

Rene Oswaldo Cac Tiu

Módulo de educación vial, para el área urbana de la población, del municipio de San Pedro Jocopilas, el Quiché.

Asesor: Licenciado Juan Carlos León Poncio



FACULTAD DE HUMANIDADES
Departamento de Pedagogía

Guatemala, julio 2018

Este informe fue presentado por el autor como trabajo del Ejercicio Profesional Supervisado –EPS- previo a obtener el grado de Licenciado en Pedagogía y Administración Educativa.

Guatemala julio de 2018

Índice

Resumen	i
Introducción	ii
Capítulo I: Diagnostico	1
1.1 Contexto	1
1.1.1 Contexto geográfico	1
1.1.2 Composición social	2
1.1.3 Desarrollo histórico	4
1.1.4 Contexto económico	6
1.1.5 Contexto político	6
1.1.6 Contexto filosófico	7
1.1.7 Contexto Competitividad	8
1.2 Contexto de la municipalidad de San Pedro Jocopilas, el Quiche	10
1.2.1 Ubicación de la Municipalidad de San Pedro Jocopilas, el Quiché	10
1.2.2 Visión	10
1.2.3 Misión	10
1.2.4 Política laboral	10
1.2.5 Lista de deficiencias, carencias identificadas	11
1.3 Problematización de las carencias y enunciado de hipótesis-acción	11
1.4 Priorización del problema y su respectiva hipótesis acción	12
1.5 Análisis de viabilidad y factibilidad	12
Capítulo II: Fundamentacion teorica	16
2.1 Elementos teóricos	16
2.1.1 Fundamentos legales	22
Capítulo III: Plan de acción o de la intervencion	36
3.1 Tema/título del proyecto	36

3.2 Ubicación geográfica de la intervención	36
3.3 Problema seleccionado	36
3.4 Hipótesis acción	37
3.5 Unidad ejecutora	37
3.6 Justificación de la intervención	37
3.7 Descripción de la intervención	38
3.8 Objetivo general:	39
3.9 Objetivo específico:	39
3.10 Metas	39
3.11 Beneficiarios (directos e indirectos)	39
3.12 Actividades para el logro de objetivos	40
3.13 Cronograma	40
3.14 Técnicas metodológicas	41
3.15 Recursos	41
3.16 Presupuesto	42
3.17 Responsables	42
3.18 Formato de instrumentos de control o evaluación de la intervención	43
Capítulo IV: Ejecución y sistematización de la intervención	44
4.1 Descripción de las actividades realizadas	44
4.2 Productos, logros	44
4.3 Sistematización de la experiencia	44
Capítulo V: Evaluación del proceso	66
5.1 del diagnóstico	67
5.2 de la fundamentación teórica	67
5.3 del diseño del plan de intervención	68
5.4 de la ejecución y sistematización de la intervención	68

Capítulo VI: El voluntariado	69
6.1 Plan de la acción realizada	69
6.2 Cronograma de actividades.	71
6.3 Presupuesto para realizar la reforestación	72
6.4 Fuentes de financiamiento	73
6.5 Sistematización	75
6.6 Evidencias y comprobantes	76
Conclusiones	78
Recomendaciones	79
Referencias Bibliográficas	80
Apéndices	81
Anexos	85

Resumen

La municipalidad de San Pedro Jocopilas, departamento de Quiche, no cuenta con los recursos para poder implementar en un cien por ciento la Policía Municipal de Tránsito ni mucho menos con los recursos pedagógicos adecuados para desarrollar procesos de educación vial a la población del municipio, que fortalezcan los conocimientos básicos sobre las señales de tránsito, hábitos al caminar en las calles y avenidas; obligaciones, actitudes positivas de comportamiento en la vía pública.

Por lo que, en el presente trabajo de EPS se ha diseñado un módulo sobre educación vial, que sirva como herramienta pedagógica al plan de educación vial que el departamento de educación vial de la policía municipal de la municipalidad de San Pedro Jocopilas; implementa en los establecimientos educativos y a la población en general.

Para ello, se realizó un diagnóstico sobre el nivel de conocimiento e información que la población del municipio de San Pedro Jocopilas, poseen sobre educación vial. La metodología de este diagnóstico consistió en la aplicación de grupos focales con los niños y maestros de los establecimientos educativos, así como una entrevista semi-estructurada al director del departamento de educación vial de la policía municipal de tránsito de la Municipalidad de San Pedro Jocopilas.

Específicamente para el diseño del módulo de educación vial se utilizó la mediación pedagógica, método que se enfoca en el tratamiento de los recursos pedagógicos en tres ámbitos: temática, forma y aprendizaje. Así mismo, el módulo fue estructurado en las siguientes unidades:

En la fase No. 1 se desarrollaron los temas sobre la importancia de la educación vial y conocer quiénes son los principales actores que participan en los comportamientos viales. La fase No. 2 se describió cada una de las señales de tránsito y conocer el significado y la utilidad de cada una de las mismas. Y en la fase No. 3 se presentaron los elementos y aspectos de los comportamientos adecuados y lo que no se debe hacer en la vía pública.

Introducción

En el presente informe de Ejercicio Profesional Supervisado –EPS- se detalla el proceso de diagnóstico realizado en el municipio de San Pedro Jocopilas, departamento de Quiché, mismo que da inicio en el mes de mayo y finaliza en agosto del año 2,017, cumpliendo de ésta manera con las horas estipuladas previo a optar el título de Licenciado en Pedagogía y Administración Educativa.

En el primer capítulo se detalla la información de la Institución, en la que se identificaron necesidades utilizando la matriz del FODA, cuyo análisis se logró a través de la colaboración de diversas personas, así como el análisis de documentos. De la misma manera se utilizó como herramienta de recolección de datos la entrevista a diferentes personas del municipio, se entrevistó a personas usuarios de servicios públicos, también se utilizó la observación para detectar carencias de los diversos sectores involucrados en el proceso de diagnóstico, estas herramientas fueron fundamentales para realizar un diagnóstico que arrojó las verdaderas necesidades de la institución, mismas que se le dieron a conocer a las autoridades municipales; determinando de esta manera la mejor estrategia utilizada para contribuir con el desarrollo municipal.

El segundo capítulo es la fundamentación teórica; donde se respalda el planteamiento del problema, pues se toma como referencia las investigaciones de diferentes personas y corporaciones que han dedicado su vida al estudio de diferentes temas que busca respuesta a problemáticas actuales.

Los objetivos, metas, recursos, beneficiarios, definición del proyecto de intervención, así como la metodología utilizada, se detallan en el tercer capítulo, mismo que es denominado plan de acción, previo a la ejecución del proyecto. La ejecución y sistematización del proyecto se encuentra descrita de manera detallada en el cuarto capítulo, es decir, los pasos que se realizaron para llegar a ejecutar el proyecto, así como la implementación del Módulo dirigida a la población, fortaleciendo el tema de

educación vial, seguidamente se encuentra el capítulo quinto donde se evalúa cada capítulo del informe de manera narrativa describiendo cada actividad realizada.

El sexto capítulo detalla las actividades realizadas en beneficio del medio ambiente; como es el voluntariado, donde se realizó la reforestación de áreas afectadas por la mano del ser humano.

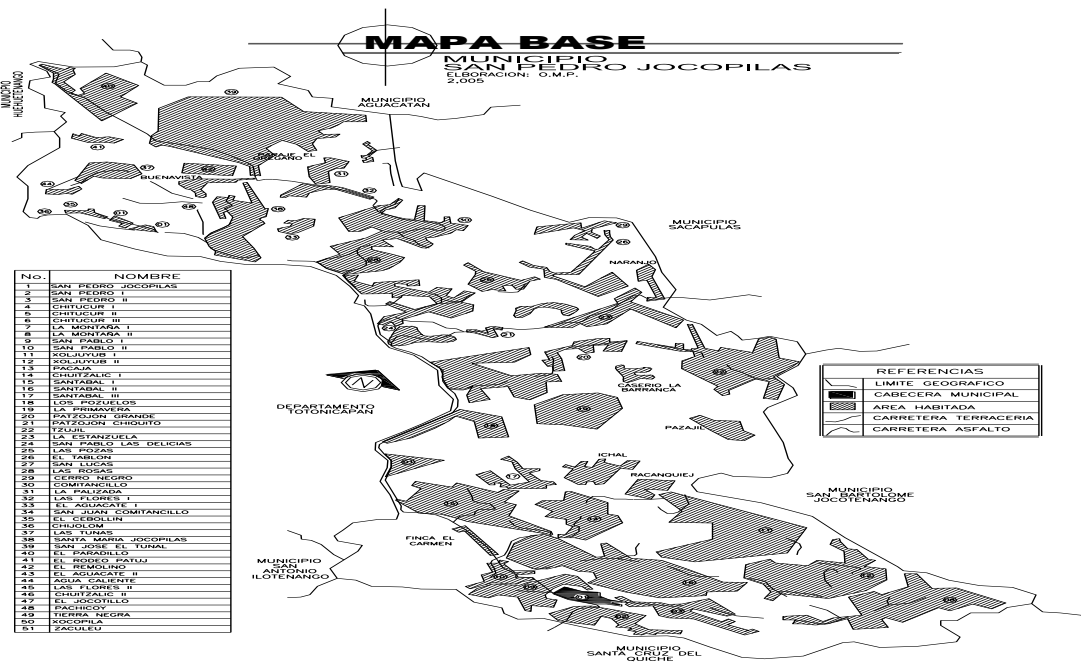
Capítulo I: Diagnóstico

1.1 Contexto

1.1.1 Contexto geográfico

El municipio de San Pedro Jocopilas posee una extensión territorial de 576 kilómetros cuadrados, y se encuentra entre las altitudes de 2,135 metros sobre el nivel del mar. El casco urbano del Municipio se encuentra localizado en las siguientes coordenadas geográficas 91°09'05.39" Longitud Oeste, 15°05'40.75" Latitud Norte.

El municipio de San Pedro Jocopilas tiene las siguientes colindancias: al Sur con los municipios de Santa Cruz de Quiché y Cinaque, al Este con San Bartolomé Jocotenango y San Andrés Sajcabajá, al Norte con Sacapulas y al oeste con San Antonio Ilotenango y Malacatancito (Huehuetenango). El municipio de San Pedro Jocopilas está dividido en 4 microrregiones, con una extensión territorial de 576 km2.



1.1.2 Composición social

1.1.2.1 Etnia

El municipio de San Pedro Jocopilas, se caracteriza por tener una población dividida de la siguiente manera 90% indígena y 10 % ladina.

1.1.2.2 Vivienda

El municipio de San Pedro Jocopilas, cuenta con diferentes tipos de vivienda, predominando los techos de lámina y teja y paredes de block y adobe, en las áreas más apartadas también se puede observar las viviendas de madera y cañas.

1.1.2.3 Idioma

San Pedro Jocopilas, siendo cabecera departamental cuenta con una población maya k'iche', en la población urbana se muestra cierto grado de debilitamiento en el uso cotidiano el idioma k'iche' en las familias, sin embargo, en las áreas rurales el uso de éste idioma es cotidiano.

1.1.2.4 Clima

Las temperaturas medias anual: 18 a 24 grados centígrados en las zonas promedias altas y bajas.

1.1.2.5 Suelo

Generalmente son superficiales y profundos, de textura pesada, bien drenados de color gris y pardo. En las áreas con pendientes de 5% a 12% el potencial productivo está representado por caña de azúcar, frijol, maíz, maguey y pastos; donde la pendiente es de 32% a 45% la vocación es forestal, con opción a bosques mixtos.

1.1.2.6 Accidentes geográficos

El municipio de San Pedro Jocopilas, departamento de El Quiché está bañado por muchos ríos, entre los principales sobresalen el Chixoy o Rio Negro que recorre los municipios de Sacapulas, las tierras del altiplano occidental, con montañas bajas y colinas fuertes escarpadas, forma parte de la cordillera de los cuchumatanes.

1.1.2.7 Recursos Naturales

El municipio de San Pedro Jocopilas es poseedor de algunos ríos, mismos que abastecen de agua a diferentes comunidades, entre los ríos más importantes se puede mencionar los siguientes: Rio Negro o Chixoy así mismo el rio Xocopila, la mayoría de comunidades del municipio en época de lluvia tienen algunos riachuelos.

1.1.2.8 Vías de comunicación

San Pedro Jocopilas se encuentra conectado por carretera asfaltada, transitable todo el año, para la ciudad de Guatemala, el departamento de Totonicapán, Quetzaltenango, Huehuetenango, la franja del norte como el triángulo Ixil) Chajul, Cotzal y Nebaj) y hacia Alta Verapaz para enlazarla con otros municipios adyacentes. De la cabecera municipal hay comunicación con todas las aldeas y caseríos por medio de carretera de terracería, con acceso a diferentes municipios y comunidades.

1.1.2.9 Servicios de Transporte

Es necesario que exista una red de transportistas que presten el servicio a todos los pobladores del municipio, dado que el crecimiento poblacional y el desarrollo del municipio lo han convertido en un lugar muy visitado por propios y extraños, se cuenta con diferentes líneas de autobuses y otros transporte que agilizan el movimiento de las personas; se cuenta con buses extraurbanos con destino a la ciudad

capital de Guatemala, Huehuetenango, Quetzaltenango, Totonicapán y la franja del norte; así como los que se dirigen a los municipio aledaños, para el casco urbano existen los buses extraurbanos y moto taxis.

1.1.2.10 Producción

El municipio de San Pedro Jocopilas en un 96% es agrícola ya que la mayor parte de sus habitantes se dedica al cultivo de maíz, frijol. En el aspecto pecuario hay crianza de ganado vacuno y también se destaca la producción fuerte de porcino. En cuanto a la producción textil, se encuentran los güipiles, fajas, cortes típicos, servilletas. Principalmente se realiza a nivel de mercado siendo los días de mercado: martes y viernes. Algunos productos se exportan, aunque en menor grado como el maíz y el frijol. Así también la venta de ganado especialmente a Santa Cruz del Quiché y otros municipios cercanos.

1.1.2.11 Medios de Comunicación

En el municipio se capta la señal de los canales de televisión nacional, además de contar de televisión por cable, la cual es ofrecida por dos empresas como la empresa telefonía de Tigo y Claro, televisión.

1.1.3 Desarrollo histórico

Reseña histórica: a consecuencia de la organización territorial, durante el régimen liberal, que contempló la creación del departamento del Quiche por decreto gubernativo 72 del 12 de agosto de 1872, figuró San Pedro Jocopilas dentro de sus municipios.

Sobre el nombre de Jocopilas se conoce diversas versiones acerca de su origen, una de ellas señala que proviene de Xocopila', nombre del río que se forma en esta región y que de su ribera se obtiene el barro utilizado para la elaboración de alfarería, que caracteriza al municipio. Se dice también que el nombre deriva del cerro Xocopila', el cual está ubicado próximo al pueblo, y

del que los alfareros del municipio obtienen el barro necesario para hacer vasijas.

Otra versión menciona que la palabra Jocopilas de Xocotla', de origen náhuatl (idioma de México), la cual se interpreta como “muchos jocotes”, “jocotes chiquitos” o “mucho fruta”. Otros consideran que Jocopilas proviene de la palabra Jocabal, nombre que se le da a un raspador que se utiliza en la elaboración de las vasijas de barro. Algunos vecinos del municipio consideran que Jocopilas proviene de las palabras Jo', que quiere decir vamos y Pila, de pila o lavadero. Palabras que se interpretan como “vamos al lavadero”, “vamos a lavar” o “vamos a la pila”

El nombre de Jocopilas (“jocote chiquito”) es una traducción, del Uquín, el nombre del pueblo primigenio (“Ojertinamit”), del cual todavía tienen conciencia los actuales habitantes de San Pedro. (Recinos-1947:209- traduce Uquincat como “red de calabazas”). El pueblo actual, en efecto, fue formado con las poblaciones de San Pedro Adoquín (ilocab) y San Pablo (tamub), que fueron reunidos en el sitio donde ahora está ubicada la cabecera municipal, al sur occidente del viejo asentamiento de los Ilocab

De la cabecera departamental de El Quiché hacia el municipio de San Pedro Jocopilas hay 9 Kilómetros de distancia. Actualmente el nivel de autoridad superior en el municipio es ejercido por la corporación municipal electa por los habitantes del municipio. Su representación legal está a cargo del señor Noé Herrera. El alcalde se relaciona con las dependencias administrativas, unidades de servicio y funcionarios tales como el Secretario Municipal, el Tesorero Municipal y el Registrador Civil. Éstos comparten responsabilidades con el personal a su cargo. A nivel rural la autoridad es ejercida por los alcaldes auxiliares que representan al gobierno municipal a ese mismo nivel.

1.1.4 Contexto económico

Su economía se basa en la agricultura de productos como: Maíz, frijol y habas; y sus habitantes se dedican a la producción artesanal de: frazadas de lana, alfarería, tejidos de algodón, trenzas y sombreros de palma, cerería, tejas y ladrillos de barro, así como de la venta de animales tales como aves y bovinos. Actualmente se ha hecho presente la introducción del comercio informal y el comercio formal, a través de tiendas y algunos almacenes los cuales van desplazando gradualmente las formas tradicionales de producción y paralelamente las formas de vida de sus habitantes.

1.1.5 Contexto político

1.1.5.1 Gobierno local

Actualmente se cuenta un COMUDE, COCODES, alcaldes auxiliares y comités de varias organizaciones.

1.1.5.2 Organización administrativa

El COMUDE es el ente rector de todas las organizaciones locales, presidida por el Alcalde Municipal y es el encargado de velar por el desarrollo de las comunidades, los alcaldes auxiliares vigilan el orden comunitario, los integrantes del COMUDE son los encargados de velar por la buena distribución de los recursos comunitarios.

1.1.5.3 Organizaciones políticas

Cada persona individual decide por su libre albedrío abocarse a la organización política que convenga a sus intereses.

1.1.5.4 Organizaciones civiles apolíticas

Los comunitarios cuentan con una red de vigilancia para cualquier atentado contra la comunidad. Se han perdido los valores universales y el liberalismo impera cada momento que pasa en la población joven.

1.1.5.5 Organizaciones de poder Local.

Existen diferentes agrupaciones que velan por los intereses del pueblo tales son:

- Asociación de autoridades indígenas
- Defensoría de la mujer indígena

1.1.6 Contexto filosófico

La creencia profesada desde tiempos pasados ha sido la católica, pero actualmente se ha observado un crecimiento de la creencia evangélica o protestante, así como de la espiritualidad maya.

- Católica que tiene su sede en el arzobispado con sede en Santa Cruz del Quiché, una catedral, oratorios en comunidades rurales.
- Evangélica es otra religión que se profesa en el municipio, actualmente se observa que ha crecido en cuanto a creyentes, se constituye por iglesias de diversos nombres.
- La espiritualidad maya se profesa por un fuerte sector de población rural urbano. Engloba una serie de elementos como calendario maya, ofrendas o ceremonias, guía maya espiritual aquí 'ijar.

1.1.5.1 Iglesias Católicas

1. Parroquia
2. Calvario

1.1.5.2 Evangélicas

1. Iglesia de Dios
2. Templo Adventista del 7º. Día
3. Iglesia Torre Fuerte
4. Templo Pentecostés

1.1.5.3 Valores.

- El Respeto: entre los pobladores del municipio se conserva éste valor, pues se ha trasladado de generación en generación por las

personas mayores de cada familia, pues son considerados como fuente de sabiduría.

- Participación ciudadana: actualmente se ha observado una afluencia de personas que participan en actividades diversas, como en la elección de autoridades de gobierno, actividades culturales y religiosas. La mujer ha sobresalido en muchas actividades a nivel local, nacional y en ocasiones internacional.
- La Honestidad: prevalece éste valor en la población pues es parte de la vida cotidiana de las personas.
- La Responsabilidad: se observa a diario que la responsabilidad es un valor primordial de los habitantes, pues se observa a diario que las personas acuden a su trabajo independiente cual sea.
- Solidaridad: se ha podido observar que cuando existen necesidades entre las personas que menos tiene u ocurre un desastre natural, la población se une para ayudar y fortalecer a quien lo necesita.

1.1.7 Contexto Competitividad

1.1.7.1 Medios de Productividad

Los habitantes del municipio, basan su economía en la siembra de granos básicos en el área rural, tales son: el maíz, frijol, haba entre otros, se puede observar que la producción del maíz varía dependiendo de las condiciones climáticas, la calidad del suelo y los factores externos que acompañan a una producción de ésta magnitud. Se estima que ha aumentado la producción de textiles específicamente los que son típicos, generando ganancias considerables a los tejedores, la producción de artesanías, mismas que se comercializan los días martes y viernes en la plaza del municipio.

1.1.7.2 Fuentes Laborales

En el área urbana destaca el comercio de abarrotería de consumo diario, taller mecánicas de automotriz, librerías, así como ferreterías, café internet, barberías.

1.1.7.3 Contexto educativo

La educación constituye un factor determinante para el desarrollo pues permite el desarrollo de futuros ciudadanos y en consecuencia genera cambios de conducta ante diferentes situaciones. La Constitución Política de la República de Guatemala establece la obligatoriedad de la educación preprimaria y primaria, y la educación en el ciclo básico dentro de los límites que fije la ley. Establecimientos educativos: Escuelas, colegios. En el municipio se cuenta con cobertura total en todas las modalidades y niveles educativos en toda el área urbano y rural, aunque la infraestructura e insumos son insuficientes.

1.1.7.4 Básico

El índice de inscripción para éste nivel es más fuerte en el área urbana que en el área rural, aunque con la creación de los Institutos Nacionales de Educación Básica INEB y los INEBT en diferentes comunidades en donde los jóvenes tienen más posibilidades de acceder a la educación.

1.1.7.5 Diversificado

Actualmente se ofrecen carrera específica dentro del municipio que es el magisterio parvulario.

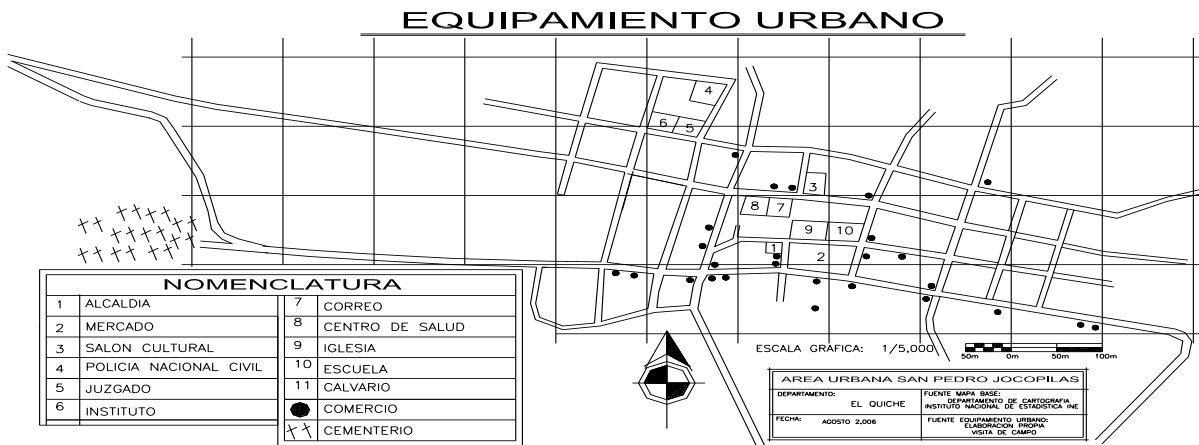
1.1.7.6 Universitario

Actualmente se cuenta con La Escuela de Formación de Profesores de Enseñanza Media EFPEM-USAC con el apoyo de la fundación Rigoberta Menchú.

1.2 Contexto de la municipalidad de San Pedro Jocopilas, el Quiché

1.2.1 Ubicación de la Municipalidad de San Pedro Jocopilas, el Quiché.

Fuente: monografía municipal 2010.



1.2.2 Visión

Ser una institución líder en la prestación de servicios públicos y el fortalecimiento del desarrollo integral y sostenible del municipio.

1.2.3 Misión

Somos una entidad autónoma que impulsa permanentemente el desarrollo del municipio a través de la promoción a través de actividades económicas, sociales, culturales, deportivas, velando por la integridad territorial, el fortalecimiento de patrimonio natural y cultural, brindado los servicios públicos para contribuir a mejorar la calidad de vida, satisfacer las necesidades y expectativas de los vecinos del municipio.

1.2.4 política laboral

Las principales organizaciones en el municipio en el área rural son los -COCODES-, Asociaciones, Comités y Alcaldías Auxiliares, inscritos en la municipalidad para cumplir con sus funciones, se pueden mencionar: Asociación de mujeres de desarrollo integral la primavera, Comité Agua Cantón La Montaña I, Comité Agua Chichó, Comité de Mujeres de Desarrollo Local, Caserío Las Tunas, Comité Pro Biblioteca.

1.2.5 Lista de deficiencias, carencias identificadas

- ✓ Poco presupuesto para proyectos sociales
- ✓ Pocas capacitaciones para el personal
- ✓ No se cuenta con espacio suficiente para cada dependencia
- ✓ Los servicios sanitarios y de limpieza son inadecuados

Listado de carencias observadas

- malas condiciones de las calles del municipio
- incomodidad de los usuarios por falta de mobiliario en la institución
- incomodidad de los usuarios por no contar con un área de descanso dentro del predio de la institución.
- insuficiente servicio sanitario para los usuarios
- inexistencia de un jardín dentro del predio de la institución
- insuficiente equipo audiovisual
- no se administra fondos por parte de la Dirección municipal de Planificación
- no existe un control de libro de visitas
- incumplimientos de políticas laborales
- falta de educación sobre el uso adecuado de las calles y avenidas en relación a la educación vial.

1.3 Problematización de las carencias y enunciado de hipótesis-acción.

Carencias	Problemas
Inseguridad en el servicio de transporte de personas	¿Cómo crear conciencia en los usuarios del transporte urbano y extraurbano?
Servicio inadecuado de personal operativo.	¿Cómo crear partidas para contratación de personal operativo?
Existe insuficiente espacio para la recreación o área de descanso dentro del edificio.	¿Cómo evaluar el presupuesto para la construcción de un lugar para espacio recreativo?

Falta de ubicación correcta de los servicios sanitarios dentro del edificio municipal.	¿Qué tipo de presupuesto existe para la Construcción de servicios sanitarios para el uso de los usuarios?
Carencia de soporte operativo de equipo audiovisual.	¿Cómo Adquirir equipo audiovisual?
Falta de recursos financieros para la mejor administración de la dirección municipal de planificación.	¿Cómo gestionar fondos para la administración de la dirección municipal de planificación
La falta de implementación de documentos para la mejor Administración dentro de las secciones de las diversas oficinas dentro de la comuna.	¿Cómo Implementar un libro de registro de visitas en la oficina?
La falta de una planificación de la implementación de educación vial en el municipio de San Pedro Jocopilas, el Quiché	¿Cómo Implementar y/o la elaboración de un manual o modulo de educación vial?

1.4 Priorización del problema y su respectiva hipótesis acción.

Inexistencia de Educación vial en los pobladores del área urbana del municipio de Pedro Jocopilas el Quiche.

1.5 Análisis de viabilidad y factibilidad

Viabilidad y factibilidad

Creación de un módulo de educación vial para la población del municipio de San Pedro Jocopilas, el Quiché

La viabilidad

No.	Indicadores:	Si	No
1	¿Se tiene, por parte de la institución, el permiso para hacer le proyecto?	X	
2	¿Se cumple con los requisitos necesarios para la autorización del proyecto?	X	
3	¿Existe oposición para la realización del proyecto?		X

La factibilidad.

No.	Indicador	Si	No
Estudio técnico			
1	¿Se tienen insumos para el proyecto?	X	
2	¿Se cuenta con recursos técnicos para el proyecto?	X	
3	¿Se tiene definido la cobertura del proyecto?	X	
4	¿Se cuenta con infraestructura para el proyecto?	X	
5	¿La programación del tiempo es la suficiente para a ejecución del proyecto?	X	
Estudio cultural			
1	¿El proyecto cumple con los aspectos lingüísticos de la región?	X	
2	¿El proyecto responde a expectativas culturales educacionales?	X	
Estudio de mercado			
1	¿Está definida la ubicación de la realización del proyecto?	X	

2	¿Se tiene exacta la idea de la magnitud del proyecto?	X	
3	¿El tiempo calculado para la ejecución del proyecto es el adecuado?	X	
4	¿Se tiene claridad de las actividades a realizar?	X	
5	¿Existe disponibilidad de los talentos humanos requeridos?		
6	¿Se cuenta con recursos físicos y técnicos necesarios?	X	
7	¿Está claramente definido el proceso a seguir con el proyecto?	X	
8	¿Se ha previsto la organización de los participantes en la ejecución del proyecto?	X	
9	¿Se tiene certeza jurídica del proyecto a realizar?	X	
Estudio económico			
1	¿Se tiene calculado el valor de plaza de todos los recursos requeridos para el proyecto?	x	
2	¿Será necesario el pago de servicios profesionales?		X
3	¿Es necesario contabilizar todos los gastos a realizar?		X
4	¿Es necesario contabilizar gastos administrativos?		X
5	¿El presupuesto se contempla en el renglón imprevisto?	X	
6	¿Se ha definido el flujo de pagos con una periodicidad establecida?		X
7	¿Los pagos se harán con cheque?		X
8	¿Los gastos se harán en efectivo?	X	
9	¿Es necesario pagar impuestos?		X
Estudio financiero			

1	¿Se tiene claridad de cómo obtener los fondos económicos para el proyecto?	X	
2	¿Ello proyecto se pagara con fondos de la institución?	X	
3	¿Será necesario gestionar crédito?		X
4	¿Se obtendrá donaciones monetarias de otras instituciones?		X
5	¿Se obtendrá donaciones de personas particulares?		X
6	¿Se realizara actividades de recaudación de fondos?		X

Capítulo II:

Fundamentación teórica

2.1 Elementos teóricos

Que clarifiquen el campo o ámbito en que se inserta el tema y problema abarcados en lo Seleccionado en el diagnóstico y que apoya la inter-vención a realizar.

La dirección de la policía municipal de San Pedro Jocopilas, fue aprobada por el honorable concejo municipal del municipio citado, de conformidad con la convalidación del tránsito estipulada en el punto quinto del Acta de concejo 14-2016, celebrado el 30 de marzo de 2016.

Así mismo el manual de organización del municipio de San Pedro Jocopilas (2011), estableció que el objetivo de la policía municipal de tránsito es regular, controlar, ordenar y administrar la circulación terrestre de las personas, vehículos, sus conductores y pasajeros, estacionamiento de vehículos, señalización, semaforización, uso de las vías públicas, educación vial y actividades de policía, relacionada con el tránsito en la vía pública. Así mismo definió las funciones básicas para el logro de los objetivos, las siguientes:

- Planificar, dirigir, administrar y controlar el tránsito en su jurisdicción
- Organizar y dirigir la policía municipal de tránsito
- Diseñar, colocar, habilitar y mantener las señales de tránsito y los semáforos
- Recaudar los ingresos provenientes de la aplicación de esta ley disponer de ellos conforme a la misma
- Aplicar las sanciones previstas en esta ley
- Desempeñar cualquier otra función asignada por la alcaldía municipal

2.1.2 Departamento de educación vial de San Pedro Jocopilas: en el municipio de San Pedro Jocopilas, la actividad vial ha aumentado en los últimos años considerablemente, esta situación provocó el incremento en los índices de

accidentes viales a causas de la excesiva velocidad, conducir en estado de ebriedad, no respetando las señales de tránsito. Es por ello , en el plan operativo anual del año 2015 , la policía municipal de transito de San Pedro Jocopilas, formo el departamento de educación vial, con el propósito de brindar información a la población sobre los aspectos básicos en relación al tema de educación vial; socializar los temas que conllevan al aprendizaje de la educación vial en los niveles educativos preprimaria, primario, diversificado, universitario, como al público en general, entre sus funciones se encuentran las siguientes:

- velar por el ordenamiento vehicular
- brindar información a las personas que lo soliciten
- sensibilizar y concientizar a los estudiantes de todos lo niveles educativos, pilotos, peatones
- impartir charlas en donde es requerido sus servicios

2.1.3 Plan de educación vial: con la finalidad de cumplir con su obligación de información y educación sobre los comportamientos viales adecuados a la población del municipio de San Pedro Jocopilas, el departamento de educación vial (2015), define un plan de educación vial con los siguientes objetivos generales:

1. promover en las personas el manejo preventivo
2. inculcar hábitos positivos antes, durante y después de conducir vehículo
3. promover y motivar a las personas para que se interesen por el conocimiento de la Ley y Reglamento de tránsito a través de la lectura
4. concientizar a las personas de la responsabilidad y compromiso que conlleva el manejar un vehículo
5. orientar y dar los lineamientos para el normal funcionamiento de la circulación de las personas y vehículos
6. facilitar las herramientas que permitan más adelante a los participantes aplicarlas para beneficio de su establecimiento o beneficio personal.
7. dar a conocer el trabajo que realizan en las calles

La educación vial “es el aprendizaje de conocimientos, hábitos y actitudes en relación con las reglas, normas y señales que regulan la circulación de vehículos y

personas por las calzadas y aceras. Que permitan a los ciudadanos y ciudadanas dar una respuesta adecuada (segura y fluida), en las distintas situaciones de tráfico en las que se pueda ver inmerso, ya sea como peatón, pasajero o conductor”. Desplazarnos de un sitio a otro es algo bonito y necesario, pero cuando lo hacemos por las calles de nuestra ciudad o por las carreteras, no estamos solos. Existen además otras personas que comparten con nosotros las calles. Uno lo hace a pie: son los peatones y otros utilizando un vehículo: son los conductores o viajeros.

También se consideran peatones a quienes empujan o arrastran un carruaje de niño o de impedido o cualquier otro pequeño vehículo sin motor, a los que conducen a pie una bicicleta o un ciclomotor de dos ruedas, y a los impedidos que circulan al paso de peatón en una silla de ruedas. Para poder compartir mejor entre todos las calles y carreteras se debe respetar los derechos de los demás. Para ello hay una serie de señales y normas de circulación que son como las reglas del juego. Respetándolas nos desplazaremos con seguridad.

Este módulo educativo, está dirigida a niños y mayores, ya que todos se constituyen peatones y además de enseñar a los pequeños, se recuerda a los mayores cuales son las reglas, lo que debe hacer y lo que debe evitar para desplazarse con seguridad. Léelo y estúdialo despacio, trata de entenderlo y lo que no entiendas pregúntaselo a tus padres, a tus profesores o a la misma Policía Local. Ellos te aclararán lo que no comprendas. Cumpliendo estas normas serás un buen peatón. Lo serás en tu propio beneficio y también en el de todos los demás.

- Calzada: es la parte de la carretera destinada a la circulación de vehículos: bicicletas, ciclomotores, motocicletas, coches, autobuses, camiones.

- Zonas peatonales, son las partes de la vía que están reservadas para que los peatones caminen, y vayan andando por las aceras, andenes, refugios y paseos.

Lo que se debe hacer:

- Transitar por las zonas peatonales, sin invadir la calzada.

- Si no existieran zonas peatonales o aceras, se debe caminar lo más próximo posible a las casas, prestando atención a los vehículos que circulan y si es posible,

de cara a ellos para verlos venir.

- Aunque en ciudad se podrá circular por la derecha o por la izquierda, según sea más conveniente y seguro, se circulará siempre por la derecha:
- Estar muy atentos a la existencia de talleres y garajes, ya que pueden entrar y salir vehículos por ellos.
- Dejar la calzada libre, situándose en las zonas destinadas a peatones cuando circulen vehículos prioritarios, como Ambulancias, de Bomberos, de Policía y de Protección Civil, que utilicen las correspondientes señales acústicas y luminosas.
- Ayudar al que lo necesita, como personas mayores, personas discapacitadas o con movilidad reducida

Lo que no se debe hacer

- Detenerse en la acera de forma que se impida el paso a los demás, a no ser que sea inevitable para cruzar por un paso de peatones o para subir a un vehículo.
- Hacer carreras y otros juegos que puedan molestar a otros vecinos
- Caminar por el bordillo o muy próximo a él
- Llevar animales sueltos. Pueden ser atropellados, molestar a los demás o provocar un accidente.

Recuerda

- La calzada es para los vehículos, y las aceras, o andenes y zonas peatonales para los peatones.
- Camina siempre por las zonas peatonales, cuando no existan, hazlo lo más próximo posible al borde de las casas y a ser posible por la izquierda.
- Presta atención a las salidas y entrada de talleres y garajes.
- Ayuda a quien lo necesite.
- No te detengas sin necesidad, ni realices juegos en las aceras.
- No camines por el bordillo ni invadiendo la calzada.
- No llesves a tu mascota suelta, pueden atropellarla o provocar un accidente.

La sensibilización humana ante los accidentes viales

En Guatemala se registran entre 20 y 25 heridos y tres fallecidos cada semana

como resultado de los accidentes de tránsito. Pese a ello, la educación vial es un tema pendiente en nuestro país. Pero existe un movimiento que aboga por que desde la escuela primaria se instruya en esta destreza a los futuros pilotos. Para la licenciada Alma Rosa de Tercero, directora del proyecto Seguridad Desde la Educación, la educación vial debe ser una materia o disciplina escolar incluida en los programas educacionales vigentes, que tenga por objeto preparar a los niños para conducirse como peatones y futuros conductores.

La profesional encabeza un movimiento para crear el primer parque temático sobre seguridad vial, a donde los niños de escuelas y colegios puedan acudir para conocer de forma vivencial las normas y leyes de tránsito.

Educación vial desde las aulas

Para los expertos, este tema debería tratarse con mucha profundidad en los centros educativos, ya que es un problema social que se alimenta con vidas humanas. Tanto la licenciada de Cabrera como el ingeniero René Valle, ambos de Safety, Health & Environment Consultant, comparten la necesidad de que la educación vial en Guatemala debería empezar desde el colegio con un enfoque no sólo en la conducción de vehículos, sino a los derechos y obligaciones del peatón. Además, en los últimos dos años del nivel medio se debería incluir un curso de Manejo Defensivo teórico a todos los estudiantes que están por graduarse, expresan. Los expertos creen que con esto se lograría cimentar sólidamente las bases de la educación vial. Por eso, la licenciada de Tercero va más allá al abogar por un lugar destacado de la educación vial en la agenda de gobierno y autoridades del ministerio de Educación. Tanto ella como la instructora de Cabrera coinciden en que la educación vial debería ser una asignatura obligatoria desde la etapa primaria, luego potenciarse en la secundaria y ampliarse a la hora de solicitar cualquier licencia o carné de conducción. Como materia educativa, los especialistas coinciden en que debe comenzar a impartirse desde los tres años, ya que hasta los siete los niños son muy receptivos. Además, en esas edades, aunque su capacidad de juicio y razonamiento estén todavía limitados, resulta fundamental sentar una buena base formativa. “El objetivo es educarlos desde temprana edad, para modificar actitudes

que los conductores adultos tienen frente al volante y las cuales hoy son la causa del 95 por ciento de los accidentes de tránsito”, señalan los expertos. Las ventajas de incluir la seguridad vial como una materia obligatoria en los colegios serían muchas. Por un lado, la escuela, por su función socializadora, es un lugar privilegiado para inculcar valores a los menores, además, la infancia es la edad más adecuada para el aprendizaje, expresa De Tercero.

Con esto concuerda la licenciada María Alejandra Paz, encargada del Departamento de Educación Vial de Emetra, de la municipalidad capitalina, entidad que el año pasado impartió 15 cursos de este tema a más de tres mil jóvenes y niños en un parque vial, en donde se encuentran las principales señales de tránsito, para que los pequeños tomen conciencia sobre la importancia de la Ley y Reglamento de Tránsito. Pero esta preocupación también la han seguido otras empresas. Por ejemplo, Bright Solutions montó el año pasado el primer evento de Seguridad desde la Educación, cuyo objetivo fue capacitar a más de cinco mil estudiantes en aspectos como la seguridad del peatón, señales de tránsito, la labor que realizan los agentes de la PMT y la responsabilidad que conlleva conducir un auto. Sin embargo, estos esfuerzos parecen no encontrar mucho eco en las autoridades del ministerio de Educación, pues el tema de la seguridad vial únicamente forma parte de un punto dentro del área de Medio Social y Natural, en el nuevo currículum.

Es más, la licenciada Herminia de Muralles, directora de la Dirección de Calidad y Desarrollo Educativo, expresa que la seguridad vial es una parte de la educación integral. “No es necesario declararla como un área curricular, pues un área tiene objetivos amplios y la seguridad vial es específica y puede formar parte de otras materias”, señala la funcionaria. Más allá de la importancia de la educación vial para los más pequeños, el licenciado Pedro Trujillo, director del Instituto de Estudios Políticos de la Universidad Francisco Marroquín, señala la importancia de implantar esta formación a lo largo de la vida y en todos los conductores.

Pero para la licenciada de Paz, el programa emprendido por la municipalidad capitalina es uno de los temas más importantes dentro de la institución, pues los niños y jóvenes son los futuros conductores de la ciudad. Lo mismo piensa la Organización Mundial de la Salud con su lema “La seguridad vial no es accidental”,

en otras palabras, lograr la seguridad vial en una sociedad requiere de todo un proceso que comienza con los más pequeños, con aquellos que pueden cambiar las trágicas estadísticas de heridos y muertos causados por accidentes de tránsito.

2.1.1 fundamentos legales

Marco y contexto actual de la política

Contexto internacional

En enero de 2006, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la Organización Panamericana de la Salud (OPS), la Comisión Económica para América Latina y el Caribe de las Naciones Unidas (CEPAL), el Banco Mundial, la Fundación FIA para el Automóvil y la Sociedad, la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito de Chile (CONASET) y el Foro Global de Seguridad Vial, realizaron una reunión de planificación para organizar una iniciativa multisectorial de largo plazo que permitiera garantizar la seguridad vial en América Latina y el Caribe y proyectarse hacia la reducción en la región, de los accidentes de tránsito y las lesiones y muertes causados por estos.

Ocho meses después, se reunieron en Costa Rica 24 países, entre ellos Guatemala, representada por funcionarios del Departamento de Tránsito, constituyendo el "Primer Foro de Actores para la Seguridad Vial en América Latina y el Caribe", en el cual se tuvo como meta principal crear un mecanismo eficaz, colaborador y sostenible para revertir la epidemia de lesiones causadas por accidentes de tránsito en toda la región. La reunión concluyó con la firma de la "Declaración de San José" en la que se determinó, entre otras cosas, que dichos accidentes causaban en esas fechas, la muerte de 1.2 millones de personas por cada año, además de originar costos sociales y económicos significativos que representan más de veinte mil millones de dólares para la región.

Entre los enunciados principales contenidos en dicha "Declaración", están los siguientes:

a. Que es urgente e importante que todos los países de la región de América Latina y el Caribe (ALC) unan esfuerzos y trabajen juntos para detener la creciente

epidemia de muertes y lesiones en nuestras carreteras. La seguridad vial se debe convertir en una prioridad de los sectores de salud, transporte, justicia, educación y desarrollo para nuestras naciones y para la región".

b. Instar a todas las naciones de la región a implementar las recomendaciones del "Informe Mundial sobre Prevención de los Traumatismos causados por el Tránsito" (reconocida publicación preparada conjuntamente por el Banco Mundial y la Organización Mundial de la Salud) y a utilizarlo como marco de referencia para encarar la seguridad vial a nivel nacional, regional y global.

Tras esta declaración se integró un panel de expertos de toda la región para servir como Comité Transitorio, que convocó a un Segundo Foro en el cual se logró la ampliación de la comunidad de actores claves a fin de organizar esfuerzos futuros de promoción y defensa de la causa a nivel de región. Igualmente se participó en la creación del Comité Regional, cuya misión quedó definida así:

"reducir el número de víctimas fatales en siniestros de tránsito y hacer de la seguridad vial una realidad para América Latina y el Caribe, promoviendo la colaboración entre los diferentes actores relevantes de gobierno, sociedad civil, y el sector privado de todos los países de la región".

Por su parte, en la Cumbre Iberoamericana de Jefes de Estado y de Gobierno realizada en San Salvador en octubre del 2008, se recogió el mandato de realizar un Encuentro Iberoamericano y del Caribe de Seguridad Vial "Protegiendo Vidas".

Congruente con estos mandatos, en el año 2009 se llevó a cabo dicho Encuentro Iberoamericano en Madrid, España con la presencia de casi mil representantes de 35 países en donde también hizo presencia Guatemala. Su principal objetivo fue encontrar soluciones al derramamiento de sangre que causan los accidentes de tránsito, los cuales dejan cada año, más de 125,000 muertes en la región y son la principal causa de mortalidad de jóvenes. Se logró un avance significativo en la formación de consensos sobre principios, criterios y buenas prácticas de la seguridad vial, mediante planes estratégicos que conducirían en su momento, a la implementación de las recomendaciones de la Organización Mundial

de la Salud, OMS, y del Banco Mundial; se constituyó asimismo, como uno de los principios básicos, que "la Seguridad Vial debe constituir una Política de Estado, inclusiva en sus tres poderes y formulada con la participación y el consenso de las fuerzas políticas de cada país" y se agregó que cada país debe promover sus capacidades en materia de seguridad vial y contar -entre otras cosas- "con un organismo estatal responsable, un sistema fiable de recogida y tratamiento de datos, una estrategia y un plan de acción, recursos adecuados e intervenciones multisectoriales.

En el mes de noviembre de ese mismo año (2009), en Moscú se llevó a cabo la "Primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial: Es hora de actuar." Guatemala también participó examinando junto a los demás países asistentes las resoluciones anteriores hechas a nivel internacional, relativas al mejoramiento de la seguridad vial en el mundo, y reconociendo la incidencia significativa que en todo el mundo tiene la mortalidad por colisiones en accidentes de tránsito y las discapacidades permanentes que resultan en personas heridas por la misma causa (entre veinte y cincuenta millones de personas anualmente).

Los datos anteriores permitieron el análisis de la amplia gama de consecuencias sociales y económicas que afectan el desarrollo sostenible de los países debido a los accidentes de tránsito, los cuales -se dedujo en Moscú- de no atenderse, podrían obstaculizar los progresos hacia la consecución de los Objetivos de Desarrollo del Milenio.

Es necesario realzar que en los Acuerdos alcanzados en todas las reuniones que se han llevado a cabo para discutir y discernir sobre la temática de Seguridad vial, pero sobre todo en los encuentros antes mencionadas y en aquellos en los que participó nuestro país (realizados en Madrid, Chile, Colombia, Moscú y Uruguay), se enfatizaron cuatro grandes temas que deben privar en la construcción de Políticas Públicas relacionadas con la seguridad vial:

1. Reconocer que la Seguridad Vial es una necesidad de toda sociedad

2. Que para tener Seguridad Vial es importante la participación de todos los sectores involucrados activamente en el tema.

3. Que no basta impulsar ni realizar esfuerzos operativos, si éstos no están acompañados del fortalecimiento en el trabajo administrativo y del apoyo político necesario para implementar las acciones.

4. Que la construcción de herramientas y acciones que coadyuven a la Seguridad Vial, es una responsabilidad de todos, bajo la guía de la institución rectora del tema y con la responsabilidad política del Estado.

Tomando como base estos principios, países como Perú, Argentina, Uruguay y Costa Rica entre otros, han procedido a convertir la Seguridad Vial en Políticas de Estado, constituyéndose en herramientas poderosas que permiten orientar la ejecución de las acciones y los recursos, al cumplimiento de uno de los fines primordiales del Estado: la protección de la vida de sus ciudadanos. Al mismo tiempo se ha promovido la creación o modificación de los entes rectores del tema, y el cambio de cultura hacia el cumplimiento de las normativas, en cuyo tema el rol de la sociedad activa es la contraparte de la labor legislativa.

Por otra parte, la Secretaría de Integración Económica Centroamericana, SIECA, con financiamiento del Banco Interamericano de Desarrollo, BID, elaboró el MANUAL CENTROAMERICANO DE SEGURIDAD VIAL, como una actividad contenida dentro del Plan Puebla Panamá.

El alcance de dicho Manual incluyó los diagnósticos por país actualizados para ese año (2008), el diagnóstico de la región y propuestas concretas basadas sobre los escenarios encontrados; su objetivo general era armonizar los elementos que conforman el campo de la seguridad vial en cinco países centroamericanos:

Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua y Costa Rica, y definir y/o describir el sistema de normas fundamental, sobre tres bases:

1. Marco Gubernamental;
2. Condiciones y Dispositivos de Seguridad Vial;

y 3. Infraestructura y Entorno Vial.

Según el contenido de dicho manual, "... la existencia de los factores que denominan la trilogía vial en el campo de la seguridad vial, se centra en: las carreteras (infraestructura vial), los conductores (factor humano), y los vehículos (factor mecánico); donde se combinan los elevados índices de siniestralidad, donde miles de personas mueren en el mundo, como producto de accidentes de tránsito, incluyendo la Red Vial Centroamericana". Se confirmó mientras se construía el manual, que los accidentes de tránsito se habían transformado en un problema real de salud en toda la región, y que producían elevados gastos en medicinas, uso de equipo especializado, instalaciones y personas; se percibió que esos gastos podían disminuirse, si se construían políticas nacionales o regionales tomando en cuenta los diferentes aspectos y elementos de la seguridad vial.

El Manual Centroamericano de Seguridad Vial determina que las actividades de la seguridad vial requieren, por parte del gobierno, condiciones políticas y administrativas que le sirvan de marco y las sustenten, a la vez que permitan realizar un trabajo eficaz. "El gobierno por sí solo" -dice el manual-, "no puede realizar actividades de seguridad vial que sean efectivas y exitosas a largo plazo, si no se contemplan como una tarea social que los organismos estatales desarrollan con la participación de otros sectores. De lo contrario, existe el riesgo de que sólo se realice una administración de problemas a nivel de organismos públicos".

Por ello, se consideró necesario en el escenario centroamericano, generar un marco de participación y consideración de las actividades de las organizaciones no gubernamentales, para que, junto con los gobiernos, se constituyeran en motores de la generación de un profundo cambio cultural.

La propuesta del Manual Centroamericano de Seguridad Vial se apoyó en una logística de ordenamiento de ideas y temas importantes tipificados, que permitieran a los cinco países contar con un instrumento base para la toma de decisiones y para la puesta en práctica por parte de los gobiernos, de políticas, lineamientos y directrices,

de una manera más armonizada.

Con todo ello, los avances en el tema de seguridad vial han sido crecientes y significativos, implicando en cada país una participación activa y responsable de la sociedad en conexión con las instituciones responsables en cada Gobierno. En los países en donde se han aplicado políticas exitosas en materia de prevención de accidentes y seguridad vial, el supuesto de la participación se ha convertido en una norma básica. En consecuencia, deben aumentarse las posibilidades involucramiento de instituciones de los diferentes sectores de la sociedad guatemalteca, con el fin de lograr avances significativos en el tema.

Contexto nacional

La economía de Guatemala, continúa -con determinadas tendencias al cambio-, descansando en una base agrícola. La producción y comercialización de productos agrícolas, resultan ser la principal fuente de ingresos -directa o indirecta- de la mayor parte de la población, especialmente en el interior de la República. Por otra parte, en toda la República, principalmente en los cascos urbanos y cabeceras departamentales, se percibe el fenómeno de un traslado constante de personas (trabajadores y/o estudiantes) cuyos centros de acción se encuentran a grandes distancias de sus hogares; de tal manera que, en un alto porcentaje de su jornada diaria, juegan el papel de peatones, conductores o pasajeros, elevando el promedio de las distancias medias recorridas. Los aspectos anteriormente citados (producción agrícola, trabajo y/o estudio), constituyen factores de desarrollo del país y son instrumentos que permiten alcanzar a la población un mejor nivel de vida. La administración del tránsito y la seguridad vial son entonces fundamentales para promover el crecimiento en Guatemala, por constituir el acceso a oportunidades, servicios básicos y mercados. Existe, por tanto, una correlación visible entre la eficiencia de la administración del tránsito y el desarrollo de una población.

Sin embargo, hasta la fecha, dicha administración tiene una deficiente regulación e intervención institucional, lo cual genera una tendencia de crecimiento en los hechos trágicos ocurridos en el país. Prueba de ello la constituyen las estadísticas oficiales que muestran que en un periodo de diez años (2001-2010) el

número de accidentes alcanza casi los 30,000 con diferentes saldos de muertes,

Dichas estadísticas analizan también -entre otras cosas- que el mayor tipo de accidentes en el año 2010 fueron las colisiones, siguiendo en número los choques y los vuelcos de vehículos, así como que la incidencia de accidentes ocurre más entre personas sobrias que personas que manejan bajo efectos del alcohol. Esto muestra que la misma relación directa que existe entre alcohol y muerte, puede darse entre esta y la impericia, la negligencia y/o la inexperiencia; el efecto nefasto en todos los casos puede ser la muerte.

Resulta entonces altamente importante cobrar consciencia de algunas variables más:

1) Los parámetros de edad dentro de los cuales ocurren más lesiones y/o fallecimientos por accidentes de tránsito.

2) Las áreas geográficas en que existe mayor incidencia de hechos trágicos (urbana y rural).

Y 3) Víctimas por accidentes de tránsito ocurridos en la República de Guatemala.

Las estadísticas oficiales analizadas (actualizadas al año 2010), permiten sustentar la teoría de la necesidad de iniciar una gestión integral en términos de planificación, gestión e interconexión institucional, para lograr una regulación del tránsito de calidad. Pero si a esto sumamos aspectos relacionados con la densidad vehicular existente en el país (y las proyecciones que al respecto se pueden hacer), la distribución del parque vehicular (o su comportamiento, causante de anarquía), las condiciones de la infraestructura, la calidad del transporte público (urbano y extraurbano) y la del transporte pesado, concluimos en que resulta sumamente urgente (además de necesario) asegurar a los usuarios de calles y carreteras, un servicio público de calidad. Y es que el crecimiento de la población vehicular en Guatemala durante la última década, ha manifestado un comportamiento acelerado. Los datos proporcionados por el Registro Fiscal de Vehículos de la Superintendencia de Administración Tributaria (SAT) en su Boletín Estadístico de diciembre de 2009, dejan ver un significativo incremento del parque vehicular a nivel nacional, durante el período comprendido entre 2005 y 2009, quinquenio en el cual se observa una tasa

anual de crecimiento del 15.35% para todo el parque vehicular. Sin embargo, si se observa este crecimiento a nivel de departamentos de la República por tipo de vehículos o por tipo de combustible, las tasas de incremento varían entre sí, pero el promedio de todas ellas es similar y da como resultado una tasa de 18.84%, un tanto mayor a la del parque en su totalidad. Sea de una u otra forma, o el promedio de ambas, este indicador refleja que hay un incremento anual de aproximadamente 17 vehículos más por cada 100, durante los años del periodo analizado (2005-2009). Estos incrementos dejan ver claramente que, para los años venideros, el número de vehículos seguirá creciendo a un ritmo similar o aún mayor, lo cual nos obliga a ser objetivos y planificar, controlar y prever la solución a los problemas de saturación vial y crecimiento de la población vehicular que a corto y mediano plazo se prevé.

La Oficina Nacional de Estadísticas de Tránsito (ONET), del Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil (ONET), ha realizado ya algunas estimaciones del comportamiento futuro del parque vehicular, las cuales se trabajaron en dos supuestos de proyección del parque vehicular, descritos ampliamente en la metodología del Compendio de Proyecciones del Parque Vehicular 2010-2019, elaborado por dicha Oficina. Las tablas y gráficas que la ONET (Oficina Nacional de Estadística de Tránsito) presenta, permiten de manera rápida y global apreciar los incrementos y tasas de crecimiento del parque con el fin de interpretar los cambios que esto ocasiona, con una tasa que supera casi al triple (si no más) la tasa de crecimiento de la población humana. Estos cambios tan acelerados deben conocerse y requieren de una planificación que permita manejar los problemas futuros que su crecimiento acelerado conlleva, tal es el caso de la saturación vial, aumento de accidentes de tránsito, incremento de mortalidad por ésta causa, la contaminación ambiental causada por emanación de gases, y todos los problemas de naturaleza socio-económica que este crecimiento puede causar.

El trabajo en la regulación de tránsito -en sus diferentes dimensiones tales como educación preventiva, señalización, registros, etc.-, es entonces impostergable y le corresponde al Estado impulsar las acciones que considere necesarias y urgentes para lograr eficiencia en la en relación a seguridad vial y a una fluidez

sostenible.

En este contexto, es al Gobierno Central de Guatemala al que le corresponde ejecutar el "Plan General de Gobierno", que define las prioridades y las metas socioeconómicas. De éste "se desprenden las acciones que deberán ser asumidas por el entramado de las instituciones públicas mediante las "políticas sectoriales" de acuerdo a sus funciones y competencias y al despliegue de acciones de competencia interinstitucional se ejecutarán las "políticas transversales"

A la correlación ya descrita entre administración de tránsito eficiente y el desarrollo de la población, se puede agregar la incidencia que, para el efecto, logran las Políticas de Estado. Cada uno de estos elementos se retroalimentan mutuamente: con la justificación de la congestión, las distancias medias recorridas por la población y la necesidad de estudiar, trabajar, o comercializar la producción nacional, se han construido redes viales que alejan a las personas de aquellos lugares a los que pueden o tienen que desplazarse, con lo que se aumentan las distancias medias recorridas por cada persona. "Así se eleva el volumen total de tráfico y se justifican de nuevos más autopistas o redes viales que forman parte de esta espiral que aparentemente resulta indefinida"

Por lo tanto, es imprescindible construir una planificación a largo plazo en el marco de una Política Pública que busque alcanzar un debido ordenamiento al respecto. La visión de la construcción, lanzamiento y ejecución de una Política de Estado en materia de administración de tránsito y seguridad vial en Guatemala, encuentra respaldo en las declaraciones, tendencias y acciones de agencias internacionales y otros países Iberoamericanos, pues como se expuso anteriormente, las diferentes instancias internacionales involucradas en el tema de seguridad vial, han concluido en que los problemas existentes son causados -entre otras cosas- por la capacidad inadecuada de las vías, la falta de educación vial y la señalización deficiente, todo lo cual incide en que los sistemas de administración de tránsito de cada país, no estén bien desarrollados.

Un plan sistemático apropiado de administración de tránsito es esencial para el flujo seguro y continuo de la creciente circulación de personas y vehículos en las vías. También es muy importante para lograr el máximo uso de la vialidad existente y para mejorar las capacidades viales actuales. La necesidad de emitir una Política Pública de Administración de Tránsito y Seguridad Vial en el país por parte del Ministerio de Gobernación a través del Departamento de Tránsito, que defina el rol de los diferentes integrantes del Estado en el Plan de ordenamiento, es pues, impostergable.

Ministerio de Gobernación, Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil

La Jefatura del Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil, al inicio de su gestión, convocó a todos los colaboradores para que en conjunto y de manera objetiva, se realizara un ejercicio FODA, con el fin de conocer la realidad de dicho Departamento y prever las acciones que se consideraran necesarias para optimizar sus funciones y el servicio que presta a la población guatemaltecas. De dicho ejercicio FODA, se ha recopilado con carácter gerencial aquellos aspectos de suma *importancia* y relevancia con relación al entorno institucional, tanto interno como externo; la consideración de las Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas fueron tomadas en cuenta según su recurrencia e incidencia en el desarrollo de las funciones del Departamento.

Las conclusiones finales de cada factor, se constituyeron en un extracto de la compilación matricial de su análisis, así como de su valoración en pesos porcentuales y las consideraciones vertidas fueron tomadas en su momento para tomar decisiones de dirección, que han afectado positivamente a todos los componentes de la institución, tal como se verá en esta sección.

En éstas destacaron los siguientes aspectos en los que el Departamento de Tránsito posee liderazgo, destreza y autosuficiencia en su desarrollo:

Tecnología. El Departamento de Tránsito posee un inventario de equipo informático con tecnología de punta; equipo suficiente para el desarrollo de las funciones de administración y operación del departamento. Esta tecnología está presente en todas

las secciones, unidades y oficinas que lo conforman, de tal manera que se han enfocado a la generación de un buen servicio.

El Departamento de Tránsito ha realizado los esfuerzos necesarios para ubicar a profesionales y personas idóneas para ocupar puestos de Jefaturas (tanto a nivel de Jefatura del Departamento, como de aquellas específicas); esto ha permitido que se puedan descentralizar algunas funciones al mismo tiempo de incorporar controles e impulsar cambios directos en cada sección a lo individual. Desde el año 2008, el Departamento de Tránsito logró que se le asignara un presupuesto de *forma* individual lo cual le permitió independencia en su ejecución. Con ello se ha facilitado el impulso de los proyectos propios y una mayor funcionalidad en la administración.

Liderazgo institucional y jurídico con las Policías Municipales de Tránsito

El Departamento de Tránsito, de acuerdo a las funciones que le determina y establece la Ley y Reglamento de Tránsito ha realizado 48 reuniones de coordinación y capacitación con las diferentes Policías Municipales de Tránsito a nivel nacional a razón de una reunión mensual, lo que significa cuatro años de trabajo a este respecto. Esta tarea le ha permitido desarrollar un liderazgo que no sólo se basa en su posición y función delimitada en ley, sino también en el reconocimiento de las instituciones de tránsito municipal (Mts).

El Departamento de Tránsito está enmarcado dentro lo establecido en la Ley de Tránsito y su respectivo Reglamento. Esta base jurídica le provee un sustento jurídico sólido del cual puede partir para desarrollar sus funciones con total apego a la ley y, sobre todo, con respaldo institucional significativo. Herramienta institucional para apoyo de otras instituciones en materia de tránsito. El Departamento de Tránsito, como instancia nacional en materia de tránsito, se convierte en un aliado estratégico y una herramienta de apoyo para otras instituciones, no sólo relacionadas éstas al tránsito, sino relacionadas a educación, seguridad y otras de carácter público, privado y de servicio social.

En el Departamento de Tránsito existen también deficiencias que subsisten a pesar del marco de desarrollo continuo que se ha implementado y de los procesos de

modernización que actualmente se aplican. Sin embargo, se han venido enfocando desde un punto desde el cual se pueden generar cambios y transformaciones a corto, mediano y largo plazo, haciendo viable que se conviertan en verdaderas oportunidades para el Departamento.

El Departamento no cuenta con el suficiente equipo logístico de campo en materia de tránsito; esto incluye funciones de operación, comunicación, administración e instrumentación (alcoholímetros, velocímetros, etc.). Actualmente la Jefatura del Departamento ha impulsado una unidad operativa de forma estratégica que goza de respeto, credibilidad y eficiencia; lo anterior, sin embargo, no es suficiente para satisfacer la demanda de servicio y cobertura del área geográfica del país que se encuentra bajo su jurisdicción. Compuestas y detalladas por elementos y factores en los cuales el Departamento de Tránsito tiene una oportunidad de crecimiento y desarrollo en sus funciones, relacionadas directamente sobre la externalidad institucional.

- Amplitud Jurisdiccional en Área Geográfica

Actualmente el Departamento de Tránsito tiene bajo su jurisdicción el 90% del territorio nacional como área de operación de campo; esto corresponde a 299 municipios que NO poseen la delegación de la administración del tránsito, lo cual significa que las funciones de tránsito en dichos municipios se cubren todavía a través de la Policía Nacional Civil. Dado que las municipalidades carecen de una cobertura especializada en el tema y de características técnicas específicas, el Departamento de Tránsito debe prestar servicios especializados en tales lugares, lo cual le permite crecer tanto en operaciones de campo como en capacitación para las autoridades locales y apoyo a los procesos de descentralización en la materia.

- Adquisición de Equipo

El Departamento de Tránsito, toda vez que se ha diseñado ya un marco estratégico, tiene la oportunidad de orientar su inversión y adquisición de equipo en función de sus objetivos, pudiendo reforzar áreas como las labores de campo, informática y otras.

- Estructuración Interna

Una vez establecido el marco estratégico de la institución, entonces será posible estructurar de manera distinta a la actual, la departamentalización de la institución, todo con el objetivo de aportar mayor eficiencia a la estructura que sostiene su funcionamiento y proyectar esto hacia una creciente concientización de la ciudadanía ante la problemática de seguridad vial.

- Desarrollo Específico por Sección

Desarrollar la estructura también significa que la calidad de capital humano debe redefinirse, diseñarse y re conceptualizarse en perfiles específicos del personal. Esto es siempre es una opción importante para cualquier institución ya que, contando con personal idóneo, se alcanza más fácil la finalidad de asegurar que sus funciones se desarrollen de manera óptima.

- Relaciones Sectoriales con Instancias Públicas, Privadas e Internacionales

La construcción de relaciones horizontales y verticales con otras instituciones, siempre es importante; de allí que el Departamento de Tránsito tiene la oportunidad de desarrollar y establecer comunicación y relaciones con instancias públicas, privadas e internacionales que le permiten dar sostenibilidad a sus proyectos y, sobre todo, que le permita establecer un espacio propio como institución para crear alianzas interdisciplinarias que coadyuven a su desarrollo y prestigio. Compuestas y detalladas por elementos y factores en los cuales el Departamento de Tránsito identifica circunstancias que pueden poner en riesgo su permanencia institucional y comprometen el desarrollo de sus actividades (administrativas y operativas).

- Instituciones con más apoyo para su Operación

En una línea horizontal (nivel interministerial), existen instituciones que no poseen nombramiento ni delegación de la administración del tránsito y que sin embargo poseen más recursos logísticos, materiales, humanos y presupuestarios,

que les han permitido desarrollar funciones relacionadas al tránsito, aún y cuando no sea su función. Esta inequitativa ventaja puede reflejar con aumentada y exagerada diferencia, una impresión errónea del Departamento de Tránsito, haciendo parecer que éste es insuficiente o ineficaz.

- Ausencia de Imagen Institucional

El Departamento de Tránsito no cuenta con una oficina estratégica que le permita establecer proyectos y programas para re-posicionarlo institucionalmente y ganar un espacio propio, estableciéndose con ello una ausencia de imagen que proyecte los cambios que se están dando para brindar servicios de manera más eficiente y eficaz

El Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil del Ministerio de Gobernación, fue durante muchos años una institución sin mayor incidencia en la temática de tránsito nacional; sin embargo, como podemos percibir en el análisis anterior, aun contando con debilidades y amenazas, es una institución que está dando señales de un rescate constante y que se proyecta con un potencial institucional sumamente prometedor. Si bien es cierto cuenta con recursos básicos, presupuesto propio y es geográficamente fuerte, necesita todavía herramientas concretas y recursos más específicos que no son inalcanzables, ni fuera de contexto, sino más bien una clara necesidad puesta de manifiesto en tanto que se realizan esfuerzos significativos para lograr que ocupe un espacio demandado, no por la institución, sino por la necesidad de la población de que exista una instancia nacional de tránsito responsable, social, que busque los espacios de consenso para la coherencia y el sostenimiento de la vialidad nacional, y por, sobre todo, capaz de definir líneas de acción a nivel nacional.

Capítulo III:

Plan de acción o de la intervención

Universidad de San Carlos de Guatemala

Facultad de Humanidades

Departamento de Pedagogía

Carrera: Licenciatura en Pedagogía y Administración Educativa

Epesista: Rene Oswaldo Cac Tiu

Carne: 200450391

3.1 Tema/título del proyecto

Módulo de Educación Vial, para los pobladores del área urbana del municipio de San Pedro Jocopilas, Quiché.

3.2 Ubicación geográfica de la intervención

Municipalidad del Municipio de San Pedro Jocopilas, el Quiché

3.3 Problema seleccionado

Actualmente, la municipalidad de San Pedro Jocopilas, a través del departamento de educación vial de la policía municipal de tránsito, desarrolla un plan de educación vial que consiste en una serie de seminarios, charlas o pláticas a impartir a los niños y niñas de nivel primario de los establecimientos educativos y para la población en general del municipio. Sin embargo, no cuenta con los recursos pedagógicos para propiciar un adecuado proceso educativo, con una estructura y permanencia para promover una cultura vial responsable.

Es por ello, se plantea la necesidad de fortalecer los recursos pedagógicos del departamento de educación vial de la policía municipal de tránsito de San Pedro Jocopilas, específicamente, se propone el diseño de un módulo de educación vial para la población urbana del municipio, esto tendrá la función de coadyuvar con el objetivo municipal de ampliar los conocimientos en los habitantes de las distintas normas de seguridad vial para los pilotos y peatones, así como su debida aplicación a través de experiencias vivenciales que

demuestren el riesgo que provoca lo inadecuado en las prácticas viales. Lo anterior enfocado a promover un menor preventivo, respeto a los peatones y una conciencia de las obligaciones de los mismos en la conducción en las calles. Fue necesario responder a la siguiente pregunta: ¿Qué acciones se deben desarrollar para fomentar una educación vial en la población del municipio de San Pedro Jocopilas?

3.4 Hipótesis acción

Falta educación vial, en la población urbana del municipio de San Pedro Jocopilas, el Quiché

3.5 Unidad ejecutora

Municipalidad de San Pedro Jocopilas, el Quiché, a través de la Dirección Municipal de Planificación.

Facultad de Humanidades, FAHUSAC/ Epesista: Rene Oswaldo Cac Tiu

3.6 Justificación de la intervención

Actualmente todos los municipios casi en su mayoría han considerado de suma importancia la implementación del tema de educación vial, debido a la organización administrativa y gerencial de sus municipios, y es por ello se ha priorizado que una de las necesidades que el municipio debe ser categorizado de urgencia es la educación vial.

La elaboración de un módulo como parte de la implementación de la señalización de sus calles y avenidas, es una herramienta de apoyo que servirá a los usuarios mejorar su calidad de vida educativa.

El Ejercicio Profesional Supervisado, se fundamenta con el análisis institucional, realizado en la Dirección Municipal de Planificación, de la municipalidad del municipio de San Pedro Jocopilas, en donde se evidenció que existe deficiencia educativa vial, por ello se perfila el proyecto denominado "Módulo de Educación Vial para la población urbana del

municipio de San Pedro Jocopilas, el Quiché" mediante talleres , para el uso de la educación vial y que permitirá operativizar la política de la municipalidad de una manera eficiente a través de todos los habitantes locales así como visitantes sujetos a la política municipal educativo a través de la utilización de las vías correctas de sus calles y avenidas , y, así fortaleciendo la educación del municipio a través de su aprendizaje significativo y así mejorar la calidad educativo de toda la población en su totalidad.

3.7 Descripción de la intervención

El proyecto consiste en la implementación de un módulo en donde consta temas de seguridad vial para la población del municipio de San Pedro Jocopilas, el Quiché, fortaleciendo la institucionalidad de la municipalidad a través de la dirección municipal de planificación y la policía municipal.

La implementación del módulo cabe en su proceso la elaboración de temas como educación vial, en donde el personal indicado para darle seguimiento del proceso se aplique en su totalidad dentro del municipio a través de sus habitantes locales, así como visitantes.

Para la conformación del equipo de apoyo, se ha seleccionado con base a la experiencia laboral, y la apertura de la policía municipal PM que ya está en su proceso de complementación educacional para poder culminar con la implementación de la señalización de tránsito en su totalidad.

Se socializarán los resultados del diagnóstico a través del análisis institucional, y se darán instrucciones concretas y claras sobre el proceso de elaboración de un módulo de educación vial.

El proyecto se ejecutará durante los meses de mayo, junio, julio y agosto del año 2017 el horario de cada evento se realizará durante la disponibilidad del personal encargado como es la policía municipal PM del municipio, el proceso será financiado por la municipalidad con el apoyo del Epesista de la Facultad De Humanidades, y personal de la municipalidad según lo dispone la gerencia.

3.8 Objetivo general:

Desarrollar un módulo de educación vial en el departamento de la policía municipal de San Pedro Jocopilas, el Quiché.

3.9 Objetivo específico:

- fortalecer el equipo de la policía municipal según la jerarquía que se ubican dentro de la institución para la ejecución del proyecto educativo.
- redactar un módulo para el fortalecimiento de la educación vial dentro del municipio.
- socializar y validar el contenido del texto de educación vial, mediante taller.
- producir ejemplares de la guía de educación vial y hacer entrega a la gerencia de la municipalidad del municipio para su sostenibilidad.

3.10 Metas

Personal de la policía municipal de tránsito del municipio aplicará los conocimientos básicos para la mejora de su labor técnico y administrativo en el área laboral.

- elaboración de un módulo de educación vial.
- socialización y validación del contenido del módulo de educación vial.
- veinte producciones de la guía de educación vial.

3.11 Beneficiarios (directos e indirectos)

Escuelas ubicadas dentro del área urbana del municipio

Colegios educativos, así como establecimientos del nivel medio del sector oficial y privado.

Municipalidad

Instituciones no gubernamentales.

3.12 Actividades para el logro de objetivos

- Planificación del Proyecto de la Intervención Pedagógica.
- Presentación del Proyecto a autoridades municipales.
- Buscar fuentes de financiamiento.
- Primera reunión de socialización del proyecto con autoridad educativa.
- Cotización de materiales utilizados para elaborar el modulo educativo.
- Elaboración de modulo educativo.
- Desarrollo del taller de capacitación sobre el tema de educación vial.
- Entrega de entrega del módulo educativo a gerencia municipal.

3.13 Cronograma

No	Actividades	Año 2017												Responsable
		Junio				Julio				Agosto				
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	
														Epesista
1	Planificación del Proyecto de la Intervención Pedagógica.													
2	Presentación del Proyecto a gerencia municipal municipales													Epesista
3	Buscar fuentes de financiamiento.													Epesista
4	Primera reunión de socialización del proyecto con la dirección municipal de planificación													Epesista

3.16 Presupuesto

No.	Descripción	Cantidad	Costo unitario	Costo total
1	Impresora hpjaserjet 1018	1	Q. 1,200.00	Q. 1,200.00
2	Papel bond (resma)	3	Q. 35.00	Q. 35.00
3	Tóner 12A para impresora hp	1	Q. 400.00	Q. 400.00
	Horas de internet	20	Q. 100.00	Q. 100.00
4	USB de 8G	1	Q. 35.00	Q. 35.00
5	Encuadernación de datos	10	Q. 25.00	Q. 25.00
6	Impresión de Manual	20	Q. 25.00	Q. 25.00
	Empastado del proyecto	20	Q. 50.00	Q. 50.00
Total				Q. 1,870.00

Recursos humanos

No.	Descripción	Cantidad	Costo unitario	Costo total
1	Digitador	1	Q. 500.00	Q. 500.00
2	Diseñador	1	Q.1,000.00	Q.1,000.00
3	Editor	1	Q.1,000.00	Q.1,000.00
Total				Q.2,500.00

Presupuesto total

No	Descripción	Sub-totales
1	Materiales	Q.1,870.00
2	Humanos	Q.2,500.00
3	Gastos imprevistos 10%	Q.550.00
Total		Q.,4,920.00

Este proyecto tiene un costo de cuatro mil ochocientos quetzales castos.

3.17 Responsables

Municipalidad de San Pedro Jocopilas, Quiché.

Directora Municipal de Planificación.

Epesista

3.18 Formato de instrumentos de control o evaluación de la intervención.

No.	Objetivos específicos	Apreciación			Observaciones
		SI	NO	S/E	
1	Elaborar un módulo de educación vial para la población del municipio de San Pedro Jocopilas, Quiché				
2	Realizar reuniones constantes con el personal de la dirección municipal de planificación para el fortalecimiento del proceso.				
3	Desarrollar investigación constante para la mejora de la labor de la policía municipal del municipio.				

Capítulo IV:

Ejecución y sistematización de la intervención

4.1 Descripción de las actividades realizadas

- Redacción de la planificación
- revisión de ejecución de objetivos
- implementación de recursos
- ejecución de la planificación desarrollada

4.2 Productos, logros

Producto(s)	Logros
Módulo de educación vial.	a) Participación de las autoridades institucionales
Copias digitales del Manual.	b) Compromiso institucional de implementar efectivamente el módulo de educación vial.

4.3 Sistematización de la experiencia

El día lunes 15 de mayo del año 2017, dio inicio el ejercicio profesional supervisado, el epesista se presentó a la municipalidad de San Pedro Jocopilas, el Quiché, lugar donde se realizaría el proceso necesario para alcanzar el grado de Licenciado en Pedagogía y Administración Educativa.

Como primer paso se presentó la solicitud que indicaba que el estudiante solicitaba autorización para realizar esta etapa de como parte final de sus estudios universitarios en dicha institución, misma que se dirigía al señor alcalde municipal Lic. Noé Herrera Girón, el documento fue recibido de manera positiva cediendo el espacio correspondiente al Epesista, se le asignó la oficina de la Dirección Municipal de planificación, precedida por la Licenciada Ana Dinora Cac Aguaré, quién le indicó al estudiante dónde estaba la oficina y las acciones que se realizan diariamente. A la semana de estadía

en la municipalidad, se procede a realizar las acciones con el diagnóstico contextual, donde se utilizó como herramienta; la observación, el análisis de documentos históricos, recabando información muy importante, para el diagnóstico institucional se utilizó la entrevista, debido a la diversidad de información por recabar dirigido a trabajadores de la municipalidad.

En el desarrollo de las actividades dirigido a empleados de la municipalidad, se inició con el tema de qué lugar debía ser asignado para realizar el ejercicio profesional supervisado, para realizar las acciones pertinentes, específicamente la intervención pedagógica, llegando a un acuerdo mutuo que se trabajaría directamente en la oficina de la Dirección Municipal de Planificación debido que el mismo año se estaba realizando el reclutamiento de personal para la policía municipal que posteriormente se llamaría policía municipal de tránsito, partiendo de ahí se realiza la investigación relacionada al diagnóstico comunitario/institucional, a través de documentos redactados, charlas con el personal de las diversas oficinas, brindando información de suma importancia para el diagnóstico, personas muy amables y seguras de buscar el desarrollo de la población.

En compañía de diferentes personas de la municipalidad, donde se realizaron diferentes preguntas, que sirvieron de base para tomar una decisión certera a cerca de la acción que se realizaría en beneficio de la población, en consenso con autoridades municipales y Epesista se llegó a la conclusión que se realizaría un módulo de educación vial debido que ya se cuenta con el reclutamiento y ya existe una persona encargada sobre la implementación de la actualización sobre el reglamento de tránsito, puesto que en la municipalidad aún no se cuenta con el permiso legal del departamento de transito de la policía nacional civil para la autorización de la policía municipal de tránsito, actualmente es solo identificado como PM O policía municipal.

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
FACULTAD DE HUMANIDADES
DEPARTAMENTO DE PEDAGOGÍA

MÓDULO DE EDUCACIÓN VIAL, PARA LOS POBLADORES DEL AREA URBANA
DEL MUNICIPIO DE SAN PEDRO JOCOPILAS, QUICHÉ.

RENE OSWALDO CAC TIU
CARNÉ No. 200450391

INDICE

	Página
Introducción	i
Objetivos	ii
La Educación Vial	1
La vía Pública	1
¿Qué es un Peatón?	2
¿Qué es un Pasajero	2
¿Qué es un conductor de vehículo?	3
¿Qué son señales de tránsito	3
¿Qué es un accidente de tránsito	3
Actividades Sugeridas	4
Seguridad Vial	4
Cifras de Accidentes	5
Medidas correctivas	5
Medidas de protección	6
Aplicación de las leyes de tráfico o tránsito	7
Educación y formación	7
Señales de tráfico	7
Control de tráfico	7
La policía municipal	8
Las señalizaciones de tránsito	8
Las señales de prevención	10
Señales de reglamentación	10
Actividades Sugeridas	12
Reglas básicas para los niños en la vía publica	12
Reglas básicas para los adultos en la vía publica	13
Reglas básicas para los conductores en la vía pública	14
Instrucciones para la obtención de Licencias de conducir	15
Conclusiones	
Recomendaciones	

INTRODUCCIÓN

Actualmente los habitantes del municipio de San Pedro Jocopilas, el Quiché, departamento de Guatemala, viven una inseguridad vial, por lo que es necesario elaborar un manual para orientar tanto a los peatones como a los conductores, con los avances que existen actualmente en cuanto a la infraestructura vial y la organización de las calles y su señalización y para contribuir en mejorar la educación vial, es necesario elaborar un módulo de Educación vial, de comportamiento de los niños, adultos y conductores, lo que beneficia a los estudiantes y a conductores en todas las áreas y los protege de todo peligro de accidente. Sin importar que las personas sean del área urbana o de comunidades lejanas, nuestra actitud debe ser responsable y dispuestos al cambio, ya que cada día nuestros pueblos van modernizando, por lo que se necesita tener un comportamiento adecuado para hacer uso de la vía pública y así poder contribuir con la seguridad vial si se respetan las señales de tránsito de parte de los peatones y conductores, y los elementos de la policía Municipal de Tránsito controlan la circulación de vehículos de acuerdo al Reglamento, se estará evitando muchos accidentes.

La elaboración de un módulo de educación para la seguridad vial que tiene por objeto principal disminuir los accidentes de tránsito y ampliar los conocimientos de los estudiantes, docentes y conductores sobre las reglas de comportamiento en la vía pública. Con este aporte se espera que contribuya a mejorar la educación vial y que sea una herramienta para mejorar el comportamiento en la vía pública.

OBJETIVOS

Objetivos General

- Mejorar el aprendizaje en materia de educación vial a través de un módulo.

Objetivo Especifico

- Analizar los conceptos básicos sobre el término de educación vial.
- Reflexionar sobre la necesidad de mejorar los conocimientos sobre educación vial.
- Mejorar la participación de los diferentes actores sociales para una mejor educación vial.

¿Qué es Educación Vial?

1) La Educación Vial

Es el camino de comportamiento y actitudes de las personas en cuanto a su desenvolvimiento en la vida pública como peatón, pasajero o conductor en un vehículo. “Es una disciplina o proceso de enseñanza –aprendizaje que tiene a lograr cambios positivos en el individuo y sus comportamientos en el uso de la vía pública”

La educación vial es el proceso de enseñanza que tiene como propósito de lograr cambios en la persona que pueda hacer uso adecuado de la vía pública y así evitar accidentes que dañen la integridad física de la misma persona o de los demás.

Es necesario que los niños, los jóvenes y los adultos tengan los mismos conocimientos adecuados para conducirse en la vía pública ya sea como persona en particular, como persona que hace uso de un servicio de transporte o como conductor de un vehículo, tomando en cuenta esta clase de conocimientos se respetará a la vida de las personas y la libertad de locomoción sin afectar el derecho de la otra persona.

En resumen, tener educación vial es Conocer las normas y medidas de seguridad para proteger la vida de las personas de toda clase de peligro ocasionado por el tránsito.

2) La Vía Pública

La vía pública es el espacio destinado para circulación de los vehículos y de personas. El Artículo 23 de la ley de tránsito dice “Vía Pública: La Vía Pública se utilizará única y exclusivamente para el tránsito y circulación de personas y vehículos, cuyos derechos se ejercerán con forme a las disposiciones de esta ley y sus reglamentos.

Está terminantemente prohibido lo siguiente:

a) Obstaculizar, cerrar o limitar transitoria o permanentemente la vía pública en perjuicio de la circulación de vehículos y personas, salvo autorización previa expresa la autoridad.

- b) Colocar o mantener en la vía pública signos, de marcaciones o elementos que limiten o alteren las señales de tránsito.
- c) Alterar, destruir, deteriorar o remover señales de tránsito.
- d) Colocar en los signos de tránsito anuncios o propagandas de cualquier índole, salvo autorización expresa de la autoridad competente.

3) ¿Qué es un peatón?

Es la persona que camina de un lugar a otro, a pie, empujando una bicicleta y en el caso del minusválido que circula es silla de ruedas. Los peatones deben de atender a las recomendaciones dadas por los encargados y obedecer las señalizaciones para el control de tránsito.

El peatón tiene derecho de vía ante cualquier tipo de transporte en los espacios destinados al peatón. Artículo 58. “Es obligatorio para los peatones circular en los espacios diseñados especialmente concebidos para ellos, sean estas aceras, refugios, paseos, vías peatonales, zonas peatonales, pasos peatonales, pasarelas u otros.

Estos lugares no podrán ser utilizados por ningún tipo de vehículos, incluyendo la bicicleta y la moto taxis cuyos conductores deben de dejar libre para el paso de las personas; por el otro lado las personas quedan obligadas a utilizar los espacios específicamente para peatones y no obstaculizar las vías que están indicadas para la circulación de vehículos.

La acera o banqueta, es el espacio diseñado por la circulación de los peatones la cual está situado en las orillas de las calles, estas banquetas deben de quedarse libre, los vehículos no deben estacionarse sobre las banquetas.

4) ¿Quiénes son los pasajeros?

El pasajero es toda persona que sin conducir hace uso de un transporte colectivo, moto taxi, taxi, buses y microbuses. Para viajar de un lugar a otro también los pasajeros deben de tener una actitud correcta al utilizar cualquiera de estos medios para evitar accidentes.

5) ¿Quiénes son los conductores?

Es la persona que está preparada y capacitada para conducir un vehículo es el responsable del buen mantenimiento del vehículo a su cargo para conducir sin ninguna falla mecánica. El conductor de cualquier tipo de vehículo, debe de contar legalmente con su licencia de conducir y la tarjeta de circulación respectiva. Las licencias de conducir pueden ser: Licencias de tipo “A” (Profesionales), tipo “B” (Liviana), tipo “C” (Particular o Juvenil), tipo “M” (Para conducir motocicletas), tipo “E” (para conducir maquinaria agrícola e industrial).

La persona que ejerce la profesión de conducir un vehículo debe hacerlo con responsabilidad, al manejar un vehículo no debe de ingerir alcohol, ya que el problema del alcohol es el responsable del mayor número de accidentes de tránsito, los conductores deben de respetar las señales de tránsito y no obstaculizar el paso de los peatones o en lugares no permitidos para circular.

6) ¿Qué son las señales de tránsito?

Son los dispositivos físicos que se utilizan para regular el tránsito, son un conjunto de símbolos que tienen como propósito de advertir e informar a los usuarios de la vía y reglamentar su comportamiento en la misma con respecto a las señales de tránsito, el Artículo 81 dice: “Todos los usuarios de la vía pública están obligados a obedecer las señales de circulación que establezcan una obligación o una prohibición y adaptar su comportamiento al resto de las señales que se encuentren en las vías por las que circulan .

7) ¿Qué es un accidente de tránsito?

Accidentes es una acción individual que ocasiona daños a personas u objetos. Los accidentes de tránsito ocurren por desconocimiento de las señales de tránsito de parte de los conductores o de parte de los peatones, ya que muchas veces las personas cruzan las calles transitables sin tomar las medidas necesarias, también ocurren por desperfectos mecánicos del vehículo. Los accidentes se pueden evitar y la educación vial es la mejor vía para su prevención.

Actividades Sugeridas

- 1) ¿Qué es Educación vial?
- 2) ¿Cuál es la importancia de tener educación vial?
- 3) Según el Artículo 23 de la Ley de Tránsito, ¿Qué es la vía pública?
- 4) ¿Cuáles son las obligaciones de los conductores?
- 5) ¿Cuáles son las obligaciones de los peatones?
- 6) ¿Para qué sirven las señales de tránsito?

Seguridad vial

Seguridad vial, reducción del riesgo de accidentes y lesiones en las carreteras, logradas a través de enfoques multidisciplinarios que abarcan ingeniería vial y gestión del tráfico, educación y formación de los usuarios de las carreteras y diseños de los vehículos.

Cifras de Accidentes

En las carreteras de todo el mundo mueren al año al menos medio millón de personas y unos 15 millones sufren lesiones. Las cifras de heridos varían mucho según la población y la densidad del tráfico, así como el grado de aplicación de las medidas preventivas y correctivas.

Por lo general, se producen más en las carreteras rurales, donde la velocidad es más elevada que en las zonas urbanas, pero las lesiones graves que precisan estancia en un hospital son al menos el doble en las vías urbanas, donde el tráfico es más problemático.

Por lo que se refiere a la distancia recorrida, por los motoristas, los ciclistas y los peatones tienen más riesgo de muerte o lesiones.

Factores que Contribuyen a los accidentes

La mayor parte de los accidentes son debido a errores humanos; el mal estado de la calzada y los fallos de vehículos, en menor medida, son las otras dos causas de accidentes. Los principales errores humanos son: velocidad excesiva para las condiciones de las carreteras, no ceder el paso en los cruces, distancias de seguridad demasiado reducidas, adelantamientos indebidos y percepción o enjuiciamiento equivocados de la situación que se presenta.

El deterioro de la percepción como consecuencia del consumo de alcohol es otro factor de importancia. Las deficiencias de la carretera que son factores básicos de los accidentes son: mal diseño del trazado y del control en las creces, señalización inadecuada, mala iluminación de la vía, superficies resbaladizas y obstrucciones por vehículos mal estacionados.

Los principales fallos del vehículo se deben a defectos en neumáticos, frenos y luces, consecuencias casi siempre de un inadecuado mantenimiento.

Medidas Correctivas

En ingeniería, educación y legislación se ha desarrollado importantes medidas correctivas orientadas a mejorar la seguridad vial.

Se refiere tanto a la seguridad privada (reducción de accidentes) como a la seguridad secundaria (lesiones menos graves). La investigación ha desarrollado un papel esencial en la comprobación y evaluación de estas medidas a fin de garantizar el uso más eficaz posible de los recursos.

Son ya muchos países que aplican medidas de bajo costo para resolver los “puntos negros” (lugares en los que hay accidentes). La reducción de accidentes que se consigue es notable (no es infrecuente llegar a las tres cuartas partes), y las ventajas económicas son varias veces el coste de las medidas en su primer año de aplicación.

Algunos sistemas que han tenido éxito son los cambios del trazo en el cruces para definir con más claridad las prioridades (el empleo de circunvalación o glorietas es corriente en muchas ciudades), el uso más generalizado de marca en la carretera para eliminar los carriles, y zonas de parada para los vehículos que van a efectuar un giro, mejorar en la resistencia al deslizamiento sobre superficies húmedas,

iluminación más uniforme en las calles y señales de orientación, información y avisos más visibles y legibles.

En algunos países se ha demostrado que se consiguen mejores resultados cuando se adopta un enfoque sistemático para resolver el problema de la reducción de accidentes, y en los procedimientos se han incluido partes de las carreteras y zonas enteras. La gestión o administración de la seguridad en las áreas urbanas ha logrado una reducción del 15% de las lesiones en una zona completa, estableciendo un primer lugar una jerarquía de vías según su función: para tráfico de tránsito, distribución local del tráfico y acceso a zonas residenciales.

A continuación, se han ampliado las medidas de seguridad oportunas según las necesidades: reducir los conflictos y facilitar los desplazamientos, controlar la velocidad y el aparcamiento o estacionamiento de vehículos, reservar zonas a peatones y ciclistas en las vías más utilizadas, y establecer una velocidad de 30 km/h en determinadas zonas, como zonas residenciales o de juego. En este último caso se añaden medidas de mejora medioambiental y reducción del tráfico.

Medidas de protección

Las medidas de protección más comunes son el cinturón de seguridad, el airbag y las protecciones para niños. El empleo del cinturón de seguridad reduce el riesgo de muerte y lesiones graves en un 45%.

La publicidad ha tenido un papel fundamental a la hora de aumentar su empleo, pero para conseguir un efecto absoluto es preciso el respaldo de la legislación.

La legislación sobre el uso obligatorio se introdujo por primera vez en el estado de Victoria, Australia, en 1971.

En la actualidad casi todos los países tienen leyes que obligan a utilizar el cinturón de seguridad, y en algunos se ha logrado una tasa de cumplimiento del 90%.

Otras medidas de protección que están consiguiendo respaldo son la utilización del casco en motos y bicicletas que tienen contacto con vehículos de

motor, pero aún no se han explotado a conciencia algunas posibilidades prometedoras.

Aplicación de las Leyes de tráfico o tránsito

La aplicación de las leyes tiene un papel de peso en la mejora de la seguridad vial. La actuación de la policía en este sentido es, más eficaz cuando cuentan con la ayuda de la tecnología y cuando las leyes parecen aceptadas por la mayoría de los usuarios. Las reducciones más notables del número de accidentes como consecuencia de la aplicación de la ley están relacionadas con la conducción y el alcohol.

Educación y formación

En este campo no solo tan obvias las pruebas de la reducción de las lesiones, ya que las medidas correctivas son a largo plazo y resultan más difíciles de evaluar.

No obstante, hay claras indicaciones de la conveniencia de programas escolares en los que participen los padres y de las ventajas de incluir en el plan de estudio la educación para la seguridad vial. Hay iniciativas más recientes con un nuevo enfoque de la educación y la formación de los conductores jóvenes, puesto que hoy se reconoce que la formación de los conductores jóvenes, puesto que hoy se reconoce que la formación basada en el conocimiento es suficiente: formar para percibir los peligros y cambiar las actividades se consideran elementos importantes para conseguir unos conductores más prudentes.

Señales de tráfico

Las señales de tráfico, tienen un carácter internacional y están concebidas para transmitir información con un mínimo de palabras. La forma y color de las señales son indicativos de su contenido. En la imagen se muestran algunos ejemplos de distintos tipos de señales.

Control de tráfico

Control de tráfico, sistema de gestión del tráfico o tránsito rodado que aplica las normas, reglamentos y métodos del tráfico, tales como señales, signos y marcas

para reducir la congestión o atasco de vehículos y la contaminación atmosférica y para favorecer la seguridad y la movilidad de los peatones, por lo general en zonas urbanas muy pobladas. En las ciudades más pequeñas, donde el tráfico es menor, se utilizan métodos de control y técnicas de gestión similares, pero más sencillas.

Todos estos accidentes bien se pudieron evitar respetando las señales de tránsito tanto de parte de los peatones como de parte de los conductores de vehículos.

“Los accidentes de tránsito han ocurrido por irresponsabilidad de los conductores y en algunos casos por falta de orientación de los peatones.

Según la policía Nacional Civil, la mayoría de los accidentes han ocurrido por estado de ebriedad de los conductores y falta de experiencia, ya que en algunos casos los conductores no presentan sus licencias respectivas por lo tenerlo.

La Policía Municipal

Actualmente las calles y avenidas están organizadas y señalizadas con el propósito de mantener ordenada la circulación de vehículos y proteger a las personas que circulan en las diferentes calles.

San Pedro Jocopilas cuenta con un cuerpo de Policía Municipal, este grupo de personas es indispensable para mantener organizada la circulación de vehículos y evitar accidentes de tránsito. Dicha institución está en proceso de adaptación y certificación como policía municipal de tránsito.

La policía Municipal está integrada por 10 elementos, un director y un subdirector, 8 elementos para regular el tráfico municipal que por lo general son los días de plazas que son martes y viernes, pero por ser una vía nacional el tránsito es todos los días.

Las Señalizaciones de tránsito

Las señales de tránsito son símbolos que se utilizan con el propósito de regular la circulación del tránsito y de transmitir a los peatones y conductores un mensaje de advertencia para evitar cualquier tipo de accidentes.

Los conductores y peatones, deben de obedecer cualquier tipo de señales y de esa manera se estará contribuyendo al respeto a la vida y al derecho a la libre locomoción, sin perjudicar al derecho de la otra persona.

Las calles y avenidas del municipio, están totalmente señalizadas y organizadas, por lo que corresponde a los conductores y peatones de obedecerlos y así dar una buena imagen a los turistas y visitantes de que es un municipio ordenado en cuanto a la circulación del tránsito.

Las vías están clasificadas en Avenidas y Calles.

- Avenidas: Es la vía urbana determinada topográficamente de norte a sur y viceversa.
- Calles Es la vía urbana determinada topográficamente de este a oeste y viceversa.
- Calzada: Es la vía principal de ingreso a la cabecera municipal.

El Artículo 81 del reglamento de tránsito dice. “Todos los usuarios de la vía publica están obligados a obedecer las señales de circulación que establezcan una obligación o una prohibición y a adaptar su comportamiento al respeto de señales que se encuentran en las vías por las que circulan.

Los peatones y conductores deben de conocer las diferentes señales de tránsito para contribuir en disminuir los accidentes de tránsito que han ocurrido en los primeros meses del año estos accidentes han ocurrido por diferentes motivos, unos por estado de ebriedad de los conductores, otros por desperfectos mecánicos de los vehículos y otros porque los peatones no toman las medidas necesarias antes de cruzar la calle o abordar un servicio de transporte y conductores sin la experiencia necesaria y desconocimiento del Reglamento de tránsito conducen vehículos y otros porque los peatones no toman las medidas necesarias antes de cruzar la calle o abordar un servicio de transporte y conductores sin experiencia necesaria y desconocimiento del Reglamento de tránsito conducen vehículos en forma irresponsable y han provocado los accidentes.

Estas son las señales de tránsito que todos debemos conocer. Las señales de tránsito son nuestra guía en las calles y caminos. Nos indican distancia entre ciudades, curvas, puentes y todo aquello que el conductor necesita para informarse

sobre el camino. Garantiza que las personas de diversas lenguas y culturas puedan interpretar los mensajes.

SEÑALES DE PREVENCIÓN

Tienen por objeto advertir al usuario de la vía y la existencia de un peligro o situación imprevista. Tiene la forma de un cuadrado con unas diagonales y su fondo es amarillo.

SEÑALES DE REGLAMENTACIÓN

Tienen por objeto indicar a los usuarios de la vía sobre las limitaciones de su uso, por lo regular su forma es circular con una línea oblicua que señala prohibición.

Quien se aproxima a un cruce y se encuentra con este cartel, debe estar muy atento a lo que sucede ya que deberá ceder el paso si se aproxima otro vehículo por la calle que se está por cruzar. En este caso el conductor que tiene de frente el cartel, deberá detener su marcha y permitir que pasen los otros vehículos. El respetar las señales aumenta la seguridad en el tránsito y agiliza su circulación. Su significado es que no puede estacionar ningún vehículo, aunque sea por poco tiempo. Cuando la señal no tiene ningún comentario significa que no se puede estacionar es posible que en la zona donde esta señal encuentres que el cordón está pintado de rojo o rojo y blanco; es complementar la señal.

Esta señal indica que no se puede estacionar ni detenerse un instante para subir o bajar carga o personas. Generalmente donde encuentres estas señales el cordón de la vereda está pintado de rojo.

Este cartel prohíbe la circulación de vehículos de tracción a sangre. Es decir, todo tipo de carruaje remolcado por un animal.

El conductor que se encuentra con esta señal, tiene la obligación de circular por la derecha. Esta señal la encontramos en las entradas a los puentes, curvas y túneles de doble vía donde es muy importante circular por la derecha para prevenir situaciones de riesgo.

Este cartel indica que, de proseguir la marcha, quien lo enfrenta a partir de allí comenzaría a circular a contramano. Es decir, en sentido contrario al que está

permitido hacerlo. Estos carteles puedes encontrarlos en aquellas calles que en determinado lugar cambian de sentido de circulación o calles de doble vía que dejan de serlo.

Es fácil darse cuenta que esta señal prohíbe a los conductores de bicicletas que no pueden circular por este lugar. Suelen verse en carreteras y rutas donde los límites de velocidad son mayores y hacen peligroso el uso de bicicleta.

Este es el único cartel dedicado a los peatones, e indican que no pueden cruzar la calzada en los lugares donde están colocados. Generalmente se encuentran en cruces con semáforos que habilitan a los vehículos a girar y que, debido al intenso flujo vehicular, es peligroso cruzar allí. Estas señales van acompañadas por barandas que dificultan la circulación peatonal.

El conductor que se enfrenté a esta señal tiene prohibido realizar la maniobra de girar a la derecha. Estos carteles se ven escasamente en los cruces muy importantes particulares, donde, por ejemplo, si los vehículos giran, se encuentran con el paso impedido y no tienen lugar para estacionar. Esta señal también es válida para el giro a la izquierda.

El conductor que se encuentre con esta señal, tiene prohibido doblar en "U", es decir, invertir el sentido de circulación. Suelen verse en canteros centrales de avenidas y en algunos lugares donde se permite girar a la izquierda, pero no ingresar por la misma avenida que se circula. Esta maniobra requiere especial atención del conductor.

Este cartel le prohíbe al conductor rebasar a otro vehículo que circula en el mismo sentido. Suele verse en repechos, curvas, puentes y en general en lugares donde es difícil tomar todas las precauciones para adelantar al otro vehículo. En la carretera se complementa con una línea amarilla continua en el eje central.

Esta señal nos indica la velocidad máxima en esta zona es la que se indica:

- 60 k/h. Este límite no se puede superar hasta el otro cartel nos indique el límite diferente. La infracción de velocidad es sumamente castigada.

Este cartel indica que la velocidad mínima a la que se puede circular en el tramo es de 30 kilómetros por hora. Se encuentran rutas y accesos donde la velocidad de circulación es elevada y circular despacio sería muy peligroso.

Con respecto a las señales de tránsito, el Artículo 81 del reglamento de tránsito dice: “Todos los usuarios de la vía pública están obligados a obedecer las señales de circulación que establezca una prohibición o una obligación y a adaptar su comportamiento al resto de las señales que se encuentren en las vías o de la circulación.

Actividades sugeridas

¿Cómo se originó la educación vial?

Haga una reflexión y escriba su punto de vista sobre la importancia de la educación vial.

Según su criterio y en base a los accidentes sucedidos. ¿Cuál ha sido el motivo de los accidentes de tránsito?

¿Qué recomienda usted para evitar los accidentes de tránsito?

A los peatones:

A los Conductores:

A los pasajeros:

A la PMT:

¿Cuáles son las obligaciones de los peatones?

¿Para qué sirven las señales de tránsito?

Comparta con los compañeros de qué manera pueden contribuir para evitar los accidentes de tránsito:

Reglas básicas de comportamiento en la vía Pública de los Niños

1) Al abandonar la escuela, no salir corriendo a la calle.

- 2) No jugar sobre banquetas u orillas de las carreteras, pueden caer ante un vehículo que venga en marcha.
- 3) No correr en la orilla de las carreteras y calles del pueblo.
- 4) No atravesar las calles y carreteras sin estar seguro que vehículo no se esté acercando.
- 5) No colgarse en la parte trasera de los vehículos.
- 6) No tire basura sobre la vía pública, esto puede ocasionar una caída hacia la calle.
- 7) No debe bajar del vehículo en marcha.
- 8) No sacar la cabeza o los brazos en las ventanillas del vehículo en marcha.
- 9) No camine en línea atravesada en las calles y carreteras de la población.
- 10) No viaje colgado en los buses y bici-taxis, es peligroso.
- 11) Atravesar las calles de la población en las esquinas.
- 12) Antes de cruzar calles o carreteras, mirar en ambos lados que no venga vehículos en marcha.
- 13) Si cruza una calle, anticipadamente, hacer la señal a los conductores que usted quiere cruzar para que tome precaución.
- 14) Caminar en forma formal sobre las banquetas, aceras y a orillas de la carretera. No corra ni empuje a los que van a delante.
- 15) Deben de cruzar las calles en grupos para no obstaculizar la circulación de los vehículos, ya que, si se cruzan la calle uno por uno, esto dificulta la circulación vehicular.
- 16) Si van en grupo, deben caminar en fila india a orillas de las calles y carreteras de la población.
- 17) Debe respetar la señal de los agentes de la Policía Municipal de Tránsito.
- 18) Los niños menores de seis años, deben de ir tomados de la mano de un adulto.
- 19) Debe de circular sobre su izquierda en la calle o sea en la vía contraria del vehículo.
- 20) Respete a los agentes Municipales.

Reglas básicas de comportamiento de los adultos en la vía Pública

- 1) No debe de cruzar las calles en forma diagonal.

- 2) no camine a media calle, la vía es de los vehículos y los peatones sobre la acera o a orillas de la calle.
- 3) No obstaculice el paso de los vehículos caminando a media calle en grupo.
- 4) No viaje en los buses y bici-taxis colgando en la orilla o sobrecargados.
- 5) No baje del vehículo cuando aún está en marcha. Espera que pare y baje por el lado derecho sobre la acera.
- 6) Debe caminar sobre las aceras o a orillas de las calles en fila india, es decir uno detrás del otro.
- 7) Debe de cruzar las calles en esquinas y ver en ambos lados que no se aproxime vehículo.
- 8) Debe de caminar a orillas de la calle en su izquierda así podrá ver a los vehículos de frente.
- 9) Si lleva de la mano a un niño, no le suelte al cruzar las calles.
- 10) Cuando tenga necesidad de caminar en la noche, utilice ropa blanca o ropa que refleje para que sea visto por los conductores.
- 11) Es aconsejable que camine a orillas de la carretera y avise a las autoridades de cualquier emergencia.
- 12) Si observa un choque o un peatón atropellado, ayude a los golpeados y ponga señal de aviso para alertar a otros conductores.
- 13) Ayude a las personas que tengan alguna dificultad de cruzar las calles. Minusválidos, ancianos, mujeres embarazadas y personas con carga.

Reglas Básicas de Comportamiento de los Conductores

- 1) Debe de conocer las señalizaciones de tránsito ubicadas en las diferentes calles y avenidas de la población.
- 2) Debe de conducir con su licencia respectiva
- 3) Si es conductor de una motocicleta, no permita cargar a otra persona atrás, salvo si es de dos asientos.
- 4) Debe de conducir su vehículo con sus placas y documentos respectivos.
- 5) Al entrar a su vehículo, asegúrese de que las puertas estén cerradas.
- 6) Manténgase siempre a su derecha, salvo cuando rebase podrá utilizar el lado izquierdo dando las respectivas señales.

- 7) Tome precaución en las zonas escolares, al ingreso y salida de los estudiantes.
- 8) No se pegue demasiado al vehículo que va adelante.
- 9) Dé el derecho de vía al peatón que quiera cruzar la calle en las esquinas.
- 10) Deténgase cuando observa a un grupo de personas que quieran cruzar la calle, dé el ejemplo de la educación vial.
- 11) Utilice su pida vías al cruzar la calle.
- 12) Revise que su vehículo esté en perfectas condiciones.
- 13) Respete las señales de tránsito y a los elementos de la Policía Municipal de Tránsito.
- 14) No debe conducir si ha bebido alcohol.
- 15) No sobrecargue su vehículo y no permita que pasajeros viajen colgados en la puerta o en la parte trasera.
- 16) No suba sobre las aceras, es para uso de los peatones.
- 17) No estacione su vehículo en las esquinas, sobre las banquetas y en lugares no permitidos por la PM.
- 18) No circule de noche si su vehículo no tiene las luces en perfecto estado.
- 19) No debe conducir sin licencia o con la licencia vencida.
- 20) No rebase al otro vehículo en plena vía pública del área urbana.
- 21) No abuse manejando a más velocidad permitida en el área urbana. Evite accidentes trágicos.
- 22) No utilice auriculares y hablar por celulares cuando su vehículo esté en marcha, si es necesario, detenga la marcha.

Pasos para obtener la Licencia de Conducir

- Llenar formulario de solicitud correspondiente.
- Presentar certificado de examen de la vista.
- Saber Leer y escribir.
- Pagar el valor correspondiente de acuerdo a las necesidades del solicitante.
- Aprobar los exámenes teóricos y prácticos
- Presentarse para la toma de la fotografía correspondiente.

Las licencias se pueden obtener en las siguientes direcciones:

- Maycom C.C. Metro Norte II nivel, Guatemala
- Maycom Roosevelt 5av. 0-60 Zona 2 de Mixco, Colonia Cotio
- Maycom 15 calle 1-11, zona 10 de Guatemala
- Maycom Km. 125.5 Carretera al Atlántico, Río Hondo Zacapa
- Maycom 19 av. 2-50, zona 1 de Quetzaltenango

- Tipos de licencias:

Licencia "A"

Licencia "B"

Licencia "C"

Licencia "M"

Horario: De lunes a viernes de 8:00 a 17:00 horas. y sábado de 8:00 a 13:00 horas.

Actividades Sugeridas

- 1) Enumere 5 normas de comportamiento de los niños en la vía pública
- 2) Enumere 5 normas de comportamiento de los adultos en la vía pública
- 3) Enumere 5 normas de comportamiento de los conductores
- 4) Explique qué clases de vehículos debe conducir una persona con los siguientes
- 5) Mencione los pasos para obtener una licencia de conducir

Capítulo V: Evaluación del proceso

Presentar evidencias de instrumentos utilizados y resultados.



Fuente: fotografía tomado por Carlos García. Trabajando con personas del municipio dando a conocer en que consiste in diagnostico



Fuente: fotografía tomado por Juan Castro. Trabajando con estudiantes, padres de familia

5.1 del diagnóstico

Para conocer la forma de ser de cada lugar o institución, es necesario sumergirse en las diversas actividades que permita conocer las funciones que se realizan, así como la filosofía que se tiene para brindar un servicio.

Se realizó la etapa diagnóstica más grande que para éste caso es la contextual o del municipio, donde se utilizó la observación y análisis de documentos, conociendo más a cerca del municipio San Pedro Jocopilas, Quiché, sus costumbres, lugares turísticos, idioma que predomina, etc. Municipio lleno de riqueza y las carencias, notando la diversidad de necesidades que la institución requiera fortalecerse.

Se inició con la fase diagnóstica institucional, donde se utilizó la entrevista y la herramienta FODA para identificar debilidades y fortalezas de la institución, puesto que en la municipalidad de San Pedro Jocopilas, el Quiché se atiende a distintos grupos de personas, con necesidades reales, que necesitan atención personalizada; como espacio reducido para atender a los usuarios, área de servicios sanitarios insuficiente, etc.

Con la herramienta de análisis utilizada también se encontraron fortalezas, amenazas y fortalezas que permiten tener un panorama amplio de la municipalidad y su función en el municipio.

Para concretizar la intervención se realizó el diagnóstico comunitario, mismo que da la pauta para todos los pasos que el ejercicio profesional supervisado, utilizando diferentes técnicas de investigación se pudo realizar una lista de carencias que se tienen en la institución, luego de analizar su viabilidad y factibilidad con las personas ya indicadas; se aprobó la redacción y entrega del módulo a la municipalidad, a personeros de la municipalidad.

5.2 de la fundamentación teórica

Posteriormente el proyecto de intervención que se realizaría, el tema principal más focable y absoluto e inmediato la educación vial, se dio inicio el trabajo

con una serie de documentos adecuados al país y sus necesidades, destinados a sustentar el informe final que se presentará, tomando en cuenta el punto de vista de diferentes autores que han brindado sus ideas para contribuir con el desarrollo de los diferentes proyectos.

5.3 del diseño del plan de intervención

Se elaboró el plan de acción para utilizarlo como guía de las diferentes actividades que se realizarían en la ejecución de la intervención directa, colocando fecha límite a cada acción que se debería realizar, dando a conocer porqué se realizaría la intervención, metas que se pretende alcanzar, lapso de tiempo para obtener el resultado y los actores directos e indirectos que son parte del proyecto. Tomando en cuenta a los beneficiarios directos e indirectos, que son parte fundamental del proceso a realizar; todo esto finalmente aterriza en la producción de 20 módulos educativos enfocados a mejorar la calidad de vida vial de la población focal.

5.4 de la ejecución y sistematización de la intervención

En ésta etapa se logra alcanzar el objetivo trazados, el alcance de las metas y el desarrollo de todas las actividades planificadas, se concretizando la elaboración del módulo de educación vial para la población del municipio de San Pedro Jocopilas, Quiché.

El modulo que se elaboró es una herramienta fundamental para el mejorar la calidad de vida de la población focal, etapa que hizo referencia a cada actividad que se realizó, se ordenó toda la información obtenida desde el inicio con la etapa diagnóstica y todas las demás, la información se acomodó de manera éxitos

Capítulo VI:

El voluntariado

6.1 Plan de la acción realizada

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA

FACULTAD DE HUMANIDADES

DEPARTAMENTO DE PEDAGOGÍA

SECCIÓN QUICHÉ

Plan de voluntariado

1. Parte informativa

- 1.1. Nombre del Epesista: Rene Oswaldo Cac Tiu
- 1.2. Carné: 200450391
- 1.3. Carrera: Licenciatura en Pedagogía y
Administración Educativa
- 1.4. Ubicación: Choacamán III
- 1.5 Fecha: 03 de agosto de 2017

2. Justificación

Como parte del ejercicio profesional supervisado, con base al inciso 7.2 del punto séptimo del acta 007-2016 de sesión de Junta Directiva del 11 febrero de 2016; es un deber del Epesista contribuir con la sociedad guatemalteca con actividades en la búsqueda del beneficio del ecosistema.

Puesto que décadas se ha venido destruyendo el medio ambiente con diferentes materiales y acabando con los recursos naturales, especialmente con los árboles, se propone la realización de actividades de reforestación en zonas devastadas por la mano del hombre; tomando en cuenta que ésta acción mejorará a largo plazo las condiciones de vida de futuras generaciones, ya que los árboles son fuente de vida.

3. Objetivos

3.1. Objetivo general

3.1.1 Contribuir con la conservación del medio ambiente en Santa cruz del Quiché.

3.2. Objetivos específicos

3.2.1. Identificar el espacio adecuado para reforestar.

3.2.2. Participar en capacitación para realizar un trabajo forestal de calidad.

3.2.3. Adquirir las plántulas específicas para el terreno.

3.2.4. Realizar la plantación de manera correcta para observar el producto a largo plazo.

4. Metas

4.1.1. Autorización obtenida para reforestar una extensión de tierra de 2,500 metros cuadrados en Choacaman III.

4.1.2. Adquisición de conocimientos necesarios para plantar árboles en capacitación recibida en INAB.

4.1.3. Obtención exitosa de 600 plantas de diferentes especies de árbol.

4.1.4. 600 plántulas sembradas de manera correcta en Choacaman III.

5. Actividades

5.1.1. Elaboración del plan de voluntariado.

5.1.2. Revisión del plan por el asesor.

5.1.3. Solicitar plantas a la municipalidad de Santa cruz del Quiché.

5.1.4. Asistir a capacitación sobre reforestación en el Instituto Nacional de Bosques INAB.

5.1.5. Asistir al Vivero de la municipalidad de santa Cruz del Quiché a contar las especies de árbol que se recibirán.

5.1.6. Contactar al COCODE del cantón Choacaman III para solicitar el espacio respectivo.

5.1.7. Movilizar las plantas hacia Choacaman III.

5.1.8. Iniciar la medición del terreno.

5.1.9. Identificar el lugar indicado para sembrar cada especie de plántula.

5.1.10. Plantar cada plántula de manera adecuada.

5.1.11. Elaboración de plan de sostenibilidad del voluntariado

5.1.12. Evaluación del voluntariado.

6.2 Cronograma de actividades.

No	Actividad	Julio y Agosto					Responsable
		1	2	3	4	5	
1	Elaboración de plan de voluntariado.						
2	Revisión del plan por el asesor.						
3	Solicitar plantas a la municipalidad de Santa cruz del Quiché.						
4	Asistir a capacitación sobre reforestación en el Instituto Nacional de Bosques INAB.						
5	Asistir a vivero de la municipalidad de Santa Cruz del Quiché a contar las plantas a recepción.						
6	Contactar al COCODE del cantón Choacaman III para solicitar el						

	terreno.					
7	Movilizar las plantas hacia Choacaman III.					
8	Iniciar la medición del terreno					
9	Identificar el lugar indicado para sembrar cada especie de plantas					
10	Plantación de cada arbolito de manera adecuada.					
11	Elaborar plan de sostenibilidad del voluntariado					
12	Evaluación del voluntariado					

6.3 Presupuesto para realizar la reforestación

Cantidad	Descripción	Costo unitario	Costo total
1	Capacitación con ingenieros forestales	Q.200.00	Q.200.00
600	Plantas diferentes especies	Q. 1.50	Q.900.00
1	Pago de flete para trasladar plantas del vivero a Pamesebal Segundo	Q.100.00	Q.100.00
10	Impresión de documentos varios	Q. 10.00	Q.10.00
15	Agua pura en botella de 1 litro	Q. 5.00	Q. 75.00
TOTAL			Q. 1,285.00

6.4 Fuentes de financiamiento

No.	Entidad donante	Descripción del donativo	Total
1.	Municipalidad de Santa Cruz del Quiché	600 plantas de diferentes especies.	Q.900.00
		Transporte para trasladar plantas a Choacaman III.	Q.100.00
		Agua pura en botella en envase de 1 litro.	Q. 7.50
2.	Asesoría de ingenieros forestales	Instituto Nacional de Bosque.	Q. 200.00
3.	Impresión de documentos varios	Epesista	Q.10.00
TOTAL			Q.1,285.00

- Recursos Humanos
 - 1. Alcalde municipal
 - 2. Asesor del ejercicio profesional supervisado
 - 3. Ingenieros forestales
 - 4. Epesista
- Materiales
 - 1. Azadón
 - 2. Metro
 - 3. Lazo
 - 4. Machete

5. Naturales
6. Plantas.
7. Tierra
8. Agua de río

10. Evaluación

La evaluación se realizará paralelamente con cada actividad, asegurando con esto que cada actividad planificada se lleve a cabo de manera correcta, se realizarán observaciones utilizando una lista de cotejo que contenga la descripción de la actividad realizada.

Rene Oswaldo Cac Tiu
Epesista

Lic. Juan Carlo León Poncio
Asesor EPS

6.5 Sistematización

La sobrepoblación de los recursos forestales por parte de los habitantes de la comunidad de Choacamán III, no ha sido realizado con el orden respectivo, debido al desconocimiento de técnicas para la conservación del medio ambiente, el cual ha provocado fuertes daños a la naturaleza y una deficiente presencia de árboles. En tal sentido se tomó en cuenta la reforestación de 600 arbolitos y sembrado en el terreno adecuado y/o propicio para el desarrollo de los arbolitos y generación de aire puro para los pobladores de la comunicad beneficiada y así contribuir en la conservación ambiental, “reforestar es plantar arbolitos en donde no los hay o quedan pocos” Texto Unificado 6 de editora educativa.

Previo a realizar la plantación de los arbolitos se realizó la gestión para que el INAB impartiera una charla a los epesista así replicarlo para la correcta forma de sembrar los árboles en su momento, y la charla se recibió en las instalaciones de la sede del INAB el 3 de julio de 2017 en el horario de 14:00 a 17:00 en donde el personal instruyo a los epesista sobre el trato con los arbolitos su siembra correcta, dando a conocer los pasos para plantar un arbolito en las cuales son:

- Abrir un agujero
- Colocar la planta sin bolsa
- Rellenar los espacios vacíos alrededor de la planta
- Plantarlo de manera vertical
- Distancia entre un árbol a otro es de 3 metros mínimo
- Se adjunta evidencias.

6.6 Evidencias y comprobantes



FUENTE: FOTOGRAFIA TOMADA POR AMILCAR GUTIERREZ. Charla compartida con estudiantes sobre el tema de reforestación.



Fuente: fotografía tomada por sr. Carlos Tipaz
Siembra de arbolitos con la comunidad



Fuente: fotografía tomada por Leonardo Gómez
Instruyendo a la comunidad de como sembrar los arbolitos.



Fuente: fotografía tomada por Rene Cac
Sembrando arbolitos

Conclusiones

El módulo de educación vial presentado a la población urbana se evidencio el abordaje pragmático sobre educación vial.

La investigación tuvo finalidad de crear conciencia entre los padres de familia y a la población en general sobre el tema educación vial.

Con la validación del material a través del módulo de educación vial se fortalece las acciones de la policía municipal de tránsito.

La población en general satisfecha con la aplicación del tema de educación vial en los establecimientos educativos.

Recomendaciones

- El modulo elaborado será de utilidad al plan de mejoramiento educativo de la policia municipal de tránsito.
- La policia municipal socializara el tema de educación vial a la población en general a través de la población educativa
- El modulo y su aplicación será monitoreado por la sección de educación de la municipalidad del municipio.
- Las autoridades municipales reproduzcan el modulo educativo, para la población sus alrededores.
- Monitorear las acciones iniciadas para alcanzar el resultado completo según lo establecido dentro de la planificación.

Referencias Bibliográficas

- Constitución política de la república de Guatemala
- Reglamento de la Ley de tránsito (1998) organismo ejecutivo. Acuerdo Gubernativo número 273-98 Guatemala.
- Biblioteca de la Agricultura. Idea Boocs S. A. Edición 2007
- Enciclopedia escolar primaria activa. Edición 2006
- Guatemala geografía Economía y Sociedad
- Esquivel Alfaro Manuel. Didáctica de las ciencias naturales. Editorial universidad estatal a distancia Costa Rica 1987

Apéndices

a) Plan general del eps

UNIVERSIDAD DE SA CARLOS DE GUATEMALA
FACULTAD DE HUMANIDADES
DEPARTAMENTO DE PEDAGOGÍA
SECCIÓN QUICHÉ

Plan general del Ejercicio Profesional Supervisado

I. Identificación

Nombre del Epesista: Rene Oswaldo Cac Tiu
Carné: 200450391
Carrera: Licenciatura en Pedagogía y Administración
Educativa
Institución: Municipalidad de San Pedro Jocopilas, el Quiché
Dirección: Parque central del municipio, Quiché, Guatemala
C.A.
Fecha: Del 15 de mayo al 29 de agosto

II. Justificación

Es necesario contar con un plan de ejecución del proceso del Ejercicio Profesional Supervisado, por lo que es imperativo utilizar la planificación general del mismo, sirviendo de guía para la organización, planificación, acción y evaluación de cada una de las etapas.

considerando la funcionalidad del Plan General que el Epesista se enfoque enteramente en cumplir a al pie de cada uno de los procesos y las actividades descritos en el mismo.

III. Objetivos

- Objetivo general

Contribuir al desarrollo del municipio con la implementación de proyectos encaminados al desarrollo municipal, retribuyendo en mínima parte a la sociedad todo lo que ha invertido a lo largo de los años de estudio del Epesista.

- Objetivos específicos

1. Elaborar cada uno de los instrumentos que se utilizarán en cada etapa del diagnóstico.
2. Programar cada actividad a través de un cronograma específico.
3. Participar activamente en la ejecución de la propuesta dada para el desarrollo de la comunidad.
4. Evaluar de manera sistemática cada uno de los procesos realizados por medio de diferentes instrumentos de evaluación, elaborados previamente.

IV. Etapa de diagnóstico

- Metodología

1. Observación
2. Análisis documental

- Instrumentos aplicados para el diagnóstico

1. La entrevista
2. Encuesta
3. Fichas de observación

- Recursos

1. Materiales

- 2. Humanos
- 3. Tecnológicos
- Cronograma de actividades
- Evaluación

V. Fundamentación teórica

- Instrumentos a utilizar para la fundamentación teórica
 - 1. Análisis documental
 - 2. Entrevista
 - 3. Investigación
- Recursos
 - 1. Libros.
 - 2. Guías metodológicas
- Evaluación
Se utilizará lista de cotejo.

VI. Plan de intervención

VII. Ejecución y sistematización de la intervención

Ejecución

Sistematización

VIII. Evaluación del EPS

IX. Voluntariado

Ejecución

Sistematización

Rene Oswaldo Cac Tiu

Epesista

Lic. Juan Carlo León Poncio

Asesor EPS

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
 FACULTAD DE HUMANIDADES
 DEPARTAMENTO DE PEDAGOGÍA
 SECCIÓN QUICHÉ
 Lista de cotejo para evaluación de la etapa diagnóstica

Actividad	Si	No	Comentario
¿Se presentó el plan de diagnóstico?			
¿Los objetivos del plan fueron pertinentes?			
¿Las actividades programadas fueron suficientes?			
¿El tiempo calculado para realizar cada actividad fue suficiente?			
¿Se obtuvo colaboración de las personas institución/comunidad, para realizar el diagnóstico?			
¿Se determinó el listado de carencias, de la institución/comunidad?			
¿Fue correcta la priorización del problema a intervenir?			
¿La hipótesis-acción es pertinente al problema a intervenir?			
¿Se presentó el listado de fuentes consultadas?			

Rene Oswaldo Cac Tiu
 Epesista

Lic. Juan Carlo León Poncio
 Asesor EPS

Anexos

Facultad de Humanidades

Universidad de San Carlos de Guatemala

Grupo Focal

Estudiantes de Escuelas del Municipio de San Pedro Jocopilas

Aplicando el cuestionario desde el contexto

respeta, comprende y se moviliza por las calles de una forma cordial.

1. ¿Cómo transitan ustedes las calles?
2. ¿Conocen ustedes las señales de tránsito?
3. ¿Qué señales de tránsito conocen?
4. ¿Cuándo transitan por las calles y avenidas, respetan las señales de tránsito?
5. ¿Al cruzar por las calles observan detenidamente por las dos vías, si se acerca un vehículo?
6. ¿Al llegar a la escuela por quien van acompañados? ¿Es adulto o menor?
7. ¿Cuando caminan por la calle utilizan la acera/banqueta, para que no sufran algún golpe por algún conductor irresponsable?

Existen los conocimientos, hábitos y destrezas, para la aplicación de las leyes y normas de tránsito.

1. Mostrando uno a uno los dibujos de la serie No. 1, preguntar lo siguiente:

- ¿Conocen ustedes esta señal de tránsito?
- ¿Qué señal de tránsito es?
- ¿Para qué sirve esta señal tránsito?
- ¿Utilizan ustedes esta señal de tránsito?
- ¿Cuándo la utilizan?

Cultura vial

1. ¿Desarrollan en la escuela actividades para que conozcan y respeten las normas y señales de tránsito?
2. ¿En qué consiste estas actividades?
3. ¿Qué otro tipo de actividades introducen en el aula para que conozcan y respeten las normas y señales de tránsito, les gustaría que las realicen en la escuela?

Aplicando la entrevista

1. ¿Como les gustaría que fuera el manual de comunicación en educación vial?
2. ¿Qué forma les gustaría que tuviera?
3. ¿De qué tamaño carta u oficio?

4. ¿Qué colores debería tener?
5. ¿Cómo deberían ser los dibujos? Y
6. ¿Cómo les gustaría que fuera la escritura?

Investigando desde el aprendizaje

1. ¿Qué actividades les gustaría realizar con el tema de educación vial?
2. ¿Cómo les gustaría que fueran estas actividades?
3. ¿Qué tipo de actividades les llama más la atención: audiovisuales, dramatizaciones o juegos?

Facultad de Humanidades

Universidad de San Carlos de Guatemala

Grupo Focal

Docentes de la Escuela del Municipio de San Pedro Jocopilas

Investigando desde el contexto

respetar, comprender y se moviliza por las calles de una forma cordial.

1. ¿Cómo es el comportamiento de los niños y niñas en la vía pública?
2. ¿Este comportamiento es cordial y de respeto a las normas viales?
3. ¿De qué manera se podría concientizar a los niños y niñas, para el conocimiento de las señales de tránsito?
4. ¿Los niños y niñas respetan las señales de tránsito al cruzar las calles y avenidas?
5. ¿Cruzan las calles los niños y niñas con algún adulto?
6. ¿Comprenden los significados de los colores del semáforo?
7. ¿Cómo se movilizan los niños y niñas al momento de llegar a la escuela?
8. ¿Ha visto algún hábito que el niño y niña poseen al cruzar la calle?
9. ¿Cuál es?
10. ¿Cuándo caminan por la calle, utilizan la acera para que no sean atropellados por algún conductor irresponsable?

11. ¿Usted le ha enseñado algún hábito al momento de observar que el niño o niña está cometiendo un error?

12. ¿Cuáles son los hábitos que posee el niño o niña?

13. ¿Conocen los niños o niñas la importancia de utilizar el cinturón de seguridad al momento de estar en un vehículo?

14. ¿El padre de familia utiliza adecuadamente el casco al igual que el niño o niña, cuando se conduce en motocicleta?

15. ¿Cómo se movilizan por las mañanas para llegar al establecimiento educativo? ¿Por medio de que transporte?

existen los conocimientos, hábitos y destrezas, para la aplicación de las leyes y normas de tránsito.

1. ¿Conocen los niños y niñas de la escuela las normas y señales de tránsito?

2. ¿Cuáles son las normas y señales de tránsito que conocen?

3. ¿Saben para que sirven?

4. ¿Utilizan estas señales de tránsito?

5. ¿En qué prácticas, actitudes y conocimientos viales considera se debe fortalecer en los niños y niñas?

6. ¿Nombre cuáles serían?

Cultura vial

1. ¿Cómo es la cultura vial en las escuelas?

Ustedes desarrollan actividades en las escuelas para una cultura vial responsable, que propicie los comportamientos y prácticas de movilización tanto de los responsables como las respuestas diversas de normas y señales de tránsito?

(Si, ¿qué actividades realizan?)

¿En qué consisten estas actividades?

3. ¿Cómo considera qué se debería trabajar en la construcción de una cultura vial responsable, que propicie los comportamientos y prácticas de movilización tanto de los responsables como las respuestas diversas de normas y señales de tránsito?

4. ¿Se debería de brindar información a los padres de familia sobre la cultura vial, por medio de capacitaciones dentro de la escuela?

5. ¿Qué información debería dárseles?

6. ¿Cómo debería ser esta información?

tratamiento desde la forma

1. ¿Cómo es el material didáctico que utiliza en el plan de educación vial?

2. ¿Es funcional este material?

3. ¿El material en comunicación debería tener alguna forma o tamaño?

4. ¿Qué orientación debe tener vertical u horizontal?

5. ¿Qué cantidad de hojas debería tener el manual en comunicación para el tema de educación vial?
6. ¿Cómo debería de ser la escritura?
7. ¿De qué tamaño recomienda que sean las imágenes?
8. ¿De qué colores?
9. ¿La pasta del material debería de ser gruesa o liviana?

tratamiento desde el aprendizaje

1. ¿Con que materiales cuenta para impartir sus clases?
2. ¿Qué materiales didácticos y recursos tecnológicos cuenta las escuelas?
3. ¿La escuela cuenta con algún material audiovisual?
4. ¿Qué actividades de aprendizaje recomiendan que se incluyan en el manual de comunicación para que sea eficaz?
5. ¿Qué cantidad de alumnos tiene en su clase?
6. ¿Cómo es la participación de los niños en las clases?
7. ¿Cuál es el método que utiliza en los niños y niñas para llamar su atención y entendimiento?

Facultad de Humanidades

Universidad de San Carlos de Guatemala

Entrevista Semi-estructurada

Director del Departamento de Educación vial. Departamento de Tránsito de la
Municipalidad de San Pedro Jocopilas.

respetan, comprenden y movilizan por las calles de una forma cordial.

1. ¿Cómo es el comportamiento de los niños y niñas en la vía pública?
2. ¿Este comportamiento es cordial y de respeto a las normas viales?
3. ¿Los niños y niñas son acompañados por alguno adulto, al momento de caminar por las calles y avenidas?
4. ¿Por quienes?
5. ¿Utilizan la banqueta?

existen los conocimientos, hábitos y destrezas para la aplicación de las leyes y normas de tránsito.

1. ¿Conocen los niños y niñas de la escuela las normas y señales de tránsito?
2. ¿Cuáles son las normas y señales de tránsito que conocen?
3. ¿Qué conocen de ellas?
4. ¿Saben para qué sirven?
5. ¿Utilizan estas señales de tránsito?

6. ¿Conocen los niños y niñas de la escuela las normas y señales de tránsito?

7. ¿Cuáles son las normas y señales de tránsito que conocen? ¿Saben para que sirven?

8. ¿Utilizan estas señales de tránsito?

9. Conocen los niños y niñas, el significado de las siguientes señales de tránsito:

- Ceda el paso
- Alto
- Túmulo
- Cruce de peatones
- Prohibido rebasar
- Prohibido virar a la derecha
- Teléfono
- Hospital
- Gasolinera

4. ¿En qué prácticas, actitudes y conocimientos viales consideran se debe fortalecer en los niños?

cultura vial

1. ¿Cómo es la cultura vial en las escuelas?

2. **¿Qué contenidos desarrolla en ellas?**
3. **¿Qué metodología utilizan en esas sesiones educativas?**
4. **¿Qué materiales didácticos y recursos tecnológicos utilizan?**
5. **¿Qué actividades de aprendizaje realizan en el plan de educación vial?**
6. **¿Qué materiales didácticos y recursos tecnológicos utilizan?**
7. **¿Qué otras actividades de aprendizaje recomienda utilizar?**

Serie No. 1

1.



2.



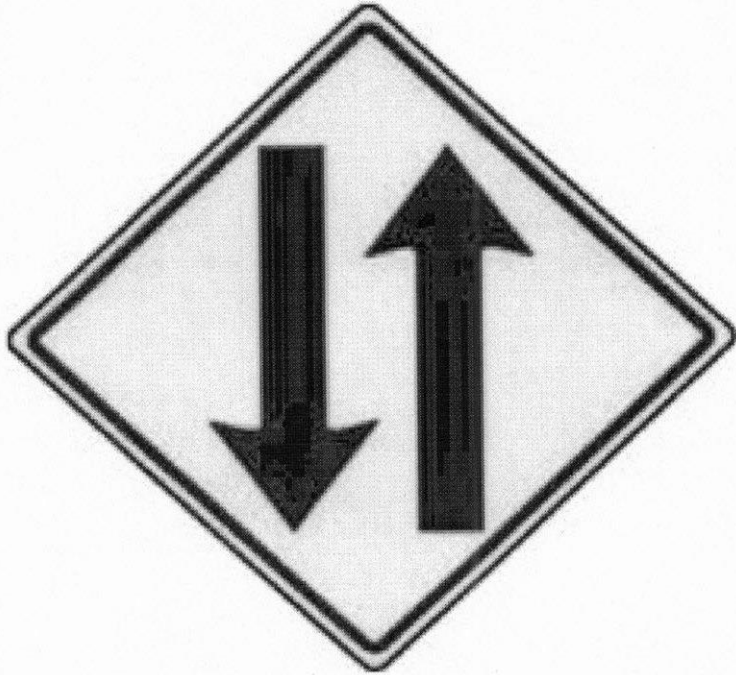
3.



4.



5.

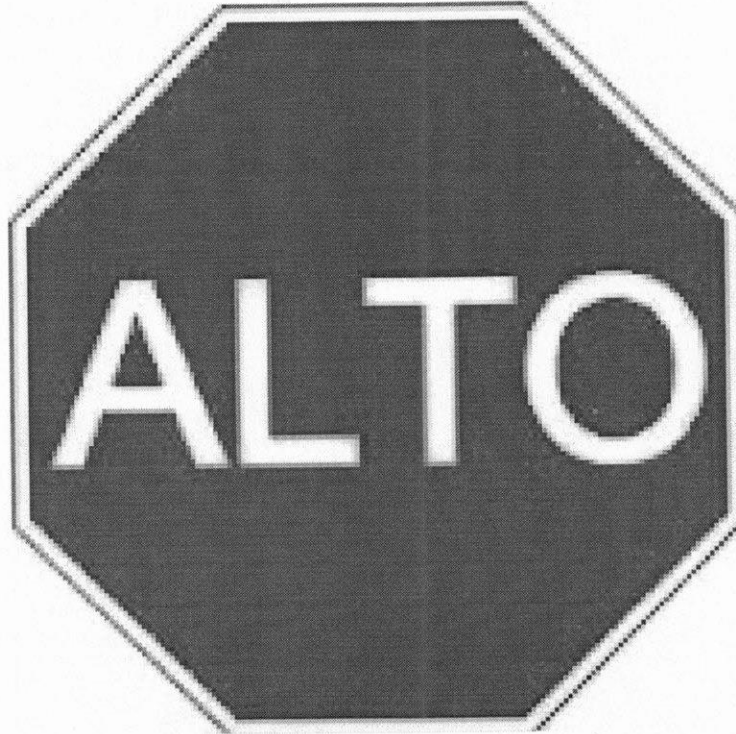


Serie No. 2

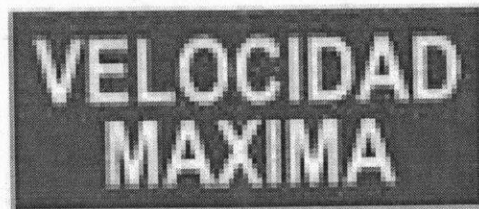
1.



2.



3.



4.



5.



Serie No. 3

1.



2.

SP0-03



BANDERERO

3.



4.



5.

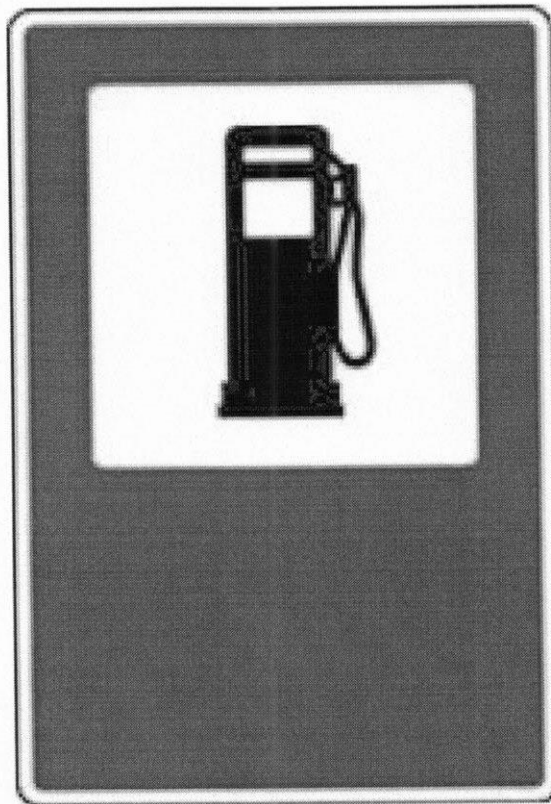
SP0-01



TRABAJOS EN LA VÍA

Serie No. 4

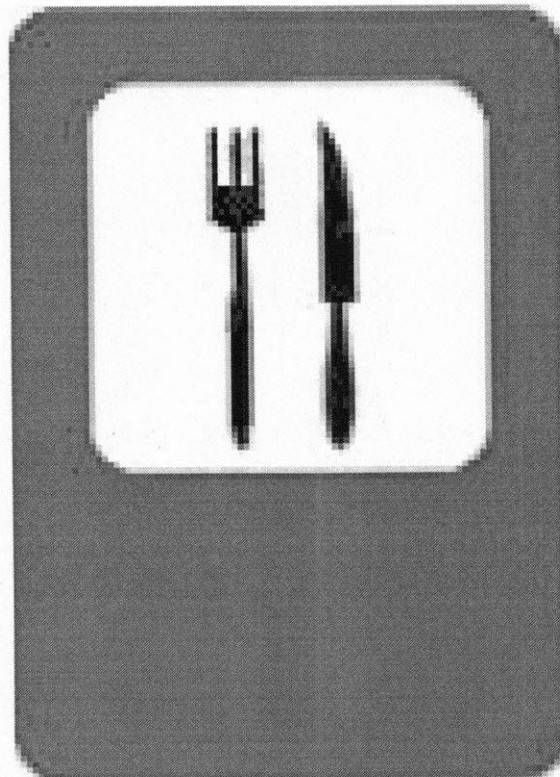
1.



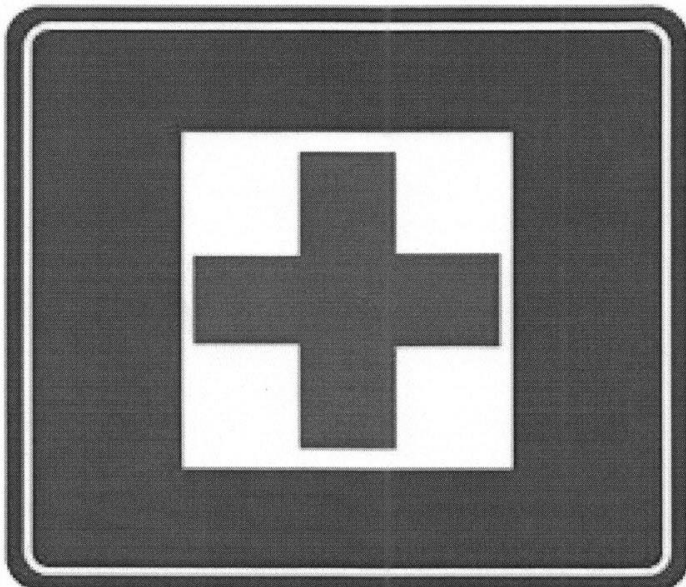
2.



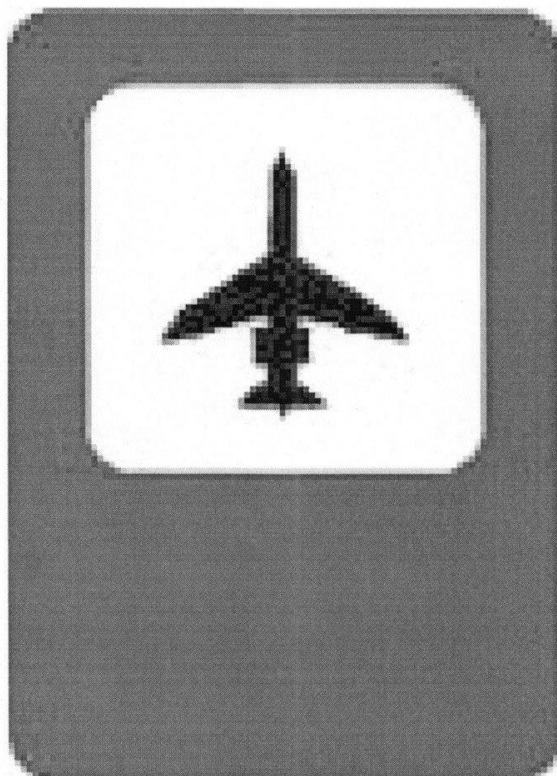
3.



4.

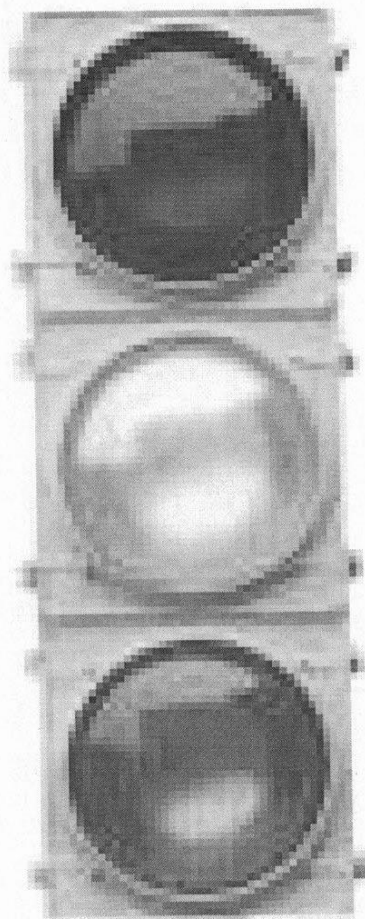


5.



Serie No. 5

1.



2.



instrumento de validación

El modulo de educación vial, tiene como objetivo fortalecer los recursos pedagógicos del plan de educación vial que el departamento de educación vial, de la municipalidad de San Pedro Jocopilas, que implementa en los establecimientos educativos, con el fin de socializar la versión final del módulo al departamento de educación vial.

Se presenta el siguiente modulo para que sea evaluado por el director del departamento de educación vial de la municipalidad de San Pedro Jocopilas y de la dirección municipal de planificación.

Favor marcar con una "X" dentro de la casilla SÍ o NO (dependiendo su criterio) y brindar algún comentario y/o sugerencia de su respuesta.

Criterio	Si	No	Comentario	Sugerencia
Coherencia interna: ¿El contenido del material es entendible para ti?				
¿Comprendes la redacción del material?				
¿Se relaciona un tema con el otro?				
¿El vocabulario del material lo comprendes?				
¿El material lleva un orden lógico?				
Consistencia externa: ¿El contenido se relaciona con el objetivo de estudio de educación vial?				
¿Los temas mostrados en el material, con efectivos para el momento de enseñanza/aprendizaje?				
¿El tamaño del material es adecuado?				
¿El diseño del material es indicado?				

integración:				
¿Se complementa un tema con otro?				
¿Se pueden adaptar los temas dentro del salón de clase?				
¿Las actividades las puede adaptar tu maestra al salón de clase?				
¿Las actividades son adecuadas para tu conocimiento?				
capacidad predictiva:				
¿Puedes indicar si el material tiene significado para los niños y niñas?				
¿Las unidades y actividades que se presentan dentro del contenido son claras?				
¿Las actividades y/o autoevaluaciones que se presentan dentro del contenido son adaptables al momento de enseñanza/aprendizaje?				
¿El material presentado es de fácil entendimiento o manejo para ti?				
precisión conceptual:				
¿Los conceptos presentados son de fácil comprensión?				
¿Se pueden adaptar los contenidos a tu vida cotidiana?				
¿Se relacionan unos conceptos con otros dentro del material?				
¿Cumplen los contenidos con el objetivo del material presentado?				
creatividad:				
¿El tipo de letra del material es				

comprensible?				
¿El tipo de letra del material es apto usted?				
¿Los colores que se utilizan son los adecuados?				
¿La distribución del contenido dentro del material es efectiva?				
¿Las ilustraciones mostradas, son las adecuadas?				
¿Las ilustraciones están adaptadas a tu edad?				
¿El tamaño de los títulos son los adecuados?				
¿El tamaño de los sub títulos son los adecuados?				
simplicidad: ¿El contenido se presenta de forma clara y sencilla?				
¿Las ilustraciones son de fácil comprensión?				
¿El material sencillo y de fácil comprensión?				