



ISTRED
INSTITUTO SUPERIOR TÉCNICO REY DAVID

Oficio: C.INV-ISTRED-2023-marzo-No.22

Daule, 24 de marzo del 2023

Ing. Minoni Chiriboga Peña
Vicerrectora
Instituto Superior Técnico Rey David

Asunto: Entrega de Proyecto de Investigación para revisión y aprobación del Órgano Colegiado Superior (OCS).

Saludos Cordiales.

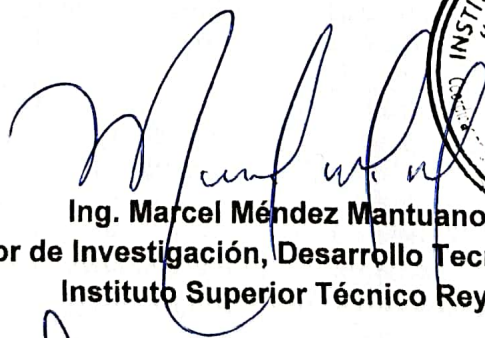
En atención a los procedimientos establecidos para la aprobación de proyectos de Investigación y Desarrollo (I+D), tengo el agrado de presentar el proyecto titulado "Niveles de Accidentabilidad en la Cabecera Cantonal de Daule en los años 2021 y 2022". Adjunto a la presente, remito el documento y los resultados de evaluación para su revisión.

Asimismo, solicito de muy amablemente la convocatoria del Órgano Colegiado Superior (OCS) con el fin de realizar una evaluación exhaustiva y, de ser el caso, la aprobación correspondiente de este proyecto, que contribuirá al mejoramiento de la seguridad vial en la zona mencionada.

Agradezco de antemano su atención y quedo atento a cualquier observación.

Particular que comunico para los fines pertinentes.

Atentamente,


Ing. Marcel Méndez Mantuano, Mgs.
Coordinador de Investigación, Desarrollo Tecnológico e Innovación
Instituto Superior Técnico Rey David



Recibido
24/ marzo 2023





ISTRED

INSTITUTO SUPERIOR TÉCNICO REY DAVID

Oficio: VICERREC-ISTRED-2023-marzo-N0-020

Daule, 27 de marzo del 2023

Ab. Bayardo Caicedo González
Rector
Instituto Superior Técnico Rey David

Asunto: Revisión, análisis, aprobación del proyecto de investigación del ISTRED.

Estimado Rector reciba un caluroso y fraterno saludo y a su vez éxito en cada una de sus funciones diarias.

Mediante oficio recibido C.INV-ISTRED-2023-marzo-No.22 por parte de la coordinación de Investigación, Desarrollo Tecnológico e Innovación con fecha 24 de marzo del presente año, donde presenta el proyecto-2023-001 de investigación denominado "Niveles de accidentabilidad en la cabecera Cantonal de Daule en el año 2021 y 2022", para revisión y a su vez que se convoque al Órgano Colegiado Superior (OCS) para una revisión exhaustiva y aprobación del mismo.

Por lo cual, solicito muy respetuosamente su colaboración en la revisión del proyecto-2023-001 y a su vez que proceda a convocar al Honorable Órgano Colegiado Superior (OCS) del ISTRED para una revisión exhaustiva y posterior aprobación del mismo.

Particular que comunico para los fines pertinentes.

Atentamente,


Ing. Minóni Chiriboga Peña
Vicerrectora

Instituto Superior Técnico Rey David



C.c. Ing. Marcel Méndez Mantuano, Coordinador de Investigación, Desarrollo Tecnológico e Innovación.

MATRIZ: CDLA. EL RECUERDO, OLMEDO Y LA TERA.

DAULE - GUAYAS.

WHATSAPP: +593962014220

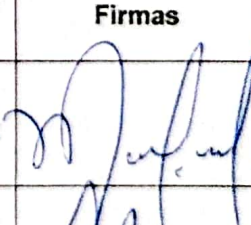
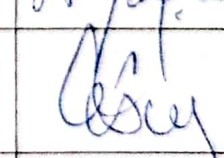
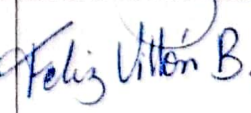
PBX: +593-2-798954

REGISTRO SENESCYT N°2125

WWW.ITRED.EDU.EC

INSTITUTO SUPERIOR TÉCNICO REY DAVID
PROYECTO DE INVESTIGACIÓN, DESARROLLO TECNOLÓGICO
E INNOVACIÓN

1. DATOS GENERALES DEL PROYECTO – Código: Proyec-2023-001

Tema del Proyecto: Niveles de accidentabilidad en la cabecera cantonal de Daule en el año 2021 y 2022.					
Carrera (s) involucrada (s): Planificación y Gestión del Tránsito			Grupo de Investigación Asociado o aliados estratégicos: No aplica		
Líneas de Investigación articuladas al Programa: Seguridad vial, movilidad e impacto al medio ambiente (S&V)			Actividades de Investigación: Aplicada		
1.1. LOCALIZACIÓN GENERAL DEL PROYECTO					
Provincia: Guayas		Ciudad: Daule		Dirección: Olmedo y Misael Acosta	
1.2. ÁREAS Y SUBÁREAS DE CONOCIMIENTO DE LA UNESCO					
10 Servicios 104 Servicios de Transporte					
1.3. INSTITUCIONES EXTERNAS INVOLUCRADAS EN EL PROYECTO					
Datos de las Instituciones Ejecutoras					
Nombre de la institución			NA		
Representante Legal		NA	Cédula de Ciudadanía		NA
Teléfonos	NA	Celular	NA	Correo Electrónico	NA
Dirección			NA		
Página Web Institucional			NA		
1.4. PLAZO DE EJECUCIÓN					
Fecha de presentación 18/02/2023		Fecha de inicio 01/05/2023		Fecha de finalización 30/06/2023	
Duración en meses: 2		Estado: Nuevo: <input checked="" type="checkbox"/> En Ejecución <input type="checkbox"/> Continuación: <input type="checkbox"/>			
1.5. PARTICIPANTES DEL PROYECTO					
Función	Cédula	Nombre y Apellidos	Departamento/Institución a la que pertenece	Teléfono, correo electrónico	Firmas
Docente y Líder del proyecto	0925340267	Marcel Méndez Mantuano	Instituto Superior Técnico Rey David	0991979474 marcelxc6768@hotmail.com	
Docente agregado	0962950200	Julio Cesar Valdés	Instituto Superior Técnico Rey David	0986374250 julio.cesar@itre.edu.ec	
Estudiante agregado	0924912520	Feliz Ceferino Villón Bueno	Instituto Superior Técnico Rey David	099 193 7298 felizvillon22@hotmail.com	
1.6. CONSIDERACIONES DE GÉNERO Y CONOCIMIENTO ANCESTRAL					
El proyecto no posee consideraciones de género o de conocimiento ancestral					

2. FUNDAMENTACIÓN

2.1. ANTECEDENTES
La sociedad parece haber tomado conciencia de que, en general, los problemas de transporte no sólo se manifiestan en una mayor cantidad de ámbitos, sino que han adquirido mayor severidad, tanto en países industrializados como en los en desarrollo. En los últimos años el aumento de la demanda de transporte y del tránsito vial han traído como consecuencia, particularmente en las ciudades grandes, incrementos en la congestión, demoras, accidentes y

problemas ambientales, bastante mayores que los considerados aceptables por los ciudadanos. El aumento explosivo de esos fenómenos se debe a la facilidad creciente de acceso a automóviles, fruto del aumento del poder adquisitivo de las clases socioeconómicas de medianos ingresos, el mayor acceso al crédito, la reducción relativa de los precios de venta, una mayor oferta por recirculación de autos usados, el crecimiento de la población, la reducción del número de habitantes por hogar y la escasa aplicación de políticas estructuradas en el área del transporte urbano.

Algunos textos especializados no ofrecen definiciones muy rigurosas de la congestión. Dos renombrados especialistas en el tema del modelaje de transporte consideran que "surge la congestión en condiciones en que la demanda se acerca a la capacidad de la infraestructura transitada y el tiempo de tránsito aumenta a un valor muy superior al que rige en condiciones de baja demanda" (Ortúzar y Willumsen, 2011). Si bien refleja la percepción de la ciudadanía, esta definición no propone límites exactos para el inicio del fenómeno.

Un intento de definir el término en forma precisa, acorde con la percepción habitual, fue incluido en un proyecto de ley chileno, destinado a implantar la tarificación vial. Como se pretendía evitar la discrecionalidad de las autoridades, la definición fue muy taxativa. Se declaraba congestionada aquella vía en que más de la mitad de su extensión total, considerando tramos no necesariamente consecutivos, la velocidad media espacial del flujo fuese inferior a 40% de la velocidad en régimen libre. Esta condición debería verificarse al menos durante cuatro horas diarias entre martes y jueves, mediante mediciones hechas durante cuatro semanas seguidas entre marzo y diciembre. También se consideró una definición exacta para zonas congestionadas (Thomson y Bull, 2001).

La definición fue quizás demasiado precisa y de difícil aplicación en la práctica, aunque ello no ha sido necesario hasta la fecha, pues el proyecto no ha recibido aprobación legislativa. Sin ser tan minuciosos y manteniendo la aspiración de objetividad, el término congestión podría definirse como "la condición que prevalece si la introducción de un vehículo en un flujo de tránsito aumenta la demora de los demás en más de x%". Una definición objetiva, aunque todavía arbitraria de la congestión, sería el volumen de tránsito en que $d(qt)/dt = at$, en que, por ejemplo, $a = 1.50$. Es decir, la congestión comenzaría en el momento en que el cambio en la demora de todos los vehículos ya presentes en el flujo es igual a la mitad del tiempo de viaje que tendría un vehículo adicional.

2.2. DETALLE DE LA PROBLEMÁTICA

La causa fundamental de accidentabilidad es la congestión misma que es la fricción entre los vehículos en el flujo de tránsito. Hasta un cierto nivel de tránsito, los vehículos pueden circular a una velocidad relativamente libre, determinada por los límites de velocidad, la frecuencia de las intersecciones, etc. Sin embargo, a volúmenes mayores, cada vehículo adicional estorba el desplazamiento de los demás, es decir, comienza el fenómeno de la congestión. Entonces, una posible definición objetiva sería: "la congestión es la condición que prevalece si la introducción de un vehículo en un flujo de tránsito aumenta el tiempo de circulación de los demás".

A medida que aumenta el tránsito, se reducen cada vez más fuertemente las velocidades de circulación. Véase la Figura 1, que presenta, mediante la función $t=f(q)$, el tiempo (t) necesario para transitar por una calle, a diferentes volúmenes de tránsito (q). La otra curva, $d(qt)/dt = t + qf'(q)$, se deriva de la anterior. La diferencia entre ambas curvas representa, para cualquier volumen de tránsito (q), el aumento del tiempo de viaje de los demás vehículos que están circulando, a causa de la introducción del vehículo adicional.

El sistema de transporte, incluyendo la provisión de suelo urbano para infraestructura de transporte, se desenvuelve bajo características propias muy particulares, entre las cuales se pueden mencionar las siguientes (Paredes García y Orozco Lovato, 2022):

- La demanda por transporte es "derivada", es decir, pocas veces los viajes se producen por un deseo intrínseco de desplazarse; generalmente, ellos son producto de la necesidad de acceder a los sitios en que se llevan a cabo las distintas actividades (como el trabajo, las compras, el estudio, la recreación, el descanso, etc.), todas las cuales se desarrollan en lugares diferentes;
- La demanda por transporte es eminentemente variable y tiene puntas muy marcadas en las cuales se concentran muchos viajes, a causa del deseo de aprovechar en buena forma las horas del día para realizar las distintas actividades y para tener oportunidad de contacto con otras personas;
- El transporte se efectúa en limitados espacios viales, los que son fijos en el corto plazo; como es fácil de comprender, no se puede acumular la capacidad vial no utilizada para ser usada posteriormente en períodos de mayor demanda;

- Las opciones de transporte que presentan las características más apetecidas, es decir, seguridad, comodidad, confiabilidad, autonomía, como es el caso del automóvil, son las que implican un mayor uso del espacio vial por pasajero, como se explica más adelante;
- Especialmente en zonas urbanas, la provisión de infraestructura vial para satisfacer la demanda de los períodos de punta tiene un costo muy elevado, y a raíz de todo ello;
- Se produce congestión en diversos lugares, con sus negativas secuelas de contaminación, importante gasto de los recursos privados y sociales y pérdida de calidad de vida.

Un factor agravante es, como se indicó anteriormente, el hecho de que el costo de la congestión no es percibido plenamente por los usuarios que contribuyen a generarla. Cada vez que ello ocurre, el bien o servicio involucrado se consume en mayor medida que lo socialmente conveniente. Como los usuarios no experimentan los mayores costos de tiempo y operación que provocan a los demás, las decisiones de ruta, modo, origen, destino y hora de los viajes son realizadas, no sobre la base de los costos sociales, sino sólo de los propios, o, mejor dicho, de una percepción frecuentemente parcial de esos costos. El resultado lógico es una sobreexplotación de la vialidad existente (Torres Somarriba, 2021).

Algunos vehículos generan más congestión que otros. En la ingeniería de tránsito, se expresa cada tipo de vehículo en equivalencias pcu, que significa *passenger car unit*, o unidades de coches para personas. Un auto tiene una equivalencia de 1, y los demás una equivalencia correspondiente a su influencia perturbadora sobre el flujo de tránsito, o el espacio vial que efectivamente ocupan, en comparación con un auto. Normalmente, se considera que un bus tiene una equivalencia de aproximadamente 3, y un camión, de 2. Estrictamente, el factor pcu varía según se trate de una aproximación a una intersección o de un tramo vial entre intersecciones (Ortúzar y Willumsen, 2011).

Aunque un bus genera más congestión que un auto, transporta generalmente más personas. Si un bus lleva 50 pasajeros, y un auto, en promedio, 1,5 personas, entonces cada ocupante del auto produce 11 veces la congestión atribuible a cada pasajero del bus. Por lo tanto, *ceteris paribus*, la congestión se reduce si aumenta la participación de los buses en la partición modal de los viajes. A menos que los buses transporten menos de 4½ pasajeros, causan en promedio, menos congestión que los autos. No es normal que los buses transporten menos de 4½ pasajeros, aunque a veces puede ocurrir, como por ejemplo fue el caso de Santiago de Chile hacia fines del decenio de 1980, en los horarios fuera de punta, o en Lima diez años después (Ortúzar y Willumsen, 2011).

El excesivo número de vehículos de transporte público contribuye a agravar la congestión, como sucede en algunas ciudades. Una de las características de los modelos económicos en vigor es la desregulación. En el área del transporte urbano de pasajeros, una amplia desregulación tiene normalmente como consecuencia una expansión acentuada en las flotas de buses y taxis y un descenso en el orden y en la disciplina asociadas con su operación.

Hay conductores que muestran poco respeto por los demás con quienes comparten las vías. En algunas ciudades, como Daule, muchos automovilistas, intentando ahorrar algunos segundos de tiempo de viaje para sí mismos, tratan de imponerse en las intersecciones, bloqueándolas y generando a las demás deseconomías muy superiores a su propio beneficio. Así mismo, la tradición de que los buses se detienen en el punto inmediatamente anterior a una intersección es causa de congestión (y de accidentes). En otro aspecto, en Daule y en varias ciudades del Ecuador existe la proliferación de las denominadas Tricimotos, las cuales no operan a partir de paraderos fijos, donde su conducta de circular a baja velocidad en búsqueda de pasajeros también genera congestión.

A ello debe agregarse la frecuente presencia en los flujos de tránsito de vehículos antiguos, mal mantenidos o de tracción animal. Debe tenerse presente que al reiniciarse la marcha después de la detención en un semáforo, una suerte de congestión es generada por el atraso impuesto a vehículos con tasas de aceleración normales, debido a la lentitud de otros ubicados más adelante. Por otra parte, un vehículo varado es causal de una fuerte perturbación a la fluidez del tránsito, pues elimina, de hecho, una pista de circulación.

2.3. OBJETIVOS DEL PROYECTO

Objetivo general:

Determinar los niveles de accidentabilidad en la cabecera cantonal de Daule durante los años 2021 y 2022, identificando las principales causas y los tipos de transporte involucrados.

Objetivos específicos:

1. Estudiar la cantidad de accidentes de tránsito que tienen lugar en Daule, así como el número de personas heridas y fallecidas, y el tipo de transporte involucrado.
2. Investigar la infraestructura de las carreteras y calles de la cabecera cantonal de Daule, incluyendo la señalización y la seguridad vial.
3. Analizar el comportamiento de los conductores en el cantón, tomando en cuenta aspectos como la velocidad, el uso de cinturones de seguridad y el consumo de alcohol.

2.4. MARCO TEÓRICO

La accidentabilidad vial se refiere a la ocurrencia de accidentes de tránsito en una determinada área geográfica, implicando tanto la cantidad como la gravedad de los incidentes, así como las víctimas involucradas, tanto en términos de heridos como de fallecidos. Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), los accidentes de tránsito son una de las principales causas de muerte a nivel mundial, particularmente en países de ingresos bajos y medianos, donde las normas de seguridad vial suelen ser más laxas. En este contexto, el estudio de la accidentabilidad en áreas específicas como la cabecera cantonal de Daule resulta fundamental para entender los factores que inciden en la ocurrencia de accidentes y buscar soluciones efectivas para mitigarlos.

Infraestructura Vial y Señalización. -

La infraestructura vial se refiere a los elementos físicos y técnicos que componen el sistema de transporte, incluyendo carreteras, calles, puentes, señales de tránsito, iluminación y otros dispositivos destinados a facilitar el tránsito seguro y eficiente de vehículos y peatones. Una infraestructura deficiente, mal diseñada o mal mantenida puede aumentar significativamente el riesgo de accidentes de tránsito.

Factores Clave:

- Condiciones de las carreteras: El estado de las vías, la presencia de baches, falta de mantenimiento o pavimentación inadecuada contribuyen directamente a la ocurrencia de accidentes.
- Señalización vial: La ausencia o deficiencia de señales de tránsito, como señales de límite de velocidad, cruces peatonales, semáforos o advertencias de peligros, puede desorientar a los conductores y aumentar la probabilidad de accidentes.
- Diseño vial: La organización de la infraestructura, como la ubicación de intersecciones, rotondas y el diseño de las calzadas, influye en la fluidez del tránsito y en la posibilidad de colisiones, especialmente en áreas urbanas densamente pobladas.

La infraestructura vial en Daule debe analizarse en profundidad para entender su relación con los niveles de accidentabilidad en los años 2021 y 2022.

Estadísticas de Accidentes de Tránsito

La recopilación y análisis de datos de accidentes son fundamentales para comprender la magnitud del problema de la accidentabilidad en un área específica. En este sentido, resulta relevante considerar el número total de accidentes reportados, la gravedad de los mismos (heridos y fallecidos) y las características del transporte involucrado (vehículos ligeros, transporte público, motocicletas, etc.).

Tipos de Transporte Involucrados:

- Vehículos particulares: Incluyen automóviles, camionetas y SUV, que suelen ser los más involucrados en accidentes de tránsito en zonas urbanas.
- Motocicletas: Estos vehículos tienen un riesgo elevado de involucrarse en accidentes graves debido a su menor estabilidad y protección en caso de colisión.
- Transporte público: En áreas como Daule, el transporte público juega un rol importante, y su implicación en accidentes puede tener consecuencias más graves debido a la cantidad de pasajeros involucrados.

La evaluación de estos datos en la cabecera cantonal de Daule permitirá comprender mejor las tendencias y los factores que han contribuido a los accidentes en 2021 y 2022.

Comportamiento de los Conductores

El comportamiento humano es uno de los factores más importantes en la ocurrencia de accidentes de tránsito. Factores como el exceso de velocidad, la conducción bajo los efectos del alcohol o drogas, la distracción al volante (uso de teléfonos móviles, por ejemplo) y el incumplimiento de las normas de tránsito son causas directas de muchos accidentes.

Factores de Riesgo Comunes:

- Exceso de velocidad: El aumento de la velocidad reduce el tiempo de reacción del conductor y aumenta tanto la probabilidad de accidente como la gravedad de las lesiones en caso de colisión.
- Consumo de alcohol o drogas: La conducción bajo la influencia de sustancias disminuye significativamente la capacidad de concentración y la coordinación motora del conductor, aumentando el riesgo de accidentes.
- Uso de cinturón de seguridad: No usar el cinturón de seguridad incrementa el riesgo de sufrir lesiones graves o mortales en caso de accidente.
- Distracción al volante: Conducir mientras se utiliza el teléfono móvil, se manipulan dispositivos electrónicos o se conversa excesivamente con otros ocupantes del vehículo, disminuye la capacidad del conductor para reaccionar ante situaciones de peligro.

Evaluar el comportamiento de los conductores en Daule proporcionará información crucial sobre los hábitos que más contribuyen a los niveles de accidentabilidad en el cantón.

Impacto Social y Económico de los Accidentes. - Los accidentes de tránsito no solo afectan a las personas directamente involucradas, sino que también tienen repercusiones sociales y económicas significativas. Las pérdidas humanas, las secuelas físicas y emocionales, así como los costos asociados a los servicios de emergencia, hospitalización y reparación de daños materiales, generan una carga considerable para la sociedad y las economías locales.

Según el Banco Mundial, los accidentes de tránsito representan una pérdida significativa del Producto Interno Bruto (PIB) de los países en desarrollo debido a los gastos médicos y las pérdidas de productividad por muertes o discapacidades.

Estrategias para Reducir la Accidentabilidad. - Para reducir los niveles de accidentabilidad, es necesario implementar políticas integrales que involucren una mejora en la infraestructura vial, el endurecimiento de las leyes de tránsito, y la promoción de una conducción más segura. Entre las medidas más efectivas se encuentran:

- Campañas de concienciación sobre la seguridad vial.
- Fortalecimiento de la vigilancia y control del cumplimiento de las normas de tránsito.
- Mejora en la infraestructura, incluyendo la señalización y el diseño vial.
- Promoción del uso del cinturón de seguridad y sanciones más severas por conducción bajo los efectos del alcohol.

El análisis de la accidentabilidad en Daule durante 2021 y 2022 permitirá identificar las áreas prioritarias para la implementación de estrategias efectivas que disminuyan el número de accidentes de tránsito y sus consecuencias.

2.5. JUSTIFICACIÓN

El proyecto "Niveles de accidentabilidad en la cabecera cantonal de Daule en el año 2021 y 2022" es importante por varias razones:

- Permitirá mejorar la seguridad vial: La identificación de las principales causas y tipos de transporte que provocan accidentes en la cabecera cantonal de Daule permitirá implementar medidas para mejorar la seguridad vial y reducir la accidentabilidad.
- Permitirá la reducción de la congestión vehicular: La congestión vehicular en la cabecera cantonal de Daule es un problema importante que afecta tanto a conductores como a peatones. Identificar las principales causas de la congestión vehicular y los tipos de transporte involucrados permitirá implementar medidas para reducir el tráfico y mejorar la movilidad.
- Mejorará del transporte público: La identificación de los tipos de transporte involucrados en la congestión vehicular permitirá implementar medidas para mejorar el transporte público en la cabecera cantonal de

Daule, lo que a su vez mejorará la calidad de vida de los habitantes y reducirá la necesidad de utilizar transporte privado.

- Mejorará el impacto económico: La congestión vehicular y la accidentabilidad tienen un impacto económico negativo en la cabecera cantonal de Daule, ya que aumentan los costos de transporte y afectan el desarrollo económico de la zona. La implementación de medidas para reducir la congestión vehicular y mejorar la seguridad vial tendrá un impacto positivo en la economía local.

3. METODOLOGÍA PARA LA INVESTIGACIÓN

Para cumplir con los objetivos del programa se realizarán los siguientes procedimientos metodológicos:

Objetivo	Metodología	Materiales
Determinar los niveles de accidentabilidad en la cabecera cantonal de Daule durante los años 2021 y 2022, identificando las principales causas y los tipos de transporte involucrados.	<p>1. Se realizará una recolección de datos sobre las características físicas de las carreteras y calles de la cabecera cantonal de Daule. Este proceso incluirá inspecciones de campo para evaluar la calidad de la pavimentación, estado de las vías, la existencia y ubicación de señalización vial, y las condiciones de seguridad como barandas, pasos peatonales y alumbrado. Además, se llevarán a cabo entrevistas con autoridades locales y responsables de la gestión vial para obtener información adicional sobre planes de mantenimiento y expansión.</p> <p>2. Se recopilarán estadísticas y registros oficiales de la policía local, hospitales y entidades gubernamentales sobre la cantidad de accidentes ocurridos en Daule. Este análisis incluirá la identificación de patrones en cuanto al número de accidentes por año, el tipo de transporte involucrado (vehículos, motocicletas, bicicletas, peatones), y la cantidad de personas heridas o fallecidas. Asimismo, se revisarán estudios previos y publicaciones sobre seguridad vial en el cantón para contextualizar los hallazgos.</p> <p>3. Se realizará un estudio observacional y cuantitativo para analizar los hábitos de conducción en el cantón Daule. Esto incluirá el monitoreo de la velocidad promedio en las principales vías, la observancia de normas como el uso del cinturón de seguridad y la implementación de controles de alcoholemia en puntos estratégicos. Además, se podrán realizar encuestas a conductores para evaluar su percepción sobre las normas de tránsito y las razones detrás de comportamientos de riesgo.</p>	<p>1. Hoja de datos</p> <p>2. Registro de accidentes de la ATM Daule</p> <p>3. Encuesta</p>

4. CRONOGRAMA DE EJECUCIÓN

El cronograma propuesto para la realización del proyecto es el siguiente:

Actividad	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Sep.	Oct.	Nov.	Dic.
Proyecto 1								

INSTITUTO SUPERIOR TÉCNICO REY DAVID
PROYECTO DE INVESTIGACIÓN, DESARROLLO TECNOLÓGICO
E INNOVACIÓN

[illegible]

5. PRESUPUESTO

Detalle del recurso	Cantidad	Valor unitario	Valor total	Monto cubierto por el instituto	Modo cubierto por aliados estratégicos
Horas hombre (2 docentes)	80	\$10	\$800	\$800	0
Movilización	16	\$3	\$48	\$48	0
Total, Proyecto			\$848	\$848	0

6. TRANSFERENCIA TECNOLÓGICA

Transferencia Tecnológica			
	Si	No	Número
Artículo Científicos y/o Tecnológicos	X		1
Prototipos		X	
Registro de Propiedad Intelectual		X	
Otros: Ponencia	X		1

7. ESTRATEGIA DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

7.1 HITOS DEL PROYECTO (Un hito por mes)

Mes	Descripción de hitos (Entregables)	Presupuesto (USD)	Meta
Mes 1	Informes parciales de cumplimiento de OE1 y OE2 del proyecto-2023-001	\$424	2 informes parciales realizados
Mes 2	Informe Parcial del OE3 y resultado, producto del proyecto-2023-001	\$424	1 informe parcial y resultados y producto.

8. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Ortúzar, J., & Willumsen, L. (2011). *Modelling Transport*. Wiley; 4a edición. <https://doi.org/978-0470760390>


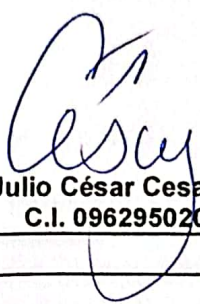
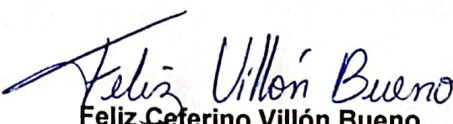
Paredes García, Á., & Orozco Lovato, S. (2022). Identificación de puntos de congestión vehicular y sus causas en ciudad de Riobamba. Riobamba, Chimborazo, Ecuador: Universidad Nacional de Chimborazo.

Thomson, I., & Bull, A. (2001). *La congestión del tránsito urbano: causas y consecuencias económicas y sociales.* CEPAL.

Torres Somarriba, O. (2021). Congestión vehicular: causas y consecuencias en el área metropolitana del pacífico en Panamá (2009-2019). *D Economía*(1), 13-20.
https://revistas.up.ac.pa/index.php/D_ECONOMIA/article/view/1994

9. FIRMAS DE RESPONSABILIDAD

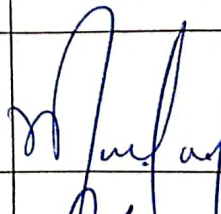

INSTITUTO SUPERIOR TÉCNICO REY DAVID
PROYECTO DE INVESTIGACIÓN, DESARROLLO TECNOLÓGICO
E INNOVACIÓN

Daule, 18 de febrero del 2023	
Líder del Proyecto	Docente Agregado
 Ing. Marcel Méndez Mantuano, Mgs. C.I. 0925340267	 Lic. Julio César Cesar Valdés C.I. 0962950200
Estudiante Agregado	
 Feliz Ceferino Villón Bueno C.I. 0924912520	



**COORDINACIÓN DE INVESTIGACIÓN,
DESARROLLO TECNOLÓGICO E INNOVACIÓN**
PLAN DE APRENDIZAJE PRÁCTICO PARA ESTUDIANTES DEL ISTRED QUE PARTICIPAN EN
PROYECTOS DE I+D

1. DATOS GENERALES DEL PROYECTO

Tema del Proyecto: Niveles de accidentabilidad en la cabecera cantonal de Daule en el año 2021 y 2022. Código: Proyec-2023-001					
Carrera (s) involucrada (s): Planificación y Gestión del Tránsito			Grupo de Investigación Asociado o aliados estratégicos: Instituto Superior Técnico Rey David		
Líneas de Investigación articuladas al Programa: Seguridad vial, movilidad e impacto al medio ambiente (S&V)			Actividades de Investigación: Aplicada		
1.2. LOCALIZACIÓN GENERAL DEL PROYECTO					
Provincia: Guayas		Ciudad: Daule		Dirección: Olmedo y Misael Acosta	
1.2. ÁREAS Y SUBÁREAS DE CONOCIMIENTO DE LA UNESCO					
10 Servicios 104 Servicios de Transporte					
1.3. INSTITUCIONES EXTERNAS INVOLUCRADAS EN EL PROYECTO					
Datos de las Instituciones Ejecutoras					
Nombre de la institución			Instituto Superior Técnico Rey David		
Representante Legal		Ab. Bayardo Caicedo Gonzales	Cédula de Ciudadanía		171063779-2
Teléfonos		Celular	99 359 6850	Correo Electrónico	rectorado@itred.edu.ec
Dirección			Olmedo y Misael Acosta		
Página Web Institucional			https://itred.edu.ec		
1.4. PLAZO DE EJECUCIÓN					
Fecha de presentación 18/02/2023		Fecha de inicio 01/05/2023		Fecha de finalización 30/06/2023	
Duración: 1		Estado: Nuevo: <input checked="" type="checkbox"/> En Ejecución <input type="checkbox"/> Continuación: <input type="checkbox"/>			
1.5. PARTICIPANTES DEL PROYECTO					
Función	Cédula	Nombre y Apellidos	Departamento/Institución a la que pertenece	Teléfono, correo electrónico	Firmas
Líder del proyecto	0925340267	Ing. Marcel Méndez Mantuano, Mgs.	Instituto Superior Técnico Rey David	0991979474 marcelxc6768@hotmail.com	
Docente agregado	0962950200	Lcdo. Julio C. César Valdés	Instituto Superior Técnico Rey David	0984612022 julio.cesar@itred.edu.ec	



**COORDINACIÓN DE INVESTIGACIÓN,
DESARROLLO TECNOLÓGICO E INNOVACIÓN**
**PLAN DE APRENDIZAJE PRÁCTICO PARA ESTUDIANTES DEL ISTRED QUE PARTICIPAN EN
PROYECTOS DE I+D**

Estudiante agregado	0924912520	Feliz Ceferino Villón Bueno	Instituto Superior Técnico Rey David	099 493 7298 felizvillon22@hotmail.com	
1.6. CONSIDERACIONES DE GÉNERO Y CONOCIMIENTO ANCESTRAL					
El proyecto no posee consideraciones de género o de conocimiento ancestral					

2. DATOS ESPECÍFICOS DEL ESTUDIANTE

Nombres:	Feliz Ceferino
Apellidos:	Villón Bueno
Cédula de identidad:	0924912520
Número de celular:	099 493 7298
Correo electrónico:	felizvillon22@hotmail.com
Carrera:	Planificación y Gestión del Tránsito
Nivel o semestre:	Cuarto
Dirección:	Av. principal, Pueblo Nuevo, cantón Isidro Ayora
Edad:	39

3. DATOS ESPECÍFICOS DEL TUTOR DE LAS ACTIVIDADES

Nombres:	Julio César
Apellidos:	César Valdés
Cédula de identidad:	0962950200
Número de celular:	0984612022
Correo electrónico:	transito@itred.edu.ec
Carrera o unidad a la que pertenece:	Planificación y Gestión del Tránsito

4. DURACIÓN DE LAS ACTIVIDADES

Fecha de inicio:	01/05/2023
Fecha de culminación:	16/05/2023
Números de semanas en las actividades:	2
Número de horas totales en las actividades:	20
Validación de horas con Prácticas Preprofesionales	no

**COORDINACIÓN DE INVESTIGACIÓN,
DESARROLLO TECNOLÓGICO E INNOVACIÓN**

PLAN DE APRENDIZAJE PRÁCTICO PARA ESTUDIANTES DEL ISTRED QUE PARTICIPAN EN PROYECTOS DE I+D

5. PLAN DE APRENDIZAJE

Semana	Actividades	Objetivos de aprendizajes	Resultados de aprendizajes	Recursos	Evaluación del aprendizaje
1	Estudiar la cantidad de accidentes de tránsito que tienen lugar en Daule	Indagar en la cantidad de accidentes de tránsito en Daule con el fin de comprender y aplicar los principios y métodos estadísticos, geoespaciales y de investigación para identificar patrones, factores de riesgo y posibles estrategias de prevención.	<ul style="list-style-type: none"> - Comprensión de la problemática local. - Habilidades analíticas. - Conciencia de factores contribuyentes. - Propuestas de soluciones. - Comunicación efectiva. - Colaboración y trabajo en equipo. - Ética y responsabilidad social. 	<ul style="list-style-type: none"> - Computadoras - Conexión a internet - Información de la OIAT 	<p>Criterios de evaluación:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Comprensión del Problema - Metodología y Recopilación de Datos - Análisis de Datos - Interpretación de Resultados - Propuestas de Solución - Presentación y Comunicación - Participación y Colaboración - Ética y Responsabilidad <p>Métodos de Evaluación:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Exposición Oral - Informe Escrito - Participación en Discusiones - Entregas Parciales
2	Indagar la cantidad de personas heridas, fallecidas y el tipo de transporte involucrados por accidentes de tránsito que tienen lugar en Daule	Comprender el impacto de los accidentes de tránsito.	<ul style="list-style-type: none"> - Desarrollo de habilidades de investigación. - Desarrollo de habilidades de investigación. - Comprensión de conceptos estadísticos. - Conciencia sobre seguridad vial. 	<ul style="list-style-type: none"> - Computadoras - Conexión a internet - Información de la OIAT 	<p>Criterios de evaluación:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Análisis de Dato. - Metodología de Investigación. - Presentación de Resultados. - Interpretación y conclusiones. - Habilidades de Comunicación. - Creatividad e Innovación. - Compromiso Ético y Social



**COORDINACIÓN DE INVESTIGACIÓN,
DESARROLLO TECNOLÓGICO E INNOVACIÓN**
PLAN DE APRENDIZAJE PRÁCTICO PARA ESTUDIANTES DEL ISTRED QUE PARTICIPAN EN PROYECTOS DE I+D

			<ul style="list-style-type: none"> - Habilidades de presentación. - Conciencia de la importancia del análisis de datos. - Colaboración y trabajo en equipo. - Conciencia social 		Métodos de Evaluación: <ul style="list-style-type: none"> - Exposición Oral - Informe Escrito - Participación en Discusiones - Entregas Parciales
--	--	--	---	--	--

6. CRONOGRAMA

Actividades	MAYO								
	2	3	4	5	8	13	14	15	16
Analizar la cantidad de accidentes de tránsito que tienen lugar en Daule									
Indagar la cantidad de personas heridas, fallecidas y tipos de transportes involucrados por accidentes de tránsito en Daule.									
Tabulación de la información recolectada									
Elaboración del informe de las actividades elaboradas según PAP									



**COORDINACIÓN DE INVESTIGACIÓN,
DESARROLLO TECNOLÓGICO E INNOVACIÓN**

PLAN DE APRENDIZAJE PRÁCTICO PARA ESTUDIANTES DEL ISTRED QUE PARTICIPAN EN PROYECTOS DE I+D

7. FIRMAS DE RESPONSABILIDAD

Daule, 18 de febrero del 2023	
Líder del Proyecto	Tutor del Estudiante-Docente Agregado
 Ing. Marcel Méndez Mantuano, Mgs. C.I. 0925340267	 Lic. Julio César Cesar Valdés C.I. 0962950200
Estudiante Agregado	
 Feliz Ceferino Villón Bueno C.I. 0924912520	



ISTRED

INSTITUTO SUPERIOR TÉCNICO REY DAVID

FORMATO DE EVALUACIÓN DE PROYECTOS DE INVESTIGACIÓN

Título del proyecto	Niveles de accidentabilidad en la cabecera cantonal de Daule en el año 2021 y 2022		
Nombre del evaluador	Abg. Alex Dume Alcívar		
Fecha de recepción del proyecto	27 de febrero de 2023	Fecha de envío a evaluación	14 de marzo de 2023

Sentido del proceso de evaluación de pares de proyectos de I+D

Como política académica, el proceso de evaluación es de naturaleza constructiva. Por esto, se espera que los pares evaluadores, además de valorar el contenido académico del proyecto, contribuyan con críticas y recomendaciones para su mejoramiento.

Por lo anterior, buscamos que todo docente e investigador del ISTRED que someta un proyecto de I+D al proceso de evaluación por pares pueda recibir observaciones que, independientemente de si el proyecto es aceptado o no, le permitan enriquecer y repensar el proyecto. Cabe aclarar que los investigadores del proyecto reciben las observaciones sin saber quién fue su par evaluador, dado el carácter confidencial y anónimo de la evaluación.

La evaluación consta de tres partes:

- Evaluación del proyecto,
- Recomendación a la coordinación de investigación y
- Datos del par evaluador.

1. Evaluación del proyecto

1.1 Criterios

En este apartado, le pedimos que valore el proyecto e indique si cumple o no cada uno de los criterios. Debe marcar con X en cada fila.

Criterio	Sí	No	Parcialmente
El documento responde a la estructura establecida por el ISTRED para la elaboración de proyecto de I+D (apartados, extensión, lineamientos)	x		
	Observaciones:		
El proyecto posee un nivel formal de escritura (como texto de investigación)			
	Observaciones:		
Se presentan antecedentes de investigaciones previas, la redacción de los antecedentes muestra los distintos hallazgos que se han tenido en estudios previos. Es importante considerar principalmente los estudios que han tenido objetivos o metodologías similares.	x		
	Observaciones:		
Es clara la delimitación y planteamiento del problema de investigación objeto de estudio	x		
	Observaciones:		
Los objetivos indican lo que se espera del proyecto de			



ISTRED

INSTITUTO SUPERIOR TÉCNICO REY DAVID

investigación y definen la forma en que se alcanzará el resultado. Determinan la meta a la que se aspira llegar mediante la investigación.	Observaciones:		
El marco teórico acondiciona la información científica que existe sobre lo que se va a investigar, aporta conocimiento científico nuevo, permite no cometer errores en el proyecto, sirve de guía de cómo dirigir el proyecto.	x		
	Observaciones:		
La justificación explica los alcances y limitaciones del proyecto, así como sus eventuales resultados y posibilidades. La exposición minuciosa de qué se aspira a lograr, cómo y con qué fines, permite comprender lo que está en juego en la realización del proyecto.	x		
	Observaciones:		
La metodología empleada persigue beneficios específicos, tales como: Organizar los tiempos de proyecto. Proporcionar herramientas para estimar de forma correcta tiempos y costos. Ayudar a gestionar y minimizar los riesgos del proyecto.	x		
	Observaciones:		
El cronograma permite, Anticipar retrasos durante la ejecución del proyecto. Simplificar la gestión de recursos (materiales y humanos). Fomenta la comunicación entre los investigadores del proyecto y Ofrece un panorama global del proyecto.	x		
	Observaciones:		
El presupuesto está detallado y responde a las partidas presupuestarias con las que trabaja la institución	x		
	Observaciones:		
La transferencia de tecnología da cuenta de los descubrimientos científicos, los conocimientos y los resultados que se esperan del proyecto	x		
	Observaciones:		
Las referencias bibliográficas le otorgan al proyecto el origen de las afirmaciones y contenidos y permitiendo su verificación. Reconocen los méritos ajenos impidiendo el plagio.	x		
	Observaciones:		

2. Recomendación para la coordinación de investigaciones

Recomiendo a la coordinación de investigaciones del ISTRED que el proyecto:

x	Sea propuesto al Órgano Colegiado Superior para su aprobación
	propuesto al Órgano Colegiado Superior para su aprobación después de realizadas ciertas acciones.
	Sea propuesto al Órgano Colegiado Superior para su aprobación después de realizadas profundas modificaciones.
	No sea propuesto al Órgano Colegiado Superior para su aprobación

¿Acepta volver a leer la versión corregida según sus sugerencias?

MATRIZ: CD. A. EL REGUERO, GEMERO Y LA HERRERA

DAVID - GUAYAS

WHATSAPP: 091962014220

PBX: 4593 2 798954

REGISTRO SENESCYT N°2125

WWW.ITRED.EDU.EC



ISTRED

INSTITUTO SUPERIOR TÉCNICO REY DAVID

Si ☒ No ☐

3. Datos del par evaluador (no serán conocidos por el autor del proyecto)

Este apartado es de conocimiento exclusivo del coordinador de investigaciones. Solicitamos sus datos personales, imprescindibles para procesos de evaluación y posterior envío a las autoridades competentes. Le recomendamos completar la totalidad del formato

INFORMACIÓN PERSONAL	
Nombre y dos apellidos	Alex Dume Alcívar
Teléfono	99 378 8105
Correo electrónico	enriquedume80@hotmail.com
Título de formación de 3er nivel	Abogado de los tribunales y Juzgados de la Republica del Ecuador. Ing. En sistemas computacionales.
Título de formación de 4to nivel	Magister en ciencias Penales y Criminológicas.
Código ORCID	0000-0002-9268-9225

Firma del Evaluador

Abo. Alex Dume Alcívar

Docente de la Carrera de Planificación y Gestión del Tránsito



ISTRED
INSTITUTO SUPERIOR TÉCNICO REY DAVID

FORMATO DE EVALUACIÓN DE PROYECTOS DE INVESTIGACIÓN

Título del proyecto	Niveles de accidentabilidad en la cabecera cantonal de Daule en el año 2021 y 2022.		
Nombre del evaluador	Ing. David Caicedo Chiriboga		
Fecha de recepción del proyecto	27 de febrero de 2023	Fecha de envío a evaluación	13 de marzo de 2023

Sentido del proceso de evaluación de pares de proyectos de I+D

Como política académica, el proceso de evaluación es de naturaleza constructiva. Por esto, se espera que los pares evaluadores, además de valorar el contenido académico del proyecto, contribuyan con críticas y recomendaciones para su mejoramiento.

Por lo anterior, buscamos que todo docente e investigador del ISTRED que someta un proyecto de I+D al proceso de evaluación por pares pueda recibir observaciones que, independientemente de si el proyecto es aceptado o no, le permitan enriquecer y repensar el proyecto. Cabe aclarar que los investigadores del proyecto reciben las observaciones sin saber quién fue su par evaluador, dado el carácter confidencial y anónimo de la evaluación.

La evaluación consta de tres partes:

- Evaluación del proyecto,
 - Recomendación a la coordinación de Investigación, Desarrollo Tecnológico e Innovación.
- Datos del par evaluador.

1. Evaluación del proyecto

1.1 Criterios

En este apartado, le pedimos que valore el proyecto e indique si cumple o no cada uno de los criterios. Debe marcar con X en cada fila.

Criterio	Sí	No	Parcialmente
El documento responde a la estructura establecida por el ISTRED para la elaboración de proyecto de I+D (apartados, extensión, lineamientos)	x		
	Observaciones:		
El proyecto posee un nivel formal de escritura (como texto de investigación)			
	Observaciones:		
Se presentan antecedentes de investigaciones previas, la	x		



redacción de los antecedentes muestra los distintos hallazgos que se han tenido en estudios previos. Es importante considerar principalmente los estudios que han tenido objetivos o metodologías similares.	Observaciones:		
Es clara la delimitación y planteamiento del problema de investigación objeto de estudio	x		
	Observaciones:		
Los objetivos indican lo que se espera del proyecto de investigación y definen la forma en que se alcanzará el resultado. Determinan la meta a la que se aspira llegar mediante la investigación.			
	Observaciones:		
El marco teórico acondiciona la información científica que existe sobre lo que se va a investigar, aporta conocimiento científico nuevo, permite no cometer errores en el proyecto, sirve de guía de cómo dirigir el proyecto.	x		
	Observaciones:		
La justificación explica los alcances y limitaciones del proyecto, así como sus eventuales resultados y posibilidades. La exposición minuciosa de qué se aspira a lograr, cómo y con qué fines, permite comprender lo que está en juego en la realización del proyecto.	x		
	Observaciones:		
La metodología empleada persigue beneficios específicos, tales como: Organizar los tiempos de proyecto. Proporcionar herramientas para estimar de forma correcta tiempos y costos. Ayudar a gestionar y minimizar los riesgos del proyecto.	x		
	Observaciones:		
El cronograma permite, Anticipar retrasos durante la ejecución del proyecto. Simplificar la gestión de recursos (materiales y humanos). Fomenta la comunicación entre los investigadores del proyecto y Ofrece un panorama global del proyecto.	x		
	Observaciones:		
El presupuesto está detallado y responde a las partidas presupuestarias con las que trabaja la institución	x		
	Observaciones:		
La transferencia de tecnología da cuenta de los descubrimientos científicos, los conocimientos y los resultados que se esperan del proyecto	x		
	Observaciones:		
Las referencias bibliográficas le otorgan al proyecto el origen de las afirmaciones y contenidos y permitiendo su verificación. Reconocen los méritos ajenos impidiendo el plagio.	x		
	Observaciones:		



ISTRED

INSTITUTO SUPERIOR TÉCNICO REY DAVID

2. Recomendación para la coordinación de Investigación, Desarrollo Tecnológico e Innovación.

Recomiendo a la coordinación de investigaciones del ISTRED que el proyecto:

<input checked="" type="checkbox"/>	Sea propuesto al Órgano Colegiado Superior para su aprobación
<input type="checkbox"/>	Sea propuesto al Órgano Colegiado Superior para su aprobación después de realizadas ciertas modificaciones.
<input type="checkbox"/>	Sea propuesto al Órgano Colegiado Superior para su aprobación después de realizadas profundas modificaciones.
<input type="checkbox"/>	No sea propuesto al Órgano Colegiado Superior para su aprobación

¿Acepta volver a leer la versión corregida según sus sugerencias?

Si x No

3. Datos del par evaluador (no serán conocidos por el autor del proyecto)

Este apartado es de conocimiento exclusivo del coordinador de Investigación, Desarrollo Tecnológico e Innovación. Solicitamos sus datos personales, imprescindibles para procesos de evaluación y posterior envío a las autoridades competentes, por tanto, se recomienda completar la totalidad del formato.

INFORMACIÓN PERSONAL	
Nombre y dos apellidos	David Caicedo Chiriboga
Teléfono	097 880 4587
Correo electrónico	transito@itred.edu.ec
Título de formación de 3er nivel	Ingeniero Civil Técnico Superior en Planificación y Gestión del Tránsito
Título de formación de 4to nivel	-
Código ORCID	0009-0002-3370-6176

Firma del Evaluador
Ing. David Caicedo Chiriboga
Docente de la Carrera de Planificación y Gestión del Tránsito



SESIÓN ORDINARIA DE ÓRGANO COLEGIADO SUPERIOR DEL INSTITUTO SUPERIOR TÉCNICO REY DAVID ACTA RESOLUTIVA MARZO-002-SO-ISTRED-2023

En el cantón Daule, a los 30 días del mes de marzo de 2023, siendo las 16h00. Se instala el ÓRGANO COLEGIADO SUPERIOR (OCS), en la sede del Instituto Superior Técnico "REY DAVID", ubicado en la Av. Olmedo y Misael Acosta, con la presencia de los siguientes miembros: Ab. Bayardo Caicedo González (Presidente); Ing. Minoni Chiriboga Peña (Vicepresidenta), Lcda. Sayda Noriega Candelario (Secretaría General), Ing. Marcel Méndez Mantuano (Primer vocal) Lcdo. Julio C. Cesar Valdés (Segundo vocal) Eco. Genesis Hidalgo Choez (Tercer vocal), Sr. Carlos Lucero Tubay (Representante de estudiantes).

Confirmado el quórum necesario por la secretaria, se da lectura al primer punto del orden del día:

1. Designación del docente que conformara parte del comité de Ética del ISTRED.
2. Aprobación de la restructuración del Organigrama Institucional
3. Revisión, análisis y aprobación del proyecto de I+D denominado Niveles de accidentabilidad en la cabecera cantonal de Daule en el año 2021-2022.
4. Revisión, análisis y aprobación de los programas de Vinculación del ISTRED.
5. Aprobación del reglamento de Relaciones Interinstitucionales del ISTRED.
6. Aprobación del Reglamento de Sistema de Entornos Virtuales de Aprendizaje del ISTRED.

La secretaria manifiesta a los presentes que, se ha recibido por parte de Vicerrectorado, oficio VICERREC-ISTRED-2023-marzo-No-020 el cual pone a consideración la revisión del proyecto que ha sido presentado por el coordinador de I+D que se denomina: *Niveles de accidentabilidad en la cabecera cantonal de Daule en el año 2021-2022*. OFICIO: VICERREC-ISTRED-2023-MARZO-No-021 donde se solicita a un docente para la conformación del Comité de Ética, como también de la misma manera mediante oficio VICERREC-ISTRED-2023-marzo-No-027, se solicita la aprobación de los programas de vinculación así mismo se recibe Oficio: CE-ISTRED-2023-MARZO-No.005, en el que solicita el análisis y aprobación del organigrama del ISTRED y por parte de procuraduría por medio de oficio No. PROC-ISTRED-2023-marzo-28, se solicita la aprobación de los reglamentos de Relaciones Interinstitucionales y reglamento del Sistema de Entornos Virtuales de Aprendizaje, lo que se pone a conocimiento:

1. Ing. Marcel Méndez Mantuano: Pone a consideración del OCS el perfil de la Ing. Yisennis Reyes, quien destaca notablemente en sus diversas funciones como coordinadora de las áreas a las que ha sido asignada, a su vez se está de acuerdo con los reglamentos antes mencionado ya que esto permitiría un mejor desarrollo dentro de las funciones, y una vez revisado el proyecto de I+D tiene una orientación y alcance que permitirá que los resultados sean implementados y acogidos por las instituciones ya que están basados a nuestra realidad.
2. Ing. Minoni Chiriboga Peña: Apoya la moción presentada por el Ing. Marcel Méndez y menciona que su ética y compromiso profesional sería de gran aporte para la conformación de este comité, también respalda la aprobación de los reglamentos ya que esto permite que las tareas se ejecuten de manera organizada y alineas a un objetivo.

3. Ing. Marcel Méndez Mantuano: Menciona que por otro lado se ha realizado la reestructuración del organigrama institucional con el fin de mejorar la productividad y eficiencia en los procesos administrativos por tanto debe incorporarse al PEDI lo antes expuesto, acotando que los programas de vinculación para nuestra institución son tan importantes como cualesquiera otras actividades que involucre al estudiante por lo que apruebo la moción.
4. Eco. Genesis Hidalgo Choez: Menciona que el diagrama del organigrama, permitirá que los procesos avancen de una manera eficiente y se cortaran los tiempos de aprobación de los mismos, también estoy de acuerdo con la presentación del proyecto de I+D ya que se busca encontrar las problemáticas en base a los accidentes que se suscitan dentro de nuestro cantón, es importante el desarrollo de un proyecto en base a nuestra realidad permitiéndonos esto ver más allá las problemáticas o falta de estrategias en el tránsito, que de seguro con el resultado de este proyecto nuestros alumnos también conocerán un poco más de esta problemática, siendo este proyecto una experiencia enriquecedora por el alcance que se espera obtener.
5. Lcdo. Julio Cesar Valdés: Menciona que, el nuevo organigrama optimizara los procesos y los reglamentos son de gran aporte a cada área, y a su vez el programa de vinculación está muy bien definido lo que se quiere alcanzar con la participación de la comunidad educativa.

Detalle:

6. Ab. Bayardo Caicedo Gonzales, Rector del Instituto Superior Técnico Rey David y Presidente del Órgano Colegiado Superior: solicita por Secretaría General se proceda con la aprobación de las mociones presentadas por los miembros del OCS.

Votación:

El Órgano Colegiado Superior por unanimidad de votos,

RESUELVE

1. Aprobar Designación de la Ing. Yisennis Reyes como parte del comité de Ética del ISTRED.
2. Aprobar reestructuración del Organigrama Institucional e incorpórese al PEDI.
3. Aprobar el proyecto de I+D, Niveles de accidentabilidad en la cabecera cantonal de Daule en el año 2021-2022
4. Aprobar los programas de Vinculación del ISTRED.
5. Aprobar el reglamento de Relaciones Interinstitucionales del ISTRED.
6. Aprobar el Reglamento de Sistema de Entornos Virtuales de Aprendizaje del ISTRED



ISTRED

INSTITUTO SUPERIOR TÉCNICO REY DAVID

Dado y firmado en la ciudad de Daule, a los 30 días del mes de marzo de 2023.

Todos los miembros del OCS (ÓRGANO COLEGIADO SUPERIOR) dejamos constancia de que dicha actividad se realizó en el marco de lo establecido.



[Signature]
Ab. Bayardo Caicedo González
(Presidente)

[Signature]
Ing. Marcel Méndez Mantuano
(Primer vocal)

[Signature]
Eco. Génesis Hidalgo Choez
(Tercer vocal)

[Signature]
Ing. Minoni Chiriboga Peña
(Vicepresidenta)

[Signature]
Lcdo. Julio C. Cesar Valdés
(Segundo vocal)

[Signature]
Sr. Carlos Lucero Tubay
(Representante de estudiantes)

[Signature]
Lcda. Sayda Noriega Candelario
Secretaria General

