

**DISEÑO DE UNA ESTRATEGIA PEDAGÓGICA DE EDUCACIÓN VIAL PARA LOS
ESTUDIANTES DEL NIVEL DE EDUCACIÓN MEDIA DE LA INSTITUCIÓN
EDUCATIVA SAN RAFAEL DEL MUNICIPIO DE SANTA ISABEL TOLIMA 2017 –
2018**

LUIS MANUEL CANTILLO CAMARGO

**Trabajo de grado presentado como requisito parcial para optar al título de
Magister en Educación**

**Directora
FLOR ALBA VARGAS
Doctora en Educación**

**UNIVERSIDAD DEL TOLIMA
FACULTAD DE CIENCIAS DE LA EDUCACIÓN
MAESTRÍA EN EDUCACIÓN
IBAGUÉ – TOLIMA
2018**



UNIVERSIDAD DEL TOLIMA
FACULTAD DE CIENCIAS DE LA EDUCACION
PROGRAMA DE MAESTRIA EN EDUCACIÓN



ACTO DE SUSTENTACION TRABAJO DE GRADO

Fecha : Lunes 6 de agosto de 2018
Hora : 8:30 a.m.
Lugar : Sala de Consejos Maestría en Educación – Universidad del Tolima.

PROGRAMA

16. Presentación:

TÍTULO DEL TRABAJO DE GRADO

**DISEÑO DE UNA ESTRATEGIA PEDAGÓGICA DE EDUCACIÓN
VIAL PARA LOS ESTUDIANTES DEL NIVEL DE EDUCACIÓN
MEDIA DE LA INSTITUCIÓN EDUCATIVA SAN RAFAEL DEL
MUNICIPIO DE SANTA ISABEL TOLIMA 2017 – 2018**

AUTOR : LUIS MANUEL CANTILLO CAMARGO:

JURADO: LUIS HERNANDO AMADOR

43. *Reseña Biográfica*
44. *Exposición del autor (20 minutos)*
45. *Intervención y preguntas del jurado.*
46. *Intervención y aclaraciones del director.*
47. *Deliberación del jurado.*
48. *Lectura del acta de sustentación.*

Barrio Santa Elena – Ibagué Colombia. Tel. directo 2668912
A.A. 546 – PBX 644219 – FAX (982) 644869 – 9800665348



UNIVERSIDAD DEL TOLIMA
FACULTAD DE CIENCIAS DE LA EDUCACION
PROGRAMA DE MAESTRIA EN EDUCACION



2
/
3

ACTA DE SUSTENTACION PUBLICA N° 054
SEMESTRE A-2018

Siendo las 8:00 am horas del día 6 de agosto de 2018 se reunieron en la sala de consejos de la Maestría en Educación –Universidad del Tolima, los estudiantes, el jurado, el Director del trabajo de grado e invitados al acto de sustentación::

TITULADO:

La calificación otorgada por el jurado a la sustentación es la siguiente:

JURADO NOMBRE	LUIS HERNANDO AMADOR	CALIFICACION	4.4.
---------------	----------------------	--------------	------

SIENDO LAS: 8:40 AM, HORAS SE CERRO EL ACTO DE SUSTENTACION

EN CONSTANCIA SE FIRMA:

JURADO NOMBRE	LUIS HERNANDO AMADOR	FIRMA	
---------------	----------------------	-------	--

3
/
3



UNIVERSIDAD DEL TOLIMA
FACULTAD DE CIENCIAS DE LA EDUCACION
PROGRAMA DE MAESTRIA EN EDUCACIÓN



FORMATO PARA CALIFICACION DE TRABAJOS DE GRADO

FUNCIONES	CALIFICACION ASIGNADA
17. Aspectos de estilo y presentación	4.4
18. Marco teórico y actualización de conocimientos.	4.4
19. Método y técnicas adecuadas o de innovación en la metodología.	4.4
20. Relevancia científica y/o tecnológica e importancia socioeconómica de los resultados y recomendaciones.	4.4
NOTA FINAL	4.4.

La calificación numérica equivale a la siguiente escala cualitativa así: Una nota definitiva menor de tres coma cero (3.0) equivale a REPROBADO; Entre tres coma cinco (3.5) y tres coma nueve (3.9) APROBADO, entre cuatro coma cero (4.0) y cuatro coma cuatro (4.4) SOBRESALIENTE, y entre cuatro coma cinco (4.5) cuatro coma nueve (4.9) MERITORIO y cinco coma cero (5.0) LAUREADO.

COMENTARIO DEL JURADO CALIFICADOR

Un trabajo investigativo bien cubrido, ordenado
claro y pertinente para el contexto educativo.
Buena apropiación conceptual y metodológica.

CALIFICACION CUALITATIVA Sobresaliente.

NOMBRE DEL JURADO
LUIS HERNANDO AMADOR

FIRMA

NOMBRE DEL ESTUDIANTE
LUIS MANUEL CANTILLO CAMARGO

FIRMA

NOMBRE DEL DIRECTOR TRABAJO DE GRADO
FLOR ALBA VARGAS

FIRMA

DEDICATORIA

La Docencia es un camino vocacional en el cual la preparación continua jamás sobra. La motivación siempre es importante. Resulta valioso tener motivos para sentir el deseo de mejora con el propósito de entregar lo mejor a aquellos con quienes se tiene la responsabilidad de contribuir con su formación. A ellos, a mis estudiantes dedico este trabajo. La formación es recíproca. Se crece en la medida en que se da lo mejor por aportar al crecimiento del otro. A mis compañeros de trabajo y estudio, a mis padres, familiares y amigos que son testigos del esfuerzo y dedicación no tengo más que agradecer por su apoyo.

Luis Manuel Cantillo Camargo

AGRADECIMIENTOS

El autor expresa sus agradecimientos a la Universidad del Tolima por ser un importante referente de formación, investigación y crecimiento profesional a nivel regional y nacional. Por abrir sus puertas y disponer las condiciones para que los proyectos formativos sean una realidad.

En segundo lugar, el autor agradece a la Doctora Flor Alba Vargas quien con su trabajo como asesora de la presente investigación ayudó a esclarecer el camino de la misma y de quien se toman y generan aprendizajes desde lo profesional y desde lo personal por su actitud ética, de apoyo y aporte en la construcción del conocimiento.

Adicionalmente, se agradece a la comunidad educativa de la institución Educativa San Rafael en general, a su director, administrativos, cuerpo docente, padres de familias y estudiantes sin cuya participación no habría sido posible la consolidación del producto que en el presente documento ha sido plasmado.

A los compañeros de clases, amigos, familiares, gracias por sus aportes y múltiples consejos.

CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	17
1. EL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN	18
1.1 JUSTIFICACIÓN Y VIABILIDAD DE LA INVESTIGACIÓN.....	18
1.2 DESCRIPCIÓN DE LA REALIDAD PROBLÉMICA.....	19
1.3 PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN	21
1.3.1 Pregunta General	22
1.3.2 Preguntas Específicas.....	22
1.4 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN.....	22
1.4.1 Objetivo General	22
1.4.2 Objetivos Específicos	22
2. SUSTENTO TEÓRICO	24
2.1 ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN.....	24
2.2 MARCO TEÓRICO.....	35
2.2.1 Estrategia Pedagógica.. ..	36
2.2.2 Educación Vial.....	66
2.2.3 Interdisciplinariedad y Transversalidad.	72
2.3 ORIENTACIONES PEDAGÓGICAS PARA LA EDUCACIÓN VIAL.....	81
2.3.1 Definiciones.....	81
2.3.2 Objetivos.	86
2.3.4 Fundamentos Curriculares.. ..	97
2.3.5 Fundamentos Metodológicos.. ..	101
2.3.8 Fundamentos sobre la Evaluación.	112
2.3.9 Fundamentos Relacionados con el Servicio Social Estudiantil.	115
3. METODOLOGÍA	121
3.1 ENFOQUE DE INVESTIGACIÓN.....	122

3.2 TIPO O ALCANCE DE LA INVESTIGACIÓN	124
3.3 DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN	126
3.3.1 Fase de Observación y Caracterización.....	130
3.3.2 Fase de Análisis e Interpretación..	131
3.3.3 Fase de Acción y Reflexión.....	131
3.4 POBLACIÓN Y MUESTRA	132
3.5 TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE LOS DATOS.....	134
3.5.1 Encuesta	134
3.5.2 Grupos Focales	135
3.5.3 Análisis de Documentos.....	137
3.6 MÉTODOS DE INVESTIGACIÓN	138
3.6.1 Análisis – Síntesis.	138
3.6.2 Deductivo – Inductivo.	138
3.6.3 Triangulación.....	140
4. ANÁLISIS DE RESULTADOS	142
4.1 ANÁLISIS DE LA ENCUESTA A ESTUDIANTES.....	142
4.2 ANÁLISIS DE LA JORNADA PEDAGÓGICA CON DOCENTES DE LA INSTITUCIÓN EDUCATIVA	156
4.3 ANÁLISIS GRUPO FOCAL CON ESTUDIANTES DE LA INSTITUCIÓN EDUCATIVA SAN RAFAEL.....	176
4.4 ANÁLISIS GRUPO FOCAL CON PADRES DE FAMILIA.....	186
5. ESTRATEGIA PEDAGÓGICA: SAN RAFAEL SE MUEVE BIEN. EDUCACIÓN VIAL PARA UN CONTEXTO RURAL	183
5.1 COMPONENTES DE LA ESTRATEGIA PEDAGÓGICA “SAN RAFAEL SE MUEVE BIEN”	193
5.1.1 Componente Cognitivo.....	193
5.1.2 Componente Interventivo..	193
5.2 DIMENSIONES DE LA ESRATEGIA PEDAGÓGICA “SAN RAFAEL SE MUEVE BIEN”	194

5.2.1 Dimensión Procesal.	194
5.2.2 Dimensión Metodológica.	194
5.2.3 Dimensión Contextual.	194
5.3 MOMENTOS DE LA ESTRATEGIA PEDAGÓGICA “SAN RAFAEL SE MUEVE BIEN”	194
5.3.1 Determinación del Fin para el Conjunto de Actividades.	195
5.3.2 Diagnóstico de los Sujetos de la Educación y de la Realidad Pedagógica.	196
5.3.3 Definición de la Concepción Teórica y Práctica de la Dirección del Proceso Pedagógico y las Variantes Posibles a Utilizar.	197
5.3.4 Acciones para Alcanzar el fin Esperado.	203
 6. CONCLUSIONES	 219
 RECOMENDACIONES	 222
 REFERENCIAS	 224
 ANEXOS	 230

LISTA DE FIGURAS

Figura 1. Participación porcentual por género de los estudiantes del nivel de media de la I. E. San Rafael.....	149
Figura 2. Distribución porcentual por edades de la población estudiantil del nivel de media de la I. E. San Rafael.....	150
Figura 3. Distribución porcentual de los estudiantes de acuerdo con el lugar de residencia.....	151
Figura 4. Distribución porcentual de la población estudiantil del nivel de media de la I. E. San Rafael de acuerdo con el tiempo de desplazamiento empleado hasta la institución.....	152
Figura 5. Distribución porcentual de los estudiantes del nivel de media de la I. E. San Rafael de acuerdo con el medio de transporte empleado para desplazarse hasta la institución.....	153
Figura 6. Condición asumida por los estudiantes del nivel de media de la I. E. San Rafael de acuerdo con el modo de transporte utilizado para desplazarse hasta la institución.....	155
Figura 7. Distribución porcentual del conocimiento que los estudiantes de la I. E. San Rafael poseen respecto a la documentación reglamentaria de los vehículos en los que se movilizan.....	156
Figura 8. Distribución porcentual de los estudiantes del nivel de media de la I. E. San Rafael respecto a la valoración de su capacidad de conducción.....	157
Figura 9. Distribución porcentual de los estudiantes del nivel de media de la I. E. San Rafael de acuerdo con la posesión o no de licencia de conducción.....	158
Figura 10. Distribución porcentual de la población estudiantil de acuerdo con la posesión o no de vehículo particular.....	159
Figura 11. Distribución porcentual de los estudiantes del nivel de media de la I. E. San Rafael respecto a la consideración de si han recibido información o capacitación con relación a la Educación Vial.....	160

Figura 12. Distribución porcentual de la población estudiantil del nivel de media de la I. E. San Rafael que considera tener información respecto a la educación vial.....	161
Figura 13. Distribución porcentual de los estudiantes del nivel de media de la I. E. San Rafael respecto a la utilización de elementos de protección al momento de movilizarse.....	162
Figura 14. Concepciones de los estudiantes del nivel de media de la Institución Educativa San Rafael.....	163
Figura 15. Concepciones de Educación Vial por parte de los docentes de la I. E. San Rafael.....	170
Figura 16. Esquema de la Estrategia Pedagógica de Educación Vial para los estudiantes del nivel de media de la Institución Educativa San Rafael.....	227

LISTA DE TABLAS

Tabla 1. Objetivos del servicio social estudiantil y su relación con la movilidad segura.....	118
Tabla 2. Objetivos del servicio social estudiantil y su relación con la movilidad segura.....	118
Tabla 3. Objetivos del servicio social estudiantil y su relación con la movilidad segura.....	125
Tabla 4. Explicación del diseño de la investigación por enfoque, método, técnicas y unidades de trabajo.....	127
Tabla 5. Población estudiantil de la sede principal de la Institución Educativa San Rafael, correspondiente a los niveles de básica secundaria y media.....	139
Tabla 6. Población estudiantil nivel media de la Institución Educativa San Rafael.....	135
Tabla 7. Población estudiantil correspondiente al nivel de media de la I. E. San Rafael.....	148
Tabla 8. Elementos Esenciales Para La Preparación De Una Actividad Línea De Acción Con Estudiantes.....	213

LISTA DE ANEXOS

Anexo A. Fundamentos legales	231
Anexo B. Encuesta de educación vial para estudiantes del nivel de educación media de la Institución Educativa San Rafael del Municipio de Santa Isabel Tolima.....	247
Anexo C. Propuesta de preguntas orientadoras.....	250
Anexo D. Formato para análisis del documentos	251

RESUMEN

La presente investigación centra su propósito e interés en el diseño de una estrategia pedagógica de educación vial para el nivel de media de la Institución Educativa San Rafael del municipio de Santa Isabel Tolima. La preocupación por abordar este problema de investigación surge del entorno educativo rural en el cual tiene su campo de acción la Institución Educativa en referencia y las particularidades que respecto a la movilidad ello suscita. Adicionalmente, como saldo lamentable se han generado en el corto plazo accidentes de tránsito con consecuencias fatales respecto a la pérdida de vidas humanas. Desde esta perspectiva, se parte de considerar que una adecuada y oportuna educación vial puede ayudar a mitigar los riesgos a los que se ven expuestos los miembros de la comunidad educativa al momento de moverse.

Los aspectos señalados anteriormente guardan relación con las acciones que han propuesto la Organización Mundial de la Salud y la Asamblea General de la Naciones Unidas en el marco del Decenio de Acción para la Seguridad Vial que se soportan sobre los siguientes pilares: 1. Gestión de la seguridad vial. 2. Vías de tránsito y movilidad más segura. 3. Vehículos más seguros. 4. Usuarios de las vías de tránsito más seguros. 5. Respuesta tras los accidentes. (Ministerio de Educación Nacional, 2014 p. 14). Adicionalmente, estas acciones se articulan en el caso colombiano, con la expedición de la Ley 1503 de 2011 por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía y se dictan otras disposiciones.

Teniendo en cuenta lo planteado, la investigación es abordada asumiendo un enfoque mixto con predominancia del enfoque cualitativo y empleando para su desarrollo un diseño de investigación acción en el cual se tienen en cuenta las voces y aportes de los miembros de la comunidad educativa para dar respuesta a la pregunta de investigación que indaga acerca de: ¿Cómo desarrollar adecuados procesos curriculares para el diseño de una estrategia pedagógica de Educación Vial dirigida a estudiantes de Educación Media de la Institución Educativa San Rafael, del municipio de Santa Isabel,

Tolima? Y pretendiendo dar cumplimiento al objetivo general planteado para la investigación, el cual es precisamente: Diseñar una estrategia pedagógica de Educación Vial para el nivel de educación media en la institución Educativa San Rafael del municipio de Santa Isabel Tolima.

Considerando todo lo planteado, se abordan técnicas de grupos focales, jornadas pedagógicas y análisis de documento, con el fin de recolectar y analizar la información necesaria para el posterior planteamiento de la Estrategia propuesta cuyo fin fundamental es la formación de la comunidad educativa en el ámbito de la Educación Vial.

Palabras Claves: Educación Vial, Educación Media, Seguridad Vial, Estrategia Pedagógica.

ABSTRACT

The present investigation centers its focuses and interest in the design of a pedagogical strategy of vial education for the level of the high school of the Institución Educativa San Rafael of the municipality of Santa Isabel Tolima. The concern to talk about this investigation problem arises from the same educational environment of rural in which the Educational Institution in reference and the particularities that this arouses with respect to mobility. Additionally, as lamentable balance have been generated, in a short term some traffic accidents with fatal consequences regarding the loss of human lives. From this perspective, it part of considering that an adequate and timely vial education can help mitigate the risks to which members of the educational community are exposed at the time of mobilization.

The aspects indicated anteriority are closely related to the actions haven been proposed by the World Health Organization and the General Assembly of the United Nations in the framework of that have been called the Decade of Action for Vial Safety and which are supported The following pillars: 1.Vial safety management. 2. Transit routes and more secure mobility. 3. Safer vehicles. 4. Users of the safest roads. 5. Response after accidents. (Ministry of National Education, Document No. 27. p.14). Additionally, these actions are articulated in the Colombian case, with the issuance of Law 1503 of 2011, which promotes the formation of habits, behaviors and safe behavior on the road and other provisions are dictated.

I have consider the say previously, the research is treated assuming a mixed focus with predominance of the qualitative focus and using for its development a design of action research in which the voices and contributions of the members of the educational community with the purpose of answering the research question that inquiries about: How to develop adequate curricular processes for the design of a pedagogical strategy of Vial Education directed to students of high school of the Institución Educativa San Rafael, of the municipality of Santa Isabel, Tolima ? And pretending comply with the general

objective set for the investigation, which is precisely: Design a pedagogical strategy of Via Education for the level of secondary education in the Institución Educativa San Rafael of the municipality of Santa Isabel Tolima.

Considering all that has been planned, are approach focal group techniques, pedagogical workshops and document analysis, with the final purpose to collect and analyze the information necessary for the approach of the Strategy which fundamental purpose is the formation of the educational community in the field of the Road Education.

Keyword: vial education, high school, vial safety, pedagogic strategy

INTRODUCCIÓN

Debido al incremento de las lesiones y consecuencias fatales en las víctimas producto de la accidentalidad vial, la presente década ha sido declarada por parte de la Organización Mundial de la Salud y la Asamblea General de las Naciones Unidas como “el decenio de acción para la seguridad vial.” Por tal motivo, las acciones para promover la educación de los actores y usuarios de las vías en los países miembros de la Organización de las Naciones Unidas se encuentran circunscritas a los siguientes pilares básicos: 1. Gestión de la seguridad vial. 2. Vías de tránsito y movilidad más segura. 3. Vehículos más seguros. 4. Usuarios de las vías de tránsito más seguros. 5. Respuesta tras los accidentes (Ministerio de Educación Nacional, 2014, p. 14).

Teniendo en cuenta los pilares básicos propuestos en el marco del decenio de acción para la seguridad vial, específicamente el pilar referente a usuarios de las vías de tránsito más seguros, Colombia expide en el año 2011 la Ley 1503 por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía y se dictan otras disposiciones. Precisamente, en función de generar la formación de los aspectos mencionados con anterioridad, la ley enmarca su objeto en definir los lineamientos generales en educación así como en materia de responsabilidad empresarial, estatal y comunitaria con el propósito de promover la formación de los hábitos relacionados con las conductas seguras en la vía.

En tal sentido, dentro del objeto de la ley 1503 de 2011 se propende también por contribuir a que la educación en seguridad vial y la responsabilidad como actores de la vía sean asuntos de interés público y objeto de debate entre ciudadanos, se impulsen campañas formativas e informativas, se trabaje en la concientización de los actores de la vía –peatones, conductores, pasajeros- se concientice a las autoridades y a los usuarios de la vía respecto a que la educación vial va más allá del conocimiento de las normas de tránsito y busca trascender hacia un escenario de la transformación de

hábitos y comportamientos, estableciendo una relación estrecha entre teoría y práctica (Ministerio de Transporte, 2011).

Ahora bien, desde la perspectiva de la responsabilidad comunitaria en materia de seguridad vial cobra importancia la función de los establecimientos educativos como ejes de articulación entre las demandas sociales y culturales respecto a la formación de los hábitos, comportamientos y conductas que se pretenden desarrollar en los ciudadanos.

Desde esta óptica, debe considerarse entonces que la labor de la transformación y la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía en los actores viales partiendo de un estado inicial y llevándolos a un estado deseado, es una función de singular relevancia que corresponde directamente a las instituciones educativas, pues es desde su seno y con la ejecución de acciones por parte de sus miembros que puede ser concebido, dirigido, llevado a cabo y evaluado el conjunto de procesos pedagógicos que posibiliten la consecución de ese fin.

Por los motivos expuestos con anterioridad, surge la presente investigación que tiene como propósito fundamental dar respuesta a la pregunta: ¿Cómo desarrollar adecuados procesos curriculares para el diseño de una estrategia pedagógica de Educación Vial dirigida a estudiantes de Educación Media de la Institución Educativa San Rafael, del municipio de Santa Isabel, Tolima?. Pregunta respecto a la cual se propone como objetivo de investigación diseñar una propuesta pedagógica de Educación Vial para el nivel de educación media en la institución Educativa San Rafael, del municipio de Santa Isabel Tolima.

Como ya fue mencionado, la presente investigación se delimita espacialmente en el área de influencia de la Institución Educativa San Rafael ubicada en el centro poblado del mismo nombre en el municipio de Santa Isabel Tolima. Esta institución educativa está circunscrita a un entorno rural, por ende las necesidades en materia de desplazamientos y transporte de los estudiantes desde sus viviendas hasta la sede principal de la institución presenta características particulares relacionadas con tiempos de

desplazamientos, vías de acceso, medios de transporte empleados, señalización vial, entre otros aspectos.

Teniendo en cuenta las características del entorno de la Institución Educativa San Rafael y el problema de investigación que tiene como eje fundamental la educación vial, se hace necesario que desde la institución y contando con la participación de sus miembros, se adelante un proceso de investigación a partir del cual diseñar una estrategia pedagógica de educación vial para los estudiantes del nivel de media –considerando que son estudiantes que comienzan ejercer la autonomía en el transporte y a transportarse por sí mismos en medios motorizados - que corresponda a la realidad del contexto en el cual la Institución Educativa lleva a cabo su labor formadora.

Considerando el propósito planteado con anterioridad, se realiza un abordaje teórico para brindar sustento a la investigación definiendo como categorías de análisis para la misma las siguientes: 1. Estrategia pedagógica, 2. Educación vial y 3. Interdisciplinariedad y transversalidad.

Una vez han sido definidas las categorías de análisis, vale la pena hacer mención que respecto a la categoría de estrategia pedagógica se toma como referentes teóricos a las autoras Sierra, (2004) quien propone un modelo teórico para el diseño de una estrategia pedagógica en la educación primaria y secundaria básica. De la misma manera, se aborda a García, (2001) quien propone una estrategia participativa desde la comunidad educativa dirigida a eliminar las manifestaciones de violencia en adolescentes. Ambas autoras presentan importantes elementos a considerar en el diseño de estrategias desde lo pedagógico y desde la participación comunitaria, enfoques completamente relacionados con la razón de ser de la presente investigación.

Adicionalmente, en la categoría de Educación Vial se toma como referencia el Documento No. 27 elaborado por el Ministerio de Educación Nacional a partir del cual se proponen las orientaciones pedagógicas en materia de movilidad segura desde un enfoque de educación vial. Además, se observan referencias de tipo internacional como

el caso del Banco Interamericano de Desarrollo y su informe titulado Avances en seguridad vial en América Latina y el Caribe 2010 – 2012 publicado en el año 2013.

Complementariamente, en torno a la categoría de interdisciplinariedad y transversalidad se analizan las propuestas teóricas de autores como Flórez, (2001) y Ander-egg, (1997) puesto que desde las orientaciones pedagógicas propuestas por el Ministerio de Educación Nacional, (2014) los proyectos transversales constituyen una alternativa metodológica válida para generar comunicación desde las distintas áreas del conocimiento en pro de dar solución a problemas singulares de la realidad y propiciar el aprendizaje significativo en los estudiantes.

Desde el punto de vista metodológico, debe anotarse que el proceso de investigación descrito en el presente documento teniendo en cuenta las características de la misma, parte de un enfoque de investigación mixto con predominancia del enfoque cualitativo de investigación. En correspondencia con los aspectos descritos previamente, el alcance de la investigación es de tipo exploratorio y descriptivo. Además, buscando propiciar que el diseño de la estrategia pedagógica tenga en cuenta las voces de los miembros de la comunidad educativa de la Institución que se toma como referencia para la realización de la presente investigación se orienta la misma bajo un diseño de investigación acción.

En articulación con lo comentado en el párrafo anterior, en materia metodológica se utilizan técnicas como la encuesta, los testimonios focalizados, los grupos focales, las entrevistas estructuradas y el análisis de documentos, empleando instrumentos como los cuestionarios y las fichas de análisis. Posteriormente, con el ánimo de proceder al análisis de la información recolectada a partir de las técnicas e instrumentos empleados se hará uso del software estadístico SPSS y el software para análisis cualitativo Atlas ti. Finalmente, respecto a la estructura del presente documento debe mencionarse que el mismo se ha organizado en cinco capítulos. En el primer capítulo se plantea el problema de la investigación, con su respectiva justificación, preguntas de investigación y objetivo general y específicos. En el segundo capítulo se esboza el sustento teórico de la investigación; este sustento teórico contempla la revisión de antecedentes de

investigaciones relacionadas con la temática propuesta como eje fundamental en el presente documento, así como el marco teórico con sus respectivas categorías de análisis. Además el segundo capítulo se enmarca en la descripción de las orientaciones pedagógicas en materia de educación vial que presenta el Ministerio de Educación Nacional, (2014). Adicionalmente, el tercer capítulo describe todo lo relacionado con el diseño metodológico que ha sido tenido en cuenta para abordar la presente investigación, justificando la selección de cada uno de los aspectos que lo conforman. El cuarto capítulo presenta los resultados obtenidos con la aplicación de las técnicas e instrumentos de investigación.

Finalmente, una vez abordados todos los aspectos que conforman la estructura teórica y metodológica de la investigación así como las orientaciones del Ministerio de Educación Nacional en materia de Educación vial, se plantea en el quinto capítulo el diseño y descripción de la estrategia pedagógica de educación vial elaborada para el nivel educativo de media de la Institución Educativa San Rafael, dando de esta manera cumplimiento a cada uno de los objetivos de investigación planteados.

Por último, se presentan las conclusiones y recomendaciones a la que se abordó y los anexos respectivos.

1. EL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

1.1 JUSTIFICACIÓN Y VIABILIDAD DE LA INVESTIGACIÓN

El Gobierno Nacional ha manifestado en acciones concretas su preocupación frente al elevado índice de accidentalidad vial que se ha generado en el país a lo largo de la última década. En consecuencia, el 29 de diciembre del año 2011 se expidió la Ley 1503 que busca promover la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía. En este sentido, la presente propuesta de investigación tiene como propósito principal llevar a cabo el diseño de una estrategia pedagógica de Educación Vial para la Educación Media en la Institución Educativa San Rafael, del municipio de Santa Isabel Tolima, teniendo en cuenta el vacío que actualmente presenta la institución en mención en este sentido y que dicha propuesta debe corresponder a las condiciones particulares del contexto en el cual ejerce su función el establecimiento educativo (Ministerio de Transporte, 2011).

Teniendo en cuenta lo mencionado con anterioridad, es importante resaltar que la Institución Educativa San Rafael, se encuentra ubicada en la zona rural del municipio de Santa Isabel, Tolima; situación que genera que los estudiantes que asisten a esta Institución deban cubrir distancias prolongadas desde sus hogares para desplazarse hasta el establecimiento educativo, acción que en caso de no contar con rutas de transporte escolar, deben llevar a cabo de manera particular, utilizando para ello diferentes medios y vías de transporte de diversa naturaleza, contando para esta labor solamente con el conocimiento basado en el empirismo.

De conformidad con lo expresado, y buscando alternativas viables de solución a la situación planteada, la presente investigación propende diseñar una estrategia pedagógica acorde con la realidad que afrontan los jóvenes estudiantes del ciclo de Educación Media de la Institución Educativa San Rafael. En consecuencia, la fase de diseño se adelantará como producto de la lectura de las expectativas y necesidades que

formulen puntualmente los miembros de la comunidad educativa, a la luz de los lineamientos establecidos por el Ministerio de Educación Nacional para la Educación Vial, lo cual será posible a través de entrevistas a grupos focales con representantes de la comunidad como padres de familia, docentes y estudiantes.

En este sentido, la presente investigación tiene la intención de innovar en las prácticas a partir de las cuales se configuran los proyectos pedagógicos de tipo transversal en la institución educativa en referencia, pues además de entrar a suplir un vacío que existe en torno a las exigencias de la ley, se enmarcará en un proceso de construcción curricular respecto a la estrategia pedagógica de educación vial que será adoptada con la participación de la comunidad educativa.

Desde esta perspectiva, se busca que la investigación tenga un impacto positivo no solo en la comunidad educativa de la institución sino que al abordar la educación vial con los estudiantes pertenecientes al nivel de media de la institución educativa, estos se conviertan en multiplicadores efectivos de la construcción de conocimientos que teniendo en cuenta el contexto en el que ellos mismos y sus familias se desenvuelven cobren un significado de utilidad como verdaderas competencias para la vida cotidiana.

Adicionalmente, la investigación tiene como propósito aportar al conocimiento científico específicamente en la línea educativa referente a la pedagogía debido a que la propuesta se desarrollará en un contexto rural y que por estas circunstancias se analizará y propondrá una estrategia pedagógica para educación vial que sea consecuente con las condiciones rurales del entorno estableciendo una diferencia importante con las directrices a nivel nacional que en cuanto a movilidad generalmente suelen ejemplificar y proyectar su impacto en zonas urbanas, beneficiando de este modo a los estudiantes, docentes, directivos, padres de familia y comunidad circundante al generar procesos de transformación de hábitos y conductas seguras en la vía.

1.2 DESCRIPCIÓN DE LA REALIDAD PROBLÉMICA

De acuerdo con las estadísticas del Observatorio de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), entidad adscrita al Ministerio de Transporte, citadas por la redacción del diario de circulación Nacional El tiempo, correspondiente a la edición del siete de Enero del año 2017, durante el año 2016 las principales víctimas de accidentes viales son los motociclistas y sus acompañantes, quienes representan un 46% de los fallecidos y el 55% de los lesionados en este tipo de accidentes. Complementando estas estadísticas, respecto a las principales causas de accidentalidad vial en Colombia, la misma Agencia afirma que el primer lugar lo ocupa el exceso de velocidad con un 40,1% de los casos; no respetar las normas y señales de tránsito, con un 28,9% y conducir en estado de embriaguez, que representa un 9,7% respecto a la totalidad de los accidentes viales.

Teniendo en cuenta esta realidad, y considerando el ámbito de carácter local, la Institución Educativa San Rafael del municipio de Santa Isabel Tolima, es una institución que se encuentra ubicada en el área rural del mencionado municipio. Debido a esta característica, se hace necesario que sus estudiantes deban cubrir en promedio largas distancias desde su lugar de vivienda hasta la sede principal de la Institución. En este sentido, y considerando que las rutas autorizadas de transporte escolar en ocasiones no se encuentran disponibles de manera constante a lo largo del año académico, los estudiantes proceden a solventar su necesidad de transporte haciendo uso de vehículos particulares, ya sea en condición de conductores o de acompañantes.

En virtud de lo anterior, se observa entonces que una gran proporción de los estudiantes, especialmente los jóvenes que cursan el nivel de media en la Institución, utilizan vehículos automotores sin conocer por lo menos de manera básica aspectos tales como: medidas de protección y seguridad personal, normas generales de tránsito, señales de tránsito, recomendaciones de conducción preventiva, entre otros aspectos relacionados.

Teniendo en cuenta lo señalado en el párrafo precedente, es necesario hacer alusión a dos lamentables accidentes de tránsito que ocurrieron en el último trimestre del año 2016 y que generaron como saldo dos personas fallecidas quienes se transportaban en motocicletas sin observar las mínimas medidas de protección y seguridad para su

movilidad. Del mismo modo, en el primer trimestre del año 2017, dos estudiantes de grado undécimo sufrieron un aparatoso accidente sin saldo de defunciones al colisionar contra un semoviente al girar en una curva, causándoles diversos traumatismos en diferentes partes del cuerpo. Los estudiantes manifestaron a su vez no llevar ningún tipo de protección en el momento del accidente.

De este modo, y observando que desde el ámbito nacional en el año 2011 fue expedida la ley 1503 del 29 de diciembre del mismo año, por medio de la cual se promueven la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y de dictan otras disposiciones, en consecuencia de lo cual el Ministerio de Educación Nacional planteó como reto educativo formar ciudadanos competentes para moverse eficientemente y teniendo en cuenta la autonomía escolar consagrada la ley 115 de 1994, se plantea entonces la necesidad de formular una estrategia pedagógica para la educación vial orientada a los estudiantes del nivel de media de la Institución Educativa San Rafael del municipio de Santa Isabel, Tolima, que corresponda de manera objetiva a las condiciones particulares del contexto de esta Institución (Ministerio de Transporte, 2011).

Desde esta perspectiva, se busca entonces proponer una estrategia pedagógica de educación vial que tenga como sustento fundamentos pedagógicos desde una visión integradora del proceso educativo y además responder a situaciones reales del contexto en que tiene acción la institución educativa que se toma como referencia para el estudio. En este sentido se posibilitarán acciones pedagógicas propuestas desde la comprensión del contexto, lo cual garantiza que dichas acciones sean pertinentes y además generan pertenencia de la institución educativa respecto a las mismas en el momento de aplicarlas reforzando con ello la búsqueda de la calidad educativa.

1.3 PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN

1.3.1 Pregunta General. ¿Cómo desarrollar adecuados procesos curriculares de diseño de una estrategia pedagógica de Educación Vial dirigida a estudiantes de Educación Media de la Institución Educativa San Rafael del municipio de Santa Isabel Tolima?

1.3.2 Preguntas Específicas

- ¿Cuál es el estado actual de la comunidad educativa de la Institución Educativa San Rafael del municipio de Santa Isabel Tolima en materia de seguridad vial?
- ¿Cuál es la concepción que posee la Comunidad Educativa de la Institución Educativa San Rafael, del municipio de Santa Isabel Tolima, frente a la Educación Vial?
- ¿Cuáles fundamentos pedagógicos sustentan la formación de ciudadanos para moverse eficientemente desde la perspectiva del Ministerio de Educación Nacional?
- ¿Qué procesos curriculares deben tenerse en cuenta para el adecuado diseño de una estrategia pedagógica de Educación Vial para la Educación Media en la Institución Educativa San Rafael del municipio de Santa Isabel Tolima?

1.4 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

1.4.1 Objetivo General. Diseñar una estrategia pedagógica de Educación Vial para el nivel de educación media en la institución Educativa San Rafael del municipio de Santa Isabel Tolima.

1.4.2 Objetivos Específicos

- Elaborar un diagnóstico participativo sobre las condiciones de seguridad vial al interior de la comunidad educativa de la Institución Educativa San Rafael del municipio de Santa Isabel Tolima.

- Identificar las concepciones que poseen directivos, docentes, estudiantes y padres de familia de la Institución Educativa San Rafael del municipio de Santa Isabel Tolima frente a la educación vial.
- Describir los fundamentos pedagógicos que orientan la formación de ciudadanos para moverse eficientemente desde la perspectiva del Ministerio de Educación Nacional.
- Analizar los procesos curriculares necesarios para el diseño de una estrategia pedagógica de educación vial para el nivel de educación media de la Institución Educativa San Rafael del municipio de Santa Isabel Tolima.

2. SUSTENTO TEÓRICO

2.1 ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN

El tema de la seguridad vial ha cobrado singular importancia durante la última década en la medida en que se ha tornado creciente la preocupación respecto a la prevención de la accidentalidad asociada a su vez con la búsqueda de la disminución de los índices de accidentalidad vial y de mortalidad vial que se procuran disminuir tanto a nivel internacional como nacional. En este sentido, el problema de la seguridad vial se ha venido analizando multidisciplinariamente y desde luego, a partir de posturas distintas relacionadas con la disciplina del saber desde la cual es analizada esta problemática.

Teniendo en cuenta lo planteado, se procederá entonces a relacionar las investigaciones a nivel internacional y nacional que se establecen como antecedentes de la presente propuesta.

Bustamante, (2016) desarrolló la tesis doctoral titulada Educación vial y escuela en el estado de Guerrero (México) con el propósito de optar al título de doctora en Teoría e Historia de la Educación de la Universidad de Salamanca. En este sentido, la propuesta presenta como objetivo general promover la educación vial en los centros escolares para fomentar hábitos y comportamientos adecuados en la vía pública.

Desde esta perspectiva, como resumen de su investigación, Bustamante, (2016) manifiesta que esta Tesis Doctoral se centra en promover la Educación Vial en los centros escolares para fomentar hábitos y comportamientos adecuados en la vía pública, está dirigido a los alumnos de primero, segundo y tercero de secundaria de la Ciudad de Acapulco-Guerrero, para fomentar una cultura vial y el uso de medidas de seguridad en los jóvenes para la prevención de los accidentes de tráfico. También pretendemos aportar información sobre los conocimientos que tienen los alumnos en materia de Educación Vial, conocer las conductas más habituales de exposición al riesgo en las vías

públicas y por último, formar hábitos y conductas responsables para la prevención de accidentes.

Además, desde el punto de vista metodológico, se observa que: en la investigación hemos diseñado e implementado como programa piloto «Educación vial en la Escuela Secundaria» con el objetivo principal de promover la Educación Vial en los centros escolares para fomentar hábitos y comportamientos adecuados en la vía pública.

Esta propuesta se fundamenta y utiliza algunos recursos del Programa la Educación Vial en la ESO. Un enfoque didáctico y pedagógico para el Área de Educación para la Ciudadanía y los Derechos Humanos y Educación Ético-Cívica, de la Dirección General de Tráfico (España). Por tal motivo, los materiales se adaptaron al contexto del Municipio de Acapulco y de las distintas instituciones educativas.

El programa tiene la finalidad de generar en los alumnos de secundaria: conocimientos, actitudes y valores viales que propicien una movilidad segura y una convivencia tolerante y pacífica entre todos los usuarios de las vías en calidad de peatones, conductores o viajeros.

En cuanto a las conclusiones, se observa que una vez culminada la investigación, de acuerdo con la autora, se obtuvo que:

Los escolares adquirieron mayores competencias en relación a las hipótesis establecidas. De esta manera, atribuimos al Programa «Educación Vial en la Escuela Secundaria» los logros positivos en el grupo de intervención.

En cuanto a los resultados generales, observamos que aproximadamente la mitad del grupo, el 52.1% poseía los conocimientos necesarios para aprobar el examen de diagnóstico, mientras que en el examen final poseía los conocimientos necesarios para aprobar el 91.9% de la población estudiada. Esto significa, que la implementación de las

actividades con los estudiantes posibilitaron un aumento en la aprobación del examen en aproximadamente 40 puntos porcentuales.

Cabe señalar, que se esperaba que los promedios fueran inferiores en ambos exámenes diagnóstico y final; si se tiene en cuenta que en México no se imparte Educación Vial como materia obligatoria en el sistema educativo, sólo llega de manera interinstitucional a través de programas «no obligatorios» a cargo de los Agentes de Tránsito en las escuelas que lo solicitan. Por lo tanto, si no se tiene conocimientos previos en Educación Vial, los promedios serán bajos.

Como aporte a la presente investigación, la tesis doctoral expuesta deja ver la importancia de abordar la enseñanza de la educación vial desde las instituciones con el propósito de que los estudiantes se formen como actores responsables en la vía. Adicionalmente, se evidencia que a partir de actividades de enseñanza y aprendizaje es posible incrementar los niveles de conocimiento y conciencia de los estudiantes frente al tema de la educación y la seguridad vial.

También en el plano internacional, se aborda la temática de la seguridad vial desde la perspectiva de la política pública que ayude a coordinar y estructurar el tema a nivel de la nación Ecuatoriana. En este sentido, Román, (2015) adelantó una investigación conducente al título de Magíster en seguridad, salud y ambiente de la Universidad San Francisco de Quito, Ecuador en convenio con la Universidad de Huelva, España. Esta tesis lleva por título: Integración de un programa de seguridad vial al modelo de Ecuador.

En consecuencia, el objetivo general de la investigación es brindar un Programa de Seguridad Vial, como una herramienta para ayudar a las organizaciones a reducir, y en última instancia eliminar, la incidencia y riesgo de las muertes y heridas graves derivadas de estos accidentes, este programa se propone que sea incluido dentro del Modelo Ecuador, en su Macro elemento Programas y Procedimientos Operativos Básicos, y que de esta manera sea auditable a las empresas e instituciones que por su actividad y número de trabajadores expuestos al riesgo vial, sea obligatorio.

Adicionalmente, el resumen de la tesis destaca que pretende desarrollar un Programa de Seguridad Vial, que sea integrado al Sistema de Gestión de la Prevención de Riesgos Laborales Modelo Ecuador, y de esta manera buscar los mecanismos para que el mismo pueda ser incorporado en las empresas públicas y privadas del país de forma obligatoria.

De acuerdo con este propósito se desarrollará el Programa de Seguridad Vial que se integrará al Modelo Ecuador, este programa se desarrollara en 4 Factores fundamentales que son: Factor Humano, Factor Vehículo, Factor Entorno y la Organización del Trabajo. El Factor Humano por el cual ocurren más del 80% de accidentes, intervienen aspectos como capacitación, formación y entrenamiento, conocimientos de las leyes de tránsito, concienciación del conductor, manejo defensivo, factores como el sueño y la fatiga, entre otros.

Además, se agrega que en función de los cuatro Factores, teniendo como eje principal el Factor Humano, se desarrollará el Programa de Seguridad Vial, cuyo objetivo principal del presente trabajo de tesis, es desarrollar una herramienta la cual pueda ser implementada en todas las empresas e instituciones del país, que nos permita ayudar a reducir la mortalidad y heridas graves por consecuencia de la movilidad vial en el País, ya que detrás de cada accidente existen factores y conductas de riesgo totalmente prevenibles y evitables.

En cuanto a la metodología el investigador plantea que el desarrollo del presente trabajo tiene un Enfoque Cuantitativo, por el hecho de que se usa la recolección de datos relevantes a la problemática en estudio, para probar hipótesis, en este caso poder contestar la pregunta de investigación formulada en el primer capítulo, basándonos en el análisis estadístico, para establecer las causas principales de los accidentes de tránsito, y poder establecer las acciones en el programa de seguridad vial que se planteara al final del estudio (Hernández, Fernández & Baptista, 2014).

Posteriormente agrega que la herramienta de investigación que se usará para recabar la información será basada en documentos, esta documentación se recopilará de fuentes primarias, las mismas que son de instituciones públicas, normativas referentes al tema de interés, informes de la OMS, páginas web oficiales de fundaciones e instituciones dedicadas a la seguridad vial y programas o modelos publicados sobre las mejores prácticas en seguridad vial que pueden servir como guía para implementación de un programa de seguridad vial en las empresas. Además se recopilará información de trabajos de tesis de doctorado relacionadas en el tema de seguridad vial. (Hernández, Fernández & Baptista, 2014).

Dentro de las conclusiones de esta investigación, resulta útil resaltar que realizando un análisis de los datos estadísticos de la Agencia Nacional de Tránsito sobre las causas de los accidentes de tránsito, separando los Factores Humanos, Vehículo, Entorno, causas por definir y otras causas, se concluye que alrededor del 80% de los accidentes en el país en los últimos años son por causas de factores humanos, lo que nos da la pauta que la mayoría de los accidentes son evitables si se toman medidas preventivas encaminadas a crear hábitos de conducción segura y una cultura vial, partiendo en este caso desde el sector laboral.

Otra interesante conclusión obtenida tras realizar la investigación es que se propone un Programa de Seguridad Vial contemplando los 4 Factores necesarios: Factor Humano, Factor Vehículo, Factor Entorno y Factor Organizacional; el mismo que se plantea que sea integrado al Modelo Ecuador, por la correlación que existe en los ítems que se propone, interrelacionándolos tanto con la Gestión Técnica, Gestión Talento Humano como con los Programas y Procesos Operativos Básicos, de tal manera que se integre la Gestión de Seguridad Vial a la Prevención de Riesgos Laborales general de la empresa de una manera efectiva, brindando una herramienta que facilite esta integración y que se pueda gestionar la prevención de todos los factores de riesgo a los cuales se exponen los trabajadores, y más importante aunque sea de carácter obligatorio de implementación para las empresas públicas y privadas, en especial a las que se dedican al transporte de personas, de materiales y sustancias peligrosas y empresas que cuenten

con un parque automotor considerable que necesite implementar las medidas propuestas en el presente trabajo.

Desde el ámbito de la investigación reseñada anteriormente se observa nuevamente la necesidad e importancia de la formación del factor humano como principal pilar de la seguridad vial. En este sentido, se observa entonces que no hay que escatimar esfuerzos por lograr que la ciudadanía logre apropiarse de las medidas tendientes a garantizar una movilidad y comportamientos seguros en las vías.

Desde la perspectiva internacional también es útil traer a colación la investigación realizada por Patín y Silva, (2013) para optar al título de magister en transporte de la Universidad Católica del Ecuador, titulada Propuesta para la creación de un centro de formación de conductores profesionales y de recuperación de puntos para infractores de tránsito en el Ecuador. Tal como su nombre lo indica, el objetivo general de la investigación es diseñar un centro de formación y capacitación profesional, de conductores profesionales y recuperación de puntos en la Pontificia Universidad Católica del Ecuador, según su tipo de licencia, verificando la calidad y calidez en su formación integral de los futuros conductores de país.

En consecuencia, dentro del planteamiento del problema los autores contemplan que el desarrollo de la presente propuesta se orienta a la creación de un centro de formación y capacitación para conductores profesionales y la recuperación de puntos, aspecto que se considera de mucha importancia, ya que actualmente existen varias instituciones autorizadas entre Escuelas de conducción, Institutos Técnicos de educación Superior, Escuelas Politécnicas Nacionales y Universidades, mismos que en muchos casos están teniendo algunos errores en sus procesos de capacitación, obteniéndose como resultado profesionales sin criterios fundados en seguridad vial y respeto a las normas de tránsito. Desde el punto de vista metodológico los autores definen que utilizan de acuerdo con la naturaleza de su investigación el método inductivo deductivo además del método analítico sintético. Además para la recopilación de la información utilizan técnicas e instrumentos tales como la revisión documental y las encuestas.

Dentro de las conclusiones de esta investigación se pueden destacar que la formación, capacitación profesional de conductores profesionales puede llegar a contribuir que los profesionales puedan recuperar sus puntos perdidos en las licencias, a disminuir los índices de infracciones y cifras de accidentes de tránsito y fallecidas.

Además se observa que la creación de un Centro de Formación de Conductores Profesionales y de Recuperación de puntos parte de la necesidad de capacitar a la ciudadanía para reducir los accidentes de tránsito y por otro lado, tener más conductores responsables acreditados para la actividad ya sea pública o privada.

Como se observa, a partir de lo expuesto por la investigación reseñada, se enfatiza nuevamente en la necesidad de formación de los actores de la vía, en este caso de los conductores con el propósito de mejorar la movilidad, incrementar la seguridad vial y disminuir la tasa de accidentalidad. Además hay que destacar que la formación de actores viales debe partir expresamente de la identificación de las necesidades de formación de este grupo humano para crear en consecuencia un programa a partir del cual se puedan solventar las necesidades formativas de los actores viales.

Desde el plano estrictamente pedagógico, Colorado, (2016) adelanta la investigación titulada Paso seguro por mi ciudad. Una pedagogía de la corporeidad para la enseñanza de la seguridad vial. La investigación es adelantada con el propósito de obtener el título de magister en estudios artísticos de la Universidad Distrital Francisco José de Caldas de la ciudad de Bogotá. El objetivo general de esta investigación es plantear una propuesta pedagógico-literaria para la enseñanza de la seguridad vial a niña/os de educación primaria, desde la pedagogía de la corporeidad.

Como resumen de esta investigación la autora plantea esta investigación presenta una propuesta para orientar a los docentes de pre-escolar y primaria que deseen renovar sus prácticas pedagógicas y dar un verdadero sentido a la enseñanza de seguridad vial en el aula, de manera transversal y holística, desde de una pedagogía de la corporeidad, utilizando como estrategia el taller vertical, el trabajo colaborativo y el juego dramático,

en aras de que niñas y niños logren mayor conciencia corporal y desarrollo de la competencia sensible.

En cuanto a la metodología la autora afirma que la investigación se lleva a cabo bajo el enfoque holístico, en tal sentido argumenta que el holismo permite al investigador comprender las distintas fases por las que atraviesan los procesos creativos de la investigación, es decir, le devuelve la oportunidad de dar aportes propios y generales dentro del proceso científico. Es a su vez un camino para la obtención de conocimiento, que hace claridad sobre la naturaleza del ser humano y de su contexto, mediante la creatividad (Rivadeneira, 2013).

Además agrega que desde el enfoque holístico se busca trascender las fronteras disciplinarias académicas, así como a favorecer el aprendizaje y a su vez modificar ciertas creencias y prácticas habituales frente a la enseñanza de la seguridad vial en los centros educativos de la ciudad de Bogotá.

Complementariamente, como método de investigación Colorado, (2016) seleccionó la investigación acción. Desde este punto de vista justifica que a nivel pedagógico, la investigación-acción se sustenta en el carácter práctico-reflexivo del oficio del educador. Esto significa reconocer, valorar y analizar los actos reflexivos y críticos que se desarrollan en la práctica pedagógica, como un ejercicio de apreciación y de sistematización. Esta acción siempre es narrativa: es decir, es un relato acerca de la relación del sujeto con el contexto y la experiencia de la alteridad (del encuentro con el otro/a).

Así mismo, para la recolección y análisis de la información las técnicas e instrumentos empleados fueron la revisión documental, el taller como alternativa pedagógica, el registro visual y el posterior análisis de los talleres.

Respecto al interés de la presente propuesta, la conclusión más valiosa que se extrae del trabajo de investigación en referencia es que educar a los niños en una cultura de la

movilidad segura posibilita proyectar a los adultos del mañana con actitudes y comportamientos seguros en situaciones de movilidad vial. De igual manera, los niños como grandes multiplicadores de la información, se constituyen en educadores de sus padres. En la expectativa de mejorar el proceso de enseñanza-aprendizaje, se optó por un planteamiento holístico. A partir de allí que se genera la necesidad de construir y garantizar procesos de participación significativa de niños y las niñas en todos los escenarios donde interactúan para lograr explicar, entender, intervenir y generar sentido de pertenencia no solo con su entorno escolar sino igualmente generando alternativas que contribuyan a compartir decisiones para lograr soluciones efectivas acorde con su realidad.

Desde el aporte que la investigación reseñada genera para la presente investigación se debe destacar la perspectiva de transversalidad que propone Colorado, (2016) para poder lograr el propósito de educar a los niños y niñas en una movilidad segura. Del mismo modo, se debe destacar la importancia de los recursos didácticos que se generan para llevar a cabo el proceso de enseñanza en seguridad vial desde la perspectiva de la corporeidad. Adicionalmente, se observa la forma de abordar la investigación desde la investigación acción reflexión, en donde se construyeron y posibilitaron espacios de diálogos al interior de la comunidad educativa para abordar la importancia de impartir la enseñanza respecto a la educación vial.

Finalmente, desde el ámbito nacional Sosa, (2013) adelanta la investigación que lleva por título Desarrollo del nivel de comprensión en los estudiantes a través de la unidad “Conociendo las señales de tránsito”. Esta investigación es adelantada con el fin de obtener el título de magister en informática educativa de la Universidad de la Sabana sede Chía.

Sosa, (2013) se propuso como objetivo general en la investigación Determinar los niveles de comprensión en conocimientos, propósitos y formas de comunicación de las señales de tránsito alcanzados por los estudiantes de grado décimo del colegio La Aurora IED al

finalizar la implementación de la unidad Conociendo “Las señales de tránsito” basada en el material educativo digital Transita.

En el resumen de su trabajo Sosa, (2013) expone que la investigación describe cómo a partir de la integración del enfoque pedagógico de la Enseñanza para la Comprensión (EpC) y la utilización de Tecnologías de la Información y la Comunicación (TIC) en el aula de clase, se logra identificar el nivel de mejora en comprensión de los estudiantes y por ende contribuir al fortalecimiento de las competencias ciudadanas relacionadas con la seguridad vial.

Desde el punto de vista metodológico el autor expone que se utilizó el enfoque descriptivo. El diseño de la investigación fue de carácter descriptivo, según Danhke (citado en Hernández, Fernández & Baptista, 2003) “los estudios descriptivos buscan especificar las propiedades las características y los perfiles importantes de las personas, grupos, comunidades o cualquier otro fenómeno que se someta a un análisis” (p. 117) , y lo anterior es lo que se desarrolló con la investigación es decir recolectar información para luego describir, comparar y analizar sistemáticamente los niveles de comprensión que los estudiantes tenían al inicio y alcanzaron al final de la implementación de la unidad.

En cuanto a la población y muestra empleadas Sosa, (2013) manifiesta que La población se define como “la totalidad del fenómeno a estudiar, en donde las unidades de población poseen una característica común, la cual se estudia y da origen a los datos de la investigación”. (Tamayo, 1998, p. 114), de acuerdo a lo anterior, la población utilizada en la investigación fueron los estudiantes de grado décimo jornada mañana del Colegio La Aurora IED.

Adicionalmente, la muestra del estudio fue de carácter no probabilístico debido a que los elementos de la población no tienen la misma posibilidad de ser escogidos y no se define a partir de fórmulas de probabilidad, además la ventaja de una muestra no probabilística

es “controlar la elección de los sujetos con ciertas características”. (Hernández, Fernández, & Baptista, 2003, p. 247).

Teniendo en cuenta lo anterior, la investigación utilizó el muestreo de sujetos voluntarios, por dos razones: la primera es que la institución no maneja el proyecto transversal de educación vial y no hay un espacio dedicado al proyecto y la segunda es que los estudiantes debían tomar por su propia decisión participar en el proyecto en los descansos ya que fue el único espacio para realizar la investigación en los estudiantes. De acuerdo a lo anterior los sujetos voluntarios fueron 5.

En cuanto a las conclusiones de la investigación se destaca la relacionada con la construcción de la unidad didáctica titulada “Conociendo las señales de tránsito”, respecto a la cual el autor expone que la unidad debe ser una construcción colectiva para generar motivación por lo tanto deben estar presentes las opiniones e interés de los estudiantes para establecer buenos tópicos generativos, unas metas de comprensión alcanzables, una valoración continua y una gran variedad de desempeños de comprensión que permiten al estudiante comprender e ir más allá de las acciones rutinarias y de la memorización como lo mencionaba Perkins, (1999).

El diseño y el desarrollo de la unidad permiten al docente e investigador llevar un proceso de valoración continua del estudiante al establecer “criterios de valoración y proporcionando realimentación” (Andes, s.f. p. 1) en cada uno de los tres tipos de evaluación heteroevaluación, coevaluación y autoevaluación que ayuden a mejorar el nivel de comprensión de los estudiantes.

Finalmente, esta investigación permiten pensar dos cosas, la primera es que si se aplica la Unidad Conociendo “Las señales de Tránsito” basada en el material educativo digital “Transita” a todos los estudiantes de grado décimo se mejora el nivel de comprensión de los estudiantes y la segunda es que al integrar el enfoque de la EpC con las TIC en el aula de clase se mejora el nivel de comprensión de los estudiantes y por ende las competencias ciudadanas, pero la integración se debe hacer mediante un proceso

planificado a través del diseño de una unidad que permita evidenciar la comprensión de los estudiantes y donde se usen las TIC como apoyo en la realización de los diferentes desempeños de comprensión.

El aporte de la investigación citada al presente trabajo de investigación es principalmente desde el punto de vista procesual, en tanto que se observa cómo es construida inicialmente una unidad didáctica teniendo como tópico fundamental el tema de las señales de tránsito para fomentar la educación vial, se parte de las necesidades de los estudiantes, se postula una unidad didáctica, se lleva a las sesiones de clases y luego es sometida a evaluación para la observación de los resultados de la implementación de la misma.

2.2 MARCO TEÓRICO

Con el propósito de sentar las bases teóricas que dan sustento a la presente investigación titulada: Diseño de una estrategia pedagógica de educación vial para el nivel de educación media de la Institución Educativa San Rafael del municipio de Santa Isabel Tolima, es preciso señalar que las principales categorías de análisis desde la perspectiva teórica están constituidas por las siguientes categorías de estudio: estrategia pedagógica, educación vial, interdisciplinariedad y transversalidad y por último orientaciones pedagógicas para la educación vial.

En este sentido, la construcción del presente marco teórico está enfocada a dar claridad y soporte a las categorías, procurando con ello allanar el camino para la comprensión y abordaje del diseño de la estrategia pedagógica para la educación vial a la cual se hizo referencia inicialmente.

2.2.1 Estrategia Pedagógica. Con el propósito de abordar la categoría de análisis Estrategia Pedagógica se hace necesario en primer lugar partir de la identificación de la perspectiva que se asume respecto a la pedagogía para estructurar la presente investigación, aclarando, no obstante, que en torno a la clasificación de la pedagogía como saber, disciplina, ciencia, entre otras categorías, aún en la actualidad existe un amplio debate que no ha arrojado posiciones concluyentes.

En consecuencia, e ilustrando brevemente una discusión de tal magnitud, se recurre a los planteamientos de Vargas, (2011) quien apelando a diversos autores sostiene respecto a la definición y conceptos de pedagogía que:

Son múltiples los conceptos que existen en torno al significado de Pedagogía. Durkheim, por ejemplo, señala que la Pedagogía es un conjunto de proposiciones teórico-metodológicas, destinadas a la orientación y realización del proceso educativo sustentada en la historia y en la sociología. Para otros estudiosos es el acto de reflexionar sobre la formación, en torno al hombre que se quiere formar, es decir, es la teoría que responde al cómo, porqué y para qué de la educación. Algunos teóricos consideran a la Pedagogía como una disciplina en construcción (Flórez, 2005): Otros la consideran como una saber, por lo que prefieren hablar del “saber pedagógico” (Zuluaga, 1999); también se le conoce como la ciencia encargada de la formación del hombre, cuyo objeto de estudio es la educación; otros la conciben como una ciencia, núcleo de las ciencias de la educación y su objeto de estudio es el proceso formativo del ser humano. (Álvarez, 2001) es decir, para algunos autores la Pedagogía es un actividad carente de status científico, para otros es una de las llamadas ciencias de la educación y hay quienes la conciben y fundamentan como una ciencia (p. 7).

Adicionalmente, Vargas, (2011) agrega:

Por otro lado, hay quienes conciben la Pedagogía como ciencia y en este sentido se encuentran varias definiciones sobre las cuales tampoco se ha llegado a un consenso; se concibe la Pedagogía como ciencia que tiene por objeto la educación o la Pedagogía como ciencia de la educación. Se concibe la Pedagogía como ciencia que tiene por objeto el estudio de la enseñanza y finalmente se concibe la Pedagogía como ciencia que tiene por objeto de estudio la formación del hombre. (p. 9)

En este sentido, la presente investigación parte del reconocimiento de la cientificidad de la pedagogía e incluso propende por consolidarse como una acción a partir de la cual se continúe en el enriquecimiento académico de la pedagogía estableciendo una conexión coherente entre la formación del hombre y la reflexión surge de la práctica que tiene como propósito el logro de esa formación.

Con relación al debate en torno a la definición de pedagogía y teniendo en cuenta la postura adoptada respecto a la pedagogía para sustentar la presente investigación, Vargas, (2011) señala que: “En conclusión, no existe un criterio unificado sobre la definición de la pedagogía. En lo que sí coinciden algunos teóricos es en que el objeto de estudio de la pedagogía es el proceso formativo o la formación de los individuos.” (p. 12).

Siguiendo con Vargas, (2011), la autora con el propósito de introducir el concepto de Praxis Pedagógica, acude a Vasco, (1990) quien manifiesta que:

Pero propongo que se considere la pedagogía no como la práctica pedagógica misma, sino como el saber teórico-práctico generado por los pedagogos a través de la reflexión personal y dialogal sobre su propia práctica pedagógica, específicamente en el proceso de convertirla en praxis pedagógica, a partir de su propia experiencia y de los aportes de las

otras prácticas y disciplinas que se interceptan con su quehacer (Vasco, 1990, p.12).

Ahora bien, respecto a la praxis pedagógica, Vargas, (2011) presenta una definición que constituye el horizonte de acción sobre el cual se plantea la realización de la presente investigación. En este sentido, la autora postula que:

La Praxis Pedagógica es la reflexión consciente y permanente que hace un individuo que trabaja en educación en torno a su quehacer pedagógico: es la posibilidad de reflexionar sobre lo que hace y cómo lo hace y sobre la forma como en ella se manifiestan, confrontan o salen a la luz nuevas teorías; en otras palabras es el ejercicio de aquel que educa y busca transformar el mundo y transformarse a sí mismo, entendiendo la manera en que media la interacción teoría –práctica en su sentir, en su pensar y en su actuar, en su ser personal y profesional. (p.16)

Habiendo definido la perspectiva pedagógica desde la cual se aborda la presente investigación, es pertinente proceder con el análisis de la categoría estrategia pedagógica. Por ende, se hace necesario anotar que en la presente investigación se tomará como referencia teórica la obra de la autora Regla Alicia Sierra Salcedo (2004) quien propone un modelo teórico para el diseño de una estrategia pedagógica en la educación primaria y secundaria básica. El objetivo de Sierra, (2004) en su obra es principalmente orientar al profesor en la proyección del proceso pedagógico.

Desde esta perspectiva, Sierra, (2004) hace énfasis en un aspecto fundamental del proceso pedagógico y es precisamente su carácter integrador. Este carácter integrador se entiende al observar la pedagogía desde la globalidad del proceso pedagógico mismo, lo cual supone la interconexión de diversos actores y componentes y dimensiones como son los educadores, educandos, padres de familia y su relación con el currículo, la didáctica o la evaluación, solo por mencionar algunos aspectos.

Ahora bien, el proceso pedagógico tiene a su vez una finalidad primordial que es la formación de los seres humanos y desde luego, este propósito se relaciona directamente con la integralidad. Para comprender este planteamiento, resulta útil traer a colación algunas ideas de Zambrano, (2007) quien manifiesta que:

La formación es la finalidad última de la educación; mientras ésta es una experiencia práctica, la formación es un estado del espíritu. Entre los dos conceptos existen relaciones muy fuertes, casi determinantes. A la vez que nos educamos nos estamos formando. La formación es un estado espiritual y como tal nos interesa comprenderlo. (p. 28)

Considerando entonces lo planteado por Zambrano, (2007) conviene retomar el análisis de lo relacionado con la estrategia pedagógica. La estrategia pedagógica se articula de manera directa con el proceso pedagógico, y de conformidad con lo expuesto por Sierra, (2004) es esta relación entre estrategia y proceso pedagógico la que le confiere singularidad y protagonismo fundamental al rol del docente en ambos aspectos puestos en consideración.

Desde esta dinámica, Sierra, (2004) señala que el maestro ocupa en cuanto al diseño de la estrategia pedagógica la posición de estratega, es decir, es el maestro quien identifica situaciones, reconoce problemas pero a la vez potencialidades tanto en los estudiantes como en el medio que los circunda, para proponer en respuesta a las mismas a partir de estrategias desarrolladoras.

En concordancia con lo expuesto previamente, Zambrano, (2007) también resalta esta función primordial del educador valorando su importancia frente a la reflexión de las situaciones escolares. De esta forma, reconoce que: “Esta disposición hace del pedagogo un pensador de las situaciones escolares. El pedagogo se nutre de la realidad, lucha contra la distancia entre “saber escolar” y “saber social”. Busca disminuir tal distancia por medio de su experiencia.” A su vez, citando a Meirieu, (2004) expone que “El docente es aquel que vincula y desvincula. Vincula al niño con el mundo y, en

particular con la sociedad que lo acoge. Pero lo aparta de la servidumbre de este mundo y de esta sociedad” (p. 91).

Del mismo modo, y en articulación por lo expuesto por Zambrano, (2007) se debe agregar la intencionalidad que debe estar presente en todo proceso pedagógico y que desde luego debe tener siempre en cuenta el maestro a la hora de diseñar y proponer la estrategia pedagógica. Ese algo es la transformación. La estrategia pedagógica procura incidir en la formación del estudiante y ésta formación tiene con intermediación de la experiencia una función transformadora.

Frente a lo expuesto en el párrafo precedente, Sierra, (2004) manifiesta que para plantear una estrategia pedagógica y para contemplar el direccionamiento de la misma, debe existir un conocimiento profundo del sujeto, pues a partir de dicho conocimiento y teniendo en cuenta la lectura del contexto y los objetivos mismos de la estrategia el maestro puede abordar el desarrollo de la estrategia con la finalidad de generar cambios o transformaciones en los estados que inicialmente han sido diagnosticados en las realidades de los establecimientos educativos.

Complementariamente, Zambrano, (2007) hace referencia a la transformación que es posible generar desde la formación. En esta perspectiva expresa que:

La transformación es otro de los conceptos de la formación; la hace visible. Si las representaciones cambian, entonces la transformación toma forma según el modo como estemos en este mundo, en un saber, en el conocimiento, en la vida. Transformarse es estar de otro modo en la vida, frente a un saber o respecto a las convicciones. Transformación no implica cambio ni abandono, sino afianzamiento de nuestra esencia. Transformarse es ir más allá de la forma adquirida, devenir otro. La transformación es la vuelta, el retorno que hacemos al reflexionar nuestra vida, también lo aprendido, lo sabido (p. 123).

Precisamente, respecto a la intención transformadora de la formación es oportuno traer a colación los objetivos propuestos para la educación vial por parte del Ministerio de Educación Nacional, (2014). En tal sentido se plantea que en cuanto a la movilidad segura, es necesario promover la formación de ciudadanos con valores éticos que posibiliten la convivencia pacífica. Se observa así, el énfasis nuevamente en el carácter transformador asignado a la formación.

Ahora bien, sin perder de vista los aspectos relacionados con la importancia de la formación y su tendencia a la transformación del sujeto que es educado, es preciso retomar la descripción de la importancia de orientar esta formación desde el carácter integrador del proceso pedagógico.

Sierra, (2004) hace referencia al proceso pedagógico y especialmente a su direccionamiento como objeto de estudio de la pedagogía. En consecuencia, el proceso pedagógico y su direccionamiento cobran singular importancia en la medida en que permiten concebir las acciones pedagógicas dentro de un orden previamente establecido y que corresponden a unos objetivos planteados desde el momento en que el proceso pedagógico comienza a ser pensado.

Con el propósito de introducirse en la temática del direccionamiento del proceso pedagógico, Sierra, (2004) alude en primer lugar a la definición del Ministerio de Educación de la República de Cuba, (1984) que manifiesta en cuanto a esta categoría que se puede decir que son:

Los procesos conscientes, organizados y dirigidos a la formación de la personalidad, en los que se establecen relaciones sociales activas, recíprocas y multilaterales entre educador, educando y grupo orientadas al logro de los objetivos planteados por la sociedad, la institución, el grupo y el individuo. (p.27)

Como bien fue expresado con anterioridad, el direccionamiento del proceso pedagógico es necesario en tanto que da cuenta de que existe un objetivo claro frente a tal proceso y a su vez unas acciones encaminadas a lograrlo. Adicionalmente, el direccionamiento del proceso pedagógico guarda una estrecha relación con la consideración estratégica de este proceso. Frente al direccionamiento del proceso pedagógico, Sierra, (2004) citando a Granada, (2003) expone que:

La dirección del proceso pedagógico es la actividad de planeación, organización, ejecución, control y evaluación, en la que el docente revela su desarrollo profesional por medio de las transformaciones alcanzadas en los escolares, en él y en otros sujetos implicados en el proceso pedagógico.
(p. 31)

De la misma manera, el proceso pedagógico de acuerdo con Sierra, (2004) requiere claridad desde la función que lleva a cabo el docente, y para tal claridad es necesario establecer el cómo direccionarlo. Para tal fin, Sierra, (2004) propone:

La dirección del proceso pedagógico presupone un enfoque de actualidad para dar respuesta a los cambios que tienen lugar en el campo de la educación, caracterizado por proyectar estratégicamente el trabajo del maestro/profesor en busca de mejores y mayores aprendizajes en los estudiantes, por el predominio de la dirección participativa dado el carácter protagónico del estudiante, el profesor y el grupo y por la constante determinación de vías, métodos, procedimientos desarrolladores. (p. 31)

Considerando entonces las particularidades que orientan el proceso pedagógico y su direccionamiento, se hace necesario abordar el concepto de estrategia en la medida en que el direccionamiento del proceso pedagógico será posible si se establece previamente y de forma reflexiva y metódica la manera de procurar la obtención de los mejores resultados del mismo.

Teniendo en cuenta lo expresado previamente, García, (2001) ayuda al acercamiento de la definición de estrategia citando a Ramírez, (1999) quien a su vez afirma que el término estrategia está asociado al arte de dirigir y coordinar operaciones militares para alcanzar un objetivo. Ahora bien, dejando a un lado el terreno militar pero privilegiando la importancia de alcanzar el objetivo, García, (2001) en consideración al sistema educacional menciona que la estrategia desde esta perspectiva, hace referencia a un conjunto o sistema coherente de acciones para lograr un objetivo determinado.

De la misma manera, García, (2001) cita a Sierra, (1997) quien teniendo en cuenta el proceso de enseñanza aprendizaje plantea respecto a la estrategia lo siguiente: “la dirección pedagógica de la transformación del estado real al estado deseado del objeto a modificar, que condiciona todo el sistema de acciones entre el profesor y los estudiantes para alcanzar objetivos comunes”. (p. 20)

Desde la visión de Sierra, (1997) resulta interesante destacar varios aspectos que están relacionados con los planteamientos que se han traído a colación a través del presente análisis. En primer lugar, Sierra, (1997) plantea como eje de la estrategia pedagógica su intencionalidad transformadora al mencionar que se parte de un estado real a un estado deseado. En segundo lugar, se observa de manera implícita que tal estrategia requiere la realización de un diagnóstico que lleve a determinar cuál es ese estado real –o inicial- del objeto a modificar. Seguidamente, se debe observar que el estado deseado está relacionado entonces con el objetivo que debe perseguir la estrategia pedagógica. Y, finalmente, se puntualiza en que la estrategia pedagógica solo debe llevarse a la práctica efectivamente a través de las diversas acciones que tienen ocurrencia entre el profesor y sus estudiantes.

Precisamente, respecto a la última observación realizada sobre la definición presentada por Sierra, (1997) debe agregarse que dado el carácter integrador de la pedagogía, muchas de las acciones del proceso pedagógico van más allá del alcance planteado y propuesto para la asignatura. Puntualmente, Sierra, (2004) plantea en función del proceso pedagógico que: “se utiliza como el término que permite designar las múltiples

tareas y responsabilidades del profesor, las cuales sobrepasan los límites de la asignatura, va integrando las influencias en la formación de las personas desde la institución escolar”. (p.24)

Es necesario volver nuevamente sobre el concepto de proceso pedagógico para realizar algunas precisiones que ayuden posteriormente a comprender el alcance requerido en el diseño de la estrategia pedagógica. Desde esta postura, uno de los aspectos más relevantes es el rol que el maestro juega dentro de la estrategia misma puesto que es aquella persona que la diseña y posteriormente realiza la intervención pedagógica a través de las acciones que desarrolla con los estudiantes.

En virtud de lo planteado previamente, se observa que la intervención que realiza el maestro para la consecución de los objetivos planteados en la estrategia y en función del proceso pedagógico deben ser soportados desde una perspectiva teórico práctica. Esta perspectiva contempla que el docente plantea sus acciones interventivas con base en unas concepciones de la enseñanza y el aprendizaje establecidas con anticipación, pero sin embargo, en el terreno práctico se contempla la posibilidad de la flexibilidad en tanto que la práctica da nuevas luces sobre la acción misma, plantea nuevos retos, se identifican nuevas problemáticas y por ende, se hace necesario modificar algunos cursos de acción.

Complementariamente, García, (2001) aunque desde una perspectiva relacionada con su investigación cuyo fin es diseñar una estrategia participativa desde la comunidad dirigida a eliminar manifestaciones de violencia en adolescentes, propone apoyándose en las definiciones de otros autores, algunos conceptos de estrategia que podrían ser utilizados análogamente en el caso de diseñar una propuesta para la educación vial, en tanto que las definiciones presentadas por García, (2001) se fundan tanto en el seguimiento de un objetivo en particular definido previamente, como en el ideal de transformar a los individuos que participan del proceso pedagógico.

2.2.1.1 Elementos y criterios que integran la estrategia pedagógica: En consecuencia, García, (2001) citando a Salazar, (2000) plantea distinto a una definición de estrategia, una serie de elementos fundamentales para establecer la misma. Tales elementos serían:

a)están destinadas a la dirección del proceso educativo en sus diferentes niveles, b)están determinadas por objetivos, c)representan un sistema de pasos, procedimientos o acciones a seguir para alcanzar el fin esperado, d)se proyecta en forma gradual, e)definen aspectos esenciales que deben ser determinados para poder buscar alternativas en el desarrollo. (p. 22)

En relación con los elementos que integran la estrategia pedagógica resaltados por Salazar, (2000) se deben resaltar las coincidencias con los planteamientos de Sierra, (2004) en el sentido de observar la estrategia como la manera de direccionar el proceso pedagógico y dar cumplimiento a los objetivos planteados para el mismo. Además, Salazar (2000) aporta al entendimiento de la estrategia el hecho de considerarla como un conjunto de pasos que deben ser puestos en marcha de manera secuencial a través de acciones concretas que sean coherentes con aquello que la estrategia pretende desarrollar o en palabras de Sierra, (2004) transformar.

Adicionalmente, la referencia a García, (2001) resulta interesante desde una perspectiva análoga considerando el tema de la educación vial. Tanto la violencia en adolescentes, como la educación vial en la presente investigación plantean problemas cuyo abordaje requiere el planteamiento de una estrategia pedagógica pues se busca trascender los límites del proceso de enseñanza aprendizaje y consideran la participación de otras agencias socializadoras –en términos de García, (2001)- con el propósito de generar el cambio de hábitos en los sujetos.

Textualmente, García, (2001) postula que:

Esta estrategia participativa se enmarca en el espacio de la comunidad educativa, en la que las agencias socializadoras (escuela, familia y comunidad) ejercen influencias sobre los niños, adolescentes y jóvenes, para contribuir a la formación de su personalidad, limitarse a la eliminación de las manifestaciones de violencia en el plano escolar, como era la intención inicial de los educadores de esa institución, sería insuficiente, pues las influencias sociales que reciben los niños, adolescentes y jóvenes no proceden exclusivamente de esa agencia socializadora. (p. 76)

Como puede observarse, García, (2001) permite también observar lo integrador del proceso pedagógico y la trascendencia del mismo al ir más allá de los límites tradicionales del proceso de enseñanza aprendizaje. Además es interesante hacer hincapié en el carácter participativo que propone tener en cuenta al momento de diseñar una estrategia pedagógica.

Precisamente, en correspondencia con el carácter participativo de la estrategia pedagógica, García, (2001) señala que lo participativo de tal estrategia debe centrarse en permitir dar lugar a unos criterios básicos. Por lo tanto plantea: “La estrategia que se modela parte de los siguientes criterios para hacerla realmente participativa: acercarse a la educación humanista desarrolladora, asumir la perspectiva del otro, propiciar la comunicación mediante el diálogo y favorecer el crecimiento humano”. (p. 76)

En consecuencia, respecto a los criterios planteados por García, (2001) la autora explica que el acercarse a la educación humanista y el favorecer el crecimiento humano están relacionados principalmente con el crecimiento de aquellos que intervienen en la estrategia. Este crecimiento debe realizarse tanto en el plano individual como en el grupal. Además se propone que este crecimiento sea producto de la experiencia. Adicionalmente, significa que el aprendizaje no se maneje a través de la transmisión vertical de saberes sino que sea construido por el grupo a partir de sus vivencias.

Respecto al asumir la perspectiva del otro, García, (2001) expone que este criterio consiste en primer lugar en el respeto a la opinión ajena aun cuando es distinta, lo cual a su vez implica un compromiso de no agresión. En este sentido, se deben proponer acciones que garanticen el establecimiento de un clima favorable para el diálogo, el intercambio de opiniones y la construcción de saberes.

Por último, en cuanto al criterio de propiciar el diálogo García, (2001) se apoya en Freire (1997) para manifestar que ese diálogo debe producirse en un ambiente que permita el encuentro con el otro y por ende el reconocimiento de ambos como sujetos en transformación.

2.2.1.2 Componentes y dimensiones de la estrategia pedagógica: Adicionalmente a los criterios establecidos por García, (2001); Sierra, (2004) plantea dos componentes que deben estar presentes en el diseño o modelación de una estrategia. La estrategia debe ser pensada, reflexionada y es allí a partir de esos momentos en que se modela la misma. Tendrá por ende dos componentes principales. El primer componente estará relacionado con lo cognitivo, es decir las leyes o reglas que guían, soportan o fundamentan la concepción proceso y por otro lado, poseerá un elemento interventivo que estará relacionado con las acciones que se llevarán a cabo en procura de alcanzar el objetivo o conjunto de objetivos planteados para el proceso pedagógico.

Además de los dos componentes señalados, es decir, de lo cognitivo y lo interventivo, Sierra, (2004) describe varios elementos esenciales para la modelación de una estrategia pedagógica, ellos son entre otros la compenetración con el objeto; es decir, la manera de asumir su esencia, la comprensión del objeto que tiene que ver con un conocimiento profundo del mismo y además el sentido de la armonía y la integración. Sierra, (2001) haciendo referencia al trabajo de Mintzberg, (1995) plantea:

En su trabajo Destreza en la estrategia en Biblioteca de Planeación Estratégica profundizó en la manera que se llega a concebir una estrategia, dando un enorme valor a la compenetración con el objeto, experiencia,

compromiso, dominio del detalle, un sentido de la armonía y de la integración, visión individual, una mente ágil, un conocimiento personal y comprensión íntima. Elementos que considera imprescindibles para que exista una adecuada conexión entre pensamiento y acción y poder modelar con destreza una buena estrategia. La estrategia impone estabilidad y tiende continuamente a conciliar estas fuerzas con las del cambio. (p. 44)

Complementariamente, resulta necesario volver a la definición teórico práctica que realiza Sierra, (2004) en torno a la estrategia pedagógica con el fin de puntualizar unas características necesarias en el diseño de una estrategia pedagógica. Se tiene entonces que:

La concepción teórico práctica de la dirección del proceso pedagógico significa concebir aquellas ideas o conceptos que faciliten la comprensión y proyección de la interrelación entre el proceso de enseñanza, de educación y de aprendizaje con vistas a alcanzar objetivos del más alto nivel educativo. Revela el elemento interventivo, permite concretar las intenciones del maestro/profesor a favor del desarrollo futuro de sus estudiantes, muestra por tanto, el potencial cognitivo, instrumental y metacognitivo con que cuenta el maestro para la dirección del proceso pedagógico. (p. 45)

Teniendo en cuenta esta definición que contempla la concepción teórico práctica del proceso pedagógico es importante analizar los aspectos que son integrados y que a su vez deben interrelacionarse en el proceso pedagógico para materializar la estrategia. En primer lugar, Sierra, (2004) parte de plantear una concepción teórico práctica. Esto significa traer como producto del proceso reflexivo aquellas ideas que se han elaborado respecto al deber ser del proceso pedagógico.

Del mismo modo, se plantea en el desarrollo del proceso pedagógico una interrelación entre la enseñanza, la educación y el aprendizaje. Esto nos muestra que el proceso

pedagógico necesariamente es integrador. Adicionalmente, Sierra, (2004) plantea que el proceso pedagógico y su direccionamiento apuntan a lograr objetivos del más alto nivel educativo. Es decir, que cuando se habla de proceso pedagógico y se incorpora al discurso su direccionamiento, se debe tener en cuenta el sentido de trascendencia de dicho proceso. Esta trascendencia implica ir más allá de lo que convencionalmente se espera del proceso pedagógico.

De manera complementaria, la definición de Sierra, (2004) reivindica y da especial importancia a la figura del maestro. Revela que es el maestro quien al pensar en el proceso pedagógico y asumir la dirección del mismo, se plantea objetivos y partiendo del conocimiento de sus estudiantes desarrolla la intervención a través de acciones concretas que se proponen desde el potencial cognitivo, instrumental y metacognitivo que son resultado de la reflexión del maestro en función de dirigir el proceso pedagógico.

Ahora bien, habiendo aclarado lo que es el direccionamiento del proceso pedagógico, Sierra, (2004) continua su discurso y analiza que la búsqueda de garantizar que los fines de ese direccionamiento del proceso pedagógico es la que motiva a la aparición de la estrategia pedagógica. En cuanto a la estrategia pedagógica como categoría particular, Sierra, (2004) la define de la siguiente manera:

La concepción teórico práctica de la dirección del proceso pedagógico durante la transformación del estado real al estado deseado, en la formación y desarrollo de la personalidad, de los sujetos de la educación, que condiciona el sistema de acciones para alcanzar los objetivos, tanto en lo personal, lo grupal como en la institución escolar. (p. 45)

En esta definición presentada por Sierra, (2004) es necesario resaltar algunos aspectos con el fin de ampliar la comprensión de la misma. Inicialmente Sierra, (2004) es consistente al plantear para la estrategia pedagógica la función de llevar a los sujetos de la educación de un estado real a un estado deseado. Esto implica nuevamente considerar su naturaleza transformadora. Implica además el ejercicio reflexivo del

maestro como quien plantea la estrategia pedagógica considerando un estado deseado al que se quiere llevar a los sujetos de la educación. Se parte para ello del concepto de formación y desarrollo de la personalidad que ya fue descrito con anterioridad.

Precisamente, Sierra, (2004) describe a que se refiere cuando decide hablar de sujetos de la educación. En este sentido menciona:

El término sujetos de la educación encierra al sujeto y objeto de la educación visto este último también como sujeto, quienes establecen entre sí como dirigentes y dirigidos múltiples relaciones (educando y educando, educador y educador, educador y educando) que tienen lugar durante la dirección del proceso pedagógico. En ellas se expresa la complejidad de estas relaciones, en tanto complejos suelen ser también, los contextos y situaciones en que se desarrollan, además de reflejar el marcado carácter interactivo en cuanto a los roles que deben jugar en el proceso pedagógico.
(p. 45)

Con relación a lo considerado por Sierra, (2004) respecto a lo que quiere decir con sujetos de la educación, lleva a repensar que el proceso pedagógico es precisamente o se establece en función de una compleja red de relaciones humanas. Por ende, al tratarse de seres humanos, incluso considerando las categorías de dirigentes y dirigidos no debe perderse de vista que cada estrategia lleva implícita en sí misma la especificidad de la comunidad para la cual es elaborada y de todas sus particularidades que la hacen necesariamente exclusiva.

Adicionalmente, Sierra, (2004) enfatiza nuevamente en los objetivos como aquel referente de lo que se quiere lograr con el proceso pedagógico, es decir, llevan a puntualizar ese estado deseado que se busca generar con la intervención pedagógica. Estos objetivos son establecidos antes de proponer la estrategia y surgen como demandas de las agencias socializadoras de manera conjunta, o por consideración de alguna de ellas de manera individual.

Finalmente, Sierra, (2004) hace referencia al sistema de acciones. Este sistema de acciones son las que ayudan a materializar la estrategia, es decir, la vuelven aplicable en el contexto de la realidad particular de la comunidad educativa para la cual es elaborada la estrategia. Frente al sistema de acciones, Sierra, (2004) menciona:

Aparece declarada la necesidad de derivar en un sistema de acciones para poder materializar la estrategia, destacando el carácter contextual de su puesta en práctica, por la necesaria definición de las condiciones en que se encuentra el objeto de transformación. Aquí se define el elemento operativo que toda estrategia posee, en el que se inscribe la alternativa pedagógica entendida como: opción entre dos o más variantes con que cuenta el profesor para dirigir la formación y desarrollo de la personalidad de los sujetos de la educación, a partir de las características, posibilidades y el contexto de actuación pedagógica. (p. 46)

De manera complementaria, Sierra, (2004) hace alusión a tres dimensiones que se distinguen de la definición que plantea para la estrategia pedagógica. Estas dimensiones son una procesal, una metodológica y finalmente, la dimensión contextual. En relación con lo planteado por Sierra, (2004) la autora explica en cuanto a la dimensión procesal que: “Se evidencia en el dominio del proceso pedagógico en la delimitación de sus componentes, regularidades, enfoques, particularidades del personal (actitudes, flexibilidad) para adaptarse al cambio educativo.” (p. 47)

Seguidamente, respecto a la dimensión metodológica, Sierra, (2004) postula:

Se expresa en la concepción, planificación, control y seguimiento del conjunto de métodos, medios, procedimientos, técnicas y formas de organización que permiten el procesamiento de información al interpretar la realidad pedagógica y poder delimitar el sistema de actividades para modificar, desarrollar o transformar el conocimiento inicial del objeto que se pretende modificar. (p. 47)

De esta manera, la dimensión metodológica tiene que ver precisamente con el establecimiento de las formas de llevar a cabo lo que se ha definido o planteado en el plano del direccionamiento del proceso pedagógico. Es concretar la estrategia a través de métodos, formas, medios, tal como lo expresa Sierra, (2004).

En última instancia, Sierra, (2004) plantea una dimensión contextual vinculada a la estrategia pedagógica, conforme a lo cual manifiesta:

Vinculada con el ajuste (adaptabilidad) de las acciones a los objetivos establecidos, a las situaciones específicas de los estudiantes (dificultades en el aprendizaje, necesidades educativas especiales, disfunciones en el desempeño académico, estimulación de la creatividad y el talento) y profesores (disfunciones en el desempeño profesional, atender las dificultades o potencialidades en la preparación, superación y capacitación) que tienen lugar en un contexto pedagógico dado, así como la flexibilidad en la integración de estos aspectos. (p. 47)

Desde la perspectiva relacionada con la dimensión contextual, se privilegia la característica de flexibilidad de la estrategia pedagógica. Esta flexibilidad se observa como la respuesta al cambio. Es altamente probable que pese a ser incorporado en el diseño el pensamiento de que en el plano práctico muchas cosas pueden presentarse de manera diferente a la prevista, solo en el desarrollo y puesta en marcha de la estrategia se podrán evidenciar cuáles son esas modificaciones que se presentan respecto al curso de acción previsto. En este sentido, el maestro vuelve a cobrar un papel protagónico en la medida en que a partir de su acción se pueden plantear las acciones que lleven a reencausar la estrategia pedagógica para que desemboque en el estado deseado.

Como ha podido observarse, la estrategia pedagógica, su diseño, concepción, modelación y puesta en práctica contempla la orientación de los sujetos que intervienen hacia un estado ideal deseado como meta del proceso pedagógico. Esta modelación

requiere a su vez la incorporación de tres elementos esenciales que son: los elementos teóricos, los elementos metodológicos y los elementos prácticos.

Con el propósito de avanzar en la estructuración de la estrategia pedagógica, Sierra, (2004) también propone un modelo teórico que presenta como referencia para diseñar la estrategia pedagógica. Según manifiesta, la idea es mostrar un camino a transitar con el fin de garantizar el cumplimiento de los objetivos trazados para la estrategia en la búsqueda de lograr los objetivos de formación.

En cuanto a la pertinencia y necesidad del modelo teórico para diseñar una estrategia pedagógica, Sierra, (2004) define:

El Modelo teórico para el diseño de una estrategia pedagógica entendido como una construcción teórica, metodológica y práctica que sustentada esencialmente en criterios pedagógicos y de la modelación permite mostrar de manera anticipada el camino en cuanto a la proyección estratégica de la dirección del proceso pedagógico para lograr una transformación en la formación y desarrollo de la personalidad. (p. 92)

Teniendo en cuenta que la intención del modelo teórico para el diseño de una estrategia pedagógica, la idea es poder establecer cuáles son los componentes del modelo. En consecuencia, Sierra, (2004) establece como componentes del modelo: los fundamentos teóricos que sustentan el diseño de la estrategia, los momentos correspondientes a este diseño y por último las indicaciones para la práctica de una estrategia pedagógica.

En atención a lo expresado, Sierra, (2004) agrega además para mayor claridad que:

El modelo funciona como un sistema integrado por tres componentes que responde al componente ejecutor de la personalidad directamente vinculado con el desempeño eficiente del maestro/profesor, de hecho, responde a tres preguntas ¿qué justifica la necesidad del empleo de la

estrategia pedagógica?(dominio conceptual), ¿cuáles momentos tener en cuenta para el diseño de una estrategia pedagógica? (dominio instrumental) y ¿en qué medida el comportamiento del maestro/profesor corresponde con lo esperado? (dominio metacognitivo). El funcionamiento de los componentes del modelo, está dado por sus relaciones que se ponen de manifiesto, ante todo, en los vínculos inter e intracomponentes. (p. 93)

Tal como se observa en la propuesta de Sierra, (2004) nuevamente se enfatiza en la figura del docente como responsable del diseño de la estrategia. En esta medida, el docente con el fin de garantizar la efectividad en el diseño de su estrategia pedagógica debe ir respondiendo paulatinamente los interrogantes planteados en la medida en que va transitando el camino que tiene como meta la finalización del diseño de la estrategia pedagógica.

2.2.1.3 La estrategia pedagógica y los cambios educativos: Una vez que se ha definido claramente lo concerniente al modelo teórico para el diseño de una estrategia pedagógica, vale la pena retornar sobre la definición presentada por Sierra, (2004) en cuanto al modelo, para profundizar en un concepto que se ha manifestado de manera reiterativa, pero que hasta el momento no se ha ampliado su significación desde el planteamiento de la autora en referencia. Este concepto es el de cambio educativo que se encuentra vinculado directamente a la transformación pretendida por la estrategia pedagógica. En cuanto al cambio educativo, Sierra, (2004) establece citando a Castellanos, (2001) que:

El cambio educativo es entendido como el proceso de transformación gradual e intencional de las concepciones, actitudes y prácticas de la comunidad educativa escolar, dirigido a promover una educación desarrolladora, en correspondencia con el modelo genérico de la escuela cubana y las condiciones históricas concretas. (p. 97)

En torno a la definición de cambio educativo como proceso de transformación, aparece una categoría que es preciso abordar y es el término de concepciones. Esta precisión es necesaria en la medida en que facilite la comprensión del concepto de cambio educativo. En palabras de Sierra, (2004) la transformación a partir de la estrategia pedagógica:

Se logra a través de acciones sistemáticas, promueve las transformaciones arraigadas en las personas, su finalidad es la educación desarrolladora, su objeto está en las concepciones, actitudes y prácticas de la comunidad educativa escolar, vista como todos los actores y grupos sociales que interactúan en el ecosistema de la escuela, el referente esencial para orientar el cambio es el Modelo Genérico de la escuela cubana. Su contextualización siempre está en correspondencia con los escenarios socioeconómicos actuales y futuros, articulando las demandas presentes con la visión de desarrollo futuro.

Esta concepción del cambio educativo constituye un referente esencial del Modelo para el diseño de una estrategia pedagógica. (p.97)

Desde la postura de Sierra, (2004) se comprende entonces que dentro del diagnóstico que debe abarcarse antes de proceder a diseñar el modelo pedagógico es fundamental identificar cuáles son las concepciones que se poseen dentro de la comunidad educativa escolar, puesto que sobre esa base de lo identificado es que debe operarse el cambio, es decir, el proceso transformador que es el objetivo central de la estrategia.

Complementariamente a la definición de Sierra, (2004) respecto a la categoría de concepciones Trabazo y Zimmerman, (2007) en una investigación orientada a dilucidar las concepciones de los docentes del nivel primario respecto a los contenidos escolares, citando a Giordan y De Vecchi, (1995) asumen respecto al término concepciones la siguiente definición:

Un proceso personal por el cual un individuo estructura su saber a medida que integra conocimientos. Este saber se elabora, en la mayoría de los

casos, durante un período bastante amplio de la vida; a partir de su arqueología, es decir, de la acción parental, de la práctica del niño en la escuela, de la influencia de diversos medios de comunicación, y más tarde, de la actividad profesional y personal del adulto. (p. 92)

Respecto al planteamiento citado por Trabazo y Zimmerman, (2007) citando a Giordan y De Vecchi, (1995) se debe anotar que pese a su claridad y validez en la definición de lo que los autores acogen como concepciones para el efecto de su investigación, vale la pena reconocer que existen algunos aspectos que los autores tienen en cuenta como arqueología del individuo entre los cuales incluyen la escuela los medios de comunicación y la actividad profesional, pero que sin embargo no entran a configurarse como un hecho general para todos los seres humanos, en tanto que un ser humano que no haya asistido a la escuela o no lleve a cabo un ejercicio profesional también elabora concepciones respecto a algo particular.

De acuerdo con lo expresado anteriormente, se acoge para la presente investigación una definición más amplia y menos categórica para el término concepción que utiliza La Madrid, (2010) citando a Arbeláez, (2003) quien precisa que:

Las concepciones no son sólo un producto, se corresponden a un proceso que ocurre en el contexto de una actividad elaborada, dependen de un sistema subyacente que constituye un marco de significación. En las concepciones expresadas podemos reconocer muchas acciones, muchos procesos significativos y procesos de construcción mental impactados por vivencias individuales y colectivas que afectan su significado. Toda concepción tiene dos componentes: uno tiene que ver con el qué se concibe y otro con el cómo se concibe. Conforman los marcos de referencia desde los cuales actúa el ser humano, son el prisma a través del cual percibe y el contexto sobre el cual procesa la información. (Arbeláez, 2003, p. 6)

Habiendo aclarado el aspecto relacionado con las concepciones que buscan transformarse mediante el diseño y puesta en marcha de la estrategia pedagógica, es necesario entonces abordar la operacionalización de la estrategia o el sistema de acciones a partir de la definición de momentos claramente diferenciados para tal propósito.

2.2.1.4 Momentos de la estrategia pedagógica: Respecto a los momentos, Sierra (2004) propone para el diseño de una estrategia pedagógica los siguientes: determinación del fin para el conjunto de actividades, diagnóstico de los sujetos de la educación y de la realidad pedagógica, definición de la concepción teórica y práctica de la dirección del proceso pedagógico y las variantes posibles a utilizar, selección y planificación de la alternativa pedagógica, ejecución de la alternativa pedagógica y por último la valoración y autovaloración del proceso y el resultado.

Entrando en materia, respecto al primer momento que consiste en la determinación del fin para el conjunto de actividades, Sierra, (2004) insiste en la necesidad del conocimiento y comprensión del maestro respecto a los sujetos de la educación sobre los cuales se pretende incidir a través de la estrategia. Este conocimiento lleva a la definición de los objetivos de la estrategia pedagógica que tienen como propósito generar el mejoramiento en los estudiantes. Puntualmente, Sierra, (2004) expone:

Declarar la finalidad, significa la guía de la estrategia, su razón de ser, es la manera de calificar las intenciones antes de decidir la estrategia. Posteriormente el maestro irá concretando los objetivos parciales y específicos.

Para una mejor comprensión de la finalidad, es necesario que defina las áreas sobre las que recaerá la influencia pedagógica y alrededor de las cuales se agruparán las acciones, por ejemplo: motivacional - afectiva, curricular, capacitación, sociocognitiva, metacognitiva, comunitaria, familiar, según la finalidad, de manera que se pueda organizar sobre

quiénes y qué se necesita para actuar y provocar un cambio que posteriormente será medido. (p.102)

A su vez, Sierra, (2004) menciona que en el momento de establecer la finalidad de la estrategia, el maestro o grupo de maestros deben determinar también:

- Lo que realmente es importante, su significación social y pedagógica; con qué recursos medios, materiales, tecnología y potencial humano se cuenta para el trabajo (a partir de lo que se ha hecho, se hace y se puede hacer).
- Las metas con toda claridad para intercambiar con los sujetos de la educación los objetivos que se aspira llegar con la participación de todos.
- Qué es lo nuevo y qué van a aportar los sujetos de la educación. (p. 102)

Previamente, se había hecho alusión a la necesidad e importancia que implica la realización un diagnóstico de la realidad para concretar posteriormente la estrategia pedagógica, especialmente si se tiene en cuenta que se busca ser efectivos en la propiciación de una transformación educativa en los estudiantes. Con tal propósito el diagnóstico debe ser general, integral y profundo para determinar claramente las condiciones de partida y establecer las acciones a seguir para promover el cambio. Al respecto, Sierra, (2004) aclara que:

El diagnóstico en cada uno de sus niveles debe reflejar, en esencia, la caracterización, pronóstico y proyección, acerca de las condiciones con que cuenta el profesor, y las particularidades de los sujetos implicados en función del logro del fin ya establecido. (p. 104).

Seguidamente, se aborda el momento de la definición de la concepción teórico práctica de la dirección del proceso pedagógico y las variantes posibles a utilizar. En este momento se retoma el conocimiento previo que el maestro tiene de sus estudiantes, del

mismo modo se considera que el diseño de la estrategia es producto de la elaboración intelectual del maestro. En consecuencia, Sierra (2004) manifiesta:

El diseño de una estrategia por parte del profesor tiene que ver con producir, innovar, construir la estrategia desde el conocimiento que tiene de sus estudiantes, el grupo y el contexto en el que se desenvuelve la institución como un todo o aplicar las ya existentes a nuevas situaciones, según convenga (p. 106).

Con este propósito, de acuerdo con Sierra, (2004) se hace necesario adicionalmente:

- Declarar el enfoque o concepto que asumirá la dirección del proceso pedagógico y que condicionará todo el trabajo de los sujetos de la educación (educador, educando, grupo, familia, comunidad),
- Reflejar el nivel de concreción que alcanzará la propuesta, el grado de alcance, generalidad, sistematicidad, y exigencia,
- Declarar las variantes a utilizar de los diferentes caminos con que cuenta para alcanzar los objetivos y poder materializar su enfoque, (sus intenciones, sus conceptos).
- El profesor despliega una actividad cognitiva y también interventiva al determinar las diferentes variantes a través de las cuales podrá dar cumplimiento a su estrategia.
- Se necesita la disponibilidad del educador para representarla mentalmente y poder visualizar en qué forma responder al encargo social y a las demandas que el propio contexto impone. (p. 107)

En este orden de ideas, el siguiente momento es el de la selección y planificación de la alternativa pedagógica. En este momento es en donde el profesor plantea las actividades

de acuerdo con los propósitos y resultados que pretende alcanzar con las mismas. Es decir, se plantea la cuestión de la viabilidad de la estrategia a través de las acciones que se llevarán a cabo para lograr los fines propuestos.

Con la intención de cumplir con el propósito de este momento del diseño de la estrategia pedagógica Sierra, (2004) propone que los maestros:

- Establezca(n) metas de aprendizaje,
- Emplee(n) instrumentos para conocer en qué condiciones se encuentra para alcanzar las metas específicas,
- Determine(n) criterios que indicarán el éxito, dado las exigencias de las actividades estrechamente vinculadas con el nivel alcanzado por los estudiantes.
- Defina (n) diferentes alternativas de métodos, medios, formas de actividad, tiempo, complejidad de las actividades compensatorias, diferenciadas y desarrolladoras.
- Determine (n) cómo instrumentar la propuesta, cómo valorar los resultados (p. 109)

Posteriormente, se debe proceder a la ejecución de la estrategia previamente definida. En esta ejecución debe tenerse en cuenta que el docente debe ser quien guíe y oriente al educando para llegar a los resultados deseados. En este momento, Sierra, (2004) considera que los maestros se preocupen por:

- Concebir la relación entre los componentes del proceso pedagógico,
- El vínculo con los estudiantes al cultivar un espíritu de equipo, formación de equipos como fuente de creatividad e innovación.

- Las habilidades en la coordinación del trabajo grupal durante la solución de la tarea.
- La ejecución de un plan sistemático de aprendizaje por medio del cual los sujetos puedan avanzar hasta el logro de las metas.
- La realización del sistema de acciones en el proceso pedagógico que debe expresar la interrelación con los resultados del diagnóstico pedagógico individual y grupal.
- La utilización de una estructura desde el punto de vista organizativo para desplegar la alternativa.
- La precisión de las implicaciones para el proceso de dirección del proceso pedagógico y para las personas. Aquí resulta insuficiente delimitar recursos, tiempo, responsables, etc.; se ejecutan acciones por un sujeto, y como tal tiene que ser visto. Se necesita armonía entre los resultados del diagnóstico y las actividades a ejecutar. (p. 111)

Finalmente, respecto al momento concerniente a la valoración y autovaloración del proceso y el resultado, Sierra, (2004) propone que se precisa por parte de los maestro(s)/profesor (es) que:

- Reúnan y analicen la información (qué instrumentos utilizar)
- Tengan claridad en los propósitos de la evaluación;
- Conozcan la información que se necesita,
- Juzguen críticamente todos los aspectos del proceso pedagógico (qué buena o válida fue, cuáles son los criterios a utilizar, conclusiones a las que se puede arribar)
- Delimiten los medios de mejorar para llegar cada vez más alto que en etapas anteriores. Se predice el éxito en el futuro y se procede a la elaboración de programas de influencia correctiva.
- Determinen los indicadores de seguimiento y control.

- Delimiten la factibilidad de la propuesta.
- Incorporen medidas de éxito.
- El resultado final debe ser superior al obtenido en el proceso y consecución de sus objetivos parciales. De esta manera se produce el desarrollo. (p. 112)

Coincidiendo con el contenido, intencionalidad e incluso actividades de los momentos de la estrategia pedagógica presentados por Sierra, (2004) pero denominándolos como fases, García, (2001) propone las fases que desde su postura deben considerarse al momento de diseñar una estrategia pedagógica añadiendo a la misma una característica principal que el diseño participativo de la misma.

Desde esta perspectiva, García, (2001) propone tres fases fundamentales para el diseño de la estrategia participativa que son: Diagnóstico de la realidad, instrumentación de las acciones y por último, incorpora también la evaluación del proceso llevado a cabo.

En lo concerniente a la fase de diagnóstico de la realidad, García, (2001) propone que el mismo se realice mediante la fórmula del Auto triple diagnóstico participativo. Este tipo de diagnóstico tiene como finalidad vincular a los sujetos de la investigación dentro de la formulación de sus percepciones sobre el estado de la realidad con el objetivo de reconocer sus puntos de vista y además abrir el espacio para escuchar sus propuestas frente a la problemática estudiada. Expresando la pertinencia de la escogencia de este tipo de diagnóstico para el diseño de una estrategia participativa, García, (2001) menciona que:

Se emplea esa y no la forma tradicional de diagnóstico, centrada en las encuestas, entrevistas, y documentos, para que los sujetos participen en el proceso de investigación, que no lo hagan solo suministrando información, sino de una manera activa y dinámica, que les permita dar sus criterios, sus puntos de vista sobre un determinado asunto, proponer sugerencias y pautas perfectivas, que a su vez se enriquezcan con lo que aportan los

otros; es decir que escuchen, vivencien la forma de pensar de los demás, que también participan del proceso y están implicados en él. (p. 79)

Adicionalmente, García, (2001) plantea que en la realización del auto triple diagnóstico participativo se fomenta lo que denomina la acción-reflexión-acción por parte de los participantes en tal diagnóstico. Esto permite que los participantes describan la realidad, reflexionen sobre la misma y a partir de la reflexión realizada propongan nuevos cursos de acción con el fin de modificar la realidad analizada.

En esta dinámica, García, (2001) describe las tres aristas desde las cuales propone deba ser realizado el auto triple diagnóstico participativo que le justifican la naturaleza de su nombre. En función de lo cual explica:

Es triple diagnóstico porque para conocer más, para obtener mayor información acerca del problema se precisa conocer en esas tres aristas: el contexto, la práctica y los criterios de los participantes. El auto triple diagnóstico tiene la peculiaridad de que se realiza en grupos donde interactúan unos con otros, por lo que reflexionan acerca de la problemática en cuestión y toman decisiones colectivas sobre lo que sería más conveniente hacer. Cuando este contacto con los otros se produce, ocurre una desinhibición de los participantes, que expresan ideas muy valiosas desde las aristas antes citadas, eso es lo que le da un verdadero carácter participativo. (p. 80)

Precisamente, respecto a la primera arista, bien vale la pena resaltar lo expuesto por García, (2001) en cuanto es aplicable teniendo en cuenta la naturaleza de la presente investigación en el sentido de la lectura de contextos que debe llevar a proponer acciones en materia de educación vial que sean acordes con la realidad del entorno de la comunidad estudiada. Frente al contexto, García, (2001) manifiesta:

Para estudios de esta naturaleza, es necesario considerar las vías de acceso. Saber cómo se llega a la comunidad educativa resulta de sumo interés por las implicaciones que ello acarrea para los habitantes del lugar. En las zonas urbanas, por ejemplo, esto tal vez no sea tan significativo; pero no es así en zonas donde existen impedimentos, en los cuales el analista debe reparar para poder alcanzar una visión integral del problema. Con esto se consigue incluso información del nivel cultural, económico y social, de la comunidad en cuestión y se puede, si fuera necesario, hasta clasificarla. (p. 83)

En cuanto a la siguiente fase correspondiente a la instrumentación de las acciones, García, (2001) clasifica las tareas requeridas para la instrumentación en dos sub-fases adicionales que ayudan a abarcar dicha instrumentación. En una primera sub-fase se llevará a cabo el diseño de acciones educativas y posteriormente, se llevará a cabo la ejecución de las acciones diseñadas.

Teniendo en cuenta lo anotado con anterioridad, García, (2001) agrega:

Una vez concluida la fase de Diagnóstico y Caracterización es esencial diseñar o planificar acciones desde la comunidad educativa. Ante todo, las personas que trabajan en esta estrategia deben delimitar bien hacia dónde quieren dirigir su trabajo. Para ello se propone que se analicen tres aspectos de suma importancia: ¿Qué se va a hacer?; ¿Cómo se va a hacer?; ¿Con quién se puede contar?. (p. 87)

De manera complementaria al diseño de las acciones educativas se prosigue con la ejecución de las mismas, cuya correspondencia con la fase de diseño debe ser evidente en la práctica. En esta perspectiva García. (2001) aclara:

La ejecución de las acciones educativas estará en dependencia de lo que se haya diseñado. En la estrategia que se propone, las acciones se

ejecutarán para cada uno de los programas que se han concebido: el escolar, el familiar y el comunitario. En el caso de los dos últimos se pueden unificar las acciones por la incidencia que tienen sobre los adolescentes en el contexto de la comunidad educativa. (p. 87)

Finalmente, la estrategia participativa desde la comunidad finaliza con la fase de evaluación. Respecto a la evaluación García, (2001) aclara que la misma debe ser constante generándose a lo largo de la ejecución de cada una de las fases que han sido expuestas con anterioridad.

Para concluir con la categoría correspondiente a estrategia pedagógica, resulta interesante compartir la idea que Monereo, (1998) propone con relación al enfoque estratégico del proceso de enseñanza aprendizaje y que a su vez integra y coincide con los momentos y fases expuestos por Sierra, (2004) y García, (2001). En tal sentido, Concepción, (2004) citando a Monereo, (1998) expone:

Este enfoque es definido como:

Punto de vista pedagógico, según el cual la dirección y control del aprendizaje se realiza tomando decisiones conscientes e intencionales. Precisa la determinación de objetivos o metas a lograr durante el proceso, la selección de vías para lograrla, la puesta en práctica de la estrategia, ejecutando acciones que la componen y la evaluación del logro de los objetivos a través de la supervisión y control de la tarea planteada, dependiendo de las características de la situación educativa en que se produce la acción. (Monereo, 1998, 56)

2.2.2 Educación Vial. Para abordar el análisis de la categoría correspondiente a la Educación Vial, es necesario reconocer y distinguir que existen varios conceptos relacionados con la Educación Vial que en ocasiones suelen ser utilizados de manera indistinta lo cual puede prestarse para confusiones y le resta precisión a la comprensión de la temática que se esté abordando. Estos conceptos son: Seguridad vial, movilidad segura y formación vial. Estos conceptos se encuentran estrechamente relacionados entre sí, pero no se refieren exactamente a lo mismo.

Inicialmente, debe reconocerse que la preocupación mundial respecto al fenómeno del incremento de la accidentalidad vial y a la mortalidad producto de accidentes de tránsito han incrementado la producción académica respecto a la temática de lo vial, procurando en primer lugar contrarrestar los efectos negativos que se han generado específicamente a partir de los inicios del presente siglo.

Desde esta perspectiva, el Documento No. 27 del Ministerio de Educación Nacional, (2014) hace referencia a que:

La Resolución 64/255, del 1° de marzo de 2010, de la Asamblea General de las Naciones Unidas, proclamó el periodo 2011 – 2020 como el “Decenio de Acción para la Seguridad Vial”, con el objetivo general de estabilizar y posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo. (p. 13)

De acuerdo con lo anterior, se observa que la magnitud de la problemática de los accidentes de tránsito ha llevado al establecimiento de acciones a escala mundial con el fin de disminuir la ocurrencia de estos accidentes y en consecuencia generar un impacto positivo en la disminución de la mortalidad producto de estos accidentes. En esta dinámica debe señalarse que las principales medidas están siendo generadas desde los organismos e instancias gubernamentales y no gubernamentales apuntando específicamente a modificar hábitos o actitudes de los usuarios de las vías, lo cual

inevitablemente se relaciona con una perspectiva pedagógica de las acciones que se diseñen y ejecuten.

En este sentido, el Banco Interamericano de Desarrollo BID en el informe titulado Avances en seguridad vial en América Latina y el Caribe 2010 – 2012 publicado en el año 2013, manifiesta que la educación vial se trata de un campo de acción sobre el que es necesario avanzar cuanto antes, ya que es la base de la modificación de conductas que se requiere de cara a mejorar la seguridad vial de los países.

De esta manera, se observa también que la educación vial y la seguridad vial guardan una estrecha relación de correspondencia y causalidad, puesto que, de acuerdo con los planteamientos del BID para el caso de América Latina, éste organismo afirma que la educación vial es el campo de acción por medio del cual será posible mejorar la seguridad vial de los países.

En concordancia con lo expuesto, Campo, (2014) en la presentación del Documento No. 27 del Ministerio de Educación Nacional que abarca las orientaciones pedagógicas en movilidad segura, plantea también la perspectiva formativa de la pedagogía en torno a la educación vial en tanto que menciona: “Una adecuada educación vial permite formar personas responsables y competentes, con lo cual podemos incidir de manera efectiva en la seguridad vial.” (p.6)

Complementando el enfoque formativo de la educación vial, Arnaú y Montané, (2010) citando a Montané y Ferrer, (1993); Montané, Jariot y Rodríguez, (2007) en el estudio titulado Educación vial y cambio de actitudes: algunos resultados y líneas de futuro exponen que:

La educación vial se fundamenta en diferentes modelos para mejorar la movilidad y contribuir a la reducción de los accidentes de tráfico. Uno de los más completos es el modelo de cambio de actitudes que inspira la

elaboración, la aplicación y la evaluación de diferentes programas de educación y seguridad vial. (p.2)

Con el propósito de ir clarificando la terminología asociada con la educación vial, se hará referencia a la diferenciación entre formación vial y educación vial. Al respecto, se indaga en autores como Alonso, Esteban, Calatayud y Egido, (2003). Estos autores plantean que la formación vial se puede clasificar en no formal y formal. Desde esta óptica para los autores la formación vial tiene que ver directamente con que el individuo asuma la posición de conducción de un vehículo.

En esta perspectiva, la formación vial no formal alude a aquellas prácticas a partir de las cuales los particulares le enseñan a un individuo a conducir un vehículo para cuya operación no requiere licencia de conducción. Caso contrario a lo que ocurre con la formación vial de tipo formal que es aquella impartida por un centro de enseñanza autorizado y que tiene por propósito la obtención de la licencia de conducción.

Complementariamente, la propuesta de los autores en referencia respecto al proceso de educación vial está relacionada con un proceso continuo que se desarrolla a lo largo de toda la vida del individuo. Desde esta dimensión, la educación vial tiene que ver con la posición del individuo como usuario del sistema vial, es decir, como pasajero, peatón conductor, etc., mientras que como se manifestó anteriormente, la formación vial tiene que ver exclusivamente con que el individuo asuma la posición de conductor. Esto quiere decir a su vez, que la educación vial presenta un enfoque integrador de todos los actores de la vía.

En cuanto al concepto de seguridad pueden traerse a colación dos enfoques. El primero de ellos habla de la seguridad vial desde una perspectiva sistémica, mientras que el segundo aborda la consideración de la seguridad vial como un asunto de salud pública.

Atendiendo entonces a la perspectiva sistémica, Nazif, (2011) en un informe preparado para la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), aborda un

enfoque en el cual para analizar a la seguridad vial elige presentarla como un sistema social. De este modo, citando a Haddon, (1968) expresa que el sistema de seguridad vial es una caracterización comprensiva de actividades y/o procesos desarrollados por diferentes actores (países, instituciones y personas) los cuales interactúan entre sí, en ambientes físicos a través de la utilización de modos de transporte motorizados y no motorizados.

En concordancia con lo expuesto previamente, el Banco Mundial (2013) presenta una definición relacionada con el tema de la seguridad vial que comparte con la propuesta de Nazif, (2011) la visión o el enfoque sistémico. Con relación a esta visión el Banco Mundial aborda un enfoque de sistema seguro que plantea:

El enfoque de Sistema Seguro busca identificar y rectificar las principales causas de error y las debilidades en el diseño de los sistemas de transporte que contribuyen a siniestros con fatalidades o lesiones graves, de tal manera de mitigar la severidad e impacto de los siniestros viales. El punto clave en este enfoque es que asume que el sistema de transporte vial debe estar diseñado de tal manera de incorporar la posibilidad de errores humanos que pueden causar un siniestro. (p. 25)

En contraste, Cabrera, Velásquez y Valladares, (2009) considerando la seguridad vial como un aspecto de salud pública, colocan nuevamente el tema de la seguridad vial y de la accidentalidad como dos aspectos opuestos de un mismo asunto. Para ello acogen una definición elaborada desde 1962 por la Organización Mundial de la Salud (OMS) que establece el concepto social de seguridad vial, debe ser entendido como la prevención de eventos y efectos por accidentes en las vías, así como la dinámica de su epidemiología. Esta es una elaboración mucho más sencilla que se aleja del enfoque sistémico y que apunta a la seguridad vial regulada desde el punto de vista institucional.

Por otra parte, el Ministerio de Educación Nacional, (2014) en su documento No. 27 define la seguridad vial dentro de un esquema que relaciona los diferentes elementos

que conforman el concepto de movilidad. Estos son: El espacio público, el tránsito, el transporte, el tráfico y por supuesto la seguridad vial que define así: “Se trata del conjunto de acciones, mecanismos, estrategias y medidas orientadas a suprimir o disminuir los efectos de los mismos, con el objetivo de proteger la vida de los usuarios de las vías.” (p. 23)

Atendiendo a la definición de seguridad vial que presenta el Ministerio de Educación Nacional, (2014) en su Documento no. 27, se observa como a partir de la simplicidad y sencillez del mismo, el Ministerio prefiere referirse al tema desde el concepto de movilidad segura privilegiándolo por encima del concepto de seguridad vial. Al respecto, Campo, (2014), en el documento en referencia expresa:

Decidimos no hablar de seguridad vial sino de movilidad, para dar cuenta de todos aquellos factores que pueden o no intervenir en un accidente vial, pero que efectivamente incidirán sobre la calidad de vida de las personas, sobre el disfrute del entorno, sobre el aprovechamiento eficiente del espacio y el tiempo, sobre el aprecio por el valor del ambiente sano y, por supuesto sobre la capacidad para moverse bien (de forma autónoma, sin asumir riesgos que desborden sus capacidades, garantizando la calidad de los viajes que cotidianamente se realizan, obrando de forma segura y apreciando en todo su esplendor el derecho por la vida. (p. 6)

De acuerdo con el planteamiento de Campo, (2014) se aprecia que el Ministerio de Educación Nacional apunta al logro de una movilidad segura. Para el logro de esta movilidad segura, propone acciones en materia de educación vial desde los establecimientos educativos. Por ende, debe diferenciarse el alcance de ambos conceptos. En primer lugar, la movilidad segura implica una perspectiva sistémica y como consecuencia desborda las capacidades de los establecimientos educativos. En este sentido el Ministerio de Educación Nacional, (2014) plantea en su Documento No. 27: “Pensar en una movilidad segura implica alinear todas las acciones educativas con una

política de seguridad que contribuya al desarrollo y mejora de las vías y medios de transporte, es decir, que asegure condiciones óptimas de movilidad.” (p. 21)

Continuando con la explicación de la diferencia entre movilidad segura y educación vial, debe aclararse que tal diferencia sin embargo, implica articulación entre ambas acciones, puesto que la educación vial es el principal mecanismo para lograr finalmente una movilidad segura alineada desde luego con el propósito de garantizar la seguridad vial. Frente a lo expresado, el Ministerio de Educación Nacional, (2014) en su Documento No. 27 prosigue:

Así, la seguridad vial será producto no solo del conocimiento de las señales y normas de tránsito de manera memorística, sino por el fortalecimiento de competencias para la construcción de cultura ciudadana expresada, entre otros, en un óptimo desplazamiento y seguridad en la vía. Dicha cultura ciudadana debe exigir también el desarrollo de una infraestructura adecuada y garantizada por parte de entidades gubernamentales y no gubernamentales, también debe reclamar un compromiso comunitario sobre el cual sostener los logros obtenidos por los estudiantes al relacionarse, en lo cotidiano, con personas que no están inmersas en procesos de educación vial o que asumen la seguridad desde el sentido común. (p. 22)

En última instancia, respecto a la definición de educación vial, la presente investigación acogerá por su integralidad y pertinencia educativa la definición presentada por el Ministerio de Educación Nacional, (2014) en su Documento No. 27, que se rige por la ley 1503 de 2011 que establece:

La educación vial consiste en acciones educativas, iniciales y permanentes, cuyo objetivo es favorecer y garantizar el desarrollo integral de los actores de la vía, tanto a nivel de conocimientos sobre la normativa, reglamentación y señalización vial, como a nivel de hábitos,

comportamientos, conductas, y valores individuales y colectivos, de tal manera que permita desenvolverse en el ámbito de la movilización y el tránsito en perfecta armonía entre las personas y su relación con el medio ambiente, mediante actuaciones legales y pedagógicas, implementadas de forma global y sistémica, sobre todos los ámbitos implicados y utilizando los recursos tecnológicos más apropiados. (Ministerio de Transporte, 2011, p. 17)

Como puede observarse, la definición de educación vial que establece la Ley 1503 de 2011 apunta a una perspectiva de carácter pedagógica formativa. Adicionalmente, plantea un enfoque sistémico integrador de los diversos actores y autoridades que hacen parte del sistema vial. Del mismo modo, apunta a la generación de la transformación desde una dimensión pedagógica que plantea el cambio de actitudes, conductas, hábitos y comportamientos. Finalmente, la definición de educación vial vincula este proceso con los procesos relacionados con el mismo, tales como la seguridad vial y la movilidad segura (Ministerio de Transporte, 2011).

2.2.3 Interdisciplinariedad y Transversalidad. Los conceptos de interdisciplinariedad y transversalidad vienen siendo abordados en la literatura académica desde aproximadamente treinta años. Dichos conceptos a su vez se encuentran estrechamente relacionados con la multi-disciplinariedad y la trans-disciplinariedad. En la presente investigación se contempla integrar tanto la interdisciplinariedad como la transversalidad en el desarrollo de los procesos curriculares que ayudan a operacionalizar la estrategia pedagógica de educación vial, llevándola más fácilmente a la práctica.

En tal sentido, se hace necesario establecer de qué se está hablando y por supuesto, desde qué perspectiva cuando se asumen en la presente investigación los conceptos de interdisciplinariedad y transversalidad. Con este propósito, es útil hacer referencia a Flórez, (2001) quien al analizar cómo ha evolucionado el campo científico que ha permitido hoy hablar de interdisciplinariedad manifiesta:

Aunque la realidad no existe fragmentada, las disciplinas académicas así la representaron. Las distintas disciplinas siguieron sus propios lenguajes, culturas de investigación y aplicaciones prácticas. La dificultad radica en que, a medida que ellas se especializaron, cesaron de ver o aún prever las conexiones potenciales que ellas tienen con las otras áreas. (p. 5)

De acuerdo con Flórez (2001) es posible afirmar que la evolución del conocimiento científico llevó a que cada disciplina se centrara en aspectos específicos del estudio de un área de conocimiento particular, adaptó método e incluso apropió un lenguaje particular. Este hecho impidió durante mucho tiempo una comunicación más directa entre las disciplinas, olvidando que todas apuntan a explicar –aunque desde perspectivas diversas-, una misma realidad.

No obstante, Flórez, (2001) presenta un panorama alentador al considerar la actualidad científica como un terreno propicio para que vuelva a establecer el diálogo entre disciplinas con el fin de poder responder a lo que él denomina nuevas preguntas, las cuales deben resolverse también desde nuevas dinámicas del conocimiento. Por lo tanto, afirma:

El desarrollo actual de las ciencias sociales y humanas es terreno abonado para las nuevas formas de pensamiento que dicho proyecto requiere. La revolución científica que vivimos en la actualidad es una que da salidas a nuevas preguntas, a nuevas formas de conocer, formas complejas, holísticas y transdisciplinarias. Inevitablemente, a pesar de las fuertes resistencias de muchos académicos disciplinarios, se están desarrollando nuevas ciencias sociales, nuevos campos de pensamiento y conocimiento, y por lo tanto nuevas formas de acción. (p. 4)

Sin embargo, Flórez, (2001) afirma que el conocimiento que se aborda o genera desde la interdisciplinariedad, en ocasiones suele quedar cautivo en la naturaleza disciplinar

misma. Frente a esta problemática propone entonces la alternativa de solución desde la transdisciplinariedad. Desde esta posición expresa:

Esta nueva manera de conocer aboga por un conocimiento más allá de las disciplinas. Por una mirada integradora, comúnmente tratada como holística. La transdisciplinariedad no busca el dominio en varias disciplinas, sino abrir todas las disciplinas a lo que todas tienen en común y a lo que yace más allá de sus fronteras. La visión transdisciplinaria es definitivamente abierta y además trasciende el campo de las ciencias exactas estimulándolas para que se comuniquen y reconcilien, no únicamente con las humanidades y las ciencias sociales sino también con el arte, la literatura, la poesía y otras experiencias espirituales. (p. 5)

Desde la perspectiva evolutiva del conocimiento y su naturaleza, Arana, Gutiérrez Stable, Núñez, Masó y Rojas, (2016) plantean también coincidiendo con Flórez, (2001) la relación entre interdisciplinariedad, transdisciplinariedad y multidisciplinariedad. A propósito citando a Isla, (2015) plantean que:

En los momentos actuales, la naturaleza cambiante del conocimiento y la complejidad que tienen los problemas para ser resueltos, hacen que el concepto de disciplina con el que se habían estado analizando los problemas, deba ser cambiado y aparezcan nuevos conceptos como los de interdisciplinariedad, multidisciplinariedad y transdisciplinariedad. (p. 322)

Adicionalmente, para abordar el concepto de interdisciplinariedad, Arana, Gutiérrez Stable, Núñez, Masó y Rojas, (2016) citan a Arias, (2012), quien a su vez cita a Ander Egg quien al respecto manifiesta:

Tratándose de una interacción y cruzamiento de disciplinas”, un trabajo de naturaleza interdisciplinar exige que cada uno de los que intervienen en esta labor común tenga competencia en su respectiva disciplina y un cierto

conocimiento de los contenidos y métodos de las otras. La interdisciplinariedad, es complejidad de los saberes y su articulación. (p. 322)

Complementariamente, Arana, Gutiérrez Stable, Núñez, Masó y Rojas, (2016) agregan una definición adicional de interdisciplinariedad sustentándose en los aportes de Blanco, (2016) que asume que:

La interdisciplinariedad es un proceso que refiere la conexión de todo lo existente, Para Blanco, (2016) la interdisciplinariedad es la concatenación de los procesos y fenómenos, lo diverso pero único (...) En lo académico es un proceso basado en la correlación entre diversas disciplinas que mantienen su independencia, pero se vinculan en las proyecciones para el logro de objetivos docentes y educativos priorizados. (p. 322)

Teniendo en cuenta las definiciones que han sido relacionadas con anterioridad y sin perder de vista que existen aún muchas más, lo interesante resulta de buscar el punto de consenso que entre muchas de ellas se puedan encontrar. Precisamente, en esta dinámica Arana, Gutiérrez Stable, Núñez, Masó y Rojas, (2016) analizan que:

...A pesar de las diferentes acepciones de interdisciplinariedad, Alemán Rodríguez y Yera Carbonell, coinciden con Fernández Pérez en que hay consenso entre los autores acerca de que esta es, en la actualidad, principio de todo diseño curricular y método didáctico, por lo que debe ser asumida por profesores y alumnos y como un proceso de enriquecimiento del currículo y de aprendizaje de sus actores. (p. 322)

Es particularmente en este último sentido analizado por Arana, Gutiérrez Stable, Núñez, Masó y Rojas, (2016) que la presente investigación encuentra la utilidad práctica de la interdisciplinariedad como punto de partida respecto al cual iniciar el planteamiento de los procesos curriculares que ayudarán a llevar a escena la estrategia pedagógica para

la educación vial. Para mayor claridad al respecto, Arana, Gutiérrez Stable, Núñez, Masó y Rojas, (2016) también plantean que: “Existen diferentes vías para el establecimiento de la interdisciplinariedad, aunque se plantea que hay más propuestas teóricas que prácticas en el tema. Fiallo (2001) ofrece algunas de las que se aplican en Cuba: ejes transversales, programas directores, líneas directrices.” (p. 322)

Con relación al tema estratégico y al tema curricular, Arana, Gutiérrez Stable, Núñez, Masó y Rojas, (2016) en alusión a una tercera vía para abordar el tema de la interdisciplinariedad desde lo curricular, hacen referencia a Hourruitiner quien propone esta vía adicional apoyado en las recomendaciones del Ministerio de Salud Pública (MINSAP) en sus Orientaciones Metodológicas Generales, constituyéndose la misma en el aporte que pueden generar las estrategias curriculares.

De esta manera, Arana, Gutiérrez Stable, Núñez, Masó y Rojas, (2016) definen las estrategias curriculares en relación con la interdisciplinariedad, como aquellas que:

Constituyen un abordaje pedagógico del proceso docente que se realiza con el propósito de lograr objetivos generales relacionados con determinados conocimientos, habilidades y modos de actuación profesional que son clave en su formación y que no es posible lograrlos con la debida profundidad desde la óptica de una sola disciplina o asignatura académica. (p. 323)

2.2.2.1. ¿Por qué realizar un abordaje interdisciplinar?: Las razones por la cuales los problemas del mundo moderno deben abordarse desde un enfoque interdisciplinar son varias; en primer lugar, porque permiten la búsqueda de un mejor tratamiento de los problemas prácticos (Ander-egg, 1997); el tema de educación vial es un problema práctico, que debe ser abordado desde las diferentes disciplinas académicas en las instituciones educativas, para que desde distintas ópticas se puedan dar soluciones viables y pertinentes, de acuerdo con los contextos y las necesidades de cada institución. Es así como desde las Matemáticas, desde la Física, desde las Ciencias Sociales y las

Ciencias Naturales los profesores pueden plantear problemas relacionados con la Educación Vial para desarrollar en los estudiantes las competencias interpretativa, argumentativa y propositiva y promover la solución de problemas prácticos que afectan a la comunidad.

En segundo lugar porque existe la necesidad de una mayor calidad y profundidad en las investigaciones científicas (Ander-egg,1997). El tema de la Educación Vial se puede convertir en el eje central que promueva la investigación desde el aula; teniendo en cuenta el aporte de varias disciplinas, se puede profundizar en otros temas colaterales como movilidad segura, espacio, tiempo, desplazamientos, lateralidad, entre otros.

En tercer lugar, porque posibilita dar respuesta a problemas complejos (Ander-egg, 1997). Cuando se presentan diferentes enfoques en el modo de abordar la realidad o distinta lógicas de construcción del objeto de estudio, los problemas de la realidad social o de la realidad natural se vuelven más complejos. Esta complejidad puede darse a partir de la Educación Vial, lo cual promueve nuevas competencias, habilidades y destrezas entre los estudiantes.

Por último, hay necesidad de recuperar una perspectiva global de los fenómenos (Ander-egg ,1997). La interdisciplinariedad promueve ver la realidad social o natural en forma holística, global, no fragmentada, pero sí en forma integral. La estrategia pedagógica para la educación vial que se propone ayudará a ampliar la perspectiva de los estudiantes para que la apliquen en la solución de los diferentes problemas que tienen que resolver en su vida diaria.

Según (Ander-egg, 1997) “se procura establecer conexiones y relaciones de los saberes, en un totalidad no dividida y en permanente cambio. Este tratamiento integrador de los conocimientos puntuales exige un enfoque globalizador e interdisciplinario”, (p.27)

Ahora bien, desde la dimensión de la transversalidad y su relación con la interdisciplinariedad, se proponen para la presente investigación los planteamientos de

Solano, (2007). Este autor manifiesta que la importancia de la transversalidad es que basa su actuación en función de temas relacionados con el conocimiento pero que puede afirmarse que surgen de la misma realidad. Siendo así, citando a Magendzo, (2005) establece en torno a la transversalidad que:

Este es un concepto que proviene de la pedagogía y es definido como una manera de ver la realidad [...] aportando a la superación de la fragmentación de las áreas del conocimiento, [...] maneras de entender el mundo y las relaciones sociales en un contexto específico. (p.1).

En concordancia con este planteamiento, y teniendo en cuenta precisamente el énfasis en la realidad, Solano ,2007) agrega:

Los conceptos de transversalidad nos llevan a la definición de temas transversales. Estos son temas que articulan el conocimiento pero que surgen de la realidad. Los temas transversales son aquellos importantes para el desarrollo, y que se convierten en los ejes sobre los cuales se imparten los conocimientos. Ejemplos de temas transversales existen muchos, pero los más comunes son el género, el ambiente, la pobreza o los derechos humanos. (p.1)

Teniendo en cuenta este aporte de Solano, (2007) precisamente el tema transversal de los derechos humanos se relaciona con las competencias ciudadanas que guardan estrecha relación con las competencias que se proponen desarrollar a través de la educación vial para lograr contribuir a una movilidad segura. De igual manera, se vincula también lo transversal y su conexión con la realidad para abordar la propuesta pedagógica del aprendizaje significativo que también es considerada por el Ministerio de Educación Nacional para los procesos educativos relacionados con la educación vial. En este sentido, es válido mencionar que Solano, (2007) propone:

Los temas transversales ayudan a generar aprendizaje significativo podríamos definirlo en pocas palabras como “el aprendizaje que sirve para algo”, que tiene sentido en función de las circunstancias del individuo o grupo social. Según Ausubel, el aprendizaje es significativo cuando los contenidos son relacionados con lo que el público objetivo ya sabe. Es decir, mediante una relación trascendente, con una imagen, un concepto o una necesidad del individuo. Un aprendizaje es significativo cuando se relaciona intencional y explícitamente con un aspecto pertinente ya presente en la estructura cognitiva del individuo, dejando claramente establecida la relación entre lo ya aprendido con aquello por aprender. (p. 1)

Adicionalmente, Solano, (2007) propone diferenciar los conceptos de multidisciplinariedad e interdisciplinariedad con el fin de establecer a partir de cuál de ellos es conveniente abordar procesos pedagógicos de carácter integrados. Por tal motivo, manifiesta que:

Multidisciplinariedad significa abordar los temas por varios tipos de profesionales, sin contacto entre sí. Es cuando cada profesional considera un tema importante y lo aborda desde su óptica profesional. No existe contacto entre profesionales y el abordaje de un tema común no sólo es simple coincidencia, sino además es muchas veces contradictorio.

Por su parte, la interdisciplinariedad es un estado más avanzado. Significa ver un problema desde diversas perspectivas, pero en una forma consciente e interrelacionada. No es un esquema fácil si se desea tener resultados, porque implica poner de acuerdo las diversas percepciones de vida que tiene cada tipo de profesional. Requiere un liderazgo integrador, a fin de obtener resultados. Se diferencia de la transversalidad que tiene un principio y un fin, se usa mayormente para resolver problemas muy puntuales y no se incorpora a la vida. Toma en la práctica la forma de

proyectos, con todo lo que estos significan, conjunto de actividades para resolver objetivos, con un principio y un fin. (p. 2)

Finalmente, Solano, (2007) a partir de las propuestas del Ministerio de Educación de Chile menciona que existen dos tipos de transversalidad, una relacionada con lo curricular es decir la introducción de temas transversales en los procesos de enseñanza aprendizaje y una transversalidad que denomina institucional. Esta transversalidad institucional se relaciona con un plano más global, pues implica generar un entorno institucional de aprendizaje relacionado con uno o más temas específicos. Vale aclarar que será la idea de transversalidad que se adoptará para el desarrollo de la presente investigación. Desde esta dimensión Solano, (2007) plantea:

Podemos decir que la transversalidad se constituye en un contrato, en un pacto con los temas importantes para el desarrollo, que trascienden sólo los procesos de enseñanza- aprendizaje. Se constituyen en una forma de vivir de las instituciones que a través de sus procesos de toma de decisiones reflejan la preocupación por los temas transversales. Estos temas se integran en la planificación, en las estrategias, en las políticas y en las tácticas de la institución, logrado un entorno que valora y alienta la asunción de los temas de desarrollo, a través de no generar impactos negativos en ellos y generando superación de situaciones problemáticas.
(p. 4)

Para concluir, a partir de las bases teóricas abordadas en esta sección, el autor del presente trabajo se permite plantear la siguiente definición para una estrategia pedagógica de educación vial. De esta manera, se propone que:

Una estrategia pedagógica de educación vial es el conjunto de acciones pedagógicas surgidas de una construcción teórica, metodológica, práctica y participativa que tienen como propósito el desarrollo integral de los actores de la vía y la generación procesos de formación y transformación de hábitos comportamientos, valores individuales y

colectivos, así como de conductas seguras en la vía a partir de la interacción entre docentes, estudiantes y demás agencias socializadoras con que establecen contacto los mismos, abordadas desde las perspectivas de la interdisciplinariedad y la transversalidad.

2.3 ORIENTACIONES PEDAGÓGICAS PARA LA EDUCACIÓN VIAL

El presente aparte tiene como finalidad realizar la descripción de los diferentes fundamentos que dan sustento a las orientaciones condensadas en el Documento No. 27 del Ministerio de Educación Nacional, (2014) que se titula: Saber moverse. Orientaciones Pedagógicas en movilidad segura un enfoque de Educación Vial.

De esta manera, para dar cumplimiento al propósito descrito se realizó una clasificación de los fundamentos contenidos en el Documento No. 27 del Ministerio de Educación Nacional, (2014) y se obtuvieron como resultado las siguientes categorías de análisis: En primer lugar, se describen los objetivos del Ministerio de Educación Nacional en materia de movilidad segura y educación vial. Seguidamente, se relacionan algunas definiciones fundamentales para la comprensión de las orientaciones del Ministerio de Educación Nacional en torno a la temática descrita. Posteriormente, se abordan los fundamentos categorizados como: pedagógicos, curriculares, metodológicos, didácticos, legales, fundamentos sobre la evaluación y finalmente, fundamentos relacionados con el servicio social estudiantil.

2.3.1 Definiciones. Antes de entrar en materia de análisis, se hace necesario inicialmente tomar algunas definiciones expuestas en el Documento No. 27 del Ministerio de Educación Nacional, (2014) con el propósito de no generar ambigüedades interpretativas y tener claridad conceptual respecto a los temas y cada una de las categorías de análisis que serán abordadas a continuación.

En primer lugar, se apela entonces a la definición que presenta el Documento No. 27 del Ministerio de Educación Nacional, (2014) respecto a la Educación Vial. Esta definición se expone textualmente como sigue:

La educación vial consiste en acciones educativas, iniciales y permanentes, cuyo objetivo es favorecer y garantizar el desarrollo integral de los actores de la vía, tanto a nivel de conocimientos sobre la normativa, reglamentación y señalización vial, como a nivel de hábitos, comportamientos, conductas, y valores individuales y colectivos, de tal manera que permita desenvolverse en el ámbito de la movilización y el tránsito en perfecta armonía entre las personas y su relación con el medio ambiente, mediante actuaciones legales y pedagógicas, implementadas de forma global y sistemática, sobre todos los ámbitos implicados y utilizando los recursos tecnológicos más apropiados. (p. 17)

Ahora bien, de esta definición es válido resaltar varios aspectos claves. Primeramente, se habla de acciones educativas iniciales y permanentes. Ésta concepción significa que la educación vial se inicia desde muy tierna edad, en la infancia del ser humano y lo acompaña en el transcurso de toda su vida, puesto que en todo momento el ser humano será un actor vial.

Adicionalmente, se hace alusión a un desarrollo integral del ser humano en el aspecto vial. Ésta condición se logra desde una educación multidimensional que no solo aborda el aspecto normativo de conocimiento, interpretación y aplicación de las disposiciones legales, sino que busca además formar hábitos y valores individuales y colectivos; es decir se habla de un propósito formativo, lo cual se relaciona directamente con la pedagogía.

Prosiguiendo, es necesario también hacer claridad en dos conceptos que son utilizados a lo largo de toda la redacción del Documento No. 27 del Ministerio de Educación Nacional, (2014) estos son Educación Vial y movilidad segura. Desde los planteamientos

del documento en referencia, la Educación Vial es un enfoque pedagógico que permite orientar el tránsito hacia un propósito más global y que necesariamente implica la participación multisectorial para lograr garantizar la movilidad segura. De acuerdo con lo planteado, el Documento No. 27 del Ministerio de Educación Nacional, postula literalmente:

Tradicionalmente la perspectiva de educación vial se ha fundamentado en el conocimiento e interpretación de las señales de tránsito; estas son las únicas pretensiones educativas relacionadas con el tema. A través del proyecto de movilidad segura, se pasa de un esquema simple de reconocimiento sobre normas de tránsito y sobre valoración del riesgo personal, a un esquema más complejo en el que se forman factores de protección para el cuidado de sí mismo, del otro con el que se comparte el espacio y del entorno en tanto sitio de socialización y de referencia para la circulación eficiente, tomando conciencia de la importancia de las condiciones de la seguridad. Así, la transición de una educación vial hacia una Educación para la Movilidad Segura implica la consideración de todos los actores viales en sus diversas relaciones: relación con ellos mismos, con los medios de transporte, con los otros usuarios y con el espacio público. (p. 21)

Frente a lo enunciado, vale la pena hacer la salvedad en que la presente investigación es planteada desde la perspectiva de la educación vial, debido a que la misma contempla acciones desde el ámbito educativo, esto es, que su alcance corresponde directamente a lo que desde el Ministerio de Educación Nacional en primera instancia y las instituciones educativas puede plantearse y llevarse a cabo con la comunidad educativa. Hablar de movilidad segura, en cambio, sugiere tener en consideración aspectos como la construcción, dotación y mantenimiento de la infraestructura vial, lo cual, desde luego, escapa al ámbito directo de acción de las instituciones educativas, sin que ello desconozca que el aporte de las éstas instituciones contribuye obviamente a fortalecer la movilidad segura.

Del mismo modo, resulta pertinente abordar otras aclaraciones en torno a los conceptos de movilidad segura y de seguridad vial. En este sentido, el MEN adopta una postura en la cual prefiere hablar de movilidad segura, teniendo en cuenta su perspectiva más global e incluyente y no la limitante de la seguridad vial cuyos propósitos recaen directamente en la prevención de los accidentes de tránsito y la disminución de la accidentalidad de tránsito.

Así de este modo, el Documento No. 27 del Ministerio de Educación Nacional, (2014) establece textualmente que:

Decidimos no hablar de seguridad vial sino de movilidad, para dar cuenta de todos aquellos factores que pueden o no intervenir en un accidente vial, pero que efectivamente incidirán sobre la calidad de vida de las personas, sobre el disfrute del entorno, sobre el aprovechamiento eficiente del espacio y del tiempo, sobre el aprecio del valor del ambiente sano y, por supuesto, sobre la capacidad para moverse bien (de forma autónoma, sin asumir riesgos que desborden sus capacidades, garantizando la calidad de los viajes que cotidianamente realizan, obrando de forma segura y apreciando en todo su esplendor el derecho por la vida). (p. 6)

Adicionalmente, añada que:

El Ministerio de Educación Nacional asume la movilidad segura como un proceso de formación compartida, que contribuye al respeto a la vida, al cuidado de sí mismo y del otro, al respeto de las normas y al desarrollo de actitudes, comportamientos y hábitos que garanticen un óptimo y eficaz tránsito y traslado por el espacio público. Al movilizarse por el espacio público, las personas que cumplen roles de pasajeros, peatones o conductores entablan una relación permanente de deberes y derechos en interdependencia para el beneficio colectivo. (p. 21)

Otras definiciones importantes para garantizar una mejor comprensión de lo planteado por el Ministerio de Educación Nacional, (2014) en su Documento No. 27, son:

- Espacio público. Se refiere a todo lugar, diferente a las edificaciones de habitación, en donde se puede circular libremente pero bajo el acatamiento de la regulación sobre su uso y aprovechamiento.
- Tránsito. Constituye la circulación efectuada en el espacio público o en el espacio privado que se encuentra abierto al público; también alude a la presencia temporal que hace la persona, con el fin de utilizar el espacio para su servicio o disfrute.
- Transporte. Hace referencia a un sistema de medios para el tránsito. Este sistema delimita la red viaria que le es propia, los equipos, los medios y las responsabilidades de los usuarios en sus diferentes roles.
- Tráfico. Es la interacción de los modos y medios de transporte con las personas y las redes viarias. Esta triada delimita entre otros el concepto de seguridad vial y condiciona la movilidad.
- Seguridad vial. Se trata del conjunto de acciones, mecanismos, estrategias y medidas orientadas a suprimir o disminuir los efectos de los mismos, con el objetivo de proteger la vida de los usuarios de las vías. (p. 25)

Finalmente, una última definición interesante para el desarrollo del análisis de la presente investigación, está relacionado con la definición de contexto educativo para el Ministerio de Educación Nacional, (2014) Frente a este concepto el Documento No. 27 del MEN propone: “En este sentido, el Ministerio entiende el contexto educativo como el ámbito privilegiado en el que se pueden desarrollar estrategias para la prevención y desde el cual se involucra a la comunidad en el aprendizaje de hábitos y actitudes responsables”. (p. 9)

2.3.2 Objetivos. En primer lugar debe observarse respecto a la temática de la movilidad segura, que el gobierno de Colombia al participar de espacios internacionales y asumir el cumplimiento de acuerdos, pactos o compromisos que en dichos espacios se genera, debe tener como prioridad el propósito de trasladar al plano nacional aquellas iniciativas que se adopten en los escenarios ya mencionados.

En este sentido, hablando concretamente del tema de la movilidad segura a nivel de la Asamblea General de las Naciones Unidas, se proclamó el periodo 2011 – 2020 como:

El decenio de acción para la seguridad vial. En este ámbito, se proponen entonces desde la Organización de las Naciones Unidas objetivos tales como estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo. (p. 13).

Vale aclarar que, el plan que contempla “el decenio de acción para la seguridad vial” que es una iniciativa de la Organización Mundial de la salud que cuenta con apoyo de la Organización de las Naciones Unidas plantea que los estados miembros desarrollen en cada nación acciones orientadas sobre los siguientes pilares básicos: “1. Gestión de la seguridad vial. 2. Vías de tránsito y movilidad más segura.3. Vehículos más seguros. 4. Usuarios de vías de tránsito más seguros. 5. Respuesta tras los accidentes”. (p. 14)

Precisamente, de los puntos expuestos como pilares básicos del decenio de acción para la seguridad vial, el cuarto pilar debe resaltarse para el propósito de la presente investigación, puesto que lograr usuarios de las vías de tránsito más seguros alude directamente a los propósitos fundamentales de la Educación Vial.

Frente a lo expuesto, el Ministerio de Educación Nacional, (2014) en su Documento No. 27, plantea entonces puntualmente los objetivos en el ámbito de la movilidad segura, los cuales pueden sintetizarse así: 1. Disminuir significativamente la accidentalidad. 2. Formar personas responsables y competentes. 3. Desarrollar en la población habilidades

y a su vez una nueva actitud frente al tránsito. Promover la formación de ciudadanos con valores éticos que posibiliten la convivencia pacífica.

De conformidad con lo expuesto, el Documento No. 27 del Ministerio de Educación Nacional, (2014) plantea textualmente que: “Una adecuada educación vial permite formar personas responsables y competentes, con lo cual podemos incidir de manera efectiva en la seguridad vial”. (p. 6)

Formar a los estudiantes en las habilidades, conocimientos, conductas y actitudes suficientes y eficientes para convertirse, en primer lugar, en un factor de protección ante los riesgos y, en segundo lugar, en un factor con el cual promover la responsabilidad y el respeto por los derechos de los otros a la libre movilidad, a la vida, al ambiente sano, a la accesibilidad y al disfrute, sin discriminación del espacio público.

Moverse requiere de un aprendizaje y del desarrollo de determinadas habilidades, y también de una nueva actitud hacia el tránsito, el espacio público y las demás personas con las cuales se comparte el espacio. (p. 6)

Adicionalmente, y teniendo en cuenta que la formación para la movilidad segura se relaciona a su vez con la formación para la ciudadanía y las competencias ciudadanas, el Documento No. 27 del Ministerio de Educación Nacional, (2014) postula los siguientes propósitos para lograr dicha formación:

- Cuidado de sí y de los demás, como reflejo del respeto a la vida y de una actitud preventiva y permanente de conductas seguras en la vía.
- Constituirse como ciudadanos autónomos responsables de sus actos. Asumir la norma a partir del conocimiento pleno de la misma, pero más allá del simple cumplimiento por imposición. Consolidar en todos los estudiantes la capacidad de gobernarse a sí mismos y reconocer los beneficios de la norma como reguladora de las acciones en sociedad para

el beneficio colectivo. Promover el respeto de las normas sobre las cuales se regulan las relaciones de movilidad.

- Respeto de lo público y uso racional de los recursos dispuestos para garantizar la movilidad y la seguridad en los espacios públicos. Como actor del tránsito el estudiante debe promover de manera responsable la movilidad libre y segura de los demás actores de la vía. (p. 20)

De este modo, los objetivos que han sido resaltados tras la realización de la lectura analítica del Documento No. 27 del Ministerio de Educación Nacional, (2014) deben tenerse siempre presentes como referentes para diseñar la propuesta de Educación Vial que se pretende elaborar e implementar con la presente investigación.

2.3.3 Fundamentos pedagógicos. Para proceder a describir y analizar los fundamentos pedagógicos que sustentan la propuesta del Ministerio de Educación Nacional, (2014) en materia de movilidad segura y en el enfoque de seguridad vial expuestas a través del Documento No. 27, se debe considerar en primer lugar que los fundamentos pedagógicos al tener como propósito central la formación para la movilidad requieren poner en articulación todos los demás fundamentos –curriculares, metodológicos, didácticos, legales, para la evaluación, respecto al servicio social- que han sido contemplados en el presente análisis.

Precisamente, desde la perspectiva de la formación, el Ministerio de Educación Nacional, (2014) en su Documento No. 27 plantea que su apuesta en materia de movilidad segura es: “la apuesta del Ministerio de Educación Nacional siempre será por la formación y no por la persuasión para el desarrollo de comportamientos socialmente aceptados, sino por la apropiación del derecho a moverse de forma autónoma, responsable, segura y cooperadora.” (p. 7)

En consecuencia, propendiendo por generar la formación ciudadanos y actores viales responsables, se debe proceder con una estrategia de tipo integral que requiere que la

formación se genere desde diversas dimensiones que en términos del Documento No. 27 del Ministerio de Educación Nacional, (2014) se denominan enfoques de la educación vial. Dentro de estos enfoques se tendrían: El respeto y el ejercicio de los derechos humanos, la promoción de la equidad e igualdad de género con un enfoque diferencial, el desarrollo de competencias, el carácter transversal de la propuesta pedagógica, un modelo preventivo con influencia psicosocial, un modelo preventivo que se desarrolla secuencialmente a través de fases.

Adicionalmente, y para mayor claridad el Ministerio de Educación Nacional, (2014) expresa en el Documento No. 27:

El Ministerio de Educación Nacional asume la movilidad segura como un proceso de formación compartida, que contribuye al respeto a la vida, al cuidado de sí mismo y del otro, al respeto de las normas y al desarrollo de actitudes, comportamientos y hábitos que garanticen un óptimo y eficaz tránsito y traslado por el espacio público. Al movilizarse por el espacio público, las personas que cumplen roles de pasajeros, peatones o conductores entablan una relación permanente de deberes y derechos en interdependencia para el beneficio colectivo. (p. 21)

De acuerdo con lo planteado por el Ministerio de Educación Nacional, se observa que la formación compartida de la cual se habla implica varias acciones para ser lograda. Una de estas acciones es la consideración de los diversos roles que los usuarios de la vía pueden adoptar en diversos momentos. Una segunda acción es la consideración del respeto del otro, del semejante, el reconocimiento y valoración de su integridad y de su vida. Una tercera es tener en cuenta los diversos actores que deben participar en este proceso de formación desde el ámbito estatal, el sector privado y desde las instituciones educativas directivos, docentes y estudiantes.

Además de lo anotado, un aspecto que vale la pena resaltar de manera singular es la posibilidad que brinda el Ministerio de Educación Nacional para que las instituciones

educativas sigan aprovechando los espacios de autonomía escolar propuestos en la ley 115 de 1994. Desde esta óptica, la autonomía implica la realización de propuestas desde una lectura acertada del contexto en el cual hace su intervención la institución educativa con el fin de responder pertinentemente con las necesidades detectadas en el mismo.

Siendo así, y en concordancia con lo comentado, el Ministerio de Educación Nacional propone:

De igual manera, la movilidad segura exige una educación que incluya el conocimiento del entorno, la consideración de los riesgos y sus efectos al momento de movilizarse, el pensamiento crítico para actuar, reconocimiento y manejo emocional, habilidades motrices para desplazarse de manera eficiente y segura, y, por último, actitudes favorables para que como sujeto social cuide de sí mismo y de los otros.
(p. 22)

Continuando entonces con la descripción de los roles propuestos desde el Ministerio de Educación Nacional para ser asumidos por directivos, docentes y estudiantes e incluso padres de familia en las instituciones educativas se plantea como escenario deseable que:

Desde la escuela, los docentes y directivos docentes cumplirán una función excepcional promoviendo estrategias encaminadas al conocimiento, desarrollo de habilidades y formación en torno a la movilidad, que le permitan al estudiante reconocerse y reconocer a otros como seres que requieren atención y cuidado independientemente de la forma en la que se desplacen por la vía. Por su parte, los estudiantes serán agentes educativos para sus pares, al cooperar con los programas que se fijan en el Establecimiento Educativo y moderar el comportamiento de los compañeros de grados inferiores en espacios públicos. De igual manera, los padres de familia fortalecerán su labor formativa en competencias

ciudadanas y las relacionadas con la movilidad segura apoyando las estrategias que establezcan los Establecimientos Educativos desde sus proyectos educativos institucionales (en adelante PEI). (p. 27)

En virtud de esta dinámica, se describen también una serie de acciones sugeridas con la intención de lograr los objetivos planteados en función de procurar contribuir a la formación para la movilidad segura. Ellas son:

Formación de docentes y estudiantes en el tema de movilidad segura con base en valores de convivencia y paz.

Creación y apoyo de consejos de seguridad vial en las instituciones educativas con participación de autoridades locales, docentes, estudiantes y padres.

Vinculación de la comunidad educativa (docentes, padres, estudiantes) en jornadas de reflexión y aprendizaje sobre hábitos, actitudes y conductas seguras en la vía.

Creación e implementación de proyectos pedagógicos para resolver problemas específicos de movilidad segura, desde la respectiva lectura de contexto. (p. 28)

Teniendo en cuenta la última acción propuesta por el Ministerio de Educación Nacional, (2014) específicamente desde el aspecto de la lectura de contexto y como espacio para la generación de propuestas y acciones adicionales desde las comunidades y desde las instituciones educativas, el documento No. 27 puntualiza:

En Colombia, los entornos rurales y urbanos exigen el uso de diferentes modos de transporte, desde buses, motos y bicicletas hasta animales, andariveles, canoas, balsas y lanchas. Esta multiplicidad de entornos, los

modos y medios de transporte utilizados invitan a dinamizar la concepción de movilidad y a pensar de nuevo las implicaciones para los actores viales. Por tanto, hacer una lectura de contexto implica determinar las prioridades en conocimientos, habilidades y actitudes, identificar los mayores riesgos, su recurrencia y sus formas posibles de mitigación. De igual manera, las competencias con las que cuenta el estudiante actúan en conjunto para afrontar diferentes situaciones en las cuales se desenvuelve el estudiante. (p. 29)

En este sentido, y con el propósito de dar cumplimiento a las acciones propuestas por el Ministerio de Educación Nacional se establece además la propuesta de implementar tales acciones a partir de la formulación de modelos preventivos que articulen la lectura de contexto y las posibilidades respecto a la formación que se puedan generar desde las instituciones educativas.

Siendo así, el Documento No. 27 del Ministerio de Educación Nacional, (2014) describe las fases cuya implementación es requerida con la finalidad de abordar la puesta en marcha y consecución de los objetivos propuestos para el modelo preventivo. Para lo cual se tiene que:

El proceso preventivo debe por lo tanto verse reflejado en el proyecto educativo, de tal manera que contribuya al dialogo, a la reflexión, al cambio de las actitudes y a la intervención en los cambio sociales requeridos. Se propone un modelo preventivo que comprende cuatro fases para su ejecución, la modulación de la actitud, la reconocimiento conceptual, la influencia social y la apropiación del derecho a la inclusión. (p. 36)

En virtud de lo expuesto, las fases son descritas en el Documento No. 27 del MEN de la siguiente manera:

En el ámbito de la modelación de actitud se presenta:

Lo primero es el planteamiento de una situación problema definida desde la lectura de contexto y que permite a la persona cuestionar los comportamientos que asume en la situación planteada, resaltando en el planteamiento principalmente las emociones que se ponen en juego y cuyo sostenimiento no permite un cambio efectivo ante la situación. (p. 36).

En cuanto a la reconocimiento conceptual se propone:

Posterior a ello, se realiza desde las diferentes disciplinas una resignificación de los conocimientos, conceptos y criterios sobre los cuales se juzgó la forma de comportamiento y los hábitos adquiridos en la movilidad. Este aspecto es fundamental porque al aportar elementos conceptuales correctos, la posición con respecto al problema se juzga con objetividad y sustentada en argumentos válidos. De esta manera, al haber un cambio en la estructura cognitiva del sujeto se logra el sostenimiento de la nueva actitud y de los comportamientos que se desprenden de ella. (p. 36)

Desde la dimensión de la influencia social se tendría que:

Si las dos primeras fases del proceso preventivo van dirigidas al sujeto de forma individual, las dos siguientes están centradas en el ámbito de la interacción del sujeto con la comunidad. En el proceso de carácter preventivo, se contempla la interdependencia de lo individual con lo grupal y también con lo social. Interdependencia que será fundamental para articular la responsabilidad social que tiene el individuo con la promoción de las condiciones de eficiencia y seguridad en diversas situaciones, con un medio de transporte específico y en un lugar determinado.

Para ello, el modelo resalta la importancia de los acuerdos que se deben hacer entre los involucrados, buscando, más que un acuerdo de mayorías,

un consenso sobre el bienestar de todos y la inclusión de la población con movilidad reducida. La propuesta resalta la importancia de permitir un diálogo de pares, con la guía del profesor, a fin de retroalimentar el conocimiento entre ellos y sobre todo propiciar un espacio de concertación en el que se imponga el criterio técnico sobre el sentido común. (p. 36)

Finalmente, desde la perspectiva de la apropiación del derecho a la inclusión se plantea:

Necesariamente estos tres aspectos mencionados anteriormente deben ponerse en práctica; para hacerlo, cada una de las situaciones problema deben terminar en un acto de apropiación efectiva y real del derecho propio y de los demás al espacio, a la vida, a la movilidad, momento en el que los acuerdos se vuelven obligaciones tanto en el respeto al sujeto de derecho como en la necesaria transmisión de estos conocimientos y actitudes a otros, propiciando la formación de hábitos y nuevos criterios con los cuales afrontar la problemática cotidiana de la movilidad.

El mayor logro en este momento del proceso preventivo es cuando apelando a la conciencia social se genera un sistema ético que debe prevalecer en la movilidad por encima de los individuos y de la autoridad impositiva; momento que se diferencia cuando se obtenga la capacidad de asumir autónomamente la norma, indistintamente de que haya en un momento particular un sujeto objeto de derecho o una autoridad que obligue a su cumplimiento. (p. 37)

Adicionalmente, el Ministerio de Educación Nacional, (2014) a través de su Documento No. 27 plantea que el abordaje de las distintas fases del proceso de formación que constituyen el modelo preventivo, tengan como propósito especial el fortalecimiento y desarrollo de competencias específicas para la movilidad. Estas competencias gozan de tal importancia que incluso se propone que sean distintas a las competencias ciudadanas.

En consecuencia se establece que:

La movilidad, para que sea segura, requiere que en los actores de la vía se desarrollen cinco competencias: reconocer y navegar efectivamente por el entorno, moverse de forma idónea dependiendo del modo de transporte utilizado, valorar en la movilidad el riesgo y la vulnerabilidad ante el mismo, asumir la regulación existente y ser corresponsable en la movilidad segura y cooperadora de los demás. Competencias relacionadas con un modelo preventivo, ligado también con la formación, todo lo cual permite garantizar su correcta articulación al proceso de enseñanza aprendizaje. (p.7)

En articulación con la propuesta del desarrollo de competencias, el Ministerio de Educación Nacional, (2014) a partir del Documento No. 27 propone que tales competencias sean fortalecidas desde la interdisciplinariedad y transversalidad que se pueden generar entre las diversas áreas de conocimiento impartidas en los establecimientos educativos, sugiriendo para su consecución el planteamiento y desarrollo práctico de proyectos pedagógicos transversales. Frente a lo cual se considera:

Desde esta perspectiva, un ejercicio continuo de acciones pedagógicas adelantadas en espacios escolares y extraescolares, por parte de quienes han estado siempre comprometidos con una clara aplicación de principios que benefician la formación de sujetos éticos, deja ver en la estructuración de una pedagogía por proyectos un recurso facilitador de dicha formación.

La inclusión de PPT –Proyectos Pedagógicos Transversales- requiere la generación de una postura crítica, analítica y de interpelación de los propios contextos de desarrollo del saber por parte tanto de los docentes como de los estudiantes. (p. 39)

En esta misma materia y para finalizar puntualmente, se postula que:

Un proyecto pedagógico en movilidad segura comprende reconocer, desde la política del Ministerio de Educación Nacional basada en competencias (saber, saber hacer y saber ser) y orientada a una educación de calidad, que su estructura y desarrollo conllevan la apropiación de conocimientos, desarrollo de habilidades, actitudes y valores que permiten al estudiante, entre otros:

a) La comprensión de unas normas y reglas para asumir la regulación de manera racional y responsable mientras se transita por el espacio público.

b) Conocer la señalización y actuar en consecuencia con ella.

c) Reconocer el funcionamiento básico y las implicaciones del uso de cualquier medio de transporte, motorizado o no, del cual esté haciendo uso, para lograr una conducción segura.

d) Establecer que todo derecho como usuario del espacio público lleva implícito un deber que requiere asumirse de manera consciente dentro del marco del desarrollo moral del sujeto. (p. 52)

Para concluir se debe aclarar entonces que la propuesta desde los establecimientos educativos debe tener una visión integral y multidimensional, motivo por el cual se plantea que la misma sea una estrategia pedagógica, agregando que su propósito fundamental es la formación y la contribución de esta formación a la movilidad segura.

Del mismo modo, se observan aspectos puntuales que integran la estrategia pedagógica para la movilidad que incorpora el papel activo de los establecimientos educativos y la comunidad que lo integran desde una postura proactiva y propositiva, el desarrollo de competencias para la movilidad y el respeto a los derechos humanos relacionados con la movilidad. La interdisciplinariedad y transversalidad de los saberes cuya implementación es posible materializar a partir del desarrollo de Proyectos Pedagógicos

Transversales, los cuales deben plantearse en pro de la consecución de unos objetivos y a partir de seguimiento de diversas fases.

En última instancia, no se debe olvidar que al tratarse de una estrategia pedagógica, la misma debe permear todos los espacios institucionales, lo cual plantea el reto de llevar al Proyecto Educativo Institucional la preocupación de los establecimientos educativos desde la perspectiva de la movilidad segura. En este sentido se propone que en dicho proyecto se incorporen tanto las competencias a partir de las cuales cada área del conocimiento en el desarrollo de las actividades escolares contribuyen al logro de la formación para la movilidad segura, así como la especificación de las funciones y actividades a partir de las distintas gestiones directiva, académica, y de gestión de la comunidad que hagan posible concretar el reto de formar para moverse bien.

2.3.4 Fundamentos Curriculares. Desde el punto de vista curricular, el Ministerio de Educación Nacional en su Documento No. 27, propone algunas orientaciones curriculares concebidas desde diversas ópticas. La primera de ellas, desde el fundamento legal expuesto en la Ley General de Educación. En segundo lugar, como un currículo abierto al pensamiento y a la proposición desde la perspectiva del educador inicialmente y extensivamente de la comunidad educativa. En este sentido, se proponen unos objetivos. En tercer lugar, se aborda lo curricular desde la concepción de la transversalidad. Finalmente, se considera lo curricular también desde el plan de estudios y su relación con los contenidos, al punto que se genera una propuesta de malla curricular indicativa a partir de la cual pueden orientarse las acciones en materia de educación vial y movilidad segura.

Desde la perspectiva de la Ley General de Educación, se plantea la obligatoriedad de la incorporación de la educación vial al currículo y planes de estudios de las instituciones educativas. Literalmente, se manifiesta que:

El artículo 14 de la Ley General de Educación establece la enseñanza obligatoria y la incorporación, en el currículo y el plan de estudios, de la

Educación Vial para el “desarrollo de conductas y hábitos seguros en materia de seguridad vial y la formación de criterios para evaluar las distintas consecuencias que para su seguridad integral tienen las situaciones riesgosas a las que se exponen como peatones, pasajeros y conductores. (p. 16)

Ahora bien, de manera adicional, el Documento No. 27 del Ministerio de Educación Nacional, (2014) hace referencia a la Ley 1503 de 2011, en el sentido del establecimiento de objetivos que deben tenerse en cuenta al momento de proponer y elaborar programas de educación vial en la educación formal y en los diversos niveles de enseñanza de las instituciones educativas a nivel nacional. Estos objetivos son:

- Generar hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y la capacidad de analizar el riesgo posible con determinadas conductas y hábitos.
- Fomentar sentimientos de sensibilidad social, de aprecio y valor por la vida, las personas, y la naturaleza que se proyecten más allá de la esfera individual.
- Generar la toma de conciencia de cada individuo como agente de bienestar y seguridad y agente de riesgo en la vía.
- Preparar al individuo para circular por la vía pública con reconocimiento pleno de los derechos y responsabilidades que le competen como ciudadano.
- Fomentar actitudes de cooperación y solidaridad con los demás y de reconocimiento de que sus actos tienen consecuencias, tanto en sí mismo como en los demás.

- Fomentar las actitudes de tolerancia y respeto hacia los demás.
- Desarrollar competencias que permitan evaluar con claridad los riesgos a los que está expuesto y responder con comportamientos más racionales en la vía.
- Propiciar actitudes de precaución y prevención permanentes manteniendo una constante atención del entorno.
- Generar en el individuo la capacidad de evaluar las propias capacidades y determinar qué puede y qué no puede hacer y el riesgo al que se expone frente a situaciones que exigen habilidades y capacidades personales con las que no cuenta.
- Preparar al individuo para participar de los debates que se generen con ocasión de las medidas para la regulación de la circulación y el tránsito.
- Fomentar en el individuo una actitud de participación crítica y creativa para resolver los conflictos característicos del espacio público. (p. 17)

Seguidamente, se plantea desde el Documento No. 27 del Ministerio de Educación Nacional, (2014) la propuesta de la transversalidad como forma de abordar la educación vial en términos curriculares. Para ello se define en primera instancia el concepto de transversalidad.

En términos generales, la transversalidad es un criterio que se basa en la comprensión de fenómenos y situaciones del contexto, identificando las necesidades y posibilidades de transformación social, determinando qué escenarios de aprendizaje deben ser explorados para abordar procesos integrales más allá de los conocimientos disciplinares, propendiendo al diálogo entre disciplinas y saberes, en torno a un propósito común. (p. 49)

Respecto a escenarios y procesos que deben ser abordados más allá de los conocimientos disciplinares, se puede ejemplificar lo anunciado de esta manera:

...Surge una amalgama de factores, aparentemente distintos, tales como la temeridad, la ergonomía, la recreación pasiva y activa, la seguridad activa y pasiva, la biocinética, vectores y magnitudes físicas, como velocidad, torque y potencia. Capacidad perceptiva, tiempo de reacción, habilidad psicomotora o la teoría del riesgo que hacen parte del desarrollo conceptual que debe incorporarse en los estudiantes para promover la seguridad propia y la contribución a la movilidad de los demás. (p. 23)

Desde esta perspectiva, se observa entonces la necesidad de incorporar distintos saberes, procedentes de disciplinas diversas para potenciar la comprensión de las temáticas que son abordadas desde la educación vial y del mismo modo, se genera un ejercicio que vincula el uso del concepto a un plano de aplicación real a través del análisis de situaciones problema.

Derivado de lo anterior, el Ministerio de Educación Nacional, (2014) en su Documento No. 27 propone abordar la enseñanza de la educación vial a partir de la estrategia de proyectos pedagógicos transversales. En esta dinámica, la educación vial se concebirá desde la transversalidad en la medida en que se asume como un proyecto de formación para la ciudadanía. Puntualmente el Documento No. 27, establece:

Para el desarrollo de competencias para la movilidad segura, el Ministerio de Educación Nacional plantea una propuesta de implementación que se vincule al currículo haciendo uso de los procesos propios de las diferentes áreas para la planeación ejecución y evaluación del proyecto pedagógico transversal. De esta manera, busca que estas orientaciones puedan ser asumidas en la vida escolar cotidiana como una estrategia para la formación de ciudadanos. Desde esta perspectiva, es necesario que un tema como el de la movilidad sea abordado desde una concepción amplia

y vinculante, que involucre las diferentes disciplinas en un ejercicio de transversalidad. (p. 49)

Conforme a lo propuesto, el Ministerio de Educación Nacional también suministra una guía dentro del Documento No. 27, para llevar a cabo el propósito planteado a partir de la transversalidad. Para ello, se sugieren una serie de acciones desde lo curricular, tales como:

Los temas transversales en primer lugar se plantean como contenidos que hacen referencia a problemas y conflictos de gran trascendencia, que se producen en la actualidad y frente a los que es urgente la toma de posiciones personales y colectivas (...). En segundo lugar, son contenidos relativos principalmente a valores y actitudes, a través de su programación y desarrollo, así como de su análisis y comprensión de la realidad, se pretende que los alumnos elaboren sus propios juicios ante los problemas y conflictos sociales, con capacidad para adoptar actitudes y comportamientos basados en valores que sean asumidos de forma racional y libre (...) en tercer lugar, son contenidos que han de desarrollarse dentro de las áreas curriculares, y ello en una doble perspectiva, es decir, acercándolas y contextualizándolas en ámbitos relacionados con la realidad y con los problemas del mundo actual, y dotándolas de un valor funcional o de aplicación inmediata respecto a la comprensión y a la posible transformación positiva de dichos problemas así como de la realidad misma. (p. 50)

2.3.5 Fundamentos Metodológicos. Los fundamentos metodológicos en el Documento No. 27 del Ministerio de Educación Nacional se entienden como aquellas pautas, sugerencias y propuestas a partir de las cuales pueden ser desarrollados y planteados los espacios de reflexión para generar la apropiación y el aprendizaje significativo en torno al ejercicio de la educación vial.

En este sentido, el Documento No. 27 del Ministerio de Educación Nacional, (2014) presenta como propuestas desde la perspectiva metodológica diversas acciones que puede aplicar el educador para avanzar en educación vial. En primer lugar, acciones a partir de las cuales el docente establece actividades que le permiten diseñar y propender por la construcción del conocimiento con sus estudiantes respecto a la educación vial. Al respecto, el Documento No. 27 del Ministerio de Educación Nacional, presenta la siguiente recomendación:

En términos generales, independiente de la metodología que el maestro decida utilizar, las acciones que se pueden llevar a cabo para el desarrollo del proyecto para la movilidad segura son:

Observar el entorno. Leer el contexto de los Establecimientos Educativos. Formular preguntas sobre situaciones del contexto: el aula, el laboratorio, los pasillos del colegio, el restaurante, la tienda escolar, el patio de recreo...Dar posibles respuestas a sus preguntas. Plantear situaciones problémicas desde el contexto. Recrear experiencias para poner a prueba posibles explicaciones acerca de las situaciones planteadas como objeto de estudio. (p. 51). Identificar causas y consecuencias que influyen en las situaciones cotidianas en relación con el uso del espacio público. Buscar información en diversas fuentes (libros, páginas web, aulas virtuales, blogs, experiencias propias y de otros...) y dar el crédito correspondiente. (p. 52)

Adicionalmente, el Ministerio de Educación Nacional, (2014) a través de su Documento No. 27, plantea alternativas metodológicas a través de las cuales lograr desarrollar los objetivos que se plantean para el logro de la educación vial. Entre ellas se encuentran específicamente: los talleres, los centros de interés, las lecturas del territorio, los ambientes digitales, y los proyectos de aula. Con el propósito de establecer claramente a qué se refiere cada una de éstas alternativas metodológicas se citarán las referencias seleccionadas del Documento No. 27.

En primer lugar, como talleres en torno al eje temático de la educación vial en Ministerio de Educación Nacional, (2014) establece:

Los talleres, por el diálogo que se propicia en ellos, son un medio adecuado para contrastar comportamientos y conductas en el tráfico. Es por ello que al utilizar esta alternativa metodológica la comprensión sobre el comportamiento ante un riesgo y su incidencia sobre la seguridad, o el planteamiento de dilemas morales con respecto a la valoración propia que se hace de la seguridad, el respeto a las normas y la vulnerabilidad, son temas de mucha relevancia porque permiten sacar conclusiones concertadas, técnicamente soportadas y que generan un sentido de grupo alrededor del concepto elaborado en conjunto.

Apoyar los talleres con conferencias o testimonios de agentes externos, los cuales se pueden involucrar activamente en la discusión, pero permitiendo, a través de una guía adecuada, que los estudiantes lleguen al reconocimiento de las conductas, actitudes y hábitos adecuados para asumir y resolver el dilema planteado. (p. 52)

Seguidamente se observan los señalamientos respecto a los centros de interés, Los centros de interés se enmarcan en el contexto de posibilitar el diálogo y el análisis por parte de todos los miembros de la comunidad educativa respecto a problemáticas de tránsito y tráfico, además del desarrollo de la temática relacionada a partir del diseño e implementación de los proyectos de aula:

La programación por centros de interés exige agrupar los conocimientos culturales en torno a un tema central, elegido en función de los intereses y necesidades de los estudiantes. Una vez definidos los centros de interés en torno a los cuales se organizarán los contenidos más relevantes para los estudiantes, los docentes deberán construir un esquema para visualizar

la distribución de estos en los distintos grados y grupos, de manera que se perciba la estructura y coherencia en el proceso formativo.

Un centro de interés que desde la movilidad segura permite la articulación de las diferentes disciplinas del conocimiento para atender un requerimiento social apremiante es la apreciación de las normas de regulación del tránsito como mecanismos de protección del derecho a la vida, a la movilidad y la seguridad vial. Para ello se estructura un proyecto en el cual desde el aula de clase se analizan las condiciones de movilidad, ¿son o no adecuadas?, ¿incluyen a todos?, ¿son concertadas y aceptadas por todos?, ¿están claramente informadas qué consecuencias acarrea su infracción? La discusión sobre ellas hasta llegar a acuerdos (entre niveles (preescolar, básica y media), definir la señalización adecuada y plantear medidas de control para su acatamiento son procesos que involucran conocimientos, habilidades y otras competencias que se van formando. (p. 53)

Complementariamente y tomando en consideración que la idea de la educación vial debe partir de la adaptación de conformidad con el contexto, de la lectura del mismo entorno y las necesidades encontradas en el mismo, se pueden tomar como punto de partida para propiciar espacios de análisis, de diálogo y de proposición de soluciones a las problemáticas detectadas una vez se han abordado sustentos conceptuales y legales que permitan discernir y generar propuestas desde la perspectiva de la educación vial. En este sentido, el Documento No. 27 del Ministerio de Educación Nacional, (2014) especifica en torno a la lectura del territorio lo siguiente:

Estos planteamientos permiten realizar un trabajo de campo en el que se pueden hacer recorridos para analizar las condiciones de movilidad y uso que se hacen del espacio público, que permiten involucrar a los estudiantes, al establecimiento educativo y a la comunidad en torno a un proyecto de ordenamiento a través de la movilidad y de las vías alrededor del establecimiento educativo. Con la implementación de un proyecto de

lectura de territorio se propicia la construcción de modelos mentales del entorno observado y llevarlos a diseños físicos del espacio, a la comprensión de sus condiciones, momentos de reflexión que invitan a conceptualizar sobre un modelo ideal de movilidad, de uso y aprovechamiento del espacio y a la generación de identidad alrededor de él. (p. 54)

Adicionalmente, el Ministerio de Educación Nacional propone la utilización de los ambientes digitales como alternativa metodológica a partir de los cuales pueden generarse espacios de interacción, reflexión, búsqueda, compartir y conocer a las posturas y diversos planteamientos que se hacen desde la academia, desde las autoridades y las posiciones personales de los participantes y usuarios de estos ambientes digitales. En esta medida, puntualmente el Documento No. 27 del Ministerio de Educación Nacional, (2014) propone:

Esta estrategia consiste en articular las tecnologías de la información y la comunicación (TIC) con propuestas de formación para la construcción de ambientes donde docentes, estudiantes, padres de familia y comunidad desarrollen estrategias que les permitan atender las dificultades que se presentan en sus contextos. Para ello es necesario que se reconozca que cada persona que sea parte de esta red tiene diferentes presaberes y expectativas en relación con el uso de las TIC, motivo por el cual se requiere analizar detalladamente para qué se utilizará el ambiente digital y qué se espera obtener de él. (p. 54)

Para finalizar, dentro de las acciones metodológicas que propone el Ministerio de Educación Nacional, (2014) en su Documento No. 27, se tienen en cuenta como fundamentales los proyectos de aula. Estos proyectos de aula tendrán como principal criterio el logro de la integración de saberes alrededor de la temática de la educación vial y deben posibilitar el abordaje de los problemas detectados en el entorno desde una

visión transversal e interdisciplinar de los mismos. Específicamente se propone en cuanto a los proyectos de aula:

Es importante precisar que esta alternativa metodológica compromete a cada uno de los participantes (docentes y estudiantes) en su desarrollo e implica la flexibilización de las actividades en la medida que estas surgen como respuesta a necesidades reales y ritmos de aprendizaje. De la misma manera, los saberes construidos, producto del proyecto de aula, pueden ser tan diversos y significativos (la escritura, la fotografía, los registros audiovisuales, la producción de material didáctico/divulgativo) que es necesario desarrollar un proceso que permita reconocer las transformaciones que se presentan durante el proceso. (p. 55)

Para concluir con el aspecto metodológico, el Documento No. 27 del Ministerio de Educación Nacional, (2014) establece una ruta metodológica con el planteamiento de una serie de pasos a partir de los cuales se pretende facilitar el abordaje de la temática de educación vial. Vale aclarar, que cada una de las alternativas metodológicas presentadas por el Ministerio de Educación Nacional no constituyen camisa de fuerza para las comunidades educativas, sino que a partir de la lectura de cada contexto particular posibilita articular las mismas para lograr los objetivos de la educación vial.

De acuerdo con el planteamiento anteriormente expresado, desde el Ministerio de Educación Nacional y su Documento No. 27 se tiene en materia de la ruta metodológica propuesta que la misma implica los siguientes momentos:

Reconocimiento de un problema: es el entorno fuera y dentro del aula en donde los estudiantes deberán reconocer situaciones desde el manejo del espacio público.

Caracterización de la situación: describir los componentes científicos, tecnológicos, políticos, económicos, éticos de la situación abordada. En

esta etapa se pueden hacer encuestas y entrevistas a personas involucradas en la situación por estudiar y recrear en el aula ejemplos de situaciones que vive el peatón en el espacio público.

Recopilación y análisis de información documental de base: es importante documentar de manera teórica la situación por estudiar, pues esta tiene un pasado, un presente y un futuro que los estudiantes deben conocer para apropiarse de los saberes que culturalmente se han transmitido de generación en generación.

Toma de decisiones, elaboración de propuestas: aquí se proponen y consideran diversas alternativas de solución al problema y se asume de manera comprometida la propuesta que más se acerque a solucionarlo.

Desarrollo de las propuestas: puede ser en cada periodo a partir de actividades puntuales que evidencien la apropiación de nuevas formas de actuar frente a la situación identificada como problema por solucionar.

Evaluación de lo logrado: se reflexiona sobre éxitos y fracasos. Se diseñan nuevas propuestas hacia el futuro teniendo en cuenta el aprendizaje logrado en la experiencia pasada. Pueden darse cambios en la práctica del plan de acción.

Comunicación: Se da a conocer el proceso vivido para generar discusiones que servirán para dar continuidad a los procesos de formación en movilidad segura a través del desarrollo de proyectos pedagógicos por conjuntos de grado. (p. 56)

2.3.6 Fundamentos Didácticos. Desde la perspectiva de los fundamentos didácticos, es decir, en el establecimiento de propuestas o elementos para establecer el proceso de enseñanza y aprendizaje y la relación docentes estudiantes, el Documento No. 27 del Ministerio de Educación Nacional plantea su abordaje desde los postulados del aprendizaje significativo. Éste aprendizaje implica entonces partir de los conocimientos

previos de los estudiantes, incorporar conceptos nuevos, plantear situaciones problemas y generar su análisis y resolución de acuerdo con los nuevos conocimientos que se han planteado con el fin de generar su apropiación por parte de los estudiantes.

En relación con lo anterior, el Documento No. 27 del Ministerio de Educación Nacional, (2014) postula:

De acuerdo con la propuesta transversal que exige la Educación para la Movilidad Segura, se proponen a manera de ejemplo algunas alternativas didácticas coherentes con la teoría del aprendizaje significativo y con la enseñanza problémica, dado que, por una parte, se exploran los aprendizajes previos para partir de allí a la estructuración en mayor complejidad desde la relación de los conocimientos con la nueva información y, por otra, la capacidad de observación, análisis y resolución de problemas identificados en el contexto, desde la capacidad creadora e imaginativa de los estudiantes. Por estas razones, se propone un desarrollo de la Educación para la Movilidad Segura con elementos propios del aprendizaje significativo. Flórez, (2006) plantea que este aprendizaje surge gracias al aporte de la experiencia previa y personal del estudiante. La contribución de sentido del alumno lo saca de la pasividad y lo convierte en activo constructor de su propio aprendizaje. (p. 56)

Ahora bien, para facilitar la generación del aprendizaje significativo por parte del estudiante, se propone a su vez implementar la estrategia de la enseñanza problémica la cual se define en el Documento No. 27 del Ministerio de Educación Nacional, (2014) de la siguiente manera:

Un sistema de procedimientos y métodos basado en la modificación del tipo de actividad a la cual se enfrenta el alumno, para producir la activación de su pensamiento, y en los principios de búsqueda científica, explicación cognoscitiva y creación intelectual como regularidades psicológicas del

proceso pensante del ser humano y dirigidos a desarrollar en los individuos el pensamiento creador, la independencia cognoscitiva y la capacidad de asimilar los sistemas de conocimientos y métodos propios de las disciplinas científicas, facultándolos para resolver creativamente los problemas sociales y productivos, proponer nuevos sistemas de conocimiento y, por ende, nuevos modos de acción.

Las situaciones problémicas tienen distintas definiciones; Medina, (1997) plantea que la situación problémica es aquella situación pedagógica que da lugar a preguntas que es necesario resolver. Describe además características de estas tales como: son el resultado de una necesidad de conocimiento no impuesta, motivan por interés a la búsqueda de conocimiento, agotan el conocimiento formal de los alumnos, para iniciar la búsqueda del conocimiento académico-científico en la solución de un problema, adoptan y construyen sus propias categorías de análisis. (p. 57)

Habiendo expuesto la dimensión de la enseñanza y el rol del estudiante, es necesario plantear el rol del docente desde la didáctica, lo cual implica generar la reflexión que lo lleve a la acción desde la intencionalidad de generar el aprendizaje significativo en sus estudiantes y además la identificación, elaboración y planteamiento de las situaciones problemas que serán resueltas por los estudiantes. Frente a este punto el Documento No. 27 del Ministerio de Educación Nacional menciona:

Por su parte, el profesor debe “facilitar que este aprendizaje significativo ocurra en sus estudiantes suscitando dudas e interrogantes respecto a los conocimientos que ya poseen, relacionando el tema con su experiencia y saber anteriores, ofreciéndoles oportunidades de ensayar y aplicar el nuevo concepto, asegurándose de que los alumnos formulen de forma adecuada el problema y las soluciones propuestas para que el aprendizaje sea significativo”. (Novak, 1988, citado por Flórez, 2006, p. 56)

2.3.7 Fundamentos Legales. De manera concisa el Documento No. 27 del Ministerio de Educación Nacional, (2014) plantea la articulación de la Constitución Nacional, la Ley General de educación y la Ley 1503 de 2011, respetando la jerarquía de normas y sin olvidar el compromiso de Colombia frente a los acuerdos internacionales como lo constituye las propuestas emanadas en cumplimiento de los objetivos del decenio de acción para la seguridad vial, planteados para el decenio 2011- 2020 por parte de la Organización Mundial de la Salud y la Organización de las Naciones Unidas.

En este sentido, el Documento No. 27 del Ministerio de Educación Nacional, (2014) establece que:

La Constitución Política de Colombia establece la importancia de fomentar prácticas democráticas para el aprendizaje de los principios y valores de la participación ciudadana en las instituciones educativas del país (Art. 41), con el fin de propiciar en las colombianas y colombianos el respeto a los derechos humanos, a la paz y a la democracia (Art. 67). En el mismo sentido, la Ley General de Educación (Ley 115 de febrero 8 de 1994) dispone que la educación sea un proceso de formación permanente, personal, cultural y social que se fundamenta en una concepción integral de la persona humana, de su dignidad, derechos y deberes (art. 1). Es necesario tener en cuenta, además, que la Ley General de Educación establece unos fines específicos para la Educación entre los que se encuentran:

- La formación en el respeto a la vida y a los demás derechos humanos, a la paz, a los principios democráticos, de convivencia, pluralismo, justicia, solidaridad y equidad, así como en el ejercicio de la tolerancia y de la libertad.

- La formación para facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación.
- La formación en el respeto a la autoridad legítima y a la ley, a la cultura nacional, a la historia colombiana y a los símbolos patrios.
- La adquisición de una conciencia para la conservación, protección y mejoramiento del medio ambiente, de la calidad de la vida, del uso racional de los recursos naturales, de la prevención de desastres, dentro de una cultura ecológica y del riesgo y de la defensa del patrimonio cultural de la Nación.
- La formación en la práctica del trabajo, mediante los conocimientos técnicos y habilidades, así como en la valoración del mismo como fundamento del desarrollo individual y social.
- La formación para la promoción y preservación de la salud y la higiene, la prevención integral de problemas socialmente relevantes, la educación física, la recreación, el deporte y la utilización adecuada del tiempo libre. (p. 15)

Así mismo, el artículo 14 de la Ley General de Educación establece la enseñanza obligatoria y la incorporación, en el currículo y el plan de estudios, de la Educación Vial para el “desarrollo de conductas y hábitos seguros en materia de seguridad vial y la formación de criterios para evaluar las distintas consecuencias que para su seguridad integral tienen las situaciones riesgosas a las que se exponen como peatones, pasajeros y conductores. (p. 16)

Para profundizar respecto a los fundamentos legales que sustentan la presente investigación, observar Anexo A.

2.3.8 Fundamentos sobre la evaluación. En el ámbito de la evaluación debe considerarse que la misma es entendida desde un proceso que busca en primer lugar la formación de competencias en movilidad segura. Desde esta óptica, son definidas unas competencias que deben ser adquiridas en el desarrollo de los proyectos pedagógicos de educación vial.

En este sentido, las competencias que se busca desarrollar en los estudiantes, son desde la propuesta del Ministerio de Educación Nacional, (2014) en su Documento No. 27 las siguientes:

La movilidad, para que sea segura, requiere que en los actores de la vía se desarrollen cinco competencias: reconocer y navegar efectivamente por el entorno, moverse de forma idónea dependiendo del modo de transporte utilizado, valorar en la movilidad el riesgo y la vulnerabilidad ante el mismo, asumir la regulación existente y ser corresponsable en la movilidad segura y cooperadora de los demás. Competencias relacionadas con un modelo preventivo, ligado también con la formación, todo lo cual permite garantizar su correcta articulación al proceso de enseñanza aprendizaje. (p.7)

Para su debida comprensión y puesta en práctica de la propuesta, las competencias mencionadas con anterioridad, son definidas posteriormente por el Ministerio de Educación Nacional, (2014) en el Documento No. 27, de este modo:

Comprensión del entorno: La movilidad siempre ha estado ligada al territorio, específicamente a la infraestructura vial. En la propuesta desarrollada se hace una apropiación total de las condiciones del espacio público, de la forma como se configura, se usa y se puede aprovechar, así como los factores condicionantes del mismo.

Movilidad idónea según modo de transporte. Surge la necesidad de ampliar el ámbito de la competencia de medios de transporte a modos de

transporte; así quedan involucrados los peatones y se ven inmediatamente favorecidos otros tipos de formas de movilizarse, tales como las canoas, los animales de montar o las tarabitas tan comunes en zonas apartadas de la geografía andina colombiana.

Valoración en la movilidad del riesgo y la vulnerabilidad. Esta competencia se refiere a los mecanismos y factores que permiten proteger la vida y en general la integridad de las personas al momento de transitar, y, de la consideración reconocimiento de los seres humanos con características biológicas, fisiológicas y anatómicas que generan limitaciones por lo cual debe ser protegido de los riesgos que representa la movilidad.

Asumir la regulación. Resalta la importancia de respetar las normas de movilidad de forma autónoma y asumidas como un acuerdo social que procura el mayor bien para el mayor número de personas.

Corresponsabilidad vial. En esta competencia se han delimitado los factores que puedan disminuir los comportamientos egoístas típicos de la movilidad tales como el atajismo, el oportunismo, la intolerancia y la territorialidad. (p. 24)

Siguiendo con esta dinámica, la evaluación de las competencias que buscan desarrollarse en el ámbito de la educación vial deben ser expresadas y susceptibles de evidenciarse a partir los respectivos desempeños. Estos desempeños deben permitir a su vez la mejora continua de los procesos educativos en las instituciones. La intención a su vez es que esta mejora se presente de forma articulada y en lo posible igualitaria en todas las instituciones educativas a nivel nacional, por lo cual se hace necesario el planteamiento de estándares de desempeño.

Desde esta óptica, el Documento No. 27 del Ministerio de Educación Nacional, (2014) aclara respecto a los desempeños que:

Si el propósito de la educación vial es lograr una óptima seguridad vial, debe ser también medido de forma que los desempeños sean homologables en los diferentes establecimientos educativos y aún en consideración de la autonomía escolar. Por ello la evaluación debe considerar criterios que orienten la necesaria mejora continua del sistema educativo y propiciar la información necesaria para la toma de decisiones sobre la definición de la política pública sobre la seguridad vial. (p. 89)

Ahora bien, entrando en materia respecto a los estándares el Documento No. 27 del Ministerio de Educación Nacional, (2014) recuerda que debe mantenerse el respeto de la autonomía escolar, sin embargo, propone orientaciones para realizar el planteamiento de los mismos. De esta manera se tiene que:

En el ámbito educativo, los estándares nos informan sobre aprendizajes demostrables que son adquiridos por procesos estructurados. Estos últimos son los procesos de enseñanza aprendizaje que son organizados en los sistemas escolares. El sistema es entonces responsable– tiene que rendir cuentas- de las competencias y las destrezas que deben lograr los alumnos. No es responsable ni tiene que rendir cuentas de las aptitudes y capacidades con que llegan los alumnos a la escuela. El valor agregado de la escuela, o dicho de otra manera, lo que entrega la escuela, se expresa en la medida en que ésta pueda generar competencias y destrezas en los alumnos. Dicho valor agregado es medible y evaluable y es la vara con que se puede medir y evaluar la calidad de un sistema educativo. (p. 90)

Por lo tanto, los estándares propuestos desde cada una de las instituciones deben responden a los siguientes criterios:

- Ser objetivos comunes en la política de seguridad vial los cuales al ser compartidos con otras instituciones direccionan el trabajo hacia un mismo fin.

- Están considerados desde la perspectiva legal contenida en las normas, sobre todo en los criterios de desempeño definidos en el Código Nacional de Tránsito (Ley 769 del 2002) y la Ley de seguridad vial (Ley 1503 de 2011).
- Se pueden homologar a los estándares de desempeño internacionales, en consonancia con las mediciones sobre el comportamiento humano propuestas desde la estrategia Decenio de Acción en Seguridad Vial. (p. 90).

Del mismo modo, se debe tener presente que el carácter de la evaluación es formativo. Es decir que permita realizar seguimiento de los avances de los estudiantes en las temáticas abordadas y el desarrollo de competencias, y de este modo servir como una oportunidad de crecimiento y de aprendizaje. En este sentido, el Documento No. 27 del Ministerio de Educación Nacional, (2014) propone: “Tal como se espera en cualquier mediación pedagógica, la evaluación debe considerarse como una oportunidad de mejora, de reconstrucción de los procesos y de una reorientación conceptual, didáctica y organizativa cuando así se requiera.” (p. 43)

2.3.9 Fundamentos relacionados con el servicio social estudiantil. El Ministerio de Educación Nacional, (2014) establece a través de su Documento No. 27 la posibilidad de que los estudiantes del nivel de media de las instituciones educativas presten su servicio social estudiantil a través de la promoción de acciones que favorezcan la educación vial y contribuyan a la movilidad segura identificando para ellos problemáticas propias del entorno y emprendiendo mecanismos para su solución. En este sentido, el documento en referencia postula:

El servicio social pretende que el educando se integre a la comunidad, contribuyendo a su mejoramiento social, cultural y económico, colaborando en los proyectos y trabajos que lleva a cabo y desarrollando en él, el valor de solidaridad y el conocimiento frente a su entorno social (artículo 39

Decreto 1860). En consonancia con lo expuesto en el artículo 97 de la Ley 115, Decreto 1860 de 1194 y Resolución 4210 de 1996 persigue la formación integral del educando, por lo que debe estar enmarcados y definidos en el Proyecto Educativo Institucional (PEI) y podrán ser ejecutados por el Establecimientos Educativos en forma conjunta con entidades gubernamentales y no gubernamentales, especializadas en la atención a las familias y comunidades. (p. 87)

El MEN, mediante la Resolución 4210 de 1996, estableció las reglas generales para la organización y el funcionamiento del servicio social estudiantil obligatorio, disponiendo en su artículo 3º los objetivos principales del servicio social (p.87):

Tabla 1. Objetivos del servicio social estudiantil y su relación con la movilidad segura.

Objetivos del servicio social	Relación con la movilidad segura
Sensibilizar al educando frente a las necesidades, intereses, problemas y potencialidades de la comunidad, para que adquiera y desarrolle compromisos y actitudes en relación con su mejoramiento.	<p>Identificar los problemas más relevantes de la comunidad en temas de seguridad en la movilidad, analizar las actitudes más recurrentes de los estudiantes y miembros de la comunidad, en el momento de movilizarse y que afectan una óptima seguridad vial.</p> <p>Por ejemplo, los estudiantes en servicio social pueden apoyar la realización de campañas de persuasión sobre buenas prácticas en los accesos a los salones, las cafeterías y en la institución.</p> <p>Con respecto a las responsabilidades que le otorga la ley, los estudiantes pueden reforzar la comprensión de lo que significan las señales de tránsito, el uso adecuado del espacio público y</p>

Objetivos del servicio social	Relación con la movilidad segura
	las normas de comportamiento al utilizar el transporte público.

Fuente: Ministerio de Educación Nacional, (2014)

Tabla 2. Objetivos del servicio social estudiantil y su relación con la movilidad segura.

Objetivos del servicio social	Relación con la movilidad segura
Contribuir al desarrollo de la solidaridad, tolerancia, cooperación, respecto a los demás, la responsabilidad y el compromiso con su entorno social.	<p>Aportar desde el rol de peatón, pasajero y conductor a la disminución de conductas riesgosas y, por ende, a los incidentes viales como compromiso al cumplimiento de las normas, a la cooperación con los demás, el respeto y reconocimiento del derecho a la movilización segura de los demás.</p> <p>La presencia de los estudiantes de la media como actores formadores tiene un impacto positivo sobre la imagen y en los mecanismos de reconocimiento desarrollados por los alumnos de los grados inferiores. Toda vez que los de cursos superiores se instituyen como modelos que hagan una propuesta positiva sobre la tolerancia, el respeto y la promoción de la vida.</p> <p>Para ello los espacios lúdicos y de reflexión sobre los comportamientos inseguros, la colaboración en el tránsito y las actitudes al provechar el espacio público, serán temas que propiciarán esta identificación y formación de valores positivos.</p>
Promover acciones educativas orientadas a la construcción de	

Objetivos del servicio social	Relación con la movilidad segura
un espíritu de servicio para el mejoramiento permanente de la comunidad y a la prevención integral de problemas socialmente relevantes.	<p>Incorporar en sus programas de servicio social estrategias para generar espacios seguros en el colegio y en zonas aledañas, con el fin de disminuir aglomeraciones a las salidas, uso prudente de vehículos (bicicletas, motos, patinetas) para trasladarse al colegio y a la casa, señalización adecuada y demarcación en espacios públicos dentro del colegio (plazoletas, canchas, corredores, escaleras, Entidades Territoriales Certificadas.).</p> <p>Este es el campo ideal para propiciar talleres en los cuales los estudiantes en servicio social promuevan investigaciones que tengan como resultado el aporte de soluciones a las dificultades de accesibilidad que presenta el espacio público y los medios de transporte. También para que se promueva el conocimiento y utilización de procedimientos de actuación en casos extraordinarios que se presentan en el tránsito como son los accidentes, los embotellamientos o los dispositivos de control por parte de la autoridad.</p>

Fuente: Ministerio de Educación Nacional, (2014)

Tabla 3. Objetivos del servicio social estudiantil y su relación con la movilidad segura.

Objetivos del servicio social	Relación con la movilidad segura
Promover la aplicación de conocimientos y habilidades logrados en áreas obligatorias y optativas definidas en el plan de	Desarrollar una Educación para la Movilidad Segura que trascienda los horizontes de la escuela y ponga de

Objetivos del servicio social	Relación con la movilidad segura
<p>estudios que favorezcan el desarrollo social y cultural de las comunidades.</p>	<p>manifiesto el ejercicio de la ciudadanía en el momento de transitar, se respete la vida y, en general, la integridad física de los demás.</p> <p>Articular los conocimientos en torno a la resolución de problemas específicos y reales de su comunidad.</p> <p>Trabajar proyectos de señalización de los espacios internos del establecimiento, realizar actividades lúdicas que permitan afinar las habilidades sensomotoras, y asistir a modo de monitores en el desarrollo de actividades propuestas por los docentes son algunas de las actividades que les pueden ser propicias.</p>
<p>Fomentar la práctica del trabajo y del aprovechamiento del tiempo libre, como derechos que permiten la dignificación de la persona y el mejoramiento de su nivel de vida.</p>	<p>Promover la formación en seguridad vial como alternativa de desarrollo e incorporación a la formación superior como agentes, Entidades Territoriales Certificadas.</p> <p>Lograr el desarrollo de sinergias con personas externas al establecimiento educativo, con quienes se comparte el interés común por la movilidad segura. Este es un espacio importante en el cual se pueden desarrollar proyectos conjuntos de extensión o servicio a la comunidad, investigaciones y desarrollo</p>

Objetivos del servicio social	Relación con la movilidad segura
	de programas de seguridad vial, protección del medio ambiente y seguridad en sitios públicos que despierten la vocación profesional de los estudiantes por los temas asociados a la complejidad que representa la movilidad.

Fuente: Ministerio de Educación Nacional, (2014)

3. METODOLOGÍA

Tabla 4. Explicación del diseño de la investigación por enfoque, método, técnicas y unidades de trabajo.

DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN	
ENFOQUE	Mixto con predominancia del enfoque cualitativo.
ALCANCE O TIPO DE INVESTIGACIÓN	Exploratorio, descriptivo y explicativo.
DISEÑO	Investigación Acción.
TÉCNICAS	Encuesta a estudiantes. Grupos Focales: Estudiantes, docentes, padres de familia. Análisis de documentos.
POBLACIÓN Y MUESTRA	Docentes y directivos del nivel de educación media de la Institución educativa San Rafael Padres de familia de los estudiantes de los grados décimo y undécimo de la Institución educativa San Rafael Documento No. 27 Ministerio de Educación Nacional. Saber Moverse. Orientaciones pedagógicas en movilidad segura un enfoque de Educación Vial.
MÉTODOS	Análisis y Síntesis Inducción y Deducción Triangulación

Fuente: El autor

3.1 ENFOQUE DE INVESTIGACIÓN

Para la realización de la presente investigación se asume un enfoque de tipo mixto con predominancia del enfoque cualitativo debido a que es la metodología que de acuerdo con Hernández, Fernández y Baptista, (2006) permite la recolección de datos no cuantitativos para establecer concepciones, técnicas, visiones, metodologías y a partir de ellas, teniendo en cuenta el objetivo del proceso de investigación, se realiza la interpretación de la realidad estudiada. No obstante, para la caracterización inicial del punto de partida desde el cual se origina la investigación, se hace necesario obtener algunos datos cuantitativos a través de encuestas preliminares que posibiliten la definición de una línea base o caracterización inicial de la problemática.

Teniendo en cuenta los aspectos mencionados, bien vale la pena concretar entonces que conforme a los planteamientos de Páramo, (2013) es posible utilizar de manera conjunta y complementaria los enfoques cualitativo y cuantitativo con la finalidad de obtener una mejor caracterización, comprensión, lectura y análisis de los fenómenos objeto de estudio, buscando con posterioridad poder construir y proponer herramientas que posibiliten generar soluciones pertinentes a las problemáticas previamente detectadas.

En este sentido y considerando la naturaleza misma de la investigación, se hace necesario partir de una medición cuantitativa sobre el estado actual de la educación vial que poseen los estudiantes de la IESR; esta información se recoge a través de una encuesta on line, que evidencia a través de la estadística descriptiva la pertinencia y necesidad de emprender un curso de acción en el corto plazo para atender de manera oportuna la necesidad que existe en torno a la educación vial de los estudiantes de educación media de la Institución Educativa San Rafael que aún no ha sido suplida desde la perspectiva de una estrategia pedagógica acorde con las características particulares del entorno en el cual se desenvuelven los estudiantes de la institución educativa en referencia.

De acuerdo con lo anotado, el componente cuantitativo de la investigación encuentra su justificación en la medida en que a partir de él se podrán establecer algunas magnitudes y realizar conteos que posteriormente pueden presentarse en forma de porcentajes a partir de los cuales se puede evidenciar cuantitativamente la problemática planteada. Al respecto, Hernández, Fernández y Baptista, (2006) sugieren que el enfoque cuantitativo facilita el control sobre los fenómenos y ofrece un punto de vista a partir de magnitudes y conteos además de permitir la comparación en términos numéricos con estudios similares y tomar las decisiones pertinentes para resolver la problemática detectada.

Por otra parte, son precisamente estas condiciones particulares asociadas a la ruralidad, a las distancias, a las condiciones de las vías y los medios de transporte utilizados para cubrir las distancias existentes entre las viviendas de los estudiantes y la sede principal de la institución educativa, las que justifican que exista una predominancia del enfoque cualitativo en la investigación planteada, pues se hace necesario descubrir y describir atenta y detalladamente a partir de instrumentos cualitativos como los grupos focales, las entrevistas, los testimonios focalizados, la realidad misma que condiciona la educación vial que se propone impartir en la institución educativa generada desde la participación de los diversos estamentos de la comunidad académica, considerando sus diversos planteamientos en la construcción de una estrategia pedagógica.

Complementariamente, el análisis desde el enfoque cualitativo de la investigación permite ahondar en aspectos subjetivos, facilita que la interpretación sea más específica con relación al contexto de la realidad abordada en virtud de lo cual de acuerdo con Sandoval, (1996) este abordaje desde lo cualitativo entra a enriquecer la investigación en la medida en que la subjetividad y la intersubjetividad se conciben, entonces, como los medios e instrumentos por excelencia para conocer las realidades humanas y no como un obstáculo para el desarrollo del conocimiento.

Por otra parte, se busca generar una investigación integral, teniendo en cuenta que Hernández, Collado y Baptista, (2006), contemplan que los enfoques cuantitativos y cualitativos en la investigación son complementarios, y es entonces a partir de estas

posturas y proposiciones que se pretende realizar un abordaje integral de la realidad que circunscribe la problemática de la Educación Vial en la Institución Educativa objeto de estudio.

Finalmente, es conveniente insistir en que no hay investigaciones puramente cualitativas o puramente cuantitativas, sino que los dos enfoques se deben articular y complementar. Al respecto, Páramo, (2013), afirma:

Todos los datos cuantitativos se basan en juicios cualitativos y cualquier dato cualitativo puede describirse y manipularse matemáticamente. La información cualitativa puede convertirse además en cuantitativa y al hacerlo mejora su análisis. Los dos tipos de técnicas se necesitan mutuamente en la mayor parte de las veces, aunque también se reconoce que las técnicas cualitativas son apropiadas para responder ciertas preguntas y las cuantitativas para otras (p. 30)

3.2 TIPO O ALCANCE DE LA INVESTIGACIÓN

Para especificar el alcance o alcances de la investigación que se lleva a cabo es necesario hacer mención en concordancia con Hernández, Fernández y Baptista (2006), “que de acuerdo con el alcance definido previamente para el estudio se planteará y se abordará la estrategia de investigación”. (p. 100)

En este sentido, también resulta útil recordar con Hernández, Fernández y Baptista (2006), “que en la medida en que avanza la investigación, la misma puede incluir elementos de más de uno de los alcances conocidos”. (p. 100)

Siguiendo a Hernández, Fernández y Baptista, (2006) la escogencia del alcance o alcances de la investigación dependen fundamentalmente de dos factores: por un lado, el estado del conocimiento respecto al tema abordado y en segundo lugar de la perspectiva que se le quiera dar al estudio.

Desde esta óptica, se debe tener en cuenta que la presente investigación en su primera fase de acuerdo con el alcance definido es de tipo exploratorio, porque debe inicialmente partir de la exploración en la medida en que el problema de investigación abordado no ha sido estudiado antes en el contexto, delimitación geográfica y espacial que se ha seleccionado, esto es, la Institución Educativa San Rafael del municipio de Santa Isabel Tolima.

Desde este punto de vista, el aspecto de la educación vial, pese a ser un tema que ha sido estudiado ampliamente y del cual existe información abundante en el medio investigativo, en el caso puntual de la institución Educativa en referencia, es un tema que no ha sido tratado.

Adicionalmente, luego de la etapa inicial de la investigación el alcance se complementa desde una perspectiva descriptiva con el propósito de hacer visible la relevancia de emprender el estudio de la realidad abordada, puesto que es necesario describir tal realidad para posteriormente desde la dimensión explicativa proceder a su entendimiento. Hernández, Fernández y Baptista, (2006) citando a Danhke, (1989) mencionan que los estudios de tipo descriptivo recolectan, miden, información sobre algunas características seleccionadas previamente con el fin de analizar estas características y crear perfiles respecto a las mismas.

Debido a que la investigación se desarrolla bajo un enfoque mixto, aspecto que se explicó en los párrafos anteriores, en su fase inicial se realiza una breve caracterización cuantitativa de la realidad sometida a estudio, esta fase presenta características de un estudio descriptivo, pues su propósito no es encontrar o establecer interrelaciones o correlaciones entre las variables, sino describir su comportamiento de manera general. Sin embargo, la intención de la investigación realizada no es quedarse en la simple descripción de los hechos, sino proponer posteriormente una estrategia pedagógica para abordar la enseñanza de la educación vial, esto implica ir a un grado de entendimiento mucho más profundo de la realidad analizada. Es en esta medida que se justifica que el estudio presente las características de un estudio explicativo.

De acuerdo con Hernández, Fernández y Baptista, (2006) las investigaciones explicativas son más estructuradas que “los estudios con los demás alcances y, de hecho, implican los propósitos de éstos (exploración, descripción y correlación o asociación); además de que proporcionan un sentido de entendimiento del fenómeno a que hacen referencia”. (p. 109)

En conclusión y de acuerdo con la naturaleza y profundidad misma de la investigación, es acertado mencionar de acuerdo con Hernández, Fernández y Baptista (2006) que la investigación puede incorporar de acuerdo a su nivel de avance diferentes elementos de otros alcances, aunque esencialmente conserve un mayor grado de desarrollo bajo uno de los alcances. Como se explicó anteriormente, la presente investigación es esencialmente de tipo explicativa, pero para el abordaje satisfactorio de este alcance se utilizan elementos de los alcances exploratorio y descriptivo.

3.3 DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

Una vez considerados y clarificados aspectos puntuales de la investigación se debe proceder a seleccionar el diseño de investigación que ha de seguirse para llevar la misma a un buen término. De este modo, es importante aclarar que el diseño de la investigación corresponde a la naturaleza misma de la investigación, las características que posee y sus particularidades. Para Hernández, Fernández y Baptista, (2010) la selección del diseño de la investigación –o diseños, según sea el caso- se debe realizar teniendo en cuenta aspectos puntuales como son: responder a las preguntas de investigación planteadas, cumplir los objetivos del estudio y someter la hipótesis a prueba, en el caso de haberse formulado.

En concordancia con lo anterior el diseño para la presente investigación corresponde al de la Investigación Acción. Hernández, Fernández y Baptista, (2006) citando a Sandín, (2003) postulan que en la investigación acción se construye el conocimiento mediante la práctica. Del mismo modo, citando a Álvarez, (2003) afirman que la investigación acción tiene como finalidad la resolución de problemas cotidianos e inmediatos y la mejora de

prácticas concretas. Por ende, la investigación acción constituye una herramienta idónea para el desarrollo de la presente investigación.

Seguidamente, Hernández, Fernández y Baptista, (2010) citando a Sandín, (2003) afirman que: La investigación acción construye el conocimiento mediante la práctica. Esta misma autora define a su vez ciertas características particulares de este diseño metodológico de la siguiente manera:

- La investigación–acción envuelve la transformación y mejora de una realidad (social, educativa, administrativa, etc.). De hecho, se construye desde esta.
- Parte de problemas prácticos y vinculados con un ambiente o entorno.
- Implica la total colaboración de los participantes en la detección de necesidades (ellos conocen mejor que nadie la problemática a resolver, la estructura a modificar, el proceso a mejorar y las prácticas que requieren transformación) y en la implementación de los resultados del estudio. (p. 510)

En acuerdo con lo planteado por Elliot, (2000) citado por Hernández, Fernández y Baptista (2010), hace mención de las siguientes características de la investigación-acción que son complementarias con las expuestas por los autores descritos previamente. Estas características en palabras de Elliot, (2000) son:

La investigación-acción en la escuela analiza las acciones humanas y las situaciones sociales experimentadas por los profesores como:

- Inaceptables en algunos aspectos (problemáticas),
- Susceptibles de cambio (contingentes),

- Que requieren una respuesta práctica (prescriptivas).

Adicionalmente, respecto a la característica de practicidad que presenta la investigación-acción agrega lo siguiente: La investigación-acción se relaciona con problemas prácticos cotidianos experimentados por los profesores, en vez de los “problemas teóricos” definidos por los investigadores puros en el entorno de una disciplina del saber. (p. 15)

Ahora bien, respecto a la característica que relaciona el punto de vista de quien vivencia la problemática como punto de partida, reflexión y generación de propuestas de solución, Elliot, (2000) expresa que:

La investigación-acción interpreta “lo que ocurre” desde el punto de vista de quienes actúan e interactúan en la situación problema, por ejemplo, profesores y alumnos, profesores y director.

Los hechos se interpretan como acciones y transacciones humanas, en vez de procesos naturales sujetos a las leyes de la ciencia natural. Las acciones y las transacciones se interpretan en relación con las condiciones que ellos postulan, por ejemplo como expresiones de:

- La comprensión que el sujeto tiene de su situación y las creencias que alberga sobre la misma.
- Las intenciones y los objetos del sujeto:
- Sus elecciones y decisiones;
- El reconocimiento de determinadas normas, principios y valores para diagnosticar el establecimiento de objetivos y la selección de cursos de acción. (p. 5)

Una vez observados los aspectos planteados es necesario establecer entonces los criterios para abordar la implementación de la investigación-acción en el desarrollo de la presente investigación. Retomado a Hernández, Fernández y Baptista, (2010) se debe decir que los autores recurren a Stringer, (1999) en el planteamiento de las fases del proceso de investigación-acción y del mismo modo, citan a Sandín, (2003) para describir los ciclos por los que atraviesa el que denominan proceso espiral de investigación-acción.

Desde esta perspectiva, de acuerdo con Stringer (1999), Hernández, Fernández y Baptista, (2010) mencionan que:

Las fases esenciales de los procesos de investigación-acción son: observar (construir un bosquejo del problema y recolectar datos), pensar (analizar e interpretar) y actuar (resolver problemas e implementar mejoras), las cuales se dan de manera cíclica, una y otra vez, hasta que el problema es resuelto, el cambio se logra o la mejora se introduce satisfactoriamente. (p. 511)

Respecto a los ciclos del diseño de investigación-acción, citando a Sandín, (2003) Hernández, Fernández y Baptista, (2010) manifiestan que los ciclos son:

- Detectar el problema de investigación, clarificarlo y diagnosticarlo (ya sea un problema social, la necesidad de un cambio, una mejora, etcétera).
- Formulación de un plan o programa para resolver el problema o introducir el cambio.
- Implementar el plan o programa y evaluar los resultados.
- Retroalimentación, la cual conduce a un nuevo diagnóstico y a una nueva espiral de reflexión y acción. (p. 35)

Como se observa, es necesario considerar todo lo planteado hasta el momento para el correcto abordaje del diseño de investigación que permita dar solución a la problemática detectada, las preguntas formuladas y los objetivos propuestos para el desarrollo de la investigación, teniendo en cuenta a su vez las diferentes fases que atraviesa la misma y los correspondientes alcances inherentes a cada una de ellas que son el exploratorio en la fase preliminar y posteriormente se espera incorporar alcances de tipo descriptivo, explicativos e interpretativos que fortalezcan la propuesta de una investigación integral.

De esta manera, y teniendo en cuenta los aspectos resaltados por Hernández, Fernández y Baptista, (2010) la presente investigación en la búsqueda de dar respuesta a las preguntas de investigación planteadas y al cumplimiento de sus objetivos, se desarrolla a través de fases y ciclos que corresponden con estos aspectos y en la medida en que se propone avanzar progresivamente con los mismos, se hace uso de diversos métodos que posibiliten alcanzar satisfactoria e integralmente el cumplimiento de los objetivos de la investigación.

3.3.1 Fase de Observación y Caracterización. En esta fase se busca hacer un diagnóstico preliminar respecto a la situación en materia de educación vial de los estudiantes que cursan el nivel de media en la institución que haga posible realizar una caracterización de la problemática de la educación vial en la población estudiantil que es objeto del presente estudio. Desde esta óptica se justifica entonces abordar esta etapa preliminar de indagación bajo un enfoque de tipo cuantitativo, porque la técnica utilizada para el diagnóstico es la encuesta.

Es entonces en este sentido que en su fase inicial con un alcance exploratorio, la caracterización de las condiciones de los estudiantes del nivel de media de la Institución Educativa San Rafael respecto a la problemática de la educación vial justifica su abordaje a través de la realización de una encuesta social que permita recopilar información que posteriormente será sometida a análisis.

3.3.2 Fase de Análisis e Interpretación. En este sentido y para dar mayor claridad a lo expuesto, la presente investigación se propone en esta fase alcanzar una interpretación de las concepciones que los diversos estamentos de la comunidad educativa de la Institución Educativa San Rafael poseen en torno al tema de la educación vial.

En la dinámica de proseguir con el cumplimiento de los objetivos planteados para la presente investigación y una vez superada la fase de observación y caracterización inicial de la problemática de estudio, se busca continuar hacia el cumplimiento de los dos objetivos que establecen indagar sobre las concepciones que respecto al tema de educación vial poseen en una primera instancia los diferentes estamentos de la comunidad educativa de la Institución Educativa San Rafael y en segundo lugar también indagar respecto a las concepciones, recomendaciones, metodologías y guías de educación vial que ha establecido el gobierno colombiano desde sus entidades adscritas como son el Ministerio de Educación Nacional y el Ministerio de Transporte.

De esta manera, y con la intención de dar cumplimiento a este propósito se propone realizar un análisis detallado de los conceptos planteados en el párrafo precedente que se encuentran inmersos en actos comunicativos que reflejan la concepción de los actores involucrados en la temática de la educación vial tales como respuestas a entrevistas o grupos focales en el caso de la comunidad educativa de la Institución Educativa San Rafael y las leyes, planes, decretos, guías y normatividad expedida por los Ministerios antes mencionados.

3.3.3 Fase de Acción y reflexión. Finalmente, una vez definidos los lineamientos que se generan a partir de la identificación de contenidos, orientaciones, demandas y concepciones por parte de la comunidad educativa y los ministerios de educación y transporte, así como a las orientaciones y lineamientos establecidos por estos últimos con relación al tema abordado, se procede a la elaboración de la estrategia pedagógica para la educación vial en el nivel de media en la Institución Educativa San Rafael.

3.4 POBLACIÓN Y MUESTRA

Se debe recalcar que el enfoque de la presente investigación es de tipo mixto con predominancia del enfoque cualitativo. Desde esta perspectiva, el enfoque cuantitativo es empleado en la fase exploratoria inicial de la investigación con el objeto de realizar una encuesta que permita evidenciar mejor la realidad problema a través de datos estadísticos, porcentuales y numéricos.

Por esta razón el muestreo no es de tipo probabilístico y por ende, no se requiere realizar cálculos para la selección de la muestra sino que estos responden a la naturaleza de las técnicas e instrumentos que son utilizados para la recolección de la información.

No obstante, para dar una idea de la importancia de la problemática abordada, se considera necesario presentar a través de una tabla la información referente a la población estudiantil de los niveles de básica secundaria y media de la Institución educativa San Rafael en su sede principal. Vale la pena aclarar que la sede principal es la única de las siete sedes con las que cuenta la institución que ofrece el nivel de educación media.

Tabla 5. Población estudiantil de la sede principal de la Institución Educativa San Rafael, correspondiente a los niveles de básica secundaria y media.

POBLACIÓN ESTUDIANTIL I.E. SAN RAFAEL			
BÁSICA SECUNDARIA Y MEDIA			
SEDE PRINCIPAL			
GRADO/GÉNERO	MUJERES	HOMBRES	TOTAL
SEXTO	14	11	25
SÉPTIMO	16	20	36
OCTAVO	16	13	29
NOVENO	15	6	21
DÉCIMO	22	17	39

POBLACIÓN ESTUDIANTIL I.E. SAN RAFAEL			
BÁSICA SECUNDARIA Y MEDIA			
SEDE PRINCIPAL			
GRADO/GÉNERO	MUJERES	HOMBRES	TOTAL
UNDÉCIMO	14	8	22
TOTALES	97	75	172

Fuente: El autor

Esta población estudiantil sirve como referencia para observar la dimensión de la misma y su importancia respecto a la investigación realizada. Se debe aclarar que los padres de familia y los estudiantes de los grados décimo y undécimo de la institución educativa son vinculados mediante un muestreo de voluntarios a la técnica de entrevista mediante grupos focales.

Ahora bien, atendiendo al criterio de selección de la muestra, debe observarse que debido a la posibilidad de realizar un cuestionario de tipo censal debido al tamaño de la población estudiantil de la institución educativa, para la realización de la encuesta son abordados todos los estudiantes que hacen parte del nivel de media, es decir, de los grados décimo y undécimo. Desde esta perspectiva, el muestreo es de tipo no probabilístico y corresponde a los criterios ya mencionados. A manera de resumen se relaciona la siguiente tabla:

Tabla 6. Población estudiantil nivel media de la Institución Educativa San Rafael.

POBLACIÓN ESTUDIANTIL			
NIVEL MEDIA			
I.E. SAN RAFAEL			
GRADO	MUJERES	HOMBRES	TOTAL
DÉCIMO	14	6	20
UNDÉCIMO	18	15	33
TOTALES	32	21	53

Fuente: El autor

3.5 TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE LOS DATOS.

Teniendo en cuenta que el diseño seleccionado para llevar a cabo la presente investigación es precisamente el de investigación acción, las técnicas e instrumentos que son utilizados para abordar la recolección de los datos necesarios para analizar e interpretar la realidad investigada están relacionados directamente con los propósitos de la investigación acción que de acuerdo con Colmenares y Piñeres, (2008) serían:

La investigación acción se presenta en este caso, no solo como un método de investigación, sino como una herramienta epistémica orientada hacia el cambio educativo. Por cuanto, se asume una postura onto-epistémica del paradigma socio-crítico, que parte del enfoque dialéctico, dinámico, interactivo, complejo de una realidad que no está dada, sino que está en permanente deconstrucción, construcción y reconstrucción por los actores sociales, en donde el investigador es sujeto activo en y de su propia práctica indagadora. (p. 10)

Desde esta perspectiva y considerando que para lograr el entendimiento de la realidad estudiada es necesario partir de la recolección de la información que permita abordar la reflexión y las propuestas posteriores para el cambio, las técnicas y los instrumentos que se emplean durante el transcurso de la investigación y conforme a la evolución y desarrollo de cada una de sus fases son descritos a continuación.

3.5.1 Encuesta: Briones, (1996) define la encuesta social como uno de los tipos más utilizados en investigación social cuantitativa. Adicionalmente, menciona que consiste en la realización de preguntas de manera oral o escrita a un universo o muestra de personas que poseen las características que son deseables de acuerdo con los parámetros definidos previamente en la investigación. Además considera que la encuesta social de acuerdo con sus características, se configura como una excelente opción a ser utilizada en las investigaciones de tipo educativo.

De conformidad con lo planteado y siguiendo a Briones, (1996) se debe manifestar que el instrumento idóneo para realizar la recolección de la información a través de la encuesta es el cuestionario que viene siendo un formulario de preguntas puntuales en donde se consignan las respuestas suministradas por los encuestados. Debe aclararse también que de acuerdo con la naturaleza de la población de estudio, es decir, que no es una población numerosa, la encuesta se realiza de manera censal encuestando para ello a la totalidad de los estudiantes de los grados décimo y undécimo de la Institución Educativa San Rafael. (Ver anexo B.).

En este orden de ideas, la encuesta tiene como finalidad la realización del diagnóstico o línea base del estado inicial de los estudiantes con relación a sus conocimientos respecto a la educación vial. En este sentido, la encuesta está constituida por 15 preguntas, 14 de ellas cerradas de opción múltiple con única respuesta relacionada con diversos aspectos de la movilidad de los estudiantes y una pregunta abierta en la cual se cuestiona acerca de la concepción de educación vial que poseen los estudiantes del nivel de media de la Institución Educativa san Rafael.

3.5.2 Grupos focales: Una de las principales características de la entrevista a partir de la técnica de grupo focal de acuerdo con Sandoval, (1996) es su carácter colectivo; es decir, en los grupos focales cobra una singular relevancia la interacción de los participantes del mismo debido a que permite descubrir posiciones, planteamientos y percepciones de los individuos que entrevistados respecto a una temática particular.

Respecto a lo que se planteó previamente, en la presente investigación los grupos focales permiten realizar entrevistas a grupos de individuos que comparten características similares, por ejemplo el hecho de que los estudiantes y padres de familia correspondan a los grados décimo y undécimo del nivel de educación media de la Institución Educativa San Rafael. Sandoval, (1996) sugiere que el rango numérico de los participantes de los grupos focales se sitúe entre las seis y las ocho personas.

Coincidiendo con lo que expone Sandoval, (1996), Hernández Fernández y Baptista (2010), exponen que en el caso de esta técnica el objeto de análisis lo constituye el grupo mismo. Adicionalmente, se tienen en cuenta para su desarrollo los propósitos que fueron expuestos en el planteamiento de la investigación tales como los conceptos, las experiencias, emociones, creencias, categorías o sucesos que implican a cada uno de los miembros que conforman el grupo.

Para complementar, Sandoval, (1996) citando a Morgan, (1988) quien a su vez cita a Merton, postula cuatro criterios que deben tenerse en cuenta para orientar de manera efectiva las entrevistas bajo la técnica de grupo focal, estos criterios son:

- Cubrir un rango máximo de tópicos relevantes.
- Proveer datos lo más específicos posibles.
- Promover la interacción que explore los sentimientos de los participantes con una cierta profundidad.
- Tener en cuenta el contexto personal que los participantes usan para generar sus respuestas al tópico explorado. (p. 146)

La recolección de información sobre las concepciones de la comunidad educativa respecto a la educación vial se obtiene a través de la realización de grupos focales a estudiantes de los grados 10°y 11°, docentes y directivos de la Institución Educativa y padres de familia de estudiantes de los grados 10° y 11° (Ver anexo C).

3.5.3 Análisis de documentos: Hernández, Fernández y Baptista (2010) afirman que “los documentos son una fuente importante para la obtención de información puesto que permiten entender el fenómeno central del estudio. Adicionalmente mencionan que los documentos grupales son aquellos que se generan con finalidad oficial por un grupo de personas”. (p. 433)

De acuerdo con Dulzaides y Molina (2004) el análisis de información coloca su atención en la información que contienen los documentos, en su significado, así como en las fuentes, en su autoridad. Además agregan que ambos procesos documental y de información, confluyen en el propósito de crear vías para hacer llegar la información al usuario que la requiere, permiten captar e interrelacionar ideas esenciales y son parte de un proceso integrador, cíclico y sistémico único (p. 2,3)

En este mismo sentido, Piñuel, (2002) recomienda la elaboración de fichas de análisis como instrumento a partir del cual llevar a cabo la técnica del análisis documental. De esta manera, siguiendo a Piñuel, (2002) la ficha de análisis documental constituye un cuestionario que el “analista rellena como si él fuese el encuestador que se hace preguntas a sí mismo y las responde a la medida de su apreciación de cada fragmento leído, escuchado o visualizado”. (p. 24)

Teniendo en cuenta lo expuesto hasta el momento, el documento objeto de análisis con el objeto de encontrar las sugerencias orientaciones pedagógicas por parte del Ministerio de Educación Nacional es el Documento No. 27 del Ministerio de Educación Nacional, (2014) titulado: Saber Moverse. Orientaciones pedagógicas en movilidad segura un enfoque de Educación Vial.

En este orden de ideas, las fichas de análisis permiten obtener y decodificar puntualmente la información contenida en el documento en referencia, una vez sean definidas previamente las categorías de análisis a partir de las cuales se le dará lectura al documento seleccionado. (Ver anexo D).

3.6 MÉTODOS DE INVESTIGACIÓN

3.6.1 Análisis – Síntesis. Con el propósito de especificar en qué consisten los métodos de análisis y síntesis se apela a Lopera, Ramírez, Zuluaga y Ortíz, (2010) quienes citando a Montaner y Simón, (1887) exponen que:

(...) para percibir la realidad distinguimos sin separar sus elementos diferentes y unimos sin confundir sus elementos semejantes, operación simple en sí misma, pero doble en sus manifestaciones, a que se refiere su división general en analítico y sintético. El método analítico descompone una idea o un objeto en sus elementos (distinción y diferencia), y el sintético combina elementos, conexiona relaciones y forma un todo o conjunto (homogeneidad y semejanza), pero se hace aquella distinción y se constituye esta homogeneidad bajo el principio unitario que rige y preside ambas relaciones intelectuales. (p. 3)

Desde esta perspectiva, es necesario emplear las características de ambos métodos con la finalidad de generar una visión más amplia e integral del fenómeno a estudiar en la presente investigación. Como se observa más adelante, el diseño de la estrategia es expuesto a partir de la exposición de los diversos elementos que integran la misma, haciendo uso para ello del método analítico. Sin embargo, la aplicabilidad y pertinencia de la misma, es evaluada desde el método sintético que permite observar los distintos elementos que conforman la estrategia como un todo valorando especialmente el fin que se persigue con dicha estrategia pedagógica de educación vial.

3.6.2 Deductivo – Inductivo. Para observar la importancia de este método de investigación se hace referencia a la definición de la misma. En tal sentido, de acuerdo con Dávila, (2006):

El razonamiento deductivo e inductivo es de gran utilidad para la investigación. La deducción permite establecer un vínculo de unión entre

teoría y observación y permite deducir a partir de la teoría los fenómenos objeto de observación. La inducción conlleva a acumular conocimientos e informaciones aisladas. (p. 181)

Adicionalmente, frente al método deductivo, Dávila, (2006) expone:

Aristóteles y sus discípulos implantaron el razonamiento deductivo como un proceso del pensamiento en el que de afirmaciones generales se llega a afirmaciones específicas aplicando las reglas de la lógica. Es un sistema para organizar hechos conocidos y extraer conclusiones, lo cual se logra mediante una serie de enunciados que reciben el nombre de silogismos, los mismos comprenden tres elementos: a) la premisa mayor, b) la premisa menor y c) la conclusión. (p.184)

En la presente investigación, el método deductivo se implementa en el establecimiento de comparaciones entre lo expuesto en la teoría específicamente la observada respecto al diseño de estrategias pedagógicas y en torno a la educación vial. Se compara lo establecido en la teoría con la evidencia encontrada a través de la aplicación de las distintas técnicas e instrumentos de recolección de información para posteriormente deducir las correspondientes conclusiones.

Complementariamente, aparece también el método inductivo de investigación propuesto inicialmente por Francis Bacon. De acuerdo con Dávila, (2006) el método inductivo planteado por Bacon propone:

En su opinión, el investigador tenía que establecer conclusiones generales basándose en hechos recopilados mediante la observación directa. Bacon aconsejaba observar a la naturaleza directamente, desechar los prejuicios e ideas preconcebidas que él denominada ídolos.

Según Bacon, para obtener conocimiento es imprescindible observar la naturaleza, reunir datos particulares y hacer generalizaciones a partir de

ellos. Una nueva manera de encontrar la verdad es ir a buscar los hechos en vez de basarse en la autoridad (experto) o en la mera especulación; con el tiempo esa actitud habría de convertirse en el principio fundamental de todas las ciencias.

Según Bacon las observaciones se hacían sobre fenómenos particulares de una clase, y luego a partir de ellos se hacían inferencias acerca de la clase entera. Este procedimiento se denomina razonamiento inductivo y viene a ser lo contrario del que se utiliza en el método deductivo. (p. 185)

De acuerdo con lo planteado previamente, el método inductivo se emplea en la presente investigación partiendo de los hallazgos generados tras realizar los procesos de observación e indagación sobre las unidades de análisis para a partir de estos resultados caracterizar las mismas y proponer diversas soluciones frente a la temática estudiada.

3.6.3 Triangulación. Finalmente, el tercer método de investigación utilizado en la presente investigación es la triangulación. Este método resulta de gran utilidad en la medida en que permite comparar, contrastar y establecer relaciones entre tres distintas fuentes de datos, lo cual genera mayor consistencia al análisis.

En concordancia con lo planteado, la triangulación empleada en el desarrollo de la presente investigación es la triangulación de métodos. De acuerdo con Arias (2000) se tiene que:

La triangulación dentro de métodos es la combinación de dos o más recolecciones de datos, con similares aproximaciones en el mismo estudio para medir una misma variable. El uso de dos o más medidas cuantitativas del mismo fenómeno en un estudio es, un ejemplo. La inclusión de dos o más aproximaciones cualitativas como la observación y la entrevista para evaluar el mismo fenómeno, también se considera triangulación dentro de métodos. Los datos observacionales y los datos de entrevista se codifican

y analizan separadamente, y luego se comparan, como una manera de validar los hallazgos. (p. 6)

Posteriormente, Arias, (2000) agrega frente a la triangulación:

Por su parte, la triangulación entre métodos es una forma más sofisticada de combinar triangulación de métodos disimiles para iluminar la misma clase de fenómenos: se llama triangulación entre métodos o triangulación a través de métodos. Lo racional en esta estrategia es que las flaquezas de un método constituyen las fortalezas de otro; y con combinación de métodos, los observadores alcanzan lo mejor de cada cual, superan su debilidad. (p. 7).

De acuerdo con lo planteado, en la presente investigación se comparan los datos obtenidos de tres tipos de fuentes como son estudiantes, docentes y padres de familia con la teoría existente en torno al diseño de estrategias pedagógicas y en el ámbito de la educación vial. Adicionalmente, los datos serán extraídos de diversas técnicas e instrumentos como los grupos focales, los cuestionarios semi-estructurados, las encuestas y el cuestionario, el análisis de documentos y las fichas de análisis.

4. ANÁLISIS DE RESULTADOS

4.1 ANÁLISIS DE LA ENCUESTA A ESTUDIANTES

Con el propósito de conocer la situación inicial de los estudiantes del nivel de media de la Institución Educativa San Rafael respecto a la educación vial, se procede a realizar un sondeo de diagnóstico sobre este aspecto, del cual se obtiene el análisis que se describe a continuación.

Teniendo en cuenta el objetivo descrito con anterioridad, se presenta seguidamente la Tabla 1. Que resume la información referente a la población estudiantil que cursa el nivel de media en la I. E. San Rafael.

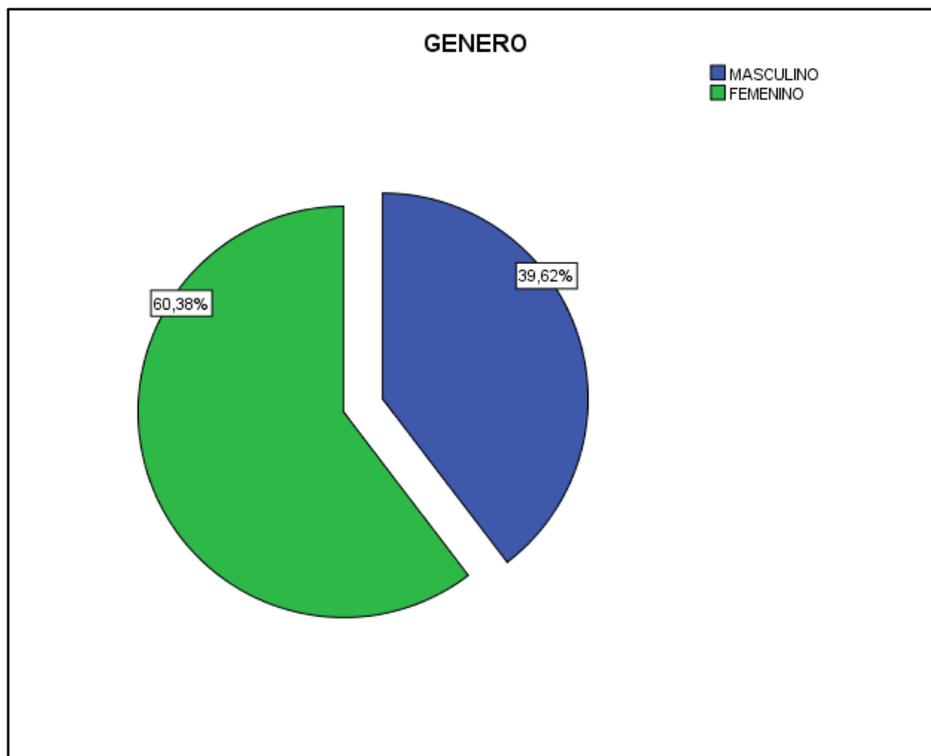
Tabla 7. Población estudiantil correspondiente al nivel de media de la I. E. San Rafael.

POBLACIÓN ESTUDIANTIL			
NIVEL MEDIA			
I.E. SAN RAFAEL			
GRADO	MUJERES	HOMBRES	TOTAL
DÉCIMO	14	6	20
UNDÉCIMO	18	15	33
TOTALES	32	21	53

Fuente: El autor

Con relación a la información contenida en la Tabla 1, se procede a elaborar la Figura 1, que describe la participación porcentual por género respecto a la población estudiantil analizada.

Figura 1. Participación porcentual por género de los estudiantes del nivel de media de la I. E. San Rafael.

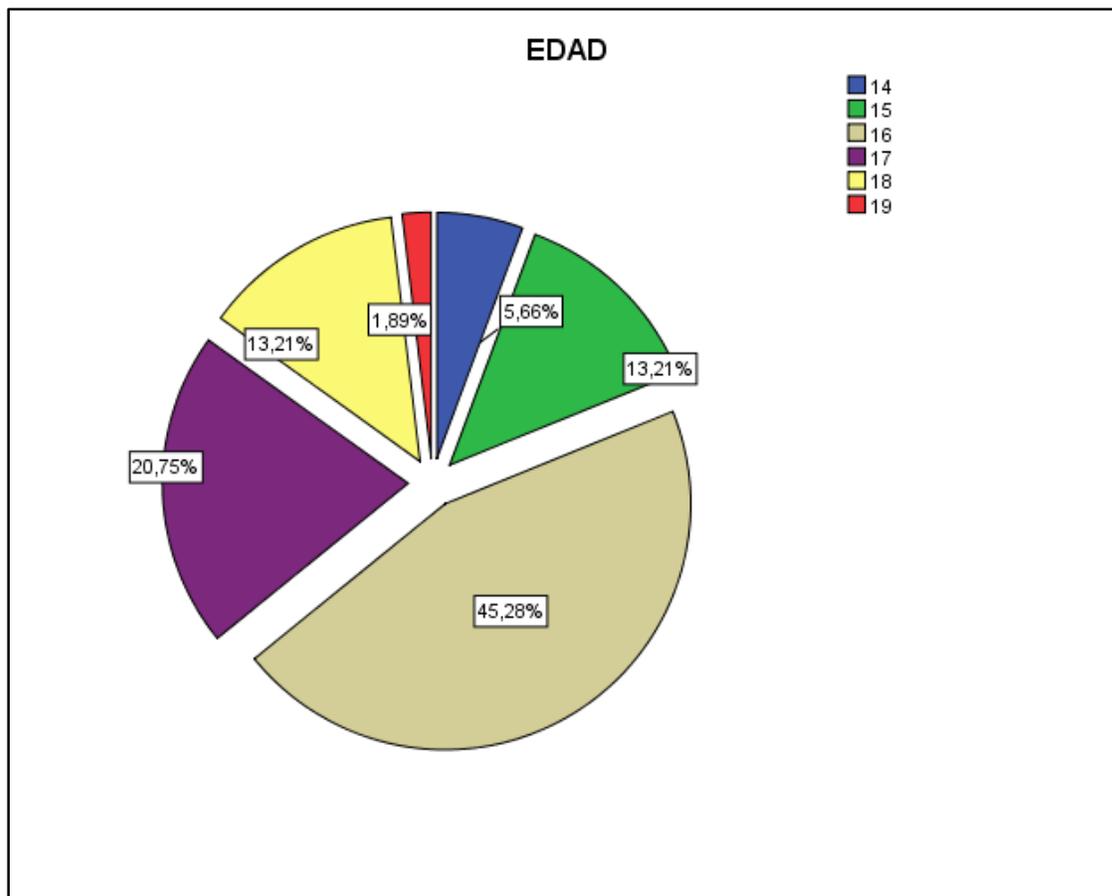


Fuente: El autor

La Figura 1 muestra que dentro de la población estudiantil del nivel de media de la I. E. San Rafael, las mujeres representan la mayor proporción de la población aportando el 60,38% frente a un 39,62% aportado por los hombres.

Seguidamente se presenta en la Figura 2, la distribución por edades de la población estudiantil objeto de diagnóstico.

Figura 2. Distribución porcentual por edades de la población estudiantil del nivel de media de la I. E. San Rafael.

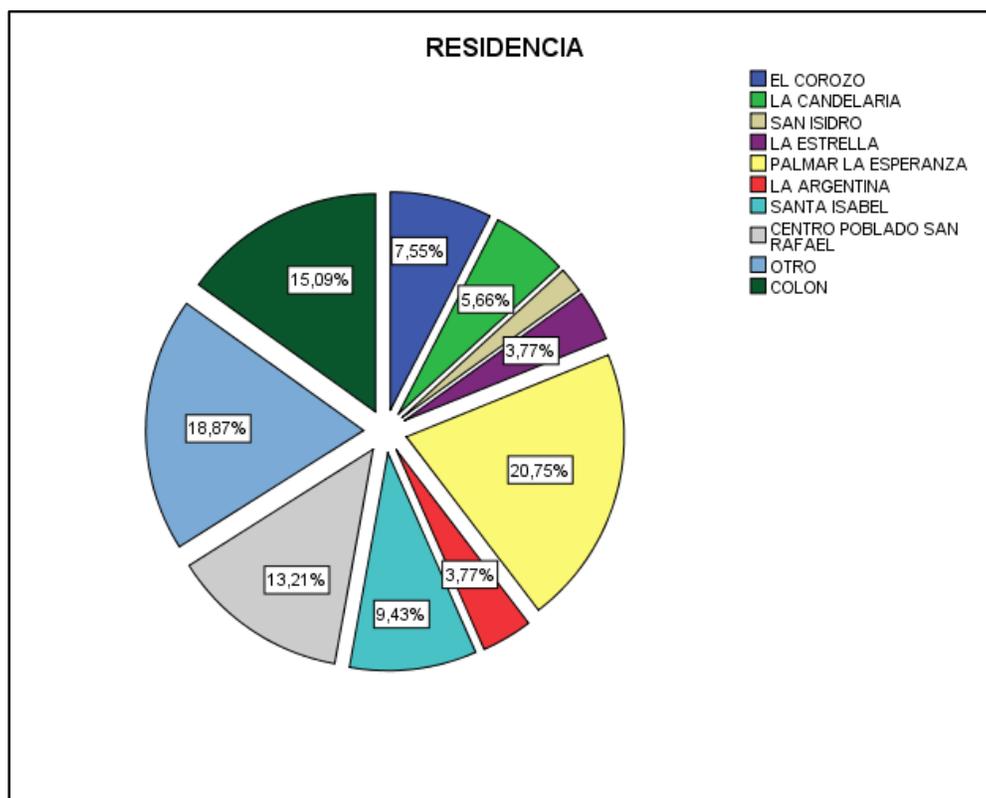


Fuente: El autor

De acuerdo con la Figura 2, se observa que las edades de los estudiantes que participan en el estudio se concentran en el rango de los 14 a los 19 años. La mayor participación porcentual corresponde a los estudiantes con 16 años quienes representan el 45,28% de la población analizada. En este sentido, bien vale la pena anotar que al encontrarse en este rango de edad y en consonancia con el análisis elaborado para la construcción del Plan Nacional de Seguridad Vial 2011 – 2021, en caso de presentarse eventos de accidentalidad que ocasionen como consecuencia final el fallecimiento de alguno de los estudiantes, son muchos los años de vida productiva que pierde el municipio de Santa Isabel en particular y el país en general.

A continuación se procede a clasificar a la población estudiantil participante en el estudio de acuerdo con su lugar de procedencia. Vale la pena aclarar que dependiendo del lugar de procedencia de los estudiantes, o lo que es lo mismo que el punto de origen de los viajes de los estudiantes a la institución educativa, será mayor o menor el tiempo empleado por los mismos para realizar tal desplazamiento.

Figura 3. Distribución porcentual de los estudiantes de acuerdo con el lugar de residencia.



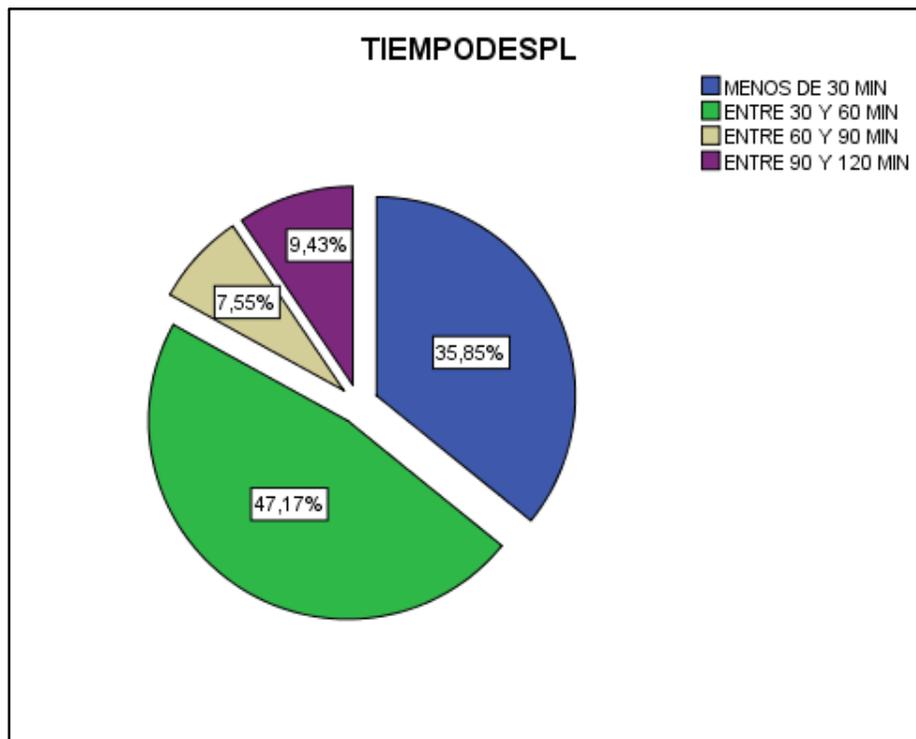
Fuente: El autor

De acuerdo con la Figura 3, los lugares de residencia que concentran la mayor población estudiantil son las veredas Palmar La Esperanza con un 20,75% de los estudiantes, seguidos de la cabecera municipal de Santa Isabel con un 18,87% de los estudiantes y el Centro Poblado Colón concentrando un 15,09% de los estudiantes. Este hecho evidencia que la mayor parte de la población estudiantil se concentra en veredas, centros poblados e incluso la cabecera municipal distantes del Centro Poblado San Rafael en

donde la Institución Educativa del mismo nombre tiene su sede principal, lo que implica recorridos de más de media hora para que los estudiantes lleguen a su destino, para lo cual deben transitar por vías terciarias no pavimentadas ni señalizadas, lo cual se configura en un reto para la integridad física de los estudiantes especialmente en temporada invernal. Puesto que los estudiantes se ven enfrentados a zonas de niebla, zonas húmedas, zonas enmontadas y con poca visibilidad, zonas de barro, ascensos, descensos, curvas pronunciadas, entre otras características.

Con el propósito de corroborar las afirmaciones anteriores, se construye la figura 4, que proporciona el tiempo de desplazamiento desde su lugar de residencia hasta la institución educativa de los estudiantes que hacen parte del presente estudio.

Figura 4. Distribución porcentual de la población estudiantil del nivel de media de la I. E. San Rafael de acuerdo con el tiempo de desplazamiento empleado hasta la institución.

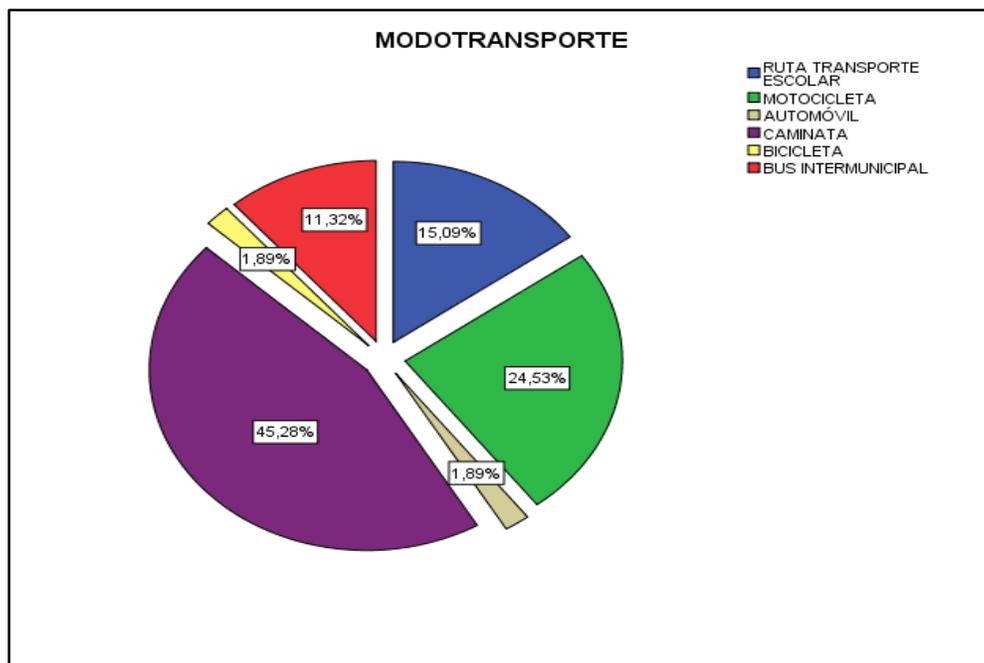


Fuente: El autor

De acuerdo con la Figura 4, el 64,15% de la población estudiantil emplea por lo menos media hora en realizar su desplazamiento desde su lugar de residencia hasta la institución educativa.

Precisamente, teniendo en cuenta lo anotado con anterioridad, la Figura 5, establece la distribución porcentual de los estudiantes de la Institución Educativa San Rafael de acuerdo con el medio de transporte utilizado para realizar sus desplazamientos hasta esta institución.

Figura 5. Distribución porcentual de los estudiantes del nivel de media de la I. E. San Rafael de acuerdo con el medio de transporte empleado para desplazarse hasta la institución.



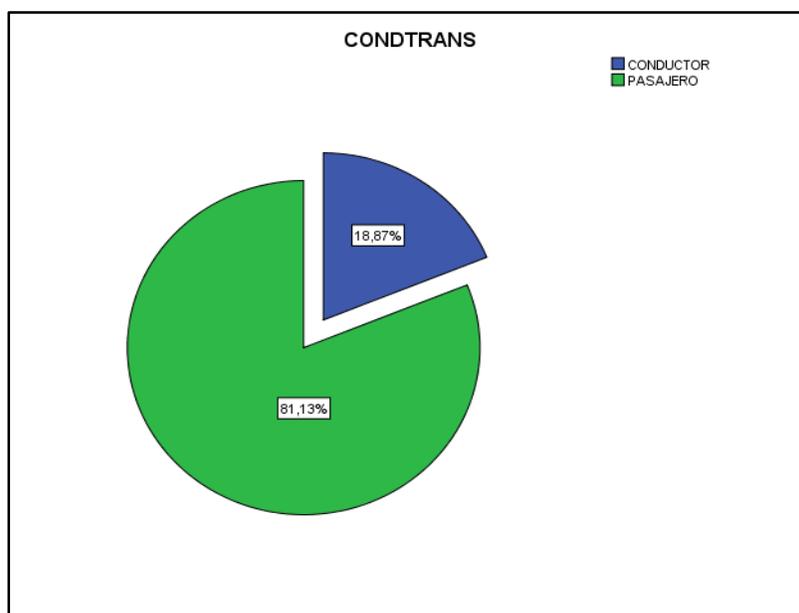
Fuente: El autor

Teniendo en cuenta la información contenida en la Figura 5, se puede observar como la caminata con un 45,28% y la motocicleta con una participación del 24,53% sumando un 69,81% del total de la población, constituyen los modos de transporte más empleados por los estudiantes del nivel de media de la I. E. San Rafael para realizar sus desplazamientos desde sus lugares de residencia hasta la institución educativa.

Desde esta perspectiva, se puede plantear entonces que la estrategia pedagógica encaminada a la educación vial de los estudiantes del nivel de media de la I. E. San Rafael, debe hacer un especial énfasis en la utilización de estos dos medios de transporte sin olvidar obviamente la importancia de los demás medios considerados en el diagnóstico.

Adicionalmente, se debe aclarar que la información relacionada con el ítem de Ruta de Transporte Escolar con una participación del 15,09% corresponde a los estudiantes que tienen como lugar de residencia el Centro Poblado Colón quienes a su vez constituyen el 15,09% de la población. En este caso, la Ruta de Transporte Escolar es una iniciativa particular de los padres de familia de los estudiantes de este Centro Poblado quienes asumen con recursos propios el costo de tal servicio. Puesto que en la medida en que los padres son conscientes del riesgo que asumen sus hijos en el desplazamiento escolar y ante la ausencia de la aprobación de las partidas municipales para las rutas escolares, los padres de familia prefieren sufragar los costos de financiación de la ruta como forma de facilitar el traslado de sus hijos hasta la institución educativa.

Figura 6. Condición asumida por los estudiantes del nivel de media de la I. E. San Rafael de acuerdo con el modo de transporte utilizado para desplazarse hasta la institución.

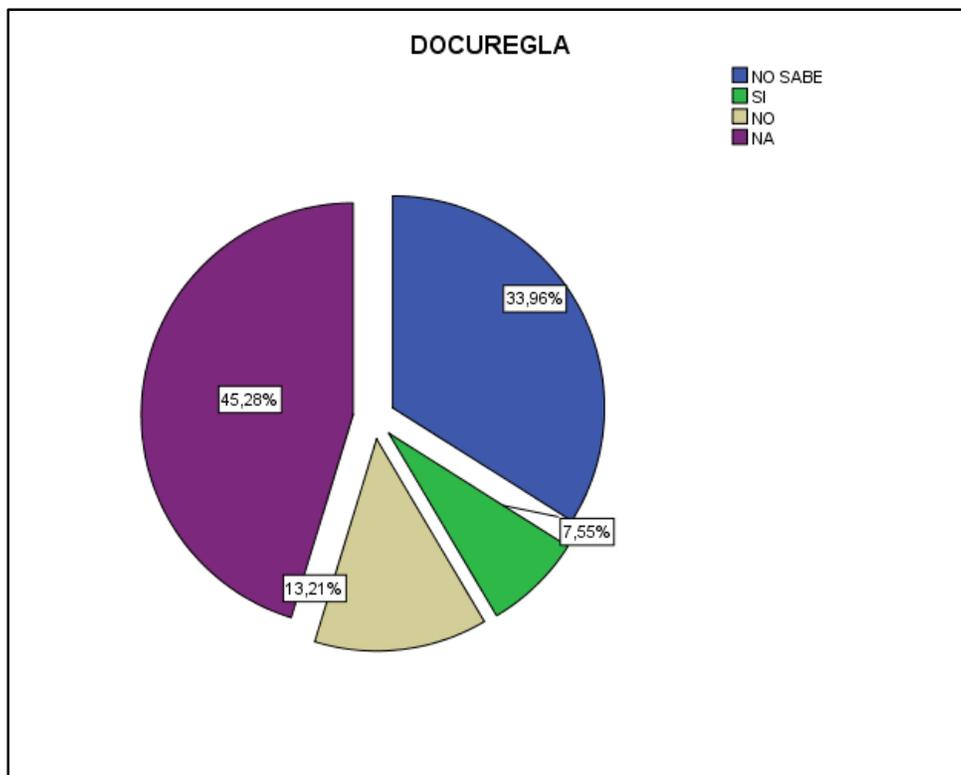


Fuente: El autor

Siguiendo con el análisis de la información obtenida a partir de los datos suministrados por los estudiantes, la Figura 6 ilustra que el 18,87% de los estudiantes del nivel de media de la I. E. San Rafael asumen habitualmente el rol de conductor del vehículo en el cual se movilizan. Esta información será posteriormente contrastada con datos como la posesión o no de licencia de conducción o el conocimiento adecuado de las medidas para moverse seguros en la vía.

De manera complementaria, y teniendo en cuenta lo comentado con anterioridad, se procede a su vez a observar el conocimiento que poseen los estudiantes en cuanto a si el medio de transporte o vehículo que se utiliza cuenta con documentos en regla. Para ello se elaboró la Figura 7.

Figura 7. Distribución porcentual del conocimiento que los estudiantes de la I. E. San Rafael poseen respecto a la documentación reglamentaria de los vehículos en los que se movilizan.



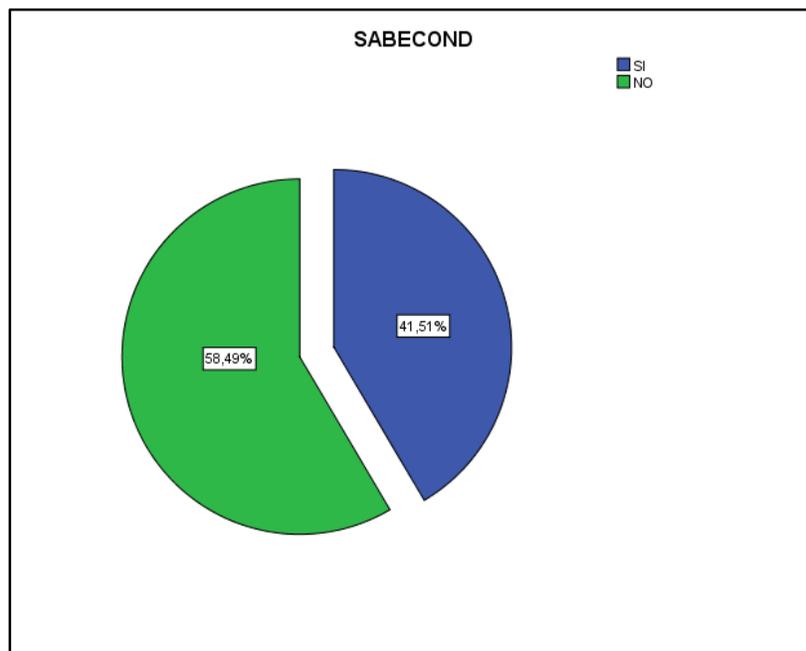
Fuente: El autor

La información que se consolida en la Figura 7 permite realizar una aproximación a la conciencia de riesgo vial y a la valoración del cumplimiento de la normatividad de tránsito que poseen los estudiantes del nivel de media de la I. E. San Rafael. En esta figura el 45,28% de la población que no aplica al ítem corresponde a los estudiantes que utilizan la caminata como medio de transporte.

Habiendo hecho la salvedad anterior, se observa que del total de la población estudiantil, tan solo el 7,55% tienen la certeza de que el vehículo en que se movilizan cumple con la documentación exigida por el Ministerio de Transporte para tal fin. En contraposición, el 47,17% de los estudiantes consultados no tienen información alguna respecto a la documentación de los vehículos en los cuales se movilizan o definitivamente esos vehículos no cuentan con la documentación requerida.

Complementariamente, se indagó entre los estudiantes respecto a si consideran que saben conducir o no y con base en esta información se elaboró la Figura 8.

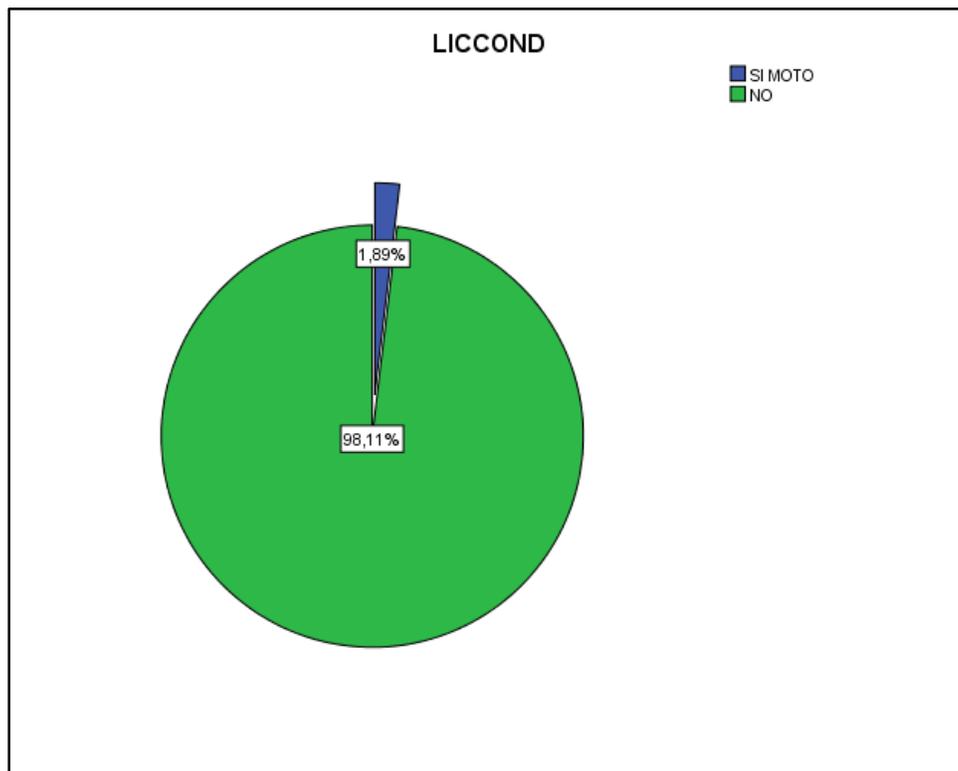
Figura 8. Distribución porcentual de los estudiantes del nivel de media de la I. E. San Rafael respecto a la valoración de su capacidad de conducción.



Fuente: El autor

En contraste, teniendo en cuenta que en la Figura 8 se evidencia que el 41,51% de los estudiantes del nivel de media de la I. E. San Rafael manifiestan que saben conducir y de hecho, la Figura 6 suministra la información relacionada con que el 18,87% de los estudiantes que hacen parte del estudio asumen la condición de conductor cuando se movilizan habitualmente; aquí vale la pena aclarar que el hecho de que saben conducir no es garantía de seguridad en la vía, porque muchos de los jóvenes por su misma inexperiencia y juventud y por otros motivos, transitan a grandes velocidades, o no tienen licencia de conducción, o no han recibido capacitación en el tema de educación vial o como se verá más adelante se movilizan sin los implementos de seguridad; a continuación se pregunta respecto a la posesión o no de licencia de conducción, información que es resumida a través de la Figura 9.

Figura 9. Distribución porcentual de los estudiantes del nivel de media de la I. E. San Rafael de acuerdo con la posesión o no de licencia de conducción.

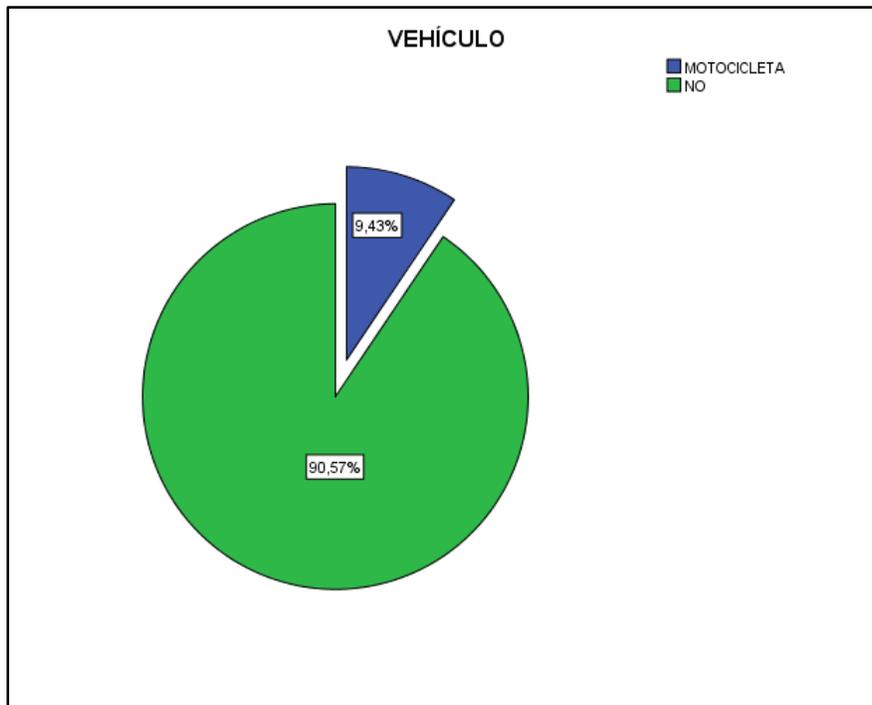


Fuente: Autor.

La Figura 9 muestra como del total de los estudiantes que hacen parte del estudio tan solo el 1,89% de los mismos posee licencia de conducción. Este dato corresponde a solo un estudiante del total; el cual, curiosamente, se moviliza habitualmente como pasajero en sus desplazamientos más frecuentes.

Además se indagó respecto a la posesión o no de algún tipo de vehículo. A partir de la información que suministraron los estudiantes se construyó la Figura 10.

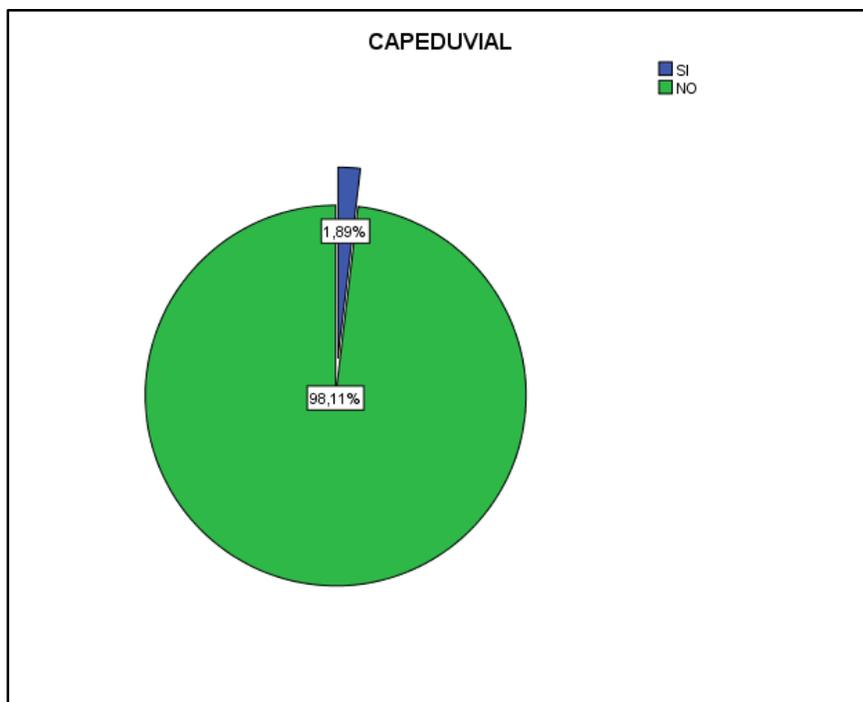
Figura 10. Distribución porcentual de la población estudiantil de acuerdo con la posesión o no de vehículo particular.



Fuente: El autor

La Figura 10 muestra que el 9,43% de los estudiantes del nivel de media de la I. E. San Rafael son propietarios de motocicletas. Frente a esta información, se procedió a indagar respecto a aspectos directamente relacionados con la capacitación en educación vial y a la utilización de elementos de protección al momento de moverse. Los datos obtenidos se ilustran en las Figuras 11, 12 y 13.

Figura 11. Distribución porcentual de los estudiantes del nivel de media de la I. E. San Rafael respecto a la consideración de si han recibido información o capacitación con relación a la Educación Vial.

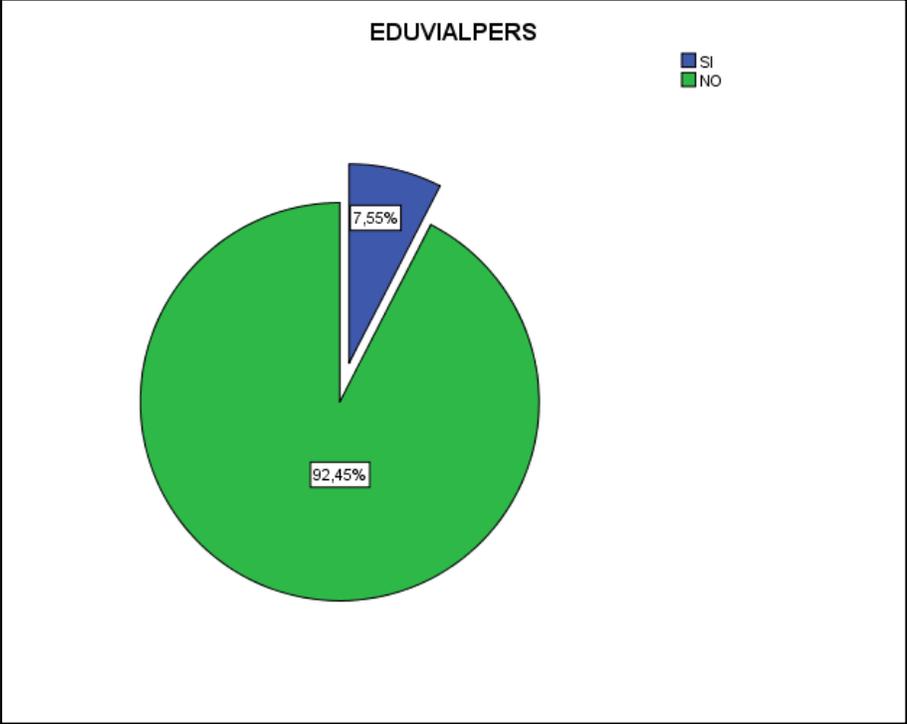


Fuente: El autor

Como se aprecia en la Figura 11, tan solo el 1,89% de los estudiantes participantes en el estudio, cifra correspondiente a tan solo un estudiante, el cual constituye el único caso que considera haber recibido capacitación en torno al tema de la educación vial.

En consonancia con lo planteado en la Figura 11, la Figura 12 muestra la distribución porcentual de los estudiantes del nivel de media de la I. E. San Rafael que considera poseer algún tipo de información en torno a la temática de la educación vial, aun cuando esta no haya sido suministrada formalmente a través de una capacitación.

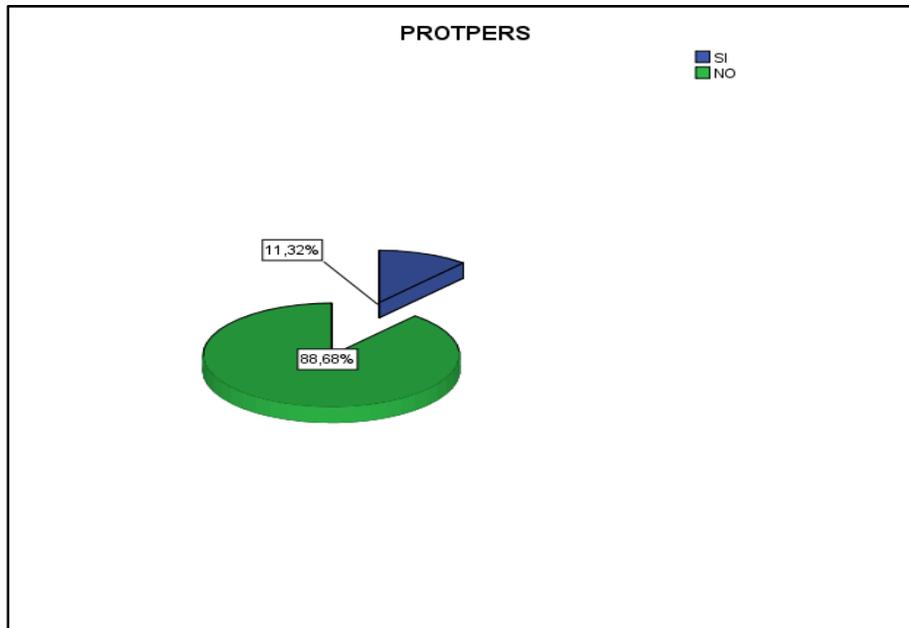
Figura 12. Distribución porcentual de la población estudiantil del nivel de media de la I. E. San Rafael que considera tener información respecto a la educación vial.



Fuente: El autor

Finalmente, de manera consecuente con la información consignada hasta el momento, se presenta la Figura 13, respecto a la utilización o no de elementos de protección personal al momento de movilizarse por parte de los estudiantes que participan en el estudio.

Figura 13. Distribución porcentual de los estudiantes del nivel de media de la I. E. San Rafael respecto a la utilización de elementos de protección al momento de movilizarse.

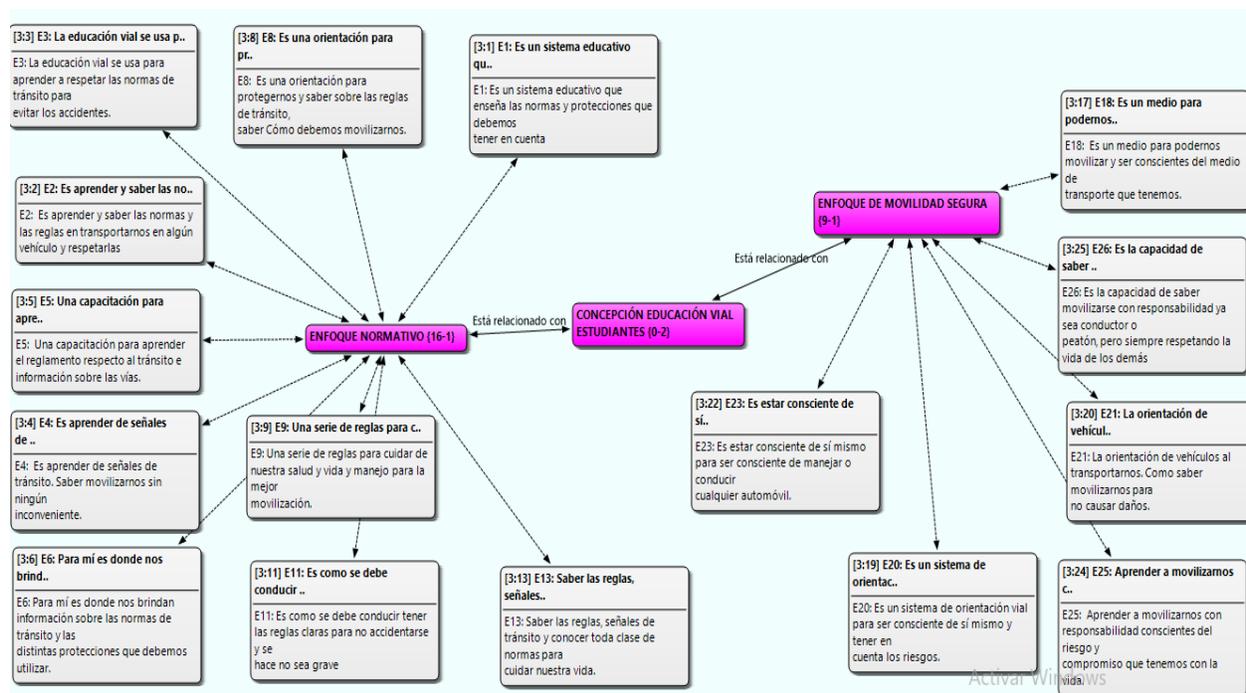


Fuente: El autor

Para culminar, se observa entonces la baja conciencia de riesgo relacionada con la también poca formación en torno a las temáticas de seguridad y educación vial que se evidencia en hechos concretos como la utilización de elementos de protección personal por parte de solo el 11,32% de los estudiantes que participan en el presente estudio frente a un 88,68% de los mismos que no usan estos implementos cuando se movilizan.

Finalmente se observa la concepción que los estudiantes del nivel de media de la Institución Educativa San Rafael poseen respecto a la Educación Vial. Para obtener la información se seleccionan y clasifican las respuestas de los estudiantes cuando se les pide elaborar una definición personal acerca de la Educación vial. Como se observa, las concepciones de los estudiantes están relacionadas mayoritariamente con un enfoque normativo vinculado básicamente al conocimiento de normas y leyes y en una menor proporción con el enfoque de movilidad segura. Esta situación se observa a través de la Figura 14.

Figura 14. Concepciones de los estudiantes del nivel de media de la Institución Educativa San Rafael.



Fuente: El autor

En conclusión, todos los aspectos ilustrados y analizados a través de este diagnóstico y justifican y constituyen un insumo fundamental en torno al abordaje del diseño de una estrategia pedagógica para la educación vial para los estudiantes del nivel de media de la Institución Educativa San Rafael.

4.2 ANÁLISIS DE LA JORNADA PEDAGÓGICA CON DOCENTES DE LA INSTITUCIÓN EDUCATIVA

En aras de propiciar la participación de los distintos estamentos de la comunidad educativa de la I.E. San Rafael en el diseño y posterior implementación de una estrategia pedagógica para la educación vial para el nivel de media de esta institución, se llevó a cabo una jornada pedagógica con docentes de todos los niveles educativos y sedes con los siguientes objetivos definidos previamente:

Identificar las concepciones de los docentes de la I. E. San Rafael en torno a la temática de la Educación vial.

Socializar con los docentes de la I. E. San Rafael los avances en el diseño de la estrategia pedagógica para la educación vial para el nivel de media de la institución educativa buscando la retroalimentación en torno a dicha estrategia.

Identificar, estructurar y proponer en conjunto con los docentes de la institución las competencias a desarrollar de manera transversal respecto a la educación vial desde el aporte de las diversas áreas de conocimiento que son impartidas en la I. E. San Rafael. Generar espacios para el intercambio de impresiones, demandas y expectativas por parte de los docentes tomando como referencia el diseño e implementación de la estrategia pedagógica para la educación vial para el nivel de media de la I. E. San Rafael.

Teniendo en cuenta los objetivos planteados con anterioridad, se procedió entonces a dar inicio a la jornada pedagógica con docentes, partiendo de la observación de vídeos motivacionales de los gobiernos de diferentes naciones que contemplan como eje fundamental la temática relacionada con la educación vial.

Posteriormente, se abrió el espacio para que los docentes compartieran sus impresiones respecto al contenido de estas campañas publicitarias. Algunos de los comentarios surgidos fueron que se relacionan a continuación. Vale aclarar que para la identificación de cada docente se designó la letra D, seguida de un número.

D1: “Se observa que las causas de las situaciones de accidentalidad presentadas en los vídeos corresponden fundamentalmente a fallas humanas.”

D2: “Adicionalmente, se observa que las normas son previamente establecidas por las distintas autoridades de los países, sin embargo, de poco sirven estas normas cuando los individuos no reflexionan a conciencia antes de violarlas.”

D3: “También nos queda para la reflexión que si todos respetásemos las normas de tránsito, las campañas publicitarias no tendrían motivo para existir.”

De este modo, partiendo de estas reflexiones en torno a la temática abordada, se procedió a través de un formato –Identificado como F1- a solicitarle a los docentes participantes de la jornada, que procedieran a elaborar de manera individual su propia definición de educación vial partiendo del imaginario, nociones o concepciones que cada uno de ellos poseía respecto a este tema. Estas definiciones serían socializadas inmediatamente fuesen elaboradas.

De este modo, antes de exponer las definiciones que los docentes elaboraron en torno a la educación vial, se hace necesario exponer la conceptualización que alrededor del tema realiza el Ministerio de Educación Nacional (MEN) en el Documento No. 27 titulado: Saber Moverse. Orientaciones pedagógicas en movilidad segura un enfoque de Educación vial.

En este sentido, el Ministerio de Educación Nacional, (2014) a través del Documento No. 27 presenta una definición de Educación Vial como:

La Educación vial consiste en acciones educativas, iniciales y permanentes, cuyo objetivo es favorecer y garantizar el desarrollo integral de los actores de la vía, tanto a nivel de conocimientos sobre la normativa, reglamentación y señalización vial, como a nivel de hábitos, comportamientos, conductas, y valores individuales y colectivos, de tal manera que permita desenvolverse en el ámbito de la movilización y el tránsito en perfecta armonía entre las personas y su relación con el medio ambiente, mediante actuaciones legales y pedagógicas, implementadas de forma global y sistémica, sobre todos los ámbitos implicados y utilizando los recursos tecnológicos más apropiados. (Ministerio de Transporte, (2011, p. 17)

No obstante esta definición, el Ministerio de Educación Nacional, (2014) propone una perspectiva adicional constituida por el enfoque de movilidad segura. Esta perspectiva implica para su consecución una transición desde la educación vial hasta este enfoque que en palabras del Ministerio de Educación Nacional, (2014) “La Movilidad Segura implica la consideración de todos los actores viales en sus diversas relaciones: relación con ellos mismos, con los medios de transporte, con los otros usuarios y con el espacio público.” (p. 21)

Sin embargo, para hablar de Movilidad Segura es necesaria la concurrencia de distintos actores y sectores apuntando a la consecución de un mismo objetivo, además del diseño de una política de seguridad desde lo público, lo cual, a su vez significa hablar de una perspectiva global e intersectorial.

Siguiendo los lineamientos antes señalados, la educación vial debe a su vez procurar avanzar a un escenario más amplio constituido por el universo de la movilidad segura. Esta transición de acuerdo con el Ministerio de Educación Nacional, (2014) se hará posible teniendo en cuenta que la educación vial contemple diversos factores. Como lo son:

De igual manera, la movilidad segura exige una educación que incluya el conocimiento del entorno, la consideración de los riesgos y sus efectos al movilizarse, el pensamiento crítico para actuar, reconocimiento y manejo emocional, habilidades motrices para desplazarse de manera eficiente y segura, y, por último, actitudes favorables para que como sujeto social cuide de sí mismo y de los otros. (p. 22)

Vale aclarar que se hace alusión a estas definiciones propuestas por el Ministerio de Educación Nacional, (2014) debido a que constituyen las perspectivas desde las cuales se clasificarán las definiciones elaboradas por los docentes de la I. E. San Rafael con relación a la Educación Vial. Siendo así, se parte de una perspectiva tradicional relacionada exclusivamente con la normatividad de tránsito, a la cual se le denominará

perspectiva normativa y adicionalmente una perspectiva más global y dinámica que se identificará como la perspectiva de movilidad segura.

Desde la óptica expuesta se clasificaron las definiciones de Educación Vial elaboradas por los docentes de la I.E. San Rafael, las cuales se relacionan a continuación:

Definiciones correspondientes a la perspectiva normativa:

D1: Educación vial es todo lo relacionado con el movimiento de un sujeto en determinado espacio, es el lenguaje simbólico y normativo que conduce al sujeto a desenvolverse en determinado espacio, respetando y aplicando la normatividad.

D4: Son las normas, los procesos, los deberes, los derechos y todos los conocimientos que debemos saber cómo peatones o conductores para convivir en sociedad.

D5: Es una manera de conocer las normas y reglas que se deben tener en nuestro país para mejorar nuestra movilidad al conducir y al ser un buen peatón, para evitar accidentes que nos lleven a ser culpables de arrebatar vidas inocentes.

D6: Es el conocer y poner en práctica las normas al conducir y al utilizar las vías, para cuidar nuestra vida y la de los demás.

D7: Es el conjunto de estrategias de enseñanza-aprendizaje que permite afianzar y alcanzar el conocimiento acerca de las normas existentes sobre el uso de los diferentes medios de transporte.

D8: Es el conocimiento de normas que rigen la secretaría de tránsito y la ley en general, respetando la vida en general de nuestros semejantes.

D9: Ser responsable con la vida cumpliendo con las normas de tránsito o de cualquier contexto o lugar.

D10: Comportamiento adecuado aplicando las normas de tránsito para evitar accidentes en una vía pública o espacio.

D11: Conocer las normas y aplicarlas, intuir que el hombre no puede igualarse o creerse superior a los máquinas. Compromiso consigo mismo.

D12: Conocimiento y aplicación de las normas viales que rigen nuestro entorno.

D13: Formación en normas para una movilidad que respete las normas establecidas en favor de disminuir la accidentalidad en las vías, tanto de conductores como peatones.

D14: Es el conjunto de normas de tránsito que deben ser puesta en práctica para preservar la vida propia y la de los demás.

D17: Consiste en conocer las normas de tránsito y cumplirlas. Involucra tanto a conductores como a peatones.

D18: Educación vial es preparar para desenvolverse con propiedad en la vía. Conocer, acatar y respetar señales y normas de tránsito. Ser buen conductor y peatón.

Definiciones correspondientes a la perspectiva de Movilidad Segura:

D15: Para mí la educación vial consiste en el reconocimiento, respeto y generación de conciencia frente a las normas de tránsito. La consideración que tenemos por nuestra vida y por la de los demás debe motivarnos a conocer y cumplir las normas de tránsito.

D16: Conjunto de estrategias, de hábitos para poder transitar en una vía pública. Es acostumbrarnos a prácticas en protección de las personas o individuos que conducen en una vía pública o como peatón.

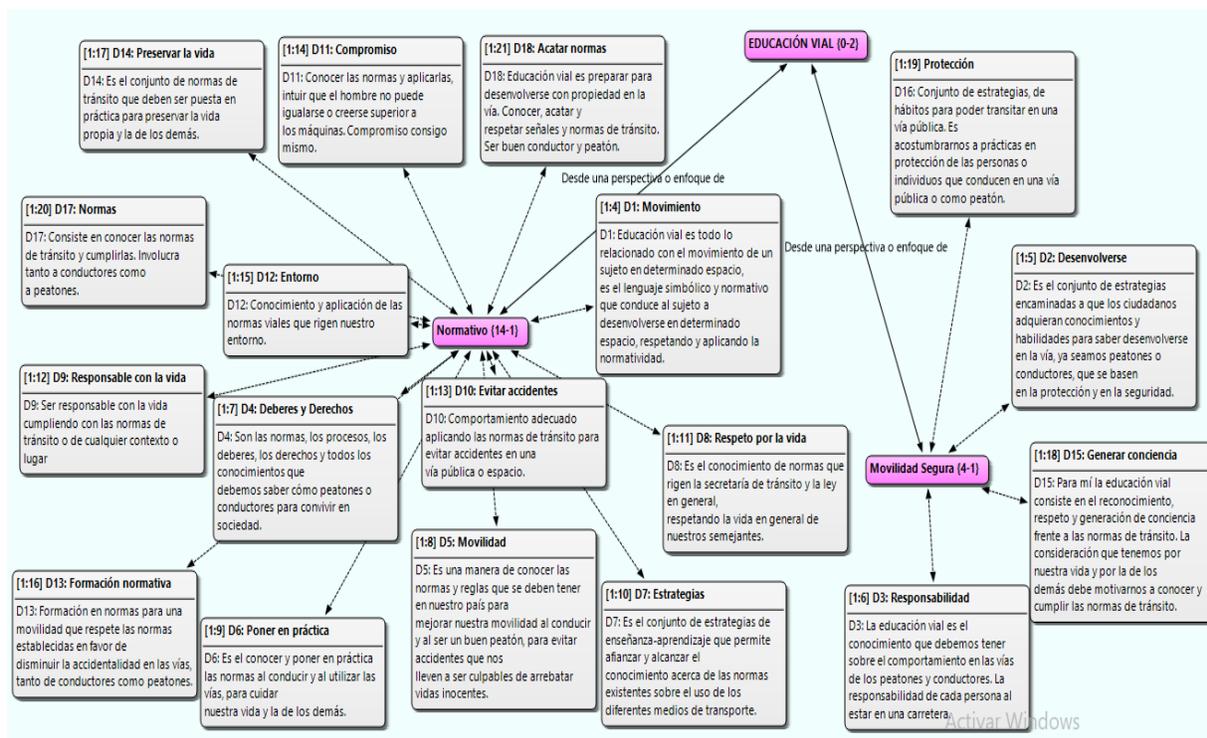
D2: Es el conjunto de estrategias encaminadas a que los ciudadanos adquieran conocimientos y habilidades para saber desenvolverse en la vía, ya seamos peatones o conductores, que se basen en la protección y en la seguridad.

D3: La educación vial es el conocimiento que debemos tener sobre el comportamiento en las vías de los peatones y conductores. La responsabilidad de cada persona al estar en una carretera.

Como bien puede observarse, y como se ilustra gráficamente a través de la Figura 14, la mayor proporción de las definiciones de los docentes de la I. E. San Rafael en torno a la Educación Vial giran en torno a la perspectiva normativa. De dieciocho definiciones aportadas por los docentes, catorce tienden directamente a esta perspectiva tradicional en la cual se asume que la Educación Vial se centra casi de manera exclusiva en el conocimiento de normas y la interpretación de señales de tránsito.

En contraste, de las dieciocho definiciones generadas por parte de los docentes, tan solo cuatro apuntan a la perspectiva de movilidad segura, que como ya fue mencionado se relaciona con una visión más global y multidimensional hacia la cual debe trascender la Educación Vial.

Figura 15. Concepciones de Educación Vial por parte de los docentes de la I. E. San Rafael.



Fuente: El autor

De este modo, queda demostrado que la perspectiva de Educación Vial que predomina dentro del grupo de docentes de la I. E. San Rafael participantes de la jornada pedagógica, se relacionaba directamente con una concepción normativa de esta acción educativa.

Al respecto, se procede posteriormente a suministrar de manera puntual a los docentes la definición de Educación Vial previamente relacionada, tomada del Documento No. 27 del Ministerio de Educación Nacional, y la Ley 1503 de 2011, luego de lo cual se genera un proceso de retroalimentación con los docentes participantes quienes a su vez emiten los siguientes aportes producto de la reflexión grupal:

D5: “Uno de los principales problemas en materia de Educación vial es la poca valoración de la vida por parte de los conductores. Para muchos y teniendo en cuenta su forma de

proceder, la vida propia y la de los demás vale muy poco. Esto se refleja en la forma de maniobrar los vehículos. El pensamiento parece ser que entre más acción, más velocidad y más agilidad, lo que es una muestra de su destreza. De esta manera, se observa que desconocen el peligro.”

D2: “Teniendo en cuenta estas consideraciones del MEN, resulta apropiado entonces iniciar las acciones educativas no sólo con los estudiantes, sino también con sus padres de familia. Es necesario sensibilizarlos respecto a los riesgos a los cuales se expone la vida en caso de movilizarse por las vías sin tener en cuenta las normas establecidas y el respeto por las mismas, por la vida propia y por la vida del otro.”

D7: “También es importante considerar la Educación Vial para los conductores de las rutas de transporte estudiantil. En muchas ocasiones se observa la imprudencia por parte de ellos y de los estudiantes quienes hacen un uso inadecuado del transporte, obstruyen las vías, se movilizan con sobrecupo y acomodan a los estudiantes en las parrillas superiores de los vehículos.”

D5: “En esta zona de Santa Isabel el irrespeto hacia las normas de tránsito parecen ser algo natural o cultural. Eso se observa en el uso que se hace de la vía, en cómo no hay respeto por el otro, en que en ocasiones los semovientes no son acomodados adecuadamente para no obstruir las vías. Además para mejorar en el aspecto de la movilidad se hace necesario también la demarcación de sitios específicos de parqueo en las zonas aledañas a la institución.”

D10: “Es importante también que la estrategia tenga en cuenta aspectos como sensibilizar respecto al uso adecuado de los elementos de protección y cuidado personal, considerando que estos elementos procurar minimizar el impacto en caso de accidente, generar lesiones menos graves y no la causa común en el uso por parte de muchos conductores que es el de evitar una infracción de tránsito.”

Desde esta perspectiva y teniendo en cuenta los aportes de los docentes luego de ser socializada la definición de Educación Vial desde la óptica de la Ley 1503 de 2011 y el Documento No. 27 del Ministerio de Educación Nacional, (2014) se puede constatar que hay un giro en la percepción de Educación Vial desde la posición de los docentes y que a partir del reconocimiento de su multi-dimensionalidad comienzan a operarse en este estamento de la comunidad académica un cambio importante en la concepción de la Educación Vial y que posibilita comenzar a trabajar en conjunto teniendo en cuenta que uno de los pilares de la Educación Vial se centra en que sea trabajada como un Proyecto Pedagógico Transversal.

Precisamente, considerando el propósito de la transversalidad, se socializan seguidamente con los docentes los enfoques que propone el Documento No. 27 del Ministerio de Educación Nacional para que la Educación Vial o Educación para la movilidad segura se desarrolle en los establecimientos educativos del país. Ellos son:

Una educación basada en el respeto y el ejercicio de los derechos humanos,...Además una educación que promueva el respeto por la vida, el derecho a la movilidad segura, el disfrute del entorno...

Una educación que reconozca y promueva la equidad e igualdad de género por medio de la transformación de prácticas culturales e imaginarios de discriminación...

...Adicionalmente, se propone hacer énfasis en la generación de procesos educativos que susciten el cuidado de sí...

Una propuesta pedagógica basada en el desarrollo de competencias “que permita a las y los estudiantes comprender los conocimientos y utilizarlos efectivamente dentro y fuera de la institución, de acuerdo con las exigencias de los distintos contextos” (Ministerio de Educación Nacional, 2006, p. 12)

Una propuesta pedagógica de carácter transversal que, en consonancia con el punto anterior, asume que las “competencias son transversales a las áreas del currículo y del conocimiento. (p. 21)

De acuerdo con los enfoques de la educación para la movilidad segura establecidos por el Ministerio de Educación Nacional, y haciendo especial énfasis en los enfoques por competencias y en la transversalidad como fundamentos, se les solicita a los docentes participantes de la jornada pedagógica reunirse por grupos de acuerdo al área de conocimiento específico de cada uno y propongan competencias que desde su área aportan elementos a la formación en Educación Vial para los estudiantes. Para esta labor se suministró un segundo formato denominado Formato 2 y se establecieron en correspondencia con el Documento No. 27 del Ministerio de Educación Nacional, (2014) las siguientes áreas de conocimiento: Formación para la ciudadanía, Matemáticas, Filosofía, Lenguaje, Ciencias Sociales y Ciencias Naturales, Artes y Educación Física.

De esta manera, a continuación se relacionan las competencias por área de conocimiento que proponen los docentes de la I. E. San Rafael para contribuir a la formación en Educación Vial, haciendo inicialmente hincapié en la pauta que establece el Ministerio de Educación Nacional, (2014) el Documento No. 27 en este sentido.

Competencias propuestas por los docentes desde el área de Formación ciudadana:

FC: “Promover acciones que se materialicen y demuestren el respeto por la vida propia y la vida de los demás.”

“Fortalecer la comprensión de las normas de tránsito entendidas como acuerdos ciudadanos para garantizar la protección de la vida y una movilidad segura.”

“Incrementar la valoración del amor familiar desde la perspectiva de considerar que en casa alguien nos espera.”

En consideración de lo planteado por los docentes, es oportuno resaltar que en el área de conocimiento de las competencias ciudadanas el Ministerio de Educación Nacional, (2014) establece la siguiente orientación: “En esta línea se sugiere que las competencias ciudadanas promuevan el reconocimiento de lo público en el ejercicio de una ciudadanía.” (p. 31)

Competencias propuestas por los docentes desde el área de Matemáticas:

M: “Contribuir a la comprensión del concepto de velocidad y sus consecuencias prácticas a través de la resolución de problemas que involucren la aplicación de fórmulas como por ejemplo: Concepto de Velocidad = Magnitud de longitud/Magnitud de tiempo.”

“Fortalecer las nociones de geometría básica en torno a casos concretos mediante una pedagogía vivencial tales como: línea recta, línea curva.”

“Generar conciencia individual y colectiva en torno a la valoración y respeto por la vida a partir de la recolección y análisis de datos estadísticos sobre la accidentalidad.”

“Afianzar el concepto de ‘moverse bien’ a través de ejercicios de desplazamientos en el plano cartesiano.”

“Profundizar en el reconocimiento de cuerpos geométricos y su significado y/o simbología en la vida cotidiana. Por ejemplo, el cono.”

Respecto a las competencias matemáticas el Ministerio de Educación Nacional, (2014) en su Documento No. 27 establece que:

Las competencias matemáticas otorgan los elementos para la representación de ideas y su simbolización posterior, acompañará la comprensión de la lógica que tienen las formas en el tránsito y el sentido de estas. Será también la herramienta para realizar investigaciones y

sustentar las argumentaciones de las propuestas con el fin de mejorar las condiciones del tránsito y tráfico vial. (p. 32).

Competencias propuestas por los docentes desde el área de Filosofía:

F: “Desarrollo de la capacidad reflexiva respecto al sentido de trascendencia desde las múltiples manifestaciones de fe y culturales en procura de entender el sentido de la vida humana y su valor.”

“Motivación del diálogo respetuoso, desde el respeto a la opinión ajena aun cuando ésta no concuerde con la opinión personal, comprendiendo que ‘el otro’ también es un ser que se manifiesta y expresa en toda su complejidad y valor.”

Respecto al aporte o contribución del área de la filosofía a la movilidad segura desde un enfoque de competencias, el Ministerio de Educación Nacional, (2014) en el Documento No. 27 expone que:

Uno de los ejes de enseñanza de la filosofía, que se relaciona directamente con la Educación para la Movilidad Segura, consiste en fortalecer el reconocimiento del otro, la importancia del diálogo y el respeto del pluralismo. Los conflictos, que se presentan tanto en esta área como en la Educación para la Movilidad Segura, son manejados de tal manera que se diriman en medio del diálogo respetuoso y cuidadoso; la educación filosófica desarrolla un análisis reflexivo que reconoce la dignidad, los derechos y los deberes de los otros. En la educación para fortalecer la dimensión sociocultural hallamos un nuevo punto de encuentro. (p. 32)

Competencias propuestas por los docentes desde el área de Lenguaje:

L: Desde la relación de lo cognitivo con la semiótica: “Fortalecer el conocimiento de símbolos, signos señales naturales y de tránsito.”

Desde lo interpretativo: “Fomentar el análisis de información a través de la lectura de casos relacionados con la educación vial, fortaleciendo la interpretación y ejemplificación de las normas viales.”

Desde la competencia argumentativa-propositiva: “Motivar la creatividad literaria desde la redacción de estudios de caso, experiencias y reflexiones sobre las posibles acciones que se pueden emprender para evitar y contrarrestar los efectos de eventos viales.”

Cabe resaltar, que desde el área del lenguaje, el Documento No. 27 del Ministerio de Educación Nacional, (2014) propone:

La educación vial, al igual que el área de lenguaje, apunta a brindar al estudiante herramientas para que haga uso adecuado de los sistemas simbólicos, desarrolle su autonomía y logre establecer acuerdos con los demás. El lenguaje permite a los estudiantes conocer la realidad sociocultural en la que se encuentran ubicados, estructurarla, interpretarla y en ocasiones modificarla a través de acuerdos. Así los estudiantes de apropiación del espacio, de las normas que rigen su movilidad, se entienden como actores de la vía y comprenden las bondades de los acuerdos sociales. (p. 33)

Competencias propuestas por los docentes desde el área de Ciencias Naturales y Ciencias Sociales:

CN: “Reconocer las consecuencias del uso inapropiado de los elementos de protección para el cuidado de su cuerpo.”

“Motivar la resolución de problemas y generar espacios de reflexión en torno a temáticas relacionadas con las magnitudes como velocidad y tiempo.”

CS: “Promover la comprensión del valor de los acuerdos sociales, el establecimiento de códigos y normas como garantía de la consecución del bienestar común en una sociedad.”

“Estimular a través de la práctica cotidiana el respeto por el otro, por su integridad personal, respetando las diferencias e incentivando el desarrollo de la tolerancia como pilares sociales.”

Las competencias que contribuyen a la movilidad segura desde el área de Ciencias Naturales y Sociales desde la perspectiva del Ministerio de Educación Nacional, (2014) expuestas en el documento No. 27 son:

Si desde las competencias sociales se va descubriendo la forma como se contribuye en el sostenimiento de una movilidad de calidad para todos, desde las ciencias naturales apuntalamos el otro concepto que sostiene a la educación vial, esto es, el entendimiento de las fuerzas que intervienen y las consecuencias que tiene sobre el ser vivo, en especial sobre los humanos, un incidente vial o un accidente de tránsito. (p. 33)

Competencias propuestas por los docentes desde el área de Educación Artística:

EA: “Fomentar en los estudiantes actitudes artísticas prácticas con imágenes y su sentido simbólico como los logotipos, la señalización, el diseño de simbología que contribuya a la movilidad segura.”

“Motivar la participación en eventos culturales con propósitos pedagógicos desde las manifestaciones artísticas tales como la música, el teatro, los títeres, mimos, que exalten el valor de la vida, así como exposiciones de afiches y carteles diseñados por los estudiantes.”

Desde la Educación Artística el Documento No. 27 del Ministerio de Educación Nacional, (2014) propone:

Se puede entonces, desde la creatividad artística, definir propuestas que contribuyan a armonizar el uso y aprovechamiento del espacio, al entendimiento de las dinámicas que determinan ese uso, de la forma como se delimita el territorio a través de la infraestructura y se le da un sentido con la instalación de un mobiliario urbano, elementos todos que ayudarán a despertar en las personas sensibilidad hacia referentes que delimitan el entorno, logrando identidad con el espacio y por supuesto un comportamiento adecuado en él. (p. 34)

Competencias propuestas por los docentes desde el área de Educación Artística:

EF: “Fortalecer el dominio y manejo de la coordinación corporal mediante la realización y proposición de ejercicios de lateralidad (Izquierda-derecha).”

“Estimulación de la capacidad de concentración a partir del desarrollo de ejercicios que refuercen los reflejos y el equilibrio.”

“Valoración de acuerdos sociales, normas y reglamentos como pactos colectivos y sociales a partir del respeto y cumplimiento de las normas y reglas de las diversas disciplinas deportivas.”

La contribución a la movilidad segura desde el área de Educación Física se establece como orientación en el ámbito de las competencias en el Documento No. 27 del Ministerio de Educación Nacional, (2014) como se ilustra a continuación:

Desde lo motriz, la capacidad de adaptación a un espacio determinado y la reorganización en las estructuras espaciales y temporales al movilizarse por el espacio público, en entornos rurales, urbanos o fluviales son

procesos que deben fomentarse desde esta área, otorgando al estudiante múltiples variables didácticas que permitan tanto el desarrollo de las habilidades motrices (caminar, correr, retroceder, girar, saltar, patinar, montar en bicicleta) como el de las capacidades físicas y técnicas de movimiento. Crear ambientes favorables en los que se aprenda a adoptar técnicas para canalizar la emocionalidad (liberar tensiones, superar miedos, aceptar su cuerpo), que promuevan conductas seguras, aportará notablemente a la movilidad segura. (p. 34)

Tomando como punto de partida el ejercicio realizado con los docentes de la I.E. San Rafael que buscó la definición de competencias para la Educación Vial considerada desde el aporte para la Movilidad Segura desde las distintas áreas del conocimiento y en contraste con la propuesta en el mismo sentido por parte del Ministerio de Educación Nacional, (2014) a través del Documento No. 27, se observa de manera satisfactoria que existen múltiples puntos de convergencia entre ambos componentes, lo cual se constituye en un interesante punto de partida para la construcción de la estrategia pedagógica para la Educación Vial en la institución en donde se desarrolla la presente investigación, debido a que los docentes comienzan a hablar un lenguaje consonante con el lenguaje del Ministerio de Educación Nacional y a asumir una postura activa en la estrategia pedagógica de educación vial que demuestra su comprensión del rol trascendental de cada docente a partir de la contribución desde su área de conocimiento al logro de los objetivos propuestos y a la consolidación de una visión verdaderamente transversal de esta estrategia.

En última instancia y en concordancia con el cuarto objetivo planteado para la jornada pedagógica con docentes y que puntualmente buscaba generar espacios para el intercambio de impresiones, demandas y expectativas por parte de los docentes tomando como referencia el diseño e implementación de la estrategia pedagógica para la educación vial para el nivel de media de la I. E. San Rafael, se procedió a solicitar a los docentes redactaran y expresaran sus demandas y exigencias respecto al diseño e

implementación de la estrategia en mención, las cuales se consolidaron a partir de un tercer formato, identificado como Formato 3.

En este sentido, las propuestas, demandas y expectativas de los docentes que son acogidas como contribuciones y como retroalimentación a la construcción participativa y democrática de la estrategia pedagógica para la educación vial para el nivel de media de la I. E. San Rafael son las que se exponen a continuación:

D1: Elaboración de material pedagógico con algunos estudiantes de grado once como presentación de trabajo social.

Sensibilización a padres de familia y comunidad educativa en general sobre la importancia de conocer la normatividad y la utilización de elementos de protección.

D2: Poder crear un currículo malla curricular en el cual se vinculen los educandos desde edad temprana para que se vayan apropiando del conocimiento y se enamoren de la vida.

D3: Dar una charla a la comunidad educativa de la I. E. San Rafael (sedes) sobre la importancia de este tema (el valor y respeto por la vida).

Elaborar-hacer un folleto con normas-reglas que se deben cumplir y entregar a cada estudiante.

D4: Dar a conocer en todos los grados las normas de tránsito. En nuestras manos está brindar los espacios para los vídeos; con casos de accidentes que concienticen y transformen nuestros comportamientos viales.

D5: Educar a la comunidad educativa con respecto a las normas de tránsito. Concientizar a los jóvenes y padres de familia en el respeto a la vida de las personas que lo rodean.

D6: Elaborar un manual didáctico, para trabajarlo transversalmente en todas las áreas.
(Tecnológico)

D7: Generar conciencia a padres y estudiantes sobre la importancia de la educación vial para nuestro desplazamiento y protección de nuestra vida.

Dar a conocer la importancia de este tema en todas y cada una de las áreas.

Repartirles volantes, mostrarles vídeos donde ellos vean como es de importante tener conocimiento de la importancia de saber manejar señales de tránsito y que normas y reglas debemos seguir.

D8: Concientizar a toda la comunidad educativa sobre el riesgo que los estudiantes corren por la falta de conciencia vial de muchos actores en nuestro medio en escuelas de padres.

D9: Diseño de una propuesta curricular desde preescolar hasta la educación media.
Implementación de la propuesta en cada grado.

Material didáctico.

D10: Alcanzar un mejor conocimiento del tema.

Mejorar el comportamiento vial a nivel personal, colectivo y regional.

Una mejor señalización en la región.

D11: Señalización en el caserío (vías).

Sensibilización a padres de familia.

Murales alusivos a la Educación Vial.

Dramatizaciones alusivas a accidentes de tránsito.

D12: No hay objeción porque todo se lleva a cabo si hay presupuesto.

D13: Hacer énfasis en el deber de los conductores por el cumplimiento de las normas en la ruta escolar.

D14: Hacer énfasis en los deberes del peatón, debido a que un buen número de estudiantes se trasladan caminando.

D15: Capacitación sobre educación vial a estudiantes, padres de familia, contando con el apoyo de personal capacitado (Docentes, agentes de tránsito).

Carteleras alusivas a la educación vial.

D16: Capacitación a los padres de familia.

Censo de estudiantes que se movilizan en bicicleta, motocicleta.

Capacitación a estudiantes.

Encuentro padres, alumnos, profesores para adquirir compromisos.

Talleres prácticos de la aplicación de normas, hacer las señalizaciones, dotar al estudiante de todos los elementos de protección.

D17: Capacitación permanente a la comunidad educativa sobre las normas de educación vial.

Formación de equipos de trabajo para organizar la señalización en la vía de San Rafael y sitios aledaños.

Concientización de los padres de familia de los estudiantes menores de edad que manejan medios de transporte sobre su responsabilidad en la vida de estos jóvenes y de las demás personas.

D18: La expectativa que tengo frente a esta propuesta es que se genere verdadera conciencia vial, a través de la sensibilización no solo a los estudiantes sino a todos los actores que formamos parte de la vía, implementando campañas de prevención vial a través de carteles, simulacros, representaciones teatrales, etc.

D19: Sería interesante que se integrara a los niños de primaria en el proceso que van a llevar los estudiantes de servicio social.

Llevar a cabo talleres prácticos donde a los niños se les incentive la importancia de educarse con respecto a la movilidad.

De este modo, una vez expuestas y recopiladas las demandas, expectativas y sugerencias de los docentes de la I. E. San Rafael en torno a la estrategia pedagógica para la Educación vial para los estudiantes del nivel de media de la institución, se hará necesario un proceso de confrontación con las orientaciones pedagógicas que brinda el Ministerio de Educación Nacional, (2014) a través del Documento No. 27, con el fin de mantener la sintonía entre las necesidades contextuales de la comunidad educativa de la I. E. san Rafael y las propuestas que en materia de educación vial ha elaborado el Ministerio de Educación Nacional.

4.3 ANÁLISIS GRUPO FOCAL CON ESTUDIANTES DE LA INSTITUCIÓN EDUCATIVA SAN RAFAEL

El diseño de una estrategia pedagógica para la educación vial para el nivel de media de la Institución educativa San Rafael requiere la participación de los miembros de la comunidad educativa con el propósito de conocer sus impresiones al respecto y además

poder determinar sus concepciones y valoración en torno a la educación vial como un tema a trabajar dentro de la institución educativa.

Teniendo en cuenta los aspectos planteados se realiza el grupo focal con siete estudiantes de los grados décimo y undécimo que conducen motocicletas, buscando a partir de algunos interrogantes puntuales identificar sus posturas, concepciones, recomendaciones, aportes y propuestas con el ánimo de enriquecer a construcción de la estrategia pedagógica.

De esta manera, con el fin de identificar las concepciones que manejan los estudiantes respecto a la educación vial se realiza la siguiente pregunta, obteniendo las respuestas que se relacionan a continuación.

1. ¿Qué es para ustedes la Educación Vial?

E1: Para mí la educación vial es aprender a manejarnos en las vías tanto en un carro como en una moto, saber cuáles son las señales de tránsito, saber cómo nos debemos comportar detrás de un volante.

E2: Es como tener el conocimiento de qué manera debemos actuar, conocer las prevenciones, conocer de qué lado debo manejar y tener la capacidad para guiarnos en una carretera que muy pocos conocen.

E3: Para mí la educación vial es como saber respetar también, pensar que no somos los únicos que vamos por la vía, que si porque yo voy manejando, entonces me llevo al otro por delante, no. Entonces sería también como el respeto hacia los otros conductores. Para mí eso es muy importante.

E4: Pues es como aprender todas las normas y leyes que debemos tener en cuenta en las vías puesto que no somos los únicos que conducimos y por eso debemos tener mucha responsabilidad al manejar un vehículo.

E5: Para mí la educación vial es que tenemos que respetar todas las señales de tránsito ya que por ignorarlas se han ocasionado muchos accidentes, es conocer las normas, andar a una buena velocidad, respetando las señales pues al incumplirlas podemos salir perjudicados.

E6: Para mí es como tener una precaución al momento de utilizar ese medio de transporte, pues debido a que se han visto muchos casos en los que por imprudencia una persona pierde la vida por no tomar en cuenta las normas de tránsito.

E7: Debe ser el conocimiento que uno debe tener ante los medios de transporte, conocer las señales de tránsito, respetar y tomar el control cuando vamos conduciendo.

De las respuestas elaboradas por los estudiantes participantes del grupo focal se logra identificar que sus concepciones respecto a la educación vial se pueden clasificar dentro de los dos enfoques que se plantean desde el Ministerio de Educación Nacional en su Documento No. 27, un enfoque normativo y un enfoque orientado hacia la movilidad segura.

De este modo, el enfoque normativo es aquel en el que prevalece la prioridad que se le otorga al aprendizaje de las leyes, normas y señales de tránsito. Sin embargo, dentro de las respuestas de los estudiantes se logra identificar que los mismos observan la educación vial como un hilo conductor importante del sistema de transporte. Contemplan que este sistema está integrado por diversos actores y su relación con el uso que se le da a las vías de transportes.

No obstante, se logra determinar que es necesario que dentro de las acciones de la estrategia pedagógica a diseñar se establezca un direccionamiento hacia el enfoque de movilidad segura que enfatice en que el respeto a la vida del otro y a la vida propia son pilares fundamentales cuya relevancia debe ser eje central de articulación de todo el proceso pedagógica que habrá de orientarse respecto a la educación vial impartida en la Institución Educativa San Rafael.

Dentro de la misma dinámica se procedió entonces a la realización del siguiente interrogante y se obtuvieron las respuestas que se consignan seguidamente.

2. ¿Qué importancia creen que posee la Educación Vial dentro de su formación como ciudadanos?

E1: Influye mucho en lo que acabamos de responder todos. Es muy importante porque uno debe ser muy responsable cuando se moviliza en un vehículo o cuando uno es peatón o pasajero. La importancia entonces es saber cómo debemos comportarnos con el fin de cumplir con algo.

E2: Yo opino que la educación vial sirve para evitar más accidentes, tanto de peatones como de pasajeros o cuando conducimos. Además también sirve para las personas y niños que van a manejar en un futuro. Y también para que quienes nos ven como ejemplo sigan más adelante nuestro camino si hacemos las cosas bien. Evitando así más accidentes.

E3: Ver por la seguridad de las personas, porque los accidentes no ocurren solo por culpa del conductor sino también por culpa del peatón. Para eso existen las leyes y normas de tránsito, para seguirlas porque el peatón puede ir cruzando la calle y no fijarse que venga alguien más conduciendo y podría provocar la muerte a esa persona que conduce o fallecer él. La idea es velar por nuestra seguridad.

E4: La educación vial es muy necesaria para la sociedad. Para establecer acuerdos entre todos y para avanzar en el conocimiento y la cultura en el uso de la vía. La educación vial es necesaria para saber cómo podemos avanzar como sociedad, pensar en los demás en el momento en que nos movemos en la vía.

E5: Es muy importante para evitar muchos de los accidentes que ocurren hoy en día, lo que cada día es peor. Entonces la educación vial existe para ayudar a entrar en razón a

todas las personas que rompen las reglas, no solamente a los conductores, sino para todo aquel que utiliza las vías para caminar y todo eso.

E6: Pues debemos tenerla en cuenta porque así sería menor la cantidad de accidentes que ocurrirían en todo el mundo.

E7: Yo creo que es algo muy importante para que nosotros los conductores mayores y quienes tienen cierta experiencia se eduquen sobre ese tema. Si ellos dan un buen ejemplo los pequeños van a tomarnos como referencia y así los accidentes se van a reducir y de esta manera tendrían mayor conciencia que la que todos poseemos hoy en día.

En las respuestas de los estudiantes, relacionadas con la importancia de la educación vial dentro de su formación como ciudadanos se aprecia que hay una tendencia marcada relacionada con el logro de una adecuada seguridad vial en la medida en que los estudiantes enfatizan la necesidad de prevención como motor principal en la disminución de la accidentalidad vial.

Es importante resaltar también que se sigue evidenciando la visión integradora del sistema de transporte en general, se le da un lugar especial a la educación vial como promotora de acuerdos, como el punto de partida para forjar la cultura vial en la comunidad educativa y desde esta cultura se privilegia la formación a nivel individual que lleva posteriormente a educar a otros a través del ejemplo.

Por otra parte, se indagó inmediatamente acerca de la forma como a los estudiantes les gustaría que se generaran los procesos de formación en materia de educación vial. Este sería el tercer interrogante que se especifica a continuación al igual que las respuestas de los estudiantes.

3. En caso de implementar en la I. E. San Rafael una estrategia pedagógica para la educación vial para estudiantes del nivel de media, ¿Qué metodología proponen para el

desarrollo de esta propuesta formativa? ¿Cómo les gustaría aprender acerca de la Educación Vial?

E1: Yo propongo que uno sabe cómo manejan las personas, especialmente los de las busetas que a nosotros los de las motos no nos respetan. Yo propongo empezar como por mirar y observar como manejan las otras personas y de este modo aprender también. Hay quienes manejan bien así como hay quienes no lo hacen. Y pues nosotros ya tenemos un conocimiento básico de lo que es la vía y las normas, pero hay niños de doce y trece años manejando motos, lo que no debería ser así, incluso ni siquiera nosotros deberíamos estar haciéndolo y por lo general se exceden los límites de velocidad. Comenzar en el colegio con charlas cortas pero que vayan directamente al punto.

E2: De pronto a través de charlas y vídeos en donde se den cuenta que manejar mal no deja nada bueno, que muchas veces se afanan en demostrar ante los otros como manejan o que vean como corren en las motos. Que se entienda que manejar no es solo meter cambios y acelerar. Es tener en cuenta a los otros que transitan en la vía.

E3: También se podría hacer una especie de camino, mejorar las vías para los niños de la escuela que no tienen ruta, así ellos van a saber por dónde moverse y no se pondrían en riesgo caminando en medio de las carreteras. Hay que ser conscientes que en realidad en el pueblo no hay espacios por los cuales moverse. La carretera está llena de monte e impide moverse bien. Es importante que los niños de la escuela puedan ser conscientes del daño que pueden sufrir al no utilizar bien la vía. También podríamos ser los estudiantes de bachillerato los que eduquemos a los pequeños, pues en muchas ocasiones ellos nos hacen caso.

E4: Yo lo que pensaría es amenizar las charlas con vídeos que muestren los errores que todos cometemos, los accidentes que suceden cuando el peatón no respeta el espacio del carro ellos se van a dar cuenta. Utilizar el cinturón de seguridad pues eso pasó con unos primos que no lo usaban y los papás comenzaron a mostrarles vídeos de lo que

pasaba cuando no se utilizaba y de esa forma hoy en día lo primero que hacen es asegurarse.

E5: Que sea un espacio de reflexión interactivo con estudiantes y padres de familia. Necesitamos que todos tomemos conciencia porque muchos de los jóvenes que manejamos motos no somos aún mayores de edad, entonces son los padres los que tienen gran parte de la responsabilidad en prevenir que ocurran accidentes y hacer entrar en razón a sus hijos del peligro que implica andar sin protección.

E6: Mostrar vídeos y charlas, hacer reuniones para la comunidad no solo en el colegio, mostrar la ocurrencia de accidentes muy peligrosos que nos cuestan la vida o lástima a los que más queremos. También podrían hacerse obras teatrales en las calles representando accidentes y se les pregunta a los conductores y los transeúntes, con todos los que utilizan carros, motos.

E7: Hacer espacios en los que se encuentren padres e hijos, para que ambos se concienticen de la responsabilidad que tienen al transitar por las calles. Además podemos utilizar el humor. Hacer bromas entre todos para los que parquean mal o tienen conductas erradas en la vía. Crear campañas y poner en práctica lo que aprendemos.

Básicamente respecto al aspecto metodológico de la educación vial los estudiantes proponen como aspecto clave la realización de talleres y charlas. De la misma manera, recomiendan los vídeos relacionados con las conductas imprudentes en las vías de los diferentes actores viales y sus consecuencias sobre los mismos y sobre los demás como generador de espacios de reflexión en torno a esta temática.

En ese mismo sentido, los estudiantes plantean una propuesta integradora de la comunidad educativa respecto a la educación vial. Aconsejan establecer puntos de encuentros entre padres e hijos para reflexionar la responsabilidad de todos en materia de educación vial. También recomiendan el diálogo abierto con otros actores viales como los transportadores de productos agrícolas y los conductores de busetas intermunicipales

que cubren la ruta Ibagué – Santa Isabel, pues comentan que en muchas ocasiones se presentan situaciones viales con estos actores que originan o pueden potencialmente originar accidentes.

Como propuesta adicional, los estudiantes se aproximan a la propuesta de las lecturas de contextos consistentes en la realización de recorridos sobre las vías en compañía con los docentes en donde se enfatice en las situaciones que pueden ocurrir en los desplazamientos, en el respeto a los espacios de peatones y conductores, en la existencia o falta de señalización vial y su significado y en la manera como debe abordarse de manera idónea la utilización de las vías por parte de todos los actores viales. Posteriormente, se indaga a los estudiantes respecto a los contenidos o temáticas que les gustaría fuesen abordados en la estrategia de educación vial. A continuación se plasma el interrogante planteado y las respuestas generadas al respecto.

4. Con el propósito de organizar los contenidos formativos de la estrategia pedagógica para la Educación vial, ¿Qué temáticas les gustaría que fueran abordadas dentro de la formación?

E1: La prevención, lo más necesario. Medidas a tener en cuenta antes de salir del hogar especialmente si lo hacemos en un vehículo. Los mecanismos de protección y seguridad, cascos, chalecos, el cinturón, las revisiones a los vehículos, los documentos requeridos.

E2: Abordar temas con peatones y pasajeros. El tema de la edad para conducir porque uno puede causar un accidente y no somos los directos perjudicados sino nuestros padres que nos sueltan un vehículo sin tener los requisitos. Además también formar a los parrilleros que nos acompañan en las motos porque ellos pueden hacer más fácil o más complicada la conducción.

E3: Tocar también el tema de los animales en la calle, porque han ocurrido muchos accidentes por perros, gatos, gallinas, animales que se atraviesan en la calle y que lo hacen caer a uno. Hay que concientizar a los dueños de esos animales de que el lugar

de los animales no son las vías. Poder mentalizar a las personas sobre su responsabilidad con los animales y que de esa manera no perjudiquen a nadie.

Como bien puede observarse, los estudiantes proponen abordar temáticas relacionadas directamente con la realidad que se hace evidente en su contexto. Por ende, sus sugerencias giran principalmente a la educación de quienes asumen la conducción de motocicletas aclarando en primer lugar que la mayoría de estudiantes que realizan esta acción no cuentan ni con la edad ni llenan los requisitos legales para llevar a cabo esta labor.

En consecuencia, plantean los estudiantes que se aborden temas relacionados con los mecanismos de protección para mitigar el impacto y consecuencias en caso de presentarse accidentes, caídas, y choques entre vehículos por ellos operados o entre los vehículos con peatones. Proponen también la educación de todos los actores de la vía, tales como los parrilleros, los peatones e incluso presentan la alternativa de realizar campañas en las cuales se concientice a los propietarios de fincas aledañas a las vías en la circulación de animales como vacas, perros, caballos, gallinas y demás sobre las carreteras pues esta situación representa un peligro potencial para el tránsito de todos los actores viales y la ocurrencia de accidentes por tal motivo.

Siguiendo esta dinámica, el siguiente interrogante está asociado a los roles que en el desarrollo de la estrategia pedagógica los jóvenes desean que sean asumidos por estudiantes y docentes. Siendo así, se tiene que:

5. Desde su postura como estudiantes, ¿Cuáles creen que deban ser los roles que jueguen estudiantes y docentes en el desarrollo de una estrategia pedagógica para la Educación vial para el nivel de media de la I. E. San Rafael?

E1: Bueno, yo diría que los profesores asuman la posición de estudiantes. Que los estudiantes preparen y presenten el material y que los docentes aprendan de los estudiantes. Que se ayude a que todos entendamos. Que atendamos a lo que se quiere enseñar.

E2: Sería bueno en los espacios que quedan libres entre clases o dentro de la misma clase, dedicar un tiempo a hablar acerca de la educación vial, ver vídeos y tocar el tema para concientizarnos del peligro que podemos correr en las vías.

E3: También sería importante que luego de que nosotros formemos nuestra conciencia, ir a otros lugares a llevar el mensaje. A veredas cercanas, que todos nos metamos en el cuento de tener conciencia. Además podemos educar a otros mediante testimonios que nos hayan sucedido para que los demás aprendan de nuestras experiencias.

E4: Que los profesores nos ayuden en el sentido de organizar nuestras ideas, a veces por ser jóvenes no encontramos la manera exacta de dirigirnos a los demás. De esta manera, los profesores nos pueden dar consejos de cómo educar a otros en estos temas. Es muy triste que veamos que los jóvenes mueren en accidentes sin saber de qué murieron, a mí me gustaría poder ayudar a otros a ver la importancia de la educación vial. Lo ideal es que lo que aprendamos acá lo apliquemos y lo compartamos con los demás que no quede solo entre nosotros.

Desde la perspectiva de los estudiantes participantes en el grupo focal se observa el deseo de procurar ser ellos quienes coordinen algunas de las acciones de enseñanza en el tema de educación vial con estudiantes de grados precedentes. Sin embargo, anota que no quieren dejar el espacio a la improvisación sino que proponen que el material se prepare conjuntamente con los docentes quienes brindarían su asesoría en materia pedagógica.

De manera complementaria se propone que los estudiantes habiendo preparado los contenidos y luego de recibir la asesoría de los docentes, tuvieran la ocasión de visitar veredas cercanas pertenecientes al centro poblado para ser multiplicadores del mensaje de la educación vial.

Adicionalmente, los estudiantes proponen consolidar un banco de testimonios de casos particulares relacionados con educación vial, construido por el aporte de los mismos

estudiantes que sirva para ejemplificar y detectar conductas en contra de la seguridad vial y para ilustrar el modo correcto de actuar en cada una de ellas.

Finalmente, se cuestiona a los estudiantes que participan el grupo focal respecto a sus expectativas en la puesta en marcha de la estrategia de seguridad vial. En esta intervención se abrió un espacio en el cual de manera conjunta fueron hilando sus propuestas para obtener las que se presentan a continuación.

6. Cómo estudiantes y considerando el desarrollo de una estrategia pedagógica para la Educación Vial para el nivel de media de la institución, ¿Cuáles son sus demandas y expectativas respecto al desarrollo de esta estrategia?, ¿Qué sugerencias o aportes proponen?

E1, E2, E3, E4, E5, E6, E7: Podríamos acercarnos a la comunidad. Ellos nos pueden decir que podemos cambiar. También dialogar con los dueños de fincas para que no dejen sus animales sueltos en la carretera, porque se pueden ocasionar muchos accidentes en el momento en que se pierde el control de la moto por esquivar a un animal. También se pueden abordar a los transportadores porque muchas veces cometen imprudencias con los otros usuarios de las vías. Que podamos hablar con todos los usuarios, transportadores, motociclistas, niños, dueños de fincas porque todos hacemos parte del problema. Hacer campañas para que los dueños de vehículos mantengan en buen estado los mismos, en tema de luces, pitos y todo lo que es necesario para circular bien. Que los niños sepan en donde abordar las busetas. En el momento en que llegan las rutas de transporte de la institución que respeten también sus espacios. Podríamos hacer grupos de vigilancia en la conducta en las vías de todos los que la usamos, tener algún distintivo y que se conozca la institución la función que cumplimos. Tratar el tema de los sobrecupos en las motos o de la gente que las utiliza habiendo tomado.

4.4 ANÁLISIS GRUPO FOCAL CON PADRES DE FAMILIA

La discusión acerca del tema de la Educación vial con los padres de familia se desarrolla de forma sintética privilegiando el análisis y la recepción de las propuestas e inquietudes que surgen de los mismos con relación a la temática abordada. Inicialmente se observaron algunos vídeos relacionados con el tema de la Educación Vial con el propósito de generar un ambiente propicio para abordar la discusión y se abrió el debate relacionado con el uso que hacen de las vías los jóvenes que cursan el ciclo de media de la institución.

En primera instancia, se indagó respecto a la importancia de educarse en el tema vial para poder transitar responsablemente por las vías, frente a lo cual los padres contestaron:

P1: Es fundamental la prevención en el tema vial.

P2: En ocasiones hacemos uso de la vía sin tener en cuenta la responsabilidad que tenemos.

P3: Es importante que nos podamos concientizar de que la vía no es solo para nuestro uso sino para el de los demás.

P4: Hay que valorar que cuando estamos en la vía estamos expuestos a muchos riesgos y hay que tratar de disminuirlos.

Seguidamente, se propuso el tema de la definición desde el ámbito individual del concepto de educación vial y la forma como este tema es visto por parte de los padres de familia así como de la importancia que le dan a las iniciativas relacionadas con abordar la educación vial con los estudiantes y con la comunidad educativa en general.

Frente al concepto de Educación Vial manejado por los padres, éstos respondieron:

P1: La Educación vial es la formación que debe tener uno para saber qué es lo que hace en las vías y la forma de comportarse en ella.

P2: Es muy importante porque ya hay muchos niños que manejan motos.

P3: No solamente las motos, es porque también deben tener una visión del riesgo que corren dentro de la vía.

P4: Hay muchachos que no saben movilizarse, no dan un buen uso a la vía. Para trasladarse a algún lugar transitan por toda la mitad de la vía sin tener en cuenta a los demás.

Como bien se puede observar hay una valoración por parte de los padres de familia en torno al ámbito formativo que puede lograrse desde la Educación Vial respecto a la formación de los hábitos, comportamientos y actitudes seguras en la vía por parte de los estudiantes. De la misma manera, hay que resaltar que los padres de familia enfocan la educación vial desde una concepción formativa, dejando de lado el enfoque solo normativo y que esperan que la misma sea impartida desde la concepción relacionada con la movilidad segura que tiene que ver con el respeto y valoración de la vida propia y de los demás así como del uso responsable de la vía.

En última instancia, se propuso el tema de las propuestas nacidas de los padres de familia para ser incorporadas al cuerpo de la estrategia pedagógica de educación vial para los estudiantes de media de la institución educativa, frente a lo cual los padres de familia proponen:

P1: Debemos tener la cultura de no tener animales en las vías. El comportamiento de los animales depende de nosotros los dueños o responsables.

P2: Sería bueno como darle una capacitación, un recorrido con aquellos que transitan en motos sobre la mejor manera de usar la vía, las precauciones que deben tomar.

P3: Que los muchachos puedan convertir en hábito el hecho de transitar bien en las vías, respetando a los demás y cuidando su vida.

Como se evidencia, de manera muy puntual los padres de familia manifiestan su conformidad respecto a la iniciativa de proceder en el ámbito de la Educación Vial con los estudiantes y a su vez coinciden en múltiples aspectos con la información que logró obtenerse de los docentes y los estudiantes que participaron en las actividades propuestas en torno al tema de la Educación Vial.

5. ESTRATEGIA PEDAGÓGICA: SAN RAFAEL SE MUEVE BIEN. EDUCACIÓN VIAL PARA UN CONTEXTO RURAL

Con el objeto de proceder con el diseño, planteamiento y descripción de la Estrategia Pedagógica de Educación Vial para el nivel de media de la institución educativa San Rafael del municipio de Santa Isabel Tolima se parte de considerar algunas precisiones que deben tenerse en cuenta para tal fin. Por lo tanto, en primer lugar se especifica que el diseño propuesto para la estrategia pedagógica que surge como resultado de la presente investigación tiene como referencia fundamental el conjunto de recomendaciones que con tal propósito son elaboradas por las autoras Sierra, (2004) y García, (2001).

Con referencia a lo planteado previamente, Sierra, (2004) y García, (2001) realizan en sus obras recomendaciones teóricas respecto a los aspectos, elementos, componentes, actores, momentos, fines y demás puntos a considerar en el diseño de una estrategia pedagógica. En este sentido, si bien existen algunas diferencias en cuanto a la terminología empleada por ambas autoras, en los planteamientos de las mismas pueden identificarse importantes coincidencias que permitirán dilucidar el mejor camino para proceder con el objeto del presente capítulo.

Desde esta perspectiva, vale la pena recordar algunos de los planteamientos de Sierra, (1997) y (2004) y adicionalmente las de García (2001) en cuanto a la definición de estrategia pedagógica que enmarcan la propuesta del diseño que se expone en lo que sigue. De esta manera, García, (2001) propone que la estrategia concebida desde lo pedagógico hace referencia a un conjunto o sistema coherente de acciones que son ideadas, planeadas y llevadas posteriormente a la práctica con la intención de lograr un objetivo predeterminado.

Complementariamente, Sierra, (1997) propone que toda estrategia pedagógica tiene como fundamento una intención transformadora y debe llevar a quien participa de ella de

un estado real a un estado deseado. Desde esta óptica, el primer fin de la estrategia pedagógica es precisamente transformar al ser humano a través de la formación. En concordancia con García, (2001) se debe considerar también la definición de un objetivo puntual respecto al cual se aborda el proceso de transformación.

En consecuencia, conforme a lo planteado por Sierra, (1997) se debe partir de un diagnóstico detallado del estado real para poder visionar el estado deseado al cual se quiere llegar. Ese diagnóstico para el caso de la estrategia San Rafael se mueve bien, se describe detalladamente en el aparte correspondiente al análisis de resultados.

Sin embargo, de manera resumida puede mencionarse que los estudiantes que cursan el nivel de media en la Institución Educativa San Rafael cubren amplias distancias y tiempos de desplazamiento en promedio de media hora desde sus lugares de vivienda hasta la sede principal de la institución, tienden a desplazarse a través de caminatas y motocicletas para suplir la necesidad de transporte utilizando la vía principal pavimentada que comunica con la cabecera municipal y vías secundarias destapadas que permiten llegar a cada una de las veredas que conforman el Centro Poblado.

No obstante, ante todo debe resaltarse que respecto a la educación vial, la mayor proporción de los estudiantes del nivel de media de la institución manifestaron no tener conocimiento puntual sobre la misma y en caso de poseerla, se enmarca en el enfoque normativo de la educación vial relacionada con el conocimiento de normas, regulaciones y señales de tránsito y no relacionada con una visión más global que contribuya al logro de una movilidad segura en donde prevalezca la valoración por la vida, la actitud frente al riesgo y el cuidado propio y del otro.

Teniendo en cuenta los aspectos planteados producto del diagnóstico, en concordancia con Sierra, (1997) y García, (2001) se deben desarrollar acciones secuenciales y coherentes en materia de educación vial que permitan transitar del estado actual diagnosticado a un estado deseado relacionado con la movilidad segura. Para ello,

ambas autoras coinciden en que deben especificarse y proponerse unos fines u objetivos que sirvan como referencia principal en el direccionamiento de la estrategia pedagógica.

De la misma manera, y con el propósito de aclarar la ruta a seguir para el diseño de la estrategia pedagógica para la educación vial, se tendrán en cuenta las recomendaciones de Sierra, (2004) y García, (2001) al respecto. En tal sentido, Sierra, (2004) manifiesta que el diseño de la estrategia pedagógica debe corresponder a tres dimensiones que son: la dimensión procesal, la dimensión metodológica y la dimensión contextual. Así mismo, con el objeto de proceder con la elaboración de la estrategia pedagógica se propone que la misma sea modelada previamente, para lo cual se deben tener en cuenta tres componentes que son: los fundamentos teóricos que sustentan el diseño de la estrategia, los momentos correspondientes a este diseño y por último las indicaciones para la práctica de una estrategia pedagógica.

Finalmente respecto a la construcción de la estrategia pedagógica, Sierra (2004) propone para su diseño los siguientes momentos: determinación del fin para el conjunto de actividades, diagnóstico de los sujetos de la educación y de la realidad pedagógica, definición de la concepción teórica y práctica de la dirección del proceso pedagógico y las variantes posibles a utilizar, selección y planificación de la alternativa pedagógica, ejecución de la alternativa pedagógica y por último la valoración y autovaloración del proceso y el resultado.

Con relación a lo planteado debe considerarse que muchos de los aspectos se encuentran relacionados estrechamente, por ejemplo la concepción teórica y práctica de la dirección del proceso pedagógico está vinculada con los fundamentos teóricos que sustentan la estrategia cuando se habla de los componentes del modelo teórico y a su vez permiten dar soporte al componente cognitivo de la estrategia. De igual manera, el componente interventivo de la estrategia, se relaciona con la dimensión metodológica de la estrategia y ésta a su vez con el momento de la aplicación o ejecución de la alternativa pedagógica. Por tal motivo y con el propósito de no generar confusiones, se hará salvedad inicialmente de manera general de cómo se configuran los componentes y

dimensiones de la estrategia y posteriormente pasará a la descripción de los momentos para el diseño de la estrategia pedagógica.

5.1 COMPONENTES DE LA ESTRATEGIA PEDAGÓGICA “SAN RAFAEL SE MUEVE BIEN”

5.1.1 Componente Cognitivo. Al hacer referencia al componente cognitivo en la estructuración de la estrategia pedagógica para la educación vial se debe tener presente que este componente estará soportado por los fundamentos pedagógicos que son descritos en el Documento No. 27 del Ministerio de Educación Nacional y cuya descripción es amplia y detalladamente elaborada en el aparte 2.3 de la presente investigación titulado orientaciones pedagógicas para la educación vial.

Sin embargo, vale la pena hacer salvedad que los fundamentos pedagógicos que integran el componente cognitivo de la estrategia y que son descritos en el Documento No. 27 del Ministerio de Educación Nacional están integrados por: definiciones, objetivos, fundamentos pedagógicos, fundamentos curriculares, fundamentos metodológicos, fundamentos didácticos, fundamentos legales, fundamentos sobre la evaluación y fundamentos relacionados con el servicio social estudiantil.

5.1.2 Componente interventivo. El componente interventivo de la estrategia pedagógica para la educación vial está relacionado con el cómo llevar a cabo la estrategia. Por ende, este componente está sustentado desde la dimensión metodológica, la cual a su vez tiene su fundamento en la concepción teórica práctica de la estrategia pedagógica y se materializa en el momento de aplicación de la misma. Es decir, el componente interventivo se concreta en las acciones operativas que hacen parte de la estrategia guardando estrecha relación con los fines y objetivos definidos para la misma.

De acuerdo con lo planteado previamente, es en el componente interventivo en donde se debe hacer énfasis en el carácter contextual de la estrategia. Es decir, en donde se deben tener en cuenta las especificidades del entorno educativo en donde será aplicada

la estrategia pedagógica, y enfocar las acciones desde la pertinencia que las mismas establezcan con relación a la realidad problémica estudiada y que se propone modificar.

5.2 DIMENSIONES DE LA ESTRATEGIA PEDAGÓGICA “SAN RAFAEL SE MUEVE BIEN”

5.2.1 Dimensión Procesal. La dimensión procesal de la estrategia se evidencia en el hecho que la misma es elaborada y planteada a partir de una serie de pasos o momentos secuenciales, coherentes e integrados. Cada uno de estos momentos debe ser claramente definido y las actividades que integran los mismos deben poder diferenciarse e identificarse en correspondencia al momento al cual pertenecen.

5.2.2 Dimensión Metodológica. Como bien se comentó con anterioridad, es la dimensión a partir de la cual se materializan las acciones concretas que permiten cumplir con los fines y objetivos planteados para la estrategia. Por lo tanto, guarda estrecha relación con el componente interventivo y a su vez con el momento de aplicación de la estrategia.

5.2.3 Dimensión Contextual. La dimensión contextual así como la metodológica integran el componente interventivo de la estrategia. Como su nombre lo indica, justifica las condiciones a partir de las cuales se plantean las acciones de la estrategia en el sentido de su pertinencia y a las características propias de la comunidad educativa investigada.

5.3 MOMENTOS DE LA ESTRATEGIA PEDAGÓGICA “SAN RAFAEL SE MUEVE BIEN”

Los momentos de la estrategia pedagógica para la educación vial para los estudiantes del nivel de media de la Institución Educativa San Rafael seguirá, como se ha aclarado previamente las orientaciones propuestas por Sierra (2004). Por ende, serán planteados como propone la autora en referencia.

Siendo así, los momentos a tener en cuenta en el diseño de la estrategia son: 1. Determinación del fin para el conjunto de actividades. 2. Diagnóstico de los sujetos de la

educación y de la realidad pedagógica. 3. Definición de la concepción teórica y práctica de la dirección del proceso pedagógico y las variantes posibles a utilizar. 4. Selección y planificación de la alternativa pedagógica. 5. Ejecución de la alternativa pedagógica y por último, 6. La valoración y autovaloración del proceso y el resultado.

5.3.1 Determinación del fin para el conjunto de actividades. La determinación del fin para el conjunto de actividades que son propuestas para la estrategia es un momento fundamental puesto que implica el punto de encuentro entre la visión de lo que se pretende lograr con la estrategia pedagógica –el estado deseado- y la coherencia y pertinencia que deben guardar con esta visión las acciones que se llevan a cabo para lograrla. En este sentido, la determinación del fin es primordial pues marca la pauta para el diseño de la estrategia pedagógica y responde al interrogante acerca del ¿para qué es diseñada? En consecuencia, hay que aclarar que el fin o fines de la estrategia pedagógica deben estar relacionados con los objetivos propuestos por el Ministerio de Educación Nacional para la educación vial en su Documento No. 27.

Teniendo en cuenta lo expresado, el fin que se plantea para la estrategia pedagógica de educación vial para los estudiantes del nivel de media de la Institución Educativa San Rafael del municipio de Santa Isabel Tolima es:

Formar en Educación Vial a los estudiantes del nivel de media de la Institución Educativa San Rafael bajo un enfoque orientado a la movilidad segura sustentada en los principios de autonomía, responsabilidad, seguridad, cooperación y valoración y cuidado de la vida propia y la de sus semejantes.

5.3.1.1 Objetivos de la estrategia pedagógica para la educación vial. Una vez terminado y definido el fin para la estrategia pedagógica, es posible plantear los objetivos procurando que los mismos sean orientados a aspectos específicos y concretos, además de que su formulación permita dilucidar sus cualidades respecto a lo realizables, medibles y evaluables del cumplimiento de los mismos. De conformidad con lo anterior, se tiene:

- Objetivo General

Orientar procesos de formación de hábitos, habilidades, conductas, y actitudes de ciudadanos y actores viales responsables para los estudiantes del nivel de media de la Institución Educativa San Rafael del municipio de Santa Isabel Tolima.

- Objetivos Específicos

- ✓ Generar y llevar a cabo con los estudiantes del nivel de media de la Institución Educativa San Rafael del municipio de Santa Isabel Tolima acciones formativas encaminadas a la formación ciudadana, al conocimiento y cumplimiento de la normatividad de tránsito, la valoración del espacio público en función del bienestar común y el cuidado de la vida propia y la de los demás.
- ✓ Desarrollar en los estudiantes del nivel de media de la Institución Educativa San Rafael del municipio de Santa Isabel Tolima competencias para la movilidad segura relacionadas con el entorno en el cual se desenvuelven cotidianamente.
- ✓ Contribuir a la formación integral de los estudiantes de la Institución Educativa San Rafael del municipio de Santa Isabel Tolima, para que sean ciudadanos responsables consigo mismos, con su entorno y con los demás actores viales.

5.3.2 Diagnóstico de los sujetos de la educación y de la realidad pedagógica. Como bien fue comentado previamente, la importancia de este momento es tal que ya fue abordado de manera anticipada. En el aparte de la presente investigación relacionado con el análisis de resultados se plantea el estado inicial de los sujetos de la educación, la comunidad educativa en general y de esta manera se obtiene una visión de la realidad pedagógica en el marco de la Educación Vial.

Sin embargo, para mayor claridad se relaciona nuevamente el resumen que resultó de este diagnóstico el cual fue expuesto en la introducción de este capítulo. De esta manera,

se tiene que: los estudiantes que cursan el nivel de media en la Institución Educativa San Rafael cubren amplias distancias y tiempos de desplazamiento en promedio de media hora desde sus lugares de vivienda hasta la sede principal de la institución, tienden a desplazarse a través de caminatas y motocicletas para suplir la necesidad de transporte utilizando la vía principal pavimentada que comunica con la cabecera municipal y vías secundarias destapadas que permiten llegar a cada una de las veredas que conforman el Centro Poblado.

No obstante, ante todo debe resaltarse que respecto a la educación vial, la mayor proporción de los estudiantes del nivel de media de la institución manifestaron no tener conocimiento puntual sobre la misma y en caso de poseerla, se enmarca en el enfoque normativo de la educación vial relacionada con el conocimiento de normas, regulaciones y señales de tránsito y no relacionada con una visión más global que contribuya al logro de una movilidad segura en donde prevalezca la valoración por la vida, la actitud frente al riesgo y el cuidado propio y del otro.

5.3.3 Definición de la concepción teórica y práctica de la dirección del proceso pedagógico y las variantes posibles a utilizar. Para Sierra, (2004) los fundamentos teóricos brindan sustento al diseño de la estrategia, la cual debe ser construida a partir de criterios eminentemente pedagógicos. En este sentido, se entiende que sea necesario aclarar las concepciones que desde la teoría permiten mostrar un camino que ayude a proyectar la estrategia hacia el direccionamiento del proceso pedagógico. (p. 92)

Con relación a lo planteado con anterioridad, es necesario aclarar que los criterios pedagógicos que sustentan la construcción de la estrategia deben dar fe del carácter integrador de la pedagógica respecto a la totalidad del proceso pedagógico. Por tal motivo, para abordar el aspecto que se refiere a las concepciones teóricas adoptadas para dar luces al diseño de la estrategia pedagógica para la educación vial, las mismas se enmarcarán desde las perspectivas didáctica, curricular y pedagógica.

5.3.3.1 Concepción teórica desde la didáctica. Al considerar la dimensión específica del proceso de enseñanza aprendizaje el Documento No. 27 del Ministerio de Educación Nacional propone desde la perspectiva teórica basar las acciones educativas encaminadas a la educación vial y la movilidad segura en las teorías del aprendizaje significativo y de la enseñanza problémica.

De acuerdo con lo anterior, Rodríguez, (2010) teniendo en cuenta las teorías de Ausubel, (1972, 1976, 2002), exponen que el aprendizaje significativo es: “El proceso según el cual se relaciona un nuevo conocimiento o una nueva información con la estructura cognitiva de la persona que aprende de forma no arbitraria o sustantiva o no literal.” (p. 11). Por ello en la estrategia de Educación Vial se tendrán en cuenta varios elementos de la teoría del Aprendizaje significativo, entre ellos, la disponibilidad del docente, de los estudiantes, de las tareas y los propios conocimientos previos que sobre el tema tengan los estudiantes.

Complementariamente, desde la perspectiva de la enseñanza problémica, Restrepo, (2005) hace referencia a Bruner, (1973) considerado como el sistematizador del aprendizaje por descubrimiento y construcción. En tal sentido Restrepo, (2005) manifiesta de acuerdo con Bruner, (1973) que: “es fundamental llevar el aprendizaje humano más allá de la mera información, hacia los objetivos de aprender a aprender y a resolver problemas.” (p. 11).

Atendiendo a lo expuesto, Restrepo, (2005) define lo que es considerado un problema en la propuesta del Aprendizaje Basado en Problemas. De esta manera se tiene que: “el problema, así su solución se efectúe a través de la lógica del método científico, es una situación simulada muy parecida a los problemas que ya en la práctica profesional enfrentarán los futuros practicantes de una u otra profesión.” (p. 12)

Tal como puede deducirse, poniendo en práctica el aprendizaje basado en problemas ABP como apuesta didáctica en la enseñanza y aprendizaje, se busca que a partir del planteamiento de situaciones problemas los estudiantes sean capaces de proponer soluciones para lo cual requieren familiarizarse con nuevos conocimientos partiendo de

sus saberes previos respecto a la situación. Es así como se propicia el aprendizaje significativo.

Ahora bien, en el caso concreto de la estrategia pedagógica para la educación vial, será esta apuesta didáctica la que sustente la práctica educativa. Se propone plantear situaciones construidas a través de los testimonios de los mismos estudiantes. Estas situaciones problemas estarán relacionadas con la movilidad segura en el contexto de la institución educativa San Rafael y su planteamiento facilitará generar el espacio para la discusión, identificación de falencias u omisiones en la actuación respecto a la movilidad segura por parte de los involucrados y finalmente, se espera que se propongan las soluciones a las situaciones planteadas. Así, se integrará también la teoría del aprendizaje por descubrimiento propuesta por Brunner. Sin embargo, esta acción será abordada posteriormente en el momento correspondiente a la aplicación de acciones.

No obstante, vale la pena anotar que las prácticas didácticas relacionadas con el aprendizaje significativo y el aprendizaje basado en problemas o aprendizaje problémico deben ser planificadas previamente y evidenciadas a partir de la construcción curricular en la cual se fundamentan las acciones que integran la estrategia pedagógica. Por ende, la perspectiva curricular propuesta en este sentido es la relacionada con el currículo práctico.

5.3.3.2 Concepción teórica desde lo curricular. Tal como fue manifestado al abordar la concepción teórica desde lo didáctico, hay que hacer hincapié en cómo todos los planteamientos teóricos deben finalmente ser materializados a través de las acciones prácticas. Precisamente, a partir de esta consideración se valida que el concebir el proceso de enseñanza aprendizaje a partir del aprendizaje significativo y el aprendizaje basado en problemas debe llevar a concretar los cursos de acción en torno a la propuesta curricular que se construye para desembocar finalmente en un correcto direccionamiento del proceso pedagógico.

Siendo así, la práctica cobra un singular significado y lugar dentro de la consideración del diseño de la estrategia pedagógica. La práctica se fundamenta en planteamientos teóricos, pero solo a partir de ella se puede evidenciar su aplicabilidad en concordancia con la teoría tomada como referencia. Es la práctica y toda su riqueza, la interacción entre el maestro y el estudiante en torno al conocimiento y en un contexto determinado, la que permite enriquecer las acciones que se llevan a cabo en materia pedagógica y a partir de su evaluación, continuar con el perfeccionamiento de la estrategia pedagógica diseñada.

Desde esta perspectiva se justifica que desde la teoría curricular se elija al currículo práctico como el más idóneo para materializar el diseño de la estrategia pedagógica para la educación vial. Respecto al currículo práctico, Sacristán, (1991) expresa que:

El análisis de la estructura de la práctica tiene sentido planteársela desde la óptica del curriculum concebido como proceso en la acción. Es ahora el momento del análisis decisivo de la práctica pedagógica en la que se proyectan todas las determinaciones del sistema curricular, donde ocurren los procesos de deliberación y donde se manifiestan los espacios de decisión autónoma de los más directos destinatarios del mismo: profesores y alumnos. (p. 4)

Adicionalmente, es necesario considerar que las acciones propuestas en el diseño de la estrategia están relacionadas directamente con las actividades necesarias para llevar a cabo las mismas y estas a su vez, pueden desembocar en tareas puntuales y más específicas. Siendo así, las acciones y las actividades de la estrategia pedagógica se conectan con las tareas desarrolladas por maestros y por estudiantes y su ejecución debe a su vez tener siempre como eje fundamental el fin y conjunto de objetivos para los cuales fue diseñada la estrategia. Frente a este entramado de relaciones, Gimeno Sacristán, (1991) manifiesta:

El tiempo de clase se rellena básicamente de tareas escolares y de esfuerzos por mantener un cierto orden social dentro del horario escolar, bajo una forma de interacción entre profesores y alumnos. Un currículum se justifica, en definitiva, en la práctica por unos pretendidos efectos educativos y éstos dependen de las experiencias reales que tienen los alumnos en el contexto del aula, condicionadas por la estructura de tareas que cubren su tiempo de aprendizaje. El currículum desemboca en actividades escolares, lo que no quiere decir que esas prácticas sean solamente expresión de las intenciones y contenidos de los currícula. (p.4)

En consecuencia, es esta visión del currículo, la del currículo práctico la que se ajusta a las pretensiones del diseño de la estrategia pedagógica propuesta pues propende por una práctica que evidencie a través de la relación existente entre docentes y estudiantes la búsqueda y consecución de los fines que sustentan la estrategia pedagógica.

5.3.3.3 Concepción teórica desde la pedagogía. En el capítulo correspondiente al marco teórico se plantea la estrecha relación que existe entre formación y educación entendiendo que la estrategia pedagógica tal como es concebida por Sierra, (2004) posee una intención transformadora de un estado real a un estado deseado.

De esta manera, la concepción teórica que fundamenta la estrategia pedagógica para la educación vial se basa en los planteamientos de formación de Zambrano, (2007) quien manifiesta que:

La formación es la finalidad última de la educación; mientras ésta es una experiencia práctica, la formación es un estado del espíritu. Entre los dos conceptos existen relaciones muy fuertes, casi determinantes. A la vez que nos educamos nos estamos formando. La formación es un estado espiritual y como tal nos interesa comprenderlo. (p. 28)

Precisamente, desde esta perspectiva espiritual y trascendental de la formación habla también Gadamer (1993), quien manifiesta que la formación es un apropiarse de un algo de manera permanente, precisamente esa apropiación es el aprehender, es la forma como el ser humano hace suyo aquello que aprende y pasa a integrarlo a la esencia de su ser. Puntualmente al respecto Gadamer, (1993) manifiesta:

Precisamente en esto el concepto de la formación va más allá del mero cultivo de capacidades previas, del que por otra parte deriva. Cultivo de una disposición es desarrollo de algo dado, de modo que el ejercicio y cura de la misma es un simple medio para el fin. La materia docente de un libro de texto sobre gramática es medio y no fin. Su apropiación sirve tan sólo para el desarrollo del lenguaje. Por el contrario en la formación uno se apropia por entero aquello en lo cual y a través de lo cual uno se forma. En esta medida todo lo que ella incorpora se integra en ella, pero lo incorporado en la formación no es como un medio que haya perdido su función. En la formación alcanzada nada desaparece, sino que todo se guarda. (p. 15)

Por los motivos expuestos, tanto Zambrano, (2007) como Gadamer, (1993) entran a ser los referentes básicos al momento de hablar de formación en lo que respecta a la pedagogía y su intencionalidad en función del diseño de la estrategia pedagógica para la educación vial. Estos planteamientos de los autores reseñados son compatibles con la intencionalidad del Ministerio de Educación Nacional en torno a la educación vial en la medida en que buscan que las acciones en esta materia pasen a convertirse en hábitos, conductas y comportamientos seguros en la vía por parte de los educandos y a su vez coincide con los planteamientos de Sierra, (2004) respecto a la concepción teórico práctica del proceso pedagógico puesto que el estado deseado del sujeto de la educación vial es precisamente posicionarlo en una cultura de la movilidad segura.

5.3.4 Acciones para alcanzar el fin esperado. Por motivos de practicidad en el diseño de la estrategia pedagógica para la educación vial, el presente momento ha sido denominado acciones para alcanzar el fin esperado acorde con los elementos de la estrategia pedagógica que plantea García, (2001) citando a Salazar, (2000). De esta manera, en lugar de hablar de selección y planificación de la alternativa pedagógica y de ejecución de la alternativa pedagógica, se integrarán estos dos momentos definidos por Sierra, (2004) en un solo momento en el cual se definen, describen, y planifican las acciones que se proponen para alcanzar el fin y los objetivos que han sido determinados para la estrategia pedagógica para la educación vial.

En consecuencia, a continuación son descritas las acciones que han sido contempladas llevar a cabo con el propósito de dar cumplimiento a los fines propuestos para la estrategia pedagógica para la educación vial para los estudiantes de media de la Institución Educativa San Rafael del municipio de Santa Isabel Tolima. En tal sentido, vale la pena aclarar que las acciones para alcanzar el fin esperado han sido diseñadas de tal manera que se integran o constituyen de los siguientes elementos: Líneas de acción, acciones propiamente dichas y actividades. Cada uno de estos elementos constitutivos es descrito a continuación.

5.3.4.1 Líneas de acción. Debe aclararse que la estrategia pedagógica ha sido planteada para ser desarrollada fundamentalmente a través de dos líneas de acción desde las cuales se busca irradiar la educación vial a través del enfoque de la movilidad segura a toda la comunidad educativa. En este orden de ideas, las líneas de acción a partir de las cuales se enmarcan las acciones para la educación vial son la línea de acción con docentes y la línea de acción con estudiantes.

Desde esta perspectiva, se debe hacer la precisión que la línea de acción con docentes busca sensibilizar, informar y disponer un ambiente propicio para promover la cultura de la educación vial y la movilidad segura a partir de las actuaciones llevadas a cabo con los docentes y que potencian a su vez las actividades en las cuales los docentes asumen

un rol de liderazgo al orientar las tareas a desarrollarse con el concurso de los estudiantes.

En tal sentido, la línea de acción con docentes incorpora para su funcionamiento las jornadas pedagógicas con el profesorado de la institución que se abordarán teniendo en cuenta actividades como el conocimiento de la normatividad relacionada con la educación vial, es decir, familiarizarlos con la ley. Adicionalmente, se contempla la acción de definición de competencias a través de las cuales los docentes a partir de sus disciplinas y áreas de conocimiento aportan a los fines establecidos para la educación vial y por último, el diseño en conjunto del proyecto pedagógico transversal de educación vial de la institución educativa.

De manera complementaria, la línea de acción con estudiantes estará orientada al desarrollo de actividades curriculares y extracurriculares en torno a las cuales los estudiantes se forman y desarrollan hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía y a su vez se convierten en multiplicadores de la cultura de la educación vial en la comunidad educativa de la cual hacen parte valiéndose de herramientas para la acción como el servicio social estudiantil.

5.3.4.2 Acciones y actividades. Habiendo definido las líneas de acción para promover la educación vial en la Institución Educativa considerando una línea de acción con docentes y una línea de acción con estudiantes, deben establecerse entonces las acciones y actividades que se contemplan desarrollar para cada una de las líneas. De esta manera se tendría entonces:

- Línea de acción con docentes. La acción propuesta para abordar la educación vial con docentes tomará como eje principal el desarrollo de Jornadas Pedagógicas con los mismos. Estas Jornadas Pedagógicas son orientadas teniendo en cuenta el rol que juegan los docentes en la promoción de la Educación vial en los estudiantes y considerando que la Educación Vial y la Movilidad Segura se constituyen en el eje

primordial del proyecto pedagógico transversal de Educación Vial que se construye en su compañía para la Institución Educativa.

En consideración de lo planteado, se propone que las jornadas pedagógicas con docentes se circunscriban en el marco de la realización de actividades relacionadas con la familiarización de los docentes con la normatividad generada en torno a la temática de la Educación Vial.

Desde esta perspectiva es oportuno considerar que la primera responsabilidad del docente en el contexto de la Educación Vial es ser un conocedor de normas como la Ley 1503 de 2011, el Código Nacional de Tránsito, el Documento No. 27 que contiene las orientaciones pedagógicas para la movilidad segura y otras normas relacionadas, haciendo énfasis en que el conocimiento de la norma debe llevar al desarrollo de acciones educativas desde las distintas áreas de conocimiento y desde la transversalidad generada en torno de la educación vial con el objeto de dotar a los docentes de herramientas que ayuden a formar a los estudiantes en educación vial bajo un enfoque de movilidad segura.

En segundo lugar, se desarrollan jornadas pedagógicas orientadas a lograr acuerdos entre docentes respecto a la definición, formulación y apropiación de competencias en movilidad segura que serán desarrolladas a partir del aporte de cada una de las áreas de conocimiento buscando de esta manera generar procesos reales y evidentes de comunicación interdisciplinar que posibiliten establecer y vivenciar la transversalidad respecto a la Educación Vial.

Desde esta óptica, las jornadas pedagógicas para la formulación de competencias constituyen espacios de diálogo interdisciplinar que sientan las bases para sustentar la definición y puesta en marcha del proyecto pedagógico transversal en educación vial de la Institución Educativa. Por ende, el resultado de estas jornadas pedagógicas es plasmado en documentos institucionales como las actas de reunión con el objeto de que las competencias formuladas en materia de educación vial sean llevadas al

consejo directivo de la Institución buscando su análisis en pro de su incorporación en el Proyecto Educativo Institucional.

Finalmente, a partir de la acción de las jornadas pedagógicas con docentes se desarrollan actividades que posibiliten la formulación del Proyecto Pedagógico Transversal de Educación Vial. Vale aclarar el atributo de secuencialidad que se evidencia en la acción de jornadas pedagógicas con docentes.

Como bien puede observarse, la intención es que la formulación del Proyecto Pedagógico Transversal sea resultado de un proceso progresivo en el cual los docentes primero se capacitan y conocen la normatividad relacionada con la Educación Vial así como con los fines que persigue la misma. Posteriormente se formulan las competencias que se buscan desarrollar a partir de las áreas del conocimiento impartidas en la Institución con el ánimo de establecer el diálogo interdisciplinar que posibilite la generación de un ambiente propicio en el cual diseñar el Proyecto Pedagógico Transversal de Educación Vial.

- Línea de acción con estudiantes. La línea de acción con estudiantes contempla en su diseño el desarrollo de una acción que se ha denominado actividades curriculares y extracurriculares. Estas acciones son propuestas de acuerdo con las orientaciones pedagógicas para la movilidad segura contenidas en el Documento No. 27 del Ministerio de Educación Nacional.

Es preciso aclarar, que con las acciones y actividades que se propone desarrollar con estudiantes se pretende dar aplicabilidad a las disposiciones del MEN sin olvidar que son los actores inmersos en la acción los mejores conocedores de la realidad contextual en la cual tiene su operación la Institución Educativa. Por ende, es la participación de estos actores la que le da sentido fundamental a la manera como la estrategia pedagógica diseñada responde realmente a las características y necesidades del entorno para el cual es diseñada.

En consecuencia, a continuación se describirá en qué consisten y como han sido diseñadas las actividades curriculares y extracurriculares que constituyen la línea de acción con estudiantes.

- Actividades curriculares. Las actividades curriculares son aquellas cuya realización se circunscribe a la jornada académica establecida por la Institución Educativa. Estas actividades surgen como espacios de confluencia interdisciplinar entre las distintas áreas de conocimiento en pro del desarrollo evidente de la transversalidad de la temática relacionada con la Educación Vial siguiendo el enfoque de la movilidad segura.

No obstante, dada la importancia y magnitud de algunas de las actividades propuestas, y considerando contar con la participación de otros miembros de la comunidad educativa distintos a los estudiantes, las mismas pueden ser programadas en común acuerdo por los miembros de la comunidad educativa en horarios alternos a la jornada académica escolar.

Desde esta perspectiva y de acuerdo con el Documento No. 27 del Ministerio de Educación Nacional, las actividades propuestas para desarrollarse desde lo curricular están constituidas por los talleres grupales, las lecturas de contexto con estudiantes y los centros de interés con todos los miembros de la comunidad educativa.

- Talleres grupales. Los talleres grupales constituyen espacios de información, reflexión y acción en torno a problemáticas puntuales cuya necesidad de abordaje sea identificada por los docentes o propuestas por los mismos estudiantes e incluso padres de familia, en la medida en que se incrementa el interés por profundizar en los aspectos relacionados con la Educación Vial.

Dentro del diagnóstico realizado para identificar el estado actual de los estudiantes respecto a la Educación Vial se logró determinar que los medios de transporte más utilizados por los jóvenes que cursan el nivel de media de la Institución Educativa

son la caminata y la motocicleta. Por ende, y considerando que la Institución Educativa se circunscribe a un contexto rural, los talleres parten del reconocimiento de tal condición y de los aspectos que deben tenerse en cuenta para realizar desplazamientos inteligentes y seguros en vías con las características del contexto de la Institución.

Bajo esta dinámica, los talleres grupales deben contener un importante componente conceptual relacionado con las disposiciones legales en torno a la movilidad segura en el país. Sin embargo, el carácter de los talleres y las temáticas abordadas en los mismos deben estimular la participación de los asistentes con el objeto de tomar sus experiencias y conocimientos previos como punto de partida para enlazar estos conocimientos previos con el nuevo conocimiento que se propone construir.

De la misma manera, los talleres grupales se convierten en un importante banco de insumos de ideas y material propuesto y producido por los estudiantes para ser utilizado posteriormente en el cumplimiento de metas relacionadas con la Educación Vial de ellos mismos, de sus compañeros de grados inferiores y toda la comunidad educativa. Es decir, a partir de los talleres grupales se potencian las demás actividades que se proponen desde la dimensión curricular y extracurricular.

Respecto a lo comentado con anterioridad, surge entonces la puesta en marcha de la redacción de testimonios personales por parte de los estudiantes enmarcados en el tema de la educación vial. Estos testimonios permitirán en primer lugar contemplar experiencias reales sucedidas en el entorno de la Institución Educativa y en segundo lugar posibilitan la implementación del aprendizaje basado en problemas, puesto que estos testimonios de percances, accidentes e incidentes viales promoverán el análisis compartido de las situaciones, identificado las diversas alternativas de actuación bajo las cuales era posible evitar o mitigar las consecuencias de la ocurrencia de las situaciones expuestas en los testimonios.

Complementariamente, la redacción de los testimonios personales se convierte en acciones de materialización de la interdisciplinariedad y la transversalidad de las competencias que se proyectan desarrollar –en este caso desde el área de lenguaje– a partir de la Educación Vial en materia de movilidad segura.

Las anteriores actividades podrán desarrollarse desde las áreas académicas de: Matemáticas, Ciencias Naturales, Ciencias Sociales, Filosofía, Lengua Castellana, Ética y Valores y Educación Religiosa y Moral.

Adicionalmente, los talleres grupales también permitirán elaborar y diseñar material para ser utilizado en campañas de Educación Vial desde el ámbito extracurricular. En esta dinámica, los talleres grupales se erigen inicialmente como el espacio de aprendizaje, pero posteriormente posibilitan la materialización de ese aprendizaje en acciones que promueven la cultura vial en toda la Institución Educativa. Estas actividades podrán realizarse desde las áreas de Educación Artística, Tecnología e Informática y Educación Física.

Siendo así, se genera desde el espacio de los talleres grupales la producción de lemas, mensajes, se comparten ideas y temáticas, se proponen diseños artísticos, se elaboran libretos y se llevan a cabo otras actividades relacionadas para la Educación Vial desde diversas perspectivas como el teatro, lo audiovisual, artístico, lo pictórico, literario y muchas más opciones que surjan con la implementación de los talleres grupales.

Por último, resta decir que los talleres grupales si bien son un espacio en donde prima la espontaneidad de los participantes en la búsqueda de la construcción del conocimiento individual y colectivo, y que además en múltiples ocasiones la reacción de los participantes desbordan a lo planificado, no se debe olvidar que de acuerdo con Sierra (2004) es el maestro el que puede reencausar el proceso pedagógico hacia la consecución de los fines que él mismo ha planteado y con cuyo conocimiento está plenamente compenetrado.

Precisamente, con el propósito de privilegiar la planificación dentro de la estructuración de los talleres grupales, se propone a continuación un esquema de planificación basado en la estrategia Todos a Aprender el Ministerio de Educación Nacional a manera de ejemplo ilustrativo sin pretensiones de convertirse en una camisa de fuerza y con el ánimo de ejemplificar el proceso de planificación del taller iniciando desde la identificación y definición de la temática a abordar y culminando con la evaluación de lo realizado respecto a los fines con los cuales fue ideado.

Tabla 8. Elementos Esenciales Para La Preparación De Una Actividad Línea De Acción Con Estudiantes

ELEMENTOS ESENCIALES PARA LA PREPARACIÓN DE UNA ACTIVIDAD LÍNEA DE ACCIÓN CON ESTUDIANTES TALLER DE EDUCACIÓN VIAL TEMA: EJERCICIO DE LA MOVILIDAD SEGURA		
Competencia para la Movilidad Segura	Meta de Formación	Desempeño
Corresponsabilidad vial: Estado de desarrollo moral en el cual el individuo puede asumir el deber de garantizar al otro su derecho a moverse con libertad de forma segura y oportuna.	Como actor de tránsito se responsabiliza del respeto y promoción del ejercicio libre y seguro de la movilidad de los otros actores.	Promuevo el respeto a la vida y al ambiente sano frente a riesgos como ignorar señales de tránsito, conducir a alta velocidad o por ingesta de alcohol.
1. EXPLORACIÓN		
Actividades de preparación para el aprendizaje	Objetivo de Aprendizaje	
Realización de lecturas de contexto. Visualización de vídeos. Discusión de testimonios y casos. Exploración de saberes previos.	En este espacio se aclara y se socializa con los estudiantes la importancia del tema y el aprendizaje que se pretende alcanza con el mismo.	

ELEMENTOS ESENCIALES PARA LA PREPARACIÓN DE UNA ACTIVIDAD

LÍNEA DE ACCIÓN CON ESTUDIANTES

TALLER DE EDUCACIÓN VIAL

TEMA: EJERCICIO DE LA MOVILIDAD SEGURA

Competencia para la Movilidad Segura	Meta de Formación	Desempeño
2. ESTRUCTURACIÓN		
Conceptualización	Modelación	
El docente aborda la temática planteada desde lo conceptual, lo vivencial y lo legal para familiarizar al estudiante con el conocimiento relacionado con el tema y motivar su apropiación.	Se exponen paso a paso las actividades relacionadas, los pasos para su realización y se explicitan los resultados esperados. Se abre el espacio para la recepción de propuestas de actividades por parte de los estudiantes.	
3. PRÁCTICA		
Práctica guiada	Práctica independiente	
Preparación de intervenciones frente a estudiantes de grados precedentes con la asesoría del profesor acerca de la selección del material y organización de la intervención.	Exposición de la temática relacionada en grados precedentes y material didáctico para crear conciencia acerca del tema abordado en otros estudiantes.	
4. TRANSFERENCIA		
Aplicación del aprendizaje		
Lectura de testimonios elaborados por los estudiantes relacionados con la problemática abordada.	Identificación de las causas del problema en el testimonio a partir del aprendizaje problémico y proposición de distintas alternativas de solución al problema identificado.	
5. VALORACIÓN		
Cierre	Reflexión	

ELEMENTOS ESENCIALES PARA LA PREPARACIÓN DE UNA ACTIVIDAD

LÍNEA DE ACCIÓN CON ESTUDIANTES

TALLER DE EDUCACIÓN VIAL

TEMA: EJERCICIO DE LA MOVILIDAD SEGURA

Competencia para la Movilidad Segura	Meta de Formación	Desempeño
Plenaria de resolución y estudio de casos seleccionados por los estudiantes, valoración y discusión colectiva de las alternativas de solución al problema abordado a partir del testimonio.		El cierre puede estar a cargo del docente a partir de las reflexiones construidas por los estudiantes. A su vez puede llevar a una actividad final como elaboración de carteles, memes y su publicación en línea, murales, sociodramas en los que se evidencie la importancia de la temática aprendida.

Fuente: El autor

- Lecturas de contexto. Las lecturas de contexto integran también el cuerpo de las actividades curriculares. Las lecturas de contexto comprenden espacios en los cuales contando con la autorización previa de los padres de familia o acudientes de los estudiantes se llevan a cabo con los mismos recorridos viales por el entorno escolar.

El objetivo de las lecturas de contexto es en primera instancia la sensibilización de los estudiantes respecto a las necesidades tanto en materia de conocimiento e instrucción vial normativa, como en la identificación de riesgos viales, actuaciones en el sentido de la prevención y del cuidado propio y de los demás estableciendo también propuestas de intervención estudiantil a partir de las cuales los jóvenes contribuyan al logro de la movilidad segura en la comunidad educativa y el entorno circundante, contribuyendo de esta manera al fortalecimiento de la pertinencia de la estrategia pedagógica para la educación vial.

De manera adicional, la lectura de contexto a partir de la identificación de las necesidades planteadas previamente, generan la proposición de acciones a partir de las cuales fundamentar las actividades mediante las cuales generar impacto en la comunidad en materia de Educación vial a través del Servicio Social Estudiantil.

- Centros de interés. Los centros de interés son un espacio de integración comunitaria para fomentar el diálogo y la reflexión alrededor de las problemáticas y asuntos relacionados con la educación vial que tienen como propósito consolidar la generación de la cultura vial en el Centro Poblado San Rafael.

En este sentido, las temáticas a abordar en los centros de interés surgen de la puesta en marcha de las dos líneas de acción con docentes y estudiantes, la interacción con la comunidad y los nuevos temas de interés que se generan en la dinámica que implica la búsqueda de la movilidad segura como propósito nacional e internacional.

Adicionalmente, los centros de interés propician la profundización y reflexión conceptual respecto a las temáticas relacionadas con la Educación Vial y propende por el acercamiento con académicos o autoridades locales, municipales y regionales relacionadas con los propósitos de la movilidad segura que permitan propiciar el diálogo reflexivo y la proposición de acciones para seguir avanzando en la consolidación de la cultura vial en el Centro Poblado San Rafael.

- Actividades extracurriculares. Las actividades extracurriculares que se proponen para la Educación vial para el nivel de media de la Institución Educativa San Rafael corresponden a aquellas actividades cuyo desarrollo se realizará más allá de los espacios netamente académicos o curriculares. Se plantea que las actividades extracurriculares sean desarrolladas por estudiantes del nivel de media especialmente a partir del servicio social estudiantil, sin perjuicio de la participación de otros estudiantes.

En consideración de lo planteado con anterioridad, el servicio social estudiantil en Educación Vial se fundamentará en la realización de actividades –principalmente campañas- que promuevan la consolidación de la cultura vial en la comunidad educativa.

Como bien fue mencionado previamente, las campañas que promueven la cultura vial en la Institución Educativa San Rafael y su área de influencia contarán con insumos fundamentales que surgen de las actividades curriculares que ya han sido planteadas.

Desde esta perspectiva, algunas de las actividades que se contemplan desde lo extracurricular están relacionadas con la señalización de los espacios viales del entorno de la Institución Educativa, campañas de sensibilización con motociclistas y otros conductores de vehículos que generen persuasión respecto al uso del caso y demás elementos de protección, al respecto de los carriles de circulación respectivos en consideración de las características de las vías de acceso a la institución compuestas por múltiples curvas, ascensos, descensos, caída de material rocoso, deslizamientos de tierra, zonas húmedas producto de la lluvia, zonas de niebla en correspondencia con las características climatológicas del municipio de Santa Isabel.

Del mismo modo, se plantea también la realización de recorridos viales para promover campañas de sensibilización a los propietarios o arrendatarios de los terrenos aledaños a la vía principal que comunica al Centro Poblado con la cabecera municipal, tendientes al control de la presencia de animales en dicha vía puesto que este suceso incrementa la probabilidad de la ocurrencia de accidentes por colisión con los animales, ocasionando lamentables consecuencias para los que intervienen en el mismo.

Complementariamente, se busca desarrollar campañas de cultura vial para peatones específicamente orientada a la población escolar de la institución enfatizando en los niños del nivel de preescolar y básica primaria en donde se eduque respecto al uso

inteligente de la vía pública al circular como peatón, la educación respecto al uso de espacios, el carril por donde deben circular al desplazarse por medio de la caminata por la vía principal que lleva de la cabecera municipal a la carretera central que conduce al municipio de Ibagué, a la familiarización con las señales de tránsito a partir de la elaboración de material y actividades de tipo didáctico que permita la fácil recordación de las mismas.

Además de las planteadas, otras acciones relacionadas con el servicio social estudiantil se enmarcan en la formación de agentes de la cultura vial escolar. En este sentido, los jóvenes del servicio social de grados décimo y undécimo serán instituidos como agentes de la cultura vial contando con prendas distintivas y con funciones aprobadas desde el consejo directivo de la institución relacionadas con la imposición de comparendos pedagógicos a los estudiantes que infrinjan las normas de convivencia en materia vial independientemente de su condición de actor vial (peatones, conductores, pasajes).

Adicionalmente, los agentes de la cultura vial escolar también se encargan de la correcta señalización de los espacios de circulación dentro y fuera de la institución y del desarrollo de acciones pedagógicas prácticas en el marco de los horarios de mayor flujo de estudiantes en la vía principal del Centro Poblado San Rafael.

En la misma dinámica, los estudiantes que prestan su servicio social estudiantil en materia de Educación Vial se encargan del embellecimiento de los espacios de la Institución Educativa a partir del diseño y realización de murales artísticos que contengan mensajes llamativos relacionados con la promoción de la movilidad segura.

En este aspecto se observa la interdisciplinariedad con el área de educación artística puesto que dichas iniciativas como también la promoción de los valores de la cultura vial en la institución a partir del teatro, la música, la danza, los mimos, entre otros, son espacios en los cuales los estudiantes encausan su potencial artístico en la

búsqueda de un propósito fundamental en materia de educación vial con orientación de los docentes de las áreas de la educación artística.

5.3.4.3 Evaluación. La evaluación constituye una parte fundamental dentro de la estrategia para la Educación Vial para los estudiantes del nivel de media de la Institución Educativa San Rafael. El aspecto de la evaluación debe observarse en dos sentidos. En un primer momento corresponde a los avances que logren consolidarse en cuanto a la formación de hábitos, conductas y comportamientos seguros en la vía por parte de los estudiantes que participan en la estrategia.

Desde esta perspectiva, se debe observar que al tratarse de un proceso de formación que pretende el desarrollo de competencias útiles en el marco de la movilidad segura, debe diferenciarse la evaluación de la calificación. Al tratarse de un proyecto transversal, el mismo tiene como eje principal la motivación que debe surgir en el estudiante, específicamente atendiendo a la necesidad de formarse en el ámbito de la Educación Vial.

Siendo así, debe recordarse que las competencias que se buscan desarrollar conforme a lo manifestado por el Ministerio de Educación Nacional son: reconocer y navegar efectivamente por el entorno, moverse de forma idónea dependiendo del modo de transporte utilizado, valorar en la movilidad el riesgo y la vulnerabilidad ante el mismo, asumir la regulación existente y ser corresponsable en la movilidad segura y cooperadora de los demás.

Poniendo en consideración las competencias planteadas por el Ministerio de Educación Nacional, se debe tener presente que su desarrollo es valorado mediante la observación de la conducta de los estudiantes en su entorno para lo cual deben destinarse los espacios necesarios, así como instrumentos diseñados para realizar tales observaciones. El principal indicador en este sentido se constituye también en la no ocurrencia de accidentes viales y en la mitigación de las consecuencias de los mismos. Todos estos son aspectos que dan muestras de que la cultura vial se ha venido asimilando y convirtiendo verdaderamente en un hábito en la comunidad educativa.

No obstante, vale aclarar que desde la transversalidad existe la posibilidad de generar valoraciones en cuanto al desarrollo de las competencias planteadas para la movilidad segura desde la perspectiva de los estándares y desempeños que deben ser propuestos al momento de concretar la creación del Proyecto Pedagógico Transversal de Educación Vial de la Institución. De esta manera, cada docente desde su área de conocimiento podrá determinar si en el trabajo realizado con los estudiantes se ha logrado avanzar en la consolidación de la formación de hábitos, conductas y comportamientos seguros en la vía.

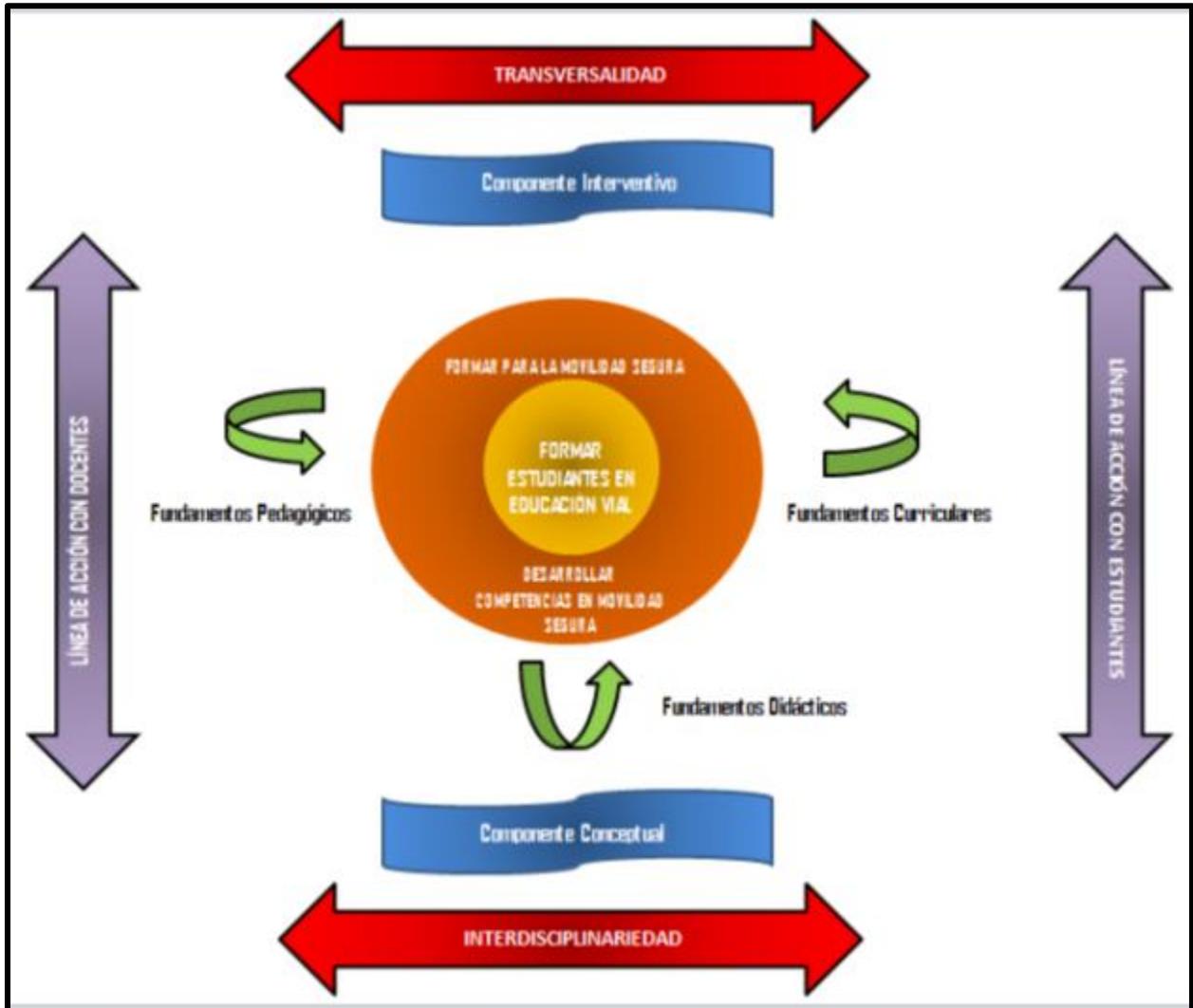
De manera complementaria, se debe recordar que la estrategia y sus resultados también deben ser evaluados especialmente cuando se plantea como un proceso de investigación acción. La evaluación de la estrategia se realiza desde la observación participante a través del instrumento de ficha de observación. Es útil en este sentido considerar también la evaluación por parte de los estudiantes a través de fichas de evaluación de cada una de las sesiones de trabajo y para cada una de las actividades llevadas a cabo con el fin de captar las impresiones de los jóvenes respecto al proceso y sus sugerencias de mejora para el mismo.

No debe olvidarse por último que la finalidad del proceso del diseño y en este caso revisión de la estrategia es la reflexión que en torno a su construcción y puesta en marcha se logre generar. Una reflexión encaminada al crecimiento de la comunidad educativa y su tránsito hacia la movilidad segura basada fundamentalmente en la valoración del riesgo, el cuidado del otro y el respeto por la vida.

En conclusión, se espera que a partir de la estrategia pedagógica descrita se logre apreciar la interrelación entre sus fines, concepciones teóricas, componentes, dimensiones, elementos, y acciones. Se espera también dejar clara la pertinencia de la misma respecto al entorno educativo para el cual es diseñada, que haya claridad en el sentido de evidenciar la interdisciplinariedad y transversalidad, promoviendo el diálogo de saberes académicos que permita denotar el carácter integrador de la estrategia pedagógica para la Educación Vial de la Institución Educativa San Rafael, así como el

tránsito hacia un escenario real de movilidad segura para todos los miembros de la comunidad educativa. Por ende, con fines ilustrativos, se plantea el siguiente esquema:

Figura 16. Esquema de la Estrategia Pedagógica de Educación Vial para los estudiantes del nivel de media de la Institución Educativa San Rafael.



Fuente: El autor

6. CONCLUSIONES

Los estudiantes que cursan el nivel de media en la Institución Educativa San Rafael cubren amplias distancias y tiempos de desplazamiento en promedio de media hora desde sus lugares de vivienda hasta la sede principal de la institución, tienden a desplazarse principalmente a través de caminatas y motocicletas para suplir la necesidad de transporte utilizando la vía principal pavimentada que comunica con la cabecera municipal y vías secundarias destapadas que permiten llegar a cada una de las veredas que conforman el Centro Poblado. Además cuentan con edades que se ubican en el rango de los 15 a los 19 años. El 60,39% de los mismos son hombres y el 39,62% son mujeres.

El 41,51% de los estudiantes del nivel de media de la I. E. San Rafael manifiestan que saben conducir; aquí vale la pena aclarar que el hecho de que sepan conducir no es garantía de seguridad en la vía, porque muchos de los jóvenes por su misma inexperiencia y juventud y por otros motivos, transitan a grandes velocidades, o no tienen licencia de conducción, o no han recibido capacitación en el tema de educación vial o se movilizan sin los implementos de seguridad; por su parte los que se movilizan a pie tampoco poseen información acerca de la documentación de los vehículos en que transitan.

No obstante, ante todo debe resaltarse que respecto a la educación vial, la mayor proporción de los estudiantes del nivel de media de la institución manifestaron no tener conocimiento puntual sobre la misma y en caso de poseerla, se enmarca en el enfoque normativo de la educación vial relacionada con el conocimiento de normas, regulaciones y señales de tránsito y no vinculada con una visión más global que contribuya al logro de una movilidad segura en donde prevalezca la valoración por la vida, la actitud frente al riesgo y el cuidado propio y del otro.

Tras recolectar y analizar la información referente a la encuesta dirigida a estudiantes, las jornadas pedagógicas con docentes y los grupos focales con docentes y estudiantes se logró establecer que la comunidad educativa de la Institución Educativa San Rafael posee concepciones respecto a la Educación Vial que se clasifican básicamente a través de dos enfoques.

De acuerdo con lo comentado, los dos enfoques referentes a la Educación vial que se identifican en la comunidad educativa de la Institución son: un enfoque de tipo normativo relacionado con la forma tradicional de observar la Educación Vial y vinculada exclusivamente con el cumplimiento de las regulaciones, las leyes y normas de tránsito. Por otra parte se identifica aunque de manera incipiente una concepción de Educación Vial relacionada con el enfoque de movilidad segura.

Vale aclarar en relación con lo anterior, que uno de los propósitos de la estrategia de Educación vial diseñada para la Institución Educativa San Rafael es precisamente lograr la transición del enfoque normativo al enfoque de la movilidad segura orientada al conocimiento e información en torno a la regulación de tránsito, pero que pone como prioridad el respeto como principio del uso del espacio público además de la valoración por la vida, la conciencia respecto al riesgo y el cuidado propio y de los demás.

El diseño de la estrategia pedagógica de Educación Vial para los estudiantes del nivel de educación media de la institución educativa San Rafael sienta sus bases en los fundamentos pedagógicos propuestos en las orientaciones emanadas por el Ministerio de Educación Nacional específicamente a través de su Documento No. 27 titulado Orientaciones Pedagógicas en movilidad segura un enfoque de Educación Vial.

Desde esta perspectiva, los fundamentos identificados tras realizar el análisis del documento en mención son de tipo pedagógico en primer lugar, además de curriculares, metodológicos, didácticos y legales incluyendo adicionalmente fundamentos respecto a la evaluación y a la prestación del servicio social estudiantil por parte de los jóvenes de los grados décimo y undécimo.

En este sentido, la estrategia pedagógica de Educación Vial se erige desde un ámbito integrador tomando el aporte que a la misma realizan cada uno de los fundamentos descritos previamente y considerando en primer lugar el carácter formativo que debe orientar el proceso pedagógico relacionado con la Educación Vial.

Finalmente, la estrategia pedagógica de Educación Vial para los estudiantes del nivel de media de la Institución Educativa San Rafael es diseñada teniendo en cuenta las orientaciones teóricas de Sierra, (2004) y García, (2001) además de las orientaciones del Ministerio de Educación Nacional. Por ende, se procura evidenciar en tal diseño el carácter integrador del proceso pedagógico especialmente con relación a lograr hacer latente el diálogo entre saberes a partir de la interdisciplinariedad y la transversalidad que deben ser el cimiento y eje del Proyecto Pedagógico Transversal que se construya una vez implementada la estrategia pedagógica diseñada.

Adicionalmente, la estrategia pedagógica diseñada parte de un diagnóstico participativo a partir del cual se define claramente el fin que se persigue respecto a la Educación Vial, los objetivos, los componentes, las dimensiones, las concepciones teórico-prácticas para llevar a cabo las acciones, las líneas de acción, las actividades y la evaluación. La definición de estos elementos integradores de la estrategia pedagógica de Educación Vial presupone una concepción, apropiación y conocimiento del proceso pedagógico y del mismo modo, una aplicabilidad práctica del mismo que permite hacerlo operacional desde el punto de vista curricular.

RECOMENDACIONES

En primer lugar, se recomienda disponer de manera institucional de los canales y espacios idóneos para llevar a cabo el proceso de implementación de la Estrategia Pedagógica de Educación Vial para los estudiantes de media de la Institución Educativa San Rafael.

En este sentido, la implementación permitirá en el marco de un diseño de investigación acción proceder a construir los puentes a partir de los cuales generar la retroalimentación con los actores y sujetos de la estrategia pedagógica pretendiendo el perfeccionamiento de la misma y su evaluación con miras a determinar verazmente el desarrollo de los hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía que permitan consolidar la cultura vial en la Institución Educativa.

De manera complementaria, con el objeto de garantizar la trascendencia institucional de la estrategia pedagógica diseñada y la mencionada consolidación de la cultura vial en la institución, se recomienda poner la misma en consideración del consejo académico y el consejo directivo para que a partir de su aprobación y teniendo en cuenta los avances generados hasta el momento en la fase de diseño, la cultura vial se incorpore oficialmente al Proyecto Educativo Institucional.

Adicionalmente, pese a que el diseño de la estrategia pedagógica de Educación Vial corresponde a unas condiciones específicas desde el punto de vista contextual, se recomienda que el diseño presentado sea tomado como referencia especialmente en instituciones educativas rurales con características similares a la descrita en este documento, teniendo en cuenta que a nivel regional no se logró identificar antecedentes de investigación en torno al tema de la Educación Vial en un entorno escolar.

Finalmente, se recomienda a nivel departamental que la Secretaría de Educación y Cultura del Tolima adelante iniciativas que visibilicen y hagan masiva la implementación

de acciones de fomento de la cultura vial en las instituciones educativas de su jurisdicción tanto a nivel urbano como rural, de modo que en conjunto con las comunidades educativas se pueda diseñar y materializar la política pública departamental en materia de movilidad segura que se articule con las iniciativas de corte nacional promovidas a partir de la expedición de la ley 1503 de 2011 y a su vez con los objetivos del decenio de acción para la seguridad vial proclamado por la Asamblea General de las Naciones Unidas.

REFERENCIAS

- Alonso, F., Esteban C., Calatayud, C. J. & Egido, A. (2003). Formación y Educación Vial. Una visión a partir de algunas prácticas internacionales. Cuadernos de Reflexión Actitudes. Editorial Actitudes.
- Arana, L., Gutiérrez Escobar, M., Stable Rodríguez, A., Núñez Martínez, M. C., Masó Rivero, R. M. & Rojas Rivero, B. (2016). La interdisciplinariedad: una necesidad contemporánea para favorecer el proceso de enseñanza aprendizaje. Vol.14 No.3 Cienfuegos. Recuperado de: http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1727-897X2016000300015
- Arias, M. (2000). La triangulación metodológica: sus principios, alcances y limitaciones. Universidad de Antioquia. Revista Udea.
- Arnau L. & Montané J. (2010). Educación vial y cambio de actitudes: algunos resultados y líneas de futuro. Revista Educar. Vol. 46, 43 – 56. Universidad Autónoma de Barcelona. Departamento de Pedagogía Aplicada.
- Banco Interamericano de Desarrollo. (2013). División de Transporte. (TSP). Avances en seguridad vial en América Latina y el Caribe 2010 – 2012.
- Banco Mundial. (2013). Análisis de la capacidad de gestión de la seguridad vial. Colombia. Fondo Mundial para la seguridad vial.
- Bustamante, C. (2016). Educación vial y escuela en el estado de Guerrero (México). Tesis Doctoral. Universidad de Salamanca. Facultad de Educación. Departamento de Teoría e Historia de la Educación. Salamanca, España.

Colombia, Asamblea Nacional Constituyente, (1991). Constitución Política de Colombia, Santa Fe de Bogotá: Legis

Colmenares, A. & Piñeros, M. (2008). La investigación acción: una herramienta metodológica heurística para la comprensión y transformación de realidades y prácticas socio-educativas. Recuperado de: <http://www.redalyc.org/pdf/761/76111892006.pdf>

Colorado, M. (2016). Paso seguro por mi ciudad. Una pedagogía de la corporeidad para la enseñanza de la seguridad vial. Trabajo de grado de maestría. Universidad Distrital Francisco José de Caldas. Maestría en estudios artísticos. Facultad de Artes ASAB. Bogotá, Colombia.

Dávila, G. (2006). El razonamiento inductivo y deductivo dentro del proceso investigativo en ciencias experimentales y sociales. Laurus Revista de Educación. Universidad Pedagógica Experimental Libertador. Caracas; Venezuela. Vol, 12, 180 – 205. Recuperado de: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=76109911>.

Dulzaides, M. & Molina, A. (1993). Análisis documental y de información: dos componentes del mismo proceso. ACIMED, Volumen 12 No. 2. Ciudad de la Habana.

Elliot, J. (2000). La investigación acción en educación. Recuperado de: <http://www.terras.edu.ar/biblioteca/37/37ELLIOT-Jhon-Cap-1-y-5.pdf>

Flórez, A. (1993). Crisis disciplinar y estudios culturales. Colombia Ciencia y Tecnología, Octubre – Diciembre. Colciencias. Bogotá, Colombia, Vol. 19, número 4, 3 – 8.

Gadamer, H. (1993). Verdad y Método. Fundamentos de una hermenéutica filosófica. Quinta Ediciones. Ediciones Sígueme. Salamanca, España.

García, M. (2001). Estrategia participativa desde la comunidad educativa dirigida a eliminar manifestaciones de violencia en adolescentes. Tesis Doctoral. Instituto Superior Pedagógico Enrique José Varona. Departamento de dirección educacional. Ciudad de La Habana, Cuba.

Gimeno, J. (1991). El curriculum: una reflexión sobre la práctica. Ediciones Morata. Madrid, España.

Hernández, R.; Fernández, C. & Baptista, P. (2006). Metodología de la Investigación. Cuarta Edición: México D. F.; México.

Hernández, R., Fernández, C. & Baptista, P. (2010). Metodología de la Investigación. Quinta Edición: México D. F.; México.

Hernández, R., Fernández, C. & Baptista, P. (2014). Metodología de la investigación. Journal of Chemical Information and Modeling. Vol. 53.

Llanos, L. (2016). La interdisciplinariedad: una necesidad contemporánea para favorecer el proceso de enseñanza aprendizaje. Universidad de Ciencias Médicas. Revista Medisur. Cienfuegos, Cuba.. Vol. 14. No. 3, 320 – 327.

Lopera, J., Ramírez, C., Zuluaga, M. & Ortiz, J. (2010). El método analítico como método natural. Nómadas, 28.

Ministerio de Educación Nacional. (1994). Decreto 1860. Por el cual se reglamenta parcialmente la Ley 115 de 1994, en los aspectos pedagógicos y organizativos generales. Recuperado de: http://www.mineducacion.gov.co/1621/articulos-172061_archivo_pdf_decreto1860_94.pdf

Ministerio de Educación Nacional. (1994). Ley 115. Por la cual se expide la Ley General de Educación. Recuperado de: http://www.oei.es/quipu/colombia/Ley_115_1994.pdf

Ministerio de Educación Nacional. (2014). Documento No. 27. Saber moverse. Orientaciones Pedagógica en movilidad segura un enfoque de Educación Vial. Imprenta Nacional de Colombia.

Ministerio de Transporte. (2011). Ley 1503. Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones. Recuperado de: file:///C:/Users/Usuario/Downloads/LEY%201503%20DE%202011.pdf

Ministerio de Transporte de Colombia. (2015). Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV) 2011 – 2021. Segunda Edición.

Nazif, J. (2011). Guía práctica para el diseño e implementación de políticas de seguridad vial integrales, considerando el rol de la infraestructura. Naciones Unidas: Santiago de Chile.

Páramo, P. (2013). La investigación en Ciencias Sociales: estrategias de investigación. Bogotá: Universidad Piloto de Colombia.

Patín, D. & Silva, J. (2013). Propuesta para la creación de un centro de formación de conductores profesionales y de recuperación de puntos para infractores de tránsito en el Ecuador. Tesis de Maestría. Pontificia Universidad Católica de Ecuador. Facultad de Ingeniería. Maestría en Transportes. Quito, Ecuador.

Piñuel Raigada, J. (2002). Epistemología, metodología y técnicas del análisis de contenido. Estudios de Sociolingüística 3. Universidad complutense de Madrid.

Restrepo, B. (2005). Aprendizaje Basado en Problemas (ABP): una innovación didáctica para la enseñanza universitaria. Revista Educación y Educadores. Pedagogía Universitaria. Universidad de La Sabana. Facultad de Educación. Bogotá, Colombia. Volumen 8, 9 – 19.

- Rodríguez Palmero, M. L. (2010). La teoría del aprendizaje significativo en la perspectiva de la psicología cognitiva. Ediciones Octaedro, S. L. Barcelona; España.
- Román, D. (2015). Integración de un programa vial Documento al modelo Ecuador. Trabajo de titulación de Maestría. Universidad de san Francisco Ecuador – Universidad de Huelva España. Colegio de Posgrados. Quito, Ecuador.
- Sacristán, G. (1991). El curriculum: Una reflexión sobre la práctica. Recuperado de http://www.terras.edu.ar/biblioteca/11/11DID_Gimeno_Sacristan_Unidad_3.pdf
- Sandín Esteban, M. P. (2003). Investigación cualitativa en educación: fundamentos y tradiciones. Madrid: McGraw- Hill España. Recuperado de: <http://bibliored.ut.edu.co:2061/lib/tolimasp/reader.action?docID=10498542>
- Sandoval, C. (1996). Investigación cualitativa. Instituto Colombiano para el Fomento de la Educación Superior ICFES. Módulos de Investigación Social. ARFO editores Ltda. Bogotá, Colombia.
- Sierra, R. (1997). Modelación Pedagógica. En: Selección de lectura sobre Administración Educativa. Parte I. Editorial AB: Potosí, Bolivia.
- Sierra, R. (2004). Modelo teórico para el diseño de una estrategia pedagógica en la educación primaria y secundaria básica. Tesis doctoral. Instituto Superior Pedagógico Enrique José Varona. Departamento de dirección educacional. Ciudad de La Habana, Cuba.
- Solano, D. (2007). La transversalidad y transectorialidad en el sector público. XX concurso del CLAD sobre Reforma del Estado y Modernización de la Administración Pública. “¿Cómo enfrentar los desafíos de la transversalidad y de la intersectorialidad en la gestión pública?”. Caracas, Venezuela.

Sosa, R. (2013). Desarrollo del nivel de comprensión lectora de los estudiantes a través de la unidad conociendo las “señales de tránsito”. Proyecto de Maestría Universidad de La Sabana. Maestría en Informática Educativa. Chía, Colombia.

Trabazo, M. F. & Zimmerman, M. (2007). Las concepciones de los docentes acerca de los contenidos escolares. XIV Jornadas de Investigación y Tercer Encuentro de Investigadores en Psicología del Mercosur. Facultad de Psicología - Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.

Vargas, F. (2011). Algunas reflexiones sobre la praxis pedagógica. Revista Innovación y Ciencia. Vol., XVIII N° 2.

Vasco, C. (1990). Reflexiones sobre Pedagogía y Didáctica. Pedagogía y Currículo. Vol. N°4, Bogotá.

Zambrano, A. (2007). Formación Experiencia y saber. Colección Semanarium Magisterio. Bogotá, D. C., Colombia: Cooperativa Editorial Magisterio.

ANEXOS

Anexo A. Fundamentos legales

Dada la naturaleza de la presente investigación, circunscrita al plano educativo, debe tenerse en cuenta para los fines pertinentes que la ley marco que regula los procesos educativos en Colombia es la ley 115 de febrero 8 de 1994 por la cual se expide la ley General de Educación.

De conformidad con lo expuesto y teniendo en cuenta que la presente investigación se circunscribe al nivel de educación media, por lo tanto, resulta útil realizar la precisión legal respecto a lo que se concibe a nivel nacional como educación media. Para ello es necesaria la remisión a la sección cuarta de la ley general de educación de 1994 en su artículo 27 sostiene que:

ARTICULO 27. Duración y finalidad. La educación media constituye la culminación, consolidación y avance en el logro de los niveles anteriores y comprende dos grados, el décimo (10°) y el undécimo (11°). Tiene como fin la comprensión de las ideas y los valores universales y la preparación para el ingreso del educando a la educación superior y al trabajo.

De la misma manera, la ley general de educación contempla que con el objeto de lograr la formación integral de los estudiantes se implemente la enseñanza de algunos saberes que corresponden exactamente a un área específica de conocimiento. Para lograr tal propósito, la ley propone la formulación de proyectos transversales en las instituciones educativas, lo cual se contempla en el artículo 14 de la misma.

ARTICULO 14. Enseñanza obligatoria. En todos los establecimientos oficiales o privados que ofrezcan educación formal es obligatorio en los niveles de la educación preescolar, básica y media, cumplir con:

- a) El estudio, la comprensión y la práctica de la Constitución y la instrucción cívica, de conformidad con el artículo 41 de la Constitución Política;
- b) El aprovechamiento del tiempo libre, el fomento de las diversas culturas, la práctica de la educación física, la recreación y el deporte formativo, para lo cual el Gobierno promoverá y estimulará su difusión y desarrollo;
- c) La enseñanza de la protección del ambiente, la ecología y la preservación de los recursos naturales, de conformidad con lo establecido en el artículo 67 de la Constitución Política;
- d) La educación para la justicia, la paz, la democracia, la solidaridad, la confraternidad, el cooperativismo y, en general, la formación en los valores humanos, y
- e) La educación sexual, impartida en cada caso de acuerdo con las necesidades psíquicas, físicas y afectivas de los educandos según su edad.

PARAGRAFO PRIMERO. El estudio de estos temas y la formación en tales valores, salvo los numerales a) y b), no exige asignatura específica. Esta formación debe incorporarse al currículo y desarrollarse a través de todo el plan de estudios.

Teniendo en cuenta lo señalado anteriormente, es válido aclarar que la presente investigación se haya relacionada de manera directa con los literales a y d del artículo 14 de la ley general de educación en la medida en que proyecta fortalecer las competencias ciudadanas de los estudiantes del nivel de media de la Institución Educativa San Rafael, específicamente en el tema relacionado con la educación vial. Para tal propósito, es necesario resaltar también lo expuesto en los artículos 76 y 77 del capítulo dos de la ley en referencia que especifican los temas relacionados con el currículo y con la autonomía escolar.

ARTICULO 76. Concepto de currículo. Currículo es el conjunto de criterios, planes de estudio, programas, metodologías, y procesos que contribuyen a la formación integral y a la construcción de la identidad cultural nacional, regional y local, incluyendo también los recursos humanos, académicos y físicos para poner en práctica las políticas y llevar a cabo el proyecto educativo institucional.

ARTICULO 77. Autonomía escolar. Dentro de los límites fijados por la presente ley y el proyecto educativo institucional, las instituciones de educación formal gozan de autonomía para organizar las áreas fundamentales de conocimientos definidas para cada nivel, introducir asignaturas optativas dentro de las áreas establecidas en la ley, adaptar algunas áreas a las necesidades y características regionales, adoptar métodos de enseñanza y organizar actividades formativas, culturales y deportivas, dentro de los lineamientos que establezca el Ministerio de Educación Nacional.

Con relación a los artículos 76 y 77 de la ley general de educación es importante resaltar los criterios de autonomía y de adaptación de las áreas a las necesidades y características regionales puesto que en este sentido se configura la presente investigación como respuesta a las necesidades encontradas de manera manifiesta en el contexto de la institución Educativa objeto de estudio.

En segunda instancia, desde el punto de vista normativo en el marco nacional se debe hacer referencia a la ley 769 de 2002 por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones. Dado que posteriormente se analizarán las disposiciones y modificaciones que en el artículo 56 del código en referencia se establecen en materia de educación vial, en este apartado se hará referencia textual al ámbito de aplicación y principios del código nacional de tránsito terrestre.

Artículo 1. Ámbito de aplicación y principios. Las normas del presente Código rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas

o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.

En desarrollo de lo dispuesto por el artículo 24 de la Constitución Política, todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público.

Le corresponde al Ministerio de Transporte como autoridad suprema de tránsito definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito. Las autoridades de tránsito promoverán la difusión y el conocimiento de las disposiciones contenidas en este código.

Los principios rectores de este código son: seguridad de los usuarios, la movilidad, la calidad, la oportunidad, el cubrimiento, la libertad de acceso, la plena identificación, libre circulación, educación y descentralización.

Desde el ámbito más específico de la legislación en materia de educación vial es importante hacer mención de la ley 1503 del 29 de diciembre de 2011 por medio de la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones.

De este modo, la ley 1503 de 2011 es una importante manifestación por parte del Gobierno Nacional de que el tema de la seguridad vial vinculado a la prevención de la accidentalidad son aspectos de interés nacional y por tanto se debe legislar y tomar acciones tendientes a disminuir las consecuencias negativas de los comportamientos imprudentes en la vía y por esta razón se propone que una de las principales estrategias se lleva a cabo a través de la educación.

Con relación a lo que se ha planteado en el párrafo inmediatamente anterior es pertinente citar el objeto de la ley en referencia que se establece puntualmente en su artículo primero que dispone:

Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene por objeto definir lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública, de tal manera que:

a) Se contribuya a que la educación en seguridad vial y la responsabilidad como actores de la vía sean asuntos de interés público y objeto de debate entre los ciudadanos;

b) Se impulsen y apoyen campañas formativas e informativas de los proyectos de investigación y de desarrollo sobre seguridad vial;

c) Se concientice a peatones, pasajeros y conductores sobre la necesidad de lograr una movilidad racional y sostenible;

d) Se concientice a autoridades, entidades, organizaciones y ciudadanos de que la educación vial no se basa solo en el conocimiento de normas y reglamentaciones, sino también en hábitos, comportamientos y conductas;

e) Se establezca una relación e identidad entre el conocimiento teórico sobre las normas de tránsito y el comportamiento en la vía.

Siguiendo con la descripción de los aspectos principales de la ley 1503 de 2011, los lineamientos generales para impartir la educación en materia vial se describen en el capítulo II que textualmente dispone:

Artículo 3. Educación Vial. La educación vial consiste en acciones educativas, iniciales y permanentes, cuyo objetivo es favorecer y garantizar el desarrollo integral de los actores de la vía, tanto a nivel de conocimientos sobre la normativa, reglamentación y señalización vial, como a nivel de hábitos, comportamientos, conductas, y valores individuales y colectivos, de tal manera que permita desenvolverse en el ámbito de la movilización y el tránsito en perfecta armonía entre las personas y su relación con el medio ambiente, mediante actuaciones legales y pedagógicas, implementadas de forma global y sistémica, sobre todos los ámbitos implicados y utilizando los recursos tecnológicos más apropiados.

El fin último de la educación vial es el logro de una óptima seguridad vial. Por ello, la educación vial debe:

1. Ser permanente, acompañando el desarrollo de la persona en todas sus etapas de crecimiento.
2. Ser integral, transmitiendo conocimientos, habilidades y comportamientos positivos.
3. Estar basada en valores fundamentales, como lo son la solidaridad, el respeto mutuo, la tolerancia, la justicia, etc.
4. Lograr la convivencia en paz entre todos los actores de la vía.

Adicionalmente a lo planteado, la ley 1503 de 2011 en su artículo cuatro establece una modificación al artículo 13 de la ley 115 de 1994 incorporando un literal adicional con relación a los objetivos de la formación integral de los estudiantes en todos los niveles, este literal establece que:

- i) El Ministerio de Educación Nacional, mediante un trabajo coordinado con el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Salud y Protección Social y con apoyo del Fondo de Prevención Vial, orientará y apoyará el desarrollo de los programas pedagógicos para la

implementación de la enseñanza en educación vial en todos los niveles de la educación básica y media.

De la misma manera, el artículo cinco de la ley 1503 de 2011 propone la adición de un literal al artículo 14 de la ley 115 de 1994 referentes a las temáticas o aspectos de enseñanza obligatoria en todos los niveles educativos, estableciendo que además de los aspectos mencionados en los demás literales se tenga en cuenta que:

f) El desarrollo de conductas y hábitos seguros en materia de seguridad vial y la formación de criterios para evaluar las distintas consecuencias que para su seguridad integral tienen las situaciones riesgosas a las que se exponen como peatones, pasajeros y conductores.

En este sentido, se observa entonces que la ley 1503 de 2011 estipula las finalidades que debe tener la educación vial y además incorpora especificaciones y obligaciones para que en los niveles de educación preescolar, básica y media sean incorporadas estrategias pedagógicas que propendan no solo por el conocimiento de la normatividad de tránsito sino por la formación de hábitos y conductas seguras en la vía que además aclara que son aspectos cuya formación es permanente.

Además de lo considerado, la ley 1503 de 2011 establece para el caso puntual de la educación media académica la incorporación de un literal adicional que entra a enriquecer los objetivos específicos de la educación media académica de la siguiente manera:

Artículo 7. Adiciónese un literal (i) al artículo 30 de la Ley 115 de 1994 y adiciónese dos literales, con los que el artículo 30 quedará así:

i) La formación en seguridad vial.

En suma a las modificaciones observadas, la ley 1503 de 2011 propone también una modificación al artículo 56 del Código Nacional de Tránsito Terrestre expedido mediante

ley 769 de 2002 que expresa de manera puntual respecto a la educación vial en los diferentes niveles de la educación escolar:

Artículo 56. Obligatoriedad de la enseñanza. Se establece como obligatoria, en la educación Preescolar, Básica Primaria, Básica Secundaria, la enseñanza en educación vial de manera sistemática, de conformidad con los objetivos y propósitos señalados en la presente ley.

Parágrafo. Los Ministerios de Transporte y Educación Nacional, tendrán un plazo de doce (12) meses a partir de la fecha de sanción de la presente ley para expedir la reglamentación atinente al cumplimiento de lo dispuesto en este artículo y para presentar las orientaciones y estrategias pedagógicas para la educación en seguridad vial en cada uno de los niveles de educación aquí descritos.

De manera complementaria a la ley 1503 de 2011 posteriormente fue expedido el decreto 2851 de 2013 a través del cual se reglamentan los artículos por el cual se reglamentan los artículos 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 12, 13, 18 y 19 de la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones.

De este modo, el capítulo III del decreto 2851 de 2013 establece las acciones y procedimientos a seguir en materia de educación vial los cuales textualmente disponen de la siguiente manera:

Artículo 3. Acciones del Ministerio de Educación Nacional. Corresponde al Ministerio de Educación Nacional, como ente rector del sector educativo, las siguientes acciones en materia de educación vial:

a) Elaborar y desarrollar las orientaciones y estrategias pedagógicas para la implementación de la educación vial en los niveles de la educación preescolar, básica y media.

b) Incorporar en los programas que actualmente promueven el desarrollo de competencias básicas y ciudadanas los componentes inherentes a la educación vial, señalados en el artículo 3° de la Ley 1503 de 2011.

c) Brindar asistencia técnica a las entidades territoriales certificadas en educación, a través de los programas señalados en el literal anterior, para que acompañen a sus instituciones educativas en el desarrollo del eje de educación vial.

d) Establecer criterios de evaluación que midan el desarrollo de competencias básicas y ciudadanas con relación a la educación vial.

e) Actualizar herramientas pedagógicas en materia de Seguridad Vial.

Parágrafo. Para establecer los contenidos de los componentes inherentes a la educación vial que harán parte de los programas de que trata el literal b) del presente artículo, el Ministerio de Educación Nacional contará con la asesoría y el apoyo del Ministerio de Transporte el Ministerio de Salud y Protección Social y la Corporación Fondo de Prevención Vial o el organismo que haga sus veces, sin perjuicio de la participación que puedan tener otras entidades y organizaciones del sector educativo y civil especialistas en Seguridad Vial.

Artículo 4°. Responsabilidades de las entidades territoriales certificadas en educación. Las siguientes son las acciones de las entidades territoriales certificadas en educación:

a) Coordinar con las autoridades municipales, distritales o departamentales correspondientes, acciones y estrategias que apoyen y fortalezcan la capacidad de los establecimientos educativos en educación vial, de conformidad con los programas que promueven el desarrollo de competencias básicas y ciudadanas del Ministerio de Educación Nacional.

- b) Coordinar con las autoridades municipales, distritales, o departamentales correspondientes, procesos de actualización y de formación docente en Seguridad Vial.
- c) Acompañar y orientar a los establecimientos educativos en la incorporación del eje de educación vial en los proyectos pedagógicos que estas implementen.
- d) Evaluar los resultados y la eficacia de las acciones y estrategias implementadas en materia de educación vial.
- e) Realizar con otras autoridades distritales, municipales o departamentales responsables de la educación vial y con los miembros de la comunidad educativa, un proceso de lectura de contexto en el que identifiquen problemas, dilemas y retos pertinentes a su realidad, particularmente en lo referido al derecho a la movilidad libre y segura.
- f) Definir, a partir de los resultados de la lectura de contexto, planes anuales con actividades, acciones específicas, responsables, indicadores y cronogramas para lograr la incorporación de la educación vial en los Proyectos Pedagógicos de los establecimientos educativos y en los procesos de actualización de formación docente;
- g) Desarrollar en todos los establecimientos educativos las acciones definidas en planes anuales de trabajo;
- h) Convocar semestralmente a reuniones a sus equipos técnicos regionales intersectoriales, para definir el plan de acción y presentar resultados del mismo en materia de educación vial. Además de las reuniones semestrales, estos equipos podrán reunirse cuando lo consideren pertinente e integrarán sus acciones en el marco de los programas que promueven el desarrollo de competencias básicas y ciudadanas;
- i) Promover la creación y uso de herramientas pedagógicas que incorporen nuevas tecnologías de la información;

Artículo 5°. Acciones de las entidades territoriales con respecto de los establecimientos educativos. Las entidades territoriales certificadas en educación garantizarán que en la incorporación de la educación vial los establecimientos educativos realicen las siguientes acciones:

a) Conformar al inicio del año escolar, mesas de trabajo al interior de los establecimientos educativos en las que participen estudiantes, docentes, directivos, administrativos y padres de familia;

b) Diseñar, implementar y ajustar periódicamente las propuestas curriculares que contribuyan al fomento de competencias básicas y ciudadanas y aporten a la educación vial en todas las áreas, asignaturas, proyectos, actividades en el tiempo libre, extracurriculares, el aula e instancias de participación;

c) Establecer claramente en el PEI la promoción de las competencias básicas y ciudadanas para contribuir a la educación vial;

d) Incorporar el eje de educación vial a sus proyectos pedagógicos de acuerdo con las orientaciones dadas por la entidad territorial certificada en educación, de conformidad con los lineamientos definidos por la Ley 1503 de 2011;

e) Propender por el uso de material pedagógico (físico, audiovisual, tecnológico e interactivo), para el desarrollo de las acciones formativas en materia de educación vial en el marco de los proyectos pedagógicos que implementen;

f) Evaluar y hacer seguimiento al desarrollo del eje de educación vial incorporado en los proyectos pedagógicos a partir de los referentes de calidad que estén vigentes. Para ello, los establecimientos educativos deben presentar informes de evaluación y seguimiento a la entidad territorial certificada en educación que servirán de insumo para que estas a su vez incorporen los resultados a su informe de evaluación;

g) Presentar informes a las entidades territoriales certificadas en educación sobre la manera como incorporen el eje de educación vial en los proyectos pedagógicos.

Teniendo en cuenta lo establecido en el decreto 2851 de 2013 respecto a los compromisos que deben ser asumidos por parte del Ministerio Nacional de Educación MEN respecto a establecer las orientaciones pedagógicas para la formación de hábitos y conductas seguras en la vía, se expidió por parte del MEN el documento 27 que se denomina Saber moverse orientaciones pedagógicas en movilidad segura un enfoque de Educación Vial. Dado que el documento 27 será objeto de análisis documental en la presente investigación, en este punto no se establecen precisiones en materia de contenido respecto a estas orientaciones pedagógicas.

En consonancia con lo expresado respecto al documento 27 del MEN, también es pertinente hacer alusión en esta sección al Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV) 2011 – 2021 que permite sintetizar en un plan la intención nacional de llevar el tema de la seguridad vial a su definición como política de estado. De esta manera a continuación se expone un fragmento de su presentación puesto que los aspectos del PNSV serán analizados detenidamente a través del análisis documental en capítulos posteriores. La presentación del PNSV expone:

En ese sentido, el Plan se convierte en una carta de navegación que orienta y propicia medidas concertadas, indicativas e integrales en todo el territorio nacional, fomenta la formulación y aplicación de políticas y acciones a nivel regional, departamental y municipal, con el objetivo de reducir el número de víctimas fatales y no fatales a nivel nacional.

Este documento muestra el proceso de ajuste del que fue objeto el PNSV, tras involucrar a la sociedad civil, al sector público y privado en su realización.

Dicho proceso de ajuste consistió en un trabajo consensuado de la ciudadanía, así como de los principales agentes y actores de la seguridad vial en las regiones y el sector central

del país, el cual permitió delinear una política contextualizada que da respuesta a las mayores problemáticas generadas por accidentes asociados al tránsito.

2.3 BASES CONCEPTUALES

Para fines de clarificar los conceptos y definiciones que se tienen en cuenta para la realización de la presente investigación se acogerán las definiciones establecidas en el artículo 2 del decreto 2851 de 2013 del cual se hizo alusión en el apartado de las bases legales.

En este sentido, se observan entonces las siguientes definiciones:

Artículo 2°. Definiciones. Para la interpretación del presente decreto se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

a) Plan Estratégico de Seguridad Vial: Es el instrumento de planificación que oficialmente consignado en un documento contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas, que deberán adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público y privado existentes en Colombia, encaminadas a alcanzar la Seguridad Vial como algo inherente al ser humano y así evitar o reducir la accidentalidad vial de los integrantes de sus compañías, empresas u organizaciones y disminuir los efectos que puedan generar los accidentes de tránsito.

b) Plan Estratégico de Consumo Responsable de Alcohol: Es el instrumento por medio del cual se definen las acciones que se adelantarán para promover el consumo responsable de alcohol en el establecimiento de expendio y/o consumo de bebidas alcohólicas, luego de un diagnóstico. Este instrumento será elaborado de manera participativa por el propietario/a y administrador/a y demás personal de los establecimientos de expendio y/o consumo de bebidas alcohólicas, El propietario/a y administrador/a y demás personal de los establecimientos de expendio y/o consumo de bebidas alcohólicas serán los responsables del desarrollo de las acciones y plazos para

su ejecución, mecanismos de seguimiento y evaluación, así como estrategias de trabajo interinstitucional con participación de entidades distritales, municipales, locales y organizaciones gremiales, grupos de vecinos y usuarios.

c) Seguridad vial: Se refiere al conjunto de acciones, mecanismos, estrategias y medidas orientadas a la prevención de accidentes de tránsito, o a anular o disminuir los efectos de los mismos, con el objetivo de proteger la vida de los usuarios de las vías.

d) Seguridad activa: Se refiere al conjunto de mecanismos o dispositivos del vehículo automotor destinados a proporcionar una mayor eficacia en la estabilidad y control del vehículo en marcha para disminuir el riesgo de que se produzca un accidente de tránsito.

e) Seguridad pasiva: Son los elementos del vehículo automotor que reducen los daños que se pueden producir cuando un accidente de tránsito es inevitable y ayudan a minimizar los posibles daños a los ocupantes del vehículo.

f) Competencias básicas: Es el conjunto de conocimientos, actitudes y habilidades que, relacionados entre sí, le permiten a un individuo desempeñarse de manera eficaz, flexible y con sentido en contextos nuevos y retadores. Las competencias básicas incluyen las comunicativas, matemáticas, científicas y ciudadanas.

g) Competencias ciudadanas: Son parte de las competencias básicas y son definidas como el conjunto de conocimientos y de habilidades cognitivas, emocionales y comunicativas que, articulados entre sí, hacen posible que el ciudadano actúe de manera constructiva en una sociedad democrática.

h) Entidades territoriales certificadas: Las entidades territoriales certificadas, de conformidad con lo establecido en la Ley 715 de 2001, son aquellas entidades que tienen la competencia de administrar el servicio educativo en su jurisdicción, garantizando su adecuada prestación en condiciones de calidad y eficiencia. Lo anterior implica planificar, organizar, coordinar, distribuir recursos humanos, técnicos, administrativos y financieros y ejercer el control necesario para garantizar la eficiencia, efectividad y transparencia en

el servicio ofrecido, de conformidad con el artículo 153 de la Ley 115 de 1994, mejorando la oferta a los estudiantes actuales y ampliando la cobertura de manera que se atienda el 100% de la población en edad escolar.

i) Proyecto Educativo Institucional (PEI): De acuerdo con el artículo 73 de la Ley 115 de 1994, es el documento que debe elaborar y poner en práctica cada establecimiento educativo y en el que se especifican entre otros aspectos, “los principios y fines del establecimiento, los recursos docentes y didácticos disponibles y necesarios, la estrategia pedagógica, el reglamento para docentes y estudiantes y el sistema de gestión, todo ello encaminado a cumplir con las disposiciones de la presente ley y sus reglamentos”.

j) Proyecto pedagógico: De acuerdo con el artículo 36 del Decreto 1860 de 1994, es una actividad dentro del plan de estudios que de manera planificada ejercita al educando en la solución de problemas cotidianos, seleccionados por tener relación directa con el entorno social, cultural, científico y tecnológico del mismo.

Cumple la función de correlacionar, integrar y hacer activos los conocimientos, habilidades, destrezas, actitudes y valores logrados en el desarrollo de diversas áreas, así como de la experiencia acumulada. La enseñanza prevista en el artículo 14 de la Ley 115 de 1994, se cumplirá bajo la modalidad de proyectos pedagógicos.

Los proyectos pedagógicos también podrán estar orientados al diseño y elaboración de un producto, al aprovechamiento de un material, un equipo, o a la adquisición de dominio sobre una técnica o tecnología, a la solución de un caso de la vida académica, social, política o económica y en general, al desarrollo de intereses de los educandos que promuevan su espíritu investigativo y cualquier otro propósito que cumpla los fines y objetivos en el proyecto educativo institucional.

La intensidad horaria y la duración de los proyectos pedagógicos se definirán en el respectivo plan de estudios.

k) Programas marco de enseñanza en educación vial: Son los lineamientos que orientarán el desarrollo de los proyectos pedagógicos cuyo objetivo es promover el desarrollo de competencias básicas y ciudadanas en los diferentes niveles de la educación formal relacionados con educación en Seguridad Vial, que responden a las políticas intersectoriales y a los términos del artículo 10 de la Ley 1503 de 2011.

Anexo B. Encuesta de educación vial para estudiantes del nivel de educación media de la Institución Educativa San Rafael del Municipio de Santa Isabel Tolima.

A través de la presente encuesta se busca recopilar información de los estudiantes del ciclo de Educación Media de la Institución Educativa San Rafael del municipio de Santa Isabel Tolima, con el propósito de elaborar una línea de base que sirva de insumo para el diseño e implementación de una estrategia pedagógica para la Educación Vial para estudiantes de este ciclo educativo. Se agradece la sinceridad y seriedad en el suministro de la información solicitada.

1. Género

- a. Masculino
- b. Femenino

2. Edad

- a. 13 años
- b. 14 años
- c. 16 Años
- d. 17 Años
- e. 18 Años
- f. Mayor de 18 años.

3. Grado

- a. 10
- b. 11

4. Lugar de Residencia (Vereda)

- a. El Corozo
- b. La Candelaria
- c. San Isidro
- d. La estrella – Colón
- e. Palmar La Esperanza
- f. Buenavista
- g. La Argentina
- h. Santa Isabel – Cabecera municipal
- i. Centro Poblado San Rafael.
- j. Otro. ¿Cuál?

5. ¿Qué modo o medio de transporte utilizas para desplazarte hasta la Institución Educativa?

- a. Ruta de transporte Escolar.
- b. Motocicleta
- c. Automóvil particular.
- d. Caminata.

- e. Semoviente (Animales como mula, mulo, yegua, caballo, burro, etc.)
- f. Bicicleta
- g. Busetas o buses de transporte intermunicipal

6. ¿El vehículo en el cual te desplazas habitualmente posee todos sus documentos en regla? (SOAT, Licencia de tránsito, Revisión Tecnomecánica?)

- a. Desconozco esta información.
- b. Sí.
- c. No.
- d. No utilizo un vehículo automotor para mi transporte habitual.

7. Teniendo en cuenta el medio de transporte utilizado, ¿Cuánto tiempo te toma desplazarte de tu lugar de origen hasta la Institución Educativa San Rafael?

- a. Menos de 30 minutos.
- b. Entre 30 minutos y una hora.
- c. Entre una hora y hora y treinta minutos.
- d. Entre una hora y media y dos horas.
- e. Más de dos horas.

8. Al transportarte, generalmente lo haces en condición de:

- a. Conductor – Piloto
- b. Pasajero.

9. Desde tu percepción personal, ¿Consideras que sabes conducir?

- a. Sí.
- b. No.

10. ¿Posees licencia de conducción?

- a. Sí. De motocicleta.
- b. Sí. De automóvil.
- c. De ambas categorías de vehículos.
- d. No.

11. ¿Posees vehículo automotor propio?

- a. Sí. Motocicleta.
- b. Sí Automóvil.
- c. Sí. De ambas categorías de vehículos.
- d. No.

12. ¿Has recibido con anterioridad alguna capacitación acerca de

**Educación Vial, Seguridad Vial y/o
Reglamentación de Tránsito y
Transporte?**

a. Sí.

b. No.

**13. Desde tu posición personal,
¿Consideras que posees información
suficiente acerca de Educación Vial,
Seguridad Vial y/o reglamentación y
normatividad de tránsito y
transporte?**

a. Sí.

b. No.

**14. Solo para quienes se movilizan en
motocicleta como conductor o
pasajero.**

**¿Utilizas implementos de protección?
(Casco, chaleco reflectivo, chaqueta
de protección, coderas, rodilleras,
botas de caña larga, etc.)**

a. Sí.

b. No.

**15. En breves palabras describe ¿Qué
es para ti la Educación Vial?**

Anexo C. Propuesta de preguntas orientadoras

1. ¿Qué es para ustedes la Educación Vial?
2. ¿Qué importancia creen que posee la Educación Vial dentro de su formación como ciudadanos?
3. En caso de implementar en la I. E. San Rafael una estrategia pedagógica para la educación vial para estudiantes del nivel de media, ¿Qué metodología proponen para el desarrollo de esta propuesta formativa? ¿Cómo les gustaría aprender acerca de la Educación Vial?
4. Con el propósito de organizar los contenidos formativos de la estrategia pedagógica para la Educación vial, ¿Qué temáticas les gustaría que fueran abordadas dentro de la formación?
5. Desde su postura como estudiantes y padres de familia, ¿Cuáles creen que deban ser los roles que jueguen estudiantes y docentes en el desarrollo de una estrategia pedagógica para la Educación vial para el nivel de media de la I. E. San Rafael?
6. Cómo estudiantes y padres de familia y considerando el desarrollo de una estrategia pedagógica para la Educación Vial para el nivel de media de la institución, ¿Cuáles son sus demandas y expectativas respecto al desarrollo de esta estrategia?, ¿Qué sugerencias o aportes proponen?

Anexo D. Formato para análisis del documentos

DOCUMENTO NO. 27 DEL MINISTERIO DE EDUCACIÓN NACIONAL: SABER MOVERSE
DEFINICIONES
OBJETIVOS
FUNDAMENTOS PEDAGÓGICOS
FUNDAMENTOS CURRICULARES
FUNDAMENTOS METODOLÓGICOS
FUNDAMENTOS DIDÁCTICOS
FUNDAMENTOS LEGALES

FUNDAMENTOS SOBRE LA EVALUACIÓN
FUNDAMENTOS RELACIONADOS CON EL SERVICIO SOCIAL ESTUDIANTIL

 Universidad del Tolima	PROCEDIMIENTO DE FORMACIÓN DE USUARIOS AUTORIZACIÓN DE PUBLICACIÓN EN EL REPOSITORIO INSTITUCIONAL	Página 1 de 3
		Código: GB-P04-F03
		Versión: 03
		Fecha Aprobación: 15 de Febrero de 2017

El suscrito:

LUIS MANUEL CANTILLO CAMARGO	con C.C N°	85.152.333
_____	con C.C N°	_____
_____	con C.C N°	_____
_____	con C.C N°	_____
_____	con C.C N°	_____

Manifiesto (an) la voluntad de:

Autorizar

No Autorizar **Motivo:** _____

La consulta en físico y la virtualización de **mi OBRA**, con el fin de incluirlo en el repositorio institucional de la Universidad del Tolima. Esta autorización se hace sin ánimo de lucro, con fines académicos y no implica una cesión de derechos patrimoniales de autor.

Manifestamos que se trata de una OBRA original y como de la autoría de LA OBRA y en relación a la misma, declara que la UNIVERSIDAD DEL TOLIMA, se encuentra, en todo caso, libre de todo tipo de responsabilidad, sea civil, administrativa o penal (incluido el reclamo por plagio).

Por su parte la UNIVERSIDAD DEL TOLIMA se compromete a imponer las medidas necesarias que garanticen la conservación y custodia de la obra tanto en espacios físico como virtual, ajustándose para dicho fin a las normas fijadas en el Reglamento de Propiedad Intelectual de la Universidad, en la Ley 23 de 1982 y demás normas concordantes.

La publicación de:

Trabajo de grado	<input checked="" type="checkbox"/>	Artículo	<input type="checkbox"/>	Proyecto de Investigación	<input type="checkbox"/>
Libro	<input type="checkbox"/>	Parte de libro	<input type="checkbox"/>	Documento de conferencia	<input type="checkbox"/>
Patente	<input type="checkbox"/>	Informe técnico	<input type="checkbox"/>		
Otro: (fotografía, mapa, radiografía, película, video, entre otros)					<input type="checkbox"/>

 Universidad del Tolima	PROCEDIMIENTO DE FORMACIÓN DE USUARIOS AUTORIZACIÓN DE PUBLICACIÓN EN EL REPOSITORIO INSTITUCIONAL	Página 2 de 3
		Código: GB-P04-F03
		Versión: 03
		Fecha Aprobación: 15 de Febrero de 2017

Producto de la actividad académica/científica/cultural en la Universidad del Tolima, para que con fines académicos e investigativos, muestre al mundo la producción intelectual de la Universidad del Tolima. Con todo, en mi condición de autor me reservo los derechos morales de la obra antes citada con arreglo al artículo 30 de la Ley 23 de 1982. En concordancia suscribo este documento en el momento mismo que hago entrega del trabajo final a la Biblioteca Rafael Parga Cortes de la Universidad del Tolima.

De conformidad con lo establecido en la Ley 23 de 1982 en los artículos 30 “**...Derechos Morales. El autor tendrá sobre su obra un derecho perpetuo, inalienable e irrenunciable**” y 37 “**...Es lícita la reproducción por cualquier medio, de una obra literaria o científica, ordenada u obtenida por el interesado en un solo ejemplar para su uso privado y sin fines de lucro**”. El artículo 11 de la Decisión Andina 351 de 1993, “**los derechos morales sobre el trabajo son propiedad de los autores**” y en su artículo 61 de la Constitución Política de Colombia.

- Identificación del documento:

Título completo: **DISEÑO DE UNA ESTRATEGIA PEDAGÓGICA DE EDUCACIÓN VIAL PARA LOS ESTUDIANTES DEL NIVEL DE EDUCACIÓN MEDIA DE LA INSTITUCIÓN EDUCATIVA SAN RAFAEL DEL MUNICIPIO DE SANTA ISABEL TOLIMA 2017 – 2018.**

- Trabajo de grado presentado para optar al título de:

MAGISTER EN EDUCACIÓN

- Proyecto de Investigación correspondiente al Programa (No diligenciar si es opción de grado “Trabajo de Grado”):

- Informe Técnico correspondiente al Programa (No diligenciar si es opción de grado “Trabajo de Grado”):

- Artículo publicado en revista:

- Capítulo publicado en libro:

- Conferencia a la que se presentó:

 Universidad del Tolima	PROCEDIMIENTO DE FORMACIÓN DE USUARIOS AUTORIZACIÓN DE PUBLICACIÓN EN EL REPOSITORIO INSTITUCIONAL	Página 3 de 3
		Código: GB-P04-F03
		Versión: 03
		Fecha Aprobación: 15 de Febrero de 2017

Quienes a continuación autentican con su firma la autorización para la digitalización e inclusión en el repositorio digital de la Universidad del Tolima, el:

Día: **19** Mes: **SEPTIEMBRE** Año: **2018**

Autores:

Firma

Nombre:	LUIS MANUEL CANTILLO CAMARGO		C.C.	85.152.333
Nombre:	_____	_____	C.C.	_____
Nombre:	_____	_____	C.C.	_____
Nombre:	_____	_____	C.C.	_____

El autor y/o autores certifican que conocen las derivadas jurídicas que se generan en aplicación de los principios del derecho de autor.