



UNIVERSIDAD DE JAÉN
Centro de Estudios de Postgrado

Trabajo Fin de Máster

EVOLUCIÓN MUNDIAL HACIA LA MOVILIDAD SOSTENIBLE DESDE LA EDUCACIÓN

Alumno/a: Padilla Romero, Domingo

Tutor/a: Prof. D. Gabriel Gómez Galán
Dpto: Economía, Empresa y Comercio

Junio, 2020

ÍNDICE

<u>1. RESUMEN Y PALABRAS CLAVE</u>	3
<u>2. INTRODUCCIÓN</u>	4
<u>3. FUNDAMENTACIÓN EPISTEMOLÓGICA</u>	6
<u>3.1. DELIMITACIÓN DEL OBJETO DE ESTUDIO</u>	6
<u>3.2. ANTECEDENTES Y ESTADO DE LA CUESTIÓN</u>	13
<u>3.2.1. EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LA MOVILIDAD</u>	13
<u>3.2.2. LA MOVILIDAD INSOSTENIBLE</u>	18
<u>3.2.3. NECESIDAD Y EVOLUCIÓN HACIA UN NUEVO MODELO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE</u>	22
<u>3.2.4. LA EVOLUCIÓN MUNDIAL DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE DESDE LA EDUCACIÓN</u>	29
<u>4. PROYECCIÓN DIDÁCTICA</u>	32
<u>4.1 INTRODUCCIÓN</u>	32
<u>4.2. CONTEXTUALIZACIÓN</u>	33
<u>4.2.1. DEL ENTORNO: GEOGRÁFICO, CULTURAL, SOCIOECONÓMICO</u>	33
<u>4.2.2 DEL CENTRO</u>	34
<u>4.2.3. DEL ALUMNADO</u>	34
<u>4.2.4. JUSTIFICACIÓN DE LA PROGRAMACIÓN</u>	35
<u>A NIVEL LEGISLATIVO</u>	35
<u>A NIVEL PERSONAL</u>	36
<u>4.2.5. ATENCIÓN A LA DIVERSIDAD</u>	37
<u>4.2.6. RELACIÓN CON OTROS PROYECTOS DEL CENTRO</u>	38
<u>4.3. OBJETIVOS</u>	38
<u>4.3.1. DE ETAPA</u>	38
<u>4.3.2. DE MATERIA</u>	39
<u>4.3.3. ESPECÍFICOS DE LA U.D.</u>	40
<u>4.4 CONTENIDOS</u>	41
<u>4.4.1. CONTENIDOS DE LA U.D.</u>	41
<u>4.4.2. CONTENIDOS TRANSVERSALES</u>	42
<u>4.4.3. CONTENIDOS DE INTERDISCIPLINARIEDAD</u>	43
<u>4.5. COMPETENCIAS</u>	44
<u>4.6. METODOLOGÍA Y RECURSOS DIDÁCTICOS</u>	45
<u>4.7. ACTIVIDADES Y TAREAS</u>	49
<u>4.7.1 Actividades de iniciación</u>	49
<u>4.7.2. Actividades de desarrollo</u>	50
<u>4.7.3. Actividades de apoyo o refuerzo</u>	52
<u>4.7.4. Actividades de ampliación</u>	52
<u>4.7.5. Actividades de consolidación</u>	53
<u>4.7.6. Actividades de evaluación</u>	54
<u>4.7.7. Actividades de recuperación</u>	54
<u>4.7.8. Actividades complementarias y extraescolares</u>	55
<u>4.8. TRATAMIENTO DE LA DIVERSIDAD</u>	55
<u>4.9. TEMPORALIZACIÓN</u>	57
<u>4.10. EVALUACIÓN</u>	59
<u>4.10.1.- TIPO DE EVALUACIÓN</u>	59

<u>4.10.2.- CRITERIOS DE EVALUACIÓN</u>	60
<u>4.10.3.- ESTÁNDARES DE APRENDIZAJE EVALUABLES</u>	60
<u>4.10.4.- PROCEDIMIENTOS DE EVALUACIÓN</u>	61
<u>4.10.5. INSTRUMENTOS Y ESCENARIOS DE EVALUACIÓN</u>	61
<u>4.10.6. SISTEMA DE RECUPERACIÓN</u>	61
<u>5. BIBLIOGRAFÍA</u>	63
<u>6 ANEXOS</u>	72
<u>6.1 ANEXO TABLA DE LA UNIDAD DIDÁCTICA: ECONOMÍA INTERNACIONAL</u>	72
<u>6.2 ANEXO CUESTIONARIO APTITUDINAL. KAHOOT!</u>	76
<u>6.3 ANEXO ANÁLISIS DE NOTICIAS SOBRE GLOBALIZACIÓN</u>	78
<u>6.4 ANEXO LISTA DE COTEJO: ANÁLISIS DE NOTICIAS SOBRE GLOBALIZACIÓN</u>	79
<u>6.5 ANEXO INVESTIGACIÓN SOBRE EFECTOS POSITIVOS Y CRÍTICAS</u>	80
<u>6.6 ANEXO DEBATE: LIBRECAMBISMO O PROTECCIONISMO</u>	81
<u>6.7 ANEXO RÚBRICA DEBATE: LIBRECAMBISMO O PROTECCIONISMO</u>	82
<u>6.8 ANEXO ORGANISMOS DE COOPERACIÓN INTERNACIONAL. EL BREXIT</u>	83
<u>Brexit 2020: ¿Por qué Reino Unido se va de la UE y qué va a pasar ahora?</u>	83
<u>6.9 ANEXO ACTIVIDAD DE APOYO</u>	85
<u>6.10 ANEXO ACTIVIDAD DE AMPLIACIÓN</u>	88
<u>6.11 ANEXO PROYECTO DE CONSOLIDACIÓN</u>	89
<u>6.12 ANEXO LISTA DE COTEJO. PROYECTO DE CONSOLIDACIÓN</u>	90
<u>6.13 ANEXO MODELO DE PRUEBA FINAL</u>	92
<u>6.14 ANEXO ACTIVIDAD DE RECUPERACIÓN</u>	95
<u>6.15 ANEXO FICHA EVALUACIÓN POR EL ALUMNO. ACTIVIDAD DE RECUPERACIÓN</u>	96
<u>6.16 ANEXO MINI-CONFERENCIA ORO BAILÉN</u>	98

1. RESUMEN Y PALABRAS CLAVE

El siguiente trabajo Fin de Máster cuyo título es “Evolución mundial hacia la movilidad sostenible desde la educación”, trata de hacer un recorrido evolutivo por los medios de transporte que las personas han utilizado a nivel global, y cómo surge la necesidad de buscar nuevas alternativas que permitan que estos sean sostenibles, donde además de la tecnología, la educación juega un papel importante. Comenzamos estableciendo las bases de tres conceptos fundamentales para este estudio, como son globalización, sostenibilidad y movilidad. Seguidamente abordamos la transformación histórica que ha experimentado la movilidad, ubicando el estudio en un entorno urbano y remontándonos aproximadamente 100 años atrás, donde observamos una influencia significativa del cambio producido en la forma de organización de las ciudades como consecuencia del incremento poblacional experimentado. Abordamos a continuación el impacto negativo que produce el uso cada vez mayor de vehículos en las ciudades, donde la emisión de gases de forma descontrolada, el incremento de vehículos y la invasión de infraestructuras para la circulación de los mismos dan lugar una situación insostenible. Surge así a finales del siglo XX una necesidad por la búsqueda de nuevos modelos de movilidad que permitan compatibilizar el transporte humano con la sostenibilidad del entorno a largo plazo. Se resaltan las múltiples opciones que han surgido y están surgiendo en la actualidad, generando un interesante debate hoy día, entre aquellos férreos defensores de unas con respecto a los detractores de otras. Finalmente, el papel de la educación es fundamental en esta cuestión, por ello, en el último apartado se estudia la planificación pedagógica en este sentido, así como las herramientas que pueden aplicarse para alcanzar el objetivo.

Palabras clave: sostenibilidad, movilidad, globalización, urbano, evolución, educación, automóvil, medioambiental, insostenibilidad, emisión, energía, combustible, tecnología, socioambiental.

ABSTRACT AND KEY WORDS:

This Master Thesis, whose title is “Global evolution to sustainable mobility from education”, tries to make an evolutionary journey through the means of transport that people have used globally, and how is necessary to search new alternatives that allow them to be sustainable, where in addition, technology and education plays an important role. We begin by establishing the foundations of three fundamental concepts for this study, such as globalization, sustainability and mobility. Next, we

address the historical transformation that mobility has undergone, locating the study in an urban environment and going back approximately 100 years, where we observe a significant influence of the change produced in the organization of cities as a consequence of the population increase experienced. Now we focus on the negative impact produced by the increasing use of vehicles in cities, where the uncontrolled emission of gases, the increase in vehicles and the invasion of infrastructures for their circulation provoke an unsustainable situation. Thus, at the end of the 20th century, it is necessary to start looking for new mobility models to make human transport compatible with the sustainability of the environment in a long-term. The multiple options that have emerged and are emerging at the present time are highlighted, generating an interesting debate today, among those strict defenders of some alternatives with respect to the detractors of others. Finally, the role of education is fundamental in this matter, therefore, in the last section, pedagogical planning in this sense is studied, as well as the tools that can be applied to achieve the objective.

Key words: sustainability, mobility, globalization, urban, evolution, education, automobile, environmental, unsustainability, emission, energy, fuel, technology, socio-environmental.

2. INTRODUCCIÓN

En la actualidad, el concepto de comunicación y más concretamente el referente a la movilidad de personas, ha evolucionado tan significativamente en nuestra sociedad, que debe ser explicado por el carácter globalizador que ha experimentado la vida humana en todos sus ámbitos.

En lo relacionado con el desplazamiento humano, las transformaciones sociales, económicas y sobre todo tecnológicas sucedidas durante las últimas décadas, dan lugar a nuevos modelos de circulación, que a nivel global quedan instaurados a consecuencia de los cambios producidos en dichos desplazamientos, por la necesidad de acortar en tiempo las distancias recorridas habitualmente, y que éstas son cada vez mayores como consecuencia de los nuevos emplazamientos de los centros de producción (Miralles, 2002).

Si nos situamos en los inicios del siglo XIX, observaremos una vertiginosa tendencia en el crecimiento poblacional de las ciudades, motivado por la industrialización de aquellos territorios más desarrollados, reflejándose hasta bien

alcanzado el siglo XX, donde la población busca el progreso económico que las ciudades del mundo les pueden ofrecer. Tal es así, que a día de hoy la concentración poblacional en las ciudades sigue incrementándose, estimándose por la Organización de Naciones Unidas (ONU), que para 2030 la tasa de urbanización será del 60%, incrementándose en 6,4 puntos más en tan sólo 20 años (Figueroa, Martín y Sánchez, 2015).

Nos guste o no, vivimos en un mundo cada vez más globalizado, un término cuyo concepto no termina de ser puramente cristalino.

Steger y Chic (2019) acogen tres terminologías diferentes pero con semejanzas, siendo la primera de ellas la referente a la “globalidad”, un nexo en el que confluye la economía, la política, la cultura y el medioambiente, sin tener en cuenta los límites geográficos.

En segundo lugar nos hablan del “imaginario global”, que a su vez guarda relación con el imaginario nacional, es decir, ese conglomerado urbano producido durante los siglos XIX y XX, pero que en cierta manera producen una transformación en las ideologías y los valores para adquirir un carácter más universal.

Finalmente y relacionado con la segunda acepción, este pensamiento de globalidad no quiere decir que destruya a lo local o nacional, sino que guarda más relación con nuevas formas de interrelación, tomando perspectivas mucho más amplias y dinámicas.

Históricamente nos encontramos ante un inigualable y desconocido mundo globalizado como el presente, sin embargo, paralelamente nos encontramos ante asignaturas pendientes que nos hacen cuestionarnos si estamos dejando a un lado aspectos, tal vez mucho más relevantes, como puede ser el valorar el impacto que pueda producir un proceso de globalización insostenible.

En lo referente a ello, Steger et al. (2019) se cuestionan qué es lo que impulsa la globalización, las causas o factores, si es una continuación de la modernidad o por el contrario es la ruptura de la misma, e incluso si crea desigualdades. Ante estas preguntas, expertos en globalización destacan la importancia del aspecto económico, otros al político, por otra parte los hay quienes resaltan la cultura o la ideología, mientras que también existen aquellos que se posicionan con el medioambiente.

En este sentido, y centrándonos en la cuestión que aquí nos ocupa, debe plantearse como reto el encontrar el equilibrio entre el desarrollo económico, social, tecnológico y medioambiental. Para ello, esa coordinación y cooperación que desempeñen todos los agentes sociales resultará ser un papel fundamental para lograr la armonía.

Entre estos agentes nos encontramos con los responsables en educación, que suponen una gran influencia en las nuevas generaciones de nuestra sociedad, herederas de un mundo que debe ser cada vez más desarrollado pero a la vez, mucho más sostenible.

Estudiaremos en el presente trabajo la evolución que ha experimentado la movilidad y su necesidad en una sociedad que ha ido adquiriendo un carácter globalizado, los problemas actuales y futuros a los que nos enfrentamos a consecuencia de una movilidad descontrolada en el pasado, la evolución hacia nuevos sistemas sostenibles, así como la eficacia de la intervención educativa para lograr el objetivo.

La segunda parte de este trabajo se centrará en la unidad didáctica referente a la Economía Internacional, englobada en la materia de Economía de 4º de Educación Secundaria Obligatoria (E.S.O.), sirviendo como instrumento para planificarla, desarrollarla y evaluarla en base a la normativa educativa específica, adaptada a su vez a las necesidades propias del alumnado y su entorno. En la misma, se tratarán contenidos tales como la globalización, factores y efectos, además de las consecuencias sobre la calidad de vida, el medio ambiente y medidas a llevar a cabo.

Lo cierto es que la más reciente actualidad nos está haciendo ser partícipes en primera persona de una crisis, como es la pandemia global generada por la COVID-19, y que ejemplifica las consecuencias insostenibles, tanto económicas como sanitarias a las que puede enfrentarse un mundo globalizado como en el que vivimos si no se lleva a cabo una planificación, control y evaluación de posibles impactos, independientemente de la materia a la que nos refiramos y siempre desde una coordinación y cooperación global.

3. FUNDAMENTACIÓN EPISTEMOLÓGICA

3.1. DELIMITACIÓN DEL OBJETO DE ESTUDIO

El presente trabajo fin de máster de Profesorado en Educación Secundaria Obligatoria y Bachillerato, Formación Profesional y Enseñanza de Idiomas, referente a la especialidad de Economía, Empresa y Comercio, establece en este apartado un conjunto de definiciones sobre conceptos como son los de globalización, sostenibilidad y movilidad, refiriéndose éste último y limitándolo concretamente al desplazamiento de personas, resultando ser básicas para así poder analizar una evolución histórica, estudiar las alternativas puestas en marcha en el presente y considerar las previstas

para el futuro.

Comenzando con el término referente a la globalización, según Herrera (1997), son tan sólo ciertos matices los que van a diferenciar unas definiciones con respecto a otras según autores, aunque no obstante, también encontraremos algunas con mayores desigualdades atendiendo en su caso a ideales políticos, como observaremos en algunos ejemplos que se muestran a continuación:

- * Para François Houtart son mecanismos para establecer redes mundiales con una difícil determinación de su calidad, un grandioso progreso en el transporte y la comunicación, un movimiento mundial especulativo y una enorme cantidad de información en un número limitado de países.

- * Para Juan Castaignts Teillery, la globalización es una nueva estructura mundial donde la política, la ideología y la milicia deja de ser predominante en favor de las finanzas.

- * Los cambios más recientes producidos en la economía mundial son los factores que llevan a la globalización para Berenice Ramírez, es decir, el crecimiento del comercio entre empresas, la actividad financiera y el aumento del sector servicios.

- * Encontramos nuevamente similitudes en la opinión de Zia Qureshi, perteneciente al Banco Mundial, quien considera que la globalización viene potenciada por un libre comercio y mercado de capitales cada vez mayor, unas estrategias de producción y distribución que adquiere un carácter mucho más internacionalizado a nivel empresarial, a lo que se une el crecimiento tecnológico que facilita el intercambio de capitales.

Como podemos percibir, todos coinciden en una posición macroeconómica, mientras que por lo contrario, Herrera(1997) también nos hablará de factores microeconómicos causantes de una tendencia globalizadora y que son defendidos por otros autores.

Entre ellos, John Dunning, quien por su parte afirma que el proceso responde a dos causas, una es la imposición de la innovación, calidad y reducción de precios por parte de las empresas, y otra las nuevas políticas de apoyo y crecimiento al mercado regional. Charles Oman será otro de los autores que se sitúe en una posición similar, al hacer referencia al cambio del crecimiento capitalista de los años 50 y 60 y que promovió en su momento la globalización, y que posteriormente ha sido modificado hacia un sistema posfordista de organización industrial desde una perspectiva internacional.

Ya sea desde una visión macroeconómica o microeconómica, hasta el momento se han mostrado matices o aspectos de un concepto que no termina por definirse concretamente. Pero, ¿existe una definición precisa sobre lo que es globalización? Probablemente si buscamos de manera concienzuda es indudable que hallaremos multitudes de definiciones al respecto pero la problemática radica en que ante un término abstracto como es éste, su imprecisión en su definición prácticamente va intrínsecamente asociada. Así, como apunta Fazio (2010:7):

Considero que el problema reside en que he llegado a la conclusión de que ninguna breve explicación recubre la amplia gama de contenidos reales, discursivos, imaginarios y simbólicos que el concepto de la globalización comporta o a los que puede aludir. Todas las afirmaciones antedichas, a las cuales les podría sumar otras tantas, hasta componer un listado casi infinito, son portadores de importantes dosis de verdad. Sin embargo, el enredo con su contenido es tal que el problema no puede resolverse mediante una simple sumatoria de estas expresiones. En rigor, cualquier cuestión de la realidad social, y sobre todo, un fenómeno tan abstracto, emotivo y, al mismo tiempo tal real y contingente como la globalización es mucho más que una simple suma de sus partes, así como también cada una de sus posibles expresiones tiene un sentido distinto al que una definición general de globalización puede pretender.

La palabra globalización responde a una moda de la que se hace uso, dependiendo a lo que nos estemos refiriendo, aunque con coincidencias en su significado al fin y al cabo, asegura Ander-Egg (2010). Aún así, indica que lo más cotidiano del término hace referencia a un procedimiento mediante el cual, la economía se universaliza y se produce una desterritorialización, desapareciendo las fronteras entendidas como tales en tiempos anteriores. A su vez, dependiendo de los sectores, nos referiremos a globalización económica, política y cultural.

La percepción de globalización obedece también al modo al que ésta se experimenta, puesto que nada que tiene que ver si se da una opinión o razona sobre la misma por un ciudadano que viva en Nueva York con respecto a otro que viva en Bogotá (Fazio, 2010).

Es evidente observar que, a medida que avanzamos, la imprecisión es una constante en la definición del término, por tanto, limitarlo al máximo y alcanzar la perfección parece ser una tarea ardua, indefinida e ilimitada, más aún si tenemos en cuenta el avance constante del mundo, que sin duda va asociado a la propia evolución del concepto. A pesar de todo, necesitamos avanzar en nuestra investigación, delimitar los tres conceptos a los que inicialmente hacíamos referencia para poder lograr el objetivo marcado. Dicho esto, nos decantaremos por la siguiente y así proseguir con nuestro propósito:

“La integración de las economías y las sociedades a medida que caen las barreras para la circulación de ideas, personas, servicios y capitales” (FMI, 2002, párr. 1)

En no más de dos líneas, el Fondo Monetario Internacional condensa en su definición esa idea principal de globalización, que en resumen queda implícita en el recorrido realizado por los autores mencionados a lo largo de este apartado, que como bien se ha dicho, siempre vamos a encontrar matices o aspectos políticos, sociales, culturales o incluso geográficos, aunque siempre coincidentes en el grueso de la mayoría de sus interpretaciones.

Esta coyuntura a la que nos hemos enfrentado con respecto a la delimitación del primero de los conceptos, nos lleva a plantearnos si ocurrirá lo mismo cuando afrontemos la tarea de acotar a qué se hace referencia cuando se habla de sostenibilidad. Sin lugar a dudas, me aventuro a decir que abordaremos un dilema similar, si tenemos en cuenta que sin haber comenzado a profundizar en ello, nos encontramos que existe de entrada cierta controversia en su propia terminología, es decir, si a lo que aludimos debemos hacerlo como sostenible o sustentable.

Partiremos para ello de los orígenes de estas terminologías en el año 1987, concretamente en el informe de la comisión Brundtland, cuyo título era Nuestro Futuro Común, donde se expresaba la necesidad de cambio en los estilos de vida y comercio si no se quería obtener como consecuencia una decadencia ecológica sin precedentes para el futuro. Añadían que un desarrollo sostenible es aquél que tiene en cuenta un consumo que valora el largo plazo (Noemí, 2007).

Nos trasladamos ahora hasta la Cumbre de Río de Janeiro que tuvo lugar en el año 1992, donde se hará especial hincapié en la implicación de los diferentes agentes tanto a nivel económico, social y ambiental para una planificación urbanística sostenible (Benayas, Marcén, Alba y Gutiérrez, 2017).

Pero como decíamos, también hablamos del término sustentable, de modo que si ya pueda resultar complicado definir el concepto en sí, más aún cuando la tarea se desdobra y debemos centrarnos en uno u otro bando. Y así queda patente según un artículo digital sobre las diferencias entre sostenible y sustentable publicado por Universia (2020):

Según Naciones Unidas, el desarrollo sustentable es aquel que incluye procesos para preservar, conservar y proteger los recursos naturales del planeta en beneficio de las generaciones actuales y las venideras. No se tienen en cuenta las necesidades culturales, políticas y sociales específicas del ser humano. Por su parte, Naciones Unidas estima que el desarrollo sostenible es el que incluye procesos saludables para tratar de satisfacer las necesidades sociales y económicas de la sociedad.

Además, atiende a factores culturales y medioambientales sanos de la generación actual, pero se preocupa de no poner en riesgo la satisfacción de las mismas y también de las que están por venir.

Sustentable proviene de sustentar, un anglicismo que marca cierto carácter relacionado con la satisfacción de necesidades, y que son impedidos por las trabas sociales, lo que es lo mismo, el uso irresponsable de recursos. Mientras tanto, sostenible proviene de sostener pero aplicándole dos nuevas ópticas además de la económica, como son la social y la ecológica. Aquí se vislumbra cierto grado de compromiso, responsabilidad y conciencia, donde esa satisfacción de necesidades lleva aparejada la conservación y restauración de los recursos (López, López-Hernández y Ancona, 2005).

Parece ser que respecto al tema de la evolución mundial hacia una movilidad sostenible, hemos acertado al utilizar éste término y no el de sustentable, puesto que el porvenir, repercusiones y consecuencias que puedan suponer los desplazamientos de los ciudadanos del mundo de hoy con respecto a los del mañana, lleva implícito ese deber humano por sostener el planeta en el que habitamos para las generaciones venideras, es decir, aplicar el largo plazo y huir de los pequeños y medios periodos que provocarían un declive en este sentido.

Aclarada esta disyuntiva, sumerjámonos en este momento en la dimensión local de dicha sostenibilidad, refiriéndonos al entorno urbano que es el que nos ocupa esta investigación. Como apunta Velásquez (2012), su desarrollo en el ámbito de la ciudad es una aspiración planteada desde el mantenimiento global, algo que debe ser exigido al modelo de gestión urbana y que al mismo tiempo tropieza con su propia naturaleza que dificulta alcanzar el equilibrio.

Para Camagni (1995, p.270, citado en Velásquez, 2012) [...] las dificultades con las que ha topado la interrelación entre lo urbano y la sostenibilidad, son consecuencia de las limitaciones metodológicas o definitorias del propio paradigma (sostenibilidad), así como de determinadas especificidades del caso urbano que no se han tenido en cuenta, ni se han ponderado lo suficiente.

Para Velásquez (2012), llevar a cabo cambios sustanciales en la planificación y proyección de las ciudades con un propósito sostenible es fundamental, de tal manera que dicha sostenibilidad debe implicar a lo socioeconómico y, predominantemente a lo medioambiental, sin olvidar otros ámbitos como es la educación, la cultura, las instituciones políticas y administrativas, y finalmente la moralidad.

Centrándonos por tanto en delimitar nuestra idea de sostenibilidad, considerando la juventud en sus aplicaciones, ambigüedades y controversia que nuevamente observamos, puede degenerar en su definición como así ocurriese con el

término globalización, aunque si podemos acabar encuadrando ciertas ideas que, tal vez sean de mayor utilidad que una definición exacta y propiamente dicha. Debemos partir como base de las necesidades socioeconómicas, y que a su vez deben ser satisfechas, o sustentadas como también podría decirse, sin embargo, el carácter ilimitado de los recursos del planeta hace plantearnos medidas de planificación, organización y control que soporten su regeneración. El ámbito al que afecta no deja de ser global pero es en las ciudades donde mayor hincapié se ha hecho para la puesta en marcha del proyecto, considerando que son los lugares donde aparentemente parece existir una falta de comunicación, una desvinculación natural de lo urbano con lo sostenible. Comienza por tanto a hablarse de economía, de sociedad, de medioambiente, pero parece carecer de sentido si no existe una intervención algo más tangible, como son las medidas políticas y administrativas, los cambios de pensamiento, culturales e incluso éticos, sin poder dejar atrás uno de los mayores paradigmas en el avance de la sociedad, la educación.

Habiendo ya ubicado en cierta medida a lo que nos estamos refiriendo cuando hablamos de globalización y sostenibilidad, independientemente de que, como ya hemos visto, no existen exactitudes en sus definiciones pero sí ideas genéricas que confluyen en la infinidad de descripciones que tantos y tantos autores han expresado, ha llegado el momento de adentrarnos en uno de los elementos de mayor trasfondo en este estudio, la movilidad o desplazamiento, fundamentalmente de personas a lo largo de la historia hasta llegar a nuestros días, y siempre asociado a los dos conceptos previos ya tratados.

Como nos dice Peña y Ausín (2015), el hombre tiene la posibilidad natural de moverse y, no solo eso, sino que realiza desplazamientos por necesidad. Su vida en sí misma provoca que sea prácticamente incomprensible desarrollarla permaneciendo estático, lo que le llevaría a perder algo fundamental de su propia existencia.

Algo que también tienen en cuenta en su discurso es el carácter social del ser humano, quien a pesar de haber creado medios virtuales de contacto y comunicación en la distancia, pueden servirle de complemento pero no dejan de poseer carencias a ese contacto que nos posibilita y hace efectivo el poder movernos.

Extrapolan además esta facultad y realidad del ser humano para moverse hacia una perspectiva de congregación, encuentran que, a pesar de establecerse en grupo, necesitan de ese movimiento para alcanzar otros territorios, para comunicarse e incluso realizar intercambios de unas comunidades a otras. Pero en esa movilidad humana nos topamos con ciertas limitaciones, unas relacionadas con el derecho a ese desplazamiento, es decir, no sobrepasar los derechos del prójimo, mientras que otros afectan a todos los seres humanos aunque de formas indirectas, como son riesgos para

la vida y la salud a consecuencia de los medios de transporte utilizados.

En el artículo 13 de la Declaración Universal de los Derechos humanos aprobada el 10 de diciembre de 1948 por la Asamblea General de las Naciones Unidas se recoge que toda persona tiene derecho a circular libremente y a elegir su residencia en el territorio de un Estado, además de poder salir de cualquier país, incluso del propio, así como regresar (ONU, 1948).

Sin embargo, no conocemos los fundamentos raíces e independencia de esos derechos. Lo que sí sabemos es que para el ser humano, el poder moverse es sustancial (Peña et al., 2015).

Ahora bien, al igual que ocurriese con la vicisitud de decidir entre sostenible o sustentable, Gutiérrez (2013) se cuestiona por otra parte la diferencia entre movilidad y transporte, no pudiendo existir el uno sin el otro pero no resultando sinónimos. Apunta en un primer momento que la movilidad es la actuación llevada a cabo en el espacio, mientras que el transporte es el mecanismo o recurso para ese desplazamiento. Nos indica que sobre el espacio recaen un enfoque social y otro físico.

El territorio utiliza a la movilidad como instrumento para su propia organización, conectando, socializando, cohesionando, integrando e identificando. Según sea el reparto territorial de las infraestructuras y los servicios de desplazamiento, así va a ser la movilidad resultante (Gutiérrez, 2010).

De tal manera que, la movilidad concretada en lo urbano, compete al desplazamiento en el territorio, definiéndose como una hábito social que engloba a lo cotidiano, es decir, desplazamientos de nuestros lugares de residencia y laborales, transporte de personas y sus bienes, así como los movimientos realizados por empresas, instituciones y organizaciones, entre otros (Gutiérrez, 2013).

Globalización, sostenibilidad y movilidad como base para un estudio sobre la evolución mundial, es decir, global, del desplazamiento humano, o lo que es lo mismo, el movimiento que de manera inherente es posible y proporciona eficacia a la existencia humana, capaz de mantener el equilibrio a largo plazo, logrando la cohesión de los agentes como modelo hacia lo sostenible.

Establecidas las bases, nos adentramos ahora para ahondar en el ayer, analizar el hoy e intentar conocer y comprender cómo influirá lo que se prepara para el mañana sobre el presente estudio. Un consenso sin barreras con la implicación de todos los agentes sin excepción, puesto que el conjunto de la sociedad incide con sus desplazamientos sobre el territorio y viceversa.

3.2. ANTECEDENTES Y ESTADO DE LA CUESTIÓN

Nos introducimos ahora de lleno en la parte teórica e investigativa del presente trabajo tras haber profundizado en tres conceptos de especial relevancia para tratar la evolución mundial hacia la movilidad sostenible, términos como globalización, sostenibilidad y movilidad, esencia de un tema actual, al que le repercute las decisiones y acciones del pasado y para las que se establecen medidas de futuro.

3.2.1. EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LA MOVILIDAD

Para poder hablar de cómo ha evolucionado a lo largo de la historia la movilidad en el ser humano, debemos antes visualizar cómo ha cambiado su organización territorial, algo que va a suponer una influencia significativa para abordar la cuestión. Durán (2009) hace un balance de 100 años respecto a la forma en la que el planeta se ha ido urbanizando, donde en el año 1900 sólo hablábamos de un 15%, o lo que es lo mismo, 250 millones de personas, a incrementarse hasta alrededor del 50%, algo más de 3000 millones de personas en el año 2000, es decir, entretanto había un incremento de 12 veces más de población en las ciudades con respecto a tan sólo 4 el incremento que se producía de población en el mundo.

En el presente las ciudades albergan más del 50% de la población mundial y se prevé que para los próximos 40 años aumente un 25% más, a consecuencia todo ello de muchos factores, además de los económicos, lo que supone el consumo de los recursos que proporciona la naturaleza e implica emisiones que la contaminan con cifras que alcanzan casi el 70% del total (Álvarez y Bragança, 2013).

Para Álvarez et al. (2013), la ciudad se ha convertido en el entorno natural del ser humano y parece ir en aumento a medida que pasa el tiempo. Esto conlleva inconvenientes relacionados con el abastecimiento de servicios y por supuesto el transporte, un reto que puede poner en jaque a la ciudad, de manera que hay que encontrar el modo para sustentar este modelo de civilización humana.

Un transporte que se ajuste a las necesidades de la población es esencial en nuestras ciudades, no obstante, el modelo organizativo elegido da lugar a una gran mayoría de problemas para el sostenimiento del medio ambiente (Lizárraga, 2006).

Un sistema ambiental sostenible contempla unas máximas, tales como que la utilización de recursos renovables no sea mayor a su renovación o tiempo de sustitución, y que la contaminación tampoco sea superior a lo que el ambiente pueda

absorber (H.E. Daly, 1990 citado en Lizárraga, 2006).

Para Lizárraga (2006), el crecimiento irremediable de la movilidad en las ciudades es como consecuencia del uso privado de vehículos, que se ha incrementado de 50 a 450 millones en la mitad del siglo XX. Un total de tres millones de coches nuevos al año compran los europeos, mientras que el desplazamiento en automóvil entre ciudades en Estados Unidos creció en un 57% entre los años 1980 y 1996. Comparativamente, indica que el aumento del tránsito en línea férrea aumentaba en tan sólo el 26% según datos de 2004 del Directorate-General for Energy and Transport. Hace además especial hincapié en la previsión de aumento del vehículo privado en el resto del mundo, situándola en más de un 300%.

Tabla 1. ÍNDICE DE PROPIEDAD DE VEHÍCULOS (Vehículos / 1,000 hab.)

<i>Región</i>	<i>1995</i>	<i>2000</i>	<i>2005</i>	<i>2010</i>	<i>2015</i>	<i>2020</i>	<i>Incremento porcentual</i>
Norte América	746.1	781.1	796.8	798.5	789.6	765.0	2.5
Europa Occidental	437.1	464.6	488.5	507.2	517.6	530.0	21.3
OCDE (Pacífico (Japón, NZ, Aus)	541.2	575.9	596.8	610.5	608.0	590.0	9.0
Unión Soviética / Rusia	104.2	120.0	139.9	162.5	184.0	205.0	96.8
Europa del Este	174.5	207.3	242.7	275.4	344.5	450.0	157.9
Economías con Planificación Central, incluida China	7.7	13.2	18.7	24.4	29.7	35.0	354.5
Otros del Pacífico Asiático	56.5	79.2	100.5	121.4	143.5	160.0	183.0
Sudasia, incluida India	6.5	9.7	13.5	18.2	23.7	32.0	393.1
Oriente Medio y África del Norte	24.3	30.6	34.5	38.7	38.8	38.0	56.3
América Latina, incluido México	99.4	109.8	124.2	140.5	158.8	180.0	81.1
África Sub-sahariana	21.1	21.1	21.1	21.1	21.1	21.1	-0.3

Fuente: Elaboración por Lizárraga (2006) a partir de Fulton y Eads (2004).

Figuroa et al. (2015) coinciden con la idea de un crecimiento desmesurado de vehículos en todos los países, como se muestran en las figuras 1, 2 y 3. La Agencia francesa de desarrollo afirma que comparativamente el crecimiento medio anual de coches a nivel mundial es el doble que el de la población (AFD, 2009).

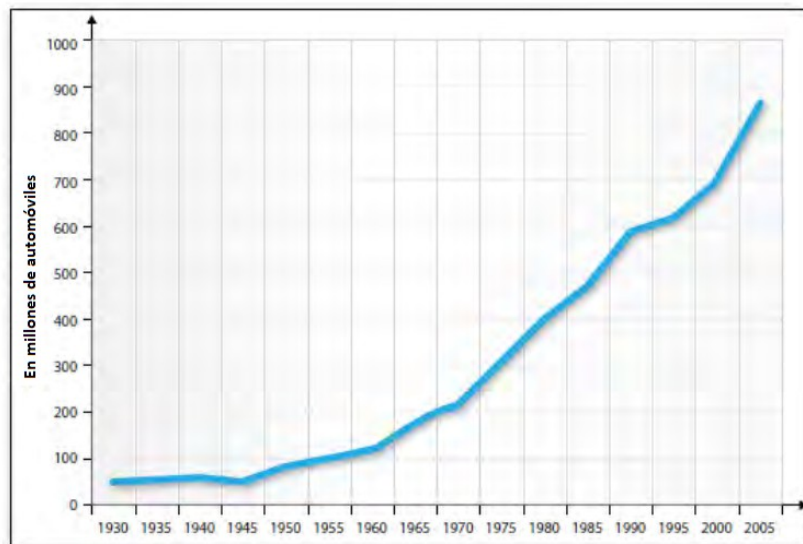


Figura 1: Parque mundial de automóviles 1930 – 2005 (Wastraete, 2011 citado en Figuroa et al., 2015)



Figura 2: Producción mundial de automóviles y tendencia 1900 – 2010 (Lüchinger, 2012 citado en Figuroa et al., 2015)

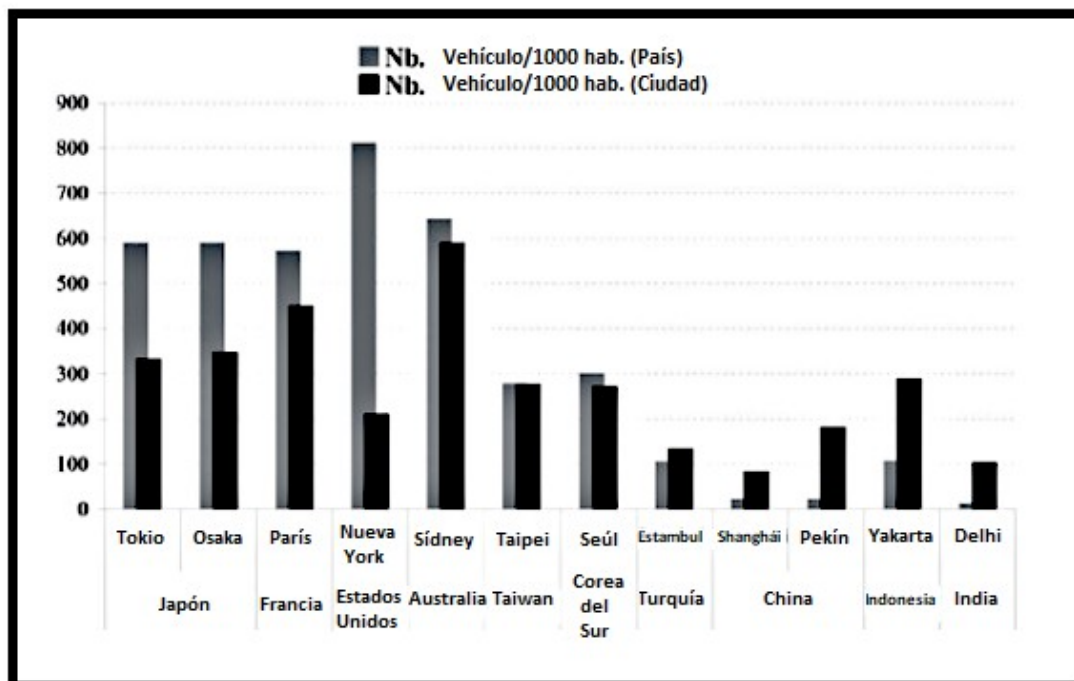


Figura 3: Tasa de motorización a escala local (megaciudades) y nacional (Yeh C.-F., 2008 citado en Figueroa et al., 2015)

En relación el gráfico precedente Yeh (2008) sostiene que en general es menor la tasa de las urbes grandes que la del propio país, puesto que existen medios de transporte de masas, mientras que en las ciudades en las que estas redes no están tan desarrolladas, ambas tasas tienden a equipararse.

Observamos que los datos que son proporcionados por diversos estudios y autores son coincidentes, obviando ciertas diferencias. Existe un indudable crecimiento en la producción de vehículos a nivel mundial desde que comenzase el siglo XX, una curva que no parece vaya a estabilizarse, aunque comienza a contenerse en algunos países, en los que parece ser que, tanto el propio territorio como otras piezas que forman parte del puzzle, provocan que se modere esa tendencia por poseer un vehículo privado para desplazarse. Según palabras de Figueroa et al. (2015:16):

En los países desarrollados se alcanzan actualmente tasas de 990 autos por 1.000 habitantes en Estados Unidos, de 607 en Canadá, de 590 en Japón, de 580 en Francia o de 550 en Alemania, si bien en los últimos años en el ámbito urbano el crecimiento parece ralentizarse, más intensamente en Europa y Japón que en América del Norte, fruto entre otras razones de la saturación del parque móvil en las ciudades, la caída de los salarios, la emergencia de una nueva cultura de la movilidad urbana o las medidas de control de la demanda.

El éxito de ese fugaz crecimiento del vehículo privado en las familias, para las que puede llegar a suponer una inversión del 30% del total de sus ingresos, según explica Martín y Sánchez (2013), responde a la independencia y libertad que les ofrece, y por consiguiente, una mayor comodidad. A ello añaden que la imagen social que genera su posesión, junto con su universalización como bien para la población ha beneficiado su éxito.

Últimamente podemos leer noticias en las que se afirman que cada vez más, los jóvenes prefieren invertir sus ingresos, cuando acceden por primera vez al mundo laboral, en bienes y servicios que nada tienen que ver con la tendencia de otras épocas en las que, estos primeros ahorros se aprovechaban para adquirir un vehículo que proporcionase precisamente esa sensación de libertad e independencia. Bien es cierto que, parece existir un cambio en esa tendencia en las grandes ciudades, y que personalmente calificaría como mínimo, puesto que las nuevas tecnologías han provocado una enorme incidencia entre la población más joven, cuyo desinterés por poseer un vehículo privado puede verse acrecentado precisamente por lo que apuntaba Figueroa et al. (2015), por la congestión automovilística de las grandes urbes donde se ha generado una nueva tendencia cultural en lo relativo a la movilidad.

A nivel personal destacaba como mínima esa tendencia anteriormente indicada, puesto que debe ser considerado que aún seguimos encontrando como tendencia habitual, y recalco que siempre desde mi propia perspectiva, una predisposición a invertir en la adquisición de vehículos privados, un bien que sigue proporcionando cierto estatus en el grupo social al que se pertenece, símbolo aparente de éxito, si además se tiene en cuenta el acceso universal que las denominadas marcas “premium” han dado en los últimos tiempos a sus productos automovilísticos.

Dos razones explican el crecimiento continuado del mercado del lujo desde finales del siglo XX, una es el progreso económico generalizado y otra, el aumento en el propio consumo de este tipo de bienes entre clases sociales que habitualmente no lo hacían, pretendiendo aparentar pertenecer a un estrato superior (Solar y San Román, 2011).

[...] es una solución socialmente atractiva, debido a su adaptabilidad, prestigio social y aceptación general” (Dyckman, 1968: 13).

Automóvil y progreso se anexionan para que el hombre se diferencie en su vida familiar, laboral, ocio, autonomía, conocer nuevos espacios, practicar turismo durante los días de fiesta y las vacaciones, que ya comienzan a ser retribuidas, es decir, en conjunto una mayor capacidad de movimiento. Va a cambiar la vida en tres aspectos, como son la industria, el sector público y la ciudad (Gutiérrez, 2007).

Martín et al. (2013) resaltan en el caso de la ciudad que los vehículos, y concretamente el automóvil como medio de desplazamiento, ha tenido una considerable incidencia en la propia distribución de la misma, como en la forma de actuar del propio ciudadano. Éste se ha visto obligado a modificar sus hábitos para transitar por la ciudad, donde el vehículo particular se ha convertido en el personaje principal de sus calles por su enorme utilidad para el hombre, sin embargo, limita la capacidad de movimiento del viandante, obligando a proyectar irremediamente un nuevo urbanismo, en contra de las necesidades comunes.

Cuando hablamos de movilidad y de su evolución podríamos sumergirnos en un sinfín de trabajos, investigaciones, artículos, y en definitiva una amplia historia que para su estudio, bien deberíamos en primer lugar hacer una clasificación de los diferentes tipos de transportes, finalidades para los que están dirigidos cada uno de ellos, medios por los que transitan, diferenciación de su desarrollo dependiendo de territorios, etc. Este apartado, aunque denominado de forma genérica como “evolución histórica de la movilidad”, se ha tratado de estudiar la necesidad humana de movilidad que surge en las ciudades como centros en los que se ha experimentado una aglutinación de población, donde el automóvil privado comenzó a proporcionarles aires de libertad e independencia. La evolución o involución, según la perspectiva, ha dado lugar a espacios en los que el hombre comienza a tener ciertas dificultades para vivir con la máquina, llegando a provocar, tal vez no un estancamiento, pero sí una moderación en el incremento del número de vehículos en determinadas ciudades, según las estadísticas. Todo ello, sin lugar a dudas, tiene una explicación. Es aquí donde entra el juego el término sostenible y cómo, nuestra forma de actuar en el pasado está repercutiendo en el presente y puede tener consecuencias futuras. Desde los territorios en los que habita el hombre se plantea actuaciones, tanto de manera individual como colectiva para abordar esta cuestión con una extraordinaria herramienta para esta labor integradora, la educación.

3.2.2. LA MOVILIDAD INSOSTENIBLE

La contaminación es un mal que afecta a nivel global, los vehículos emiten gases que provocan el calentamiento de la tierra, y como consecuencia, la destrucción natural. Si nos vamos a espacios más reducidos, es decir, niveles locales, sus modelos organizativos, donde la utilización del coche particular se realiza indiscriminadamente, los efectos negativos en la sociedad resultan irremediables (Lizárraga, 2006).

Martín et al. (2013) mencionan también el impacto ambiental del uso del vehículo en lo que se refiere al empleo de energías fósiles, que generan gases al exterior en forma de monóxido, dióxido de carbono, etc., provocando problemas de polución, a los que se le añaden los productos de desecho que generan y el incremento del ruido que se provoca con la utilización de los mismos. Pero incorporan en su argumentación otra huella ecológica a tener en cuenta, y es la relativa a la incidencia que tienen sobre el propio espacio físico, siendo separado por las infraestructuras que se crean para el uso de vehículos, lo que causa además un considerable impacto visual en el entorno, tanto en la ciudad como en el mundo rural. Por último, mencionan el efecto multiplicador de estos impactos desde una perspectiva de mundo globalizado, señalando que el transporte dinamiza la actividad económica, aumentando la producción y el consumo, siendo ésta proporcional en cuanto a la marca ecológica negativa que se obtiene de ella.

En cuanto al tipo de ciudades que se han ido creando, Rueda (1997) utiliza el término “difusa” para denominarlas, y las caracteriza por tres particularidades insostenibles:

- * El consumo del espacio que se hace en ellas.
- * El despilfarro de energía y elementos, puesto que todo queda desfasado con gran celeridad.
- * La inclinación por extraer todo lo posible del entorno sin tener en cuenta la capacidad de carga del mismo.

En la figura 4 y 5 nos muestra dos imágenes, que de una forma más visual deja patente esa movilidad insostenible y los medios creados para ella:



Figura 4: Relaciones entre urbanismo y transporte (El Roto. www.elpais.com/vineta citado en Rueda, 1997)

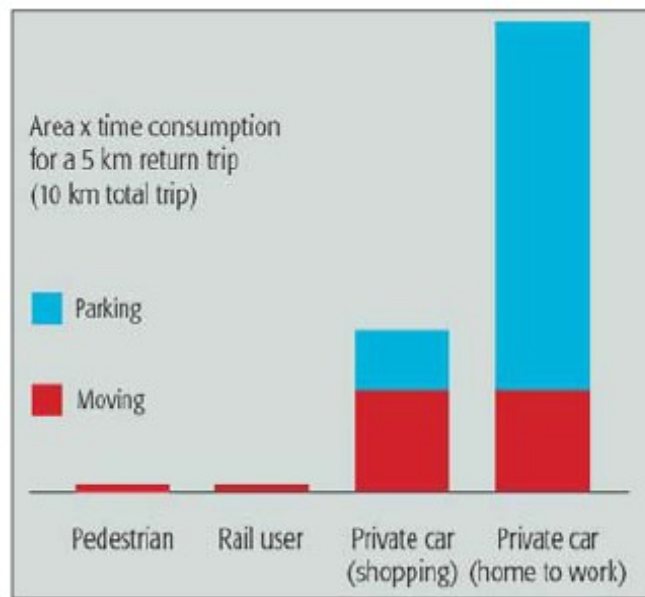


Figura 5: Reclaiming city streets for people (Comisión Europea. (2004)
citado en Rueda, 1997)

El dominio de los coches sobre las ciudades ya se había mencionado en el apartado anterior sobre la evolución histórica de la movilidad, pero Rueda (1997) vuelve a hacer mención a ello, apoyado por la figura 5: “Recuperando calles en las ciudades para las personas” (traducido del inglés), en la que se muestra que los vehículos colman las ciudades, imposibilitando otros usos para transeúntes, bicicletas, creación de parques, el propio transporte público y otros fines para la sociedad en general.

“La vida urbana parece haberse centrado en la capacidad de poseer un coche y en la habilidad de encontrar un sitio donde aparcarlo” (Owen, 1972: 17).

Para Bettini (1998) el aumento del desorden de la ciudad es un efecto que se produce a consecuencia de su propia naturaleza, es decir, como sistema abierto. Rueda (1995) indica que la mayor dificultad en las ciudades de occidente es la movilidad automovilística, con la que se malgasta la energía y se aniquila el entorno.

No obstante, ya sea medio rural o medio urbano, la insostenibilidad es un hecho que en el presente se hace cada vez más y más patente, como así lo muestran las continuas mediciones de contaminación, que no entienden de fronteras, aunque si puedan existir diferencias en proporciones de unos espacios con respecto a otros. Para Capel (1975) entorno urbano y rural tienen sus especificidades en cuanto al modo en el que se concentran sus habitantes, con características sociales y económicas definidas

para cada uno de ellos. Sin embargo, es difícil establecer límites de donde empieza un modelo y termina otro, aunque sí se pueden encontrar ciertos atributos, como son sus dimensiones espaciales, densidades poblacionales, la existencia o no de actividad agrícola, la magnitud de interacción entre sus vecinos e incluso un tipo específico de cultura que ha venido a denominarse como “urbana”.

Son esas concentraciones urbanas las que parecen sufrir problemas medioambientales, puesto que es donde existe mayor actividad, donde los medios de transporte son fundamentales para poder moverse. Una profunda utilización de recursos y una fuerte producción de desechos arriesgan la sostenibilidad (Figuerola et al., 2015).

Asegura Girardet y de Miguel (2001) que alrededor del 75% de recursos que se utilizan en el mundo, así como el mismo porcentaje en residuos y emisiones de carbono son producidas por las ciudades, consumiendo también entre el 60 y el 80% de la energía total.

Esa rapidez con la que las ciudades crecen, imposibilita una correcta planificación (Sánchez, 2010). Una complicada sostenibilidad en el tiempo se deduce del empleo de la energía en la movilidad del hombre, quien ha incrementado considerablemente sus medios de transporte pero los ha desligado de la necesidad de compaginarlos de manera medioambiental, consumiendo grandes cantidades energéticas y materiales, produciendo desechos, todo ello incapaz de ser soportado a nivel global por la naturaleza (Martín et al., 2013).

A la intensificación de los transportes se les suman las motivaciones, que han pasado de ser rutinarias o habituales a adquirir carácter personalizado. Ya no hay una movilidad motivada por causas específicas, por trayectorias o distribuciones horarias (Pons y Reynés, 2004). Por tanto, los múltiples intervalos temporales, recorridos y cantidad de movimientos nos dirigen también hacia un patrón insostenible. El vehículo privado, entre otros, permite encajar en las necesidades de este nuevo modelo. Por ello, resulta significativo el cambio radical de las redes de transporte de las ciudades, independientemente de mayor o menor extensión, puesto que la movilidad urbana atañe a toda la ciudadanía, en todos sus ámbitos, ya sean familiares, profesionales, culturales, etc (Palomares y Puebla, 2007).

“El crecimiento de la población y la expansión del área urbana, combinado con el creciente producto nacional y los más altos ingresos, están incrementando continuamente el volumen de desplazamientos” (Owen, 1966: 2).

El planeta no puede detenerse, la economía debe avanzar, los movimientos ciudadanos no se pueden limitar porque no es posible definir aquellos que son

necesarios con respecto a los que no lo son, la industria debe producir porque hay que dar respuesta a la demanda, aunque también hay que crear una oferta para generar un efecto dinamizador en la sociedad. En un espacio de tiempo muy reducido hemos sido capaces de lograr el desarrollo, sinónimo tal vez de progreso pero puede que no tanto de excelencia. Como si de una pescadilla que se muerde la cola se tratase, el mundo sigue moviéndose a la misma velocidad con la que retrocede en su capacidad de absorción de los impactos que puede provocar la frenética actividad diaria del ser humano. La atmósfera prácticamente ha colmado ya su límite para acoger el conjunto de emisiones que nuestros vehículos expulsan, tanto por su uso como por su producción. No sabemos qué haremos con los productos de desecho de todos aquellos automóviles que han cumplido su vida útil y tampoco tenemos muy claro hasta qué momento dispondremos de recursos para seguir produciendo un mayor número de máquinas que sirvan para poder desplazarnos según la infinidad de circunstancias en los movimientos inherentes a cada ciudadano. Como coronamiento a esta insostenibilidad de la movilidad, mencionamos también el criterio de espacio que el coche ha robado a las ciudades. Y es que es precisamente una corona la que planteará un nuevo debate en este sentido para los próximos meses, puesto que la reciente crisis del coronavirus deja sobre la mesa si, cuestiones como las distancias de seguridad sanitarias que deben ser cumplidas para prevenir la propagación de la enfermedad puedan dar lugar a que las ciudades multipliquen el número de vehículos por sus calles al tener que verse reducido el número de pasajeros en los mismos. Curiosamente, esta situación mundialmente sobrevenida ha hecho reducir los índices de contaminación a niveles inimaginables para la época en la que vivimos.

“La ciudad es un teatro de actividad social ... antes que la metrópolis pueda lograr una vida saludable y ordenada debe reconstruir audazmente su propia estructura interna” (Mumford, 1945).

3.2.3. NECESIDAD Y EVOLUCIÓN HACIA UN NUEVO MODELO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

En los inicios de la década de los 70 se empieza a vislumbrar ciertas discordancias relativas a los hechos que originan una degeneración del medioambiente (Civric, 2011). Para Ehrlich y Ah (1991), la esencia radica en el exceso de consumo y población, quienes deben modificar sus modelos y conductas. La revolución tecnológica es la causa para Commoner (1991). Por su parte, se aventuraba Malthus a predecir que los alimentos acabarían no siendo suficientes para la población mundial,

acercándose así a esa idea de desarrollo sostenible, aunque no pudo vaticinar cómo avanzaría la tecnología y la incidencia que tendría sobre ello (Malthus, Wich y James (1992).

La idea de desarrollo sostenible fue originada entre otros motivos por la influencia ejercida por el progreso tecnológico, sin embargo, Civric (2011) se cuestiona si se han tenido en cuenta las expectativas de desarrollo y crecimiento de ese avance tecnológico, el incremento poblacional, la limitación de los recursos, la negatividad de sus resultantes, y si además se han desarrollado modelos para esa sostenibilidad, o que al menos permitan proporcionar remedios para lograrla.

En este sentido, añade que para Nikola Tesla, la labor de los científicos es la de ayudar a incrementar la energía humana, puesto que eso mismo, la energía es lo que mueve a la humanidad. Y fue precisamente en la energía, su naturaleza, los asuntos tecnológicos relacionados con su producción, la transmisión e integración en el medio ambiente, la humanidad y la población, a partir de las cuales estimó Tesla un conjunto de relaciones, apuntando más tarde, concretamente en 1900, la escasez en la existencia de fuentes de energía no renovables, entre las que destacaba el carbón.

El progreso intelectual del hombre estaba dependiendo de las energías naturales que utilizaba. Aunque no fuese una medida de tranquilidad, en la norma de uso que se hiciese de la energía vendría asociado el nivel de seguridad, bienestar y rendimiento, puesto que de lo contrario, el hombre estaría condenado a un padecimiento en aumento, y que daría lugar a su propia desaparición (Tesla, 1931).

It is our duty to coming generations to leave this store of energy intact for them, or, at least, not to touch it until we shall have perfected processes for burning coal more efficiently. Those who are coming after us will need fuel more than we do (Tesla, 2019).

Traducción: “Es nuestro deber para las generaciones venideras dejar intacta esta reserva de energía para ellos o, al menos, no tocarla hasta que hayamos perfeccionado los procesos para quemar carbón de manera más eficiente. Quienes vengan después de nosotros necesitarán más combustible que nosotros ” (Tesla 2019).

En el ámbito de la movilidad, la transición energética es un deber para la sociedad actual, teniendo en cuenta la rapidez con la que aumenta la temperatura del planeta. Al igual que en el pasado, cambiamos del transporte animal al uso del carbón, seguido con posterioridad por el petróleo hasta hoy en día, parece ser que una nueva transformación está prevista para los próximos años, a pesar de que se niegue desde el empresariado de los combustibles fósiles. De hecho, muchas de las emisiones de gases de efecto invernadero producidas por un gran número de acciones llevadas a cabo por el hombre han disminuido, sin embargo, hay otras que de lo contrario se han

incrementado, entre ellas, el transporte como se visualiza en la figura 6 (Gómez, 2020).

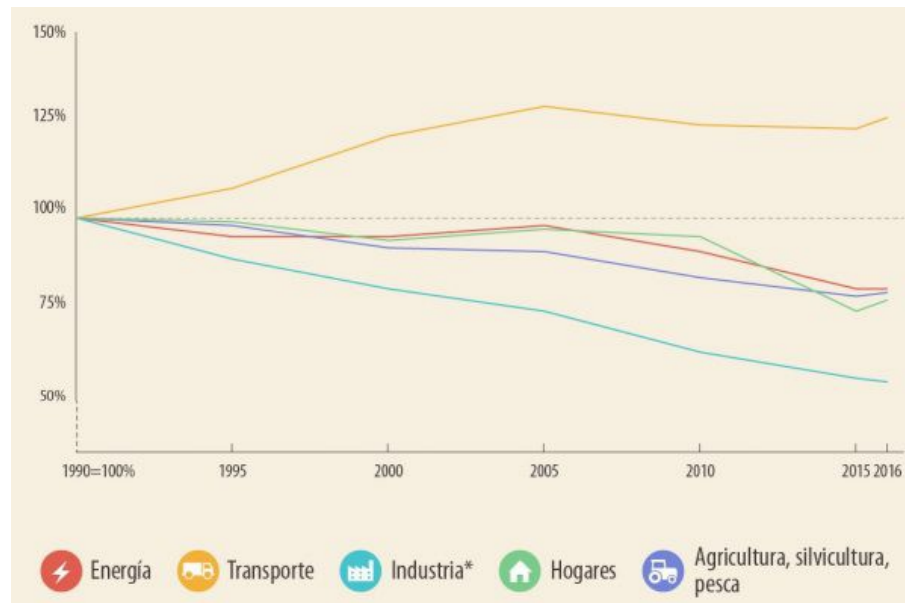


Figura 6: Emisiones por sector (UE, Agencia Europea Medio Ambiente citado en Gómez, 2020)

Gómez (2020) analiza la recta referida al transporte y resalta que se ha mantenido en un 125% desde el año 1990, a lo que añade que si, desde esta fecha hasta 2030, se ha marcado como meta reducir las emisiones de dióxido de carbono en un 40%, habrá que disminuir en un 55% las emisiones actuales, puesto que el propósito es alcanzar el punto cero en el año 2050, y para lograrlo existen varias alternativas:

- * Que se incremente la eficiencia de los motores.
- * Que el consumo de los automóviles sea menor, bien reduciendo su tamaño o con soluciones aerodinámicas.
- * Que el empleo de energías o combustibles no produzcan emisiones.

El primero de ellos parece haberse alcanzado ya, e incluso existen proyectos de mayor eficiencia, aunque demasiado costosos e insuficientes para ser tenidos en cuenta de forma individual, y que puedan solucionar el problema de las emisiones. A pesar de que ese logro sobre la eficiencia podría ser perfectamente compaginado con la segunda de las fórmulas enumeradas, la tendencia actual del mercado, demandante de vehículos de gran volumen y peso, acaba redundando negativamente sobre la primera. Por tanto, sólo queda como alternativa actuar sobre los tipos de energía

empleados para propulsar los vehículos.

En este sentido, ya hace tiempo que se lleva actuando, y en los últimos años hemos oído hablar, e incluso se han comenzado a utilizar múltiples alternativas energéticas que mueven algunos de los vehículos que circulan actualmente por nuestras calles. Acerca de la eficiencia de esas opciones energéticas para alcanzar el objetivo de reducción de emisiones de dióxido de carbono y óxidos de nitrógeno, partículas de las que no se habla tanto pero que pueden llegar a ser incluso aún más perjudiciales para la salud que las primeras, surgen férreos defensores como detractores de unos nuevos modelos energéticos con respecto a otros, entre los que se encuentran los que abanderan la electrificación del automóvil como la panacea ante el dilema.

Entre algunos testimonios de personas con cierta relevancia en cuanto a la materia y que se posicionan ante esta postura podríamos citar a Saúl López, español con gran influencia actual sobre el tema de la movilidad eléctrica, perteneciente a la Federación Europea de Transporte y Medio Ambiente como responsable del área de movilidad eléctrica, fundador y presidente de pasatealoelectrico.es, además de otros cargos vinculados a la transición eléctrica por una movilidad sostenible, quien manifestaba en una entrevista publicada por el medio codigopublico.com:

Pagamos facturas millonarias por respirar aire envenenado ... un coche eléctrico sigue siendo un coche. Es decir, es un vehículo de cuatro ruedas que desplaza personas y mercancías. Eso no ha cambiado ... Eso es lo que yo he experimentado en 4 años, me he estado divirtiendo y encima me he evitado contaminar (López, 2019 citado en Trigo, 2019).

Si hablamos de empresas que se han encumbrado como visionarias y guías de esta transformación energética de la movilidad ha sido sin duda Tesla Motors, empresa estadounidense fundada en 2003 por, entre otros, su carismático director general Elon Musk, cofundador de otras grandes y conocidas firmas como PayPal, quien también aboga por el cambio hacia el coche eléctrico, declarando lo siguiente para el canal de televisión de Estados Unidos especializado en noticias de economía CNBC:

“Tesla is incredibly important for the future of sustainable transport and energy generation. The fundamental purpose, the fundamental good that Tesla provides, is accelerating the advent of sustainable transport and energy production” (Musk, 2018 citado en Clifford, 2018).

Traducción: “Tesla es increíblemente importante para el futuro del transporte sostenible y la generación de energía. El propósito fundamental, el bien fundamental que proporciona Tesla, es acelerar la llegada del transporte sostenible y la producción de energía” (Musk, 2018 citado en Clifford, 2018).

Por supuesto, encontramos, como ya decíamos, ejemplos en los que no se está tan a favor en la eficiencia de esa actual tendencia por la defensa de la electrificación automovilística. Precisamente en esa dirección aparece un caso, donde un estudio, llevado a cabo por quien fuera presidente del Instituto Ifo (Information und Forschung, información e investigación) y profesor emérito de la Universidad de Ludwig-Maximilians de Múnich, Hans-Werner Sinn, el experto en energía de la misma institución, Hans-Dieter Karl y el profesor de física de la Universidad de Colonia, Christoph Buchal, quienes titulaban su trabajo en alemán: *“Kohle motoren, Windmotoren und Dieselmotoren: Was zeigt die CO₂ -Bilanz?”*, cuya traducción sería: "Motores de carbón, motores eólicos y motores diesel: ¿qué muestra la huella de carbono?", afirman que la contaminación de un vehículo eléctrico en Europa es superior a la de un diésel. Esa conclusión podía leerse textualmente como aquí queda reflejado en un artículo publicado por innovationorigins.com, una plataforma digital interesada por todo aquello que tiene que ver con la innovación y la tecnología:

“The CO₂ emissions of the battery-electric car are only comparable to those of a diesel engine in the best-case scenario, given Germany’s current energy mix and the energy required for battery production” (Buchal, Karl y Sinn, 2019 citado en Wiesmayer 2019).

Traducción: "Las emisiones de CO₂ del automóvil eléctrico con batería solo son comparables a las de un motor diesel en el mejor de los casos, dada la combinación energética actual de Alemania y la energía requerida para la producción de la batería" (Buchal, Karl y Sinn, 2019 citado en Wiesmayer 2019).

Fuera de este debate quedan otros combustibles utilizados actualmente con el propósito de disminuir las emisiones, por tener poca efectividad e incluso ser contraproducentes, como así lo asegura Gómez (2020). Nombra el biodiesel, del cual indica que su complicada escalabilidad y producción, da como resultado un mayor número de emisiones. Menciona también otras alternativas conocidas y hoy implantadas en el mercado, como son el gas GLP (Gas Natural Licuado) o GNc (Gas Natural Comprimido), la hibridación, la microhibridación, el híbrido-enchufable, muchos de ellos etiquetados como “ECO” con los identificativos medioambientales que recientemente la Dirección General de Tráfico ponía en marcha. De éstos últimos concluye que no deja de ser un producto de marketing para hacer pensar a la población que con ellos se está contribuyendo a la reducción de emisiones, cuando en la realidad no es así. Por tanto, el resultado correcto de ésta ecuación pasa por una transición energética hacia la electrificación de los vehículos, energía generada a partir de fuentes renovables como ya se hace en muchos países de Europa, que apenas generan emisiones de dióxido de carbono, aunque no niega la existencia de algunos

inconvenientes.

Continuando con las aportaciones respecto a la polémica que suscita el tema, encontramos la de Juan Francisco Calero, Licenciado en Ciencias de la Comunicación cuya carrera profesional ha transcurrido por ETAI, una editorial de origen francés que elabora información técnica para la automoción y para la que fue director de redacción y grandes cuentas, o MEED, una consultora del sector médico-farmacéutico, donde fue director de comunicación. En la actualidad, entre otras actividades, elabora contenido y asesora a empresas del sector de la automoción, y en una entrevista publicada en el medio digital valenciaplaza.com afirmaba que:

"La movilidad eléctrica tiene que ir asociada a políticas de movilidad inteligente" (Calero, 2019 citado en Bellver 2019).

En Bellver (2019) el entrevistado indica que el vehículo eléctrico es una oportunidad para que las emisiones de dióxido de carbono sean nulas, sin embargo, de nada sirve si utilizamos los coches de forma irracional.

Curiosamente, mientras se redactaba este trabajo, inmerso en plena crisis sanitaria por el coronavirus, ya mencionada en varias ocasiones a lo largo del texto, y que tanto tiene que ver con este mundo globalizado donde vivimos, Juan Francisco Calero publicaba en la plataforma digital YouTube un interesante vídeo en su canal "El cascarón de NUEZ", bajo el título: ¿Va a cambiar el mundo tanto como nos cuentan? Un diálogo sobre nuestro futuro con FAIRCOMPANIES. En el mismo, junto a Nicolás Boullosa, periodista, quien unido a Kirsten Dirksen, productora televisiva, fundaron en 2007 faricompanies.com, una comunidad y centro de noticias sobre sostenibilidad, en inglés, castellano y catalán, dialogan en diferido sobre hacia donde se dirige y también hacia donde se debería dirigirse nuestra sociedad, de la que nos hemos dado cuenta con la reciente crisis, que su carácter globalizado se reduce a la dependencia y la autoinsuficiencia. Dejan de manifiesto que los sistemas más pequeños, por increíble que parezca, acaban siendo más resistentes que los grandes, ya que, éstos últimos son más frágiles porque por norma general no se han preparado para situaciones adversas. En ellos, en la mayoría de casos, se invertirá todo lo necesario para su ayuda, puesto que dejarlos caer provocaría un mayor declive. Cuando un sistema grande cae, arrastra todo lo que halla a su alrededor, mientras que uno pequeño, puede que tenga que atravesar más baches, pero tendrá mayor capacidad para recuperarse, es decir, tendrá una mayor resiliencia, término sobre el que gira gran parte de la argumentación.

Al final del vídeo, toda esta cuestión de globalización se conecta con la necesidad de una movilidad sostenible, y Calero (2020) hace una reflexión sobre la relación existente entre la acumulación de población en las ciudades y la

contaminación producida, de la misma manera que el confinamiento ha provocado un ambiente mucho más limpio, precisamente por esa parada de actividad. Afirma que volveremos a movernos pero se cuestiona como lo haremos a partir de ahora, es decir, caminando, en bicicletas, o tal vez en coche como medio individual, con lo cual, se generaría un nuevo repunte en el uso del automóvil, ya que hemos podido comprobar recientemente que el transporte colectivo puede acarrear también otros obstáculos. Sin duda, es una nueva línea que se abre sobre el debate que ya existía, en el que la ciudadanía entra a ser parte importante de esas decisiones sobre movilidad, debido a la capacidad económica de la población para elegir un tipo de transporte u otro, mientras que también habrá que valorar la eficiencia de esos medios de movilidad disponibles. Finalmente deja en el aire el interrogante de si nos vamos a esforzar para actuar y anticiparnos de forma inteligente a esas circunstancias futuras que puedan venir, o de lo contrario, nos merece la pena afrontarlas en el momento, a pesar de que para entonces, el encontronazo pueda ser de enorme virulencia.

Para Rubio (2013), la idea de coche de futuro está aún por definir. Seguramente, la influencia de las nuevas tecnologías permitirán ampliar la simple experiencia de conducir, pudiendo el vehículo ser un elemento de comunicación con otros automóviles, con los equipamientos e incluso con las propias personas, quienes probablemente ni siquiera tengan por qué pilotar el vehículo. Además, serán más seguros, los compradores tendrán la posibilidad de personalizarlos, y estarán propulsados por la electricidad, siendo así sostenibles. Precisamente el poder lograr estas dos últimas características es lo primordial para la empresa Tesla Motors, agrega. De hecho, desde haber puesto en el mercado su primer modelo en 2008, el Tesla Roadster, la marca no ha dejado de incrementar sus ventas, incluso superando a otras de vehículos que comercializan productos del mismo segmento pero de propulsión tradicional, que se empiezan a plantear desde ese momento el introducir en el mercado sus primeros coches eléctricos, como es el caso del BMW i3.

Para otros en cambio, como Toyota, el vehículo del mañana es el híbrido. Takeshi Uchiyamada, quien desde el año 2013 es presidente de la marca y padre del Prius (modelo híbrido que más se ha vendido en la historia), declaró que este tipo de vehículo había venido para quedarse, y no se trataba de un parche hasta llegar al coche movido totalmente por la electricidad (Eisler, 2016).

No obstante, Rubio (2013) sostiene que para algunos expertos, Tesla podría cambiar la industria automovilística tal y como la conocemos hoy, comparándolo con la transformación que supuso Apple para la telefonía móvil. Aún así, que el coche eléctrico llegue a la población será un proceso lento, con coches híbridos de baterías con gasolina, que actuarán de puente mientras tanto.

Eléctrico, híbrido, híbrido-enchufable, con gas natural licuado o comprimido, diésel, gasolina, microhíbrido, biodiesel y otras múltiples opciones que seguro ya existen o estarán por llegar, la realidad es que, como dice Lizárraga (2006), la sociedad necesita moverse y el no hacerlo de forma adecuada genera insostenibilidad ambiental, social y energética, que afecta a nivel global con la contaminación y calentamiento de la atmósfera, y a escala local con un uso excesivo del vehículo privado que despilfarra energía y da lugar a problemas socialmente negativos. La táctica para alcanzar una movilidad sostenible debe ser generalizada y que garantice la igualdad dentro de las generaciones actuales y entre las que vendrán en el futuro. De la misma manera, es necesario limitar el uso de recursos no renovables, reciclar y reutilizar, además de minimizar las emisiones al nivel que puedan ser asimiladas por el planeta. A nivel global se debe hacer una autoevaluación sobre la sostenibilidad urbana, donde existan compromisos por parte del ciudadano para cambiar sus hábitos y modelos de moverse. Por último, los gobiernos y la industria deben implicarse también para fomentar actuaciones, direcciones y planteamientos dirigidos a progresar en los patrones de movilidad que en el presente han sido establecidos.

3.2.4. LA EVOLUCIÓN MUNDIAL DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE DESDE LA EDUCACIÓN

Durante finales del año 2002, la Asamblea General de Naciones Unidas publicó lo que se denominó el Decenio de las Naciones Unidas de la Educación para el Desarrollo Sostenible, con una franja que comprendía los años 2005 a 2014. Allí se recogía un encargo a la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO), consistente en desarrollar una planificación que pusiera en valor la educación como impulsor de un desarrollo sostenible. Con la siguiente precisión quedaba por tanto plasmada la labor de esta área social en la transformación e impulso previsto en el siguiente periodo (Gutiérrez, Benayas y Calvo, 2006):

El Decenio de las Naciones Unidas para la Educación con miras al Desarrollo Sostenible pretende promover la educación como fundamento de una sociedad más viable para la humanidad, e integrar el desarrollo sostenible en el sistema de enseñanza a todos los niveles. El Decenio intensificará igualmente la cooperación internacional en favor de la elaboración y de la puesta en común de prácticas, políticas y programas innovadores de educación para el desarrollo sostenible (UNESCO, 2005, citado en Gutiérrez et al., 2006, p. 28).

Gould (1991) defiende que para educar ambientalmente no basta solo con informar, puesto que el hombre no cambia su forma de actuar por el hecho de recibir

datos, sino por cuestiones que puedan afectarle.

Es por ello que, según Pérez (2005), la tarea educativa es imprescindible para que la ciudadanía entienda el mensaje, de modo que aquello que es valorado de manera personal pueda identificarse con intereses interculturales comunes que promuevan la conservación del medio ambiente, el fomento de un consumo responsable, el respeto a los demás, las prácticas de vida saludables, etc.

Son ya muchos los organismos, tanto nacionales como internacionales, que apuestan por el valor que tiene la educación en la movilidad sostenible. Buscan nuevos patrones de movilidad, que se integren en la sociedad, y en el que los ciudadanos tengan un peso especial, fomentando su implicación, y motivándolos con las múltiples ventajas que ellos mismos pueden ofrecer. Capacidades tales como el posibilitar la transición hacia un modelo de actitud que reduzca la dificultad de la movilidad, el hacer uso de las escuelas de modo integrador a toda la comunidad educativa, consiguiendo integrar a la totalidad de la ciudadanía, y hacer partícipe a la sociedad en la búsqueda de soluciones a esas cuestiones que le afectan verdaderamente, lo que hace favorecer una modificación en las actitudes (Prieto y Cid, 2009).

“La Educación Ambiental debería implicar a cada uno, debería ser toda la vida, debería ser holística y sobre sus conexiones, debería ser práctica” (Leal, 2000, citado en De Castro y Eugenia, 2005).

La importancia de la educación ambiental radica en el ejemplo de voluntad que produce en la población para prosperar en términos de contaminación, de modo que los más jóvenes comprendan que los desplazamientos realizados de una forma adecuada será mas saludable y segura, repercutiéndole tanto individualmente como de manera colectiva (De Castro y Eugenia, 2005).

Por todo ello, sobre la sostenibilidad de la movilidad en las ciudades contamos con la implicación de la Unión Europea en los últimos tiempos. Muestra de ello es el “Libro Verde hacia una nueva cultura de la movilidad urbana” que la Comisión de las Comunidades Europeas (C.E.E.) editaba en el año 2007, presentando a su vez tres años más tarde el “Plan de acción de movilidad urbana”. El citado libro editado por la C.E.E. considera que la movilidad urbana debe sacar el máximo partido a los medios de transporte y realizar una configuración adecuada tanto de los colectivos como de los individuales. De la misma manera, ello entraña lograr metas comunes a nivel de mejora económica, de organización en la demanda del transporte, la calidad vital y la preservación medioambiental (Valle, 2016). Muestra de ello queda representada en la siguiente figura 7:

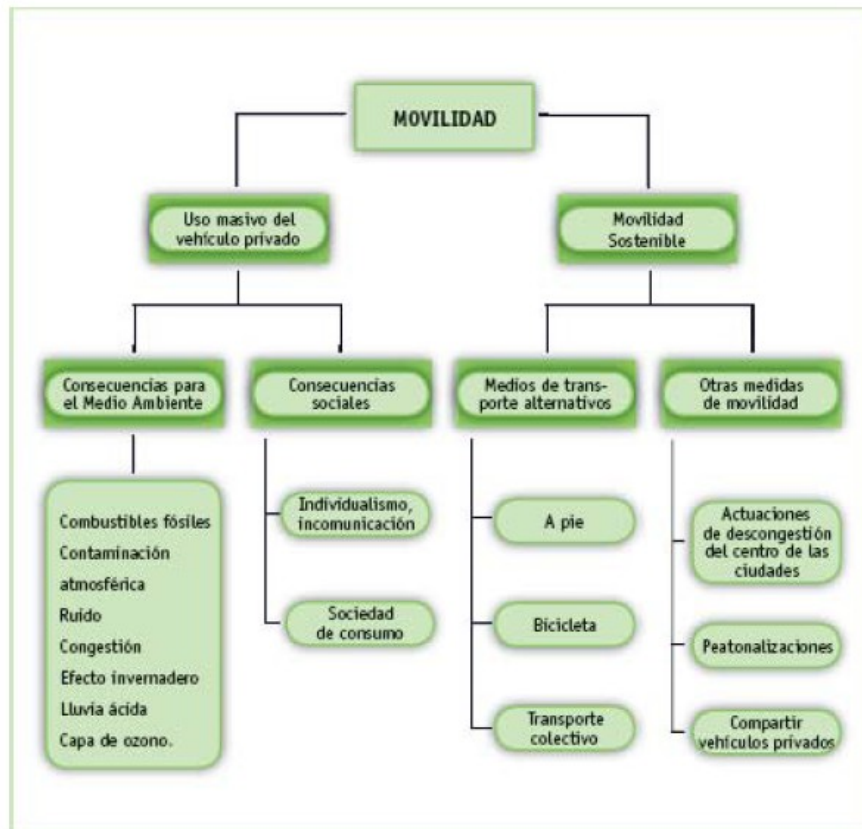


Figura 7: Movilidad (Prieto y Cid, 2009, p. 8)

En ese sentido, se formula para toda la educación, tanto reglada como no reglada, una orientación social para concienciar sobre actitudes y comportamientos responsables en pro de un progreso común y sostenible (Vilches y Pérez, 2012).

Debemos entender que sostenibilidad no es compatible con avanzar mientras hacemos retroceder a otro, es decir, diversidad, democracia y apoyo en un mundo en el que exista relación de unos con otros (Delors, 1996).

La sostenibilidad como elemento transversal incluida en los últimos tiempos en la formación de los profesores ha supuesto un gran avance, no sólo para el Máster del Profesorado de Secundaria, sino también para la formación universitaria dirigida a las titulaciones de infantil y primaria. Esta fortaleza adquirida ha sido consecuencia del compromiso existente por parte de educadores sensibilizados con el asunto y que han luchado por su inclusión, más que por el propio interés mostrado por la administración educativa (Vilches et al., 2012).

Como ya se ha dicho, la sostenibilidad en cuanto a la movilidad en las ciudades es uno de los problemas primordiales y recientes de nuestra sociedad, para los que las administración generan normativas y planifican. Infraestructuras alternativas, tales como las vías verdes, caminos escolares o los carriles para bicicletas son opciones para trasladarse día a día hasta los centros educativos, y que deben ser planteadas como

propuestas, tanto a los propios alumnos, como al resto de la comunidad escolar. Estas opciones dan lugar a descongestionar el tránsito urbano, eliminar emisiones contaminantes a la atmósfera o reducir el ruido, mejorando además la accesibilidad y seguridad. La sostenibilidad en la movilidad en el futuro pasa por los centros educativos, desde escuelas hasta universidades (Valle, 2016).

Tiebas (2019) plantea tres tratamientos para educar a la sociedad en cuanto a la movilidad, por una parte desde la educación vial, la socioambiental vial y la educación para la movilidad, pasando de una a otra.

En cuanto a ese movimiento de la educación vial a la socioambiental vial, nos dice que, al igual que la seguridad en la circulación no se alcanza incidiendo en las costumbres viales, sino con el establecimiento de normativas de tráfico, tampoco la movilidad acabará siendo sostenible por el simple hecho de que hablemos de los riesgos a los que sometemos nuestro medio ambiente, sino actuando sobre la conveniencia de los medios de transportes que favorezcan esa sostenibilidad. No obstante, hasta el momento, existen pocas herramientas educativas que contemplen temas ambientales en cuanto a los patrones de desplazamiento de las ciudades, es decir, prácticamente apenas existe relación que conecte por el momento la educación vial con la ambiental.

Por su parte, cuando hablamos de educación socioambiental vial y educación para la movilidad, hallamos una posición algo más privilegiada para lograr el objetivo de transición o conexión entre ambas. Esa educación relativa al desplazamiento de las personas, está vinculada al acceso a los servicios que debe tener el individuo para satisfacer sus necesidades. Este derecho enlaza con los medioambientales, que le son inherentes como ciudadano, donde los expertos en educación para la sociedad pueden y deben entrar en juego.

4. PROYECCIÓN DIDÁCTICA

4.1 INTRODUCCIÓN

La siguiente unidad didáctica referente a la Economía Internacional se engloba en la materia de Economía de 4º de Educación Secundaria Obligatoria (E.S.O.), sirviendo como instrumento para planificarla, desarrollarla y evaluarla en base a la normativa educativa específica, adaptada a su vez a las necesidades propias del alumnado y su entorno.

Cabe destacar además la relevante importancia que ha jugado en su elaboración el Proyecto Educativo de Centro, así como la implicación por parte del departamento de Economía y el Claustro de Profesores del Centro, contando con la aprobación de ambos. Simultáneamente, en la elaboración de la programación de la citada unidad se ha hecho especial hincapié en la conexión de la misma con las

programaciones del propio departamento, así como de la materia.

Del mismo modo, se ha realizado una adaptación a la temporalidad, los objetivos específicos, resultados del aprendizaje, contenidos, criterios de evaluación, metodología y recursos del aula. No obstante, queda sujeta a cualquier tipo de modificación necesaria para su actualización.

La citada unidad será impartida por Domingo Padilla Romero, perteneciente al I.E.S. María Bellido de Bailén.

4.2. CONTEXTUALIZACIÓN

4.2.1. DEL ENTORNO: GEOGRÁFICO, CULTURAL, SOCIOECONÓMICO

El municipio de Bailén se encuentra ubicado en el cuadrante noroccidental de la provincia de Jaén, situado a 343 metros sobre el nivel del mar, con una extensión de 117 kms. cuadrados y distando 40 kms. de la capital provincial.

Su extraordinaria situación estratégica desde un punto de vista geográfico, le ha proporcionado una notable relevancia histórica al ser escenario de la primera derrota de las invencibles tropas napoleónicas en campo abierto en la conocida batalla que tuvo lugar el 19 de julio de 1808, y por lo que obtiene la declaración de Bien de Interés Cultural con categoría de “Sitio Histórico”. Bailén conmemora este acontecimiento cada mes de julio en sus Fiestas Conmemorativas, declaradas de “Interés Turístico Nacional de Andalucía”, con un conjunto de actos cívico-militares, para los que cuenta con la participación del ejército profesional, mientras que en octubre recrea el hecho histórico con asociaciones locales y otras procedentes de diferentes puntos de la geografía española y europea en general, todas ellas pertenecientes a la Asociación Napoleónica Española (A.N.E.).

Su destacada posición geográfica le ha posicionado como uno de los principales nudos de acceso a Andalucía, dando lugar al desarrollo del sector servicios, destacando el hotelero y de restauración.

No obstante, el suelo del municipio rico de arcilla, ha hecho que la industria local se haya centrado en el sector de la cerámica, tanto de materiales de construcción, llegando a alcanzar alrededor del 30% de la producción nacional y la decorativa, a través de su industria alfarera con productos principalmente de jardinería.

La agricultura juega también un papel destacado en la economía local, estando el olivo como cultivo principal, con una industria cada vez más modernizada y que

elabora productos de una elevada calidad, reconocidos por diversos sellos alimenticios y premios. El cultivo del tipo de uva autóctona del municipio como es la denominada “la molinera” fue hasta hace relativamente poco tiempo otro de los ejes sobre los que ha girado la agricultura local, produciendo con ella una amplia carta de vinos, entre los que se podía destacar el blanco conocido como “María Bellido”, en honor la heroína local.

4.2.2 DEL CENTRO

Nuestro centro cuenta con dos edificios, uno ubicado en la calle Juan Salcedo Guillén y otro en la calle Cuesta del Molino, fruto de la unión en el curso 98-99, del anteriormente denominado Instituto de Bachillerato “María Bellido”, primera de las ubicaciones mencionadas, y el Instituto de Formación Profesional “Infanta Elena”, refiriéndonos al segundo de los emplazamientos.

En referencia a las instalaciones del centro, además del conjunto de aulas en las que se reparten los distintos grupos de alumnos, cuenta con otras específicas, como son la de música, gimnasio y tecnología, plástica, laboratorios y de informática.

La oferta formativa oferta comprende los estudios de ESO, Bachillerato, FP Básica y Ciclos Formativos de Grado Medio y Superior de Administrativo, Grado Medio de Electricidad y un Ciclo Formativo de Grado Medio de Aceite de Oliva y Vinos en la modalidad Dual. Asimismo, en horario de tarde existe la posibilidad de cursar Educación Secundaria para Personas Adultas (E.S.P.A.), en modalidad semipresencial.

Finalmente, en relación a la plantilla del centro, en la actualidad cuenta con un total de 70 profesores y 7 personas encargadas del área de administración y servicios.

4.2.3. DEL ALUMNADO

En el curso actual, el centro acoge a un total de 875 alumnos, distribuidos en 32 unidades. Proceden tanto del municipio de Bailén como de otras localidades limítrofes, tales como Baños de la Encina y Guarromán. En nuestra aula en concreto, contamos con un total de 30 alumnos.

La gran mayoría de ellos residen con sus progenitores, formando familias tradicionales, en las que la madre se dedica al trabajo doméstico y el padre trabaja

fuera del hogar. Menos del 10% de los padres poseen estudios universitarios, superando el 50% aquellos que poseen estudios básico, disminuyéndose el porcentaje hasta algo más de un 20% para aquellos que poseen niveles medios. Apenas un 10% del alumnado forma parte de alguna minoría étnica, siendo los datos de formación educativa de los progenitores varios puntos inferiores con respecto a los del resto.

Un amplio porcentaje de las familias pertenecen a un nivel económico medio-bajo, dedicándose mayoritariamente a sectores locales como son el cultivo del olivar, la cerámica industrial y alfarera y en menor medida al sector servicios, focalizado en la hostelería principalmente. La crisis económica y financiera que se producía a finales del año 2008, provocó que afectara a uno de los principales sectores económicos locales, como es el del ladrillo y la construcción, generando altos niveles de desempleo, estableciéndose tasas que superaban el 35% en el año 2012 y disminuyéndose hasta algo más del 20% a finales de 2019.

Alrededor del 30% reciben ayudas económicas en forma de becas para su formación, y casi el 100% dispone de algún medio de consulta para su tarea de estudio, ya sea tradicional o digital.

4.2.4. JUSTIFICACIÓN DE LA PROGRAMACIÓN

A NIVEL LEGISLATIVO

La planificación, objetivos, desarrollo y estrategias para la implementación de la presente unidad didáctica referente a la Economía Internacional, enmarcada en 4º de Educación Secundaria Obligatoria (E.S.O.) queda amparada bajo el marco de lo establecido por la siguiente normativa:

- Ley Orgánica 2/2006, de 3 de mayo, de Educación (LOE), modificada por la Ley Orgánica 8/2013, de 9 de diciembre, para la mejora de la calidad educativa (LOMCE).
- Real Decreto 1105/2014, de 26 de diciembre, por el que se establece el currículo básico de la Educación Secundaria Obligatoria y del Bachillerato.
- Orden ECD/65/2015, de 21 de enero, por la que se describen las relaciones entre las competencias, los contenidos y los criterios de evaluación de la Educación Primaria, la Educación Secundaria Obligatoria y el Bachillerato.
- Decreto 111/2016, de 14 de junio, por el que se establece la ordenación y el currículo de la Educación Secundaria Obligatoria en la Comunidad Autónoma de Andalucía.

- Orden 14 de julio de 2016 por la que se desarrolla el currículo correspondiente a la Educación Secundaria Obligatoria en Andalucía, se regula la atención a la diversidad y se establece la ordenación de la evaluación del proceso de aprendizaje del alumnado.

Se reitera en este apartado que su elaboración se basa a su vez en el Proyecto Educativo de Centro, así como las directrices seguidas por el propio departamento de Economía y el Claustro de Profesores del centro. Simultáneamente, en la elaboración de la programación de la citada unidad se ha hecho especial hincapié en la conexión de la misma con las programaciones del propio departamento, así como de la materia y las necesidades y características del alumnado.

A NIVEL PERSONAL

La calidad en la formación del alumnado es una prioridad en el I.E.S. María Bellido, donde los valores, tales como el respeto, el compañerismo y la responsabilidad son esenciales en su educación. Nuestra comunidad educativa pretende fomentar un conjunto de buenas prácticas, encaminadas a que nuestro alumnado adquiera un conjunto de capacidades esenciales para la sociedad en la que viven y se desarrollarán desde un punto de vista profesional y vital en el futuro.

Transmitirles que tan importante es la formación que desde el propio centro se hace al alumno de forma individualizada, como el esfuerzo y compromiso particular que deben realizar para alcanzar su objetivo, y progresivamente la madurez.

Compartir y trabajar en grupo será otro de los principios a inculcarles como claves del éxito actual, haciéndoles comprender que, la unión, la igualdad y el respeto entre compañeros fomenta mayores oportunidades y hace de ésta una sociedad cada vez más justa.

Todo esto no es posible si no fomentamos en el alumno tácticas que le permitan desarrollar gradualmente su propia personalidad y capacidades, sirviéndoles como guía, siempre desde una posición democrática en todos los aspectos.

En resumen, nos encontramos en la era de la información y la comunicación, y precisamente ese conglomerado de datos que están al alcance de la mano del alumnado, de nada sirven si no es respaldada por el docente, quien va a ayudarles a lograr sus objetivos avalados por unos estándares de calidad.

4.2.5. ATENCIÓN A LA DIVERSIDAD

En relación a la atención a la diversidad, nos encontramos que en el artículo 20.1 del Decreto 111/2016, de 14 de junio, por el que se establece la ordenación y el currículo de la educación Secundaria obligatoria en la comunidad Autónoma de Andalucía, indica que se establecerá para esta etapa un conjunto de actuaciones dirigidas a dar respuesta a las diferentes capacidades, ritmos y estilos de aprendizaje, motivaciones, intereses, situaciones socioeconómicas y culturales, lingüísticas y de salud del alumnado, con la finalidad de facilitar la adquisición de las competencias clave y el logro de los objetivos de la etapa y no podrán, en ningún caso, suponer una discriminación que le impida alcanzar la correspondiente titulación. La Orden de 25 de julio de 2008 regula la atención a la diversidad del alumnado que cursa la educación básica en los centros docentes de Andalucía. Y finalmente, en la Orden de 14 de julio de 2016, se regulan determinados aspectos de la atención a la diversidad en la educación Secundaria Obligatoria relativos a proporcionar los refuerzos necesarios a través de los correspondientes programas educativos, para la detección y el tratamiento de las dificultades de aprendizaje tan pronto como se presenten.

Es por ello que en este apartado, en relación al alumnado que forma parte de nuestro centro, y más concretamente en lo referente a la unidad didáctica que aquí nos trae de 4º de Educación Secundaria Obligatoria, nos encontramos con alumnos con necesidades específicas de apoyo educativo mencionados a continuación y para los que habrá que establecer una serie de medidas para darles respuesta:

- **Necesidades Educativas Especiales:** Nos encontramos con un alumno con trastornos del espectro autista, concretamente con síndrome de asperger. Además, dentro de este grupo nos encontramos con un alumno con discapacidad auditiva.

- **Alumnado de altas capacidades:** En este caso, se trata de un alumno al que habrá que dar respuesta.

- **Dificultades de aprendizaje:** En este caso se han detectado dos alumnos para los que habrá que diseñar una serie de medidas.

4.2.6. RELACIÓN CON OTROS PROYECTOS DEL CENTRO

En la actualidad el Instituto de Enseñanza Secundaria “María Bellido” se encuentra inmerso en un conjunto de proyectos detallados a continuación, y que de manera transversal se relacionan con la presente unidad didáctica referente al área de

economía de 4º de Educación Secundaria Obligatoria:

- Programa de bilingüismo. Dentro del programa encontramos acciones dirigidas a fomentar las actividades bilingües, las certificaciones Trinity, proyectos de inmersión lingüística, intercambio escolar o programas europeos como es Erasmus+.

- Plan de Igualdad de Género en Educación. Entre sus objetivos se encuentran la formación e implicación de la comunidad educativa en esta cuestión, la sensibilización y educación en cuestiones de violencia de género, el establecimiento de un currículo sin sesgos de género, medidas y actuaciones preventivas, así como de intervención ante posibles casos en el ámbito educativo.

- Proyectos de hábitos y vida saludable “Forma Joven”. Promueve la salud entre jóvenes y adolescentes, mediante el asesoramiento y así ayudarles a tomar las decisiones más acertadas en lo que a esta cuestión se refiere.

De todos los citados, la presente unidad guarda relación en sus contenidos con el Plan de Igualdad de Género, al tratar los cambios sociales como afectos positivos de la globalización, los organismos de cooperación internacional y las consecuencias del crecimiento económico. Por su parte, el proyecto “Forma Joven” forma parte de éste último contenido, centrándose en los 17 objetivos de desarrollo sostenible 2015-2030.

4.3. OBJETIVOS

4.3.1. DE ETAPA

En la presente Unidad Didáctica: Economía Internacional, según dispone el artículo 3 del Decreto 111/2016, de 14 de junio, por el que se establece la ordenación y el currículo de la Educación Secundaria Obligatoria en la Comunidad Autónoma de Andalucía, y conforme a lo dispuesto en el artículo 11 del Real Decreto 1105/2014, de 26 de diciembre, la Educación Secundaria Obligatoria contribuirá a desarrollar en los alumnos y en las alumnas las capacidades que les permitan:

- a) Asumir responsablemente sus deberes, conocer y ejercer sus derechos en el respeto a los demás, practicar la tolerancia, la cooperación y la solidaridad entre las personas y grupos, ejercitarse en el diálogo afianzando los derechos humanos y la igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres, como valores comunes de una sociedad plural y prepararse para el ejercicio de la ciudadanía democrática.

- b) Desarrollar y consolidar hábitos de disciplina, estudio y trabajo individual y en equipo como condición necesaria para una realización eficaz de las tareas del

aprendizaje y como medio de desarrollo personal.

c) Valorar y respetar la diferencia de sexos y la igualdad de derechos y oportunidades entre ellos.

Rechazar la discriminación de las personas por razón de sexo o por cualquier otra condición o circunstancia personal o social. Rechazar los estereotipos que supongan discriminación entre hombres y mujeres, así como cualquier manifestación de violencia contra la mujer.

d) Fortalecer sus capacidades afectivas en todos los ámbitos de la personalidad y en sus relaciones con los demás, así como rechazar la violencia, los prejuicios de cualquier tipo, los comportamientos sexistas y resolver pacíficamente los conflictos.

e) Desarrollar destrezas básicas en la utilización de las fuentes de información para, con sentido crítico, adquirir nuevos conocimientos. Adquirir una preparación básica en el campo de las tecnologías, especialmente las de la información y la comunicación.

f) Concebir el conocimiento científico como un saber integrado, que se estructura en distintas disciplinas, así como conocer y aplicar los métodos para identificar los problemas en los diversos campos del conocimiento y de la experiencia.

g) Desarrollar el espíritu emprendedor y la confianza en sí mismo, la participación, el sentido crítico, la iniciativa personal y la capacidad para aprender a aprender, planificar, tomar decisiones y asumir responsabilidades.

h) Comprender y expresar con corrección, oralmente y por escrito, en la lengua castellana, textos y mensajes complejos, e iniciarse en el conocimiento, la lectura y el estudio de la literatura.

4.3.2. DE MATERIA

En base a la orden de 14 de julio de 2016, por la que se desarrolla el currículo correspondiente a la Educación Secundaria Obligatoria en la Comunidad Autónoma de Andalucía, se regulan determinados aspectos de la atención a la diversidad y se establece la ordenación de la evaluación del proceso de aprendizaje del alumnado, en su anexo I sobre Materias del Bloque de Asignaturas Troncales, se establecen los siguientes objetivos para la enseñanza de Economía, relativo a la unidad didáctica de Economía Internacional, tendrá como finalidad el desarrollo de las siguientes capacidades:

1. Caracterizar los rasgos básicos de la Economía como ciencia que emplea modelos para analizar los procesos de toma de decisiones de los agentes económicos sobre la gestión de recursos para atender las necesidades individuales y sociales.

4. Explicar el papel del sector público y sus funciones en el sistema económico, comprendiendo el papel del sistema fiscal y del gasto público en el suministro de bienes y servicios públicos, en la redistribución de la renta y en la corrección de los fallos de mercado.

6. Comprender el papel de la inflación como elemento distorsionador de las decisiones que toman los agentes y los mecanismos básicos para su control.

7. Identificar la importancia del comercio internacional para el logro del desarrollo económico, así como los rasgos de los procesos de integración europea y de la globalización.

8. Comprender y valorar la relevancia de las dimensiones económica, equitativa y ecológica del desarrollo sostenible en el contexto local, andaluz, nacional e internacional.

9. Identificar los rasgos principales de la economía y los agentes económicos andaluces y sus interrelaciones con otros en el resto de los ámbitos territoriales.

4.3.3. ESPECÍFICOS DE LA U.D.

Sustentado en los objetivos de etapa especificados anteriormente en base al Decreto 111/2016, de 14 de junio, los objetivos de materia en base a la orden de 14 de julio de 2016, y los contenidos que se verán en la Unidad Didáctica que aquí se trata, se establecen los siguientes objetivos específicos:

1.- Comprender las causas que han llevado al fenómeno de la globalización, analizando sus efectos positivos, así como las críticas de este proceso.

2.- Explicar las razones que argumenten la existencia del comercio internacional, generando el debate entre librecambismo frente al proteccionismo.

3.- Conocer las medidas existentes para la integración económica, los organismos de cooperación internacional, los acuerdos comerciales y la Unión Europea y Monetaria como proyecto integrador.

4.- Valorar las consecuencias y efectos del crecimiento económico sobre diferentes aspectos de la vida y el medio ambiente, además de las medidas para afrontar el

problema.

4.4 CONTENIDOS

Según la orden de 14 de julio de 2016, por la que se desarrolla el currículo correspondiente a la Educación Secundaria Obligatoria en la Comunidad Autónoma de Andalucía, se regulan determinados aspectos de la atención a la diversidad y se establece la ordenación de la evaluación del proceso de aprendizaje del alumnado, en su anexo I sobre Materias del Bloque de Asignaturas Troncales, se establecen los siguientes contenidos para la enseñanza de Economía, relativo al

bloque 6, denominado Economía internacional:

La globalización económica. el comercio internacional. el mercado común europeo y la unión económica y monetaria europea. La consideración económica del medio ambiente: la sostenibilidad.

4.4.1. CONTENIDOS DE LA U.D.

La presente Unidad Didáctica tratará los contenidos citados anteriormente, a través de los siguientes puntos:

- 1.- La globalización. Factores de la globalización, efectos positivos y críticas.
- 2.- Motivos de la existencia del comercio internacional. El debate librecambismo-proteccionismo.
- 3.- La integración económica. La Unión Europea y Monetaria.
- 4.- Consecuencias del crecimiento económico. Efectos sobre la calidad de vida, el medio ambiente. Medidas para los problemas ambientales.

4.4.2. CONTENIDOS TRANSVERSALES

a) El respeto al Estado de Derecho y a los derechos y libertades fundamentales recogidos en la Constitución Española y en el Estatuto de Autonomía para Andalucía.

b) El desarrollo de las competencias personales y las habilidades sociales para el

ejercicio de la participación, desde el conocimiento de los valores que sustentan la libertad, la justicia, la igualdad, el pluralismo político y la democracia.

c) La educación para la convivencia y el respeto en las relaciones interpersonales, la competencia emocional, el autoconcepto, la imagen corporal y la autoestima como elementos necesarios para el adecuado desarrollo personal, el rechazo y la prevención de situaciones de acoso escolar, discriminación o maltrato, la promoción del bienestar, de la seguridad y de la protección de todos los miembros de la comunidad educativa.

d) El fomento de los valores y las actuaciones necesarias para el impulso de la igualdad real y efectiva entre mujeres y hombres, el reconocimiento de la contribución de ambos sexos al desarrollo de nuestra sociedad y al conocimiento acumulado por la humanidad, el análisis de las causas, situaciones y posibles soluciones a las desigualdades por razón de sexo, el respeto a la orientación y a la identidad sexual, el rechazo de comportamientos, contenidos y actitudes sexistas y de los estereotipos de género, la prevención de la violencia de género y el rechazo a la explotación y abuso sexual.

e) El fomento de los valores inherentes y las conductas adecuadas a los principios de igualdad de oportunidades, accesibilidad universal y no discriminación, así como la prevención de la violencia contra las personas con discapacidad.

f) El fomento de la tolerancia y el reconocimiento de la diversidad y la convivencia intercultural, el conocimiento de la contribución de las diferentes sociedades, civilizaciones y culturas al desarrollo de la humanidad, el conocimiento de la historia y la cultura del pueblo gitano, la educación para la cultura de paz, el respeto a la libertad de conciencia, la consideración a las víctimas del terrorismo, el conocimiento de los elementos fundamentales de la memoria democrática vinculados principalmente con hechos que forman parte de la historia de Andalucía, y el rechazo y la prevención de la violencia terrorista y de cualquier otra forma de violencia, racismo o xenofobia.

g) El desarrollo de las habilidades básicas para la comunicación interpersonal, la capacidad de escucha activa, la empatía, la racionalidad y el acuerdo a través del diálogo.

h) La utilización crítica y el autocontrol en el uso de las tecnologías de la información y la comunicación y los medios audiovisuales, la prevención de las situaciones de riesgo derivadas de su utilización inadecuada, su aportación a la enseñanza, al aprendizaje y al trabajo del alumnado, y los procesos de transformación de la información en conocimiento.

k) La adquisición de competencias para la actuación en el ámbito económico y para la creación y desarrollo de los diversos modelos de empresas, la aportación al crecimiento económico desde principios y modelos de desarrollo sostenible y utilidad social, la formación de una conciencia ciudadana que favorezca el cumplimiento correcto de las obligaciones tributarias y la lucha contra el fraude, como formas de contribuir al sostenimiento de los servicios públicos de acuerdo con los principios de solidaridad, justicia, igualdad y responsabilidad social, el fomento del emprendimiento, de la ética empresarial y de la igualdad de oportunidades.

l) La toma de conciencia sobre temas y problemas que afectan a todas las personas en un mundo globalizado, entre los que se considerarán la salud, la pobreza en el mundo, la emigración y la desigualdad entre las personas, pueblos y naciones, así como los principios básicos que rigen el funcionamiento del medio físico y natural y las repercusiones que sobre el mismo tienen las actividades humanas, el agotamiento de los recursos naturales, la superpoblación, la contaminación o el calentamiento de la Tierra, todo ello, con objeto de fomentar la contribución activa en la defensa, conservación y mejora de nuestro entorno como elemento determinante de la calidad de vida.

4.4.3. CONTENIDOS DE INTERDISCIPLINARIEDAD

a) Lengua Castellana y Literatura: Como contenido de interdisciplinariedad para la unidad economía internacional, Lengua Castellana y Literatura se contempla a consecuencia de la competencia comunicativa que deberá desarrollar el alumno, así como su lenguaje. Unido a la comunicación se encuentra la interpretación de textos, ya sean escritos como orales. Se prestará una atención especial a la realización de breves exposiciones orales.

b) Geografía e Historia: Esta es otra de las asignaturas interdisciplinares presentes en la unidad, relacionándose con los contenidos que tratarán sobre las distintas formas de capitalismo en el mundo a lo largo de la historia. La unión de Europa, la globalización y la revolución por los cambios tecnológicos en los siglos XX y XXI, será otro de los aspectos relacionados, así como el pasado, presente y futuro visto desde la Historia.

4.5. COMPETENCIAS

Como se mencionaba anteriormente en el capítulo destinado a la implicación personal del docente en la formación del alumnado, destacábamos la importancia de que el alumno gradualmente desarrolle su propia personalidad y capacidades para lograr sus objetivos futuros, siempre avalado por unos estándares de aprendizaje caracterizados por ser de calidad.

Esas capacidades deben ir implícitas en los contenidos impartidos en esta unidad, de tal manera que, el trabajo activo del alumno le llevará a alcanzar un nivel de logro y realización personal en paralelo con el aprendizaje para encajar en la sociedad del futuro para la que lo estamos modelando.

Pero no basta con adquirir simplemente una serie de conocimientos como se hacía en el pasado, sino que debe alcanzar una serie de destrezas que tienen mucho más que ver con el día a día al que se enfrenta el individuo en la sociedad actual. Valores, actitudes, aptitudes y habilidades, además de otros elementos característicos y necesarios para el mundo en el que vivimos.

Debe por tanto existir un nexo entre el conocimiento, es decir, el “saber”, las emociones, los valores, la actitud, la cultura, la sociedad y todo aquello que influye en la configuración emocional y humana del individuo, y que llamamos “saber ser”, con el “saber hacer”, donde se pone en

práctica el conocimiento pero no exclusivamente de manera mecánica, sino en colaboración mente y cuerpo.

Ahora sí, hacemos mención de aquellas competencias que adquirirá el alumno a medida que se desarrolle la presente unidad y que iremos desglosando a continuación:

- Competencia en comunicación lingüística (CCL)
- Comp. matemática y competencias básicas en ciencia y tecnología (CMCT)
- Competencia digital (CD)
- Competencia aprender a aprender (CAA)
- Competencias sociales y cívicas (CSC)
- Sentido de iniciativa y espíritu emprendedor (SIEP)

Comenzamos con la competencia referida a la comunicación lingüística (CCL), de modo que a través de la lectura de artículos y la exposiciones orales, el alumno irá adquiriendo cierta destreza, tanto a nivel de comprensión, como de síntesis, organización y comunicación, fundamental para entender la materia y participar en

aspectos relativos a economía y comercio de carácter internacional, cada vez más presente en su vida diaria.

La interpretación de estadísticas, gráficos, así como interpretar las diferencias entre el libre comercio frente a las medidas proteccionistas, permitirá profundizar en la competencia matemática y competencias básicas en ciencia y tecnología (CMCT).

El concepto de globalización no puede ser entendido en la actualidad sin las tecnologías de la información y la comunicación e internet, haciendo que las transacciones comerciales con empresas ubicadas en cualquier punto del planeta sean incluso más accesibles que las que se encuentran al lado de nuestra propia casa. En este sentido, el alumno se adentrará en las múltiples posibilidades que ofrecen las nuevas tecnologías para comprender en qué medida ha contribuido al desarrollo en la economía internacional. Además utilizará herramientas para presentar proyectos expositivos sobre la materia, desarrollándose así la competencia digital (CD).

Se le plantearán cuestiones a debate en base a una serie de criterios, como por ejemplo factores positivos y negativos de la globalización, libremercado frente al proteccionismo, o temas de actualidad como es la salida del Reino Unido de la Unión Europea, para que razone, tome decisiones y se posicionen ante diferentes temas, alcanzándose así la competencia de aprender a aprender (CAA).

Se tratarán las competencias sociales y cívicas (CSC), mediante la profundización en los organismos de cooperación internacionales, que velan por la cooperación, la estabilidad y la reducción de la pobreza, despertando en el alumno un carácter crítico ante estas cuestiones sociales y los objetivos de estas instituciones, compartiéndolas con sus compañeros y planteando en grupo cuestiones de actualidad.

Finalmente, es esencial el sentido de iniciativa y espíritu emprendedor (SIEP) en una unidad didáctica que trata el tema de la economía internacional, planteándoles un proyecto creativo para la inclusión de un producto o servicio local, provincial o autonómico en la economía internacional.

4.6. METODOLOGÍA Y RECURSOS DIDÁCTICOS

Para introducirnos en la metodología que seguiremos para la unidad didáctica: economía internacional, perteneciente al bloque 6 de economía de 4ª de Educación Secundaria Obligatoria, nos trasladamos hasta el artículo 2 del Real Decreto 1105/2014, de 26 de diciembre, por el que se establece el currículo básico de la Educación Secundaria Obligatoria y del Bachillerato. En él nos habla sobre la

metodología didáctica, e indica que es el **“conjunto de estrategias, procedimientos y acciones organizadas y planificadas por el profesorado, de manera consciente y reflexiva, con la finalidad de posibilitar el aprendizaje del alumnado y el logro de los objetivos planteados”**.

Dicho de otro modo, nos centra en la cuestión del cómo se debe realizar el proceso de enseñanza-aprendizaje. En este sentido, partiremos de la consideración del alumnado desde una perspectiva universal, atendiendo a la diversidad. El trabajo educativo seguirá un proceso de andamiaje, tomando como cimientos aquellos conocimientos de los que el alumno tiene constancia, para que, desde la tarea del docente como orientado y guía, le facilite la adquisición de los contenidos previstos. Uno de los factores a destacar en este proceso es la implicación por parte del alumnado, quien pasa de ser un mero receptor de información para convertirse en un elemento activo, que realiza a su vez una tarea de descubrimiento e investigación, razonamiento y aplicación a su vida diaria y entorno, adquiriendo así el conjunto de competencias marcadas en esta unidad.

Es por ello que el ritmo y el tiempo debe ajustarse a cada momento e individuo, además de la adaptación de la formación a diferentes modelos de trabajo y que mejor se ajuste al proceso, pudiendo encontrar por tanto labores individuales o cooperativas. En este sentido, el artículo 26 de la Ley Orgánica de Educación, manteniéndose en la Ley Orgánica para la Mejora de la Calidad Educativa, indica que “los centros elaborarán sus propuestas pedagógicas para esta etapa desde la consideración de la atención a la diversidad y del acceso de todo el alumnado a la educación común. Asimismo, arbitrarán métodos que tengan en cuenta los diferentes ritmos de aprendizaje de los alumnos, favorezcan la capacidad de aprender por sí mismos y promuevan el trabajo en equipo.

Por otro lado, la Orden ECD/65/2015, de 21 de enero, por la que se describen las relaciones entre las competencias, los contenidos y los criterios de evaluación de la educación primaria, la educación secundaria obligatoria y el bachillerato, indica que “uno de los elementos clave en la enseñanza por competencias es despertar y mantener la motivación hacia el aprendizaje en el alumnado, lo que implica un nuevo planteamiento del papel del alumno, activo y autónomo, consciente de ser el responsable de su aprendizaje”, y añade a su vez que “para potenciar la motivación por el aprendizaje de competencias se requieren, además, metodologías activas y contextualizadas. Aquellas que faciliten la participación e implicación del alumnado y la adquisición y uso de conocimientos en situaciones reales, serán las que generen aprendizajes más transferibles y duraderos”.

Dicho esto, en la presente unidad didáctica se han diseñado un conjunto de actividades divididas en un total de nueve sesiones, de modo que el alumnado pueda realizar un recorrido lógico en el proceso de aprendizaje, comenzando la primera de las sesiones con un aprendizaje constructivista, de modo que, a partir de sus propios conocimientos, establezcamos una salida y un objetivo a alcanzar de manera progresiva.

La unidad ofrece una magnífica oportunidad de conectar al alumno con la realidad en la que vive, a través de la información actual y continua, de modo que los casos reales permitirán llevar a cabo un aprendizaje significativo a través de actividades que conectan el contenido con la práctica en la sociedad actual.

Como se indicaba previamente, se plantean actividades en las que el alumno de forma individual o autónoma, contribuirá a su propio proceso de aprendizaje, pero del mismo modo, se diseñan otras en las que la colaboración y el trabajo cooperativo contribuirá de mejor manera a la adquisición de las capacidades establecidas.

El proceso de aprendizaje culmina con el planteamiento de un proyecto en el que se aglutina el conjunto del contenido aplicado a una realidad de su entorno, poniéndose en práctica lo aprendido, siendo apoyado a su vez por el testimonio de empresas cercanas y acciones comerciales llevadas a cabo en su entorno, proporcionándoles evidencias palpables del contenido de esta unidad.

Aprovechamos esta última cuestión sobre la visión en la vida cotidiana de lo transmitido en la unidad que aquí nos trae para comenzar a tratar las estrategias planificadas, y es que en este sentido, la conexión del contenido con la realidad permite al docente motivar al alumnado en el interés por la materia. Las conferencias de agentes cercanos, eventos comerciales cercanos a su entorno y las oportunidades de profundización que posibilitan las Tecnologías de la Información y la Comunicación, servirán de valiosas herramientas motivadoras.

Son precisamente estas Tecnologías de la Información y la Comunicación, las que ayudan al docente es su estrategia expositiva de la materia, donde en otro tiempo se reducía a una clase magistral con una transmisión informativa unidireccional, mientras que ahora se vuelve mucho más interactiva. No se huirá por completo de este proceso tradicional pero será utilizado en periodos cortos de tiempo, intentando no superar los quince minutos. Se hará uso de las presentaciones con aplicaciones como Power Point, periódicos, prensa digital o contenidos de vídeo, de modo que la transmisión del contenido será más visual y adaptado a la realidad de una generación inmersa en la era de la comunicación digital.

Hemos mencionado previamente la participación testimonial de empresas locales, así como el contacto de ferias comerciales que desarrollan en su entorno como estrategias motivadoras, pero cumplen un doble objetivo, si tenemos en cuenta el potencial que poseen para el desarrollo de una estrategia centrada en la investigación. Unido a las posibilidades que proporcionan las TIC's y la profundización en cuestiones cotidianas como es el Brexit, así como el debate sobre tipologías de mercados, potencian una metodología de aprendizaje significativo, siempre guiado por el docente en la fiabilidad de las fuentes de información para recabar datos y construir conclusiones.

Como culmen del proceso desarrollamos una estrategia que sirva de consolidación, mediante la elaboración de una proyecto, tal y como antes era mencionado. Con un enfoque relacional y a modo de resumen de contenidos, el alumnado aplica a la realidad de su entorno una idea que le llevará a crear una imagen global del contenido desarrollado a lo largo de las nueve sesiones.

En cuanto a las actividades, se ha pretendido hacer un nexo entre la teoría y la práctica para una mejor comprensión y praxis del contenido de la unidad. Para ello se programa:

- Lectura de textos, artículos, gráficos o visualización de vídeos relacionados con la economía internacional.
- Análisis de actualidad para adquirir un criterio propio, adquiriendo cierta transversalidad con el fomento de la tolerancia, el reconocimiento de la diversidad intercultural, el conocimiento de la contribución de las diferentes sociedades, civilizaciones y culturas al desarrollo de la humanidad.
- Contactar con las realidades cercanas a través de empresas y misiones comerciales.
- Debatir en el aula sobre diferentes perspectivas y posicionarse ante una de ellas, argumentando y adquiriendo cierto sentido crítico desde el raciocinio.
- Construir documentos que simulen prácticas de la realidad en las que se contemplan acuerdos y compromisos por un objetivo común.
- Responder a cuestiones que preocupan a la ciudadanía ante acontecimientos recientes y que afectan al alumno como un interesado más de la sociedad en la que vive.
- Aprender elaborando un proyecto, fomentando el espíritu emprendedor y la investigación, sirviendo de consolidación de los contenidos desarrollados a lo largo de toda la unidad didáctica.

- Presentar y exponer ante el resto de compañeros resultados de investigación o epígrafes relacionados con el contenido.

Para finalizar, se hará mención a los recursos, tanto de carácter convencional como digitales, necesarios para el desarrollo de la presente unidad didáctica en el aula:

- Utilizaremos un libro de texto como guía del proceso enseñanza-aprendizaje del alumno.
- Artículos de prensa, tanto escrita como digital relativos al contenido de la unidad.
- Presentaciones en Power Point u otras aplicaciones, elaboradas por el profesor para hacer más visual el contenido.
- Ordenadores u otros soportes informáticos conectados a internet para las tareas de investigación.
- Fichas con las actividades para que sean realizadas por el alumno.
- Videos de plataformas como YouTube como recurso audiovisual para hacer más comprensibles determinados contenidos de la unidad, además de la organización de una Flipped Classroom para el desarrollo de una de las sesiones programadas.
- Gamificación a través de herramientas como Kahoot!, uso de aplicaciones como Xmind para el desarrollo de mapas mentales y aplicaciones de grabación de vídeo para actividades de ampliación.
- Entre otras plataformas, se utilizarán Moodle como herramienta para gestionar el aprendizaje del alumnado, además de Corubric y Evalute en cuanto a la evaluación.

4.7. ACTIVIDADES Y TAREAS

4.7.1 Actividades de iniciación

Coincidente con la primera de las sesiones y para sumergirse en la unidad de Economía Internacional se plantea una actividad de iniciación con el propósito de identificar el nivel de conocimiento del alumnado con respecto al concepto de globalización.

Creando un ambiente motivador, plantearemos un cuestionario aptitudinal a través de la plataforma kahoot! (Anexo 6.2), de modo que podamos vislumbrar desde qué punto partiremos. El tiempo estimado para realización de esta actividad se estima en 10 minutos.

Otra de las actividades iniciales que se programa para la primera sesión es la visualización de un vídeo relacionado con aspectos históricos sobre la globalización, con una duración aproximada de 5 minutos. Este vídeo será predecesor de la exposición teórica por parte del docente, que versará sobre los factores que han llevado a la globalización, así como los factores positivos y críticas a la misma.

4.7.2. Actividades de desarrollo

Un conjunto de actividades de desarrollo se repartirán a lo largo del proceso enseñanza-aprendizaje de la unidad didáctica y que se detallan a continuación:

Como última actividad de la primera sesión se plantea el acceso vía web a un conjunto de noticias de actualidad propuestas, así como otras de prensa escrita, en las que identificarán esos factores que han llevado a la globalización, para las que se les proporcionará 15 minutos de tiempo a dedicar a su lectura. (Ejemplo de tipos de noticias: Tasa Google).

Durante los próximos 20 minutos, en parejas, se les pedirá analizar e identificar por escrito los factores de la globalización a los que hace referencia la/s noticia/s y reflexionar sobre qué efectos tiene sobre el resto de países (Anexo 6.3 y 6.4). En este caso se evaluará la actividad con una lista de cotejo, centrándose en el estándar mediante el cual el alumno valora el grado de interconexión de las diferentes economías de todos los países del mundo y aplica la perspectiva global para emitir juicios críticos. Competencias tratadas: CCL, CMCT, CD.

En la segunda sesión, tras la exposición teórica sobre los efectos positivos y críticas a la globalización y el mercado internacional, el alumno de forma individual deberá acceder a internet y buscar datos relacionados con la teoría, ya sea a través de noticias, gráficos, artículos, etc, tales como las medidas medioambientales que se están tomando para frenar el cambio climático o aquellos mercados emergentes actuales. Este proceso ocupará 35 minutos de la sesión, dejando el resto para que también de manera individual elaboren un informe en el que se refleje de forma razonada los efectos positivos o negativos en base a los datos obtenidos. Deberán indicar al menos 3 efectos de cada uno de ellos junto con un razonamiento final (Anexo 6.5). Se realizará

un registro anecdótico, en referencia nuevamente al estándar mediante el cual el alumno valora el grado de interconexión de las diferentes economías de todos los países del mundo y aplicar una perspectiva global para emitir juicios críticos. También se evalúa el estándar relacionado con la explicación de razones para explicar la justificación e influencia en el intercambio económico entre países. Competencias tratadas: CCL, CMCT, CD, CAA.

En la cuarta sesión encontramos una nueva tarea relacionada con el librecambismo y el proteccionismo, teoría que será transmitida al alumno durante los primeros 10 minutos. Tras aportarle un listado de ventajas de ambos posicionamientos, deberá de forma individual elegir uno de ellos para su defensa en un debate. Durante los próximos 15 minutos buscará vía internet argumentos adicionales para defender su postura, para lo cual, tendrá que organizar su intervención. Seguidamente se llevará a cabo el debate, que tendrá una duración de 35 minutos, construyéndose en la pizarra, a lo largo de su desarrollo y por toda la clase, un contrato para cada uno de los posicionamientos, en los que se hará referencia las medidas que deberían adoptar los países en función de un posicionamiento u otro. El alumno deberá tomar nota del mismo (Anexo 6.6 y 6.7). El debate será evaluado por una rúbrica y además se realizará un registro anecdótico de la redacción del contrato por parte del alumno en su cuaderno, de manera que podamos evaluar aquellos estándares que versan sobre la explicación de razones que justifican e influyen en el intercambio económico entre países, además del análisis de acontecimientos económicos contemporáneos en el contexto de la globalización y el comercio internacional. Competencias tratadas: CCL, CMCT, CD, CAA.

Los organismos de cooperación internacional y la Unión Europea y Monetaria se trata con una actividad de desarrollo que tiene lugar en la quinta sesión tras la explicación teórica de 15 minutos de duración y la visualización de un vídeo de 5 minutos sobre el “Brexit”. A continuación, los alumnos recibirán un cuestionario tipo test cuyo título es: ¿Y qué pasa ahora?, con un conjunto de cuestiones que preocupan a los ciudadanos europeos desde que Reino Unido salió de Europa el pasado 31 de enero de 2020. En grupo se irá respondiendo cada uno de ellos, estableciendo un diálogo en clase que ocupará el total de los 30 minutos restantes. En este caso, el alumno deberá señalar de todas las preguntas tratadas, cuál o cuales de ellas le han proporcionado información interesante para su vida y el por qué (Anexo 6.8). El docente realizará un registro anecdótico, centrándose como en la sesión anterior, en los estándares relativos a la la explicación de razones que justifican e influyen en el intercambio económico entre países, además del análisis de acontecimientos económicos contemporáneos en el contexto de la globalización y el comercio internacional. Competencias tratadas: CCL,

CD, CSC.

4.7.3. Actividades de apoyo o refuerzo

En el punto dedicado a la atención a la diversidad se indicaba que contaremos con varios alumnos de necesidades especiales de apoyo educativo, para los cuales se programará una actividad en medida de apoyo y/o refuerzo a la unidad didáctica.

Recordamos que nos encontrábamos con un alumno con trastornos del espectro autista, concretamente síndrome de asperger, un alumno con discapacidad auditiva y dos alumnos con dificultades de aprendizaje. Para ellos se ha diseñado una actividad común, de modo que les permita seguir la clase, siempre anteponiéndose al contenido que se va a impartir, de tal manera que deberán trabajar en casa, a modo de preparación, y con el apoyo de los padres en la medida de lo posible.

Para ellos se ha elaborado un guión de la unidad, dividido en seis apartados/fichas. Cada uno de ellos contiene el contenido principal a modo de epígrafe. El alumno recibirá adjunto también los apuntes de ese apartado para que pueda realizar una lectura previa y que le sirva a su vez de guía de apoyo. Una vez lo ha leído, procederá a buscar imágenes, pictogramas o iconos que asocie con cada uno de los conceptos que aparecen en la ficha, asociando lo leído con el término del epígrafe. Lo que se pretende con esta actividad es que el alumno adquiera los conocimientos mediante un método asociativo y sencillo (Anexo 6.9). Dependiendo de la dificultad que pueda suponer para el alumno, el profesor adaptará las fichas, o incluso trasladará el trabajo también a clase.

4.7.4. Actividades de ampliación

Para la novena sesión, además de la actividad de recuperación para aquellos alumnos que no hayan alcanzado los objetivos establecidos, se dedicará parte del tiempo a la prueba de ampliación. Ésta estará dirigida tanto para aquellos dos alumnos que tenemos en el aula de altas capacidades, como para aquellos que deseen profundizar en el tema, siendo en ambos casos de carácter voluntario. En casa deberán buscar información de actualidad en la que se pueda identificar una parte relacionada con el contenido de la unidad didáctica. También podrán, como opción, visitar la quinta edición de CERAMIBA, la Feria Internacional de la Cerámica Artística “Ciudad de

Bailén”, que se celebrará los días 21, 22 y 23 de mayo de 2020 en la localidad. Deberán grabarse en un vídeo, con una duración de 3 a 4 minutos, explicando con sus propias palabras la noticia y exponer una opinión personal, en el primero de los casos, o bien, relacionar uno o varios contenidos de la unidad con la feria citada anteriormente, contactar con los participantes, así como otros aspectos que expliquen el objetivo de su celebración. El tiempo de la sesión será dividido en proporción, tanto para la actividad de recuperación como para ésta de ampliación. En éste último caso, los vídeos realizados serán expuestos en clase (Anexo 6.10). El profesor realizará un registro anecdótico y servirán para incrementar la calificación global. Esta actividad engloba el conjunto de estándares de evaluación de la unidad. Competencias tratadas: CCL, CMCT, CD, CAA, CSC.

4.7.5. Actividades de consolidación

En la sexta sesión encontramos una actividad de consolidación relacionada, aprovechando que el alumno recibe el último contenido de la unidad mediante una exposición teórica de 20 minutos de duración sobre las consecuencias del crecimiento económico, los efectos sobre la calidad de vida, el medio ambiente y las medidas para los problemas ambientales. Se le planteará un proyecto consistente en la elaboración de un mapa conceptual. Para ello, deberá pensar en un producto o servicio, preferiblemente relacionado con la provincia, establecer un mercado de destino, es decir, europeo, internacional,... y elaborar el mapa mental con la plataforma Xmind, relacionando su producto/ servicio con:

- Efectos positivos y negativos que puede conllevar la introducción de ese producto o servicio en un nuevo mercado, tanto para el país de origen como el/los de llegada.
- Factores que faciliten o impidan la introducción del producto o servicio.
- Inconvenientes o ventajas que puede imponer el mercado al que acceden.
- Organización/es en las que podrían apoyarse para facilitarles su propósito.
- Indicar con cuantos de los 17 objetivos de desarrollo sostenible 2015-2030 se identifica su proyecto.

El alumno dispondrá de los 40 minutos restantes de clase, además de la séptima sesión completa, pudiendo continuar en casa, y debiendo entregar el trabajo en la octava sesión, dedicada a la prueba final. Podrá hacer uso de internet u otros para

apoyarse para su investigación (Anexo 6.11 y 6.12). El profesor realizará una lista de cotejo para evaluar este proyecto. Esta actividad engloba el conjunto de estándares de evaluación de la unidad. Competencias tratadas: CCL, CMCT, CD, CAA, CSC, SIEP.

4.7.6. Actividades de evaluación

La octava sesión está dedicada a las actividades de evaluación. Por una parte encontramos la citada anteriormente de consolidación, relativa a la realización del proyecto que deberá entregar este día, y que forma a su vez parte de este apartado. Por otro lado, el alumnado deberá completar una prueba final consistente en un cuestionario de preguntas que hace un recorrido por toda la unidad didáctica, lo que hace que esta actividad pueda incluirse también como actividad de consolidación. Se planteará un cuestionario al alumnado, donde además de aspectos teóricos, deba aplicar los conocimientos adquiridos, propiciando de este modo el aprendizaje significativo de la unidad. Se dedicará toda la sesión a la realización del examen, que constará de 7 preguntas con un valor de 10 puntos cada una de ellas, debiendo alcanzar al menos 35 puntos para considerarse como superado (Anexo 6.13). Se evalúa el criterio de la unidad, es decir, el valorar el impacto de la globalización económica, del comercio internacional y de los procesos de integración económica en la calidad de vida de las personas y el medio ambiente, incluyendo el conjunto de estándares. Las competencias tratadas: CCL, CMCT, CD, CAA, CSC, SIEP.

4.7.7. Actividades de recuperación

Como se indicaba, la novena sesión será dedicada a la prueba de ampliación y de recuperación. Al contener la unidad didáctica sólo un criterio, el alumnado que no haya alcanzado alguno de los estándares en los que se desglosa, deberá realizar un trabajo en power point, presentando aquellos contenidos de la unidad que el profesor le indique, en relación con los estándares no superados. Además de su realización, que será trabajada en casa, deberá exponerlo en clase durante esta sesión ante todos sus compañeros. Serán estos los que, de manera anónima entregarán al final de cada exposición una ficha de evaluación de cada compañero, reflexionando sobre aquellos aspectos que consideren que deberían haber tratado y no lo han hecho, justificando su calificación de apto o no apto (Anexo 6.14 y 6.15). En este caso, cada estándar a evaluar dependerá del contenido indicado por el profesor. En conjunto, las competencias tratadas serán: CCL, CMCT, CD, CAA, CSC, SIEP.

4.7.8. Actividades complementarias y extraescolares

Durante la sesión número tres se contempla una actividad complementaria, para la cual es necesario hacer uso de la flipped classroom. Al alumnado se le proporcionará el enlace para la visualización de un vídeo relacionado con las razones que explican la existencia o aparición del comercio internacional. Deberán seguidamente en base a ello, elaborar un conjunto de 5 preguntas que le harían a una empresa de la provincia como ejemplo de internacionalización y que será invitada este día para ofrecer una mini-conferencia al alumnado. En este caso, la empresa seleccionada será Oro Bailén. Se dedicarán 30 minutos para la conferencia y los restantes para la realización de esas preguntas al representante de la compañía (Anexo 6.16). El profesor realizará un registro anecdótico, consultando al alumno el grado de interés que cree que ha podido despertar su batería de preguntas para el resto de sus compañeros. Esta actividad engloba al conjunto del criterio de la unidad, incluyendo todos sus estándares en los que se desglosa. Las competencias tratadas serán: CCL, CMCT, CD, CAA, CSC, SIEP.

4.8. TRATAMIENTO DE LA DIVERSIDAD

Como ya hemos mencionado, nos encontramos con alumnos con necesidades específicas de apoyo educativo para los que, una vez identificados, debemos establecer una serie de medidas para darles respuesta y que se desarrollan seguidamente:

- Necesidades Educativas Especiales

Alumnado con trastornos del espectro autista (síndrome de asperger)

Este tipo de alumnado puede presentar altos niveles de ansiedad y estrés, en ciertas ocasiones causadas por el entorno. Ello le puede imposibilitar el relacionarse, expresarse o participar de una conversación, o tener falta de iniciativa para tomar decisiones, entre otros. Como medida preventiva, se fomentará un ambiente adecuado entre todo el alumnado, promoviendo el respeto y compañerismo, librando así de los estímulos que puedan provocar este tipo de estados molestos para el alumnado descrito.

En caso de ansiedad o estrés por parte del alumno, intentaremos relajarle con ejercicios tales como: pasear, saltar, leer, escuchar música o pintar, consiguiendo retomar su comodidad y tranquilidad e integrarse en las diferentes actividades y tareas en las que se encuentran el resto de sus compañeros.

Debemos conseguir incluir al alumno en el aula, y para ello, además de generar un clima en el que se pueda sentir cómodo, utilizaremos herramientas como puedan ser pictogramas o fotografías como material audiovisual para las instrucciones de las tareas, plantearle las actividades paso a paso, estableciendo metas, fomentando su participación de modo progresivo, y en caso necesario, realizar adaptaciones curriculares.

Alumnado con discapacidad auditiva.

Para dar respuesta a este alumno, se contará con la presencia de un intérprete de lengua de signos en el aula, de tal manera que el alumno podrá seguir con el resto de sus compañeros la clase. En el supuesto de detectar necesidades de refuerzo, se dispondrá de una hora para que el profesor, acompañado del intérprete pueda responder a dicha necesidad.

Si la discapacidad que presenta el alumno es leve, se tomarán otras medidas como es ubicarlo en un lugar preferente en la clase e intentaremos aislarlo de cualquier ruido. Ante todo, habrá que dirigirse a él con toda la naturalidad posible, repitiéndole en caso necesario los conceptos en lugar de las palabras, captar su atención con cuestiones de comprensión que nos permitan conocer que nos sigue sin problema, evitando preguntarle directamente si nos ha entendido.

Entre otras cuestiones, realizaremos en caso necesario adaptaciones de las actividades o los exámenes al lenguaje de signos, e intentaremos hacerle una planificación previa de lo que se verá en clase, de modo que, en la medida de lo posible, en casa con sus padres pueda realizar una cierta preparación con antelación determinados conceptos y vocabulario que se verá en clase.

- Alumnado de altas capacidades

Nuestra tarea principal con este alumno será que no caiga en el aburrimiento, por tanto, intentaremos darle respuesta y que pueda desarrollarse como el resto de sus compañeros. Para ello, en primer lugar debemos descubrir aquellas capacidades en las que destaca, conocer sus intereses e intentar averiguar su estilo de aprendizaje, y para ello contaremos

con en los casos anteriores con la ayuda del departamento de orientación del centro.

Vamos a centrarnos en tareas que puedan estimularle, encargándole trabajos a los que no esté acostumbrado, que le requieran esfuerzo y le despierten interés. En el supuesto que detectemos que el alumno conoce ya el contenido que vamos a impartirle al resto de sus compañeros, nos aseguraremos de ellos para que durante las

clases pueda dedicarse a profundizar aún más en el tema en cuestión, de manera que pueda adquirir un conocimiento mucho más amplio sobre el mismo.

- Dificultades de aprendizaje

Para este alumno adaptaremos el tiempo y ritmo del aprendizaje. Para ello, el procedimiento debe personalizarse a sus hábitos, aptitud y actitud. Realizaremos juegos que ayuden a adquirir los conceptos, utilizaremos imágenes para conseguir un razonamiento mucho más visual, potenciaremos su capacidad de memoria con la práctica de actividades sencillas inicialmente, aplicando herramientas como reglas nemotécnicas, asociación de ideas, etc. Si el alumno presentase dificultades mucho más graves de aprendizaje, habrá que proceder a realizar adaptaciones significativas.

4.9. TEMPORALIZACIÓN

Se estima un total de nueve sesiones para desarrollar la presente unidad didáctica, distribuidas entre el jueves, 7 y el viernes, 29 de mayo, durante los lunes, jueves y viernes de cada semana. La primera sesión consistirá en una exploración aptitudinal, valorando así los conocimientos previos sobre el tema. En la segunda sesión el alumno investigará el tema a través de material de lectura o audiovisual. La tercera clase contará con la presencia de un representante de Oro Bailén, quien ofrecerá una mini-conferencia y posteriormente el alumnado realizará preguntas, a través de la preparación previa con una flipped classroom. La cuarta sesión se centrará en un debate sobre librecambismo y proteccionismo para continuar con la quinta sesión, que versará sobre los organismos de cooperación internacional, tratando el tema del Brexit en la Unión Europea. La sexta y séptima sesión se dedican al desarrollo de un proyecto que consolida los contenidos impartidos en la unidad, mientras que la octava sesión se reserva para la prueba final, además de la entrega del proyecto. La novena sesión se destina a la recuperación y ampliación de contenidos.

SECUENCIA DE LOS CONTENIDOS Y OBJETIVOS:

SESIONES	CONTENIDOS	OBJETIVOS	HERRAMIENTAS
1ª Sesión J:07/05/2020	La globalización. Factores de la globalización, efectos positivos y críticas.	Conocer las causas que han llevado al fenómeno de la globalización, analizando sus efectos positivos, así como las críticas de este proceso.	- Exploración aptitudinal. - Vídeo. - Material de lectura (prensa escrita y digital).
2ª Sesión			- TIC's (Noticias, artículos,

V:08/05/2020			gráficos).
3ª Sesión L:11/05/2020	Motivos de la existencia del comercio internacional. El debate librecambismo-proteccionismo.	Explicar las razones que argumenten la existencia del comercio internacional, generando el debate entre librecambismo frente al proteccionismo.	- Mini-conferencia Oro Bailén. - Flipped Classroom
4ª Sesión J:14/05/2020			- TIC'S para preparar debate.
5ª Sesión V:15/05/2020	La integración económica. La Unión Europea y Monetaria.	Reconocer las medidas existentes para la integración económica, los organismos de cooperación internacional, los acuerdos comerciales y la Unión Europea y Monetaria como proyecto integrador.	- Vídeo y cuestionario Brexit.
6ª Sesión L:18/05/2020	Consecuencias del crecimiento económico. Efectos sobre la calidad de vida, el medio ambiente. Medidas para los problemas ambientales.	Valorar las consecuencias y efectos del crecimiento económico sobre diferentes aspectos de la vida y el medio ambiente, además de las medidas para afrontar el problema.	- Plataforma Xmind. - TIC's para búsqueda información para proyecto.
7ª Sesión J:21/05/2020			
8ª Sesión J:28/05/2020	Todos los contenidos	Todos los objetivos	- Cuestionario prueba final.
9ª Sesión V:29/05/2020	Todos los contenidos	Todos los objetivos	- Power Point para actividad de recuperación. - Vídeo para actividad de ampliación.

SECUENCIA DE LAS SESIONES:

SESIONES	TIEMPO	ACTIVIDADES
1ª Sesión J:07/05/2020	10 Minutos	Cuestionario aptitudinal. Kahoot!
	5 Minutos	Visualización vídeo: Historia de la globalización.
	10 Minutos	Exposición teórica. Factores de la globalización.
	15 Minutos	Lectura prensa digital y escrita sobre globalización.
	20 Minutos	Analizar noticia e identificar factores globalización. Por escrito en parejas.
2ª Sesión V:08/05/2020	15 Minutos	Exposición teórica. Efectos positivos y críticas a la globalización.
	20 Minutos	Búsqueda en internet, noticias, gráficos, artículos,... sobre efectos.
	25 Minutos	Elaboración de informe con tres efectos razonados.
FLIPPED CLASSROOM: Motivos de la existencia del comercio internacional.		

3ª Sesión L:11/05/2020	30 Minutos	Mini-conferencia Oro Bailén.
	30 Minutos	Planteamiento de preguntas al ponente por parte del alumno.
4ª Sesión J:14/05/2020	10 Minutos	Exposición teórica. Libremercado y proteccionismo.
	15 Minutos	Búsqueda de argumentos en internet y organización de intervención en el debate.
	35 Minutos	Debate y construcción en grupo contratos medidas proteccionistas y libremercabilistas.
5ª Sesión V:15/05/2020	15 Minutos	Exposición teórica. Organismos de cooperación internacional y la U.E.
	5 Minutos	Visualización vídeo. Brexit.
	30 Minutos	Respuesta del cuestionario en grupo: ¿Y ahora qué?
	10 Minutos	Elección de preguntas más interesantes y justificación.
6ª Sesión L:18/05/2020	20 Minutos	Exposición teórica. Consecuencias del crecimiento económico.
	40 Minutos	Investigación y realización de proyecto mapa mental con Xmind.
7ª Sesión J:21/05/2020	60 Minutos	Investigación y realización de proyecto mapa mental con Xmind.
VISITA OPCIONAL: V edición CERAMIBA. Feria Internacional Cerámica Artística Bailén		
8ª Sesión J:28/05/2020	60 Minutos	Prueba de evaluación final. Examen teórico-práctico.
9ª Sesión V:29/05/2020	Indefinido (prioritario)	Prueba de recuperación. Exposición power point de contenido no superado.
	Indefinido	Visualización de ampliación. Visualización de vídeo visión personal sobre noticia de actualidad con contenido de la unidad o vídeo sobre V edición de CERAMIBA.

4.10. EVALUACIÓN

4.10.1.- TIPO DE EVALUACIÓN

Como ya se ha indicado, en la primera sesión se llevará a cabo una exploración aptitudinal, dejando así entrever el grado de conocimiento del alumno sobre el tema de la economía internacional.

A lo largo de la unidad se realizarán evaluaciones continuas para conocer el proceso de aprendizaje seguido por el alumnado, permitiéndonos en este caso corregir la formación en aquellos puntos en los que detectemos que presentan ciertas deficiencias, no logrando alcanzar los objetivos marcados.

Finalmente, con la evaluación sumativa advertiremos si el proceso educativo

seguido con el alumnado ha sido eficaz, o por el contrario encontramos un alto porcentaje de estándares que no ha logrado asimilar (puesto que sólo tenemos un criterio), no alcanzando por tanto el/los objetivo/s.

4.10.2.- CRITERIOS DE EVALUACIÓN

Según la Orden de 14 de julio de 2016, por la que se desarrolla el currículo correspondiente a la educación Secundaria Obligatoria en la Comunidad Autónoma de Andalucía, se establecen los

siguientes criterios de evaluación para el contenido de esta unidad, coincidente con el bloque 6 para la enseñanza de Economía de 4º de Educación Secundaria Obligatoria, denominado Economía internacional:

1. Valorar el impacto de la globalización económica, del comercio internacional y de los procesos de integración económica en la calidad de vida de las personas y el medio ambiente. CCL, CMCT, CD, CAA, CSC, SIEP.

4.10.3.- ESTÁNDARES DE APRENDIZAJE EVALUABLES

Según el Real Decreto 1105/2014, de 26 de diciembre, por el que se establece el currículo básico de la Educación Secundaria Obligatoria y del Bachillerato, los estándares de aprendizajes evaluables para el contenido de esta unidad, coincidente con el bloque 6 para la enseñanza de Economía de 4º de Educación Secundaria Obligatoria, denominado Economía internacional:

- 1.1. Valora el grado de interconexión de las diferentes Economías de todos los países del mundo y aplica la perspectiva global para emitir juicios críticos.
- 1.2. Explica las razones que justifican e influyen en el intercambio económico entre países.
- 1.3. Analiza acontecimientos económicos contemporáneos en el contexto de la globalización y el comercio internacional.
- 1.4. Conoce y enumera ventajas e inconvenientes del proceso de integración económica y monetaria de la Unión Europea.
- 1.5. Reflexiona sobre los problemas medioambientales y su relación con el

impacto económico internacional analizando las posibilidades de un desarrollo sostenible.

4.10.4.- PROCEDIMIENTOS DE EVALUACIÓN

En cuanto a los instrumentos empleados para la evaluación, partiremos de un pequeño cuestionario y entrevista verbal durante la primera sesión para realizar la exploración aptitudinal del alumnado con respecto al tema.

A lo largo de las siguientes sesiones, se evaluará la formación de forma continua mediante la observación diaria, mayoritariamente sobre cuestiones relativas a conceptos tratados en sesiones anteriores, y que se utilizarán fundamentalmente para poner de manifiesto si asimilan los contenidos. Se realizarán además un debate, que será crucial para la evaluación de un posicionamiento y crítica a dos conceptos del mercado internacional, como son los de librecambismo y las medidas proteccionistas.

Como parte de la evaluación sumatoria se encuentra la elaboración de un proyecto y una prueba final, donde valoraremos si han logrado asimilar el criterio establecido y si han alcanzado las competencias clave asociadas.

4.10.5. INSTRUMENTOS Y ESCENARIOS DE EVALUACIÓN

Comenzaremos con la prueba aptitudinal como instrumento de evaluación inicial. Para la observación diaria y diferentes pruebas, como pueda ser el debate previsto, se hará uso de un registro anecdótico y de una rúbrica respectivamente.

El proyecto será evaluado con una lista de cotejo, mientras que la prueba final consistirá en la realización de un examen.

4.10.6. SISTEMA DE RECUPERACIÓN

Como procedimiento e instrumento de recuperación, el alumno realizará una presentación en power point de aquellos estándares no alcanzados, y por tanto contenidos no superados, de los que le informará el docente previamente. Al contener

la unidad sólo un criterio, nos centraremos en aquellos estándares de aprendizaje que el alumno no haya logrado alcanzar, que analizaremos de la propia prueba final realizada, así como del resto de evaluaciones realizadas a lo largo del desarrollo de la unidad.

SESIONES	INSTRUMENTO DE EVALUACIÓN	ACTIVIDADES	PORCENTAJE
1ª Sesión J:07/05/2020	Cuestionario	Prueba aptitudinal	0%
	Lista de cotejo	Analizar noticia e identificar factores globalización. Por escrito en parejas.	5%
2ª Sesión V:08/05/2020	Registro anecdótico	Elaboración de informe con tres efectos razonados.	5%
3ª Sesión L:11/05/2020	Registro anecdótico y Autoevaluación	Planteamiento de preguntas al ponente por parte del alumno.	5%
4ª Sesión J:14/05/2020	Rúbrica y registro anecdótico.	Debate y construcción en grupo contratos medidas proteccionistas y librecambistas.	20%
5ª Sesión V:15/05/2020	Registro anecdótico	Elección de preguntas más interesantes y justificación.	5%
6ª Sesión L:18/05/2020	Lista de cotejo	Investigación y realización de proyecto mapa mental con Xmind.	30%
7ª Sesión J:21/05/2020			
8ª Sesión J:28/05/2020	Examen	Prueba de evaluación final. Examen teórico-práctico.	30%
TOTAL: 100%			
9ª Sesión V:29/05/2020	Coevaluación	Prueba de recuperación. Exposición power point de contenido no superado.	Apto = Superado mínimo = 50% No apto = No superado
	Registro anecdótico	Visualización de ampliación. Visualización de vídeo visión personal sobre noticia de actualidad con contenido de la unidad o vídeo sobre V edición de CERAMIBA.	Incremento adicional hasta 10%

5. BIBLIOGRAFÍA

¿Va a cambiar tanto el mundo como nos cuentan? Un diálogo sobre nuestro futuro con Faircompanies. Calero, J.F. (Director). (2020). Recuperado de:
<https://www.youtube.com/watch?v=F2-8i1ZtxKg>

A.F.D. (2009). Les transports face aux défis de l'énergie et du climat. *Agence Française de Développement, Document de travail n° 86*

Álvarez, C. D. y Bragança, L. (2013). *Comunidades urbanas energeticamente eficientes.* Editora da Univesidade Federal do Spirito Santo

Ander-Egg, E. (2010). *Globalización el proceso en el que estamos metidos.* Editorial Brujas

Bellver, L. (2019). Juan Francisco Calero: La movilidad eléctrica tiene que ir asociada a políticas de movilidad inteligente. *Valencia Plaza.* Recuperado de:
<https://valenciaplaza.com/juan-francisco-calero-la-movilidad-electrica-tiene-que-ir-asociada-a-politicas-de-movilidad-inteligente>

Bettini, V. (1998). *Elementos de ecología urbana.* Madrid: Editorial Trotta.

Buchal, C., Karl, H. D. y Sinn, H. W. (2019). Kohlemotoren, Windmotoren und Dieselmotoren: Was zeigt die CO2-Bilanz?. *Ifo Schnelldienst*, 72(08), 40-54

Camagni, R. (1995). El desarrollo sostenible: razones y fundamentos de un programa de investigación. *En Papeles de Economía española*, 80, 266-289

Camprubí, A. (2020). *Coronavirus: Últimas noticias | Segunda muerte en Italia, en directo.* Recuperado de:
<https://www.lavanguardia.com/vida/20200222/473683075729/coronavirus-wuhan-covid-19-casos-contagios-fallecidos-sintomas-china-espana-ultimas-noticias-hoy-en-directo.html>

Capel, H. (1975). La definición de lo urbano. *Estudios geográficos*, 138(139), 265-301

Carcedo, D. (2020). *La globalización de la necesidad*. Recuperado de: <https://www.20minutos.es/opinion/diego-carcedo-globalizacion-necesidad-20200120-4121862/>

Causas y efectos del comercio internacional. (03/12/2017). Recuperado de: https://www.youtube.com/watch?v=zCErkczw_6I

Civric, Z. (2011). Elements of the Concept of Sustainability in the Works of Nikola Tesla. In *Proceedings, ECOS Conference, Novi Sad*

Clifford, C. (2018). Elon Musk: Tesla's work supersedes political parties, race, creed, religion. *CNBC*. Recuperado de: <https://www.cnbc.com/2018/11/05/elon-musk-teslas-work-is-important-to-the-future-of-the-world.html>

Commoner, B. (1991). Rapid population growth and environmental stress. *International Journal of Health Services*, 21(2), 199-227

De Castro, M. y Eugenia, A. L. O. J. (2005). Efectos sobre la salud humana producidos por la contaminación del tráfico. Perspectivas de educación ambiental en el transporte público para una movilidad sostenible. *Revista Higiene y Sanidad Ambiental*, 5

Decreto 111/2016, de 14 de junio, *por el que se establece la ordenación y el currículo de la educación Secundaria obligatoria en la comunidad Autónoma de Andalucía*. Boletín Oficial de la Junta de Andalucía, 122, de 28 de junio de 2016.

del Álamo, J. B., Alberro, C. M., Hidalgo, D. A. y Bastida, J. M. G. (2017). Educación para la Sostenibilidad en España. *Reflexiones y propuestas*, 86. Recuperado de: <https://redsdsn.es/wp-content/uploads/2017/10/Informe-Educacion-Sostenibilidad-2017-web.pdf>

Delors, J. (1996). *La educación encierra un tesoro. Informe a la UNESCO de la Comisión Internacional sobre la educación para el siglo XXI*. Santillana. Madrid.

Durán, R. F. (2009). Un planeta de metrópolis (en crisis): explosión urbana y del transporte motorizado, gracias al petróleo. *Cuides. Cuaderno Interdisciplinar de Desarrollo Sostenible*, (2), 81-127

Dyckman, J. W. (1968). *El transporte en las ciudades. Las incógnitas del tráfico urbano*. Colección Ciencia Urbanística.

Ehrlich, P. R., & AH, E. (1991). *The population explosion*. Simon and Schuster New York

Eisler, M. N. (2016). A Tesla in every garage?. *IEEE Spectrum*, 53(2), 34-55

El periódico. (2020). *¿Qué es la 'tasa Google' y cómo te afectará? Las 10 claves*. Recuperado de: <https://www.elperiodico.com/es/economia/20200218/tasa-google-que-es-7853082>

Elenes, J. R. F., Urbano, P. M. y Gutiérrez, J. I. S. (2015). *Aceleración de la urbanización global y movilidad sostenible*, 29. Recuperado de: https://www.researchgate.net/profile/Jorge_Figueroa7/publication/299657615_Aceleracion_de_la_urbanizacion_global_y_movilidad_sostenible/links/5703e9bc08ae44d70ee05abe.pdf

European Commission. Environment Directorate-General. (2004). *Reclaiming city streets for people: chaos or quality of life?. Office for Official Publications of the European Communities*

F.M.I. (2002). Fondo Monetario Internacional. Recuperado el 3 de abril de 2020 de <https://www.imf.org/external/np/exr/ib/2002/esl/031502s.htm>

Fazio Vengoa, H. (2018). *¿ Qué es la globalización?: contenido, explicación y representación*. Ediciones Uniandes-Universidad de los Andes.

Girardet, H. y de Miguel Pastor, L. (2001). *Creando ciudades sostenibles*. Tilde.

Globalización // Historia. Bono, N. (Director). (2016). Recuperado de: <https://www.youtube.com/watch?v=x1dv5OlWu4g>

Gómez, M. (2020). La transición energética en la forma de moverse. *Pásate a lo eléctrico*. Recuperado de: <https://pasatealoelectrico.es/2020/04/10/la-transicion-energetica-en-la-forma-de-moverse/>

Gould, N. (1991). An evaluation of repertory grid technique in social work education. *Social Work Education*, 10(2), 38-49

Gutiérrez A. (2010, 1 de agosto). Movilidad, transporte y acceso: una renovación aplicada al ordenamiento territorial. *Revista electrónica de geografía y ciencias sociales de la Universidad de Barcelona*. Nº 331 (86)

Gutiérrez, A. (2012). Qué es la movilidad?. Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte. *Bitácora Urbano-Territorial*, 21(2), 3

Gutiérrez, J. I. S. (2007). *La apuesta de la Unión Europea por la movilidad urbana sostenible: Proyectos sobre planificación integrada de los transportes y los usos urbanos*. Buenos Aires

Gutiérrez, J. I. S. (2010). Planificación integrada frente al insostenible modelo de movilidad al Trabajo en la Comunidad de Madrid. *Revista economica*, 12(2).

Gutiérrez, J., Benayas, J. y Calvo, S. (2006). Educación para el desarrollo sostenible: evaluación de retos y oportunidades del decenio 2005-2014. *Revista Iberoamericana de educación*, 40(1), 25-60

Heimken A. (2020). *Cambio Climático. - Greta Thunberg se une a más de 20.000 personas en una nueva marcha contra el cambio climático en Hamburgo*. Recuperado de: <https://www.europapress.es/epagro/noticia-cambio-climatico-greta-thunberg-une-mas-20000-personas-nueva-marcha-contra-cambio-climatico-hamburgo-20200221181711.html>

Herrera, S. B. (1997). *Globalización y desarrollo mundial*. Editorial de Ciencias Sociales.

Iglesias, A. N. y Martínez, A. N. (2007). El desarrollo sostenible: una ecuación para construir conocimiento. *DELOS: Desarrollo Local Sostenible*, 1, 1.

Instituto de Enseñanza Secundaria María Bellido (s.f.). *I.E.S. María Bellido*. Recuperado de: <https://iesmariabellido.es/>

Leal Filho W., (2000). Communicating sustainability: some international considerations and challenges, in *Communicating Sustainability. Peter Lang Europäischer Verlag der Wissenschaften, Frankfurt am Main, 2000*

Ley Orgánica 8/2013, de 9 de diciembre, *para la mejora de la calidad educativa*. Boletín Oficial del Estado, 295, de 10 de diciembre de 2013.

Lizárraga Mollinedo, C. (2006). Movilidad urbana sostenible: un reto para las ciudades del siglo XXI. *Economía, sociedad y territorio*, 6(22), 283-321

López Ricalde, Carlos David, y López-Hernández, Eduardo Salvador y Ancona Peniche, Ignacio (2005). Desarrollo sustentable o sostenible: una definición conceptual. *Horizonte Sanitario*, 4(2). Recuperado de: <https://www.redalyc.org/pdf/4578/457845044002.pdf>

Lüchinger, R. (2012). Nos mueve la técnica. *Unlimited*, nº 4, 9-15

Malthus, T. R., Winch, D. y James, P. (1992). *Malthus: An Essay on the Principle of Population*. Cambridge University Press

Martínez Argudo, Javier (2017). *Econosublime*. Recuperado de: <http://www.econosublime.com/p/libro-gratuito-4-eso-economia.html>

Ministerio de Asuntos Exteriores, Union Europea y Cooperación (s.f.). *Consecuencias del Brexit para los ciudadanos*. Recuperado de: <http://www.exteriores.gob.es/Embajadas/LONDRES/es/VivirEn/Brexit-Espanoles/Paginas/El-Brexit-y-los-ciudadanos-espanoles.aspx>

Miralles-Guasch, C. (2002). *Ciudad y transporte: el binomio imperfecto*. Ariel Geografía

Mumford, L. (1945). *La cultura de las ciudades*. Buenos Aires: Emecé.

Orden de 14 de julio de 2016, *por la que se desarrolla el currículo correspondiente a la educación Secundaria Obligatoria en la Comunidad Autónoma de Andalucía, se regulan determinados aspectos de la atención a la diversidad y se establece la ordenación de la evaluación del proceso de aprendizaje del alumnado*. Boletín Oficial de la Junta de Andalucía, 144, de 28 de julio de 2016

Orden ECD/65/2015, de 21 de enero, *por la que se describen las relaciones entre las competencias, los contenidos y los criterios de evaluación de la educación primaria, la educación secundaria obligatoria y el bachillerato*. Boletín Oficial del Estado, 25, de 29 de enero de 2015.

Ortega, A. (2020). *Sofás globalizados*. Recuperado de: https://elpais.com/elpais/2020/02/20/ideas/1582208086_029276.html?prod=REGCRART&o=cerrideas&event=go&event_log=go

Owen, W. (1966). *The Metropolitan Transportation Problem*. Brookings Institution

Owen, W. (1972). *The accessible city*. Brookings Institution

Palomares, J. C. G. y Puebla, J. G. (2007). Pautas de la movilidad en el área metropolitana de Madrid. *Cuadernos de Geografía*, (81), 7-29

Peña, L.y Ausín, T. (2015). *El valor de la movilidad humana*. Plaza y Valdes.

Pérez, G. P. (2005). El Observatorio de la Publicidad de la Movilidad Sostenible y la Educación Ambiental. *Ciclos: cuadernos de comunicación, interpretación y educación ambiental*, (16), 30-36

Pons, J. M. S. y Reynés, M. R. M. (2004). *Geografía de los transportes*. Universitat Illes Balears.

Prieto, I. y Cid, J. F. (2009). Educar desde la comunidad educativa para la movilidad sostenible: ¡Muévete!, una unidad didáctica para la movilidad sostenible. *Programa de Formación Ambiental del O.A. Parques Nacionales - Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, Aula de verano – abierta 2009*

Real Decreto 1105/2014, de 26 de diciembre, *por el que se establece el currículo básico de la Educación Secundaria Obligatoria y del Bachillerato*. Boletín Oficial del Estado, 3, de 3 de enero de 2015.

Rubio, M. C. (2013). Eléctrico, seguro, sostenible... y personalizado. *Técnica industrial*, (303), 16-17

Rueda, S. (1995). *Ecología Urbana: Barcelona i la seva regió metropolitana com a referents*. Barcelona: Beta

Rueda, S. (1997). La ciudad compacta y diversa frente a la conurbación difusa. *Ciudades para un futuro más sostenible*, 19(01), 2017

Solar, M. O. B. y San Román, M. P. M. (2011). Una modalidad de marca incipiente: la marca Premium. *Revista Icade. Revista de las Facultades de Derecho y Ciencias Económicas y Empresariales*, (83-84), 45-68

Steger, M. B. y Chic, J. S. (2019). *Globalización: una breve introducción*. Antoni Bosch.

Tesla, N. (1931). *Our future motive power*. Twenty-First Century Books

Tesla, N. (2019). *The problem of increasing human energy*. A Distant Mirror

Tiebas, J. J. P. (2019). Del tráfico al acceso. *De la educación vial a la educación para la movilidad. Educación Social, medio ambiente y sostenibilidad*, 28

Trigo, I. (2019). Saúl López: Pagamos facturas millonarias por respirar aire envenenado. *Código Público*. Recuperado de: <https://codigopublico.com/entrevista/saul-lopez-pagamos-facturas-millonarias-por-respirar-aire-envenenado/>

Universia (2020). Universia. Recuperado el 10 de abril de 2020 de <https://noticias.universia.net.mx/cultura/noticia/2016/02/09/1136185/diferencias-desarrollo-sostenible-sustentable.html>

Valle, P. L. (2016). La movilidad urbana sostenible una nueva razón para fomentar el uso de la bicicleta en el ámbito educativo. *EmásF: revista digital de educación física*, (40), 36-50

Velásquez Muñoz, C. (2012). *Ciudad y desarrollo sostenible*. Barranquilla: Universidad del Norte.

Vilches, A. y Pérez, D. G. (2012). La educación para la sostenibilidad en la Universidad: el reto de la formación del profesorado. *Profesorado. Revista de currículum y formación de profesorado*, 16(2), 25-43

Wastraete, M. (2011). Dossier technique—Véhicules électriques et hybrides. *ANFA Paris*

Wiesmayer, p. (2019). Experts Reveal: Electric Car Study by Hans-Werner Sinn is Nonsense. *Innovation Origins*. Recuperado de: <https://innovationorigins.com/experts-reveal-electric-car-study-by-hans-werner-sinn-is-nonsense/>

YEH, C. F. (2008). Shanghai, une ville en voie de motorisation? Le développement du transport urbain à Shanghai. *Liaison énergie francophonie*, (81), 85-89

6 ANEXOS

6.1 ANEXO TABLA DE LA UNIDAD DIDÁCTICA: ECONOMÍA INTERNACIONAL

UNIDAD DIDÁCTICA: ECONOMÍA INTERNACIONAL. 4º DE ESO. BLOQUE 6							
Objetivos de la materia	Contenidos	Contenidos de la U.D.	Criterios de evaluación	Objetivos específicos	Competencias Clave	Estándares de evaluación	Actividades
1. Caracterizar los rasgos básicos de la Economía como ciencia que emplea modelos para analizar los procesos de toma de decisiones de los agentes económicos sobre la gestión de recursos para atender las necesidades individuales y sociales.	- La globalización económica.	- La globalización. Factores de la globalización, efectos positivos y críticas.	1. Valorar el impacto de la globalización económica, del comercio internacional y de los procesos de integración económica en la calidad de vida de las personas y el medio ambiente. CCL, CMCT, CD, CAA, CSC, SIEP.	- Conocer las causas que han llevado al fenómeno de la globalización, analizando sus efectos positivos, así como las críticas de este proceso.	Competencia en Comunicación Lingüística (CCL) Competencia Matemática y Competencias básicas en Ciencia y Tecnología (CMCT). Competencia Digital (CD)	1.1. Valora el grado de interconexión de las diferentes Economías de todos los países del mundo y aplica la perspectiva global para emitir juicios críticos.	- Prueba aptitudinal - Analizar noticia e identificar factores de globalización. Por escrito en parejas. - Elaboración de informe con tres efectos razonados. - Investigación y realización de proyecto mapa mental con Xmind. - Prueba de evaluación final. Examen teórico-práctico.

4. Explicar el papel del sector público y sus funciones en el sistema económico, comprendiendo el papel del sistema fiscal y del gasto público en el suministro de bienes y servicios públicos, en la redistribución de la renta y en la corrección de los fallos de mercado. 6. Comprender el papel de la inflación como elemento distorsionador de las decisiones que toman los agentes y los	- El comercio internacional.	- Motivos de la existencia del comercio internacional. El debate librecambismo - proteccionismo.		- Explicar las razones que argumenten la existencia del comercio internacional, generando el debate entre librecambismo frente al proteccionismo.	Competencia en Comunicación Lingüística (CCL) Competencia Digital (CD) Competencia en Aprender a Aprender (CAA).	1.2. Explica las razones que justifican e influyen en el intercambio económico entre países. 1.3. Analiza acontecimientos económicos contemporáneos en el contexto de la globalización y el comercio internacional.	- Planteamiento de preguntas al ponente por parte del alumno. - Debate y construcción en grupo contratos medidas proteccionistas y librecambistas. - Investigación y realización de proyecto mapa mental con Xmind. - Prueba de evaluación final. Examen teórico-práctico.
	- El mercado común europeo y la unión económica y monetaria europea.	- La integración económica. La Unión Europea y Monetaria.		- Ser consciente de las medidas existentes para la integración económica, los organismos de cooperación internacional, los acuerdos comerciales y la Unión Europea y Monetaria como proyecto integrador.	Competencia en Comunicación Lingüística (CCL) Competencia Digital (CD) Competencias Sociales y Cívicas (CSC)		- Elección de preguntas Brexit más interesantes y justificación. - Investigación y realización de proyecto mapa mental con Xmind. - Prueba de evaluación final. Examen teórico-práctico.

mecanismos básicos para su control. 7. Identificar la importancia del comercio internacional para el logro del desarrollo económico, así como los rasgos de los procesos de integración europea y de la globalización. 9. Identificar los rasgos principales de la economía y los agentes económicos andaluces y sus interrelaciones con otros en el resto de los ámbitos territoriales.							
8. Comprender y	- La consideración	- Consecuencias		- Valorar las consecuencias y	Competencia en	1.4. Conoce y enumera	- Investigación y realización de proyecto

valorar la relevancia de las dimensiones económica, equitativa y ecológica del desarrollo sostenible en el contexto local, andaluz, nacional e internacional.	económica del medioambiente: la sostenibilidad.	del crecimiento económico. Efectos sobre la calidad de vida, el medio ambiente. Medidas para los problemas ambientales.		efectos del crecimiento económico sobre diferentes aspectos de la vida y el medio ambiente, además de las medidas para afrontar el problema.	Comunicación Lingüística (CCL) Competencia Digital (CD) Sentido de Iniciativa y Espíritu Emprendedor (SIEP)	ventajas e inconvenientes del proceso de integración económica y monetaria de la Unión Europea. 1.5. Reflexiona sobre los problemas medioambientales y su relación con el impacto económico internacional analizando las posibilidades de un desarrollo sostenible.	mapa mental con Xmind. - Prueba de evaluación final. Examen teórico-práctico.
---	---	---	--	--	---	---	--

6.2 ANEXO CUESTIONARIO APTITUDINAL. KAHOOT!



KAHOOT!

Elige una de las cuatro opciones de respuesta que encontrarás. Intenta razonar la respuesta, es más importante que el tiempo que emplees para contestarla.

1.- La globalización afecta entre otras cuestiones a la economía, al medio ambiente y a los avances tecnológicos.

- Verdadero
- Falso
- No tengo ni idea
- Sólo a la economía y a la tecnología.

2.- La globalización puede ser una buena estrategia para fomentar la interculturalidad.

- Verdadero
- Falso
- No tengo ni idea
- Depende del momento histórico.

3.- Indica cuál de las siguientes es una ventaja de la globalización.

- Aumento del desempleo
- Aumento de la pobreza
- Circulación de bienes
- Pérdida de cultura tradicionales

4.- Indica cuál de las siguientes es un inconveniente de la globalización.

- Aumento del empleo
- Aumento de la pobreza
- Las dos opciones anteriores
- Ninguna de las opciones

5.- ¿Qué influencia tiene la globalización en la pobreza

- Los países subdesarrollados aumentan su pobreza
- Se reduce la pobreza
- Los países desarrollados aumentan su pobreza
- Los países subdesarrollados se hacen más ricos

6.- ¿Qué significado tiene el concepto de libre mercado?

- Poner restricciones a la entrada de productos extranjeros
- No poner restricciones a la entrada de productos extranjeros
- Ambas opciones
- Ninguna de las opciones

7.- ¿Qué significan las siglas OMS?

- Origen del Sistema Monetario (en inglés)
- Origen del Sistema Mercantil (en inglés)
- Organización Mundial de la Salud
- Organización Mundial de Sociedades

9.- ¿Que año nació la Unión Europea?

- 1965
- 1945
- 1975
- 1955

9.- ¿Quién es Greta Thunberg?

- No tengo ni idea.
- Una escritora británica.
- La ganadora del premio noble de economía en 2019.
- Una activista medioambiental.

10.- ¿Cual es tu opinión sobre la globalización?

- Me da igual, no me afecta.
- Es algo positivo.
- No hay nada positivo en la globalización
- A medias. Tiene cosas positivas y también negativas.

6.3 ANEXO ANÁLISIS DE NOTICIAS SOBRE GLOBALIZACIÓN



LOS FACTORES DE LA GLOBALIZACIÓN

A lo largo de los próximos 15 minutos accede a los siguientes enlaces con noticias actuales sobre diferentes asuntos que guardan relación con los factores que intervienen en la globalización. Utiliza también los recortes de periódico proporcionados para conocer más sobre la actualidad en cuanto a éste tema.

Seguidamente, en parejas y por escrito, escoged 2 noticias e indicad que factores intervinientes en la globalización identificáis en cada una de ellas. Realizad para cada una de ellas una reflexión sobre los efectos que tiene esa noticia para el resto de países.

NOTICIAS:

<https://www.elperiodico.com/es/economia/20200218/tasa-google-que-es-7853082>

https://elpais.com/elpais/2020/02/20/ideas/1582208086_029276.html?prod=REGCRART&o=cerrideas&event=go&event_log=go

<https://www.20minutos.es/opinion/diego-carcedo-globalizacion-necesidad-20200120-4121862/>

<https://www.lavanguardia.com/vida/20200222/473683075729/coronavirus-wuhan-covid-19-casos-contagios-fallecidos-sintomas-china-espana-ultimas-noticias-hoy-en-directo.html>

<https://www.europapress.es/epagro/noticia-cambio-climatico-greta-thunberg-une-mas-20000-personas-nueva-marcha-contr-cambio-climatico-hamburgo-20200221181711.html>

NOTICIA SELECCIONADA Nº1:

Factores:

Reflexión:

NOTICIA SELECCIONADA Nº2:

Factores:

Reflexión:

6.4 ANEXO LISTA DE COTEJO: ANÁLISIS DE NOTICIAS SOBRE GLOBALIZACIÓN



LOS FACTORES DE LA GLOBALIZACIÓN

Estándar de evaluación:

1.1. Valora el grado de interconexión de las diferentes Economías de todos los países del mundo y aplica la perspectiva global para emitir juicios críticos. Competencias tratadas: CCL, CMCT, CD.

LISTA DE COTEJO						
ASPECTOS A VALORAR	1	2	3	4	5	OBSERVACIONES
COGNITIVO						
Interpreta la noticia.						
Identifica los factores de la noticia.						
Clasifica los factores correctamente.						
Aplica otros conocimientos teóricos.						
Reflexiona con coherencia.						
ACTITUDINAL						
Dialoga con el compañero.						
Respeta y no impone sus ideas.						
Aporta y contribuye en el trabajo.						
Es crítico ante la información y selecciona.						
Entrega a tiempo y completo el trabajo.						
Total: (Mínimo 25 puntos)						

6.5 ANEXO INVESTIGACIÓN SOBRE EFECTOS POSITIVOS Y CRÍTICAS



EFECTOS POSITIVOS Y CRÍTICAS A LA GLOBALIZACIÓN

Investiga a través de internet para encontrar noticias, gráficos, artículos, etc., relacionados con los efectos positivos o críticas a la globalización. Utiliza los apuntes relacionados con éste contenido visto recientemente para ayudarte en la búsqueda. Para ello dispondrás de 20 minutos. Seguidamente elabora un informe donde aparezcan al menos 3 efectos (positivos y/o negativos) y realiza un razonamiento final sobre los mismos.

_____, alumno/a del Instituto de Enseñanza Secundaria “María Bellido” de Bailén, como resultado de mi investigación sobre los efectos positivos y críticas a la globalización,

INFORMA:

- Que con la globalización,

- Que con la globalización,

- Que con la globalización,

- Que los efectos aquí mencionados se explican porque

Y para que así conste, firmo el presente documento en Bailén, a ____ de _____ de 20____.

6.6 ANEXO DEBATE: LIBRECAMBISMO O PROTECCIONISMO



¿MERCADOS LIBRES O PROTEGIDOS?

Aquí encontrarás un listado genérico sobre las ventajas de ambos posicionamientos de los mercados. Posiciónate en uno de ellos para realizar tu defensa en el debate. Durante los próximos 15 minutos debes buscar más información a través de internet para organizar tu intervención y argumentar tu postura. Finalmente, en la pizarra y con la participación de toda la clase, se elaborará un contrato para cada uno de los posicionamientos con aquellas medidas que deberían adoptar los países para optar por una postura proteccionista, o por el contrario librecambista, respectivamente. Deberás tomar nota de ambos contratos.

LIBRECAMBISMO	PROTECCIONISMO
<i>Más eficiencia en la producción</i>	<i>Evita depender de industrias estratégicas</i>
<i>Más competencia, por tanto, precios más bajos</i>	<i>Favorece producción nacional y empleo</i>
<i>Más variedad y cantidad de productos</i>	<i>Protege la aparición de nuevas industrias</i>
<i>Menos costes para algunas empresas</i>	<i>Recaudación de dinero por aranceles</i>

Mi elección es un mercado:_____

Organización y argumentos:

6.7 ANEXO RÚBRICA DEBATE: LIBRECAMBISMO O PROTECCIONISMO



Universidad de Jaén

¿MERCADOS LIBRES O PROTEGIDOS?

Estándar de evaluación:

1.2. *Explica las razones que justifican e influyen en el intercambio económico entre países.*

1.3. *Analiza acontecimientos económicos contemporáneos en el contexto de la globalización y el comercio internacional.*

Competencias tratadas: CCL, CMCT, CD, CAA.

	EXPERTO	AVANZADO	APRENDIZ	NOVEL	PESO
	4	3	2	1	
Preparación	Prepara tomando notas y realiza un esquema de su intervención con un orden lógico y estructurado	Prepara tomando notas para argumentar	Prepara sin tomar notas para argumentar	No realiza preparación	40%
Argumentación	Expone 6 argumentos o más	Expone entre 4 - 5 argumentos	Expone entre 2 - 3 argumentos	Expone entre 0 - 1 argumentos	30%
Ejemplos	Utiliza 3 ejemplos o más	Utiliza 2 ejemplos	Utiliza 1 ejemplo	No ejemplifica	20%
Exposición	Respeto los turnos de intervención y utiliza un lenguaje relacionado con el tema	No respeta los turnos de intervención pero utiliza un lenguaje relacionado con el tema	Respeto los turnos de intervención pero no utiliza un lenguaje relacionado con el tema	No muestra interés, no respeta los turnos de intervención y no utiliza un lenguaje relacionado con el tema	10%

6.8 ANEXO ORGANISMOS DE COOPERACIÓN INTERNACIONAL. EL BREXIT



¿Y QUÉ PASARÁ AHORA?

Visualiza el siguiente vídeo sobre el Brexit. Seguidamente, toda la clase en conjunto y dialogando intentará encontrar las respuestas a este cuestionario sobre aquellos aspectos que preocupan a los ciudadanos europeos desde que Reino Unido salió de Europa el pasado 31 de enero de 2020. Deberás señalar de todas las preguntas tratadas, cuál o cuales de ellas te han proporcionado información interesante para su vida y el por qué.

Brexit 2020: ¿Por qué Reino Unido se va de la UE y qué va a pasar ahora?

<https://www.youtube.com/watch?v=nKSZ-QzamhU>

1.- ¿Está totalmente fuera Reino Unido de la Unión Europea a día de hoy?

- a.- Si, Reino Unido no tiene nada que ver desde el 31 de enero con la Unión Europea*
- b.- Si, aunque hay un periodo de transición para valorar las relaciones entre ambos.*
- c.- No, debe acatar las normas de la UE y contribuir a su presupuesto en el periodo de transición.*

2.- ¿Qué duración tiene el periodo de transición?

- a.- Hasta el 31 de diciembre de 2020.*
- b.- No hay periodo de transición.*
- c.- Hasta el 30 de junio de 2020.*

3.- ¿Puede Reino Unido comenzar a firmar acuerdos ya con terceros países?

- a.- Por supuesto, ya no pertenece a la Unión Europea.*
- b.- Si, aunque su entrada en vigor debe autorizarse por la Unión Europea.*
- c.- No, debe esperar el periodo de transición.*

4.- Soy becado por un programa Erasmus en el Reino Unido para el curso 2020-2021. ¿Podré cursar mis estudios?

- a.- Si, sin ningún tipo de problema.*
- b.- No, con la salida de Reino Unido, todo lo que tenga que ver con Europa ha quedado sin efectos.*
- c.- Tendré que realizar una consulta a la institución educativa del país para informarme.*

5.- Soy español y desde noviembre de 2014 resido en Reino Unido. ¿Qué pasará ahora con mi situación?

a.- Debes hacer las maletas y volver a España cuanto antes. Estás en situación ilegal en el país.

b.- Hay un periodo de transición pero una vez transcurrido pasarás a estar en situación ilegal.

c.- Sin problema, solicita el permiso de residencia.

6.- Por mi trabajo, realizo viajes frecuentes a Reino Unido. ¿Qué documentación debo disponer ahora?

a.- Debe solicitar un visado para viajar a Reino Unido desde el pasado 1 de febrero.

b.- Se puede viajar en las mismas condiciones (pasaporte o documento nacional de identidad), aunque es recomendable solicitar el visado mientras dure el periodo transitorio.

c.- Se puede viajar en las mismas condiciones (pasaporte o documento nacional de identidad) mientras dure el periodo transitorio.

7.- Soy británico y paso temporadas en una casa que me compré en Málaga. Tengo previsto pasar las próximas navidades allí ¿Será válido mi permiso de conducir en España?

a.- Si, los permisos británicos habilitarán para conducir en España durante seis meses desde la entrada de su titular en España.

b.- No a partir del 1 de enero de 2021, fecha en la que finaliza el periodo transitorio.

c.- No, desde el 1 de febrero de 2020, fecha en la que Reino Unido sale de la Unión Europea, los permisos británicos no habilitan para conducir en España.

**De todas las preguntas, a nivel personal me parecen más interesantes las nº: _____
porque:**

6.9 ANEXO ACTIVIDAD DE APOYO



ECONOMÍA INTERNACIONAL

Lee los apuntes relativos al apartado del tema y busca en internet imágenes, iconos o pictogramas con los que relacionarías cada uno de los puntos de cada apartado:



1.- LA GLOBALIZACIÓN

- *Factores de la globalización*
 - Avances transporte
 - Barreras comerciales
 - Normalización de las reglas
- *Efectos positivos*
 - a) Aumento de la riqueza mundial
 - b) Más variedad de productos y mejores precios
 - c) Transformación social
- *Críticas a la globalización*
 - a) Favorece a las grandes multinacionales
 - b) Perjudica a los países más pobres
 - c) Los Estados pierden poder



2.- COMERCIO INTERNACIONAL

- *¿Por qué?*
 - 1.- Diferencias en clima
 - 2.- Diferencias en los factores productivos
 - 3.- Diferencias en tecnología y capital humano
 - 4.- Diferencias en gustos
 - 5.- Posibilidad de ampliar mercados y reducir costes



3.- EL DEBATE LIBRECAMBISMO-PROTECCIONISMO

- *Librecambismo*

- 1.- Productividad
- 2.- Más competencia / Menor precio
- 3.- Más variedad y cantidad de productos
- 4.- Menos costes para algunas empresas

- *Proteccionismo*

- 1.- Evitar depender de industrias estratégicas
- 2.- Favorecer producción nacional y empleo
- 3.- Proteger la aparición de nuevas industrias en tu país
- 4.- Recaudación de dinero

- *Medidas proteccionistas*

- a) Aranceles
- b) Contingentes
- c) Subvenciones a las empresas nacionales
- d) Barreras no arancelarias



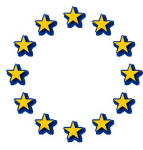
4.- INTEGRACIÓN ECONÓMICA

- *Organismos de cooperación internacional*

- El Fondo Monetario Internacional
- El Banco Mundial
- La Organización Mundial del Comercio

- *Bloques regionales y la integración económica*

- 1.- Área de libre comercio
- 2.- Unión aduanera
- 3.- Mercado común
- 4.- Unión económica
- 5.- Integración económica plena



5.- LA UNIÓN EUROPEA Y MONETARIA



6.- CONSECUENCIAS DEL CRECIMIENTO ECONÓMICO

- *Efectos sobre la calidad de vida*
- *Efectos sobre el medio ambiente*
 - Efecto invernadero y cambio climático
 - Reducción de la capa de ozono
 - La contaminación
 - Pérdida de diversidad biológica
 - Agotamiento de recursos naturales
 - Generación de recursos
- *Medidas para problemas ambientales*
 - Protocolo de Kioto y Cumbre de la Tierra de Río
 - Concienciación de empresas, familia y Estado

6.10 ANEXO ACTIVIDAD DE AMPLIACIÓN



EXPOSICIÓN EN POWER POINT DEL CONTENIDO DE LA UNIDAD

Investiga y busca información de actualidad en la que se pueda identificar una parte relacionada con el contenido de la unidad: Economía Internacional. Deberás grabar un vídeo, de una duración de 3 a 4 minutos, en el que explicarás con tus propias palabras la noticia y expondrás una opinión personal. El vídeo que realices se visualizará el día de la sesión de recuperación.

También podrás, como opción, visitar la quinta edición de CERAMIBA, la Feria Internacional de la Cerámica Artística “Ciudad de Bailén”, que se celebrará los días 21, 22 y 23 de mayo de 2020 en la localidad. En este caso, deberás relacionar en el vídeo uno o varios contenidos de la unidad con la feria, así como otros aspectos que expliquen el objetivo de su celebración. El contacto con los participantes y/o la organización podrá ayudarte a elaborar tu trabajo.

Contenidos:

- *La globalización. Factores de la globalización, efectos positivos y críticas.*
- *Motivos de existencia del comercio internacional. El debate librecambismo-proteccionismo.*
- *La integración económica. La Unión Europea y Monetaria.*
- *Consecuencias del crecimiento económico. Efectos sobre la calidad de vida, el medio ambiente. Medidas para los problemas ambientales.*

Posibles cuestionas a plantear a participantes y/o organizadores de la feria:

- *¿En qué consiste Ceramiba?*
- *¿Cual es el objetivo de Ceramiba?*
- *¿Cuántas empresas participan?*
- *¿Qué entidades colaboran en su organización?*
- *¿Cuales son los países objetivo de la feria?*
- *¿Han observado aspectos positivos y mejoras del sector desde la primera edición?*
- *Como empresa participante, ¿Volverá el próximo año?*
- *Como participante, ¿Cual es su objetivo particular?*
- *Como cliente potencial, ¿Cual es su propósito de visita en la feria?*
- *Como cliente potencial, ¿Tenía constancia de la celebración de esta feria? ¿Cómo la conoció?*
- *Otras cuestiones.*

6.11 ANEXO PROYECTO DE CONSOLIDACIÓN



INTRODUCE UN PRODUCTO O SERVICIO EN EL MERCADO INTERNACIONAL

Piensa en un producto o servicio, preferiblemente relacionado con la provincia, establece tu mercado de destino, es decir, europeo, internacional,... y elabora un mapa mental con la plataforma Xmind, relacionando tu producto/ servicio con:

- *Efectos positivos y negativos que puede conllevar la introducción de ese producto o servicio en un nuevo mercado, tanto para el país de origen como el/los de llegada.*
- *Factores que faciliten o impidan la introducción del producto o servicio.*
- *Inconvenientes o ventajas que puede imponer el mercado al que acceden.*
- *Organización/es en las que podrían apoyarse para facilitarles su propósito.*
- *Indica con cuantos de los 17 objetivos de desarrollo sostenible 2015-2030 se identifica su proyecto.*

6.12 ANEXO LISTA DE COTEJO. PROYECTO DE CONSOLIDACIÓN



INTRODUCE UN PRODUCTO O SERVICIO EN EL MERCADO INTERNACIONAL

Estándar de evaluación:

1.1. Valora el grado de interconexión de las diferentes Economías de todos los países del mundo y aplica la perspectiva global para emitir juicios críticos.

1.2. Explica las razones que justifican e influyen en el intercambio económico entre países.

1.3. Analiza acontecimientos económicos contemporáneos en el contexto de la globalización y el comercio internacional.

1.4. Conoce y enumera ventajas e inconvenientes del proceso de integración económica y monetaria de la Unión Europea.

1.5. Reflexiona sobre los problemas medioambientales y su relación con el impacto económico internacional analizando las posibilidades de un desarrollo sostenible.

1.4. Conoce y enumera ventajas e inconvenientes del proceso de integración económica y monetaria de la Unión Europea.

1.5. Reflexiona sobre los problemas medioambientales y su relación con el impacto económico internacional analizando las posibilidades de un desarrollo sostenible.

Competencias tratadas: CCL, CMCT, CD, CAA, CSC, SIEP.

LISTA DE COTEJO						
ASPECTOS A VALORAR	1	2	3	4	5	OBSERVACIONES
CONCEPTUALES						
Elección de producto/servicio.						
Aplicación de los contenidos de la unidad.						
Relación del p/s con los contenidos.						
Identifica aspectos positivos.						
Identifica aspectos negativos.						
Señala factores que facilitan entrada p/s.						
Señala factores que obstaculizan entrada p/s.						
Menciona ventajas del mercado de acceso.						

Menciona inconvenientes del mercado.						
Nombra organizaciones de apoyo.						
Identifica objetivos de desarrollo sostenible.						
Relaciona objetivos D.S. con el proyecto.						
ORGANIZATIVOS						
Centraliza concepto principal.						
Jerarquiza las ideas.						
Establece una conexión lógica de conceptos.						
Diferencia con respecto a un esquema.						
Utiliza símbolos o imágenes.						
Utiliza palabras de enlace.						
Añade ejemplos que facilitan comprensión.						
Estética del mapa conceptual.						
Total: (Mínimo 50 puntos)						

6.13 ANEXO MODELO DE PRUEBA FINAL



Universidad de Jaén

PRUEBA: EXAMEN FINAL DE LA UNIDAD DIDÁCTICA: ECONOMÍA INTERNACIONAL (BLOQUE 6)

Responde a las siguientes preguntas. Cada una de ellas será puntuada de 0 a 10 puntos. Para superar la prueba deberá obtener al menos 35 puntos.

Criterios evaluados:

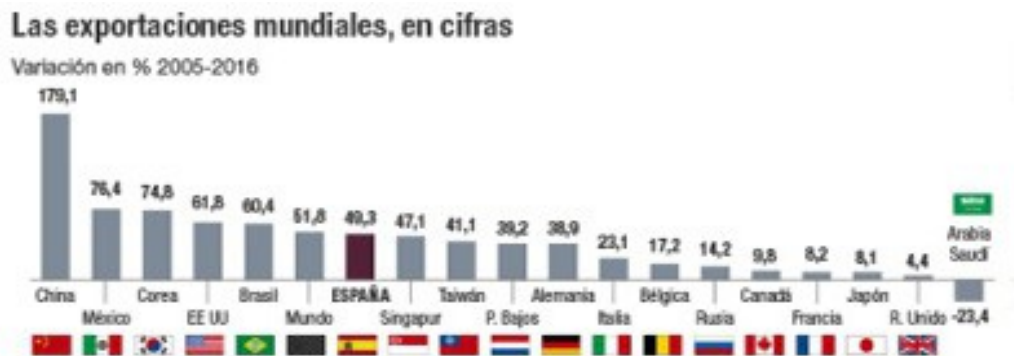
1. Valorar el impacto de la globalización económica, del comercio internacional y de los procesos de integración económica en la calidad de vida de las personas y el medio ambiente. CCL, CMCT, CD, CAA, CSC, SIEP.

1.- Enumera y explica al menos tres causas que han llevado a que actualmente vivamos en un mundo globalizado. (C1)

2.- Identifica los siguientes enunciados como efectos positivos y críticas a la globalización: (C1)

2. *Puedo conectar con cualquier parte del mundo en tiempo real.*
3. *Las grandes economías crecen, produciéndose un efecto contrario en las pequeñas.*
4. *El crecimiento económico de ciertas empresas les permite poner condiciones a los Estados.*
5. *La sociedad es cada vez más homogénea.*
6. *En el mercado encontramos productos procedentes de otros países.*
7. *Los países participan de los problemas del resto en la búsqueda de medidas arbitrarias.*
8. *Se produce una flexibilización en las barreras de acceso a los países.*
9. *Las empresas se establecen en países donde los costes de producción son más bajos.*
10. *La sociedad consume cada vez más productos.*

3.- Interpreta el siguiente gráfico sobre la variación de las exportaciones mundiales desde el 2005 hasta el 2006, explicando las posibles causas que expliquen las diferencias de unos países con respecto a otros. (C1)



4.- Una vez realizado el ejercicio anterior, elige qué postura adoptarías para el caso de España, una medida proteccionista o librecambista. Argumenta tu respuesta. (C1)

5.- Indica a qué organismos de cooperación internacional hacen referencia las siguientes siglas: (C1)

- FMI:
- OMS:
- OMC:
- UNESCO:
- FAO:
- OIT:
- OMT:

6.- ¿Qué acontecimiento está ocurriendo en la actualidad sobre la Unión Europea y los países que la conforman? Explica en tres líneas en qué consiste y cómo ha sucedido. (C1)

7.- Completa los objetivos que faltan de la tabla del desarrollo sostenible 2015-2030. (C1)



6.14 ANEXO ACTIVIDAD DE RECUPERACIÓN



EXPOSICIÓN EN POWER POINT DEL CONTENIDO DE LA UNIDAD

Realiza una presentación en Power Point con aquellos contenidos de la unidad que el profesor te indique. Deberás exponerlo ante tus compañeros, quienes realizarán una valoración sobre tu presentación, considerando aquellos aspectos que deberías haber tratado y no has hecho.

Contenidos:

- *La globalización. Factores de la globalización, efectos positivos y críticas.*
- *Motivos de la existencia del comercio internacional. El debate librecambismo-proteccionismo.*
- *La integración económica. La Unión Europea y Monetaria.*
- *Consecuencias del crecimiento económico. Efectos sobre la calidad de vida, el medio ambiente. Medidas para los problemas ambientales.*

Los contenidos para mi presentación, señalados por el profesor son:

6.15 ANEXO FICHA EVALUACIÓN POR EL ALUMNO. ACTIVIDAD DE RECUPERACIÓN



EXPOSICIÓN EN POWER POINT DEL CONTENIDO DE LA UNIDAD

Estándar de evaluación:

1.1. Valora el grado de interconexión de las diferentes Economías de todos los países del mundo y aplica la perspectiva global para emitir juicios críticos.

1.2. Explica las razones que justifican e influyen en el intercambio económico entre países.

1.3. Analiza acontecimientos económicos contemporáneos en el contexto de la globalización y el comercio internacional. 1.4. Conoce y enumera ventajas e inconvenientes del proceso de integración económica y monetaria de la Unión Europea.

1.5. Reflexiona sobre los problemas medioambientales y su relación con el impacto económico internacional analizando las posibilidades de un desarrollo sostenible.

1.4. Conoce y enumera ventajas e inconvenientes del proceso de integración económica y monetaria de la Unión Europea.

1.5. Reflexiona sobre los problemas medioambientales y su relación con el impacto económico internacional analizando las posibilidades de un desarrollo sostenible.

Competencias tratadas: CCL, CMCT, CD, CAA, CSC, SIEP.

Tras haber atendido a la exposición de tu compañero, indica si consideras que ha superado o no la prueba. Escribe aquellos aspectos positivos o negativos que te han llevado a poner tu calificación. Señala el/los contenido/s que tratará y que serán informados previamente por el profesor.

Alumno a evaluar:

X	CONTENIDOS	ASPECTOS POSITIVOS Y/O NEGATIVOS			
	- La globalización. Factores de la globalización, efectos positivos y críticas.				
	- Motivos de existencia del comercio internacional. El debate librecambismo-proteccionismo.				
	- La integración económica. La Unión Europea y Monetaria.				
	- Consecuencias del crecimiento económico. Efectos sobre la calidad de vida, el medio ambiente. Medidas para los problemas ambientales.				
NOTA FINAL:			APTO		NO APTO

6.16 ANEXO MINI-CONFERENCIA ORO BAILÉN



CAUSAS Y EFECTOS DEL COMERCIO INTERNACIONAL

En casa accede al siguiente enlace sobre las causas y efectos del comercio internacional. Una vez visionado el vídeo elabora un conjunto de 5 preguntas que en la próxima sesión podrás realizar al representante de la empresa de nuestra provincia “Oro Bailén”, especializada en aceite de oliva, quien nos ofrecerá una mini-conferencia sobre su experiencia comercial en el ámbito internacional. Al final de la clase deberás indicar cuál crees que es el grado de interés que han despertado tus preguntas para el resto de tus compañeros en un rango de 1 a 5, donde 1 es nada de interés y 5 es un interés máximo.

— *Pregunta Nº1:*

— *Pregunta Nº2:*

— *Pregunta Nº3:*

— *Pregunta Nº4:*

— *Pregunta Nº5:*

Consideras que tus preguntas han despertado un interés de (valora de 1 a 5): _____