con la aplicación de políticas integrales, participativas y perdurables se producirán resultados favorables que impactarán sobre las estadísticas actuales con

una cultura vial, como parte del ejercicio de una convivencia respetuosa en comunidad, se podrá continuar el camino para prevenir situaciones lamentables.

La educación vial es un proceso complejo de actividades y reflexiones, es una propuesta a los educadores para que, sin introducir una nueva asignatura, la comunidad escolar y principalmente mediante sus alumnos, pueda participar en los problemas y soluciones que plantea una circunstancia social que hay que observar y mejorar, revertir y transformar. Es un compromiso ineludible, que lleva implícito un proceso de modificación de conductas, que generan nuevas actitudes en el individuo y convirtiéndolo en agente activo de una interrelación con su entorno que supera las etapas escolares o académicas para alcanzar todo movimiento o circunstancia de su acontecer cotidiano. (Albentosa Rodríguez, T. 2006)

Es preciso desarrollar un concepto de educación vial que no intente convertir a los adolescentes en futuros automovilistas, una educación vial que esté al servicio de quien transita a pie o utiliza la bicicleta como medio de transporte. Se entiende que los adolescentes deben ser peatones y ciclistas, pero no en el futuro, sino en el presente, para que puedan trasladarse libremente y de forma segura. Generalmente, los adultos consideran a los adolescentes como un educando, como un sujeto que debe ser educado, que tendrá valor por lo que será el día de mañana pero no por lo que es hoy. Pero para que esto se logre hace falta elevar la cultura vial.

La cultura vial es el comportamiento personal de acuerdo a principios morales y éticos que permite convivir en la vía pública, respetando al prójimo. Es decir, es el conjunto de todos los elementos disponibles para despertar en los usuarios de la vía el sentido de responsabilidad y la responsabilidad personal por los problemas del tránsito que afectan a toda la sociedad en la cual el individuo se desarrolla; la que nos permitirá vivir en la vía pública, siendo responsabilidad de todos modificar nuestras conductas para hacer uso de ella. (Albentosa Rodríguez, T. 2006)

Educación es preparar para el futuro. El proceso educativo no puede estar subordinado a un futuro que, por definición, no existe todavía. Es responsabilidad de los educadores dirigirlo a su formación para enfrentar los riesgos reales que enfrenta a su edad y no

para algo que deberá afrontar dentro de 15 años. En primer lugar, lo que importa es que el adolescente es lo que es hoy, su presente, luego, lo que ha de ser mañana, es decir, su futuro. Entonces, ya habrá dejado de ser un adolescente. Es importante preguntar cómo hacer para que los adolescentes se comporten conscientemente con los riesgos que enfrentan cuando se desplazan por la calzada y se ajusten a las normas y reglamentaciones que los ampara.

Los especialistas coinciden en que es responsabilidad de las escuelas, de los educadores y de todos los organismos, entidades e instituciones que actúan con los adolescentes, darles una formación estricta desde temprana edad, enseñarles claramente las reglas de conducta vial a que deben ajustarse. ¿Qué se puede hacer? para responder hay que volver a preguntar: ¿Qué necesitan los alumnos para conducirse y evitar riesgos a otros? ¿Qué futuro se quiere para ellos? ¿Cómo ayudarlos para que ellos mismos construyan ese futuro preferible? Hay que usar todo el plan de estudios, para contestar estas preguntas y satisfacer las necesidades de los alumnos.

Toda campaña por la educación vial, debe estar dirigida a trabajar con especial atención sobre los niños y adolescentes como principal vínculo transmisor y movilizador de cambios estructurales en el seno familiar con proyección social. La comunicación posibilita el intercambio de información, por ello la participación de las instituciones docentes y la retroalimentación interactiva con los padres permitirá anclar los contenidos y profundizar los cambios.

La educación vial, como parte del trabajo para la prevención de accidentes, integra el gran universo que conforma la educación para la salud, con el propósito de formar una adecuada cultura vial en los educandos desde las edades tempranas. Uno de los grupos de edades más afectados en los accidentes del tránsito son precisamente, niñas, niños, adolescentes y jóvenes que aportan un elevado porcentaje de fallecidos por esta causa, sin embargo, a diferencia de las enfermedades, no se requiere medicamentos para su prevención, ya que gran parte de ellos tienen su origen en el desconocimiento y la violación de las disposiciones del tránsito. Es indispensable conocer y tener siempre en mente que el mayor riesgo de morir un niño cubano sano es el accidente. (Gómez Delgado, Y., 2013)

Si se tiene en cuenta que el desconocimiento de la magnitud del problema y la errónea interpretación del fenómeno como inevitable o casual, la ausencia de una cultura vial y el enfoque limitado de su prevención al abordarse la problemática de la seguridad vial, hace necesario poner en un primer plano la función de la familia y de sus miembros en los hábitos de conducta para hacer uso de las vías, ya sea como conductor, ciclista, peatón o pasajero.

En la sociedad cubana se ha demostrado que la familia y los centros educativos son las dos instituciones sociales más importantes con que cuenta la civilización humana para satisfacer necesidades como la supervivencia, el afecto, y la educación así como la adquisición y transmisión de todo el legado histórico cultural de la humanidad, criterios con los que se coincide por ser ambas instituciones insustituibles para la satisfacción de las necesidades que ellas garantizan. La familia se reconoce estatal y jurídicamente como la célula principal del funcionamiento social y como la institución básica fundamental responsable de la educación de las nuevas generaciones, lo cual ha quedado reflejado en la Ley de Leyes. (Gómez Delgado, Y., 2013)

Por su parte la escuela tiene la alta responsabilidad de preparar para la vida a niños y jóvenes en correspondencia con las posibilidades creadas por el medio social revolucionario y con vistas a dar respuesta a las necesidades que supone su desarrollo. Al considerar lo anterior resulta necesario que mediante de la escuela y la familia, se eleve el conocimiento de los factores de riesgo más frecuentes, la indisciplina y el no acatamiento de las normas de seguridad vial. La práctica ha demostrado que la educación vial constituye uno de los ejes principales de las acciones de las que serán promotores niñas, niños, adolescentes y jóvenes.

Las investigaciones del Instituto Central de Ciencias Pedagógicas y los resultados del desempeño laboral de la investigadora permiten afirmar que existe un conjunto de fortalezas que aseguran la posibilidad de un adecuado trabajo para fomentar la educación vial desde la escuela, entre las que se pueden citar:

- La política del Estado de mantener los servicios educacionales en cualquier circunstancia.

- La infraestructura del sistema de educación que permite el acceso de todos los adolescentes al nivel medio básico, en todas las zonas del país.
- Contar con educadores de alta calificación y docentes en formación universitaria a tono con las exigencias para las transformaciones de la escuela cubana.
- La posibilidad de desarrollar debates, espacios de reflexión y la diversificación de actividades extracurriculares en la que se involucre a la familia.
- La representación del Consejo de Padres en el Consejo de Dirección, facilita coordinación del trabajo y selección de las temáticas a desarrollar.
- La televisión nacional y los canales educativos como promotores de estilos de vida saludables.

No obstante a las fortalezas, aún es insuficiente el aprovechamiento de las potencialidades que ofrece el currículo para fomentar la educación vial y contribuir a la erradicación de conductas que conducen al incremento de la accidentalidad, por ejemplo:

- La no constatación en todos los centros de la inclusión de temas de salud escolar en el sistema de trabajo metodológico.
- Poca sistematicidad por parte de los educadores, de los contenidos que aporta el currículo escolar.
- No se ha logrado con el trabajo de la escuela desarrollar una adecuada cultura vial.

Las estadísticas más actualizadas en Cuba evidencian que los pasajeros de vehículos aportan el mayor número de víctimas, para un 41% en los accidentes del tránsito, aunque la proporción de conductores se incrementa por la incidencia de los conductores de bicicletas. Los peatones y ciclistas en un 29%, constituyen los elementos más desprotegidos en la vía pública, los que incurren en disímiles indisciplinas sociales por tanto tributan a las estadísticas muertos y lesionados. En estos grupos se han visto involucrados niñas, niños, adolescentes y jóvenes del Sistema Nacional de Educación.

Reducir las cifras anteriores no es labor de un solo ministerio, por ello el trabajo integrado del Ministerio del Transporte, Ministerio del Interior y el Ministerio de Educación han favorecido el desarrollo de numerosas acciones a todos los niveles de

dirección y fundamentalmente en las direcciones provinciales y municipales de Educación con los Oficiales de Tránsito de cada territorio para su accionar en las instituciones docentes, entre ellas el desarrollo de actividades científicas a nivel nacional dirigidas a la prevención de los accidentes del tránsito, los talleres de reflexión y debate y los encuentros nacionales sobre educación vial.

Otras vías utilizadas para el tratamiento de esta temática ha sido el programa audiovisual mediante los espacios formativos para todas las educaciones; se elaboró un tabloide titulado “Vía a la Vida” que de manera amena trata de motivar el conocimiento y propiciar la reflexión alrededor del tema vinculado a la prevención de accidentes del tránsito con una actitud responsable en la vía.

En la escuela cubana la promoción y educación para la salud se desarrolla mediante la clase y las actividades extradocentes y extracurriculares, en todos los espacios que ofrece el currículo escolar, de forma transversal, donde se aprovechan para su salida pedagógica, los contenidos de los programas aprobados en el plan de estudio de cada educación.

La educación vial constituye, uno de los pilares de la seguridad vial pues el tránsito es un sistema organizado y conformado por el hombre. Todas las personas que circulan por la vía pública hacen una parte del mismo, en interdependencia de los unos con los otros. Son las personas, los usuarios de la vía, sean peatones, pasajeros y conductores, quienes en cada momento y en cada lugar, con su comportamiento, terminan de conformar y definir las características del mismo. Y el error humano, desgraciadamente, está presente en casi todos los siniestros en el tránsito. Por eso, resulta esencial educar al transeúnte para el desarrollo de actitudes, comportamientos y hábitos seguros, responsables y solidarios para el cuidado de la propia vida y la de los demás, en el espacio compartido de la vía pública. (Fundación Luchemos por la vida, 2013)

La educación vial es el “conjunto de conocimientos, reglas y normas de comportamiento que toda persona debe poseer a la hora de transitar en la vía como peatón o como conductor de bicicletas, ciclomotores o automóviles. Se puede considerar parte de la educación social, siendo una eficaz base de

actuación ciudadana, dado que trata de crear hábitos y actitudes positivas de convivencia, de calidad de vida, calidad medioambiental y la seguridad vial” (Gómez Delgado, Y., 2013)

Por otra parte la seguridad vial “consiste en la prevención de accidentes del tránsito o la minimización de sus efectos, especialmente para la vida y la salud de las personas, cuando tuviera lugar un hecho no deseado del tránsito. También se refiere a las tecnologías empleadas para dicho fin en cualquier vehículo de transporte terrestre (ómnibus, camión, automóvil, motocicleta y bicicleta)” (Gómez Delgado, Y., 2013). Las normas reguladoras del tránsito y la responsabilidad de los usuarios de la vía pública componen el principal punto en la seguridad vial. Sin una organización por parte del estado y sin la moderación de las conductas humanas (particulares o colectivas) no es posible lograr un óptimo resultado.

La estrategia cubana para el logro de la seguridad vial conduce a pronosticar para el futuro cercano un crecimiento en la circulación de vehículos, entre otras causas, por mayor arribo de turistas al país, el incremento de las personas vinculadas por cuenta propia a la actividad de la transportación, el mejoramiento de las vías y la señalización en la red vial principal, el incremento de la transportación masiva de pasajeros en vehículos no diseñados para tales fines, como camiones y otros medios alternativos (motos, bicitaxis y vehículos de tracción animal), lo que incrementa el riesgo y la posibilidad de accidentes de consecuencias masivas.

Lo que refuerza una vez más la necesidad de fortalecer el trabajo educativo y de divulgación de los contenidos de la Ley No. 109, Ley del Código de Seguridad Vial. Para ello se requiere reforzar la preparación de los docentes de forma tal que accedan a la bibliografía complementaria tanto digitalizada como impresa, con énfasis en el programa y las orientaciones metodológicas de educación vial.

En la preparación de los docentes sobre el contenido de educación vial, se debe potenciar el desarrollo profesional que comprende las funciones investigativas, reflexivas y de innovación, que se traducen en el análisis de la práctica pedagógica, en la transformación de los conocimientos, en los cambios encaminados a innovar los propios contenidos y las metodologías que favorezcan la mejor implementación del

programa y las orientaciones metodológicas de educación vial. Las orientaciones metodológicas son sugerencias que no constituyen una receta única para el personal docente, son recomendaciones para contribuir al desarrollo de la creatividad sobre la base de su propia actividad educativa, donde se contextualiza el contenido.

Objetivo general del programa:

- Contribuir a la formación de una adecuada cultura vial en los niños, adolescentes y jóvenes, mediante el aprovechamiento de las posibilidades que brinda el proceso educativo.

La población crece así como el desarrollo industrial y tecnológico. Conjuntamente se desarrollaron los pueblos y ciudades, se construyen nuevas carreteras y autopistas para ampliar la comunicación. Son variados los tipos de transporte que se emplean y la vida social se incrementa por la participación de todos en los diferentes programas de desarrollo social; por otra parte la aspiración de lograr un pueblo culto se propugna a partir de una cultura general integral en cuya materialización jugarán un papel determinante los educadores, lo que fundamenta la necesidad de una preparación vial, pues de ello dependerá en buena medida la preservación de las personas, que es uno de los preceptos declarados por el gobierno. Estas orientaciones los apoyarán en su desempeño en la ejecución del proceso educativo, el trabajo con la familia y en la comunidad.

La educación vial en los niños y niñas, adolescentes y jóvenes, contribuye a preservar su salud, a comportarse correctamente cuando transiten por la vía pública como peatones o futuros conductores de ciclos u otros vehículos. Los conocimientos contenidos en este programa se trabajarán de forma práctica después de haber aprendido de manera teórica todos los elementos que conforman los aspectos del tránsito que se sugieren en los contenidos para cada educación. También se concibe para el desarrollo de este programa sugerencias metodológicas, que el docente podrá enriquecer con el objetivo de situar al alumno ante las diferentes situaciones que se pudiera encontrar en su quehacer cotidiano.

El tratamiento de estos contenidos se debe realizar mediante esquemas, dibujos, observaciones de láminas, carteles gráficos, dramatizaciones, entre otros, los que harán

más objetivas las explicaciones que al respecto se realicen. El contenido del programa desde el punto de vista instructivo y educativo permite que se eleve el nivel de cultura vial que influya desde la escuela en la familia y la comunidad. Este debe ser objeto de ejercitación y consolidación sistemática. Se adecua y amplía de manera progresiva dadas las características de los educandos y las posibilidades reales del medio y de su entorno social. Por sus objetivos y resultados se considera que este programa debe complementar y ampliar todos los conocimientos que el estudiantado recibe en la actualidad mediante de las distintas asignaturas, disciplinas, áreas del conocimiento y niveles de educación.

El programa abarca objetivos y contenidos que se desarrollarán en el currículo así como orientaciones metodológicas para su tratamiento. Para facilitar la labor docente, en el texto del programa y orientaciones metodológicas antes de proceder a comunicar las diferentes formas de realización del trabajo, así como las vías para su concesión, se ofrece una breve caracterización de las ocho educaciones y luego se especifican los objetivos y contenidos que se deben trabajar en cada Educación, solo se exponen los que competen a la Educación Técnica y Profesional por ser este el contexto de interés en la investigación.

La educación vial en la Educación Técnica y Profesional se desarrolla por la vía curricular en las especialidades agrícolas (Agronomía, Cultivo de la caña, Mecanización Agrícola y Forestal), Transporte Automotor y Explotación del Transporte Ferroviario. Se incluyen los contenidos de conducción y trabajos con agregados, en los cuales los alumnos adquieren los conocimientos técnicos y prácticos del Código de Seguridad Vial, se utilizan como base material de estudio las áreas de campo y los polígonos de conducción. En las especialidades del Transporte Automotor y Mecanización de la construcción se desarrollarán conferencias sobre la educación vial donde se utiliza el Manual de Conducción y Educación Vial. En las demás especialidades se le debe dar salida como eje transversal y por la vía extracurricular.

Entre los objetivos de la educación vial en la Educación Técnica y Profesional se encuentran:

- Consolidar hábitos y habilidades que contribuyan a una conducta adecuada en la vía pública frente a los elementos activos del tránsito.
- Adquirir una disciplina consciente y responsable ante las disposiciones del tránsito y las regulaciones viales.

En la Educación Técnica y Profesional, para contribuir a la consolidación de forma efectiva en los estudiantes, la cultura y disciplina vial se requiere por parte de los docentes:

- Garantizar su autopreparación y preparación para enfrentar con calidad y acierto la tarea por las diferentes vías posibles, elevar la calidad de la clase de acuerdo con las normativas establecidas.
- Realizar el estudio necesario para vincular la temática con todas las asignaturas del plan de estudio.
- Recopilar datos sobre los accidentes en la localidad en que se encuentra ubicado el centro, causas y consecuencias y propiciar reflexiones y debates en relación con esta.
- Fortalecer en sus estudiantes el valor de la responsabilidad y consolidar hábitos que los ponga en condiciones de asumir el papel y actitud que le corresponde en la vía pública como peatones o ciclistas.
- Analizar de acuerdo con el nivel en que se encuentra el estudiante y la asignatura que imparte, qué hábitos y habilidades consolidar y qué valores fortalecer para garantizar el cumplimiento de los objetivos.
- Investigar por parte de los estudiantes de los grupos y especialidades, las infracciones y accidentes cometidos en una etapa determinada; se parte de un diagnóstico inicial.
- Realizar concursos a nivel de grupo y especialidades sobre el dominio de la Ley No.109 del Código de Seguridad Vial, se toma como base un diagnóstico inicial.
- Estimular la investigación sobre la temática de la educación vial.
- Realizar actividades conjuntas entre la Policía Nacional de Tránsito y el centro educacional donde intercambien sobre la ley y las infracciones de mayor incidencia, causas y consecuencias:

- Participación de estudiantes en la Jornada del Tránsito.
- Charlas en el centro por miembros de la Policía de Tránsito.
- Trabajos investigativos por estudiantes.
- Evaluar los contenidos de este programa en el contexto de los instrumentos diseñados para medir el logro de los objetivos a partir de la conducta que manifiesten los estudiantes en las actividades cotidianas, por lo tanto deberá ser objeto de análisis en reuniones de grupo, en los análisis del ejecutivo de la Federación de Estudiantes de la Enseñanza Media con los estudiantes, claustrillos de año y otras reuniones en que se valora la conducta y desarrollo de los alumnos dentro y fuera del centro.
- Evaluar sistemáticamente en los claustrillos y reuniones del departamento el cumplimiento del programa y de estas orientaciones.
- En las reuniones del Consejo de Escuela y de padres, valorar el tema con estos, de acuerdo con los logros obtenidos con sus hijos y orientarlos hacia el apoyo que deban brindar.

1.3 La Ley No. 109, Ley del Código de Seguridad Vial, en la educación vial de los estudiantes

La Asamblea Nacional del Poder Popular, en su sesión del día 1 ° de agosto de 2010, correspondiente al Quinto Período Ordinario de Sesiones de la Séptima Legislatura, aprueba por unanimidad la Ley No. 109, Ley del Código de Seguridad Vial con las modificaciones y las adiciones expuestas en el dictamen elaborado por la Comisión de Asuntos Constitucionales y Jurídicos, conjuntamente con la Comisión para la Atención a los Servicios y la Comisión de Defensa Nacional.

Esta Ley refiere que la accidentalidad del tránsito se ha convertido en una de las principales causas de muerte, traumas y lesiones a las personas que provocan secuelas irreparables en muchas de las familias cubanas y la sociedad en general, además de ocasionar cuantiosos daños y pérdidas materiales. Se experimentan cambios en la vialidad, dados por la recuperación y modernización del transporte, el crecimiento de la circulación de vehículos y peatones en las vías, la creciente complejidad técnica de la regulación del tránsito y la repercusión en su seguridad.

La Ley cuenta con definiciones, temas sobre:

- El permiso de aprendizaje y licencia de conducción.
- Sanciones penales y administrativas.
- Clasificaciones de las infracciones.
- Plazos para el pago de las multas.
- Suspensión y cancelación de licencias de conducción.
- Señales del tránsito.
- La circulación.
- Las prohibiciones.
- El estacionamiento.
- Las exigencias técnicas.
- Los peatones.
- Luces del vehículo.
- Accesorios y otros aditamentos y partes técnicas.

También hace referencia que resulta conveniente perfeccionar el sistema de prevención y educación vial de toda la población con el objetivo de elevar los conocimientos sobre vialidad y tránsito como método activo para disminuir la accidentalidad y sus fatales consecuencias; implementar un plan nacional integral para garantizar la seguridad vial; y otorgar un papel fundamental a los organismos rectores designados a tales efectos.

En tal sentido en la propia Ley, en el capítulo 1, del libro V, específicamente en los artículos del 239 al 247, se establecen las responsabilidades del MINED en cuanto al fomento de la educación de las normas y reglas del tránsito, la inserción de esta temática en el currículo, la elaboración de programas y orientaciones metodológicas, así como la preparación de los directivos, como un eje transversal vinculándolo a las diferentes disciplinas. Este ministerio requiere a los fines precedentes, la colaboración y la asistencia metodológica especializada del órgano encargado de la seguridad del tránsito.

En cumplimiento de la Ley el MINED elaboró la Resolución Ministerial 83 del 2011, que aprueba y pone en vigor el nuevo programa y orientaciones metodológicas de educación vial para todas las educaciones, las que constituyen el anexo de la propia

resolución. El contenido de la misma fue publicado en la Gaceta Oficial extraordinaria del 15 de marzo de 2011 y divulgado en su versión digital en todas las provincias para el dominio por parte de directivos y docentes de nuestro sector.

La elaboración de los programas y proyectos, las orientaciones metodológicas dirigidas a los docentes y directivos; los documentos básicos, libros de texto, multimedias didácticas y cualquier otro medio de enseñanza, contemplan los acuerdos y convenios que se concreten con los organismos rectores en la materia.

La preparación del personal docente y directivo forma parte del sistema de superación establecido por los ministerios de Educación y Educación Superior y se realiza en coordinación con el órgano encargado de la seguridad del tránsito. Para la realización de proyectos comunitarios que contribuyan a la cultura vial de la población se requiere de la participación de las organizaciones políticas, sociales y de masas y de la comunidad en general.

Los organismos rectores llevan de forma permanente, campañas, programas y cursos de educación y seguridad vial para proporcionar a la sociedad los lineamientos básicos en la materia y crear conciencias y hábitos de respeto a los ordenamientos jurídicos sobre tránsito y vialidad. Los ministerios quedan encargados de, en coordinación con los medios de comunicación social, instrumentar estrategias de sucesión continua y permanente sobre educación vial, para la difusión y aplicación de medidas y formas de prevenir los accidentes del tránsito.

Conclusiones del capítulo

En resumen de lo expuesto en este capítulo, se puede concluir que la educación vial en la escuela cubana, tiene el propósito de contribuir a la formación de una adecuada cultura vial en niños y niñas, adolescentes y jóvenes, mediante el aprovechamiento de las posibilidades que ofrece el proceso docente educativo. Es factible de aplicar en las ocho educaciones del Ministerio de Educación, con el seguimiento a la línea de enfocar pedagógicamente este trabajo a partir del contenido de cada educación, presente en los programas y libros de textos; valorarlo como eje transversal, y aprovechar el propio contenido de las diferentes asignaturas; en la organización escolar y en el ámbito escolar, familiar y comunitario.

Con solo realizar una campaña contra los accidentes del tránsito o aplicar la legislación vigente con mayor severidad no se logra sensibilizar a los grupos vulnerables ni a la población en general acerca de la necesidad de invertir la tendencia creciente en las muertes y lesiones en accidentes en todo el mundo. El éxito del trabajo integrado entre todos los organismos, organizaciones e instituciones, entre otras, para enfrentar las causas que provocan los accidentes del tránsito, ya sea por desconocimiento o violaciones de las normativas establecidas, debe tener en primer lugar a la educación vial como garantía de vida.

CAPÍTULO II. ACTIVIDADES DE EDUCACIÓN VIAL PARA CONTRIBUIR A UNA CULTURA QUE PERMITA A LOS ESTUDIANTES DEL CENTRO POLITÉCNICO CARLOS FONSECA AMADOR CONVIVIR EN LA VÍA PÚBLICA

En este capítulo se presentan los resultados de los instrumentos aplicados en el diagnóstico inicial de la educación vial. Se fundamentan las actividades y se ofrecen los resultados de su validación en la práctica educativa.

2.1 Resultado de los instrumentos aplicados en el diagnóstico inicial

El estudio del Expediente Acumulativo del Escolar (**Anexo 1**) se realizó con el objetivo de conocer el lugar de residencia de los estudiantes para determinar las distancias que recorren desde su hogar hasta la escuela y la posible utilización de medios de transporte y este arrojó como resultados que:

- El 100% de los estudiantes del Centro Politécnico Carlos Fonseca Amador son agentes activos del tránsito ya sea como peatones o como ciclistas.
- El 58% de los estudiantes se desplazan hacia la escuela en bicicletas, de ellos el 22,5% lo hacen desde las zonas rurales distantes del centro.

La encuesta aplicada a los estudiantes (**Anexo 2**) con el objetivo de conocer las problemáticas sobre prevención de accidentes y educación vial en las que quisieran recibir preparación se comprobó que:

- El número de actividades para darle salida por la vía curricular, extracurricular y mediante la educación familiar y comunitaria al Programa Director de Promoción y Educación para la Salud no abarca en su totalidad el eje temático prevención de accidentes y la educación vial.
- No se aprovechan las potencialidades del eje temático prevención de accidentes y educación vial para intervenir desde su universo en la promoción de salud mediante la vía extracurricular.
- Solo el 35,5% de los estudiantes conocen como eje temático del Programa Director de Educación y Promoción de Salud la prevención de accidentes y educación vial.
- El 30% de los estudiantes reconocen que sus profesores han tratado temas relacionados con la prevención de accidentes y educación vial.

- El 100% de los estudiantes manifiestan que les gustaría que se realizaran más actividades para conocer sobre la prevención de accidentes y educación vial.
- El 40% de los estudiantes consideran de su preferencia para aprender sobre prevención de accidentes y educación vial: el video debate.
- El 29% de los estudiantes consideran de su preferencia para aprender sobre prevención de accidentes y educación vial: el audio debate.
- El 21% de los estudiantes consideran de su preferencia para aprender sobre prevención de accidentes y educación vial: la excursión.
- El 5% de los estudiantes consideran de su preferencia para aprender sobre prevención de accidentes y educación vial: el debate a partir de situaciones problemáticas.
- El 5% de los estudiantes consideran de su preferencia para aprender sobre prevención de accidentes y educación vial: la discusión de un artículo.

Con la aplicación de la entrevista a los profesores del centro (**Anexo 3**) que tuvo como objetivo conocer las vías que se utilizan para darle salida a la prevención de accidentes y educación vial se detectó que:

- El número de actividades para darle salida por la vía curricular, extracurricular y mediante la educación familiar y comunitaria al Programa Director de Promoción y Educación para la Salud no abarca en su totalidad el eje temático prevención de accidentes y la educación vial.
- No se aprovechan las potencialidades del eje temático prevención de accidentes y educación vial para intervenir desde su universo en la promoción de salud mediante la vía extracurricular.
- No se utilizan las cifras de estadísticas de la ocurrencia de accidentes del tránsito como datos para la reflexión y el debate.
- El 100% de los profesores conocen el Programa Director de Educación y Promoción de Salud.
- El 100% de los profesores conocen cuáles son las vías que utilizan para darle salida al Programa Director de Educación y Promoción de Salud.

- El 65% de los profesores conocen cuáles son los problemas sobre prevención de accidentes y educación vial que más se manifiestan en sus estudiantes.
- El 35,5% de los profesores conocen Ley No. 109, Ley del Código de Seguridad Vial.
- Solo el 45% de los profesores manifiestan que tienen bibliografía para trabajar la prevención de accidentes y educación vial.

La entrevista al departamento de tránsito de la provincia (**Anexo 4**) se realizó con el objetivo de conocer la situación actual de la prevención de accidentes y la educación vial en la provincia de Cienfuegos y el municipio de Cumanayagua y arrojó como resultado lo siguiente:

- En la provincia de Cienfuegos en el año 2013 hasta octubre han ocurrido 338 accidentes del tránsito que tienen como causa fundamental el desconocimiento de Ley No. 109, Ley del Código de Seguridad Vial.
- En el municipio de Cumanayagua han ocurrido hasta octubre del 2013, 31 accidentes del tránsito que tienen como causa fundamental el desconocimiento de Ley No. 109, Ley del Código de Seguridad Vial.
- De estos, 25 se dieron lugar en las rutas por donde transitan los estudiantes del Centro Politécnico Carlos Fonseca Amador.
- De estos, 13 tienen como causantes a jóvenes entre 15 y 17 años.
- Las actividades de prevención de accidentes por parte de la dirección de tránsito son insuficientes.

Con el objetivo de conocer si la familia domina las distancias que recorren sus hijos desde su hogar hasta la escuela y la posible utilización de medios de transporte, así como el estado de las bicicletas en el caso que la utilicen, se realizó a la familia una entrevista (**Anexo 5**) que demostró lo siguiente:

- El 80% de los padres conocen la distancia que recorren sus hijos desde su hogar hasta la escuela.
- El 85% de los padres conocen por qué carreteras se trasladan sus hijos cuando se dirigen hacia la escuela.

- El 100% de los padres conocen qué medio de transporte utilizan sus hijos para trasladarse hacia la escuela.
- El 20% de los padres chequean el estado en que se encuentra la bicicleta.
- El 15% de los padres conocen la Ley 109, del Código de Seguridad Vial.

2.2 Fundamentación de las actividades

La **actividad** (Lat. *activitas*, *activas* = actuar) es una faceta de la psicología que mediatiza la vinculación del sujeto con el mundo real. La actividad es generadora del reflejo psíquico el cual, a su vez, mediatiza a la propia actividad. Siempre está ligada a cierta necesidad que provoca la búsqueda. Durante la realización de la actividad colectiva e individual tiene lugar el reflejo psíquico de la realidad y se forma la conciencia. (Merani, A. 2013)

La actividad humana consciente tendiente hacia una finalidad, es la sustancia de la conciencia humana porque es un proceso objetivo tanto como todos los procesos de la naturaleza. En Psicología se estudian la actividad objetual externa y la actividad interna donde esta última es secundaria, porque se forma en proceso de interiorización de la actividad objetual externa que crea un plano interior de la conciencia. Este proceso de interiorización Lev S. Vygotsky (1896-1934) lo interpretaba como pasaje de la función psíquica superior desde el plano social externo al plano individual interno de su realización. La actividad está estrechamente interrelacionada con los conceptos conciencia y de lo ideal. (Merani, A. 2013)

Para Galperin (1983), la actividad está formada por componentes estructurales y funcionales. Al consultar a Leontiev (1987), se constató que este define la actividad como el proceso de interacción sujeto-objeto, dirigido a la satisfacción de las necesidades del sujeto, como resultado del cual se produce una transformación del objeto y del propio sujeto.

Según el Diccionario Latinoamericano de Educación (2011), se define la actividad como la facultad de obrar. La actividad es una de las bases de toda educación pues el hombre, y más el niño, es ante todo un ser activo. La actividad educativa no es una actividad arbitraria y caprichosa, nacida de la improvisación, sino regulada, aunque esta regulación debe ser interna más que impuesta, es decir, debe ser autoactividad.

La pedagogía cubana define la actividad como aquellos procesos mediante los cuales el individuo, respondiendo a sus necesidades, se relaciona con la realidad, adoptando determinada actitud hacia la misma. La actividad no es una reacción ni un conjunto de reacciones. La actividad ocurre en la interrelación sujeto- objeto, gracias a la cual se origina el reflejo psíquico que media esta interrelación. De este modo, la actividad es un proceso en que ocurren transiciones entre los polos sujeto- objeto en función de las necesidades del primero. (González, V. 1995)

Para el diseño de las actividades que se presentan, se consideraron los aspectos del contenido, los socioculturales y los de carácter instructivo que posibilitaron los métodos de trabajo que podrían realizarse desde la función de la intervención educativa. Así mismo se consideró el carácter abierto de los espacios para ese fin, dígase la escuela, la familia y la comunidad. En este punto se consideraron aspectos socioculturales y educativos del espacio, la actividad y el contenido de las mismas.

Se consideró en el ordenamiento de cada actividad un fin u objetivo con el apoyo de los especialistas del tránsito con experiencia práctica que pudieran asegurar la misma, se vela por un nivel de instrucción cultural general y el reconocimiento de valores éticos de la realidad. La concepción que se asume para las actividades es el enfoque histórico cultural, que presupone:

- Partir del carácter rector de la enseñanza para el desarrollo psíquico, donde la determinación de este se da en la interrelación de los aspectos externos, internos y lo objetar.
- El desarrollo psicológico humano es de naturaleza social y cultural y se produce como consecuencia de la asimilación de la experiencia histórico-social mediante de una experiencia individual.
- La educación debe integrar todo el sistema de relaciones más cercano del sujeto para propiciar su interés, mayor grado de participación e implicación.
- Utilizar todas las potencialidades de la personalidad del sujeto y su experiencia personal que permite el despliegue del proceso de redescubrimiento y reconstrucción del conocimiento, de sus particularidades

personales que posibiliten potenciar un ambiente de cooperación para la solución conjunta de las dificultades. Hacer de las actividades una práctica autorreflexiva y participativa.

En la elaboración de las actividades se tuvo en consideración el carácter mediatizado de la psiquis humana, en la que subyace la génesis de la principal función de la personalidad, la autorregulación, y su papel en la transformación de la psiquis, función que tiene como esencia la unidad de lo afectivo y lo cognitivo. Las actividades se elaboraron a partir de acciones que propician un ambiente favorable y parte de diagnosticar el nivel de conocimientos que poseen los estudiantes que conforman la muestra, pero también de sus intereses, motivaciones y necesidades. Con la creación de un club se realizaron 9 actividades más dirigidas a los estudiantes ciclistas, que se aplicarán con una frecuencia quincenal de 45 minutos, en espacio extracurricular, donde se tendrán en cuenta las carencias y necesidades de la muestra que responden al objetivo de cada actividad.

Las actividades se aplicarán de forma tal que propicie el diálogo y la reflexión colectiva, que la persona encargada de coordinar y dirigir estas actividades juegue un papel dinamizador y motivador, se logre un clima agradable y de confianza que de lugar a verdaderos intercambios de experiencias. Durante la realización de las actividades se tendrá en cuenta la caracterización de los estudiantes, sus potencialidades y necesidades. Los medios y recursos tecnológicos seleccionados responden a las exigencias de la actualidad educativa (videos, periódicos, folletos, plegables, textos ajustados a cada tema entre otros)

Actividad 1

Título: El club de ciclistas

Objetivo: crear el club de ciclistas para desarrollar conocimientos en materia de seguridad vial mediante los conceptos básicos y el estudio de la Ley No. 109, Ley del Código de Seguridad Vial.

Método: expositivo.

Desarrollo

La sugerencia de formar el club de ciclistas parte de la necesidad de educar a los adolescentes en una adecuada cultura vial a partir de que la experiencia demuestra que existen violaciones cometidas por estos, las que se encuentran sustentadas en la falta de conocimientos, hábitos y costumbres lo cual contribuirá a preservar su vida, su salud y a comportarse correctamente cuando transiten por la calle.

Esta propuesta se inserta en el eje temático de la prevención de accidentes y educación vial a partir de lo establecido en el Programa de Promoción y Educación para la Salud, y recoge los principios elementales que deben ser dominio de los ciclistas, que parte de tener conciencia que ya es un conductor con derechos y obligaciones exigidos por la ley, como a cualquier otro conductor. Los temas deben estar dirigidos bajo los preceptos de:

- Valorar la vida individual y colectiva.
- Promover el respeto y la solidaridad.
- Fortalecer pautas de convivencia.
- Favorecer el desarrollo de hábitos de responsabilidad del usuario de la vía pública.
- Promover el conocimiento de las normas, reglas y principios del tránsito vigentes.
- Desarrollar hábitos y conductas para la prevención de riesgos de accidentes.
- Propiciar y motivar la participación de la comunidad en la problemática vial.

Se explicará que en el club de ciclistas se aglutinan los estudiantes que participan en la vía como conductores de ciclo, los cuales deben ser organizados y dirigidos por un docente con aptitudes, para desarrollar su preparación en relación con el tema y establecer coordinaciones con el personal especializado de la Policía Nacional de Tránsito para la ejecución de algún tema de preparación.

Circular con la bicicleta por la vía pública, implica también que el joven sepa juzgar las condiciones de circulación, calcular distancias, diferenciar velocidades, apreciar y evitar zonas de riesgos en el tránsito de las calles y avenidas y resolver situaciones inesperadas.

Elementos organizativos necesarios:

- Selección del responsable del club. Este debe ser un docente.
- Creación del club.

- Selección de un estudiante coordinador.
- Aplicación de un diagnóstico de conocimiento sobre el tema.
- Selección y dosificación de temas que se tratarán sobre la base de sus necesidades e intereses.

Temas

- La bicicleta, mi medio de transporte.
- Las señales del tránsito.
- Dominio del ciclo.
- ¿Cuándo usar mi bicicleta?
- Reflexionemos un poco.
- Algo más que dos ruedas.
- Prevenir accidentes.
- Sorprendente.
- Organización del horario.
- Selección de la bibliografía necesaria.
- Reconocimiento y estimulación.

Evaluación

¿Por qué quieres ser miembro del club de ciclistas?

Actividad 2

Título: La bicicleta, mi medio de transporte

Objetivo: conocer la bicicleta como medio de transporte.

Método: debate.

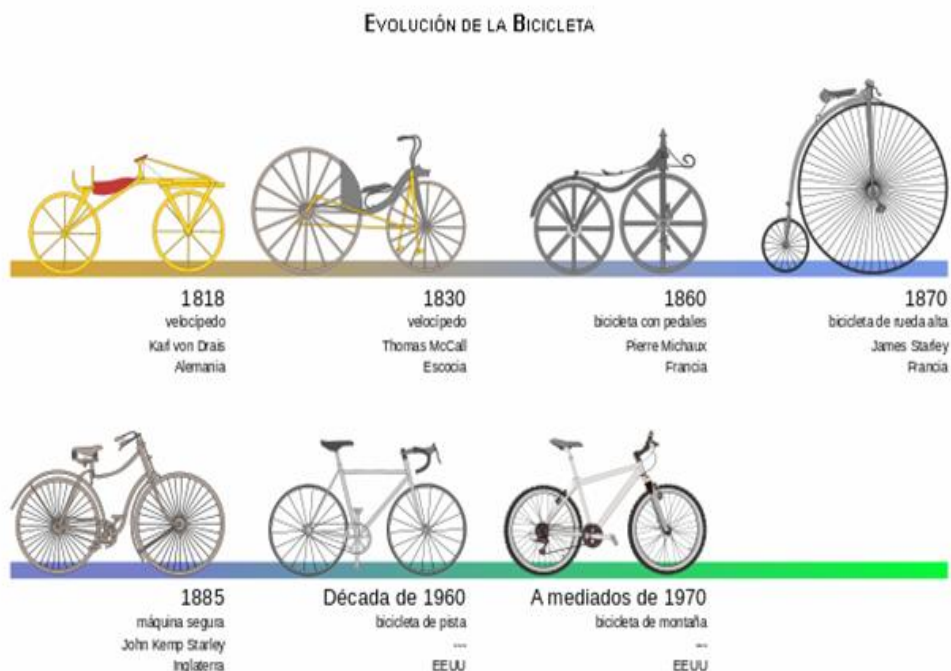
Desarrollo

El facilitador comienza la actividad con la realización de un análisis de la importancia y la historia de la bicicleta a nivel mundial y la necesidad de su uso en Cuba. Hacer uso de la lámina.

La bicicleta es un vehículo de transporte personal de propulsión humana, es decir por el propio viajero. Sus componentes básicos son dos ruedas, generalmente de igual diámetro y dispuestas en línea, un sistema de transmisión a pedales, un cuadro

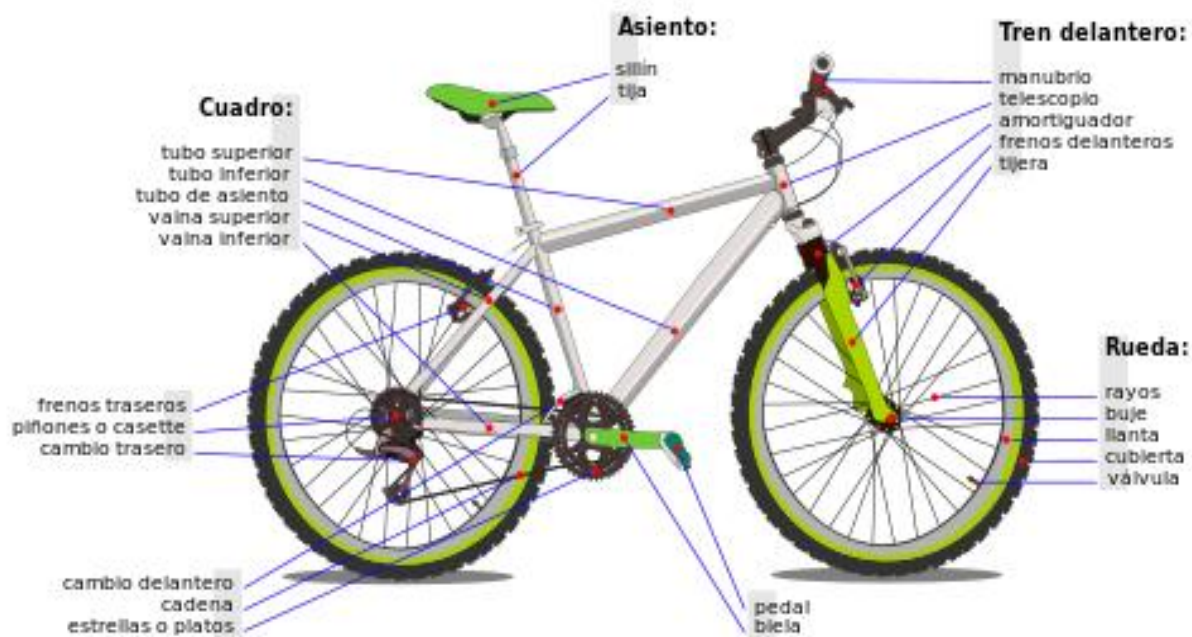
metálico que le da la estructura e integra los componentes, un manillar para controlar la dirección y un sillín para sentarse. El desplazamiento se obtiene al girar con las piernas la caja de los pedales que a través de una cadena hace girar un piñón que a su vez hace girar la rueda trasera sobre el pavimento. El diseño y configuración básica de la bicicleta ha cambiado poco desde el primer modelo de transmisión de cadena desarrollado alrededor de 1885. La paternidad de la bicicleta se le atribuye al barón Karl Von Drais, inventor alemán. Su rudimentario artefacto, creado alrededor de 1816, se impulsaba con el apoyo de los pies alternativamente sobre el suelo.

En la actualidad hay alrededor de 800 millones de bicicletas en el mundo (la mayor parte de ellas en China), bien como medio de transporte principal o bien como vehículo de ocio. Es un medio de transporte sano, ecológico, sostenible y muy económico, tanto para trasladarse por ciudad como por zonas rurales. Su uso está generalizado en casi toda Europa, es en países como Holanda, Suiza, Alemania, algunas zonas de Polonia y los países escandinavos uno de los principales medios de transporte. En Asia, especialmente en China y la India, es el principal medio de transporte. Las bicicletas fueron muy populares en la década de 1890, y ahora su uso nuevamente ha venido a crecer considerablemente en todo el mundo.



Con la utilización de una bicicleta se identifican sus partes y la función de cada una de ellas. Se puede hacer uso de la lámina.

Se explica las condiciones técnicas del ciclo que permitan el traslado con seguridad.



- Frenos: cables, varillas y tornillos ajustados. Los patines de goma en buen estado.
- Asiento: bien sujeto.
- Manubrio: ajustado, con los puños fijos.
- Timbre: en el manubrio, cerca de los puños con buen sonido.
- Espejo retrovisor: limpio y bien orientado.
- Luz trasera: luz roja retroreflectiva, bien limpia.
- Ruedas: centradas, con todos los rayos bien tensos y elementos reflectantes incorporados.

- Neumáticos: en buen estado, que se vea el dibujo en la banda de rodamiento, cámara con la presión adecuada.
- Mariposas, tuercas y bulones: bien ajustados.
- Pedales: completos y engrasados.
- Cadena: con la tensión adecuada.
- Rodamientos: limpios y bien engrasados.

Evaluación

¿Sabías algunos datos sobre el surgimiento de la bicicleta y la importancia que tienen en muchos países?

¿En Cuba el uso de la bicicleta es importante?

¿La bicicleta forma parte de nuestra vida cotidiana?

En mi casa conversamos sobre el buen uso de la bicicleta, ¿y en la de ustedes?

Yo, siento temor cuando mi hijo sale en bicicleta, ¿le sucede esto también a sus padres?

¿Tu bicicleta está lista para desplazarte hasta la escuela? ¿Por qué?

Actividad 3

Título: Las señales del tránsito

Objetivo: conocer las señales como elementos físicos en la regulación del tránsito.

Método: debate.

Desarrollo

Se explica mediante un power point que:

Los usuarios de la vía están obligados a observar el siguiente orden de prioridad:

- Las señales de los agentes de la Policía Nacional de Tránsito, los Reguladores Militares del Tránsito y guardas cruceros en los pasos a nivel.(estas tienen prioridad por encima de todas las demás)

Atención Alto: se realiza con el brazo levantado verticalmente y significa que todos los usuarios deben parar los vehículos y los peatones pararse en la acera.

Alto: se realiza con uno de los dos brazos extendidos horizontalmente, como continuación de sus hombros, significa que los que están de frente o a su espalda deben detener la marcha y solo podrán circular los que estén a sus lados y en dirección en que estén los brazos.

Brazo extendido horizontalmente al frente: indica que todos los vehículos que se encuentran a su izquierda pueden circular en todas las direcciones y los peatones pueden circular a su espalda.

Además de las señales de brazo un agente puede auxiliarse de un silbato: una serie de toques discontinuos o cortos significa detener los vehículos; un toque largo, reanudar la marcha. Cuando un agente manda a detener el vehículo, se está obligado a detenerse y separarse de la vía, apagar el vehículo y esperar que el agente se dirija al mismo. El balancea manual de una luz roja, hecho por un agente, significa ALTO para quien va dirigida la señal. El guarda crucero realiza las señales siguientes: Atención Alto, Alto y el balanceo manual de una luz roja.

Desde un vehículo patrullero también se puede regular el tránsito.

Señales de los conductores: toda persona que conduzca un vehículo en la vía, está obligada a usar las luces de frenado, direccionales e intermitentes, mecánicas o eléctricas y en su defecto las señales de brazo, que se ajustan a las siguientes reglas:

Avisar con atención suficiente la maniobra que va a utilizar.

- Cuando va a disminuir la velocidad o detenerla marcha, sacar el brazo y mantenerlo inclinado hacia abajo con la palma de la mano hacia atrás.
- Para doblar, cambiar de senda o carril a la derecha, sacar el brazo en posición vertical hacia arriba.
- Para doblar, cambiar de senda o carril a la izquierda, sacar el brazo horizontalmente.
- Para dar marcha atrás, sacar el brazo horizontal con la palma de la mano hacia atrás.
- Las señales que indican régimen de circulación provisional.
- Las señales mediante luces de los semáforos, sonoras y lumínicas.

Mediante luces: conjunto de dispositivos eléctricos a colores empleados fundamentalmente en las intersecciones urbanas para otorgar de forma alternativa el derecho de paso de vehículos y peatones. Orden de luz en el semáforo de arriba abajo y de izquierda a derecha (Roja, Amarilla y Verde)



La luz roja significa que los conductores deben detenerse en la línea de PARE y los peatones sobre la acera. Se pueden efectuar giros a la derecha o seguir recto en las intersecciones autorizadas mediante la señalización correspondiente si la hubiera. Cuando está intermitente los conductores deben parar, mirar y no continuar hasta comprobar que por la transversal no se aproxima vehículo alguno.

La luz amarilla indica que los conductores están obligados a detenerse en la línea de PARE a no ser que estén tan cerca de la intersección, que no puedan detener el vehículo con la seguridad suficiente y el peatón debe detenerse en la acera. Con intermitencia indica que debe disminuir la velocidad y pasar con precaución.

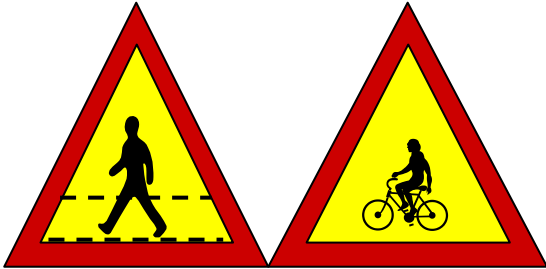
La luz verde significa que los conductores pueden continuar recto, doblar izquierda cediendo el paso a los vehículos que circulan en sentido contrario y sin obstruir la circulación a los vehículos que lo suceden.

- Las señales verticales: son las placas y dispositivos de diferentes formas geométricas y colores.



Se explica, además cuáles son las señales verticales de la circulación vial.

Grupo A. Señales de peligro o precaución:

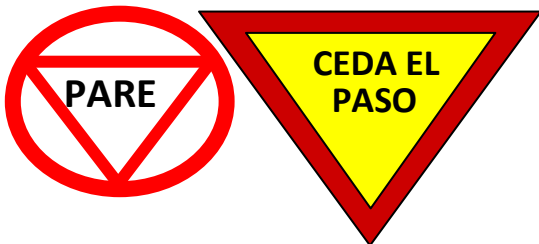


**PASO DE PEATONES
DE CICLISTAS**

SALIDA

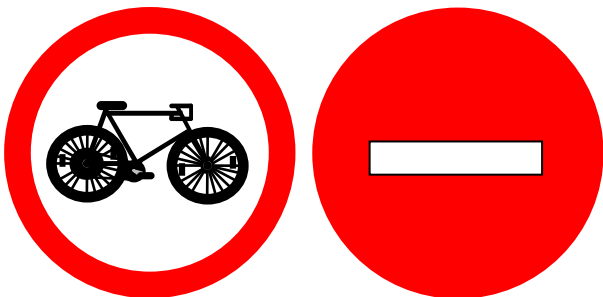
Nos indican la proximidad de un peligro y su naturaleza, son de forma triangular con uno de sus vértices hacia arriba, de color orla rojo, fondo amarillo y símbolo en negro.

Grupo B. Señales de prioridad



Tienen distintas formas según el caso. El objetivo de estas es poner en conocimiento a los usuarios las reglas en las intersecciones y pasos estrechos, y constituyen un peligro potencial su violación.

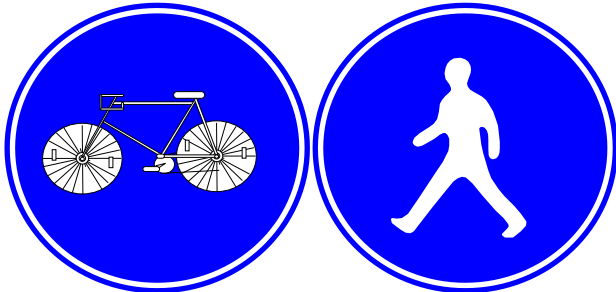
Grupo C. Señales de prohibición



Obligan a cumplir determinado régimen de circulación, de forma circular, de fondo blanco, orla roja y símbolo en negro, se exceptúa la de prohibición de estacionamiento que es de

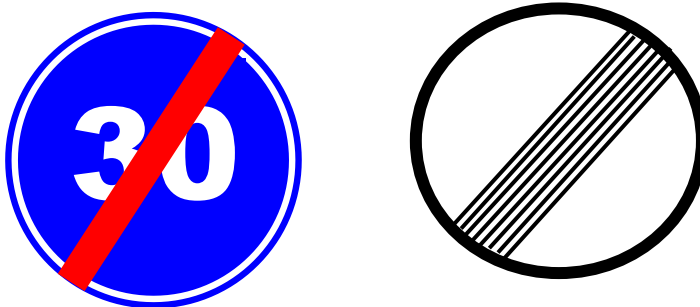
CIRCULACIÓN PROHIBIDA A LOS CICLOS ACCESO PROHIBIDO

Grupo D. Señales de obligación



**VIA OBLIGATORIA PARA LOS CICLISTAS
VIA OBLIGATORIA PARA LOS PEATONES**

Grupo E. Señales de fin de prohibición u obligación



**FIN DE TODAS LAS PROHIBICIONES DE
CARÁCTER LOCAL FIN DE
VELOCIDAD MAXIMA OBLIGATORIA**

Grupo F. Señales de información



SENTIDO DE CIRCULACIÓN

Indican determinado régimen de obligaciones en la circulación. Tienen forma circular, de fondo azul y símbolo y orla en blanco.

Indican el cese de prohibición u obligación que estableció una señal anterior. Son iguales que las que establecen las prohibiciones u obligaciones, pero con una banda diagonal roja o negra, de derecha a izquierda, que parte de la parte superior con el símbolo en gris y los números en blanco.

Informan determinado régimen de circulación permitidos, así como el estacionamiento, giros y detenciones que pueden efectuarse. De forma rectangular, fondo azul o verde oscuro, con letras y símbolo en blanco.

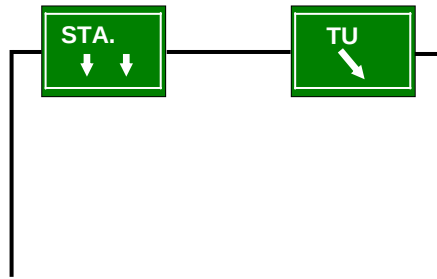
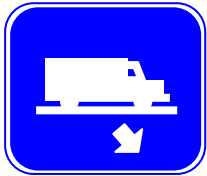
Orientan a los usuarios en la vía. De forma rectangular y de fondo azul o verde oscuro, símbolo en blanco o rojo.



PASO DE PEATONES

Son las que se colocan ante la proximidad de un paso a nivel

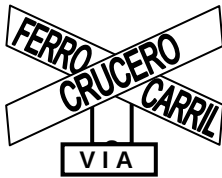
Grupo G. Señales de orientación



IA PARA VEHICULOS LENTOS

SEÑAL ELEVADA

Grupo H. Señales para los pasos a nivel



SEMIBARRERA PARA LOS PASOS A

NIVEL

CRUCE CON DOS O MAS VIAS FERREAS SIN BARRERA O SEMIBARRERA

Otras señales



BARRERA PARA EL CIERRE DE VIAS

- Las señales horizontales: son las marcas hechas con pintura en el pavimento



Se explica, además cuáles son las señales horizontales de la circulación vial

Marcas paralelas a la circulación

- Línea continua.
- Línea discontinua.
- Doble líneas continuas.
- Líneas paralelas continuas y discontinuas.
- Líneas continuas en el borde de la calzada.
- Línea continua de canalización.

Marcas transversales a la circulación

- Línea de pare.
- Línea de ceda el paso.
- Franja de cruce de peatón (tipo cebra)
- Doble línea para el cruce del peatón.

Otras marcas

- Marcas que prohíben la circulación sobre ellas.
- Flechas.
- Líneas continuas paralelas.
- Líneas direccionales discontinuas.

- Líneas de obstáculo.
- Sonoras: sonidos emitidos por vehículos en circulación.

Evaluación



¿Qué hacer cuando veas en la vía una placa de señalización que diga:

- Ceda el paso.
 - Pare.
 - Peligro?
- ¿Qué harías si escuchas llamadas de atención por el altoparlante de un carro patrullero u otro con características preventivas?
 - ¿Qué harías si vas en tu bicicleta para la escuela y tienes que entrar por la calle del mercado?
 - Si manejas detrás de un auto, qué harías si observas las siguientes indicaciones.



- ¿Qué harías si vas en tu bicicleta y te encuentras en la calle marcas transversales a la circulación, por ejemplo franjas de cruce de peatón?

- ¿Consideras que puedes entrar por el bulevar del municipio montado en tu bicicleta?
- ¿Consideras que las calles por las que transitas están debidamente señalizadas?
- ¿Dónde pondrías señales de acceso prohibido a los ciclos?
- ¿En qué calles colocarías señales de luces?

Actividad 4

Título: Dominio del ciclo

Objetivo: conocer cómo dominar la bicicleta para poder conducir en la vía pública.

Método: expositivo.

Desarrollo

Se explica el correcto dominio de la bicicleta.

Las bicicletas son un medio de transporte muy popular que permite moverse fácilmente. Para muchos niños y adolescentes, la bicicleta constituye el primer medio de transporte, pero también significa enfrentar nuevos peligros. Como resultado, todos tienen la obligación de aprender los derechos y los deberes de los ciclistas mediante una educación vial teórica y práctica. Además de un buen conocimiento de las normas del tránsito, de la importancia de su cumplimiento, del significado de las señales, del sentido de las vías, es importante enseñar el manejo seguro de la bicicleta.

Todo usuario de bicicleta debe:

- Saber subir y bajarse con facilidad.
- Conducir bien en línea recta.
- Doblar correctamente.
- Dirigir con una mano y con la otra efectuar la señal de giro a la izquierda o a la derecha.

El correcto dominio de este vehículo es una de las condiciones elementales para la seguridad de quien conduce, la otra condición es saber conducir en la vía pública.

Evaluación

Realizar actividad práctica en la bicicleta en el área deportiva, para demostrar habilidades en la conducción de la bicicleta.

Actividad 5

Título: ¿Cuándo usar mi bicicleta?

Objetivo: conocer las principales indicaciones que prohíbe la circulación en bicicletas.

Método: debate.

Desarrollo

Con anterioridad se ubican a escondidas en diferentes lugares tarjetas con indicaciones para el uso de la bicicleta. Una vez encontradas las tarjetas por los participantes, serán leídas en el orden en que fueron encontradas y analizarán si son correctas o incorrectas. Se argumenta en cada caso.

Ejemplo de algunas de ellas.

- Los menores de 12 años de edad pueden circular fuera de zona o lugar de recreación.
- Se puede circular si se hacen acrobacias, se suelta el timón, manillas y pedales.
- Cuando se está cansado se puede remolcar por otro vehículo en marcha.
- Se prohíbe circular, si conduce en sentido contrario al tránsito.
- Trasladar a compañeros en el caballo o parrilla.
- Debe tener un sistema de frenos que funcione correctamente.
- En zonas urbanas se puede circular aunque te encuentres una señal de prohibición.
- No puedes circular por las aceras o los paseos destinados a los peatones.
- Se prohíbe la circulación de bicicletas a más de un metro del contén de la acera o borde derecho de la calzada o camino, de acuerdo con el sentido en que se transita.

Terminado el debate con los participantes, un estudiante puede leer en voz alta las principales indicaciones que prohíbe la circulación de bicicletas, que aparecen en el libro “Tránsito y Seguridad Vial”.

- A menores de 12 años de edad, fuera de la zona o lugar de recreación, repartos residenciales de poco tránsito o vías de poca circulación de vehículos, en zona urbana o rural. Los ciclos que circulan por los lugares establecidos en este inicio no están obligados a llevar el distintivo que establecerá el Ministerio del Interior.

- En las vías urbanas y rurales cuando una señal de prohibición lo indique.
- Por las aceras o los paseos destinados a los peatones.
- A más de un metro del contén de la acera o borde derecho de la calzada o camino, de acuerdo con el sentido en que se transita.
- Si suelta el timón, las manillas, los pedales o haciendo acrobacias.
- Cuando la velocidad no sea prudencial de acuerdo con la circulación y la vía.
- Si se transita pareado, excepto en el pase o adelantamiento.
- Si lleva un acompañante, a no ser que lo haga en un dispositivo adecuado e instalado expresamente en la bicicleta.
- Remolcado por otro vehículo en marcha, circunstancia que provoca muchos accidentes al frenar súbitamente el vehículo del que va remolcado el ciclista o al ser comprimido por el vehículo que viene detrás.
- Si se conduce en sentido contrario al tránsito, aunque algunos ciclistas estiman que a ellos no les está prohibido esto y lo hacen con riesgo para su seguridad.
- Cuando no posea timbre, fotuto o corneta, pues estos medios de seguridad son muy útiles para advertir situaciones de peligro en la vía.
- Si lleva objetos voluminosos u otros que impidan la visibilidad y la posibilidad de poder maniobrar el ciclista, pues en las vías urbanas constituyen un gran peligro por la alta fluidez del tránsito.
- Sin un sistema de frenos que funcione correctamente o cuando no tenga las condiciones técnicas que garanticen la seguridad en la circulación.
- Está prohibida la circulación por la vía en patines, carriolas o artefactos similares, solo puede hacerse cuando se realice en una vía cerrada o en zonas de recreación.

Evaluación

Orientarles elaborar una composición titulada “Cuando voy a mi escuela en bicicleta yo...”

Actividad 6

Título: Reflexionemos un poco

Objetivo: reflexionar sobre las estadísticas de accidentalidad en el mundo, Cuba, Cienfuegos y Cumanayagua.

Método: debate.

Desarrollo

Se comienza con la lectura de algunas de las composiciones que con el tema “Cuando voy a mi escuela en bicicleta yo...”, para introducir el debate sobre la historia y estadísticas de la accidentalidad en el mundo, Cuba, Cienfuegos y Cumanayagua.

Los accidentes del tránsito privan cada año la vida de alrededor de 1,2 millones de hombres, mujeres y niños. Más de tres mil personas mueren cada día en las carreteras y se calcula que el número llega a 1 300 000 al año. El primer accidente del tránsito fue en 1896, en Irlanda: Mary Ward falleció a los 42 años de edad, el día 31 de agosto de 1896, tras caer de un vehículo con motor de vapor diseñado por su primo.

En el Reino Unido, la primera persona fallecida por causa de un coche con motor de combustión fue Bridget Driscoll, de Croydon, Surrey, de 44 años de edad y madre de dos hijos. Ocurrió el 17 de agosto de 1896, a la "gran velocidad" de 7 km/h. El coche era de una compañía anglo-francesa (la Roger-Benz) que hacía paseos de demostración al público, conducidos por el empleado Arturo Edsell. Llevaba conduciendo solamente tres semanas. Después de una investigación de seis horas, el veredicto del jurado fue de “muerte accidental,” y no se llevó a cabo ningún procesamiento legal en contra del conductor ni de la compañía. La velocidad fue calificada de tremenda y el médico forense aseguró que esto nunca más volvería a pasar.

El 12 de febrero de 1898 ocurrió la primera colisión fatal de un coche en Purley, Surrey, Reino Unido. Henry Lindfield, un hombre de negocios, estrelló su coche contra un árbol y murió horas más adelante en el hospital de Croydon. Una vez más, el veredicto fue "muerte accidental". En 1899 falleció, con un 6 HP Daimler, Edwin Sewell, ingeniero de 31 años. Cayó por una escalera de Grove Hill, en Londres, mientras hacía una demostración con su vehículo a sus amigos.

El 14 de enero de 1899, en Nueva York, falleció el hombre de negocios Henry H. Bliss, también por un accidente. Y el mismo año, también en esa ciudad, un conductor que atropelló a un ciclista y le fracturó la pierna, pasó una noche en la cárcel. Siempre fue considerado un hecho accidental hasta que William Haddon, Jr, MD, médico, epidemiólogo e ingeniero, se hizo cargo de la Administración Nacional de Seguridad en Caminos y Carreteras (National Highway Traffic Safety Administration) abordó el fenómeno desde la perspectiva de la salud pública. Su artículo, "Advances in the epidemiology of injuries as a basis for public policy" ("Avances en la epidemiología de los daños como fundamento para una política pública"), planteó el estudio en matriz, y consideró las circunstancias de la máquina, de las personas y del entorno, y todo antes, durante y después de la colisión.

Ahora, por fin, los organismos internacionales ya lo consideran un problema grave de salud pública, y por todo ello las autoridades encargadas de la protección y de la vialidad comenzaron a hacerse cargo de la protección y la seguridad de las personas en las calles donde circulan los vehículos de motor.

Dicen las estadísticas que el primer accidente del tránsito en Cuba se registró en 1906. El vehículo era conducido por el chofer del general Montalvo que atropelló a un hombre ocasionándole lesiones mortales pues conducía a 12 Km. /h que para esa época era gran velocidad. En el país entre los años 1963 y hasta octubre del 2013 se registraron más de 5 234 000 accidentes que ocasionaron la muerte a casi 109 000 personas y provocaron lesiones a otras 1 825 000 aproximadamente.

Si se toman estos datos y se hace una lectura a partir del promedio diario, sepa que diariamente, durante estos años, ocurrieron 287 accidentes del tránsito, fallecieron 59 personas y 100 sufrieron lesiones, como desenlace de estos imprevistos. Es decir, resultaron víctimas de los accidentes del tránsito 159 personas cada día.

Si se detallan los últimos cuatro años, la situación no ha mejorado mucho. Cada 51 minutos y 13 segundos ocurrió un accidente del tránsito; cada 8 horas y 49 minutos y 25 segundos falleció una persona y, cada una hora, una persona sufrió lesiones leves o graves, físicas o psíquicas. Lo que es lo mismo, cada 58 minutos y 44 segundos una persona resultó víctima a causa de un accidente del tránsito. Los accidentes ocupan la

quinta causa de muerte para todas las edades y la primera, entre 1 y 34 años, son además, responsables de la cuarta parte de los fallecidos entre 1 y 49 años.

Un total de 8 523 accidentes del tránsito se registraron de enero a octubre del presente año, los que han ocasionado 491 fallecidos y 6 041 lesionados, provocados fundamentalmente por la falta de control del vehículo, el irrespeto al derecho de vía y el exceso de velocidad que en zonas rurales asciende a 90 Km. /h, entre otras causas. En la provincia de Cienfuegos en el año 2013 hasta octubre se han registrado 338 accidentes del tránsito, que han ocasionado la muerte a 29 personas y lesiones a 311, al comparar con igual período del año anterior las cifras totales, aumentaron en 27, los fallecidos en 2 y los lesionados en 24.

Las estadísticas del municipio Cumanayagua arrojaron un saldo de 40 lesionados de un total de 31 accidentes hasta octubre del 2013, 5 más que el año anterior en igual período, además de arrojar pérdidas materiales. En el Decenio de Acción para la Seguridad Vial, que se extiende hasta 2020, Cuba aspira a reducir a cinco la tasa de mortalidad por cada 100 000 habitantes a causa de los accidentes del tránsito, pero para ello necesita del concurso de todos en un mejor actuar en la vía. Del 3 al 17 de noviembre de cada año tendrá lugar esta acción por la educación y la prevención de accidentes.

Se continuará la exposición sobre el papel del factor humano en la seguridad vial, se hace alusión a las siguientes palabras:

Como usted podrá apreciar, siempre que se aborde el fenómeno tránsito se hace referencia obligada a mencionar los elementos que en él intervienen, e indiscutiblemente resulta imprescindible reflexionar sobre el papel protagónico que corresponde al hombre, genéricamente hablado, dígase conductor, peatón o pasajero, en la prevención de los accidentes, si se tiene en cuenta que alrededor del 90 % de estos eventos tienen sus causas en errores, infracciones, negligencias o desconocimiento de quienes hacen uso de la vía. Los usuarios de la vía están obligados a comportarse de forma tal que no entorpezcan la circulación, ni causen peligro, perjuicios o molestias innecesarios a las otras personas, ni daños a los bienes.

Evaluación

- ¿Son los accidentes del tránsito eventos de estos tiempos?
- ¿Cuáles son las principales causas de la ocurrencia de los accidentes del tránsito?
- ¿Existen diferencias en las velocidades de los primeros accidentes del tránsito con los de la actualidad?
- Piensa por un instante ¿qué ocurriría con el número de habitantes de la provincia de Cienfuegos que es la menos poblada de Cuba con 407 189 habitantes, si la cifra de accidentes se incrementara en 1 cada día del mes?
- ¿Cómo se sabe en Cumanayagua en lo que va del 2013 los 5 accidentes ocurridos más que en igual período del año anterior? ¿Cómo contribuirías tú a disminuir esta cifra?
- Los accidentes ocupan la quinta causa de muerte para todas las edades y la primera entre 1 y 34 años, son además, responsables de la cuarta parte de los fallecidos entre 1 y 49 años. ¿No te preocupa que uno de ellos podrías haber sido tú?
- ¿Cómo se propone Cuba reducir a cinco la tasa de mortalidad por cada 100 000 habitantes a causa de los accidentes del tránsito?
- ¿Qué se realiza en todo el país del 3 al 17 de noviembre de cada año?

Actividad 7

Título: Algo más que dos ruedas

Objetivo: conocer la importancia de usar correctamente la bicicleta en la vía pública.

Método: excursión pedagógica.

Desarrollo

Organizar una excursión pedagógica en bicicletas por las principales calles de la ciudad con salida desde la escuela y llegada hasta la unidad de la Policía.

Guía para la excursión pedagógica

- Determinar la trayectoria y posibles áreas de peligro.
- Calcular la distancia del recorrido.

- Comprobar el estado de la bicicleta
- . Conducir en fila.
- Mantener la velocidad establecida para la zona de recorrido.
- Observar y respetar todas las señales del tránsito en el recorrido.

Observar las posibles indisciplinas de peatones, ciclistas y conductores. **(Anexo 6)**

Evaluación

Evaluar el recorrido mediante la observación del comportamiento de cada uno de los miembros del club.

Actividad 8

Título: Nunca se debe olvidar

Objetivo: escuchar la canción Vía a la vida para debatir el mensaje de la prevención.

Método: debate.

Desarrollo

Se invita a los estudiantes escuchar Vía a la vida, del grupo MG, a la par que se le entrega impresa la letra de la canción, para que el mensaje escrito sea entendible para todos.



MG con los suyos Vía a la vía
Vamos allá

Estribillo

Dale suave con la velocidad,
si quieres vivir tienes que entender que
ahora estás a tiempo,
vale más perder un momento en la vida,
que la vida en un momento.

Estribillo

Que la vida es un llamado, sí cumple con usted, es la familia la
que está clamando.

Conduciendo no se va tomando.

El alcohol con el timón hace su estrago, recuerda siempre los
pasajeros, solamente en el deporte la velocidad vale primero.

El peatón no entra en el juego, respeta las señales para
protegerlo.

Estribillo

Estribillo

Tienes que entender, que si cometes el error no puedes volver el
tiempo a atrás para resolver, lo que ya es imposible de resolver.

MG le va pasando a los ciclistas, los motoristas, los conductores,
el tránsito tomó medidas de prevenciones.

Abrochen todos los cinturones y cascos puestos, los protectores.

Estribillo

Estribillo

Esto no es nada más que un mensaje para todo aquel
que quiera continuar su camino. Como MG.

Con vía a la vida, con pasos firmes, seguimos avanzando, y tú lo
sabes, cuando se desea vivir, vale más perder un momento en la
vida que la vida en un momento, reflexiona.

Se orienta una lectura fragmentada para seleccionar las ideas fundamentales y a partir de estas promover el debate.

Evaluación

- ¿Te gusta la canción? ¿Por qué?
- ¿Qué significa para ti: vale más perder un momento en la vida, que la vida en un momento?
- ¿Por qué es importante lo que la canción dice con respecto a que la familia es la que clama?

- ¿Qué resultado se obtiene de la mezcla del timón con el alcohol?
- ¿Tiene valor en la conducción de cualquier medio de transporte, la velocidad?
- ¿Cómo se puede proteger al peatón?
- ¿Qué medidas de protección se mencionan?
- ¿Qué es lo que se puede hacer para entender, que si cometes el error no puedes volver el tiempo a atrás, para resolver lo que ya es imposible de resolver?

Ahora se invita a todos los estudiantes a cantar la canción.

Actividad 9

Título: Prevenir accidentes

Objetivo: debatir el artículo: Accidentes con bicicletas, para concientizar a los estudiantes sobre las indisciplinas en la vía.

Método: debate.

Desarrollo

Se invita a los estudiantes a leer y debatir el artículo: Accidentes con bicicletas.



La mayor cantidad de víctimas en accidentes del tránsito con participación de los ciclos han sido del sexo masculino, comprendidas en el grupo de edades entre 16 y 30 años, ocasionadas fundamentalmente por colisión contra vehículos de mayor peso o tamaño. Este se destaca como el tipo de accidente más frecuente, son los conductores de bicicletas los más afectados. En

lo que respecta al cuadro lesional, existe gran predominio de las lesiones a nivel craneoencefálico, le siguen las lesiones del tórax.

Es de destacar que tanto el conductor como el pasajero presentaron un cuadro lesional similar, pues en los vehículos de dos ruedas, la colisión conduce a la caída por proyección de estos. Las principales causas de muerte están determinadas por las lesiones de centros nerviosos superiores en los fallecimientos ocurridos con menos de

tres días desde el accidente, y las complicaciones sépticas cuando la supervivencia es superior a los 10 días.

Con respecto al tiempo de supervivencia del lesionado por accidente del tránsito, aproximadamente el 15% muere en el lugar del accidente, mientras que alrededor del 45% fallece dentro de las primeras 24 horas. Es decir, durante el primer día después del accidente fallecen poco más o menos del 60% de los lesionados, mientras que durante los tres días siguientes fallece cerca del 80% de los accidentados. Evidentemente, estas cifras indican la severidad y gravedad de los traumatismos recibidos y, por tanto, la peligrosidad de estos hechos, donde prevalecen entre las víctimas fatales aquellas del sexo masculino, alrededor del 89% del total.

Según el sitio de defunción, fallecen en hospitales el 40% aproximadamente, mientras que en los cuerpos de guardia hospitalarios, el 13%, por lo que la mortalidad intrahospitalaria está cerca de un 55%. Las causas que propician estos lamentables hechos son bien conocidas, pero resulta preciso adoptar las medidas y conductas responsables necesarias para disminuir su ocurrencia, así como la severidad de las lesiones.

Entonces, si se tiene en cuenta que la prevención de los accidentes del tránsito y sus lamentables consecuencias son una tarea de todos, desde cualquier lugar en que una persona se encuentre y a partir del objeto social de la labor que se desarrolle se debe adoptar y asumir los siguientes principios que recomienda el consejo científico de la Comisión de Educación Vial de la Dirección Nacional de Tránsito:

- El uso de cascos y ropas protectoras a los ciclistas o motociclistas.
- Conocer y cumplir las leyes del tránsito, el comportamiento responsable en la vía, fundamentalmente sobre el uso seguro de las bicicletas por niños y adolescentes.
- Promover el uso responsable de la bicicleta.
- Insertar a los conductores de vehículos a extremar las precauciones, y dar prioridad a los ciclos, se debe tomar en consideración su vulnerabilidad.
- Promover investigaciones sobre la efectividad del casco de ciclistas y la repercusión que sobre la salud de la comunidad tendría su uso obligatorio.

Evaluación

- La mayor cantidad de víctimas en accidentes del tránsito con participación de los ciclos han sido del sexo masculino, comprendidas en el grupo de edades entre 16 y 30 años. ¿Cuáles consideras tú que sean las causas?
- ¿Es frecuente las lesiones en accidentes cuándo conduces bicicleta con pasajeros? ¿Por qué?
- ¿Te encuentras tú dentro del grupo que más incide en la accidentalidad en bicicletas?
- ¿Crees necesario cuando conduces tu bicicleta, usar cascos de protección, aun cuando la ley no lo estipule?
- ¿Por qué los índices de supervivencia de los lesionados en accidentes del tránsito son tan bajos?
- ¿Qué haces cuando vienes en grupo de amigos para la escuela, conduces la bicicleta y un vehículo de mayor peso o tamaño no respeta tu vía?

Actividad 10

Título: Sorprendente

Objetivo: observar el documental didáctico Ciclos en la vía, para concientizar a los estudiantes sobre las indisciplinas en la vía.

Método: video debate.

Desarrollo

Tema: La educación vial

Documental: Ciclos en la vía.

Nivel: Enseñanza Técnica y Profesional.

Director: René Arencibia.

Guión: Ana Rosa Padrón Echeverría.

Objetivo: analizar las consecuencias de las indisciplinas en la vía.

Deben observar con detenimiento las situaciones que se presentan y que ilustran el tratamiento del tema.

Escuchar las opiniones que sobre el tema ofrece el grupo de estudiantes entrevistados.

Para la discusión:

- ¿Te gustó el documental? ¿Por qué?
- ¿Cuáles son sus criterios respecto a las opiniones brindadas por los jóvenes entrevistados?
- ¿Están preparados los estudiantes para conducir sus ciclos en la vía pública? ¿Por qué?
- ¿Cuáles son los riesgos a los que se enfrentan?
- ¿Cuáles son las indisciplinas que cometieron?
- ¿Alguna vez has cometido las mismas indisciplinas?
- ¿Cómo podrías solucionar las mismas?

2.3 Validación de las actividades en la práctica educativa

En esta etapa que coincide con la fase final de todo proceso de dirección, o sea, control y evaluación, que permite enjuiciar el proceso de ejecución en correspondencia con el de planificación y rediseño, modificación, transformación del objeto a partir de criterios, opiniones del proceso y los resultados con los participantes, para así establecer nuevas acciones, se emplean las diferentes formas de evaluación: la heteroevaluación, la coevaluación y la autoevaluación como vías para efectuar la valoración general del proceso desarrollado. Se procede a realizar una valoración crítica de la actividad en cuestión y del tema, en función del nivel de conocimiento y cambios en comportamiento, conducta y actitud, a partir del empleo de:

La heteroevaluación: es la evaluación que ejerce el profesor sobre los adolescentes acerca de su nivel de conocimientos y de sus actitudes, conductas y comportamientos.

La coevaluación: es la evaluación que ejercen entre sí los adolescentes acerca de su nivel de conocimientos y de sus actitudes, conductas y comportamientos, si se parte del desarrollo de la valoración crítica, constructiva y colegiada en el colectivo.

La autoevaluación: es la evaluación que se hace cada uno, de sus conocimientos y de sus actitudes, conductas y comportamientos. Lo que permite el desarrollo de la autocrítica, la autovaloración positiva, la autoestima, el autorreconocimiento de sus

cualidades. Para ello se elaboró una guía de observación con el objetivo de conocer cómo se trabaja la educación vial en las actividades que se presentan. **(Anexo 7 y 8)**

Activi- dad obser- vada	Cate - gorías	Aspectos a evaluar									
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	%
1	Bien	X	X	X	X	X	X	X	X	X	100%
	Regular										
	Mal										
2	Bien	X	X	X	X	X	X	X	X	X	100%
	Regular										
	Mal										
3	Bien	X			X	X	X		X	X	66.6%
	Regular		X	X				X			33.3%
	Mal										
4	Bien	X	X	X	X	X	X	X	X	X	100%
	Regular										
	Mal										
5	Bien	X			X	X	X		X	X	66.6%
	Regular		X	X				X			33.3%
	Mal										
6	Bien	X	X	X	X	X	X	X	X	X	100%
	Regular										
	Mal										
7	Bien	X	X	X	X	X	X	X	X	X	100%
	Regular										
	Mal										
8	Bien	X	X	X	X	X	X	X	X	X	100%
	Regular										

	Mal										
9	Bien	X	X	X	X	X	X	X	X	X	100%
	Regular										
	Mal										
Total	Bien	100	80	80	100	100	100	80	100	100	
		%	%	%	%	%	%	%	%	%	
	Regular		20	20				20			
			%	%				%			
	Mal										

En el aspecto No.1: se tiene en cuenta las necesidades de los estudiantes en la selección del tema, el 100% se evalúa de bien y está evidenciado en el diagnóstico de necesidades que se aplicó para el desarrollo de las actividades.

En el aspecto No.2: se explota las potencialidades de las actividades, se tiene en cuenta el conocimiento de las características específicas del tipo de actividad, el 80% se evalúa de bien y el otro 20% de regular, aquí el criterio de evaluación se centra en que las actividades 3 y 5 tienen las características de que el facilitador para desarrollarlas se apoyan en los especialistas del tránsito, que no están preparados pedagógicamente para conducirlas.

En el aspecto No.3: muestra seguridad y dominio en el tratamiento de los contenidos del tema, el 80% se evalúa de bien y el 20% de regular, se ve que aunque la preparación recibida en los temas del contenido de educación vial fue productiva, no hay dominio total del tema, evidenciado en que el nivel de comunicación aun no es competente y entorpece la seguridad del contenido a tratar.

En el aspecto No.4: se promueve la motivación y la participación activa, protagónica y reflexiva de los estudiantes, el 100% se evalúa de bien, si se tiene en cuenta que en sentido general expresan juicios y valoraciones propias, se comprometen con valoraciones personales, exponen problemas, se plantean interrogantes y discrepancias, el contenido está comprometido afectivamente y el estudiante al hacer

consideraciones sobre el tema se basa en sus necesidades, vivencias , experiencias y de esta forma se incluye activamente.

En el aspecto No.5: en el desarrollo de la actividad se aprecia distribución equitativa de tareas y responsabilidades, en este aspecto el 100% se evalúa de bien, donde se pone de manifiesto la participación activa tanto de hembras como varones, se respeta el enfoque de género.

En el aspecto No.6: estimula el reconocimiento justo de las cualidades de los compañeros y el autorreconocimiento de los estudiantes, el 100% se evalúa de bien, hay preferencia por el compañero a la hora de pedir ayuda o consejos, aquí se valora la responsabilidad, la laboriosidad como valores fundamentales en la promoción de una adecuada educación vial.

En el aspecto No.7: se emplea un lenguaje adecuado y afectivo, el 80% se evalúa de bien y el 20% de regular, se refleja que todavía no se ha logrado del todo el empleo de técnicas productivas para lograr una comunicación adecuada y afectiva con un adecuado vocabulario técnico competente en el desarrollo del tema.

En el aspecto No.8: incide la orientación a un comportamiento adecuado al trabajo de educación vial, el 100% se evalúa de bien, observado en la identificación de las necesidades de aprendizaje en los estudiantes, los mismos realizan la autogestión del conocimiento con un análisis y valoración de sus propios problemas, donde se propone solución a los mismos en la toma de decisiones y su resolución en las actividades prácticas.

En el aspecto No.9: se aprecia colaboración y cooperación entre los miembros del grupo, el 100% se evalúa de bien, se respeta la opinión de cada uno, existe la relación interdependiente, pues se satisfacen las necesidades individuales de aprendizaje del estudiante, coinciden con la necesidad grupal y las aspiraciones, metas y motivaciones que regulan su comportamiento, influyen en la percepción e interpretación que hacen de la situación.

Se aplicó una encuesta de conocimientos, actitudes y conducta del estudiante con respecto a la educación vial. Tomada de la Estructura de indicadores seleccionados para evaluar el impacto de los programas de educación vial en la población. Fondo de

Población de las Naciones Unidas, Documento Técnico No. 33, 2013. Páginas 55-58. (Anexo 9 y 10). Los resultados se expresan a continuación:

Cantidad de alumnos que:			
Esfera	Logran una respuesta adecuada sobre el tema	Logran una respuesta parcial sobre el tema	No logran una respuesta acertada sobre el tema.
Conocimiento	23	2	5
Actitud	23	0	7
Conducta	22	0	8

- Con respecto a los hechos, o datos de información adquiridos por la comprensión teórica o práctica de la educación vial, como conocimientos: de los 30 estudiantes encuestados, 25 (83,3%) expresan tener conocimientos de los elementos que inciden en la educación vial y se evidencian aun insuficiencias en cómo conducir los ciclos en la vía, que deben retomarse en futuras intervenciones educativas.
- Al tener en cuenta los elementos para la predicción de la forma de actuar, como actitud a favor o en contra de la educación vial, que en este caso es un hecho social, producto de la actividad humana, se obtienen respuestas que ubican a 23(76,6%) estudiantes con resultados positivos y 7 todavía se sienten inseguros en situaciones para el uso de la bicicleta en la vía pública.
- En relación al aspecto conductual como la manera de proceder en relación con el entorno o los estímulos recibidos de la educación vial, según las circunstancias que lo afecten, solo 8 (26,5%) de los estudiantes refieren respuestas negativas que implican sentir inseguridad en situaciones para desplazarse en bicicletas en la vía pública, además de autoevaluarse de regular y mal con respecto a su educación vial.

Conclusiones del capítulo

En resumen de lo expuesto en este capítulo, se puede concluir que la pedagogía cubana define la actividad como el proceso mediante el cual el individuo, responde a sus necesidades, se relaciona con la realidad y adopta determinada actitud hacia la misma. Durante la realización de las actividades se tuvo en cuenta la caracterización de los estudiantes, sus potencialidades y necesidades. Los medios y recursos tecnológicos seleccionados respondieron a las exigencias de la actualidad educativa. Las actividades se aplicaron de forma tal que propició el diálogo y la reflexión colectiva. La validación de las actividades afloró resultados positivos evidenciados en la elevación de la cultura vial de los estudiantes ciclistas en la práctica educativa.

CONCLUSIONES

El estudio de las concepciones sobre la educación para la salud y la educación y cultura vial que sirvieron de plataforma a las actividades diseñadas reveló la importancia de la intervención educativa en el Centro Politécnico Carlos Fonseca Amador, sobre la base de los aportes teóricos del conjunto de conocimientos, reglas y normas de comportamiento que toda persona debe poseer a la hora de transitar en la vía como peatón o como conductor de bicicletas, ciclomotores o automóviles.

El diagnóstico del estado inicial del problema de la investigación, relacionados con la educación y cultura vial de los estudiantes ciclistas permitieron determinar las regularidades que en este aspecto, se presentan en el plano cognitivo, afectivo y actitudinal de los estudiantes, se tuvo en cuenta que un alto por ciento de estudiantes del Centro Politécnico Carlos Fonseca Amador, se desplazan hacia la escuela en bicicletas sin conocer lo que la ley establece como usuarios de la vía pública.

Para la elaboración de las actividades de educación vial dirigidas a elevar la cultural vial se consideraron los aspectos del contenido, los socioculturales y los de carácter instructivo que posibilitaron los métodos de trabajo realizados desde la función de la intervención educativa.

La validación de las actividades en la práctica educativa, dirigidas a modificar y transformar el objeto a partir de criterios, opiniones del proceso y los resultados con los participantes, para así establecer nuevas acciones, afloró resultados positivos sobre la base de tres indicadores: cognitivo, actitudinal y conductual, evidenciados en la elevación de la cultura vial de los estudiantes ciclistas del Centro Politécnico Carlos Fonseca Amador.

RECOMENDACIONES

- Proponer a la dirección del Centro Politécnico Carlos Fonseca Amador, realizar la medición del impacto de aplicación continuada de las actividades de educación vial.
- Proponer a la Dirección Municipal de Educación la aplicación de las actividades en otros contextos, que así lo aconsejen y observar las potencialidades que se demuestren con ella.

BIBLIOGRAFÍA

ADDINE FERNÁNDEZ, F. Y GARCÍA BATISTA, G. (2001). La interacción: núcleo de las relaciones interdisciplinarias en el proceso de la práctica laboral e investigativa de los profesionales de la educación. Una propuesta. La Habana: Pueblo y Educación.

ALBENTOSA RODRÍGUEZ, T. (2006). Vía a la vida. Una oportunidad para reflexionar. La Habana: Molinos Trade.

ÁLVAREZ, C. (1995). Metodología de la investigación científica. Santiago de Cuba: Centro de estudios de la Educación Superior: "Manuel F. Grau".

ARMAS, N., LORENTE, J. Y PERDOMO, J. (2003). Caracterización y diseño de los resultados científicos como aporte de la investigación educativa. La Habana: Pueblo y Educación.

BÁXTER, E. Y BONET, M. (1994). La Escuela y el problema de la formación del hombre. La Habana: Pueblo y educación.

BELLO, Z. Y CASALES, J.C. (2003). Psicología Social. La Habana: Félix Varela.

BLANCO PÉREZ, A. (2001). Introducción a la sociología de la educación. La Habana: Pueblo y Educación.

CAMPA, D. Y OROSA, T. (2002). Introducción a la Psicología. La Habana: F. Varela.

CARVAJAL RODRIGUEZ C. (2009). Concepción pedagógica de la promoción de la salud en el ámbito escolar. La Habana: Pueblo y Educación.

----- (2013). La formación de promotores estudiantes en las universidades de Ciencias Pedagógicas: Una herramienta para la preparación de docentes en el trabajo de Promoción de la Salud en el Sistema Nacional de Educación. La Habana: Pueblo y Educación.

CHIRINO RAMOS, M. V. (1997). Investigación educativa. La Habana: I. S. P Material impreso.

CHIRINO RAMOS, M. V. (2001). La Investigación en el desempeño profesional pedagógico. Material impreso, I.S.P. "E. José Varona", La Habana.

CUBA. LEYES. (2010). Ley No.109: Código de Seguridad Vial: Gaceta Oficial. La Habana: Autor.

CUBA. MINISTERIO DE EDUCACIÓN. Maestría en Ciencias de la Educación. CD – ROM.-1era ed. La Habana: MINED.

-----, -----, (2009). Programa de Educación Vial para escolares, Departamento de Salud Escolar del MINED. La Habana: Pueblo y Educación.

-----,-----, (2007). Programa Director de Promoción y Educación para la Salud en el Sistema Nacional de Educación. La Habana: Autor.

-----, -----, (2012). Programa y orientaciones metodológicas de educación vial para las instituciones del MINED. La Habana: Pueblo y Educación.

-----, -----, (1983). Resolución Conjunta MINED. La Habana: MINSAP.

CUBA. MINISTERIO DE EDUCACIÓN. INSTITUTO PEDAGÓGICO LATINOAMERICANO Y CARIBEÑO. (2005). Fundamentos de la investigación educativa: Maestría en Ciencias de la Educación: módulo I. primera parte. La Habana: Pueblo y Educación.

-----, -----, (2005). Fundamentos de la investigación educativa: Maestría en Ciencias de la Educación: módulo II. segunda parte. La Habana: Pueblo y Educación.

-----,-----, (2006). Mención de Educación Técnica y Profesional: Maestría en Ciencias de la Educación: módulo 3: Primera parte. La Habana: Pueblo y Educación.

Curso de tránsito para ciclistas. (1991). La Habana: Ministerio del Interior.

Educación para la salud. (1975). (2 t.). La Habana: Dirección General de Formación de personal Docente.

FABELO CORZO, J. R. (1989). Práctica, conocimiento y valoración. La Habana: Ciencias Sociales.

FIEDRICH, W. (1988). Métodos de la investigación social marxista- leninista. La Habana: Ciencias Sociales.

FUHRMANN, I. Y CHADWICH, M. (2005). Mejorar la sociedad mejorando las organizaciones educativas. En: www.monografias.com

GARCÍA BATISTA, G. (2002). Compendio de Pedagogía. La Habana: Pueblo y Educación.

GARCÍA GALLÓ, G. J. (1985). Bosquejo histórico de la educación en Cuba. La Habana: Pueblo y Educación.

GARCÍA RAMIS, L. (1996). Autoperfeccionamiento docente y creatividad. La Habana: Pueblo y Educación.

GÓMEZ DELGADO, Y. 2013). La Educación vial. La Habana: Pueblo y Educación.

GÓMEZ JARA, F. (1992). Sociología. México: Porría.

GONZÁLEZ CASTRO, V. (1989). Profesión Comunicador. La Habana: Pablo de la Torriente Brau.

GONZÁLEZ SOCA, A. M. (2002). Nociones de sociología, psicología y pedagogía. La Habana: Pueblo y Educación.

GUEVARA, E. (1965). El socialismo y el Hombre en Cuba. La Habana: Política.

HERNÁNDEZ MARRERO, M. (2010). Material docente para trabajar la educación vial en los escolares de 6 ° grado. Tesis en opción al título de Master en Ciencias de la Educación, I. S. P., Cienfuegos.

- LÓPEZ, J. Y SILVERIO, A. M. (1996). El diagnóstico: un instrumento de trabajo pedagógico. La Habana: Pueblo y Educación.
- MAZOLA, N. M. (1984). Manual de Conducción y Educación Vial. La Habana: Pueblo y Educación.
- MAZOLA COLAZO, N. (2003). Tránsito y seguridad vial. La Habana: Molinos Trade.
- NÓGUEZ, A. (1980). Determinación de necesidades educativas. México: ILCE.
- Para la Vida. (1992). La Habana: Pueblo y Educación.
- PERDOMO HERNÁNDEZ, A. G. (2008). Alternativa pedagógica para darle salida al Programa de Promoción y Educación para la Salud. Tesis en opción al título de Master en Ciencias de la Educación, I. S. P., Cienfuegos.
- PERERA LAVANDERO, M. Y MARTÍNEZ VERDE, R. (2005). ¿Es la creatividad un valor a formar? La Habana: Material inédito.
- PÉREZ RODRÍGUEZ, G. (1996). Metodología de la Investigación Educacional. La Habana: Pueblo y Educación.
- RODRÍGUEZ BECERRA, F. (2005). La escuela su desempeño profesional pedagógico. Disponible en: www.ecured.cu
- SELTIZ, C. (1973). Métodos de investigación en las relaciones sociales. Madrid: Rialf
- TORRES CUETO, G. M. (1999). Programa Director de Promoción y Educación para la Salud. La Habana: Molinos Trade.
- VALDEZ GALÁRRAGA, R. (2002). Diccionario del Pensamiento Martiano. La Habana: Ciencias Sociales.
- VALIENTE, G. (1999). Modos de actuación: una reflexión para el debate. La Habana: Instituto Técnico Militar José Martí.
- VEGA, M. (2002). Introducción a la Psicología Cognitiva. La Habana: F. Varela.

VÉLAZ DE MEDRANO URETA, C. (2003). La orientación, conocimientos, metodologías y principios teóricos. Disponible en www.pedagogía.org

ZOE BELLO, D. (2004). Psicología Social. La Habana: Félix Varela.

Anexo No. 1 Estudio del Expediente Acumulativo del Escolar

Objetivo: conocer el lugar de residencia de los estudiantes para determinar las distancias que recorren desde su hogar hasta la escuela y la posible utilización de medios de transporte.

<i>Cantidad de estudiantes.</i>	<i>Distancia que recorren.</i>
	2 kilómetros
	4 kilómetros
	6 kilómetros
	8 kilómetros
	+ de 10 kilómetros

<i>Cantidad de estudiantes.</i>	<i>Forma de trasladarse</i>
	A pie.
	En bicicleta.
	En coche de caballo.
	En Vehículos.

Anexo No. 2 Encuesta: a estudiantes

Objetivo: conocer las problemáticas sobre prevención de accidentes y educación vial en las que quisieran recibir preparación.

Estimado estudiante se realiza un estudio para conocer tus conocimientos sobre prevención de accidentes y educación vial y las formas en que quisieras recibir preparación para tu formación integral. Para lograr este propósito se necesita que respondas esta encuesta con la mayor sinceridad posible.

1. ¿Conoces como eje temático del Programa Director de Promoción y Educación para la Salud, la prevención de accidentes y educación vial?

Si: ____ No: ____

2. De los aspectos relacionados a continuación marque con una X los que más han sido tratados por tus profesores en las diferentes actividades.

- Definición de accidentes y de peligros potenciales de accidentes. ____
- Tipos de accidentes. ____
- Consecuencias personales, familiares, sociales y económicas de los accidentes del tránsito. . ____
- Percepción del riesgo. ____
- Medidas para la prevención. ____
- Educación vial. ____
- Seguridad vial. ____
- .Ley No. 109, Código de Vialidad y Tránsito. ____
- Reglas generales de la circulación. ____
- Señales del tránsito. ____

3. ¿Los conocimientos que tienes sobre prevención de accidentes y educación vial están relacionados con los temas mencionados en la pregunta anterior?

Si: ____ No: ____ No se: ____

4. ¿Te gustaría que se realizaran más actividades para conocer sobre estos temas?

Si: ____ No: ____

5. De las actividades que se relacionan a continuación marque con una X las que consideres de tu preferencia para aprender sobre prevención de accidentes y educación vial.

- El video debate. ____
- El audio debate. ____
- La excursión. ____
- El debate a partir de situaciones problemáticas. ____
- La discusión de un artículo. ____

6. ¿Cómo valoras la problemática de prevención de accidentes y educación vial en los diferentes contextos: internacional, nacional, provincial y municipal?

Anexo No. 3 Entrevista: a profesores del centro.

Objetivo: conocer las vías que se utilizan para darle salida a la prevención de accidentes y educación vial.

Guía de la entrevista

1. ¿Conoces el Programa Director de Promoción y Educación para la Salud?
2. ¿Cuáles son las vías que utilizas para darle salida al Programa Director Promoción y Educación para la Salud?
3. ¿Cuáles son los ejes temáticos que más explotas del Programa Director Promoción y Educación para la Salud?
4. ¿Cuáles son los problemas sobre prevención de accidentes y educación vial que más se manifiestan en tus estudiantes?
5. ¿Conoces la Ley No. 109, Código de Vialidad y Tránsito?
6. ¿Tienes bibliografía para trabajar estos temas?

Anexo No.4. Entrevista: al departamento de tránsito del municipio

Objetivo: conocer la situación actual de la prevención de accidentes y la educación vial en la provincia de Cienfuegos y el municipio de Cumanayagua.

Guía de la entrevista

1. ¿Cómo se comporta en nuestra provincia y municipio la accidentalidad?
2. ¿Cuáles son las causas fundamentales y lugares más frecuentes en los que ocurren los accidentes?
3. ¿Cuáles son las edades más frecuentes de los causantes de estos accidentes?
4. ¿Cómo se comportan las actividades de prevención de accidentes?

Anexo No.5. Entrevista: a la familia

Objetivo: conocer si la familia domina las distancias que recorren sus hijos desde su hogar hasta la escuela y la posible utilización de medios de transporte, así como el estado de las bicicletas en el caso que la utilicen.

Guía de la entrevista

1. ¿Qué distancia recorre tu hijo desde su hogar hasta la escuela?
2. ¿Por qué carreteras se traslada?
3. ¿En qué medio de transporte lo realiza?
4. ¿En qué estado se encuentra la bicicleta?
5. ¿Conocen usted y su hijo la Ley 109, del Código de Seguridad Vial?

Anexo No. 6. Evidencias de la actividad 7



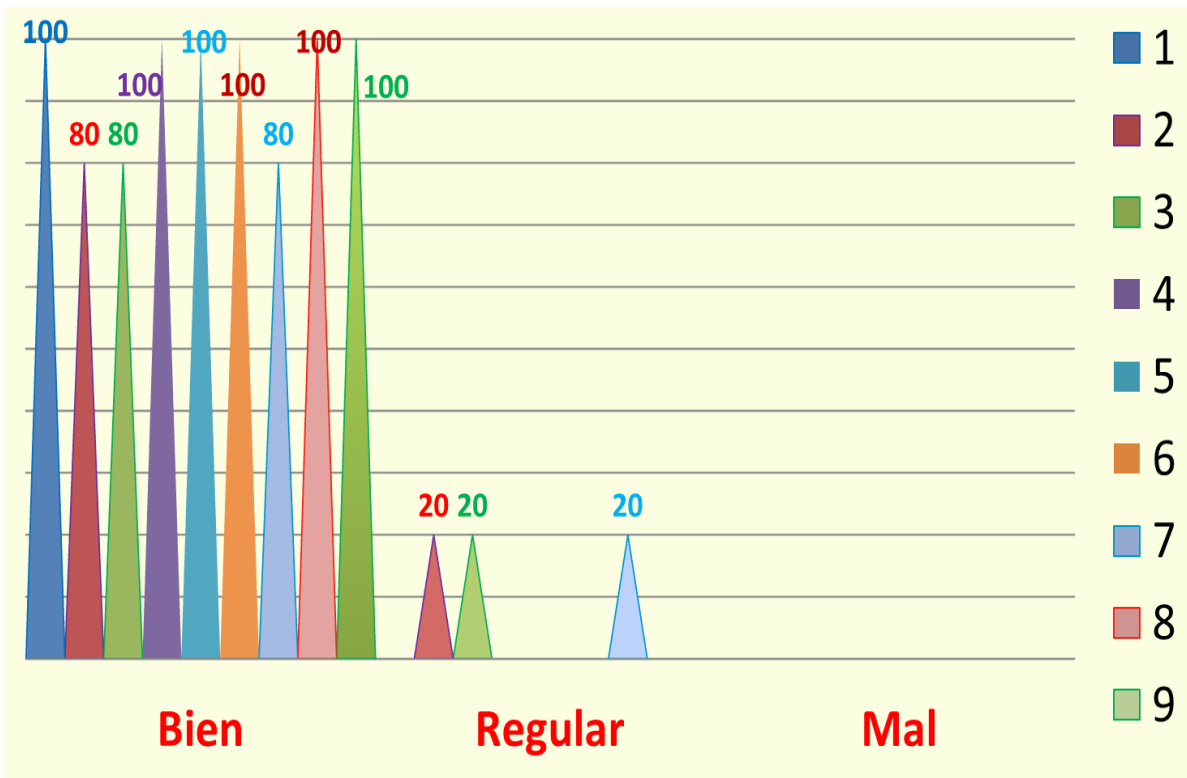
Anexo No.7. Guía de observación

Objetivo: conocer cómo se trabaja la educación vial en las actividades que se presentan.

No	Aspectos a evaluar	BIE N	REGULAR	MAL
1	Se tiene en cuenta las necesidades de los estudiantes en la selección del tema.			
2	Se explotan las potencialidades de las actividades, teniendo en cuenta el conocimiento de las características específicas del tipo de actividad.			
3	Muestra seguridad y dominio en el tratamiento de los contenidos del tema.			
4	Se promueve la motivación y la participación activa, protagónica y reflexiva de los estudiantes.			
5	En el desarrollo de la actividad se aprecia distribución equitativa de las tareas y responsabilidades del grupo.			
6	Estimula el reconocimiento justo de las cualidades de los compañeros y el autorreconocimiento de los estudiantes.			
7	Se emplea un lenguaje adecuado y afectivo.			
8	Incide la orientación a un comportamiento adecuado al trabajo de educación vial.			
9	Se aprecia colaboración y cooperación entre los miembros del grupo.			

Anexo No. 8. Resultados de la guía de observación

Objetivo: graficar los resultados de la guía de observación a las actividades desarrolladas.



Anexo No. 9. Encuesta: de conocimientos, actitudes y conducta del estudiante con respecto a la educación vial. Tomada de: Estructura de indicadores seleccionados para evaluar el impacto de los programas de educación vial en la población. Fondo de Población de las Naciones Unidas, Documento Técnico No. 33, 2013. Páginas 55-58

Objetivo: validar en la práctica educativa las actividades de educación vial.

Estimado estudiante se realiza un estudio para conocer tus conocimientos sobre prevención de accidentes y educación vial. Para lograr este propósito se necesita que respondas esta encuesta con la mayor sinceridad posible.

Conocimientos

1. Si eres usuario de la vía como peatón, ¿cuál de las siguientes medidas debes adoptar en la vía? (Marque todas las respuestas que considere adecuadas).
 - a) ____ Caminar por la acera o paseo dentro de los perímetros urbanos, por el lado derecho del sentido en que transite y no hacerlo paralelo a otro peatón en las aceras de hasta un metro de ancho, cuando impida a otro peatón en cualquier sentido.
 - b) ____ Circular por la calzada lo más próximo posible al contén de la acera.
 - c) ____ Caminar por la izquierda, de frente a la circulación de los vehículos.
 - d) ____ En las vías urbanas o rurales, donde el cruce de peatones no esté regulado o controlado por agentes o semáforos, realizar el cruce solo cuando no se aproxime un vehículo o cuando este, por su velocidad o distancia, no le ofrezca peligro.
 - e) ____ Cruzar una vía entre vehículos parqueados, por delante o por detrás de un vehículo que está detenido o se está deteniendo.
2. Si eres usuario de la vía como ciclista ¿cuál de las siguientes medidas debes adoptar en la vía? (Marque todas las respuestas que consideres adecuadas).
 - a) ____ Conducir por la acera o paseo dentro de los perímetros urbanos.
 - b) ____ Circular más de un metro del contén de la acera.
 - c) ____ Circular por la senda derecha.
 - d) ____ En las vías urbanas o rurales detenerse correctamente y apoyar el pie en el suelo en las vías de prioridad.
 - e) ____ No cruzar una vía entre vehículos parqueados.

- f) ____ Antes de comenzar el recorrido, realizar el chequeo mecánico.
- g) ____ Utilizar siempre zapatos que no se suelten del pie.
- h) ____ Instalar reflectivos en la bicicleta.

Actitud

3. ¿Es correcto llevar personas en el caballo de la bicicleta?

Sí ____ No ____ No sé ____

4. ¿Si tu bicicleta no tuviera timbre, fotuto o corneta, pudieras emplearlo para desplazarte hasta la escuela?

Sí ____ No estoy seguro ____ No ____

Conducta

5. ¿Estas segura o seguro que sabes cómo conducirte en la vía pública?

Sí ____ No ____

6. Si piensas que estas educada o educado en vialidad, evalúate teniendo en cuenta la siguiente escala:

a) ____ Bien

b) ____ Regular

c) ____ Mal

Tabulación:

Cantidad de alumnos que logran una respuesta adecuada sobre el tema.

Cantidad de alumnos que logran una respuesta parcial sobre el tema.

Cantidad de alumnos que no logran una respuesta acertada sobre el tema.

Cantidad de alumnos que:		
Logran una respuesta adecuada sobre el tema	Logran un respuesta parcial sobre el tema	No logran una respuesta acertada sobre el tema.

Valoración de la encuesta de conocimientos, actitudes y conducta

