



Primera infancia: Espacio de oportunidades para la educación vial, desde un enfoque holístico y multidisciplinar

Early childhood: Opportunity space for road education, from a holistic and multidisciplinary approach

Primeira infância: espaço de oportunidades para a educação viária, a partir de uma abordagem holística e multidisciplinar

Ángel Aníbal Sailema-Torres ^I

aa.sailema@uta.edu.ec

<https://orcid.org/0000-0001-9580-7496>

Fausto Mauricio Tamayo-Vásquez ^{II}

fm.tamayo@uta.edu.ec

<https://orcid.org/0000-0003-1987-160X>

Galo Iván Masabanda-Analuiza ^{III}

gi.masabanda@uta.edu.ec

<https://orcid.org/0000-0002-8437-0820>

Correspondencia: nafiri96@hotmail.com

Ciencias Técnicas y Aplicadas

Artículo de revisión

***Recibido:** 25 de octubre de 2020 ***Aceptado:** 30 de noviembre de 2020 * **Publicado:** 05 de diciembre de 2020

- I. Docente Investigador de la Universidad Técnica de Ambato, con Título de Cuarto Nivel: PhD. En Ciencias de la Cultura Física, Magister en Cultura Física y Entrenamiento Deportivo, Magister en Docencia y Currículo para la Educación Superior, Ambato, Ecuador.
- II. Abogado, Doctor en Ciencias de la Educación, Master en Gestión de Proyectos, Magister en Gestión Financiera, Docente Titular de la Universidad Técnica de Ambato, Ambato, Ecuador.
- III. Docente Investigador de la Universidad Técnica de Ambato, Magister en Derecho Laboral, Doctor en Jurisprudencia, y Abogado de los Juzgados y Tribunales de la República del Ecuador, Ambato, Ecuador.

Resumen

A escala internacional y nacional la educación y atención a la primera infancia, incluyendo la educación vial, además de ser prioritarias han venido dando cambios positivos; sin embargo las nuevas realidades sociales imponen la necesidad de tener una mirada más holística y multidisciplinar en torno al tema. Comprendiendo la importancia de perfeccionar lo realizado, somos partícipes de la necesidad de investigar y desarrollar acciones conducentes a transformaciones educativas y sociales, en relación con la educación vial en las primeras edades, de ahí que el objetivo del trabajo se centra en: Reflexionar sobre las oportunidades que ofrece el enfoque holístico y multidisciplinar en el proceso de educación vial en la primera infancia. Sustentados en una metodología descriptiva, de búsqueda y análisis documental y en la utilización de métodos teóricos y empíricos, así como en estudios preliminares de diagnóstico efectuados en la provincia de Tungurahua, Ecuador, los cuales demuestran los altos índices de accidentabilidad ocurridos en los últimos años, que generalmente están relacionados con la insuficiente educación vial de la ciudadanía. Como parte de los resultados del estudio se establece: la necesidad de promover oportunidades que permitan fomentar con mayor intencionalidad y desde un enfoque holístico y multidisciplinar la educación vial desde la primera infancia. Concluyéndose que si la educación de la primera infancia se realiza desde este enfoque será un espacio muy valioso para lograr también educar hábitos correctos de educación vial en los niños y niñas, asegurando así, un futuro mejor para todos los ciudadanos.

Palabras clave: Primera infancia; educación vial; enfoque holístico; multidisciplinar.

Abstract

At the international and national levels, early childhood education and care, including road education, as well as being a priority have been making positive changes; however, new social realities impose the need to have a more holistic and multidisciplinary look around the subject. Understanding the importance of perfecting what has been done, we are part of the need to investigate and develop actions leading to educational and social transformations, in relation to road education in the early ages, hence the objective of the work is to: Reflect on the opportunities offered by the holistic and multidisciplinary approach in the process of road education in early childhood. Supported by a descriptive methodology, search and documentary analysis and the use

of theoretical and empirical methods, as well as preliminary diagnostic studies carried out in the province of Tungurahua, Ecuador, which demonstrate the high accident rates that occurred in recent years, which are usually related to the insufficient road education of the public. As part of the results of the study, the need to promote opportunities to promote road education from early childhood more intentionally and from a holistic and multidisciplinary approach. It concludes that if early childhood education is carried out from this approach it will be a very valuable space to also educate correct road education habits in children, thus ensuring a better future for all citizens.

Keywords: Early childhood; road education; holistic; multidisciplinary approach.

Resumo

A nível internacional e nacional, a educação e o cuidado da primeira infância, incluindo a educação para a segurança rodoviária, além de ser uma prioridade, têm apresentado mudanças positivas; no entanto, as novas realidades sociais impõem a necessidade de um olhar mais holístico e multidisciplinar em torno do assunto. Compreendendo a importância de aperfeiçoar o que vem sendo feito, participamos da necessidade de investigar e desenvolver ações que levem a transformações educacionais e sociais, no que se refere à educação viária na infância, daí o objetivo do trabalho centrar-se em: Refletir sobre as oportunidades oferecidas pela abordagem holística e multidisciplinar no processo de educação para a segurança no trânsito na primeira infância. Apoiado em metodologia descritiva, pesquisa e análise documental e utilização de métodos teóricos e empíricos, bem como estudos diagnósticos preliminares realizados na província de Tungurahua, Equador, que demonstram as altas taxas de acidentes ocorridas nos últimos anos, que geralmente estão relacionados à educação insuficiente do motorista para os cidadãos. Como parte dos resultados do estudo, estabelece-se: a necessidade de promover oportunidades que possibilitem a promoção da educação para a segurança viária desde a primeira infância com maior intencionalidade e de forma holística e multidisciplinar. Concluindo que se a educação infantil for realizada a partir dessa abordagem, será um espaço muito valioso para também educar hábitos corretos de segurança viária nas crianças, garantindo assim um futuro melhor para todos os cidadãos.

Palavras-chave: Primeira infância; educação do trânsito; abordagem holística; multidisciplinar.

Introducción

Una de las garantías primordiales del Estado ecuatoriano respecto a los derechos de los niños, niñas y adolescentes, se consagra en su Constitución de la República del Ecuador (CRE) siendo así que en el artículo 44 establece: “El Estado, la sociedad y la familia promoverán de forma prioritaria el desarrollo integral de las niñas, niños y adolescentes...” (CRE, 2008, art. 44). Por aquello el proceso de educar y atender la primera infancia, tanto a escala internacional como nacional dada su propia naturaleza resulta ser muy complejo.

Su altísima importancia y significatividad para el futuro de la humanidad impone un gran reto y sigue constituyendo una enorme preocupación para todos los países. A esto se une que la globalización y los nuevos cambios sociales nos lleven a repensar en torno a cómo perfeccionar los modelos de educación y atención en esta etapa de la vida, que de por sí está llamada a ser la Edad de Oro; precisamente porque es en este período donde se asientan las bases para la formación de la personalidad (Concepción, 2007).

De acuerdo con (Tamayo & otros, 2019, pág. 364), la educación debe ser de libre acceso a cada mujer, hombre, joven o niño como un derecho humano tanto en educación básica libre y obligatoria, así mismo tener un libre acceso a la educación secundaria y superior, con el derecho a la protección de la no discriminación de todos los niveles, como el acceso igual de educación continua y capacitación voluntaria.

Como se conoce, esta etapa constituye una fuente inagotable de espacios y oportunidades, no solo para el desarrollo de aprendizajes y saberes, sino también para garantizar una adecuada formación integral, es por aquello que el Código de la Niñez y la Adolescencia en el Ecuador (CONA), al referirse a los programas educativos para la educación inicial y básica en su artículo 38 literal a) hace alusión de que es fundamental esta etapa por cuanto permite: “Desarrollar la personalidad, las aptitudes y la capacidad mental y física del niño, niña y adolescente hasta su máximo potencial, en un entorno lúdico y afectivo;...”(CONA, 2003, art. 38, lit. a). Pues la primera infancia, establece las bases del desarrollo, es la etapa donde el cerebro del niño(a) alcanza su máximo potencial recibiendo el mayor cúmulo de experticias cognitivas, afectivas, motrices y sociales; pero también, es una etapa de estructuración e identificación del “yo” y “del ser”.

Dado lo anterior resulta muy preocupante que independientemente de todas las políticas gubernamentales, sociales, de salud y educativas, así como de las múltiples acciones que se han

venido realizando tanto a nivel internacional como nacional, aun la humanidad no pueda alcanzar los índices de calidad necesarios de educación y atención a la primera infancia (OEI - Programación - Área Educativa: Línea 3, 2002).

Las estadísticas mundiales muestran cada vez más cifras escalofriantes en cuanto a desnutrición, maltrato infantil, violencia, abuso psicológico y sexual, trabajo infantil, accidentabilidad, escases de alimentos, pobreza extrema, falta de oportunidades de escolarización, atención médica sanitaria, falta de equidad, deterioro progresivo y alarmante del medio ambiente, uso de guerras bacteriológicas, entre otros muchos aspectos, que además de ser muy duros, ponen de cara el escenario social actual, el cual está permeado por el deterioro social, la falta de valores y lo que es peor la inoperancia o limitaciones de las acciones que se han venido realizando (Telesur en profundidad, 2017).

El derecho a la protección contra la explotación económica y el derecho a la educación y a la asistencia médica como el tener derecho a poseer un nombre y una nacionalidad lo dispone el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (Tamayo & otros, 2019, pág. 97 – 114), hoy más que nunca, es una realidad que el mundo está cambiando y con él la humanidad y nuestros niños(as). Estamos frente a la urgencia de dar respuestas pertinentes y conducentes a una formación integral. Esto nos hace pensar en un aspecto muy importante y que está relacionado precisamente con la necesidad de comprender hacia dónde debemos dirigir nuestros esfuerzos para poder ofrecer una óptima educación y atención a la primera infancia, ello implica cambiar la concepción actual que sobre la niñez tenemos; se trata de analizar que todo es resultado del propio proceso histórico-social, el cual además de estar en constante desarrollo influye notablemente en los niños(as), por lo que se requiere considerar la infancia como un elemento estructural de la sociedad y no solo dirigido al concepto de “futuras generaciones”.

Todo lo señalado implica necesariamente tener una mirada cada vez más holística y multidisciplinar de las acciones a realizar, que permita no solo, disfrutar con felicidad este breve espacio que está marcado en los primeros 6 años de vida y que resultan trascendentales para poder erigir un futuro más sólido y seguro.

Estamos siendo llamados a desplegar acciones que tengan un carácter más formativo, desarrollador y potencializador de las propias fortalezas e individualidades de cada niño(a), de forma tal, que ya desde esta etapa temprana, los provea de los conceptos y herramientas necesarios para que puedan

responder de manera eficiente, a las situaciones que genera vivir en la modernidad y en un mundo cada vez más globalizado y cambiante.

Es precisamente en este nuevo escenario social, que surge un aspecto a nuestro modo de ver poco tratado y de gran importancia en la edad inicial, el cual además de ser resultante del propio desarrollo social, impone la urgencia de ser atendido con la mayor inmediatez y garantía posible; nos estamos refiriendo a la educación vial en la primera infancia. Ha quedado demostrado que en esta óptica es primordial fomentar programas de enseñanza aprendizaje donde se brinde la información necesaria sobre las normas de seguridad vial, diseñando un espacio de reflexión desde la etapa escolar temprana que permita a los niños(a) enfrentar la problemática del tránsito con inteligencia y seguridad.

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

Cruz en un dato periodístico del Diario el universo da a conocer que: “La tasa de fallecidos respecto al número de siniestros ha aumentado en el primer semestre del 2018, respecto al mismo período de los años 2014, 2015, 2016 y 2017, según estadísticas de la Agencia Nacional de Tránsito (ANT)” (Cruz, Diario El Universo, 17 agosto 2018, p. 1).

En el caso de la provincia de Tungurahua, si bien es cierto que en los últimos 3 años se aprecia una discreta disminución en cuanto a accidentes de tránsito con un total de 1.735 siniestros en el año 2015; 1.439 en el año 2016; y 1.016, en el año 2017, también es muy cierto que independientemente de lo citado la provincia se encuentra entre las 5 principales provincias con mayor índice de siniestros, fallecimientos in situ y lesiones causados por accidentes de tránsito; esto hace pensar en que a pesar de que se ha logrado la disminución en cuanto a la cantidad de fallecidos, (comportándose en el año 2015 un total de 90 fallecidos, en el 2016 ascendió a 93 y finalmente en el 2017 disminuyó a 78), las cifras de lesionados arrojan un total de 1.006 personas lesionadas en el año 2015, disminuyendo considerablemente a 844 en el año 2016, y en el año 2017 a 710

lesionados, aun así la provincia sigue manteniéndose en el tercer lugar a nivel nacional, situación está que resulta muy preocupante (Núñez, 2016).

Al analizar las causas y según informe de la Agencia Nacional de Transito, en el año 2016 de los 1.439 siniestros presentados, 327 fueron causados por embriaguez o droga, 59 por mal rebasamiento o invasión de carril, 128 por exceso de velocidad, 434 por impericia e imprudencia del conductor, 109 por imprudencia del peatón, 50 por daños mecánicos, 241 por no respetar las señales de tránsito, 24 por factores climáticos, 43 por mal estado de la vía y 24 por otras causas donde incluye explosión de neumático, derrumbe, inundación, caída de puente, exceso de carga, entre otras.

En este mismo año en la provincia de Tungurahua las estadísticas de Transporte terrestre y seguridad vial, informan que se matricularon 86.469 vehículos en la provincia presentándose 1.439 siniestros, de los cuales 266 fueron por atropellos, 32 por caída de pasajeros, 679 choques, 236 estrellamientos, 64 rozamientos, 43 volcamientos, 88 pérdidas de pista y 31 por diferentes causas. A esto se debe también que, en enero del año 2018 el medio de comunicación escrita como es el Diario La Hora en la ciudad de Ambato, provincia de Tungurahua, república del Ecuador, destaca que: “Conducir desatento, es la principal causa de muerte en las vías de Tungurahua” (La Hora, Ecuador, 2018), y el factor primordial, es tener el celular en las manos, contabilizado 78 fallecidos en las carreteras por este motivo en la provincia.

En correspondencia con lo que se ha venido explicando, se puede plantear que la mayor cantidad de siniestros se deben al deficiente comportamiento del factor humano, dado por la indisciplina vial y por incumplimientos de las leyes del tránsito, lo cual reclama el imperativo de elevar en los adultos la responsabilidad vial, la cual debe ser incorporada a su actuar desde edades tempranas, de manera que en la adultez cuenten con el comportamiento ético y responsable, que esta actividad exige.

En atención a lo que particularmente nos ocupa, en torno a la educación vial y su importancia en la primera infancia, los antecedentes bibliográficos consultados muestran la pertinencia y actualidad del tema; máxime si tenemos en cuenta que si bien es cierto que existen muchos estudios investigativos en torno a la primera infancia, así como a los procesos de estimulación temprana, las áreas del desarrollo en las diferentes edades, la labor de la familia, los jardines o hogares infantiles, también se reconoce que a nivel nacional aún existe una brecha en relación con la importancia de la educación vial en esta etapa de la vida. (Poó, 2015) De ahí qué nos preguntemos:

¿Cómo incidir en la educación vial de los niños(as) en esta etapa tan importante de la vida? Para dar respuesta a nuestro problema, hemos centrado el objetivo del presente estudio en: Reflexionar sobre las oportunidades que ofrece el enfoque holístico y multidisciplinar en el proceso de educación vial en la primera infancia.

Desarrollo

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

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

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

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

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

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

En medio de la definición y perfeccionamiento de este concepto, la educación y atención a la primera infancia, también se ha venido convirtiendo en una alta prioridad en las diferentes latitudes, especialmente si tenemos presentes que es precisamente en esta etapa de la vida donde el cerebro se desarrolla notablemente permitiendo que los niños(as), reciban una mayor influencia de sus entornos y contextos, lo cual permite armarlos de las herramientas necesarias para la vida en

sociedad. En este sentido Pacheco, al hacer un estudio de la educación vial en la era digital, establece que: “...los elementos fundamentales de la seguridad vial se da de manera diferenciada según el público objetivo o nicho de instrucción, y en función de cada contexto Nacional” (Pacheco, 2017, pág. 4). Pues para aquello también dice se debe utilizar ilustraciones o infografías a diferencia de la educación general básica comprendida en el entorno ecuatoriano; y así lo ilustra como se aprecia en la siguiente tabla:

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

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

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

Conforme (Maqueira, 2020), de aprovecharse bien y de manera adecuada estos primeros años de vida, no solo se podrán sentar las bases para la formación integral de los individuos que mañana darán continuidad a las generaciones del presente, sino también apunta esta autora, que al dotar al niño del mayor caudal de oportunidades para enriquecer su mundo interior y exterior, se logrará potenciar sus individualidades y fortalezas desde una visión más humana y desarrolladora; prosigue señalando que se trata por tanto de brindarle mayores oportunidades para su desarrollo y crecimiento integral en armonía directa con el mundo que le rodea.

Por tanto resulta necesario comprender el estudio de los niños(as), desde una perspectiva más abarcadora y social, dado que de manera general los estudios elaborados al respecto se han realizado desde la óptica pedagógica y psicológica, dejando de valorarse otros aspectos muy importantes. Para aquello es fundamental considerar lo que Carlos Arribas y María Crespo, establecen que para lograr conseguir una perfecta educación vial de los niños es: “...imprescindible

plantearse cómo el niño ha de sentirse motivado para conocer ciertas normas que regulan el orden social y que aparecen muy lejanas para el niño que se encuentra en la etapa del egocentrismo” (Arribas y Crespo, 1981, pág. 38).

De ahí que a nuestro juicio deban ser redirigidos hacia el punto de vista de abarcar a la infancia como un fenómeno social, como parte integrante y activa del propio desarrollo de la sociedad. Esto nos hace coincidir con Verhellen (2000), al señalar que:

La teoría pedagógica nos explica cómo debería ser nuestra relación con los niños y ello supone un imperativo moral, en su función de garantizar y proteger los derechos preferentes y fundamentales de los niños, por lo que resulta, primordialmente, una cuestión de derechos humanos (Verhellen, 2000, p. 31).

El Comité de los Derechos del Niño en el 2014, incluyó en su programa la atención y educación de la primera infancia, recogiendo en el mismo la “Observación General” de carácter no vinculante que lleva por título “Realización de los derechos del niño en la primera infancia”, en la cual se llama la atención sobre los derechos y necesidades de los niños pequeños y se señala la necesidad de formular e implementar en los países, políticas, promulgar leyes y aplicar prácticas dirigidas de forma específica a la primera infancia (Crowley, 2014).

En este mismo orden, y teniendo en cuenta el contexto de nuestros países, coincidimos con Peralta (2004) quien expresa que “para esta labor, resulta crucial reformular una pedagogía empoderadora desde la cultura inclusiva y la actitud abierta de los rasgos del ser propio latinoamericano y de la comunidad educativa iberoamericana”.

En esta dirección, se asume lo señalado por Arrabal (2008), al plantear que:

Los programas de educación y atención para la primera infancia pueden ser un medio principal de apoyo y reforzamiento de la inclusión social de forma significativa mediante el desempeño de varias funciones vitales, tanto para los niños como para los adultos, en la creación de la inclusión social en las sociedades diversas. Arrabal (2008).

En igual manera, se concuerda con Friendly, quien formula que desde esta perspectiva, los programas para la primera infancia representan los medios para la inclusión social a través de su objetivo de mejorar el bienestar y el aprendizaje de los niños, apoyar a los padres en una variedad de formas y ayudar a las sociedades a alcanzar metas colectivas (Friendly, 2007).

En relación con este enfoque, indica que: No sólo conlleva una tarea de aplicar técnicas de cómo concebir la Primera Infancia en el ser humano, su educación y su atención, sino que va más allá en el sentido de buscar una acción política y social que garantice para todos los niños, velando por el cumplimiento de los principios de igualdad y justicia social plasmados en la Declaración de los Derechos del Niño” (Arrabal, 2008).

Resulta muy necesario que los programas dirigidos a los niños de la primera infancia deban estar bien articulados y con un carácter formativo y desarrollador, que permitan a su vez sobrepasar los entornos áulicos, los aspectos pedagógicos y didácticos comunes, para ir más allá de lo que sucede dentro del salón escolar; indica esta autora que se requiere tener y desarrollar una visión más amplia a la hora de educar y enseñar en estas primeras edades (Maqueira, 2020). Enfatizando en la necesidad de que las acciones a realizar estén atemperados a esta etapa de la vida y a los avances cognitivos, motrices, afectivos y sociales alcanzados por los niños(as), de manera tal que se puedan cumplir con los objetivos planteados tanto a nivel educativo como social y que a su vez favorezcan la inclusión social y la atención a la diversidad.

Solo así se podrá transformar esta etapa de la vida en un verdadero espacio de oportunidades ante las nuevas y demandantes realidades sociales.

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

(Pozo, 2004) Como conocemos la educación es un fenómeno social que busca proveer al ser humano de los medios necesarios para que pueda enfrentarse con éxito la vida. En este orden de ideas se coincide con autores precedentes en la necesidad que desde las más temprana edades la educación permita preparar al niño(a) para que desarrolle todas sus potencialidades y pueda convertirse en una persona adaptada, útil y equilibrada, en suma: feliz. De ahí la importancia de la estimulación temprana.

(Camacho, 2016) El experto en educación infantil y estimulación temprana, Orlando Terré Camacho, Presidente de la Organización Mundial de Educación y Desarrollo Infantil (OMEDI) y de la Asociación Mundial de Educación Especial (AMEE), creador del Método NeuroPoint, destaca en una entrevista realizada en el 2016, la necesidad de incidir permanente en el crecimiento del niño, explorar las fases fértiles de su desarrollo, implementando una programación

encaminada al éxito y la felicidad en el aprendizaje” y sobre todo en emocionar el cerebro del niño para lograr un buen aprendizaje.

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

¿Cómo comprender entonces la importancia del enfoque holístico- multidisciplinar en la atención y educación de la primera infancia?

Primeramente se requiere entender que de manera general, holístico, significa concebir un sistema y sus características o propiedades como un todo, es decir de manera global e integrada, para ello hay que dejar de desmembrar sus partes, muy por el contrario se necesita integrar sus partes.

(Umayahara, 2004) En el contexto educativo y formativo de las primeras edades lo anterior adquiere una gran valía, ya que nos conduce a pensar y desarrollar un sistema de acciones que deben estar estrechamente vinculadas entre sí para poder integrar y producir de manera multidisciplinar.

Para la UNESCO, el enfoque holístico para el desarrollo de los niño(as) en la primera infancia proporciona un sistema de servicios integrados a los menores de 6 años y sus familias. El mismo tiene como objetivo promover el mejor comienzo en la vida a toda la población infantil y el máximo desarrollo del potencial de cada niño, estos servicios han sido generalizados tanto a escala internacional como nacional y tienen hoy un alcance universal con un enfoque de equidad, lo cual significa que son accesibles para todos los niños y niñas, con una atención específica para garantizar el acceso de los más vulnerables.

(ODS, 2020) La Agenda 2030 de Educación, aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas, es un plan de acción global a favor de las personas, el planeta y la prosperidad, que atribuye a la educación un valor estratégico en particular en lo relativo a la meta 4.2 del Objetivo de Desarrollo Sostenible 4:

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

se expresa la voluntad de Garantizar una educación inclusiva, equitativa y de calidad, y promover oportunidades de aprendizaje durante toda la vida para todos. (ODS, 2020. p. 3).

2.1 Educación Vial en la primera infancia. Generalidades y particularidades en el contexto internacional y ecuatoriano.

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

(Camacho, 2016) Las autoras coinciden en que se puede considerar parte de la Educación Social, ya que resulta una eficaz base de actuación ciudadana, dado que trata de crear hábitos y actitudes positivas de convivencia, de calidad de vida, calidad medioambiental y la Seguridad Vial.

En correspondencia con ello Chernes (2017), define los cuatro ámbitos específicos de la educación vial infantil, destacando que dentro de estos se encuentran: la conducta paterna como modelo, la educación de los hábitos motores del niño como peatón y pasajero, la educación vial formal en la escuela y la educación informal fuera de la escuela.

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

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

Coincidimos con los aportes de Martín, López, Tosi, Nuccierone & Ledesma (2015), al señalar que en esta etapa del desarrollo, la educación puede ser una herramienta clave para prevenir comportamientos de riesgo y promocionar hábitos de movilidad más saludables. Indican elementos

muy coincidentes con nuestro pensar y proceder, sobre todo si tenemos en cuenta los altos índices de accidentabilidad en la población infantil, señalando que a nivel mundial, la infancia representa el 21% de los siniestros de tránsito con consecuencias fatales. Este porcentaje es aún más elevado en países de ingresos medios y bajos, comprendidos entre un (30-40%).

(Poó M. F., 2015) Al referirse al tema de la educación vial en las primeras edades comentan muy acertadamente que esta debería iniciarse en los primeros momentos de la infancia, con la participación activa de las familias y las instituciones educativas, pero también de otros sectores, como la salud y el transporte. En su trabajo marcan que:

Más allá del ámbito en que se desarrolle, resulta fundamental reflexionar críticamente sobre los objetivos, contenidos y enfoques que guían actualmente la tarea educativa”.

Para ello, es imprescindible considerar las nuevas demandas y necesidades en materia de movilidad, transporte y tránsito” (Poó M. F., 2015 pág. 388).

Por su parte (Aguilar, 2015) describen que si bien es cierto que el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), acompaña técnica y financieramente programas de transporte en la región de América Latina y el Caribe, que han permitido ensayar una serie de herramientas y estrategias de apoyo a los países en materia de seguridad vial, incluyendo acciones de educación y concienciación en los usuarios de las vías, aún resulta insipiente lo realizado. Acompañan la hipótesis que para salvar vidas en las carreteras, los países deben trabajar en asegurar el marco normativo, presupuestario e institucional para hacer llegar a niños y jóvenes mensajes que protejan su vida en las carreteras.

2.2 Primera Infancia y Educación Vial en Ecuador: Puntos para reflexionar

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

Siguiendo estas ideas debemos señalar que la Educación Vial en Ecuador, se sustenta en un sistema que está concebido para trabajarlo desde las primeras edades hasta la adultez. El Artículo 4 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, determina que:

Es obligación del Estado garantizar el derecho de las personas a ser educadas y capacitadas en materia de tránsito y seguridad vial, en su propia lengua y ámbito cultural. Para el efecto, el Ministerio del Sector de la Educación en coordinación con la

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

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

Para el efecto, el Ministerio del Sector de la Educación en coordinación con la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, deberán desarrollar programas educativos en temas relacionados con la prevención y seguridad vial, principios, disposiciones y normas fundamentales que regulan el tránsito, su señalización”, y a la par considerando el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011 – 2020, cuarto pilar “La mejora del comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito” y el Pacto Nacional por la Seguridad Vial, firmado el 16 de agosto de 2016; el Ministerio de Educación (MinEduc) y la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (ANT).

No obstante de lograr alcanzar los resultados esperados, en agosto del año 2017 Guillermo Abad, en calidad de presidente de Justicia Vial en el Ecuador, manifestó que:

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

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

Tabla 2: Mapa de temáticas generales por subnivel y grado

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

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

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

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

NIVEL INICIAL	GESTIONES	ACTIVIDAD	RESULTADO
	Las calles y sus zonas de seguridad	Identificar los medios de transporte	Los niños identifican y diferencian los medios de transporte

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

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

(Moreno, 2016) En cuanto al subnivel preparatorio se deben trabajar conceptos tales como: aceras, cruce, cruce peatonal cebra, semáforo, medios de transportes, terrestres, aéreos, marítimos y fluviales, normas básicas de tránsito, señales de tránsito, el agente de tránsito, entre otros aspectos. Todo ello permite que desde estas edades los niños(as) y como parte de una formación ciudadana consciente de la realidad en la que se desenvuelven vayan adquiriendo las nociones básicas esenciales para el aprendizaje de estos componentes.

En los antecedentes bibliográficos relacionados con este tema se encuentra un estudio realizado por Chernes (2017), indica que la educación vial es fundamental en la primera infancia, constituyendo un problema que nos preocupa a todos y forma parte de nuestra educación integral. Comenta la autora lo que se busca es formar ciudadanos que manifiesten conductas constructivas en la sociedad en la que hoy nos desenvolvemos, visto desde esta perspectiva se debe generar situaciones de enseñanza aprendizaje donde se brinde la información necesaria sobre las normas de seguridad vial, diseñando un espacio de reflexión desde la etapa escolar temprana.

Según (López, 2008) a nivel curricular los objetivos generales de la Educación Vial para la etapa de Educación Infantil son:

1. Observar y explorar el entorno inmediato con una actitud de curiosidad, identificando las características y propiedades más significativas de los elementos que lo conforman y alguna de las relaciones que se establecen entre ellos.
2. Descubrir, conocer y controlar progresivamente su propio cuerpo, sus elementos básicos, sus características, valorando sus posibilidades y limitaciones.
3. Actuar de forma cada vez más autónoma en sus actividades habituales, adquiriendo progresivamente seguridad afectiva y emocional, desarrollando sus capacidades de iniciativa y confianza en sí mismos.
4. Adquirir conciencia ciudadana en relación al uso de las vías públicas y el tráfico.

5. Progresar en la adquisición de hábitos encaminados a la creación del sentido vial, tales como hábitos de observación visual, auditiva, psicomotóricos, relacionados con la noción espacial y de prudencia y pronta decisión.
6. Comportarse adecuadamente como peatón acompañado en el uso de las vías públicas. Respetando las normas de circulación y seguridad vial.

De tal manera que a esto se debe considerar lo que Fernando Martín Poó al referirse a la educación vial de los infantes establece que para desarrollar iniciativas adecuadas es necesario: "...considerar cuales son las formas típicas de desplazamiento durante la infancia. Los niños más que futuros conductores de automóviles son peatones, ciclistas o pasajeros" (Poó et al, 2015, pág. 391).

Otro de los estudios realizados en el contexto ecuatoriano y que constituye punto de apoyo para nuestra investigación está relacionado con los aportes de Sánchez, JE., Sánchez, BR., Sánchez, JL., & Sánchez, JH. (2019), los autores precedentes desatacan que: ... "En materia de educación en seguridad vial y tránsito en el Ecuador no ha existido avances significativas debido a la falta de una verdadera política estatal para enfrentar el problema seriamente", continúan señalando que: "solamente cuando se produce un accidente de tránsito de un bus de una cooperativa de transportes donde fallecen muchas personas y otras resultan heridas, las autoridades se acuerdan de este problema tan grave y luego que pasa un tiempo otra vez se olvidan y dejan pasar las cosas sin hacer nada para tratar de encontrar una solución".

(Sánchez, 2019) En esta misma línea de ideas indican que..." la gran mayoría de los accidentes de tránsito se producen por la impericia e imprudencia de los choferes al manejar sin tomar las debidas precauciones, por ejemplo, manejar con llantas lisas, con frenos desgastados, exceso de velocidad, rebasar en sectores prohibidos, utilizar el celular, manejar el chofer acompañado de niños o animales, en estado etílico, o bajo la influencia de sustancias estupefacientes y psicotrópicas."

Se coincide con lo planteado por estos autores, al señalar que independientemente a que el Gobierno ha realizado diferentes eventos, capacitaciones a nivel nacional para tratar de disminuir los accidentes de tránsito, lamentablemente no se ha podido lograr los resultados deseados, incluyendo la provincia de Tungurahua la cual mantiene índices elevados en cuanto a accidentabilidad.

En consideración con todo lo explicado, los autores de este trabajo opinan que es muy importante hablar de este tema, tener en cuenta los aportes de Piaget, (1992), al plantear que: "los

conocimientos no derivan jamás exclusivamente de la percepción o de la sensación, sino también de los esquemas de acción o de los esquemas operatorios de los diversos niveles, y tanto los unos como los otros son irreducibles a la sola percepción”. En este orden Piaget continuó señalando que: “la percepción por sí misma no consiste en una simple lectura de los datos sensoriales, sino que comporta una organización activa en la cual intervienen las decisiones y las preinjerencias, lo que se debe a la influencia sobre la percepción como tal de este esquematismo de las acciones o de las operaciones”.

(Moreno, 2016) En concordancia con lo descrito, nos parece muy interesante la idea de proveer a los niños(as) de edad temprana de un amplio conocimiento teórico- práctico de seguridad vial adecuados, por tanto, no se trata solo de transmitir conocimientos conceptuales sobre las normativas y regulaciones que existen en torno al tránsito, muy por el contrario el niño(a), debe ir construyendo su propio sistema de interacción con el mundo, deben desarrollar sus percepciones de distancia, tiempo, espacios, regulaciones, entre otros aspectos que le rodean, de manera segura y todo ello lo debe hacer frente a una realidad social que cada vez más exige prepararse de manera más segura e integral.

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

(Moreno, 2016) En este sentido es fundamental comprender que la educación vial en las primeras edades no incluye solamente el aprendizaje de normas y señales, colores del semáforo o cómo podemos ser mejores peatones o conductores. La educación vial en la primera infancia dada su propia complejidad, es una labor continua a la que hay que prestar atención desde edades muy tempranas y esto hacerlo de manera holística, multidisciplinar y progresiva. Buscando despertar en el cerebro del niño aquellas nociones básicas que le permitan interactuar con el mundo que le rodea de forma segura, donde la familia junto a la escuela y la sociedad juegan un rol fundamental al estar responsabilizados de crear situaciones tanto teóricas como prácticas para que los niños(as) aprendan y asuman con responsabilidad la educación vial y comprendan que con esto no solo cuidan su vida sino también la del resto de las personas.

Metodología

Para el desarrollo del trabajo se ha seguido una metodología descriptiva, de búsqueda bibliográfica y de constatación de materiales, acompañada de la utilización de métodos teóricos tales como: el histórico- lógico, el análisis –síntesis, el inductivo-deductivo, dentro de los métodos empíricos se utilizó: la observación y el análisis documental. Todo lo cual está apoyado en estudios preliminares de diagnóstico efectuados mediante el Proyecto Seguridad Vial, Políticas Públicas y Victimología en los Distritos 1, 2 y 3 de la provincia Tungurahua en Ecuador.

Los resultados preliminares, confirman la idea inicial sobre la necesidad de tener un enfoque holístico y multidisciplinar en torno a la educación vial de la primera infancia, la cual debe incluir la labor conjunta de la familia, los jardines infantiles, la escuela y la sociedad.



Consideraciones finales

1. La Educación Vial en la primera infancia resulta altamente significativa e importante para el desarrollo posterior del niño en cuanto a la formación de conductas responsables y adecuadas; por tanto las acciones a realizar deberán estar sustentada en un enfoque holístico- multidisciplinar que permita promover la formación integral de todos los niños(as).
2. La realidad social actual impone formar desde las primeras edades, niños (as) capaces de tener comportamientos responsables y seguros, en cuanto a educación vial se refiere; para poder lograrlo es preciso contar con el apoyo no solo de las entidades gubernamentales, sociales y educativas sino que se hace necesario el trabajo conjunto con la familia, de ahí que los padres deban ser ejemplos ante sus hijos y la sociedad fomentando en sus hijos el cuidado y respeto a la seguridad vial como una forma de cuidar su vida y la de los demás ciudadanos.

Agradecimiento

El grupo de investigación agradece a la Universidad Técnica de Ambato, por el apoyo al proyecto de investigación titulado “SEGURIDAD VIAL, POLÍTICAS PÚBLICAS Y VICTIMOLOGIA EN EL DISTRITOS 1, 2, Y 3 DE TUNGURAHUA”, con código PFCAUD 13, aprobado con resolución 1528-CU-P-2018 del 25 de julio del 2018, ya que este artículo es fruto del trabajo tesonero del equipo por la apertura del alma mater.

Referencias

1. (ODS), 1. O. (2020). La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible es un plan de acción que nace del compromiso de los Estados miembro de las Naciones Unidas (pág. 6). Las Naciones Unidas: Programa de las Naciones Unidas.
2. Aguiar, D. (2015). El rol del Banco Interamericano de Desarrollo (BID). Revista Iberoamericana de Ciencia, Tecnología y Sociedad - CTS, 11-40.
3. Camacho, O. T. (2016). ENCUESTO MUNDIAL DE EDUCACION ESPECIAL. Habana: AMEE/CELAEE.
4. Chernes, C. M. (2017). Educacion vial, para fortalecer el proceso de aprendizaje en los escolares en etapa de educion inicial. Atlante: Cuadernos de Educación y Desarrollo, 13.
5. Concepción, Y. (2007). Modelo lúdico para la comprensión . Pinar del Rio : Ministerio de Educación .
6. Crowley, I. (2014). La Convencion Sobre los Derechos del Niño. MEXICO: UNICEF .
7. Cultura, O. d. (2003). La atención y educación de la primera infancia. Chile: UNESCO.
8. Jaramillo, L. (2007). Concepción de infancia. Zona Próxima, No 8, 2.
9. López, A. (2008). Objetivos generales para la etapa de educacion infantil. En A. López, Propuesta Pedagógica Educación Infantil (pág. 76). Madrid: CEIP Bachiller.
10. Maqueira, G. (2020). Ciclo de Conferencias Módulo Estimulación Temprana para la Inclusión Educativa. Maestría en Educación. Mención Atención a la Diversidad. (pág. 12). Guayaquil: Universidad Laica Vicente Rocafuerte. .
11. Moreno, L. (2016). Guía docente para trabajar la educacion vial en el aula . Quito: Ministerio de Educación del Ecuador.

12. Núñez, F. (2016). Transporte Terrestre y Seguridad Vial Tungurahua . Ambato: Boletín de Coyuntura, N.10.
13. OEI - Programación - Área Educativa: Línea 3. (2002). Atención integral a la primera infancia. Plan de Cooperación para el Fortalecimiento y Extensión de la Educación Inicial en Iberoamérica (pág. 3). Mexico : OEI - Programación - Área Educativa: Línea 3.
14. Poó, F. M. (2015). Educación vial y movilidad en la Infancia. Scielo, br., 387-395.
15. Poó, M. F. (2015). Educación vial y movilidad en la Infancia. Revista Cuadrimestral da Associação Brasileira de Psicologia Escolar e Educacional, SP. Volume 19, Número 2, Maio/Agosto , 387-395.
16. Pozo, A. (2004). La Educación como hecho . En A. Pozo, El Ser Humano como sujeto de la Educación (pág. 22). Madrid: Biblioteca Nueva.
17. Sánchez, J. (2019). Educación universitaria en tránsito y seguridad vial en la provincia de Tungurahua-Ecuador. FIPCAEC (núm. 2) Vol. 4 DOI: <https://doi.org/10.23857/fipcaec.v4i4.138>, 317-337.
18. Tamayo, F, Pino, E. Pascumal, R, Vayas, E. (2019), La educación en los derechos humanos y el proyecto ético de vida para un buen vivir (núm. 6) Vol. 4 diciembre Edición 2019. pp. 361 – 383. <https://polodelconocimiento.com/ojs/index.php/es/article/view/1124>.
19. Tamayo, F, Pino, E (2019). Derechos Humanos de los niños, niñas y adolescentes en los procesos Arbitrales (núm. 6) Vol. IV enero – junio 2019, pp. 97 – 114.
20. https://www.google.es/search?ei=qVHJX9O0HYWO5wKwmpugBw&q=Derechos+Humanos+de+los+ni%C3%B1os%2C+ni%C3%B1as+y+adolescentes+en+los+procesos+Arbitrales&oq=Derechos+Humanos+de+los+ni%C3%B1os%2C+ni%C3%B1as+y+adolescentes+en+los+procesos+Arbitrales&gs_lcp=CgZwc3ktYWIQAzoECAAQR1CdwYxYncMsYMvJLGgAcAF4AIABkAGIAZABkgEDMC4xmAEAoAECOAEBqgEHZ3dzLXdpesgBCMABAQ&sclient=psy-ab&ved=0ahUKEwiTrcGS2rLtAhUFx1kKHTDNBnQQ4dUDCAw&uact=5
21. Telesur en profundidad. (2 de Noviembre de 2017). 300 millones de niños en el mundo son víctimas de violencia. En Latinoamérica 70 millones de niños se encuentran en condiciones de pobreza, y 2 de 3 de estos menores de edad son víctimas de violencia., pág. 34.

22. Transporte, A. (2016). Distribución de víctimas en accidentes de tránsito, según provincia . Ecuador: INEC TRANSPORTE.
23. Transporte, A. E. (2017). Siniestros de Tránsito . Ecuador : INEC TRANSPORTE.
24. Transporte, A. E. (2017). Siniestros de Tránsito. Ambato: Anuario Estadístico de Transporte 2017.
25. Umayahara, R. B. (2004). Participación de la familias en la educacion infantil latinoamericana . En O. Reveco, Participación de la familias en la educacion infantil latinoamericana (pág. 72). Chile: OREALC / UNESCO Santiago.

Referencias jurídica

1. Agencia Nacional de Tránsito (2017) Informe Nacional.
2. Agenda 2030 de Educación. UNESCO
3. Arrabal, A. (2008).Universidad de Valencia. Revista Iberoamericana de Educación. ISSN: 1681-5553 No.47/5-editaOrganización de Estados Iberoamericanos para la Educación, la Ciencia y la Cultura (OEI)
4. Arribas Alonso, Carlos, Crespo, María Ángele. (1981). Educación vial. Documento de apoyo para la educación vial en preescolar y EGB. Madrid-España. Ministerio de Educación, Dirección General de Educación Básica.
5. Asamblea Nacional de la República del Ecuador (2003). Código de la Niñez y la Adolescencia. Quito, Ecuador. Registro Oficial de la República del Ecuador Número 737. 03 de enero de 2003. Última reforma 29 de julio de 2019.
6. Asamblea Nacional de la República del Ecuador (2008). Constitución de la República del Ecuador. Quito, Ecuador. Registro Oficial de la República del Ecuador Número 449. 20 de octubre de 2008. Última reforma 13 de julio de 2011.
7. Asamblea Nacional de la República del Ecuador (2008). Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial. Quito, Ecuador. Registro Oficial de la República del Ecuador Número 398. 07 de agosto de 2008. Última reforma 21 de agosto de 2018.
8. Bembibre, C. (2010). Educación Vial: Definición ABC. Recuperado de <https://www.definicionabc.com/?s=Educaci%C3%B3n%20Vial>

9. Chernes; MT. (2017): “Educación vial, para fortalecer el proceso de interaprendizaje en los escolares en etapa de educación inicial”, Revista Atlante: Cuadernos de Educación y Desarrollo (octubre 2017). En línea:
10. <http://www.eumed.net/rev/atlante/2017/10/educacion-vial-escolares.html>
11. <http://hdl.handle.net/20.500.11763/atlante1710educacion-vial-escolares>
12. Cruz, Ernesto. (17 de agosto 2018). Diario El Universo: Tasa de fallecidos por accidentes de tránsito en Ecuador ha aumentado en el 2018.
13. Equidad para la infancia. Pobreza y trabajo infantil. En: <http://www.equidadparalainfancia.org/newsletter.php?news=33>.
14. Fernando M. Poó, Soledad S. López, Jeremías Tosi, María Isabel Nucciarone & Rubén Daniel Ledesma. (2015). Revista Cuadrimestral da Associação Brasileira de Psicologia Escolar e Educacional,. Educación vial y movilidad en la Infancia. Volume 19, Número 2, Maio/Agosto de 2015: 387-395
15. Friendly, M (2007): “How ECEC programmers contribute to social inclusion in diverse societies”. Early Childhood Matters, n.º 108, pp. 11
16. <https://es.unesco.org/themes/atencion-educacion-primera-infancia>
17. <https://www.idiomastravel.com/enfoques-holisticos-para-la-educacion-en-la-primera-infancia/2019>
18. ISSN: 1681-5653UNESCO. 2010. Construir la riqueza de las naciones. División de Educación Básica. Verhellen, Eugeen (2000): Convention on the rights of the child: background, motivation, strategies, main themes. Leuven. Garant. 3 ed.
19. 15. Jaramillo Leonardo. (2007). Concepción de Infancia. Revista Científica Zona Próxima, No 8 (2007). ISSN electrónico: 2145-9444. ISSN impreso:1657-2416 N° 8 enero-diciembre de 2007. Barranquilla-Colombia.
20. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Ecuador.
21. Luque, A. (2015) Educación Vial en la Infancia por qué es importante Revista de Salud y Bienestar. Web Consulta. <https://www.webconsultas.com/bebes-y-ninos/educacion-infantil/educacion-vial-para-ninos-14887>

22. Maqueira, G. (2020). Ciclo de Conferencias Módulo Estimulación Temprana para la Inclusión Educativa. Maestría en Educación. Mención Atención a la Diversidad. Universidad Laica Vicente Rocafuerte. Guayaquil.
23. Martín, F., López, S., Tosi, J., Nuccierone, MI., & Ledesma RD, (2015), "Educación vial y movilidad en la Infancia" *Psicol. Esc. Educ.* vol.19 no.2 Maringá May/Aug. 2015, <http://dx.doi.org/10.1590/2175-3539/2015/0192881>
24. Ministerio de Educación de la República del Ecuador. (2018). Subsecretaría de Fundamentos Educativos Dirección Nacional de Currículo. Guía Docente para trabajar la Educación Vial en el aula. última edición en el 2018.
25. Ministro de Transporte y Obras Públicas de la República del Ecuador. (2017). Pacto Nacional por la Seguridad Vial. Quito-Ecuador.
26. NACIONES UNIDAS. COMITÉ DE LOS DERECHOS DEL NIÑO (2005):
27. Observación General n° 7 (2005). Realización de los Derechos del niño en la primera infancia. CRC/C/GC/7 14 de noviembre de 2005.
28. Pacheco Cortés, Carlos. Diálogos Sobre Educación [en línea 2017]. año 8. Número 15 julio-diciembre 2017. ISSN 2007-2171.
29. Peralta, MV. (comp.) (2004): En la construcción de una pedagogía de párvulos del siglo XXI. Aportes desde Latinoamérica. Madrid. OEI.
30. Piaget, J. (1992). *Psicología y Espistemología*. Emecé editores, Buenos Aires. <https://epistemologiaum.files.wordpress.com/2013/09/piaget.pdf>
31. Proyecto de Investigación: "Seguridad Vial, Políticas Públicas y Victimología en los Distritos 1, 2 y 3 de Tungurahua": (2020). Universidad Técnica de Ambato. Ecuador
32. *Revista Iberoamericana de Educación*
33. Sánchez, J.(2011)- Un recurso de integración social para niños/as, adolescentes y familias en situación de riesgo: Los centros de día de atención a menores(Tesis Doctoral) Universidad de Granada. España recuperado de, <http://www.ugr.es/~erivera/PaginaDocencia/Posgrado/Documentos/SanchezJuanManuel.pdf>
34. Sánchez, JE., Sánchez, BR., Sánchez, JL., & Sánchez, JH. (2019), Educación universitaria en tránsito y seguridad vial en la provincia de Tungurahua-Ecuador

- FIPCAEC (núm. 2) Vol. 4, Año 4 Diciembre Edición Especial 2019, pp. 317-337 DOI: <https://doi.org/10.23857/fipcaec.v4i4.138>. <http://Fipcaec.com/ojs/index.php/es>
35. Terré, O. (2016). entrevista: <https://www.rosario3.com/noticias/Si-no-emocionamos-al-cerebro-no-hay-aprendizaje-20160914-0009.html>. Fuente de la imagen: https://www.rosario3.com/__export/1473853454109/sites/rosario3/img/2016/09/14/educ.jpg_1572130063.jpg
36. Torres, S. (2014). Educación Vial: PREZI. Recuperado de <https://prezi.com/vdsn58ksacuw/educacion-vial/>
37. Zamora. E & Manzano. G, (2015). Educación vial: cómo conseguir que los niños estén seguros en la carretera. Diario el País https://elpais.com/elpais/2018/03/05/mamas_papas/1520236425_727214.html

©2020 por los autores. Este artículo es de acceso abierto y distribuido según los términos y condiciones de la licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional (CC BY-NC-SA 4.0) (<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>).