

**CORPORACIÓN UNIVERSITARIA MINUTO DE DIOS**

**UNIMINUTO**

**MAESTRÍA EN COMUNICACIÓN, DESARROLLO Y CAMBIO SOCIAL**

**ESPACIO DE FORMACIÓN EDUCOMUNICACIONAL ¿CUÁL ES TU VÍA?, CONVIVENCIA Y CONCIENCIA  
VIAL**

**PRESENTADO POR:**

**DANA IBED BAQUERO GALVIS**

**SANTIAGO FELIPE CÁRDENAS GARCÍA**

**DIRECTORA:**

**ANDREA FORERO HURTADO**

**2021**

# 1 Tabla de contenido

<b><u>INTRODUCCIÓN</u></b> .....	<b>6</b>
<b><u>1. PRESENTACIÓN Y CONTEXTO</u></b> .....	<b>12</b>
1.1 ANTECEDENTES .....	12
1.2 JUSTIFICACIÓN .....	19
1.3 METODOLOGÍA .....	24
1.4 ENFOQUE METODOLÓGICO.....	25
1.5 FASES DEL PROCESO METODOLÓGICO .....	25
1.6 TÉCNICAS.....	26
1.7 POBLACIÓN .....	26
1.8 CONTEXTO .....	28
1.9 CRONOGRAMA PROYECTO EDUCOMUNICACIONAL.....	30
<b><u>2. DIAGNÓSTICO</u></b> .....	<b>32</b>
2.1 DIAGNÓSTICO Y PROBLEMÁTICA .....	32
2.2 MAPA DE ACTORES.....	53
2.3 MAPEO DEL TERRITORIO .....	57
2.3.1 MADRID COMO TERRITORIO.....	57
2.4 EL TERRITORIO DE LA IED TECNOLÓGICO DE MADRID .....	61
2.5 ÁRBOL DE PROBLEMA .....	61
2.6 MARCO TEÓRICO .....	64
2.6.1 POLÍTICA EN EDUCACIÓN Y SEGURIDAD VIAL.....	64
2.6.2 SOBRE EL ESPACIO HABITADO .....	66
2.6.3 TEORÍA MEMÉTICA.....	69
<b><u>3 PLANEACIÓN</u></b> .....	<b>72</b>

<b>3.1</b>	<b>ÁRBOL DE OBJETIVOS .....</b>	<b>72</b>
<b>3.2</b>	<b>OBJETIVOS.....</b>	<b>73</b>
3.2.1	OBJETIVO GENERAL.....	73
3.2.2	OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	74
<b>3.3</b>	<b>ESTRUCTURA DESGLOSADA DE TRABAJO.....</b>	<b>74</b>
<b>3.4</b>	<b>PROPUESTA GENERAL .....</b>	<b>75</b>
<b>3.5</b>	<b>ALCANCE DEL PROYECTO .....</b>	<b>79</b>
<b>3.6</b>	<b>CRONOGRAMA DEL ESPACIO DE FORMACIÓN ¿CUÁL ES TU VÍA?, CONVIVENCIA Y CONCIENCIA VIAL 80</b>	
<b>3.7</b>	<b>PRESUPUESTO IMPLEMENTACIÓN.....</b>	<b>82</b>
<b>4.</b>	<b><u>EJECUCIÓN .....</u></b>	<b><u>83</u></b>
<b>4.1</b>	<b>EJECUCIÓN, SEGÚN OBJETIVO 1 .....</b>	<b>84</b>
<b>4.2</b>	<b>EJECUCIÓN, SEGÚN OBJETIVO 2 .....</b>	<b>87</b>
<b>4.3</b>	<b>EJECUCIÓN, SEGÚN OBJETIVO 3 .....</b>	<b>91</b>
<b>4.4</b>	<b>EJECUCIÓN, SEGÚN OBJETIVO 4 .....</b>	<b>97</b>
<b>5.</b>	<b><u>SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN .....</u></b>	<b><u>98</u></b>
<b>5.1</b>	<b>SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN .....</b>	<b>98</b>
5.1.1	ESTRATEGIAS DE SEGUIMIENTO PARA LOS PROFESORES DIRECTORES DE CURSO: .....	98
5.1.2	ESTRATEGIAS DE SEGUIMIENTO PARA LOS ESTUDIANTES: .....	99
<b>5.2</b>	<b>LOGROS Y RESULTADOS CUALITATIVOS Y CUANTITATIVOS.....</b>	<b>100</b>
5.2.1	ACTIVIDAD 1. ASUMIR LA AUTORREGULACIÓN.....	104
5.2.2	ACTIVIDAD 2. CORRESPONSABILIDAD VIAL .....	105
5.2.3	ACTIVIDAD 3. VALORACIÓN EN LA MOVILIDAD .....	105
5.2.4	ACTIVIDAD 4. COMPRENSIÓN DEL ENTORNO .....	106
5.2.5	ACTIVIDAD 5. MOVILIDAD IDÓNEA.....	107
<b>5.3</b>	<b>LOGROS, DIFICULTADES Y APRENDIZAJES .....</b>	<b>111</b>

<b>5.4 COVID-19 Y VULNERABILIDAD ESCOLAR .....</b>	<b>116</b>
<b>5.5 OPORTUNIDADES DE MEJORA .....</b>	<b>118</b>
<b><u>CONCLUSIONES .....</u></b>	<b><u>120</u></b>
<b><u>BIBLIOGRAFÍA .....</u></b>	<b><u>123</u></b>
<b><u>ANEXOS .....</u></b>	<b><u>129</u></b>

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1 PIRÁMIDE DE MOVILIDAD .....	13
GRÁFICO 2 VÍCTIMAS FATALES EN COLOMBIA ENTRE ENERO Y MAYO DE 2021.....	15
GRÁFICO 3 CAMPAÑA ESTRELLAS NEGRAS 2003.....	16
GRÁFICO 4 CAMPAÑA INTELIGENCIA VIAL, 2010.....	18
GRÁFICO 5 VISTA AÉREA IED TECNOLÓGICO DE MADRID EN EL BARRIO EL SOSIEGO .....	29
GRÁFICO 6 HISTÓRICO EN CIFRAS A NIVEL NACIONAL 2009 - 2020 .....	32
GRÁFICO 7 CONDICIÓN DE LA VÍCTIMA 2012 - 2017 .....	33
GRÁFICO 8 CARACTERIZACIÓN DEMOGRÁFICA .....	33
GRÁFICO 9 HISTÓRICO EN CIFRAS DE LESIONADOS 2016 - 2020 .....	34
GRÁFICO 10 CONDICIÓN DE LA VÍCTIMA LESIONADA 2016 - 2020 .....	35
GRÁFICO 11 HISTÓRICO EN CIFRAS CUNDINAMARCA 2009 - 2020.....	37
GRÁFICO 12 CONDICIÓN DE LA VÍCTIMA CUNDINAMARCA 2009 - 2020.....	37
GRÁFICO 13 HISTÓRICO LESIONADOS CUNDINAMARCA 2016 - 2020 .....	38
GRÁFICO 14 CONDICIÓN DE LESIONADOS CUNDINAMARCA 2016 - 2020 .....	39
GRÁFICO 15 HISTÓRICO EN CIFRAS MADRID, CUNDINAMARCA 2009 - 2020 .....	40
GRÁFICO 16 CONDICIÓN DE LA VÍCTIMA MADRID, CUNDINAMARCA 2009 - 2020 .....	40

GRÁFICO 17 HISTÓRICO LESIONADOS MADRID, CUNDINAMARCA 2016 - 2020 .....	41
GRÁFICO 18 CONDICIÓN DEL LESIONADO MADRID, CUNDINAMARCA 2016 - 2020 .....	41
GRÁFICO 19 RELACIÓN GÉNERO VÍCTIMA MADRID, CUNDINAMARCA 2020 - 2021 .....	43
GRÁFICO 20 RANGO DE EDAD VÍCTIMAS FATALES MADRID, CUNDINAMARCA JUNIO 2021 .....	44
GRÁFICO 21 RELACIÓN RANGO DE EDAD VÍCTIMAS MADRID, CUNDINAMARCA 2020 - 2021 .....	45
GRÁFICO 22 MAPA DE ACTORES EXTERNOS DEL PROYECTO EDUCOMUNICACIONAL ¿CUÁL ES TU VÍA?, CONVIVENCIA Y CONCIENCIA VIAL .....	54
GRÁFICO 23 MAPA DE ACTORES INTERNO .....	56
GRÁFICO 24 LOCALIZACIÓN MADRID EN EL MUNICIPIO Y EN SABANA DE OCCIDENTE .....	58
GRÁFICO 25 VÍAS PRINCIPALES DE MADRID, CUNDINAMARCA.....	60
GRÁFICO 26 ÁRBOL DE PROBLEMAS CON ENFOQUE DE COMPORTAMIENTO HUMANO .....	62
GRÁFICO 27 FOCO PROBLEMA PROYECTO EDUCOMUNICACIONAL .....	63
GRÁFICO 28 TRIALÉCTICA DE LA ESPACIALIDAD .....	68
GRÁFICO 29 FOCO OBJETIVO PROYECTO EDUCOMUNICACIONAL .....	73
GRÁFICO 30 PRESENTACIÓN ESPACIO DE FORMACIÓN ¿CUÁL ES TU VÍA? CONVIVENCIA Y CONCIENCIA VIAL .....	86
GRÁFICO 31 ESTRUCTURA PIEZAS COMUNICACIONALES BASADAS EN TEORÍA MEMÉTICA Y RETÓRICA DE LA IMAGEN .....	90
GRÁFICO 32 ACTIVIDAD 1: ASUMIR LA AUTORREGULACIÓN.....	92
GRÁFICO 33 ACTIVIDAD 2: CORRESPONSABILIDAD VIAL .....	93
GRÁFICO 34 ACTIVIDAD 3: VALORACIÓN DE LA MOVILIDAD .....	94
GRÁFICO 35 ACTIVIDAD 4: COMPRESIÓN DEL ENTORNO .....	95
GRÁFICO 36 ACTIVIDAD 5: MOVILIDAD IDÓNEA .....	96
GRÁFICO 37 ACTIVIDAD ASUMIR LA AUTORREGULACIÓN .....	104
GRÁFICO 38 ACTIVIDAD CORRESPONSABILIDAD VIAL.....	105
GRÁFICO 39 ACTIVIDAD VALORACIÓN EN LA MOVILIDAD .....	106
GRÁFICO 40 ACTIVIDAD COMPRESIÓN DEL ENTORNO.....	107
GRÁFICO 41 NARRATIVAS TRANSMEDIA.....	109

# ÍNDICE DE TABLAS

TABLA 1 CRONOGRAMA PREDIAGNÓSTICO PROYECTO EDUCOMUNICACIONAL.....	31
TABLA 2 CONDICIÓN DE LA VÍCTIMA FATAL MADRID, CUNDINAMARCA JUNIO 2021 .....	42
TABLA 3 RELACIÓN CONDICIÓN DE LA VÍCTIMA MADRID, CUNDINAMARCA AÑO 2020 A JUNIO 2021 .....	43
TABLA 4 MATRIZ DE COLISIÓN MADRID, CUNDINAMARCA A JULIO 2021.....	46
TABLA 5 MATRIZ DE COLISIÓN LESIONADOS MADRID, CUNDINAMARCA A JULIO 2021 .....	47
TABLA 6 METAS PROGRAMA MEJOR MOVILIDAD, PLAN DE DESARROLLO BUENOS VECINOS, UNIDOS PODEMOS 2016 - 2020..	48
TABLA 7 METAS DEL PROGRAMA MADRID GENERA MOVILIDAD EFICIENTE .....	51
TABLA 8 MATRIZ DE ACTORES .....	55
TABLA 9 ESTRUCTURA DESGLOSADA DE TRABAJO .....	74
TABLA 10 PROPUESTA GENERAL: OBJETIVO ESPECÍFICO NO. 1 .....	75
TABLA 11 PROPUESTA GENERAL: OBJETIVO ESPECÍFICO NO. 2 .....	76
TABLA 12 PROPUESTA GENERAL: OBJETIVO ESPECÍFICO NO. 3 .....	77
TABLA 13 PROPUESTA GENERAL: OBJETIVO ESPECÍFICO NO. 4 .....	78
TABLA 14 CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES.....	81
TABLA 15 PRESUPUESTO IMPLEMENTACIÓN POR OBJETIVOS ESPACIO DE FORMACIÓN .....	82
TABLA 16 DISTRIBUCIÓN HORARIA SEGÚN ACTIVIDADES .....	83
TABLA 17 PROPUESTA DE UNA RUTA PEDAGÓGICA Y PARTICIPATIVA VIRTUAL.....	84
TABLA 18 RESULTADOS ACTIVIDADES OBJETIVO ESPECÍFICO NO. 1 .....	100
TABLA 19 RESULTADOS ACTIVIDADES OBJETIVO ESPECÍFICO NO. 2 .....	102
TABLA 20 RESULTADOS ACTIVIDADES OBJETIVO ESPECÍFICO NO. 3 .....	103
TABLA 21 RESULTADOS ACTIVIDADES OBJETIVO ESPECÍFICO NO. 4 .....	110
TABLA 22 LOGROS, DIFICULTADES Y APRENDIZAJES OBJETIVO ESPECÍFICO NO. 1.....	113
TABLA 23 LOGROS, DIFICULTADES Y APRENDIZAJES OBJETIVO ESPECÍFICO NO. 2.....	114
TABLA 24 LOGROS, DIFICULTADES Y APRENDIZAJES OBJETIVO ESPECÍFICO NO. 3.....	114
TABLA 25 LOGROS, DIFICULTADES Y APRENDIZAJES OBJETIVO NO. 4.....	115

## INTRODUCCIÓN

El presente proyecto de gestión, basado en un diagnóstico y un proceso investigativo, corresponde a la tesis de Maestría en Comunicación, Desarrollo y Cambio Social de los estudiantes Dana Ibed Baquero Galvis y Santiago Felipe Cárdenas García. Éste se enfoca en el diseño e implementación de un proyecto piloto edu-comunicacional que promueve una cultura de convivencia y conciencia vial, dirigida a los estudiantes de grados décimo y undécimo de la Institución Educativa Departamental Tecnológico de Madrid, Cundinamarca.

Esta población, además de hacer parte de los actores para la movilidad segura, representa a uno de los sectores más vulnerables, según la pirámide de movilidad. Adicionalmente, la Ley General de Educación L. 115 de 1994 estipula que todos los estudiantes de las instituciones educativas públicas y privadas del país que se encuentren cursando los grados anteriormente mencionados deben realizar labores de servicio social obligatorias. En este sentido, se buscó articular procesos de enseñanza y aprendizaje relacionados con el comportamiento humano para una movilidad segura como parte de dicho servicio.

Consideramos fundamental el trabajo conjunto entre la Secretaría de Tránsito y la Secretaría de Educación, pues en la actualidad todas las actividades relacionadas con capacitación para una movilidad segura son realizadas, reguladas y controladas por la Secretaría de Tránsito. De este modo, la presente propuesta sirve como un puente de conexión entre ambas secretarías, reflejando la vital importancia en la articulación y trabajo conjunto para lograr el objetivo de promover una cultura de convivencia ciudadana y conciencia vial de los actores de la vía.

De otro lado, optar por la institución mencionada obedeció, entre otras, a las dificultades que se presentaron a raíz de la emergencia sanitaria y cuarentena vivida el pasado 2020. La institución Educativa Departamental Tecnológico de Madrid, al igual que un gran número de instituciones públicas y privadas del país, debió hacer uso de plataformas virtuales y aplicar guías de trabajo para subsanar los vacíos que resultaron de la imposibilidad de asistir a clases presenciales.

De esta manera, la propuesta presentada se ajustó a las necesidades de la institución, pues fue desarrollada en un ambiente virtual de aprendizaje y permitió que los estudiantes logaran cumplir con las horas de trabajo social obligatorio. Nos pareció importante, además, porque este caso situado en Madrid, Cundinamarca, representa a otras poblaciones alrededor de grandes ciudades de Colombia, que comparten este mismo tipo de problemáticas y porque han padecido otra serie de situaciones que afectan la movilidad segura, como el incremento de sus poblaciones de manera muy acelerada, lo cual cambia el perfil poblacional, demográfico, sociocultural y, por lo tanto, el escolar y juvenil en corto tiempo.

A continuación, presentamos otras razones fundamentales por las cuales nos interesamos en realizar el presente proyecto:

- La estratégica ubicación del municipio de Madrid, Cundinamarca ha generado un incremento poblacional, acrecentando mayores dificultades frente a temas relacionados con la movilidad segura; lo anterior, según los datos entregados en el diagnóstico del programa Madrid Genera Movilidad Eficiente del Plan de Desarrollo de Madrid, Cundinamarca 2020 – 2024, (Alcaldía de Madrid, 2020).
- Se evidencia un constante irrespeto hacia las señales de tránsito como, por ejemplo, el cruce indebido de las vías, el tránsito en contravía por parte de usuarios de bicicleta, y usuarios de otros vehículos motorizados y no motorizados, según la observación directa realizada en el municipio.
- A la fecha no se encuentran evidencias de campañas visibles y constantes desde los entes municipales competentes; campañas que propendan por la convivencia y el correcto uso del espacio vial, según los datos entregados en el diagnóstico del programa Madrid Genera Movilidad Eficiente del Plan de Desarrollo de Madrid, Cundinamarca 2020 – 2024, (Alcaldía de Madrid, 2020).



- Tampoco encontramos experiencias de educación vial de manera estructurada o dentro de proyectos de educación-no formal, de acuerdo a la referencia anteriormente mencionada.

Consideramos que desde la formación reflexiva se pueden lograr soluciones para el beneficio de todos los habitantes del municipio.

A través de la aplicación de la propuesta que concilia las dimensiones gráfica, educativa y comunicativa, los estudiantes seleccionados del colegio Tecnológico de Madrid se desempeñaron como actores, gestores y promotores de conductas reguladoras para una movilidad segura en el municipio; sumado a ello, asumieron el rol de mediadores entre los espacios percibidos, vividos y concebidos, proponiendo iniciativas desde su experiencia como sujetos sociales en su contexto inmediato.

El espacio de formación educomunicacional “*¿Cuál es tu vía? convivencia y conciencia vial*” surgió como una iniciativa que posibilitó espacios de comunicación y aprendizaje para que los jóvenes de los grados décimo y undécimo de la Institución Educativa Departamental Tecnológico de Madrid – Cundinamarca, en adelante IED Tecnológico de Madrid, reflexionaran sobre el uso del espacio público y a su vez, se transformaran en educadores ciudadanos promotores de convivencia y conciencia vial.

Como estudiantes de la Maestría en Comunicación, Desarrollo y Cambio Social de UNIMINUTO consideramos indispensable el papel activo y reflexivo del ser humano como actor en los procesos de transformación y cambio social, a través de un comportamiento que respete constantemente la vida y la integridad física propia y de los demás con base en la información, formación y comunicación, incorporando la seguridad vial en los entornos laborales y educativos.

Por tanto, se realizó la revisión de las estrategias y acciones que se desarrollan actualmente desde los diferentes entes gubernamentales enfocados en la promoción de una cultura de conciencia y convivencia vial en el municipio de Madrid, tales como los Planes de Seguridad Vial Nacional 2011 - 2021, el Plan

Departamental de Seguridad Vial 2017 - 2026 de Cundinamarca, la Ley 1503 de 2011, las Orientaciones de Educación Vial del Ministerio de Educación Nacional y el Plan de Desarrollo de la Alcaldía de Madrid 2016 - 2020.

Así mismo, se realizó la consulta sobre siniestros y víctimas fatales en el reporte del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, en donde se constató que, lamentablemente, los jóvenes son los protagonistas de estos accidentes en el municipio. A diario se evidencian imprudencias cometidas tanto por peatones como por motorizados, las cuales saltan a la vista al solo pasar por las vías principales.

Tanto los propios habitantes, como los usuarios que se movilizan en el municipio crean sus propios imaginarios de cómo deberían interactuar en el espacio que se ha estructurado a partir de subjetividades, prácticas socioculturales y reglamentaciones que generan tensiones entre lo natural y artificial.

Sumado a ello, al ser un área metropolitana, la población del municipio ha aumentado considerablemente en pocos años, y con ello, el número de vehículos motorizados, no motorizados y de peatones, lo cual ha aumentado las acciones individuales de imprudencia en espacios que no han sido intervenidos a pesar del crecimiento poblacional.

Así pues, se diseñó y aplicó la propuesta de formación educomunicacional “*¿Cuál es tu vía? convivencia y conciencia vial*”, la cual se asocia al pilar de “*comportamiento humano*” del Plan Nacional de Seguridad Vial. Esta propuesta se compone de dos elementos fundamentales: un espacio de formación desarrollado a través de la plataforma *Moodle*, y una serie de piezas comunicacionales basadas en la teoría memética que promueven de forma didáctica la autorregulación y formación permanente sobre una movilidad segura, utilizando los elementos que componen la retórica de la imagen.

En el marco de la emergencia sanitaria suscitada por el Covid-19, el proyecto piloto de gestión se aplicó de manera virtual a 83 jóvenes estudiantes de grados décimo y undécimo de la IED Tecnológico de Madrid, como parte de su trabajo de servicio

social obligatorio reglamentado por el artículo 97 de la Ley General de Educación de 1994.

La implementación del ambiente virtual de aprendizaje diseñado permitió la participación e interacción de los estudiantes, no solo como agentes pasivos que reciben y desarrollan contenidos, sino como sujetos propositivos, mediadores y facilitadores de la movilidad segura. Con el apoyo de las piezas comunicacionales, el estudiante logró transmitir la importancia de una convivencia y conciencia vial y llegar a su entorno cercano para finalmente aportar con sus narrativas a la construcción de soluciones que aporten a una transformación social.

El trabajo de grado que hoy presentamos responde a los aspectos académicos, de diagnóstico y de diseño relacionados con el comportamiento humano y convivencia en la vía para una movilidad segura. Asimismo, su estructura está elaborada en los siguientes capítulos para una mayor comprensión:

Capítulo I Presentación y contexto: se abordan los antecedentes sobre la seguridad vial como una política de Estado; el análisis de éstas desde la comunicación, el desarrollo y el cambio social; la metodología utilizada en el proyecto, el perfil demográfico de la población impactada y el contexto donde se desarrolló el proyecto piloto.

Capítulo II Diagnóstico: en este se identifican los índices de accidentalidad en la vía y la condición de las víctimas a nivel nacional, departamental y municipal; los actores de la vía; el territorio en el que se desarrolla el proyecto piloto y la identificación de la problemática desde el análisis de las políticas en educación y seguridad vial; el espacio urbano como un escenario del proceso social y la teoría memética para la construcción de contenidos gráficos relacionados con la convivencia y la conciencia vial.

Capítulo III Planeación: contiene los objetivos planteados; la propuesta general; la Estructura de Trabajo Desglosado; el alcance, el cronograma y el presupuesto del proyecto espacio de formación ¿Cuál es tu vía? convivencia y conciencia vial.

Capítulo IV Ejecución: se describen las actividades que se desarrollaron con la población piloto desde los componentes gráfico, formativo y comunicacional.

Capítulo V Seguimiento y evaluación: en este se describen las acciones emprendidas para llevar a cabo el proyecto; los logros, dificultades y aprendizajes alcanzados durante todo el proceso.

En la carpeta de anexos se adjunta: a. Políticas públicas para la educación en movilidad segura; b. Acceso espacio de formación ¿Cuál es tu vía?, convivencia y conciencia vial; c. Manual de identidad y estilo ¿Cuál es tu vía?, convivencia y conciencia vial; d. Teoría memética piezas gráficas comunicacionales; d. Guías metodológicas para profesores y e. Narrativas transmedia.

# 1. PRESENTACIÓN Y CONTEXTO

## 1.1 Antecedentes

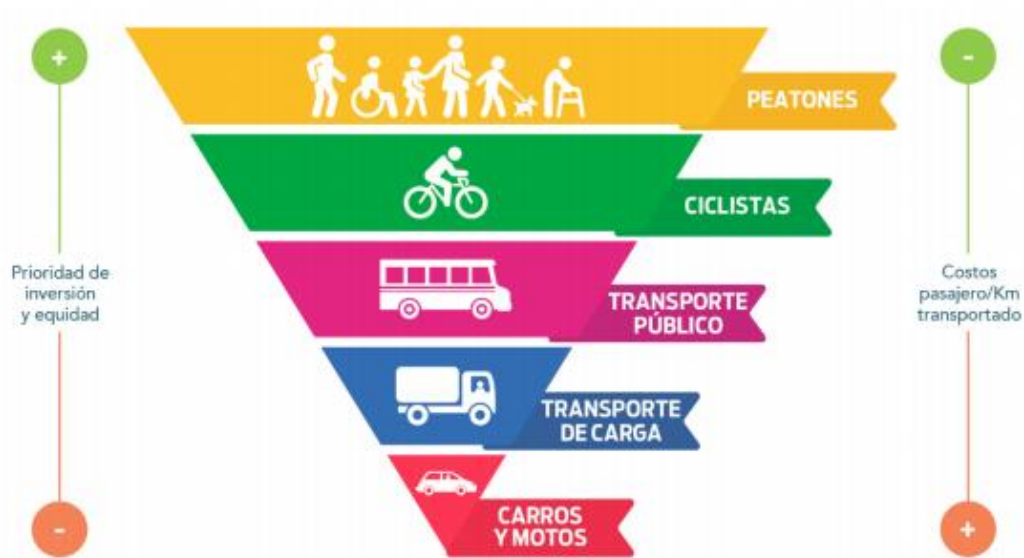
De acuerdo con el Gobierno Nacional, la seguridad vial se ha definido como una prioridad y una Política de Estado que busca orientar y generar medidas concertadas, indicativas e integrales que fomenten la formulación e implementación de normas y acciones a nivel regional, departamental y municipal, cuyo objetivo es reducir las víctimas fatales y no fatales dentro del territorio nacional (Ministerio de Transporte, 2015).

Para ello, es fundamental identificar quiénes son los actores en la movilidad y cuáles son sus responsabilidades. Según la Pirámide de Movilidad (Fundación Carlos Slim, s.f., p.1), se deben ubicar a los actores en la vía de acuerdo a su condición, el espacio que ocupa, el ruido y energía que genera y el impacto medioambiental que produce, entre otros.

En el Gráfico No. 1, llamado *Pirámide de Movilidad*, son los peatones quienes tienen la prioridad dentro del esquema, pues son los actores más vulnerables que generan un menor costo de contaminación, pero una mayor prioridad en inversión y equidad. Más abajo se encuentran los usuarios de bicicleta con un menor costo por km transportado, pero también mayor prioridad en la inversión para promover la convivencia en el espacio público compartido.

Le siguen en orden de mayor a menor el transporte público, el transporte de carga y los usuarios de vehículo individual y usuarios de motocicletas, quienes representan un mayor índice de contaminación y menor estándar en eficiencia.

Gráfico 1 Pirámide de Movilidad



*Fuente: Elaboración propia basada en Infografía Pirámide de Movilidad, Fundación Carlos Slim.*

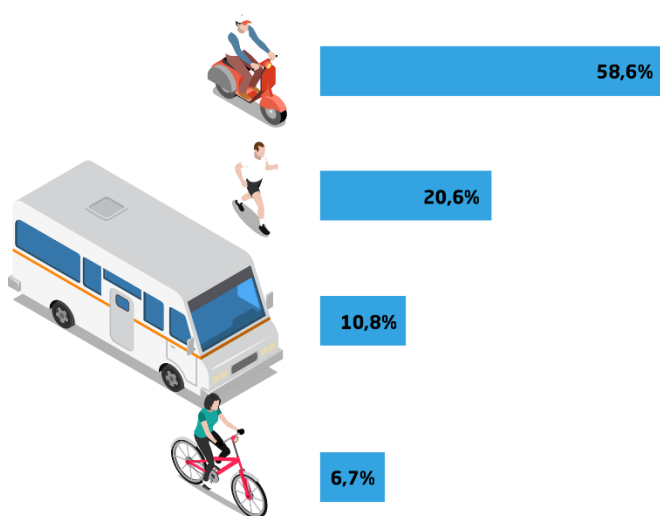
Al respecto, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, entidad adscrita al Ministerio de Transporte de la República de Colombia ofrece un conjunto de recursos para analizar, diseñar, desarrollar, implementar y evaluar una campaña pedagógica en seguridad vial, cuyo fin es exclusivamente formativo y su objetivo es prevenir o mitigar siniestros viales con acciones educativas que informen, sensibilicen y promuevan el cambio de hábitos, actitudes y comportamientos de riesgo al movilizarse por el espacio público. Asimismo, estas campañas deben estar alineadas con los planes estratégicos regionales, nacionales y mundiales (Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2021).

De estos recursos nació la campaña pedagógica nacional en seguridad vial Puntos Seguros 2020, promovido por la misma entidad, con el fin de promover la seguridad y protección de los conductores de todo tipo de vehículos durante sus trayectos en la vía. La estrategia buscó habilitar puntos de atención donde conductores y conductoras recibieran apoyo e información relevante acerca de:

- La necesidad de hacer pausas en el camino que eviten la fatiga y los factores de riesgo que esta conlleva.
- La importancia de transitar a velocidades seguras para proteger su vida
- Fomentar las buenas prácticas técnico-mecánicas para que sus vehículos sean más seguros.
- Acompañamiento mecánico básico.
- Información del estado mecánico de su vehículo, y
- Asistencia de salud y bienestar

Aunque esta campaña a nivel nacional se enfocó en la promoción de la seguridad y protección en la vía, los índices de accidentalidad en Colombia siguen en aumento, pues, de acuerdo con el reporte del Observatorio Nacional de Seguridad Vial sobre siniestros y víctimas fatales, en Colombia entre enero y mayo de 2021 se registraron de manera preliminar 2647 fallecidos, aumentando en un 35,3% de víctimas respecto al mismo periodo del año anterior. De este número, el 58,6% corresponde a víctimas usuarios de motocicleta; el 20,6% peatones; el 10,8% usuarios de vehículo y el 6,7% corresponde a usuarios de bicicleta, según los datos procesados por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial – ONSV (Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2021), con base en los registros proporcionados por el Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses – INMLCF. En el Gráfico No. 2 llamado *Víctimas fatales en Colombia entre enero y mayo de 2021*, se evidencian las cifras porcentuales.

Gráfico 2 Víctimas fatales en Colombia entre enero y mayo de 2021



Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial. 2021

En el pasado se han realizado otras experiencias con diferentes campañas en seguridad vial desarrolladas por el antiguo Fondo de Prevención Vial y hoy Agencia Nacional de Seguridad Vial, como las que se describen a continuación:

“Entregue las llaves” (1997), campaña que buscaba reducir la accidentalidad producto de conductores en estado de embriaguez. Contó con diferentes fases como la del “conductor elegido”, “la tengo viva” y “algunos animales no usan casco” en alusión al medio de protección para usuarios de motocicleta (Motor, 2014).

“Ángel de la guarda” (2000), Campaña enfocada en la disminución del exceso de velocidad en las carreteras del país mediante la implementación de radares de control dispuestos en diferentes puntos a nivel nacional (Motor, 2014).

“Estrellas Negras” (2003), el Gobierno Nacional a través del Fondo de Prevención Vial, lanzó la campaña “No más estrellas negras” con el objetivo de reducir el nivel de accidentalidad en las carreteras del país, pues los departamentos con mayor accidentalidad en la época eran Cundinamarca, Valle, Tolima, Boyacá, Córdoba y Magdalena; y por carreteras, las de más alto riesgo eran Bogotá – Silvania –



Girardot; Bogotá – Honda – Villeta; Bogotá – La Caro – Tunja; Bogotá – Villavicencio y Bogotá – Los Alpes – Villeta (Que se conecta por la variante del municipio de Madrid).

Esta campaña cubrió con más de 1944 estrellas negras las carreteras del país para recordar las víctimas fatales de accidentes en la vía; sin embargo, también estuvo acompañada de acciones informativas en estaciones de policía y peajes a nivel nacional suministrando material didáctico relacionado con el respeto por las señales de tránsito, los límites de velocidad, el uso de elementos de seguridad en carreteras, entre otros (Presidencia de la República, 2003). En el Gráfico No. 3, llamado *Campaña Estrellas Negras 2003*, se observa el concepto central creativo de uno de sus mensajes.

*Gráfico 3 Campaña Estrellas Negras 2003*



*Fuente: Fondo de Prevención Vial. 2010*

“Salvavías” (2005), programa integral de seguridad vial en las carreteras que vinculó a desmovilizados que se capacitaron en prácticas de convivencia para que apoyaran las labores de seguridad vial (Motor, 2014).

“Piensa antes de conducir” (2007), campaña enfocada en el uso del cinturón de seguridad en los vehículos automotores y el uso de silla de retención vehicular para niños en la banca trasera (Motor, 2014).

“Inteligencia vial” (2010), campaña enfocada en cambiar esquemas de valor impulsando comportamientos socialmente deseables y rechazando los negativos. El énfasis de esta campaña resultó ser la concienciación de que la responsabilidad en la vía es de todos los actores de la movilidad. Su objetivo, el de bajar las cifras de víctimas fatales en la vía, se enfocó en cuatro frentes: infraestructura, institucionalidad, equipos y vehículos y el comportamiento humano.

El frente infraestructura se enfocó en identificar estructuralmente los principales factores de riesgo para los peatones y cómo solucionarlos.

El frente institucionalidad se enfocó en relacionar las diferentes redes de apoyo y control para una movilidad segura.

El frente equipos y vehículos se enfocó en el uso de elementos de protección y prevención de accidentes en carretera.

El frente comportamiento humano se enfocó en la construcción colectiva del concepto “inteligencia vial” (Fondo de Prevención Vial, 2010).

En el Gráfico No. 4, *Campaña inteligencia vial, 2010*, se aprecia el concepto central creativo de la misma.

Gráfico 4 Campaña Inteligencia Vial, 2010

[www.inteligenciavial.com](http://www.inteligenciavial.com)

La cura a la epidemia de excusas está aquí:

**Use su Inteligencia Vial.**

**INTELIGENCIA VIAL USALA**

Desde antes de arrancar en su motocicleta es clave usar su Inteligencia Vial.

- 1** Tenga los documentos al día (licencia de conducción y SOAT).
- 2** Para manejar debe estar completamente sobrio.
- 3** Revise los frenos y las luces antes de viajar.
- 4** Utilice siempre prendas reflectivas para asegurarse de que lo vean.

¡En calle o en carretera usar su Inteligencia Vial le puede salvar la vida!

- 1** Use siempre el casco reglamentario.
- 2** Nunca lleve sobrecupo; esto hace que pierda maniobrabilidad y estabilidad.
- 3** No exceda los límites de velocidad.
- 4** Recuerde llevar siempre la luz prendida.

**INTELIGENCIA VIAL USALA**

COMUNICACIÓN FONDO DE PREVENCIÓN VIAL PREVENIR ES VIVIR

[www.inteligenciavial.com](http://www.inteligenciavial.com)

CORPORACIÓN FONDO DE PREVENCIÓN VIAL PREVENIR ES VIVIR

**Yo ya la estoy usando. Úsela usted también.**

**Usted, yo, todos tenemos Inteligencia Vial. Es tan fácil como pensar antes de actuar.**

Fuente: Fondo de Prevención Vial. 2010

A nivel internacional se destacan varias campañas de alto impacto que también se enfocan en promover actitudes y comportamientos responsables en la vía. Campañas como la impulsada por el Consejo Finlandés de Seguridad Vial “When you drive, drive o “Embrace life” de la Sussex Safer Roads Partnership, del Gobierno Británico, son claros ejemplos de éxito, sin embargo, los ejes centrales de estas

propuestas giran en torno a combatir la conducción en estado de embriaguez, estimular el uso del cinturón de seguridad o la adopción de conductas seguras, principalmente para los conductores de vehículos motorizados (Expoknews, 2017).

## 1.2 Justificación

En el presente apartado presentamos el concepto de comunicación, desarrollo y cambio social en relación con el proyecto *¿Cuál es tu vía?, convivencia y conciencia vial*, con el fin de justificar la temática dentro del campo de la presente maestría.

Para ello, hay que comprender que la relación entre desarrollo, crecimiento y progreso se mimetizan a razón de sustentarse todas ellas en un mismo principio, el de la acumulación de riqueza a partir de la industrialización en los procesos de producción con mayor tecnología.

Según el modelo de la modernización, la información y el conocimiento son en sí factores de desarrollo, en donde las tradiciones y las culturas locales constituyen una barrera para que los países no industrializados alcancen los niveles de los que sí lo son (Gumucio-Dragon, 2011). Estos países que se vinculan a este modelo obtienen ciertos beneficios como la cooperación internacional a costa de ser intervenidos por políticas coloniales que no responden a las condiciones socioculturales del territorio y sí a la explotación de recursos naturales. Por ejemplo, priorizar en la adecuación de corredores viales que interconecten a las ciudades para proveerlas de bienes y servicios podría entenderse como una transformación hacia el progreso, la integración y la productividad; sin embargo, si dichas transformaciones son intervenciones que se centran exclusivamente en un intercambio comercial, terminan por deteriorar progresivamente otros aspectos vitales de la sociedad.

La construcción de vías de interconexión en el corredor Bogotá, Funza, Mosquera, Madrid, Facatativá han sido constituidas y amparadas por políticas públicas como la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial 1454 de 2011, cuya finalidad es el desarrollo económicamente competitivo, socialmente justo, ambientalmente y físicamente sostenible, regionalmente armónico y culturalmente pertinente, atendiendo a la diversidad cultural y físico-geográfica de Colombia (Ley 1454, 2011).

Pero, a pesar de enmarcar estos aspectos vitales, la realidad dista de dicha finalidad.

No puede convivir el desarrollo económicamente competitivo sin justicia social, insostenibilidad ambiental y desatención a la diversidad cultural, como está sucediendo en el municipio de Madrid, Cundinamarca.

Se ha privilegiado el aparente desarrollo industrial y comercial de la ciudad configurándola como un centro de acopio reduciendo al máximo los espacios comunes para sus habitantes. Del mismo modo, el municipio ha sido intervenido para albergar grandes centros logísticos que conviven con la constitución de un municipio que, en términos de movilidad segura, presenta las mismas vías de hace 30 años atrás.

Tanto el número de habitantes, como de vehículos y automotores han aumentado dramáticamente, pero sus vías siguen siendo las mismas. Lo anterior ha dado como resultado un caos desvirtuando el aparente progreso dada su cercanía con la capital colombiana y afectando la calidad de vida de sus ciudadanos.

El salto a la “modernidad” no se ve reflejado ni en los propósitos de la Ley 1454, ni en la recuperación de la productividad a partir de la fuerza laboral, pues la tasa de desempleo para lo corrido del año 2021 se situó en 14,3% a nivel nacional (DANE, 2021).

Si bien, estos hechos que son presentados en la actualidad, bien podrían ser el resultado del surgimiento de otro modelo de desarrollo, el de la dependencia, pues el desarrollo no sucede única y exclusivamente a partir de seguir unos lineamientos

promovidos por los centros de poder de los países industrializados que dominan la información y el conocimiento, sino hay otras estructuras políticas, económicas, sociales y culturales que históricamente han generado enormes desequilibrios y que explican las verdaderas causas del atraso social y económico que se viven en nuestras sociedades hoy donde se pierde el sentido del otro.

Determinar cuál será el rumbo de una sociedad en sus diferentes estructuras no es decisión exclusiva de un sector con intereses particulares, sino compete a toda la comunidad que se ve afectada por dichas decisiones y el campo de la comunicación se ofrece como puente entre las diferentes tensiones que se generan a raíz de los intereses que difieren, según la posición dominante o dominada.

En consecuencia, uno de los primeros cuestionamientos para abordar el presente proyecto sobre convivencia y conciencia en la vía, surgió a partir de la discusión generada frente a la corresponsabilidad de todos los actores en la movilidad segura.

Dejar toda la responsabilidad a los ciudadanos que cometen imprudencias al no regular su propia vulnerabilidad no soluciona una problemática más profunda, pues la ausencia de mobiliario urbano que delimita la conducta cívica también resulta determinante. Además, el intenso proceso de urbanización e industrialización como se ha mencionado, ha reducido los espacios de movilidad y calidad de vida de los habitantes del municipio.

En suma, el movimiento de la ciudad se desarrolla y determina por un conjunto de fuerzas e intereses individuales y colectivos que requieren ser regulados desde el desarrollo de políticas económicas conjuntas y participativas, pero también con el mismo nivel de importancia cultural, de comunicación y educación. Al respecto, el propio Martín-Barbero (2000) insta a la creación de políticas de estado enmarcadas en los retos culturales que la comunicación le plantea a la educación, pues no se trata de condicionar conductas responsables solamente, sino de abrir espacios de reflexión para la construcción social de un proyecto urbano sostenible.

Esta relación entre los intereses de la comunidad y las regulaciones político económicas para el aparente desarrollo deben ser mediadas traspasando modelos puramente mercadológicos de manipulación o asistencialistas e instrumentales, sino éticos otorgándole identidad a las voces ocultas o negadas (Gumucio-Dragon, 2004), que garanticen el diálogo y la participación de todos los actores (privados, públicos y sociedad civil) en cuanto a la movilidad segura se refiere.

La relación comunicación-educación aparece como alternativa de desarrollo en dicha construcción social para promover una cultura cívica, la cual no se concibe como la instrumentalización de la información, sino como la generación de diálogo, destinado a activar el análisis, la discusión y la participación de los educandos (Kaplun,1998), pero también amplifica la voz de los que no la tienen como una comunicación para el cambio social (Gumucio-Dragon, 2004), que valora más el proceso que el producto configurándose a transformar sectores y niveles de la sociedad que han permanecido distantes a otras propuestas de intervención sin participación.

Esta disciplina transversal de la edu-comunicación aporta una mirada integral del ser humano, pues se trata del aprendizaje a través de la interacción, donde se aprende y se comunica en compañía de otros, mediados por la pedagogía y la apropiación de medios tecnológicos (Freire, 2006).

Somos mediadores en la formación para la construcción de una sociedad que sepa convivir en la movilidad y reflexione permanentemente sobre su actuar y el de los demás, desde las prácticas comunicativas desarrolladas por el común y conectadas con otras epistemes y cosmovivencias (Martínez y Sierra, 2012).

Esta visión de la comunicación para la educación no se aborda como un medio, sino como un fin para expresar y facilitar otras maneras de vivir en comunidad, de relacionarse y de enfrentar la precariedad de la vida en sociedad debido a la hegemonía del poder económico sobre el humano.

La comunicación/educación, educomunicación, o comunicación participativa se nutre del pensamiento colectivo en tanto que se adoptan una serie de elementos y situaciones para la transformación (Huergo, 2000), como la opción de aprender a trabajar en equipo en contextos de ecosistemas comunicativos abiertos y dialógicos, respetando las diferencias y la valoración de los errores como parte del proceso de aprendizaje (Soares, 2009).

Hablamos entonces de una propuesta de comunicación, educación y cambio social que persiste en la participación de los propios ciudadanos para la transformación, la convivencia y conciencia vial; es decir, destacar el papel de la comunicación y participación ciudadana como componentes para todo proceso estructurado (Rodríguez, Obregón y Vera, 2002), de movilización, investigación y articulación del cambio social (Alfaro, 1993; Gumucio - Dragon, 2011; Servaes, 2012).

Con la educomunicación y el eduentretenimiento (Rodríguez, Obregón y Vega; 2002), se abren espacios de diálogo y aprendizaje colectivos para buscar soluciones de convivencia ante los retos sociales que se aborden como el de la movilidad segura a partir del comportamiento humano.

El espacio de formación edu-comunicacional apoyado en los principios del eduentretenimiento busca promover determinadas causas y comportamientos prosociales incorporando los siguientes componentes:

- Soporte teórico, como los planteados en la teoría del aprendizaje social de Albert Bandura, en la que plantea que los factores externos son tan importantes como los internos y que los acontecimientos ambientales, los factores personales y las conductas interactúan con el proceso de aprendizaje; su esencia es la generación de confianza individual y colectiva para asumir o generar cambios (Bandura, 1982).
- Componente de investigación, por su nivel formativo, permite identificar tanto características, conocimientos, actitudes, prácticas, intereses, como códigos culturales de la audiencia, con el fin de determinar el impacto de las acciones



que se desarrollan como parte de la formación (Rodríguez, Obregón y Vega; 2002).

- Participación de la audiencia, al promover que los estudiantes tengan la oportunidad de incidir en las propuestas reflexivas en torno a la convivencia y conciencia vial mediante la construcción de narrativas transmedia y no solamente en recibir instrucción de cómo o cuál debe ser el comportamiento humano en la movilidad segura desde el aprendizaje de conductas normativas.

En definitiva, adoptar los principios de comunicación, desarrollo y cambio social en el proyecto *¿Cuál es tu vía?, convivencia y conciencia vial*, permitió explorar el pensamiento y la participación de los jóvenes en torno a una movilidad segura desde sus propias vivencias en el escenario vial, su percepción sobre cuál es su rol en dicho escenario, pero también la identificación y reconocimiento de cómo se conciben desde la normatividad y la regulación la convivencia en la vía.

### 1.3 Metodología

La metodología empleada para el presente proyecto *Educomunicacional ¿Cuál es tu vía?, convivencia y conciencia vial* para los estudiantes de los grados décimo y undécimo de la IED Tecnológico de Madrid abordó las siguientes etapas:

- Enfoque metodológico
- Fases del proceso metodológico
- Técnica
- Población
- Contexto
- Cronograma proyecto

## 1.4 Enfoque metodológico

Mediante una comprensión de los fenómenos relacionados con el comportamiento humano en la movilidad vial relacionando los actores de la vía con el entorno y mobiliario de la ciudad, se reunieron y analizaron datos desde un enfoque cualitativo, que permitió la acción indagatoria de forma dinámica antes, durante y posterior a la recolección y análisis de la información.

El propósito del enfoque cualitativo para el proyecto educacional se centró en examinar la forma en que los usuarios perciben y experimentan el espacio social en términos de movilidad vial.

## 1.5 Fases del proceso metodológico

- Preparatoria: enfocada en la indagación sobre normas, leyes y políticas relacionadas con la movilidad tanto a nivel nacional, departamental, como municipal. Así mismo, en la fase preparatoria se recopilaron datos estadísticos sobre accidentalidad con lesionados y víctimas fatales en Colombia, Cundinamarca y en el municipio de Madrid, identificando la condición de la víctima. Además, se hizo un análisis sobre las Orientaciones Pedagógicas para la Movilidad Segura desarrollado por el Ministerio de Educación Nacional para la construcción de un espacio de formación para la movilidad segura, dirigido a los estudiantes de los últimos grados en un establecimiento educativo del municipio de Madrid, Cundinamarca.
- Trabajo de campo: enfocado en la observación directa de los diferentes comportamientos en la vía, según el rol del actor (peatón, usuario de bicicleta, usuario de motocicleta, usuario de vehículo individual y conductor de transporte público). En esta fase de trabajo de campo, también se identificaron las conductas indebidas en el espacio urbano.
- Fase Analítica: se enfocó en el estudio de los datos obtenidos a partir de la observación directa comparándolos y contrastándolos con toda la

información recolectada en la fase preparatoria para la implementación de una propuesta Educomunicacional a partir del diseño y construcción de un espacio formativo virtual sobre convivencia y conciencia vial, basado en los análisis de normas, orientaciones pedagógicas y observaciones en el comportamiento humano en la vía.

- Fase informativa: se enfocó en el diseño y estructuración de una ruta pedagógica y participativa de los actores de la vía para una movilidad segura con la implementación de un espacio de formación edu-comunicacional llamado *¿Cuál es tu vía?, convivencia y conciencia vial*.

## 1.6 Técnicas

Los instrumentos utilizados en la recolección de datos fueron, por un lado, la revisión bibliográfica que comprende la investigación documental de normas, leyes y políticas públicas relacionadas con la movilidad segura, la lectura y el registro de la información recabada sobre convivencia y conciencia vial; y por otro, la observación directa para la identificación de las conductas en la vía por parte de todos los actores de la movilidad con el fin de utilizarla como antecedentes en el espacio formativo.

La observación directa se realizó en diferentes horarios y días de la semana en los meses de febrero y marzo del año 2020, así como también en diferentes espacios del territorio sin intervenir ni alterar el ambiente. Los datos obtenidos en la técnica de observación directa mediante registro fotográfico se utilizaron en la creación de las actividades del espacio formativo y en la creación de los mensajes lingüísticos del componente gráfico.

## 1.7 Población

El proyecto edu-comunicacional *¿Cuál es tu vía?, convivencia y conciencia vial*, fue dirigido a 83 estudiantes (39 mujeres y 44 hombres), de los grados décimo y

undécimo de la IED Tecnológico de Madrid ubicado en el municipio de Madrid, Cundinamarca, con ocasión de realizar labores de servicio social, según la Ley General de Educación L. 115 de 1994 del Ministerio de Educación Nacional, la cual estipula que todos los estudiantes de las instituciones educativas públicas y privadas del país que se encuentren cursando los grados anteriormente mencionados, deben realizar estas acciones orientadas al servicio a la comunidad.

En este sentido, se buscó articular procesos de enseñanza y aprendizaje relacionados con el comportamiento humano para una movilidad segura como parte de dicho servicio. Esta población, además de hacer parte de los actores para la movilidad segura, representa a uno de los sectores más vulnerables, según la pirámide de movilidad.

Del mismo modo, al ser una población piloto de edades entre los 14 y 18 años, presentan un proceso de construcción social constante propio de la adolescencia.

El adolescente y el joven, como individuos se encuentran en un constante proceso de socialización concibiendo al mundo, según en el contexto donde se encuentren inmersos. Si bien, en esta etapa se consolidan cambios físicos en los que se asume el cuerpo y la sexualidad como elementos constitutivos de la identidad y la personalidad, la cultura también es una condición vinculada a la juventud.

En este sentido, la condición etaria no alude únicamente a fenómenos de orden biológico, sino también está referida a fenómenos culturales articulados con la edad.

Las modalidades sociales del ser joven no solo dependen de su edad; factores como la condición social, la generación, la vitalidad, el marco institucional y el género hace que las personas jóvenes se cuestionen valores y principios sostenidos por largo tiempo en la cultura (Flórez et al., 2004). Lo anterior hace que presenten dificultades para la asunción de ciertos cambios sociales o normatividades como las relacionadas con la movilidad segura.

El grupo socioeconómico al que pertenece la población estudiantil corresponde al estrato 2 y la IED Tecnológico de Madrid prioriza a la población de bajos recursos

ubicados en el Barrio El Sosiego, territorio que presenta inequidad social como se verá en el Capítulo II, Diagnóstico – Madrid como territorio.

## 1.8 Contexto

La Institución Educativa Departamental Tecnológico de Madrid, fue creado mediante acuerdo No. 033 de noviembre 30 de 1996, durante la administración del alcalde Heberto Muñoz Porras y la iniciativa de su fundadora, la licenciada Cecilia Matiz Pinzón.

Su construcción inició incluso antes de que las calles del barrio El Sosiego estuvieran pavimentadas. Solo hasta el año 2000 se completó el primer bloque y se adquirió el lote previo al colegio para iniciar la construcción de un segundo bloque destinado a más salones y la ampliación de zonas verdes y de recreación.

En el Gráfico No. 5 llamado, *Vista aérea IED Tecnológico de Madrid en el barrio El Sosiego*, se evidencia una de las zonas más humildes y pobladas del municipio, conformado por viviendas de interés social donde habita una población flotante buscando oportunidades laborales.

*Gráfico 5 Vista aérea IED Tecnológico de Madrid en el barrio El Sosiego*



*Fuente: Google Earth 2021*

Con la ayuda de autoridades nacionales y municipales, se fueron dotando las instalaciones inaugurando su primera sala de informática con 15 estaciones.

Según resolución No. 003343 del 30 de septiembre de 2002, la Secretaría de Educación de Cundinamarca realizó la integración de los establecimientos educativos del municipio de Madrid en tres instituciones oficiales, en la cual se reconoce a la Institución Educativa Departamental Tecnológico de Madrid con sus 5 sedes: Escuela Rural El Corzo, Escuela Urbana San José, Escuela Urbana Serrezuela, Concentración Urbana El Cortijo y Concentración Urbana María Teresa Ortiz en los niveles preescolar, básica y media académica. Desde ese mismo año, la institución ha ido creciendo y aportando en la formación integral y en la proyección del Proyecto Educativo Institucional (IED Tecnológico de Madrid, 2021).

## 1.9 Cronograma Proyecto Educomunicacional

En la Tabla No. 1 llamada *Cronograma del proyecto Educomunicacional*, se observan los tiempos de desarrollo de las diferentes fases del proceso metodológico. Es decir, la fase preparatoria, se prolongó por tres meses y medio.

La fase trabajo de campo, se subdividió en la observación no participante del comportamiento humano de los actores de la vía durante tres meses; el contacto inicial con la Institución Educativa Departamental Colegio Tecnológico de Madrid, la reunión formal con las directivas de la institución para la socialización y retroalimentación del espacio formativo durante cuatro semanas de trabajo y la posterior entrega de las guías metodológicas por actividades del espacio formativo creado a partir de los insumos en las fases preparatoria y trabajo de campo.

La fase analítica tuvo como resultado, el análisis de las diferentes fuentes de información y datos sobre accidentalidad y mortalidad de los actores de la vía a nivel nacional, departamental y municipal.

Finalmente, la fase informativa se desarrolló estableciendo los contactos con la IED Tecnológico de Madrid y la socialización de la propuesta de formación dirigida a los estudiantes de los grados 10° y 11° de la institución.

Tabla 1 Cronograma Prediagnóstico Proyecto Educomunicacional

ACTIVIDAD 2020		ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN
PREPARATORIA	Prediagnóstico sobre la situación vial en Madrid, Cundinamarca	■	■				
	Revisión bibliográfica sobre normatividad y formación vial	■	■	■			
	Revisión Orientaciones Pedagógicas sobre movilidad segura (MEN)			■	■		
TRABAJO DE CAMPO	Observación directa Comportamiento humano en la vía		■	■			
	Registro fotográfico conductas indevidas en el espacio público			■	■		
ANALITICA	Estudio de datos obtenidos en observación directa				■	■	
	Análisis informes sobre accidentalidad y mortalidad en la vía				■	■	■
	Análisis experiencias de campañas y espacios de formación en movilidad					■	
INFORMATIVA	Reunión directivas IED María Teresa					■	■
	Propuesta espacio de formación sobre convivencia y conciencia vial						■

Fuente: Elaboración propia

Como se evidencia en la Tabla No. 1, la fase preparatoria, la revisión bibliográfica sobre normatividad y formación vial requirió de mayor tiempo al igual que los análisis sobre los informes de accidentalidad y mortalidad en la vía a nivel nacional, departamental y municipal.



## 2. DIAGNÓSTICO

### 2.1 Diagnóstico y Problemática

De acuerdo con el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011 – 2021, los accidentes de tránsito son la segunda causa de muerte violenta en Colombia y la primera de jóvenes menores de 30 años (Contraloría General, 2012).

A continuación, se ofrecen cifras de accidentalidad y condición de las mismas tanto a nivel nacional, como departamental y municipal.

Según el histórico en cifras a nivel nacional del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, entre los años 2009 y 2020, se presentaron en total 74116 víctimas fatales.

En el Gráfico No. 6, *Histórico en cifras a nivel nacional 2009 – 2020*, se observa un mayor aumento de víctimas fatales en el año 2016 y una disminución de las mismas en el año 2020 con cifras similares al año 2009.

*Gráfico 6 Histórico en cifras a nivel nacional 2009 - 2020*

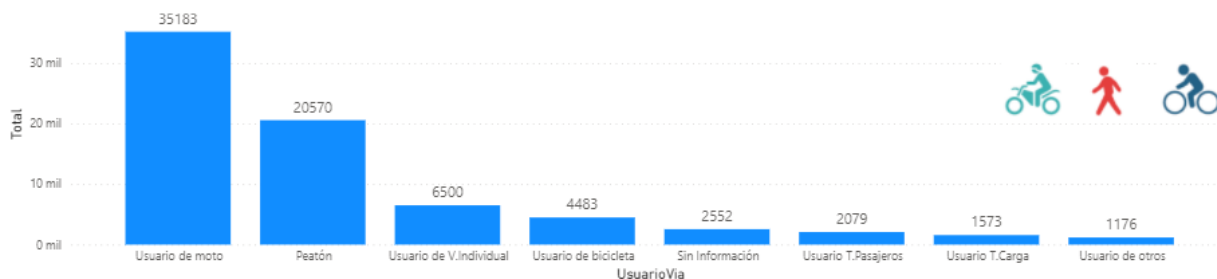


*Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial. Históricos años 2009 – 2020*

Según el Gráfico No. 7, *Condición de la víctima 2009 – 2020*, del total de víctimas fatales entre estos años, los usuarios de motocicleta representan el 47,4% de los

fallecidos; los peatones un 27,7%; los usuarios de vehículo un 8,7%; los usuarios de bicicleta un 6%; los usuarios de transporte de pasajeros un 2,8%; los usuarios de transporte de carga un 2,1% y un 5% representado en víctimas en la vía que no presentan información.

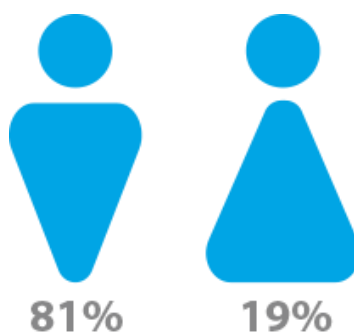
Gráfico 7 Condición de la víctima 2012 - 2017



Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial. Históricos años 2009 – 2020

El número de accidentes fatales en las vías corresponde en su gran mayoría a hombres. En el Gráfico No. 8, *Caracterización demográfica*, se aprecia que el 81% de las víctimas son hombres frente a un 19% correspondiente a las mujeres:

Gráfico 8 Caracterización demográfica



Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial. Históricos años 2012 – 2017

Respecto a las víctimas con lesiones, entre los años 2016 a 2020 hubo 176.106 lesionados.

Según el Gráfico No. 9, *Histórico en cifras de lesionados 2016 – 2020*, el año 2016 representó el mayor número con un 25,6%; mientras que en el año 2020 hubo una considerable reducción de lesionados representados en un 8,2% debido a la cuarentena por el covid-19.

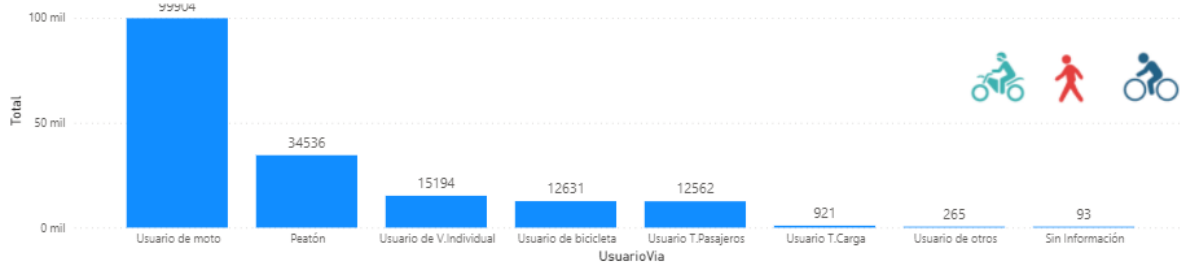
*Gráfico 9 Histórico en cifras de lesionados 2016 - 2020*



*Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial. Históricos años 2009 – 2020*

Según el Gráfico No. 10, *Condición de la víctima lesionada 2016 – 2020*, siguen siendo los usuarios de moto los más accidentados, siguiéndoles los peatones, usuarios de vehículo, usuarios de bicicleta, usuarios de transporte de pasajeros, usuarios de transporte de carga y, en menor número, otros que no presentan información.

Gráfico 10 Condición de la víctima lesionada 2016 - 2020



Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial. Históricos años 2009 – 2020

También, de manera preliminar, según el mismo Observatorio:

- Entre enero y junio de 2021 se registraron 3293 fallecidos en Colombia. Frente al mismo periodo de 2020 ha habido un aumento del 44,3%, es decir, 1011 víctimas fatales adicionales.
- Los usuarios de motocicleta representan el 59,1% del total de fallecidos y el 62,4% del total de lesionados registrados en el país.
- Los peatones representan el 21,3% de los fallecidos y el 14,2% de los lesionados.
- Los usuarios de vehículo representan el 10,8% del total de fallecidos y el 14,8% del total de lesionados registrados.
- Los usuarios de bicicleta representan el 6,8% de los fallecidos y el 8,4% de los lesionados en hechos de tránsito en el país.

Fuente: Datos procesados por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial con base en los registros proporcionados por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses - INMLCF.

Dadas las cifras de fallecidos y lesionados a nivel nacional, el Plan Nacional de Seguridad Vial ha adoptado el siguiente objetivo general en el periodo 2011 - 2021:

- Reducir el número de víctimas fatales en un 26% por accidentes de tránsito a nivel nacional para el año 2021.

Junto al objetivo general, el Gobierno Nacional propuso los siguientes objetivos específicos:

- Reducir la mortalidad en un 18% del usuario tipo peatón por accidentes de tránsito para el año 2021.
- Reducir la mortalidad en un 27% del usuario tipo motociclista por accidentes de tránsito para el año 2021.
- Reducir en un 21% las lesiones por accidentes de tránsito para el año 2021.
- Reducir el número de víctimas fatales por accidentes de tránsito imputables a la conducción bajo el influjo del alcohol y el uso de sustancias psicoactivas a 0% para el año 2021.

Para el cumplimiento de los objetivos, el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011 – 2021 ha desarrollado unos ejes de acción o pilares estratégicos fundamentados en los lineamientos del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011 – 2020.

A nivel departamental, en Cundinamarca se presentaron 392 víctimas fatales en el año 2020. Esta cifra es la más baja en los últimos 12 años, según los datos registrados en el Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

En el Gráfico No. 11, *Histórico en cifras Cundinamarca 2009 – 2020*, se evidencia que el año con mayor número de víctimas fatales fue el 2016 y el año con menor número de víctimas fatales fue el 2020.

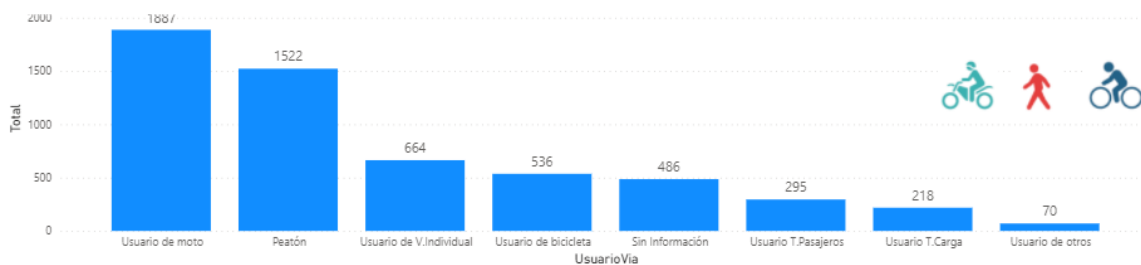
Gráfico 11 Histórico en cifras Cundinamarca 2009 - 2020



Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial. Históricos años 2009 – 2020

Según el Gráfico No. 12, *Condición de la víctima Cundinamarca 2009 – 2020*, el departamento refleja la misma tendencia a nivel nacional en donde los usuarios de motocicleta representan el mayor número de víctimas (1887), seguido por los peatones (1522), usuarios de vehículo (664), usuarios de bicicleta (536) y otros actores en la vía.

Gráfico 12 Condición de la víctima Cundinamarca 2009 - 2020



Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial. Históricos años 2009 – 2020

Frente al número de lesionados en el departamento de Cundinamarca, el Gráfico No. 13, *Histórico lesionados Cundinamarca 2016 – 2020*, refleja una disminución en el año 2020 con 1067 accidentados; esta es una cifra inferior a los demás años debido a el aislamiento y cuarentena decretado por cuenta de la crisis sanitaria del covid-19 en todo el país.

*Gráfico 13 Histórico lesionados Cundinamarca 2016 - 2020*

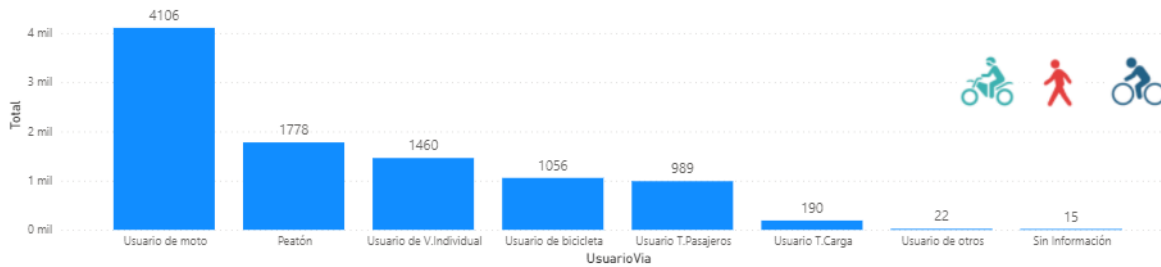


*Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial. Históricos años 2016 – 2020*

Sin embargo, los accidentes siguen produciéndose, como es tendencia nacional, principalmente por usuarios de motocicleta, seguido por peatones, usuarios de vehículo individual y bicicleta.

Según el Gráfico No. 14, *Condición de lesionados Cundinamarca 2016 – 2020*, el número de accidentados en dicho periodo fue de 9.616 personas; de ellas el 42,6% corresponde a usuarios de motocicleta; el 18,4% corresponde a peatones y el 10,9% a usuarios de bicicleta, entre otros.

Gráfico 14 Condición de lesionados Cundinamarca 2016 - 2020



Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial. Históricos años 2016 – 2020

Así mismo, el Decreto 388 del 19 de diciembre de 2017 propone el Plan Departamental de Seguridad Vial 2017 – 2026, disponiendo que el Plan Nacional de Seguridad Vial es la base para la construcción de los planes departamentales, metropolitanos, distritales y municipales, que deberá aplicarse en toda la jurisdicción del Departamento de Cundinamarca por todos los actores de carácter público, privado y por la comunidad en general involucrada en la temática de seguridad vial. Su objetivo principal es implementar acciones que permitan disminuir el número de víctimas fatales por hechos de tránsito en Cundinamarca, mediante un trabajo intersectorial coordinado, con el fin de fomentar una movilidad que proteja la vida humana.

A partir del año 2012, el departamento de Cundinamarca ha venido desarrollando una serie de programas y acciones relacionadas con el pilar “Comportamiento Humano” del Plan Nacional de Seguridad Vial 2011 – 2021, los cuales describen tanto labores de orden cuantitativo, como cualitativo destacando el número de municipios y participantes de actividades de formación e información para la prevención de accidentes de tránsito.

A nivel municipal, Madrid presenta 15 casos de víctimas fatales en el año 2020, dos más que en el periodo anterior y la tercera cifra más alta correspondiente a los años



2016 - 2020. De acuerdo con el Gráfico No. 15, *Histórico en cifras Madrid, Cundinamarca 2009 – 2020*, se aprecia que, a pesar de haber una tendencia a la baja de víctimas fatales a nivel nacional y departamental, en el municipio de Madrid ocurrió lo contrario.

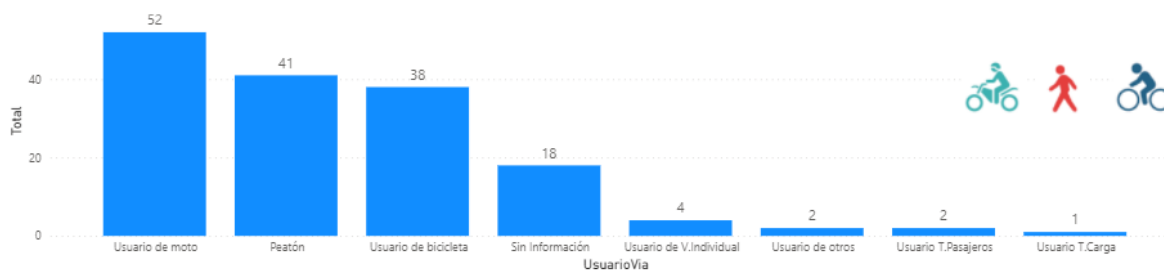
*Gráfico 15 Histórico en cifras Madrid, Cundinamarca 2009 - 2020*



*Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial. Históricos años 2009 – 2020*

Según el Gráfico No. 16, *Condición de la víctima Madrid, Cundinamarca 2009 – 2020*, las víctimas fatales siguen siendo en primer lugar los usuarios de motocicleta, peatones y usuarios de bicicleta, entre otros.

*Gráfico 16 Condición de la víctima Madrid, Cundinamarca 2009 - 2020*



*Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial. Históricos años 2009 – 2020*

Frente a las cifras de lesionados, el Gráfico No. 17, *Histórico lesionados Madrid, Cundinamarca 2016 – 2020*, se evidencia una considerable disminución en el último año a 17 víctimas con respecto a los años anteriores.

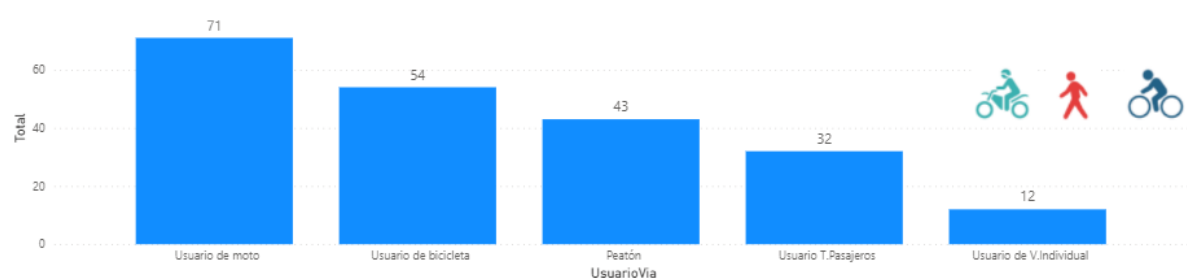
*Gráfico 17 Histórico lesionados Madrid, Cundinamarca 2016 - 2020*



*Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial. Históricos años 2016 – 2020*

Respecto a la condición de la víctima, el Gráfico No. 18, *Condición del lesionado Madrid, Cundinamarca 2016 – 2020*, se mantiene la tendencia en la que los usuarios de moto son las principales víctimas, seguido por los usuarios de bicicleta y peatones, entre otros.

*Gráfico 18 Condición del lesionado Madrid, Cundinamarca 2016 - 2020*



*Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial. Históricos años 2016 – 2020*

Respecto a lo corrido del año 2021, en el municipio de Madrid se han documentado 14 víctimas fatales, manteniéndose como principal actor al usuario de motocicleta, usuario de bicicleta, peatón y usuario de vehículo individual.

En la Tabla No. 2, *Condición de la víctima fatal Madrid, Cundinamarca junio 2021*, se evidencia el número de víctimas en el municipio, según su condición.

*Tabla 2 Condición de la víctima fatal Madrid, Cundinamarca junio 2021*

Usuario de la vía	Año 2021	%TC
Usuario de moto	6	42,86%
Usuario de bicicleta	4	28,57%
Peatón	3	21,43%
Usuario de vehículo	1	7,14%
<b>Total</b>	<b>14</b>	<b>100,00%</b>

*Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial. Junio 2021.*

Con respecto al año anterior, hubo un aumento de las víctimas tanto en los usuarios de bicicleta principalmente, como en los peatones.

En la Tabla No. 3, *Relación condición de la víctima Madrid, Cundinamarca año 2020 a junio 2021*, se aprecia un aumento del 300% en las víctimas fatales usuarios de bicicleta y un aumento del 200% en los peatones.

Tabla 3 Relación condición de la víctima Madrid, Cundinamarca año 2020 a junio 2021

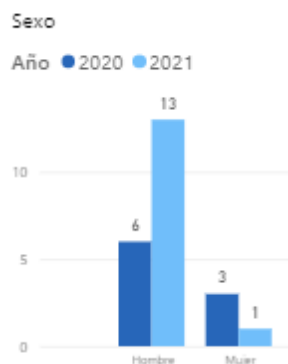
Actor vial				
Condición	2020	2021	Variación	% V
Usuario de bicicleta	1	4	3	300,00 %
Peatón	1	3	2	200,00 %
Usuario de moto	5	6	1	20,00 %
Usuario de vehículo	1	1	0	0,00 %
Sin Información	1		-1	-100,00 %
<b>Total</b>	<b>9</b>	<b>14</b>	<b>5</b>	<b>55,56 %</b>

Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial. Junio 2021.

Las estadísticas relacionadas con el género arrojan que en lo corrido del año 2021 el 93% de las víctimas corresponde a hombres, frente a un 7% correspondiente a mujeres. Esta misma relación en comparación con el año 2020 evidencia el alarmante aumento de víctimas en el primer semestre del año 2021.

En el Gráfico No. 19, *Relación género víctima Madrid, Cundinamarca 2020 – 2021*, se observa cómo se han duplicado las víctimas fatales en lo corrido del año 2021 respecto al año anterior pasando de 6 a 13, y cómo han disminuido las víctimas fatales de género femenino en dichos periodos pasando de 3 a 1.

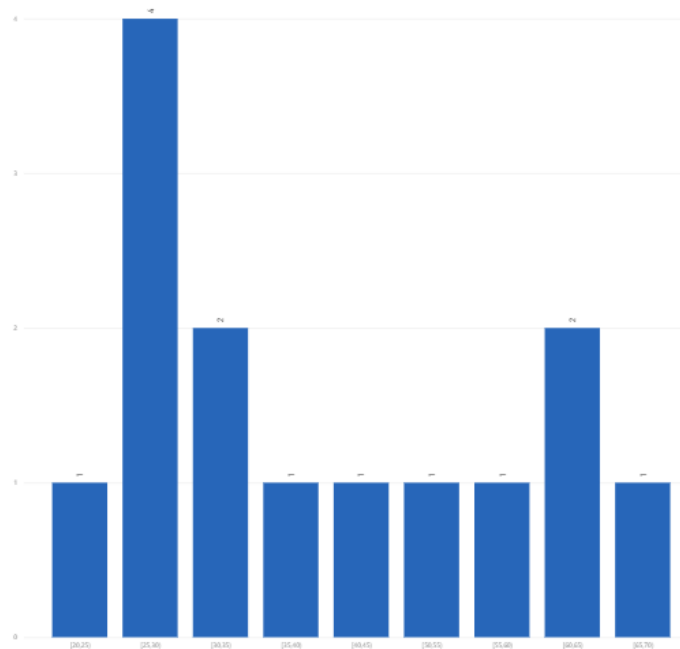
Gráfico 19 Relación género víctima Madrid, Cundinamarca 2020 - 2021



Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial. Junio 2021

Según el Gráfico No. 20, *Rango de edad víctimas fatales Madrid, Cundinamarca junio 2021*, se aprecia un mayor número de víctimas en el rango de edad 25 a 30 años con 4 accidentados fatales, seguido de los rangos 30 a 35 años y 60 a 65 años con dos accidentados en cada rango.

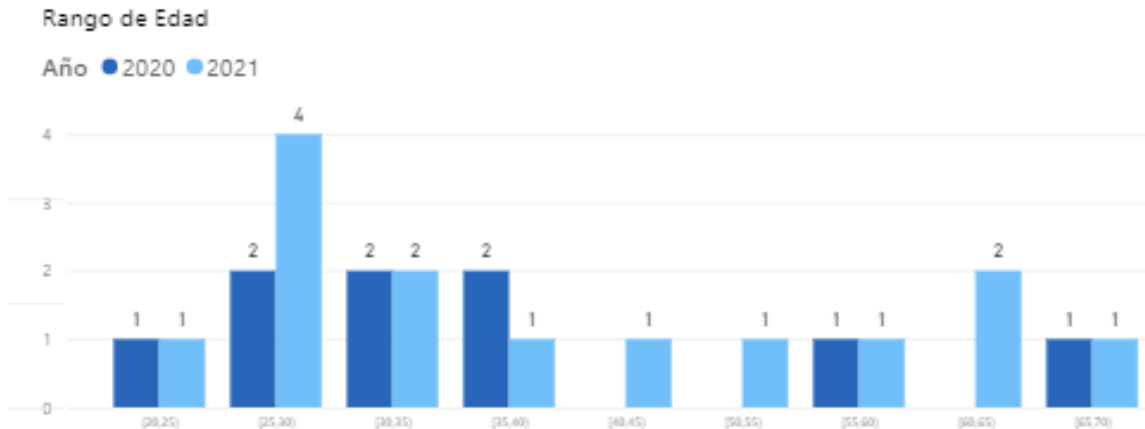
*Gráfico 20 Rango de edad víctimas fatales Madrid, Cundinamarca junio 2021*



*Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial. Junio 2021.*

En el Gráfico No. 21, *Relación rango de edad víctimas Madrid, Cundinamarca 2020 – 2021*, se observa el aumento de víctimas fatales cuyo rango de edad se encuentra entre los 25 a 30 años.

Gráfico 21 Relación rango de edad víctimas Madrid, Cundinamarca 2020 - 2021



Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial. Junio 2021.

Según los datos de víctimas fatales en el municipio de Madrid, en lo corrido del año los accidentes se han presentado en su mayoría por colisión entre usuarios de moto con vehículos de transporte de carga y usuarios de bicicleta con usuarios de vehículo individual.

En la Tabla No. 4, *Matriz de colisión Madrid, Cundinamarca a julio de 2021*, se evidencian los diferentes tipos de colisión resaltando en rojo los de mayor ocurrencia en el municipio de Madrid.

Tabla 4 Matriz de colisión Madrid, Cundinamarca a julio 2021

### Matriz de colisión 2021 cifras a 31 de Julio

fecha de maduración 9 de agosto de 2021

USUARIO DE LA VÍA	Bicicleta	Motocicleta	No aplica	Objeto fijo	Sin info.	Transporte de carga	Transporte individual	Total
 <b>Usuario de moto</b>	1			1	1	3		6
Conductor	1			1	1	3		6
<b>Usuario de bicicleta</b>		1					3	4
 Conductor		1					3	4
<b>Peatón</b>						1	2	3
 <b>Usuario de otros</b>			1					1
 Conductor			1					1
<b>Total</b>	1	1	1	1	1	4	5	14
								
								
								
								


Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial. Agosto 2021.

En la Tabla No. 5, *Matriz de colisión lesionados Madrid, Cundinamarca a julio de 2021*, se evidencian los diferentes tipos de colisión resaltando en rojo y naranja los de mayor ocurrencia en el municipio de Madrid.

Tabla 5 Matriz de colisión lesionados Madrid, Cundinamarca a julio 2021

### Matriz de colisión 2021 cifras a 31 de Julio

fecha de maduración 9 de agosto de 2021

USUARIO DE LA VÍA	Bicicleta	Motocicleta	No aplica	Transporte de carga	Transporte de pasajeros	Transporte individual	Total
 <b>Usuario de moto</b>	2	1	1	1	1	3	9
Conductor	2	1	1	1	1	3	9
<b>Usuario de bicicleta</b>		5			1	1	7
Conductor		4			1	1	6
Pasajero		1					1
<b>Peatón</b>		2				2	4
<b>Usuario de V.Individual</b>		1					1
Conductor		1					1
<b>Total</b>	2	9	1	1	2	6	21

Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial. Agosto 2021.

De acuerdo con el Plan de Desarrollo Buenos Vecinos, Unidos Podemos 2016 - 2020 del Municipio de Madrid, Cundinamarca y su eje “Madrid Ciudad Emergente”, se establecieron las siguientes metas con sus indicadores y resultados para el programa Mejor Movilidad, Ciudadanos Felices:



*Tabla 6 Metas Programa Mejor movilidad, Plan de Desarrollo Buenos Vecinos, Unidos Podemos 2016 - 2020*

<b>No.</b>	<b>META</b>	<b>INDICADOR</b>	<b>BASE</b>	<b>REALIZADO</b>
1	Realizar el mantenimiento de 10 Km de vía urbana del municipio.	Km., de vía con mantenimiento en el sector urbano.	56,80	10
2	Realizar mantenimiento a 43 Km. de vía rural del municipio.	Km., de vía con mantenimiento en el sector rural.	58,50	43
3	Mejorar 4 Km de vía en el sector urbano.	Km. de vía mejorada en el sector urbano.	7,9	4
4	Mejorar 4 Km de vía en el sector rural.	Km., de vía mejorada en el sector rural.	39,3	6
5	Adecuar 4 Km de ciclorruta en el sector urbano.	Km., de ciclorruta adecuada en el sector urbano.	1,4	4
6	Construir 1 Km de ciclorruta en el sector rural.	Km., de ciclorama construido en el sector rural.	0	1
7	Realizar el mantenimiento a 1 Km de ciclorruta del sector urbano.	Km., de mantenimiento a ciclorruta en el sector urbano.	1,4	1
8	Señalizar 4 Km nuevos de vía en el sector urbano.	Km., de señalización vial nuevos en el sector urbano.	38	42
9	Realizar mantenimiento de 6,9 Km de señalización del sector urbano	Metros de señalización vial con mantenimiento.	38	6,9
10	Realizar 120 capacitaciones en seguridad vial a la comunidad en general, durante el periodo de gobierno.	Número de capacitaciones realizadas.	4	120
11	Realizar 4 campañas de seguridad vial a los ciclistas del municipio.	Campañas de seguridad vial realizadas.	0	4
12	Formular e implementar el Plan Vial Municipal	Plan formulado e implementado.	0	1
13	Garantizar el funcionamiento de una institución de tránsito en el municipio.	Instituciones de tránsito funcionando.	0	1

*Fuente: Metas de Producto 2016 - 2019 del Plan de Desarrollo Unidos Podemos Municipio de Madrid.*

Frente al ítem No. 10 que plantea la meta de realizar 120 capacitaciones en seguridad vial a la comunidad en general durante el periodo de gobierno, la administración de la alcaldía estipuló los siguientes parámetros:

- Objetivo: Capacitar a los distintos actores viales en seguridad vial y normas de tránsito, con el fin de crear una cultura vial de aplicación permanente de las mismas.
- Alcance: Inicia con la elaboración del cronograma de capacitaciones y campañas anuales de acuerdo a lo establecido en las metas del plan de desarrollo y la misionalidad de la Secretaría de Tránsito y Transporte y termina con la ejecución y evaluación de las capacitaciones y campañas programadas con el propósito de prevenir accidentes viales.

El incumplimiento y desconocimiento de las normas y reglamentación sobre la movilidad segura por parte de los actores de la vía del municipio de Madrid dejan en evidencia la precaria cultura de convivencia vial. Peatones que realizan cruces indebidos, ciclistas y motociclistas que no respetan las señalizaciones y conductores de vehículos de transporte público y privado que realizan maniobras imprudentes, entre otros, hacen parte del caos que se vive en las vías de la ciudad.

Adicionalmente, la carencia de espacios comunes de calidad para la movilidad dentro del casco urbano del municipio y el aumento considerable de las urbanizaciones han hecho que los ciudadanos hagan uso incorrecto del espacio público en términos de movilidad, apelando a este más como a un derecho de uso individual que colectivo y compartido, desencadenando en acciones imprudentes y arriesgadas como el parqueo en zonas prohibidas, la apropiación indebida de espacios comunes, acciones temerarias en la conducción tanto de los usuarios de bicicletas, como motociclistas y conductores de vehículos de dos y más ejes; ciclistas que no usan los elementos de protección personal y peatones que no utilizan los pasos seguros como puentes peatonales, semaforización o la cebra

peatonal. A lo anterior, también se suma la falta de señalización y deterioro de la misma en varios puntos del municipio.

Frente a este escenario, se hace urgente implementar acciones encaminadas hacia una convivencia y una conciencia vial que mantenga vigentes las normas objetivas y subjetivas de la movilidad reconocidas y admitidas como un acuerdo social que busca el beneficio para todos los habitantes del municipio. De acuerdo con las cifras presentadas en los antecedentes en la que peatones y ciclistas son los que más cobran vidas en el municipio, se hace absolutamente necesario promover campañas de educación para la movilidad segura.

Según el diagnóstico que se hace en el Artículo 44 Madrid Genera Movilidad Eficiente del Plan de Desarrollo de Madrid, Cundinamarca 2020 – 2024, se ratifica el crecimiento poblacional y expansión habitacional del municipio, trayendo un incremento de manera considerable en el flujo vehicular y de personas que transitan de manera permanente o de paso.

Sin embargo, ante el crecimiento, del total de las vías del municipio solo el 30% del total de vías urbanas y el 20% de las rurales se encuentran en buen estado; el resto requiere intervención parcial o total (Alcaldía de Madrid, 2020), lo mismo sucede con la señalización que requiere mantenimiento en casi la mitad de su inventario (200 de 446 señales de tránsito verticales).

En el mismo diagnóstico se pone en evidencia la urgencia en la modernización y mejoramiento del sistema vial del municipio acompañados de campañas de seguridad vial que no tienen una línea base respecto a lo que se ha realizado en administraciones anteriores.

En la Tabla No. 7, denominada *Metas del Programa Madrid Genera Movilidad Eficiente*, se evidencian las precarias o nulas acciones que a la fecha se han ejecutado por administraciones anteriores.

Tabla 7 Metas del Programa Madrid Genera Movilidad Eficiente

No	META PRODUCTO	LÍNEA BASE	INDICADOR	UNIDAD DE MEDIDA	TIPO DE META	RESPONSABLE
1	Implementar un programa de seguimiento, control y vigilancia al 100% de las empresas de transporte público urbano e intermunicipal de Madrid.	0	Programa de seguimiento y control implementado	Número	Mantenimiento	SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE
2	Implementar Política de Seguridad Vial del municipio.	0	Política de movilidad implementado	Número	Incremento	SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE
3	Implementar un proyecto de movilidad	0	Proyecto implementado	Número	Incremento	SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE
4	Realizar cuatro (04) seguimientos a la alianza para garantizar beneficios de descuento en los peajes para los nuevos habitantes de Madrid.	0	Seguimientos realizados	Número	Incremento	SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE
5	Realizar mantenimiento a 60 señales verticales urbanas anualmente	60	Realizar mantenimiento a 60 señales verticales urbanas anualmente	Número	Mantenimiento	SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE
6	Realizar mantenimiento a 2.400 m2 de la demarcación de señalización vial horizontal urbana.	Sin Datos	Metros cuadrados con mantenimiento de señalización	M2	Incremento	SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE
7	Realizar 22 capacitaciones de cultura ciudadana en seguridad vial para el acatamiento y respeto de las señales de tránsito y la adecuada utilización de zonas peatonales, ciclo-rutas y vías.	Sin Datos	Capacitaciones realizadas	Porcentaje	Incremento	SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE
8	Realizar cuatro (4) Foros en temas de seguridad vial y movilidad.	Sin Datos	Foros realizados	Número	Incremento	SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE

9	Realizar la implementación de sistemas de control de paraderos para bicicletas	0	Sistemas de control de los paraderos para bicicletas implementados	Número	Incremento	SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE
10	Realizar el mantenimiento de 20 km de la infraestructura vial urbana del municipio durante el periodo de gobierno.	56,11	Infraestructura vial con mantenimiento	Kilómetro	Incremento	SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS PÚBLICOS
11	Realizar mantenimiento a 58 kilómetros de vía del sector rural del municipio, durante el periodo de gobierno	58	Longitud vial del sector rural mantenida periódicamente	Kilómetro	Incremento	SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS PÚBLICOS
12	Realizar mejoramiento de 10 kilómetros de infraestructura vial tanto urbano como rural en el municipio durante el periodo de gobierno	11	Infraestructura vial urbana y/o rural rehabilitada y/o mantenida	Kilómetro	Incremento	SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS PÚBLICOS
13	Implementar el plan vial municipal durante el periodo de gobierno	0	Plan vial implementado	Número	Incremento	SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS PÚBLICOS
14	Construir dos (2) estructuras de puentes peatonales en el municipio durante el periodo de gobierno.	Sin Datos	Estructuras de puentes peatonales construidas	Número	Incremento	SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS PÚBLICOS
15	Construir 20 kilómetros de ciclorruta o bici carril en el municipio durante el periodo de gobierno	Sin Datos	Longitud de ciclorruta o bici carril construidos	Kilómetro	Incremento	SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS PÚBLICOS

*Fuente: Metas de Producto 2020 - 2024 del Plan de Desarrollo Madrid Crece Contigo del Municipio de Madrid.*

Nótese que en los ítems 7 y 8 relacionados con capacitaciones sobre cultura ciudadana y seguridad vial y movilidad no existen datos anteriores como línea base

para establecer un histórico implementado y aunque existe la meta planteada y el área responsable (Secretaría de Tránsito y Transporte), ésta no se encuentra alineada con la Secretaría de Educación del Municipio haciendo entrever el desconocimiento en los aportes que la edu-comunicación puede brindar en los temas relacionados con el comportamiento humano en las vías del municipio, sobre todo en las reflexiones ligadas a los imaginarios que en la actualidad se han construido sobre el uso del espacio público.

Finalmente, en las reuniones preliminares sostenidas con las directivas de la IED Tecnológico de Madrid, relacionadas con la pertinencia de realizar el espacio de formación, tanto docentes como coordinadores, manifestaron la ausencia de las entidades territoriales competentes, como la Secretaría de Tránsito, Secretaría de Gobierno o medicina legal, entre otros, para acompañar a la comunidad educativa en procesos de actualización, formación docente y mesas de trabajo que abordaran temas sobre movilidad segura, dado que los estudiantes en su mayoría, se desplazan por el municipio en bicicleta y la formación en convivencia y conciencia vial les ofrece una visión pedagógica y colectiva de cómo deben ser los comportamientos en espacios comunes, de acuerdo con las orientaciones emitidas por el Ministerio de Educación Nacional en este aspecto específico.

Como proyecto piloto, se espera que el espacio de formación llamado *¿Cuál es tu vía?*, convivencia y conciencia vial, sea aplicado en otros centros educativos del municipio en un contexto en el que no se han evidenciado campañas pedagógicas sobre movilidad segura, según el Plan de Desarrollo de Madrid 2020 – 2024.

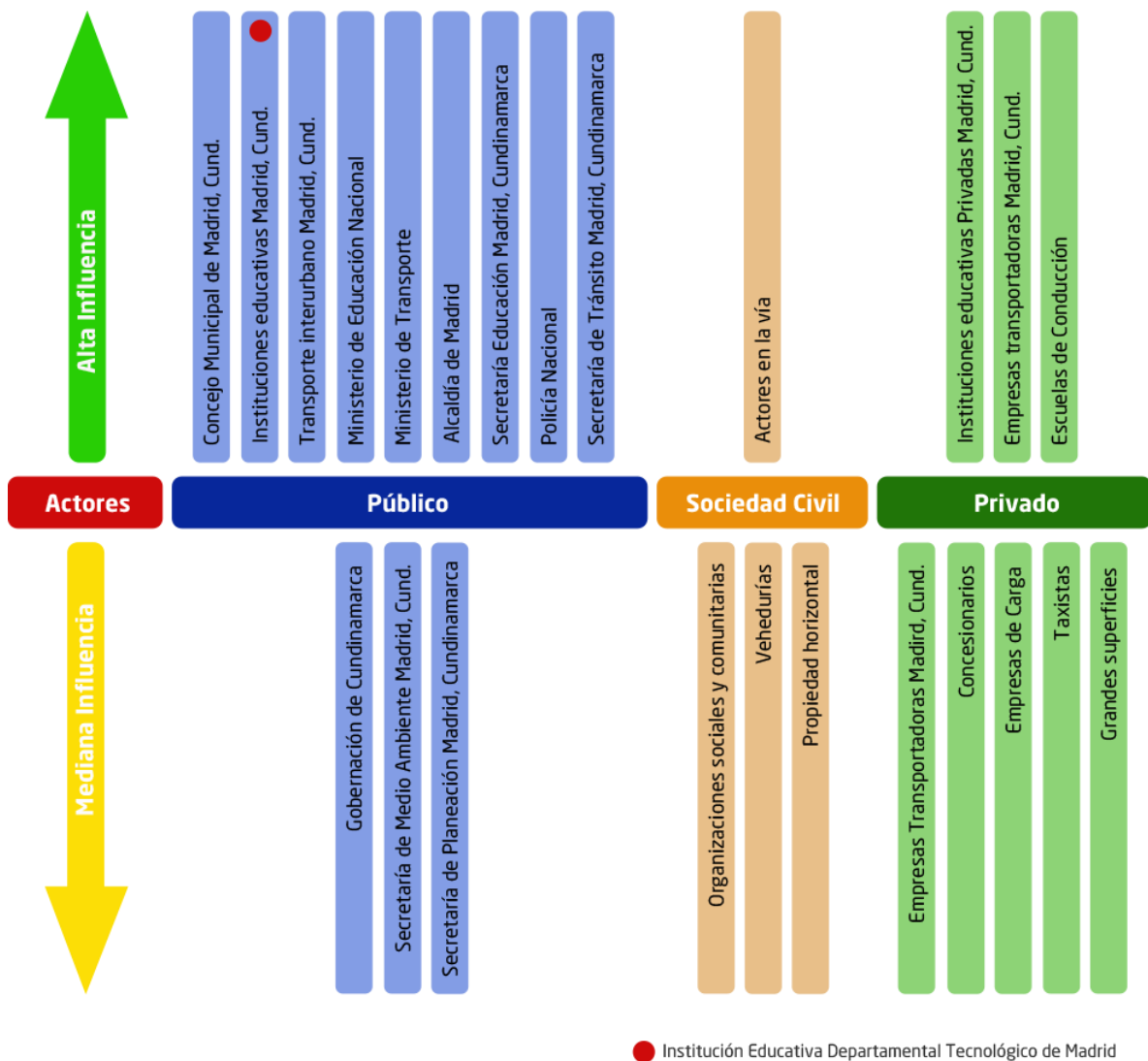
## 2.2 Mapa de actores

En el Gráfico No. 22 *“Mapa de actores Externos de proyecto Educomunicacional ¿Cuál es tu vía?, convivencia y conciencia vial”* se presentan los actores que inciden en la movilidad según el sector al que pertenecen y su nivel de influencia.

En la movilidad vial los actores se encuentran diferenciados por su nivel de influencia y por el sector al que pertenecen (público, privado y sociedad civil).

Entre los actores con una alta influencia dentro del sector público, se encuentra la Institución Educativa Departamental Tecnológico de Madrid, establecimiento en el que se desarrolló el proyecto Educomunicacional a los estudiantes de los grados 10° y 11°.

Gráfico 22 Mapa de actores externos del proyecto Educomunicacional ¿Cuál es tu vía?, convivencia y conciencia vial



Fuente: Elaboración propia

Así mismo, para hacer una relación entre el sector y el rol que ejercen los actores para una movilidad segura, se ha diseñado la Matriz de actores (Ver Tabla No. 8).

En esta tabla se establece que la relación entre los actores de la sociedad civil es de convivencia; la relación entre los actores públicos es de cooperación; la relación entre los actores privados es económica y de cooperación; y la relación entre los todos los actores de mayor influencia en el espacio público es de poder.

*Tabla 8 Matriz de actores*

Actor	Sector	Rol	Influencia	Relación
Secretaría de Tránsito	Público	Ente de control	Alta influencia	Control y pedagógico
Policía	Público	Vigilancia y control	Alta influencia	Apoyo
Secretaría de Educación y Cultura	Público	Educación	Alta influencia	Articulación en pedagogía
Secretaría de Planeación	Público	Planeación	Mediana influencia	Articulación y regulación
Secretaría de Medio Ambiente	Público	Ente de control	Mediana influencia	Regulación y articulación
Alcaldía de Madrid	Público	Administración	Alta influencia	Aplicación
Ministerio de Transporte y Tránsito	Público	Control	Alta influencia	Aplicación de la norma y consultora
Ministerio de Educación Nacional	Público	Educación	Alta influencia	Aplicación de la norma y consultora
Gobernación de Cundinamarca	Público	Control	Mediana influencia	Regulación y articulación
Transporte interurbano	Público	Prestador de servicio	Alta influencia	Coordinación y apoyo
Instituciones educativas	Público/Privado	Educación	Alta influencia	Apoyo
Instituciones de educación superior	Público/Privado	Educación	Alta influencia	Apoyo

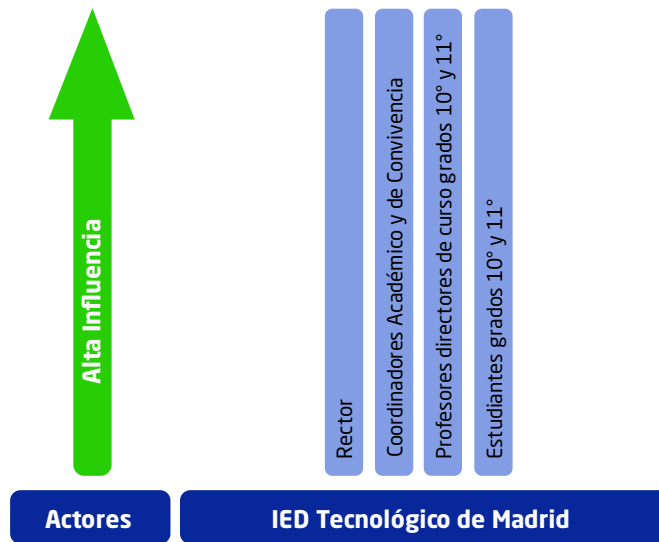


<b>Empresas transportadoras</b>	Privado	Prestador de servicio	Mediana influencia	Apoyo
<b>Escuelas de conducción</b>	Privado	Prestador de servicio	Alta influencia	Apoyo
<b>Concesionarios</b>	Privado	Comerciante	Mediana influencia	Apoyo
<b>Empresas de carga</b>	Privado	Prestador de servicio	Mediana influencia	Apoyo
<b>Taxistas</b>	Privado	Prestador de servicio	Mediana influencia	Apoyo
<b>Grandes superficies</b>	Privado	Comerciante	Mediana influencia	Apoyo
<b>Actores en la vía</b>	Sociedad civil	Usuarios	Alta influencia	Control y pedagógico
<b>Organizaciones sociales y comunitarias</b>	Sociedad civil	Ente vigilancia y control	Mediana influencia	Articulación y control
<b>Veedurías</b>	Sociedad civil	Ente vigilancia y control	Mediana influencia	Apoyo
<b>Propiedad horizontal</b>	Sociedad civil	Usuarios	Mediana influencia	Apoyo
<b>Concejo municipal de Madrid</b>	Público	Ente de control	Alta influencia	Generador de la norma

*Fuente: Elaboración propia*

Por otro lado, para el piloto realizado en la IED Tecnológico de Madrid, se creó el siguiente mapa de actores denominado Mapa de actores interno, el cual describe los actores internos que intervienen en el espacio de formación.

*Gráfico 23 Mapa de actores interno*



*Fuente: Elaboración propia*

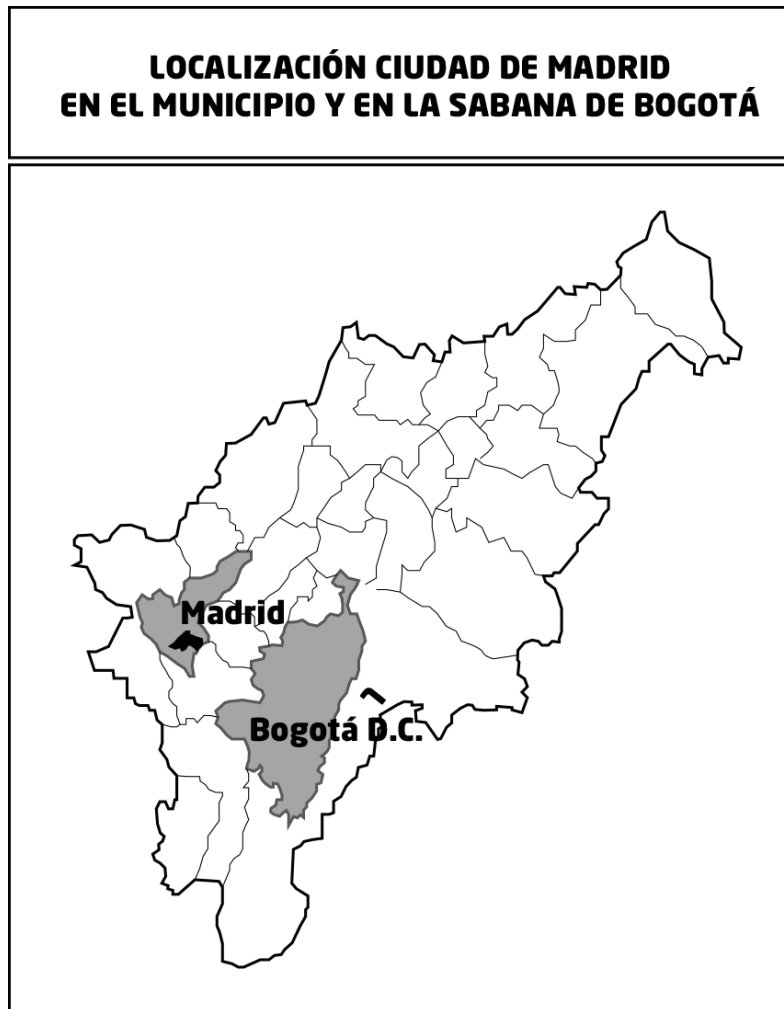
## 2.3 Mapeo del territorio

### 2.3.1 Madrid como territorio

Gracias a una topografía plana y a una alta oferta hídrica dada por sus abundantes condiciones hidrogeológicas, los suelos de municipio de Madrid han tenido un alto potencial agrícola; sin embargo, su acelerado crecimiento también ha sido producto de su terreno llano que ha facilitado el trazado y asentamiento urbano. Para el año 2020, la población municipal ascendió a 127.138 habitantes, correspondiendo a un 21% del total de habitantes de Sabana de Occidente (Alcaldía de Madrid, 2020).

En el Gráfico No. 24, denominado *Localización ciudad de Madrid en el municipio y en la Sabana de Occidente*, se aprecia la cercanía con la capital Bogotá a una distancia de 29 km. El municipio es atravesado por dos importantes vías de orden regional y nacional, la Autopista Medellín y la Troncal de Occidente.

Gráfico 24 Localización Madrid en el municipio y en Sabana de Occidente



*Fuente: Elaboración propia con base en la cartografía IGAC escala  
1:100.000*

En consecuencia, Madrid Cundinamarca ha pasado de ser una ciudad de industria, vivienda obrera y floricultura a ser una superficie para el bodegaje, la logística y vivienda para estratos 3, 4 y 5 en urbanizaciones cerradas (Aponte, 2011). Al ser considerados como un corredor industrial y logístico, en Madrid y los demás municipios aledaños predomina el comercio, la reparación de vehículos automotores, alojamiento y servicios de comida y turismo con alto potencial (Alcaldía de Madrid, 2020). Esta restructuración concilia más con perfilar el corredor

industrial de la Sabana de Occidente como motor económico de acuerdo con las políticas de libre comercio, que con construir un entorno que satisfaga las necesidades sociales, a tal punto, de emplazar los espacios rurales y tradicionales convirtiéndolos en focos de desorden para la movilidad segura.

En la actualidad, el municipio cuenta con 115,3 km de vías, de las cuales 56,8 km son urbanos y los restantes 58,5 km son rurales, pero del total de las vías urbanas, solamente el 30% se encuentran en buen estado. Similar situación ocurre con las vías rurales en las que solo un 20% se encuentran en buen estado, según el Diagnóstico del Plan de Desarrollo de la Alcaldía de Madrid (Alcaldía de Madrid, 2020).

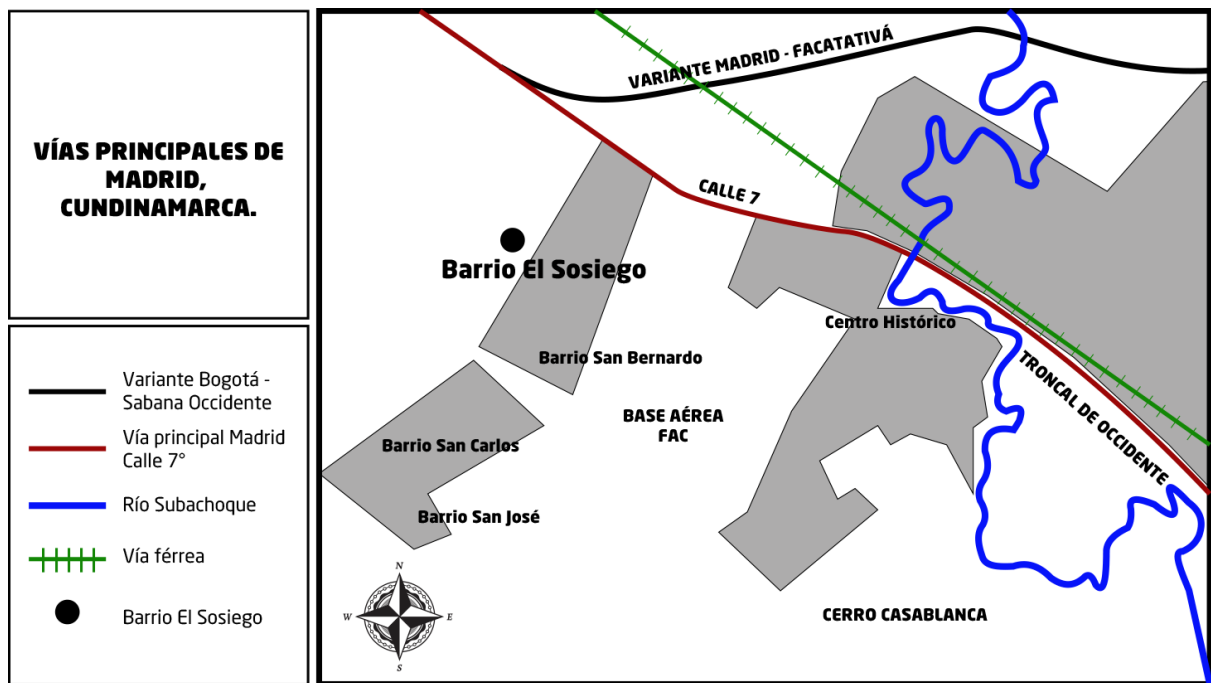
Y en esta misma línea, la reglamentación simbólica del espacio concebido en el municipio presenta las siguientes deficiencias:

- Demarcación: del total de las vías urbanas, solo el 35% de estas se encuentra demarcada en el centro y borde de las calles, además en algunos pasos peatonales.
- Señalización: la señalización también requiere con urgencia intervención, pues de las 446 señales de tránsito verticales instaladas, 200 requieren algún tipo de mantenimiento y 98 deben ser cambiadas (Alcaldía de Madrid, 2020), sin mencionar que en algunos sectores urge la instalación de señales ya que nunca tuvieron o son insuficientes.
- Bici carriles y ciclo rutas: en la actualidad se cuenta con un total de 1,4 km de estas que, entre otras cosas, comparten en algunos tramos espacio con los vehículos ya que su demarcación ocupa el ancho de la carretera y no paralela a esta (Alcaldía de Madrid, 2020). Así mismo, la ciclo ruta no es continua en su extensión interrumpiéndose en varios segmentos producto de la falta de intervención en la calle principal y en la planeación del ordenamiento territorial del municipio.

La vía principal o calle séptima es una avenida que atraviesa al municipio; sin embargo, se encuentra en pésimo estado en algunos tramos. En esta vía de doble calzada sin separador o alameda transitan tanto habitantes, como usuarios que se desplazan entre los municipios de Facatativá, Mosquera, Funza, Subachoque, Bojacá y hacia la capital por la avenida 13 o por la calle 80.

En el Gráfico 25, llamado *Vías principales de Madrid, Cundinamarca*, se puede observar cómo la calle 7° atraviesa el municipio y se conecta al oriente con la variante Madrid – Facatativá o también conocida como Autopista Medellín. La vía principal o calle 7°, se convierte al occidente del municipio como la Troncal de Occidente; por lo tanto, su intervención corresponde al Instituto Nacional de Vías – INVIAS.

Gráfico 25 Vías principales de Madrid, Cundinamarca



Fuente: Elaboración propia con base en Google Maps.

## 2.4 El territorio de la IED Tecnológico de Madrid

Como ya se mencionó en el Capítulo I, Contexto (pág. 29), la IED Tecnológico de Madrid se encuentra ubicada en el barrio El Sosiego, uno de los sectores que presenta mayores niveles de pobreza y sumado a ello, falta de sentido de pertenencia y múltiples problemáticas sociales asociadas que han hecho de este barrio un espacio complejo de diversidad con requerimientos en atención para su transformación social.

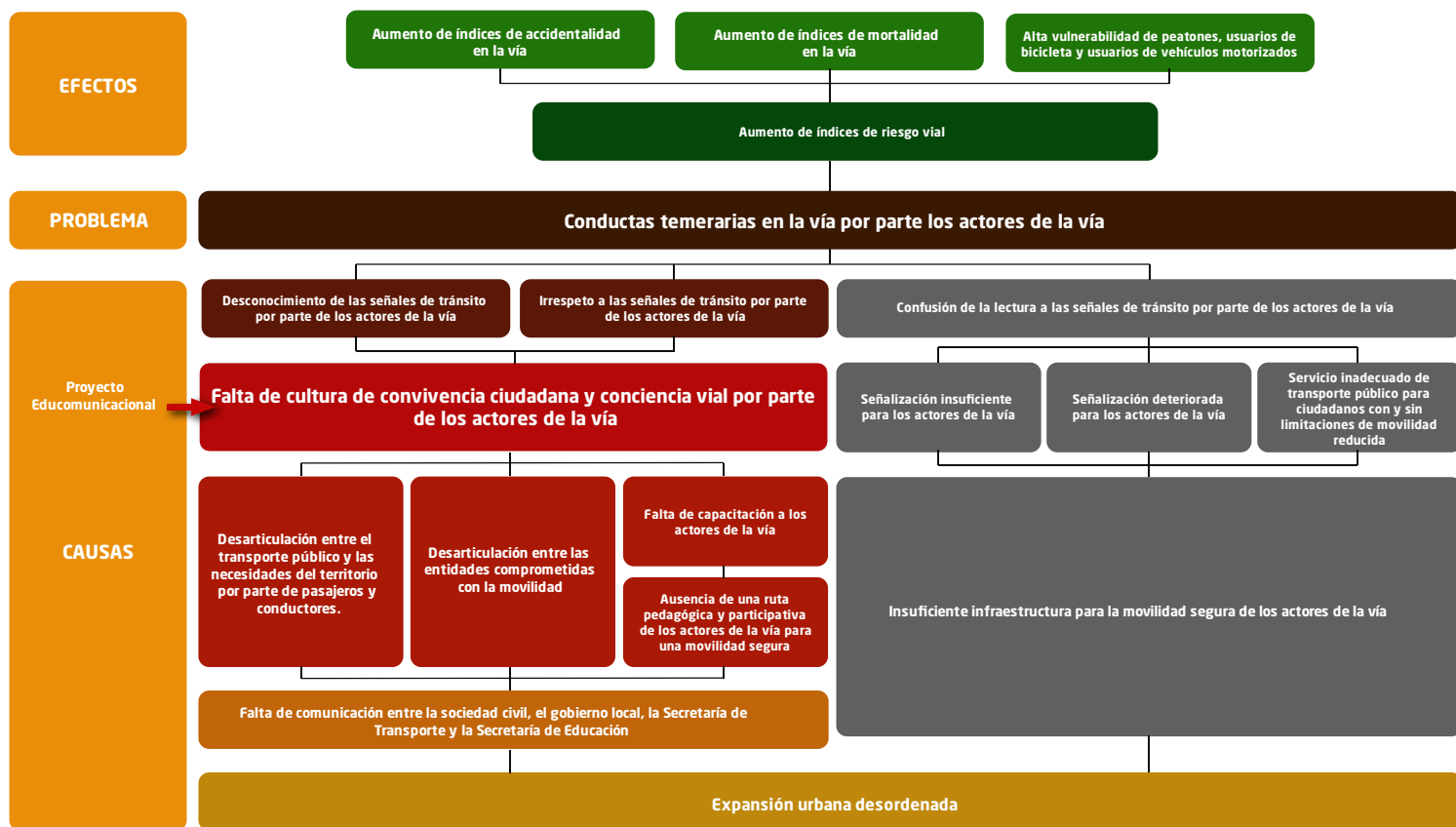
Precisamente este lugar se suma a la problemática de la apropiación indebida del espacio común generando caos en las calles en términos de movilidad y cultura ciudadana; aquí habita la gran mayoría de los estudiantes de la institución con quienes se realizó el pilotaje de la propuesta educomunicacional.

## 2.5 Árbol de problema

De acuerdo con el análisis de las distintas fuentes de información relacionadas con los planes de seguridad vial nacional, departamental y municipal que indican el creciente número de víctimas fatales en la vía y de acuerdo a las observaciones no participantes que se han realizado en torno a la comportamiento indebido por parte de los actores en la vía del municipio de Madrid, cuyos más afectados han sido los peatones y ciclistas, se evidencia desde la sistematización diagnóstica, a través de un árbol de problemas, la falta de cultura ciudadana de los actores en la vía para el respeto tanto de las normas y señalizaciones de tránsito, como la reflexión que se debe hacer respecto al uso compartido del espacio público para la convivencia vial en la ciudad.

En el Gráfico No. 26, llamado *Árbol de problemas con enfoque de comportamiento humano*, se establecen las principales causas y efectos que conlleva la imprudencia de los actores en la vía a partir de sus conductas.

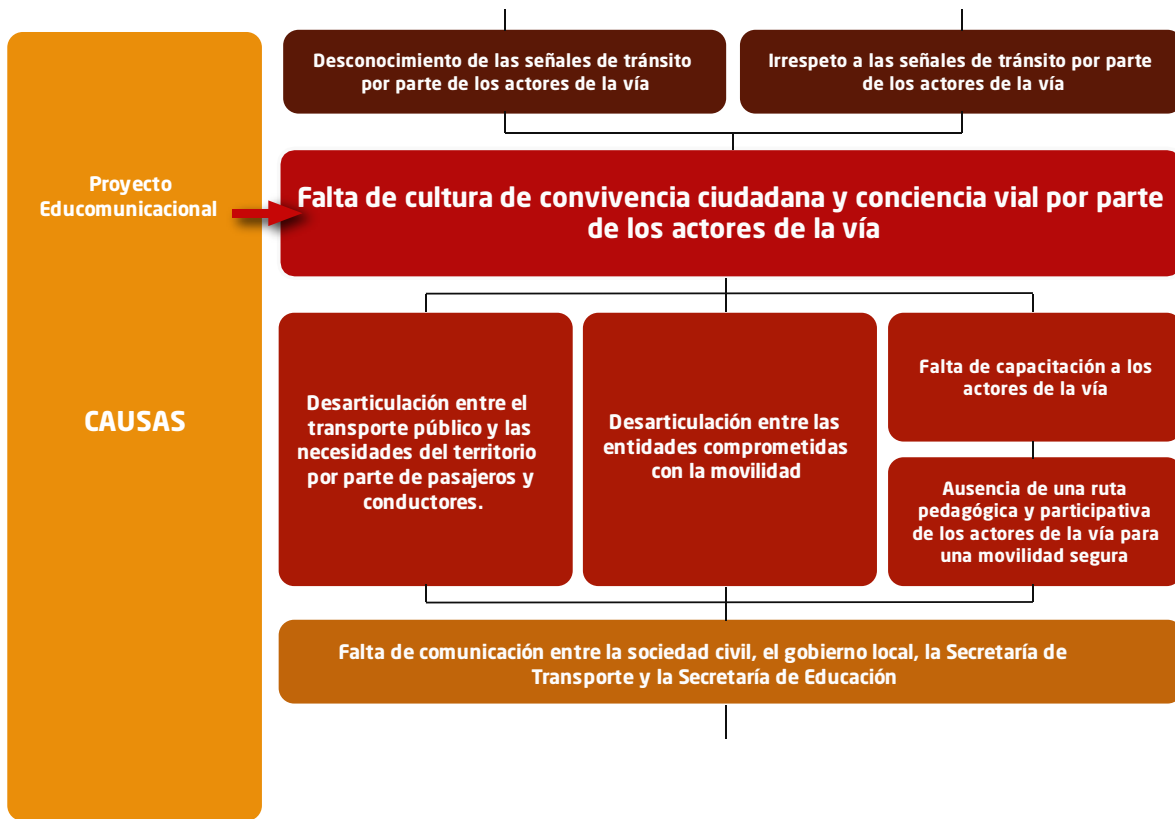
Gráfico 26 Árbol de problemas con enfoque de comportamiento humano



Fuente: Elaboración propia

Como se observa en el árbol de problemas, las conductas temerarias en la vía por parte de los peatones, usuarios de bicicleta y usuarios de vehículos motorizados obedecen a múltiples causas tanto estructurales como de comportamiento humano. Dado nuestro interés y el enfoque de la maestría de la cual hace parte este trabajo tomamos la decisión metodológica de enfocarnos en solamente uno de los componentes de este gran árbol de problemas: la falta de cultura de convivencia ciudadana y conciencia vial. En este sentido, tal como se presenta en el Gráfico No. 27 llamado *Foco problema proyecto Educomunicacional* asumiremos que el problema principal que abordaremos es el que se presenta a continuación:

Gráfico 27 Foco problema proyecto Educomunicacional



Fuente: Elaboración propia

En este orden de ideas, el problema principal es la falta de cultura de convivencia ciudadana y conciencia vial por parte de los actores de la vía; y desde este marco abordamos el espacio formativo educomunicacional *¿Cuál es tu vía?, convivencia y conciencia vial.*



## 2.6 Marco teórico

### 2.6.1 Política en educación y seguridad vial

Si bien la Ley 1503 de 2011 apela a la regulación y autocuidado en la movilidad, teniendo en cuenta la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía, esta no enfatiza en la reflexión de la construcción colectiva de un proyecto urbano que concilie el uso con la apropiación del espacio público. No obstante, el Ministerio de Educación Nacional (MEN) asume la responsabilidad de contribuir con la política de seguridad vial trazada por el Gobierno Nacional.

De esta manera, el MEN definió y desarrolló las Orientaciones Pedagógicas para la Movilidad Segura (2014), entendida esta como una ruta para formar a los estudiantes del país en las habilidades, conocimientos, conductas y actitudes suficientes y eficientes que promuevan 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 de un espacio público que aún no se ocupa de la percepción y subjetividad de los individuos, sino del control y la regulación.

La educación vial consiste entonces en acciones educativas, iniciales y permanentes que favorezcan y garanticen el desarrollo integral de los actores en la vía y, según las Orientaciones para la Movilidad, se requiere desarrollar cinco competencias relacionadas con un modelo preventivo que permita garantizar su correcta articulación a los procesos de enseñanza y aprendizaje:

- 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.

Así mismo, el MEN considera fundamental que en los centros educativos se establezca una propuesta pedagógica de carácter transversal que contribuya a la formación de hábitos, comportamientos y actitudes para la movilidad segura, que priorice el respeto por la vida y consolide en todos los estudiantes la capacidad de gobernarse a sí mismos y de reconocer los beneficios de la norma como reguladora de las acciones en sociedad para el bien común.

Pensar en una movilidad segura implica alinear todas las acciones educativas con una política de seguridad que garantice las condiciones óptimas de movilidad, redundando en que la seguridad vial no solo consiste en el conocimiento de las señales y normas de tránsito de manera memorística, sino también la construcción de una cultura ciudadana a través del fortalecimiento de las competencias de quien las desarrolle.

El MEN propone algunas alternativas para orientar la educación para la movilidad segura desde los Proyectos Pedagógicos Transversales (PPT); sin embargo, el desarrollo de los programas en educación para la movilidad segura requiere el apoyo y acompañamiento de las Entidades Territoriales Certificadas responsables en coordinar con las autoridades municipales, distritales o departamentales acciones correspondientes y estrategias que apoyen y fortalezcan la capacidad de los Establecimientos Educativos para el desarrollo de las competencias orientadas hacia la movilidad segura. Como apoyo a esta actividad de coordinación, el Plan Nacional de Seguridad Vial propone la creación de los Comités Intersectoriales de Seguridad Vial.

Así, se busca identificar los problemas y retos desde la realidad de los contextos propios de cada comunidad y a partir de ahí establecer los insumos para los PPT que definen planes anuales con actividades, acciones específicas responsables, indicadores y cronogramas para lograr la incorporación de la Educación a través de las Orientaciones para la Movilidad Segura (2014) en todos los establecimientos educativos.

En el Anexo 1 llamado *Políticas públicas para la educación en movilidad segura*, se detallan tanto las políticas, como los propósitos comunes a la formación de hábitos, comportamientos y actitudes para la construcción de una cultura responsable en la vía.

Pese a las políticas en educación y seguridad vial, se mantiene una tensión entre el aprendizaje de una cultura ciudadana con la reflexión y construcción colectiva de la cultura que pretendemos. El espacio vivido dista mucho del espacio concebido, dado el privilegio otorgado a otros intereses de orden económico; sin embargo, el planteamiento de formación de estudiantes de los grados décimo y undécimo de la Institución Departamental Tecnológico de Madrid en los temas de movilidad y seguridad en la vía, busca que nuestros jóvenes encuentren en la propuesta educacional no sólo aprendizajes formales para una convivencia vial, sino espacios de reflexión para la generación de una conciencia en la vía a partir de la construcción de elementos visuales basados en la teoría memética, dada su versatilidad en la propagación de contenidos culturales, con un lenguaje ampliamente aceptado por la juventud; todo esto involucrándolos en el proceso educativo y teniendo en cuenta sus aportes a este.

Sobre la base de la teoría memética y su participación en el proceso, los estudiantes empezarán a apropiarse de una conciencia y convivencia vial de manera didáctica, entretenida y a la vez significativa para que sea propagada entre ellos mismos y demás comunidad académica, alcanzando también a su círculo cercano.

## 2.6.2 Sobre el espacio habitado

En el análisis crítico de las relaciones entre espacio y sociedad, los aportes de Lefebvre resultan interesantes para abordar la problemática planteada, pues analiza el espacio urbano como un escenario del proceso social, objeto de la lucha de clases y objetivo del capital y del Estado que, a partir de una urbanización masiva y

salvaje conquista territorios a costa de las implicaciones nocivas sobre la vida y la sociedad (Lefebvre, 1974 citado en Espinar-Ruiz, 2015).

La preocupación de Lefebvre en su libro "La production de l'espace social", publicado en 1974, fue anticipar que quien ordena y clasifica el espacio urbano es el poder hegemónico mismo que usurpa el suelo para organizarlo bajo la falacia de lo público, pero que en realidad resulta todo lo contrario al privilegiar intereses privados (Delgado, 2013).

La apropiación indebida del espacio público no se configura de manera natural, sino es el resultado de múltiples pero concretas relaciones políticas, económicas y sociales que allí se constituyen. Con este planteamiento, las dinámicas que se presentan en el espacio común obedecen a las necesidades sociales expresadas en lo que se percibe, se concibe y se vive.

Esta triada conceptual o dialéctica de la espacialidad (Soja, 1996), de lo percibido, concebido y vivido, implica analizar la problemática indagando y reflexionando sobre lo que sienten los ciudadanos al interactuar con el entorno (espacio percibido), las interacciones simbólicas de lo reglamentado (espacio concebido) y las interpretaciones que hacen (espacio vivido) que desencadenan en la apropiación de dicho ámbito.

Sin embargo, si el espacio percibido es aquel en el que el ser humano desarrolla sus competencias como ser social, el espacio vivido es el resultado dinamizador en el que los individuos expresan de múltiples formas cómo se desenvuelven y se muestran ante la sociedad; pero sobre estos, es el espacio concebido el que domina entrelazado con los otros dos, pues su ambición es siempre la de imponerse y está vinculado con las relaciones de poder y producción. Su rol ideológico es el de reglamentar o imponer cómo debe convivir la sociedad. Como espacio dominante busca hegemonizar los espacios vividos y percibidos mediante discursos que avalen un poder de organización del espacio, ante todo lo que se opone al desarrollo e industrialización, que favorecen a las élites y no a la sociedad en general. (Delgado, 2013).

Los espacios percibidos y vividos son los espacios de los habitantes y usuarios, por lo tanto, son sensoriales; en ellos abundan las expresiones de los sujetos. En contraposición, el espacio concebido pertenece a las estructuras ideológicas que señalan cómo se debe vivir a partir de la pugna entre lo natural con lo artificial.

Esta dialéctica de la espacialidad constituye un sistema complejo en el que cada elemento es dinamizado por subjetividades y prácticas socioculturales, cuyos individuos crean imaginarios de cómo podrían o deberían interactuar en el espacio que se ha estructurado con unas reglamentaciones de aparente convivencia en un escenario jamás estático y sí diverso por la pluralidad de quienes lo habitan.

En el Gráfico No. 28, llamado *Trialéctica de la espacialidad*, se muestra la correlación existente entre los componentes de la dialéctica de la espacialidad:

*Gráfico 28 Trialéctica de la espacialidad*



*Fuente: Elaboración propia*

De acuerdo con lo anterior, las políticas públicas de prevención y seguridad vial en Colombia han sido elaboradas principalmente desde el marco del espacio concebido, que también obedece a los modos de producción y consumo como eje dominante; en el caso específico del municipio de Madrid y algunos municipios de Sabana de Occidente de Cundinamarca, estas son ciudades que apuntan a convertirse en una inmensa región de más de 10 millones de habitantes, concentrando casi una cuarta parte de la población nacional (Aponte, 2011).

### 2.6.3 Teoría Memética

En analogía con la unidad biológica mínima o gen, aparece el concepto “meme” propuesto por Richard Dawkins (1976) para referirse a este como la unidad mínima de transmisión cultural a partir de la raíz griega mēmesis o imitación, fundamentada en modelos evolutivos como el darwinismo universal que es replicable a diferentes áreas de conocimiento como la economía, sociología, psicología, etc.

Según la teoría memética, el acontecer de toda creencia, los postulados teóricos, la moda, el arte y toda expresión cultural también estarían sujetos a procesos evolutivos produciéndose y transmitiéndose a través de los memes.

Esta semejanza morfológica entre lo natural y cultural (gen y meme) y a la vez controversial ha sido defendida por autores como Dennet (1995), ya que responde a las siguientes condiciones genéticas:

- Variación: abundancia de elementos diferentes.
- Herencia: los elementos tienen la capacidad de copias de sí mismos.
- Diferencias: el número de copias de un elemento varía en función de las interacciones entre las características de dicho elemento y las características medioambientales en el cual se encuentra (Dennet, 1995).

El meme surge con la aparición del lenguaje y la vida mental, por lo tanto, la inteligencia, la tradición, el lenguaje y la cultura nacieron gracias a los memes propagándose de un cerebro a otro (Sánchez, 2014).

El meme nace y evoluciona en la mente colectiva que opera a través de un medio o lenguaje que va evolucionando. Sin embargo, MacLuhan ya lo había descrito con las etapas de transformación del hombre en su necesidad de transmitir información cultural, conocidas como la era del homo tipográfico y la era del homo iconográfico (MacLuhan citado en Lucas, 1976, p. 112).

La transferencia de información pasó de la oralidad a la escritura, gracias a la llegada de la imprenta; ya la letra no es solo tinta, sino la ventana hacia nuevos horizontes, pues el ser humano tiene la profunda necesidad antropológica de externalizar su actividad interior (Fonticiella, 2013); tanto los pensamientos como las emociones, los hábitos e impulsos humanos son los co-creadores del orden social y actualmente la tecnología lo facilita.

La escritura impone un nuevo estilo de vida con la jerarquización social, la especialización de las funciones, la homogenización y uniformidad de los pueblos (Ureña-Elizondo, 2009). Ya no es el valor de la palabra lo que sostiene la razón sino lo que está escrito en el papel. La percepción de los sentidos cambia de lo oral – táctil a lo visual.

La voz se homogeniza con la escritura y se vuelve fría en el sentido de discriminar la tradición y la inclusión, pues la imprenta se encarga de imprimir mayor valor a lo consignado con tinta que se escapa de la fragilidad de la memoria para empezar a interpretar la vida desde una lógica mercantil.

El homo tipográfico de McLuhan configura entonces el fenómeno de consumo y a su vez, emerge el hombre iconográfico. Y como no, si la inmediatez de lo visual anclada a la sentencia de “*ver para creer*” traspasa incluso horizontes que ni siquiera están pavimentados.

Al ser los medios una ampliación del trabajo cerebral y sensorial, este adquiere mayor relevancia suscitando una separación entre la palabra (hablada y escrita) estática, abstracta, analítica y lógica a un universo de conceptos e ideas (iconografía) dinámico, concreto e inmediato.

Con el legado de McLuhan, teóricos y discípulos conformaron una compleja escuela de pensamiento humanista, la Ecología de los Medios, enfocada en el estudio del impacto cultural de las tecnologías y los medios de comunicación en las sociedades (Islas, 2012), en el sentido de analizar la afectación de la opinión humana, la comprensión, la sensación y el valor y cómo la interacción con los medios facilita o no la supervivencia. Es decir, tanto los medios como las unidades de transmisión cultural o memes son el punto de partida para poder entender los cambios culturales y los modos de comunicación en los que ha evolucionado la humanidad, pues no se trata solamente de un receptáculo que transporta la información, sino que constituye quizás el más poderoso agente que nos afecta en las dimensiones psíquica y social con fines que aún desconocemos en su totalidad por quienes lo manejan en la llamada ingeniería social o ingeniería cultural.

Precisamente, los memes son unidades transmisoras que impactan en la cultura y la tecnología; gracias a la internet, estos se multiplican más que cualquier otro medio en la humanidad (Stryker, 2011). Dada esta versatilidad, los memes empezaron a tener otra serie de atributos como el tono humorístico en su razón de ser (Chen, 2012), capacidad de mutarse, propagarse y replicarse.



## 3 PLANEACIÓN

Debido a la accidentalidad en la vía por imprudencia en el comportamiento humano, se plantea el reto de diseñar un proyecto edu-comunicacional. Dada la oportunidad y entendiendo que los jóvenes son uno de los actores viales que más están inmersos en accidentalidad vial, con base en el árbol de problemas anteriormente presentado decidimos formular e implementar un proyecto dirigido a los estudiantes de los grados 10° y 11° de la Institución Educativa Departamental Tecnológico de Madrid, Cundinamarca, para promover una cultura de conciencia y convivencia vial que les permita actuar de forma reflexiva y coherente en las vías del municipio. De acuerdo con los logros y aprendizajes resultantes de este proceso se reformulará el proyecto para su aplicación con otro tipo de poblaciones del territorio.

### 3.1 Árbol de objetivos

Dado que el presente proyecto se centra en la falta de cultura de convivencia ciudadana y conciencia vial, el objetivo se enfoca en promoverla. Para ello, es necesario realizar diferentes acciones que promuevan la comunicación entre los actores viales, a través de estrategias de articulación entre las distintas entidades y la formulación de una ruta pedagógica y participativa que genere conductas prudentes en la vía.

En el Gráfico No. 29 llamado *Foco Objeto proyecto Educomunicacional*, se toma como objetivo general promover un proceso de formación en cultura ciudadana y conciencia vial dirigido a los actores de la vía. Para empezar a trabajar el tema formulamos y aplicamos un proyecto piloto con 83 estudiantes de los grados 10° y 11° de la IED Tecnológico de Madrid.

Los componentes para alcanzar el objetivo general, corresponden a los objetivos específicos del proyecto.

Gráfico 29 Foco objetivo proyecto Educomunicacional



Fuente: Elaboración propia

Como se evidencia en el Gráfico No. 30, la articulación entre las diferentes entidades relacionadas con la movilidad segura y la elaboración de una ruta pedagógica y participativa conlleva a la capacitación de los actores viales, lo cual desemboca en el fortalecimiento de la cultura ciudadana y conciencia vial.

## 3.2 Objetivos

### 3.2.1 Objetivo General

Promover un proceso de formación en cultura ciudadana y conciencia vial dirigido a los actores de la vía, a través de un proyecto piloto con los estudiantes de los grados 10° y 11° de la IED Tecnológico de Madrid.

### 3.2.2 Objetivos Específicos

- Realizar una propuesta virtual de una ruta pedagógica y participativa de los actores de la vía.
- Dar a conocer las señales de tránsito a los actores de la vía (estudiantes de 10° y 11° de la IED Tecnológico de Madrid).
- Promover el respeto por las señales de tránsito en los actores de la vía (estudiantes de 10° y 11° de la IED Tecnológico de Madrid).
- Propiciar la creación de espacios de interlocución entre la sociedad civil, el gobierno local y las entidades relacionadas con el tránsito y transporte.

### 3.3 Estructura Desglosada de Trabajo

Para una mayor comprensión de la propuesta, en la Tabla No. 9 llamada *Estructura desglosada de trabajo*, se sintetizan las actividades que comprende el proyecto, según los objetivos planteados.

*Tabla 9 Estructura desglosada de trabajo*

OBJETIVO GENERAL	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	ACTIVIDADES
Promover un proceso de formación en cultura ciudadana y conciencia vial dirigido a los actores de la vía, a través de un Proyecto piloto con los estudiantes de 10° y 11° de la IED Tecnológico de Madrid.	Realizar una propuesta de una ruta pedagógica y participativa virtual de los actores de la vía.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Prediagnóstico sobre la situación vial en Madrid</li> <li>2. Revisión bibliográfica sobre normatividad y formación vial.</li> <li>3. Elaboración de matriz de resultado de aprendizaje</li> <li>4. Estructuración de un espacio de formación en cultura ciudadana y Convivencia vial</li> </ol>
	Dar a conocer las señales de tránsito a los actores de la vía (estudiantes de 10° y 11° de la IED Tecnológico de Madrid).	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Espacio de formación sobre movilidad segura.</li> <li>2. Componente gráfico ¿Cuál es tu vía?</li> <li>3. Espacio de evaluación de conocimientos</li> </ol>

	Promover el respeto por las señales de tránsito en los actores de la vía (estudiantes de 10° y 11° de la IED Tecnológico de Madrid).	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Espacio de reflexión: Asumir la autoregulación.</li> <li>2. Capacitación en la corresponsabilidad vial</li> <li>3. Capacitación sobre Valoración en la movilidad</li> <li>4. Capacitación sobre la comprensión del entorno</li> <li>5. Capacitación sobre movilidad idónea y narrativas transmedia</li> </ol>
	Propiciar la creación de espacios de interlocución entre la sociedad civil, el gobierno local y las entidades relacionadas con el tránsito y transporte.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Búsqueda de contactos de la Sociedad civil, del gobierno local y de las entidades relacionadas.</li> <li>2. Encuentro conjunto entre representantes de la Sociedad civil, gobierno local y de las entidades relacionadas</li> </ol>

*Fuente: Elaboración propia*

### 3.4 Propuesta general

Con el fin de presentar la propuesta consolidada desarrollamos una matriz propia que retoma algunos de los elementos de la metodología del marco lógico y que permite ilustrar los alcances de cada uno de los objetivos específicos.

*Tabla 10 Propuesta general: Objetivo Específico No. 1*

**Objetivo Específico 1.** Realizar una propuesta virtual de una ruta pedagógica y participativa de los actores de la vía.

RESULTADOS	ACTIVIDADES	RECURSOS	INDICADORES VERIFICABLES	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	SUPUESTOS
	Prediagnóstico sobre la situación vial en Madrid.		Prediagnóstico desarrollado en su totalidad.	Fotos de evidencia de las conductas temerarias de los	La institución educativa ya cuenta con una ruta pedagógica sobre

Formulación de una propuesta virtual de ruta pedagógica y participativa de los actores de la vía.				actores viales. Documentos recolectados sobre los temas de movilidad.	movilidad segura.
	Revisión bibliográfica sobre normatividad y formación vial.	Equipos de cómputo, conectividad a internet, hosting y dominio.	Cantidad de documentos sobre normatividad y formación vial revisados y analizados.	Documento de análisis de políticas públicas sobre movilidad.	No se encuentra la documentación actualizada.
	Elaboración de matriz de resultado de aprendizaje.		Matriz desarrollada en su totalidad.	Documento de matriz de resultados de aprendizaje realizado.	La institución desconoce las orientaciones pedagógicas sobre movilidad segura.
	Estructuración de un espacio de formación en cultura ciudadana y Convivencia vial		Espacio de formación en cultura ciudadana y Convivencia vial estructurado al 100%	Documento de guía metodológica del espacio de formación en cultura ciudadana y Convivencia vial.	La institución ya cuenta con un curso sobre cultura ciudadana y convivencia vial

*Fuente: Elaboración propia*

*Tabla 11 Propuesta general: Objetivo Específico No. 2*

**Objetivo Específico 2.** Dar a conocer las señales de tránsito a los actores de la vía (estudiantes de 10° y 11° de la IED Tecnológico de Madrid)

RESULTADOS	ACTIVIDADES	RECURSOS	INDICADORES VERIFICABLES	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	SUPUESTOS
	Espacio de formación sobre movilidad segura.		Número de estudiantes inscritos al espacio de formación	Listado de asistencia	Dificultades de conectividad debido a la virtualización

Los estudiantes de 10° y 11° de la IED Tecnológico de Madrid tendrán conocimiento de las señales de tránsito.		Paquete moodle,	sobre movilidad segura.		producto del covid-19.
	Componente gráfico educativo ¿Cuál es tu vía?	programas de diseño, OVA (Objetos Virtuales de Aprendizaje)	Número de piezas comunicacionales compartidas por los estudiantes.	Piezas comunicacionales en formato PNG	Los estudiantes no cuentan con dispositivos para compartir las piezas comunicacionales.
	Espacio de evaluación de conocimientos.	e)	Porcentaje de aprobación de los estudiantes en la evaluación de conocimientos.	Listado de estudiantes que aprobaron la evaluación.	Los estudiantes no desarrollan las actividades evaluativas.

Fuente: Elaboración propia

Tabla 12 Propuesta general: Objetivo Específico No. 3

**Objetivo Específico 3.** Promover el respeto por las señales de tránsito en los actores de la vía (estudiantes de 10° y 11° de la IED Tecnológico de Madrid)

RESULTADOS	ACTIVIDADES	RECURSOS	INDICADORES VERIFICABLES	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	SUPUESTOS
Los estudiantes de 10° y 11° de la IED Tecnológico de Madrid, además de conocer respetarán las señales de tránsito.	Espacio de reflexión: Asumir la autoregulación.	Paquete moodle, programas de diseño, OVA (objetos virtuales de aprendizaje)	Porcentaje de participación de los estudiantes en el espacio de reflexión en Asumir la autoregulación	Listado de estudiantes que participaron en el foro de reflexión sobre Asumir la autoregulación	Los estudiantes no participan en el foro sobre asumir la autoregulación
	Capacitación en la corresponsabilidad vial		Porcentaje de participación de los estudiantes en el espacio de reflexión en corresponsabilidad vial.	Listado de estudiantes que participaron en el foro de reflexión sobre corresponsabilidad vial.	Los estudiantes no participan en el foro sobre corresponsabilidad vial.
	Capacitación valoración en la movilidad		Porcentaje de participación de los estudiantes en el espacio de reflexión en	Listado de estudiantes que participaron en el foro de reflexión sobre	Los estudiantes no participan en el foro sobre valoración en la movilidad.

			valoración en la movilidad.	valoración en la movilidad.	
	Capacitación comprensión del entorno		Porcentaje de participación de los estudiantes en el espacio de reflexión en comprensión del entorno.	Listado de estudiantes que participaron en el foro de reflexión sobre comprensión del entorno.	Los estudiantes no participan en el foro sobre comprensión del entorno.
	Capacitación movilidad idónea y narrativas transmedia		Número de narrativas transmedia elaboradas.	Narrativas transmedia en formato MP4.	Desconocimiento de los estudiantes sobre el uso de herramientas y recursos transmediales.

Fuente: Elaboración propia

Tabla 13 Propuesta general: Objetivo Específico No. 4

**Objetivo Específico 4.** Propiciar la creación de espacios de interlocución entre la sociedad civil, el gobierno local y las entidades relacionadas con el tránsito y transporte.

RESULTADOS	ACTIVIDADES	RECURSOS	INDICADORES VERIFICABLES	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	SUPUESTOS
Interlocución entre la sociedad civil, el gobierno local y las entidades relacionadas con el tránsito y transporte.	Búsqueda de contactos de la Sociedad civil, del gobierno local y de las entidades relacionadas.	Conexión a internet Conectividad por celular Movilidad a los sitios de encuentro	Números de contacto y correos de la sociedad civil, el gobierno local y las entidades relacionadas con el tránsito y transporte	Lista de contactos	Cambio de funcionarios públicos durante el proyecto.
	Encuentro conjunto entre representantes de la Sociedad civil, gobierno local y de las entidades relacionadas		Espacio de interlocución entre la sociedad civil, el gobierno local y las entidades relacionadas con el tránsito y transporte.	Acta de reunión	Apoyo de la Alcaldía de Madrid en la promoción del espacio de formación para demás instituciones educativas.

### 3.5 Alcance del proyecto

La medición del desarrollo del espacio de formación se basa en las actividades, cuyo origen se remonta a las Orientaciones Pedagógicas en Movilidad Segura del Ministerio de Educación Nacional (2014), que orientan al estudiante hacia la apropiación de los conocimientos y actitudes relacionadas con la movilidad segura.

De acuerdo con la emergencia sanitaria producida por el Covid-19, el diseño, la ejecución y las estrategias de seguimiento para la apropiación de conocimientos, habilidades y conductas relacionadas con la movilidad segura se realizó desde la virtualidad con actividades tanto sincrónicas, como asincrónicas apoyados en herramientas virtuales que crean ambientes de aprendizaje como la plataforma Moodle y otros recursos educativos (Educaplay, Genially, Headliner, entre otros).

Según Casanova (2020), los desafíos en términos educativos frente a la pandemia pueden girar en torno a la creación de proyectos transformadores, colectivos y participativos con un alto nivel tecnológico promoviendo el surgimiento de prácticas pedagógicas de carácter emergente. La formación propuesta está enmarcada en el concepto emitido por Casanova, pero también guarda la esencia de Freire, quien aporta que la educación es un proceso culturalmente vital que promueve, emociona, libera y motiva la oportunidad para que cada estudiante se transforme y transforme su entorno (Freire, 2011).

Este es un proyecto innovador que inicialmente contó con un alcance reducido a 83 estudiantes de los grados 10° y 11° de la IED Tecnológico de Madrid, con quienes se desarrolló un piloto, que para un futuro pretende ser la base para un convenio entre la Secretaría de Educación, las entidades comprometidas con la movilidad y la Alcaldía de Madrid, con el fin de ser ejecutada en la totalidad de las instituciones educativas del municipio.



Paralelo a ello, el proyecto puede llegar a consolidarse como un programa de responsabilidad social de la región, pues la Sabana de Occidente se posiciona desde el año 2020 como el principal Centro Industrial de negocios logísticos del país con empresas como Corona, Productos Ramo y Productos Bellini, entre otras, lo cual requiere de la formación de capital humano.

Este proyecto también puede convertirse en una plataforma de lanzamiento de políticas públicas sobre movilidad segura para la región contribuyendo significativamente a la transformación social y desarrollo de la comunidad, lo cual se alinea con el perfil del egresado de la Maestría en Comunicación, Desarrollo y Cambio Social, en donde se plantea la habilidad para participar en la construcción de políticas públicas y la capacidad para dirigir y coordinar proyectos comunicativos estratégicos de alto alcance. Adicionalmente, se plantea como una oportunidad para que se materialicen las competencias para el diseño, implementación, seguimiento, evaluación y sistematización de proyectos de comunicación dirigidos al desarrollo social, humano, integral y sostenible, y/o proyectos de desarrollo que se sostengan en una estrategia de comunicación.

### 3.6 Cronograma del espacio de formación ¿Cuál es tu vía?, convivencia y conciencia vial

En la Tabla No. 14, denominada *Cronograma de actividades*, se establecen las fechas para el desarrollo de cada actividad del espacio de formación “¿Cuál es tu vía? convivencia y conciencia vial”. Este cronograma representa las fechas en las cuales se llevaron a cabo las actividades desarrolladas.

Tabla 14 Cronograma de Actividades

	<b>ACTIVIDAD</b>	<b>INICIO</b>	<b>FINAL</b>
<b>OBJETIVO ESPECÍFICO 1</b>	Actividad 1: Prediagnóstico sobre la situación vial en Madrid	<b>08/01/20</b>	<b>28/02/20</b>
	Actividad 2: Revisión bibliográfica sobre normatividad y formación vial	<b>08/01/20</b>	<b>31/03/20</b>
	Actividad 3: Elaboración de matriz de resultado de aprendizaje	<b>01/03/20</b>	<b>30/04/20</b>
	Actividad 4: Estructuración de un curso de formación en cultura ciudadana y Convivencia vial	<b>01/03/20</b>	<b>20/06/20</b>
<b>OBJETIVO ESPECÍFICO 2</b>	Actividad 1: Curso taller de formación sobre movilidad segura	<b>01/03/20</b>	<b>20/10/20</b>
	Actividad 2: Campaña Educomunicacional ¿Cuál es tu vía?	<b>11/08/20</b>	<b>01/10/20</b>
	Actividad 3: Espacio de evaluación de conocimientos	<b>11/08/20</b>	<b>01/10/20</b>
<b>OBJETIVO ESPECÍFICO 3</b>	Actividad 1: Espacio de reflexión: Asumir la autoregulación	<b>11/08/20</b>	<b>17/08/20</b>
	Actividad 2: Capacitación sobre la comprensión del entorno	<b>18/08/20</b>	<b>24/08/20</b>
	Actividad 3: Foro de discusión: Corresponsabilidad vial	<b>25/08/20</b>	<b>31/08/20</b>
	Actividad 4: Generación de productos comunicativos propios en narrativas transmedia sobre la movilidad idónea	<b>01/09/20</b>	<b>20/09/20</b>
<b>OBJETIVO ESPECÍFICO 4</b>	Actividad 1: Búsqueda de contactos de la Sociedad civil, del gobierno local y de las entidades relacionadas	<b>25/01/21</b>	<b>29/01/21</b>
	Actividad 2: Encuentro conjunto entre la Sociedad civil, gobierno local y de las entidades relacionadas	<b>29/01/21</b>	<b>13/08/21</b>

Fuente: Elaboración propia

### 3.7 Presupuesto implementación

En la Tabla No. 15, denominada *Presupuesto implementación del espacio de formación*, se establecen los costos por objetivo para la implementación de dicho espacio formativo.

*Tabla 15 Presupuesto implementación por objetivos espacio de formación*

ÍTEM	DESCRIPCIÓN	COSTO
1	OBJETIVO 1: Realizar una propuesta virtual de una ruta pedagógica y participativa de los actores de la vía	\$ 6.000.000
2	OBJETIVO 2: Dar a conocer las señales de tránsito a los actores de la vía (Estudiantes 10° y 11° IED Tecnológico de Madrid).	\$ 3.000.000
3	OBJETIVO 3: Promover el respeto por las señales de tránsito en los actores de la vía (Estudiantes 10° y 11° IED Tecnológico de Madrid).	\$ 6.000.000
4	OBJETIVO 4: Propiciar la creación de espacios de interlocución entre la sociedad civil, el gobierno local y las entidades relacionadas con tránsito	\$ 100.000
<b>TOTAL</b>		<b>\$ 15.100.000</b>

*Fuente: Elaboración propia*

## 4. EJECUCIÓN

Con el fin de reflexionar sobre los diferentes aspectos relacionados con el comportamiento humano para una movilidad segura, en el presente capítulo se hará una síntesis del desarrollo de la ruta pedagógica participativa enmarcada en el ambiente virtual de aprendizaje, con cada una de sus actividades según los objetivos del proyecto y los desempeños asociados; así mismo, se encontrarán elementos visuales, que hacen parte del componente de comunicación gráfica y la estructura de las piezas comunicacionales.

Para el desarrollo del espacio de formación se estableció la intensidad horaria acorde a lo estipulado en el Artículo 97 de la Ley General de Educación L. 115 de 1994 sobre el Servicio Social Obligatorio en los grados mencionados, cumpliendo con las 80 horas reglamentadas distribuidas de la siguiente manera, tal como lo muestra la Tabla No. 16, llamada *Distribución horaria según unidades temáticas*.

*Tabla 16 Distribución horaria según actividades*

ACTIVIDAD	TRABAJO AUTÓNOMO	TRABAJO SINCRÓNICO
Presentación espacio de formación	3	1
Asumir la regulación	12	2
Corresponsabilidad vial	12	2
Valoración en la movilidad	12	2
Comprensión del entorno	12	2
Movilidad idónea	18	2
<b>SUBTOTAL</b>	<b>69</b>	<b>11</b>
<b>TOTAL</b>	<b>80 horas</b>	

*Fuente: Elaboración propia*

Para sintetizar la ejecución, retomaremos en el mismo orden en que se presentó en el ítem de propuesta (pág. 74), teniendo en cuenta el orden de los objetivos con sus respectivas actividades.

## 4.1 Ejecución, según objetivo 1

Realizar una propuesta de una ruta pedagógica y participativa virtual de los actores de la vía.

Actividad 1. Prediagnóstico sobre la situación vial en Madrid: Se realizó una observación directa en las diferentes vías del municipio, con el objetivo de identificar aquellas conductas temerarias que comenten los diferentes actores de la vía. Para dicha actividad se tomó como evidencia un registro fotográfico.

Actividad 2. Revisión bibliográfica sobre normatividad y formación vial: De acuerdo con lo planeado durante esta etapa del proyecto, se llevó a cabo una revisión bibliográfica de la normatividad en seguridad vial a nivel nacional, departamental y municipal y los planes de desarrollo del municipio encontrando como hallazgos una alta accidentalidad y mortalidad en la vía.

Actividad 3. Elaboración de matriz de resultado de aprendizaje: De acuerdo con la revisión de las Orientaciones Pedagógicas para una Movilidad Segura del Ministerio de Educación Nacional, se construyó una matriz concerniente a los aprendizajes que deben realizar los estudiantes en los grados 10° y 11° a nivel nacional y aplicados a la IED Tecnológico de Madrid.

En la Tabla No. 17 llamada *Propuesta de una ruta pedagógica y participativa virtual* del espacio de formación ¿Cuál es tu vía? Convivencia y conciencia vial, se especifican las actividades, los objetos de aprendizaje y los resultados de aprendizaje estructurados.

*Tabla 17 Propuesta de una ruta pedagógica y participativa virtual*

ACTIVIDADES	OBJETO DE APRENDIZAJE	RESULTADO DE APRENDIZAJE
Presentación espacio de formación	Conocer el ambiente virtual de aprendizaje con sus unidades temáticas	<ul style="list-style-type: none"><li>• Identifica las unidades temáticas a abordar.</li><li>• Identifica la estructura de cada unidad temática.</li></ul>
Asumir la Autorregulación	Respeto hacia las normas y a la autoridad que regulan la convivencia pacífica en el tránsito.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Analiza críticamente las normas y leyes que regulan la movilidad y su impacto sobre la protección de todos en la vía.</li><li>• Entiende que el respeto de las normas es su responsabilidad en la vía.</li></ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Atiende la norma sin depender de una figura de autoridad para cumplirlas.</li> <li>• Reconoce las medidas contenidas en un plan de seguridad vial.</li> </ul>
<b>Corresponsabilidad vial</b>	Respeto y promoción del ejercicio libre y seguro de la movilidad de los otros actores	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Identifica la importancia de conocer procedimientos de atención de emergencias en la vía.</li> <li>• Promueve el respeto a la vida y al ambiente sano frente a riesgos como ignorar las señales de tránsito, conducir a alta velocidad o por ingesta de alcohol.</li> <li>• Conoce las medidas para actuar con responsabilidad frente a un accidente.</li> <li>• Diferencia y promueve el respeto de las normas y procedimientos para la accesibilidad de discapacitados a los medios de transporte.</li> </ul>
<b>Valoración en la movilidad</b>	Riesgos en la movilidad, tolerancia y responsabilidad.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Promueve actitudes prudentes en la vía.</li> <li>• Usa de forma adecuada los equipos de protección y dispositivos de seguridad en cualquier circunstancia.</li> </ul>
<b>Comprensión del entorno</b>	Aprovechamiento del espacio público y circulación eficiente.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Identifica las principales características del espacio público y las redes viales de su municipio.</li> <li>• Identifican problemas de movilidad, comportamientos inadecuados y conductas riesgosas de peatones, pasajeros y conductores.</li> <li>• Toma decisiones autónomas para mantener siempre conductas prudentes en la vía.</li> </ul>
<b>Movilidad idónea</b>	Conocimientos para caminar, ser pasajero o conducir un vehículo de manera segura.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reconoce la incidencia que tienen las fuerzas FiW, su seguridad y la de otros en cualquier medio y modo de transporte.</li> </ul>

*Fuente: Elaboración propia*

Actividad 4. Estructuración de un espacio de formación en cultura ciudadana y Convivencia vial: Se diseñó un espacio de formación compuesto por tres

elementos: una ruta pedagógica y participativa, un componente comunicacional y un componente gráfico.

Para la ruta pedagógica y participativa se contó con los siguientes elementos:

- Una presentación para guiar al estudiante hacia el correcto desarrollo del espacio formativo, la metodología a implementar y normas de netiqueta en general.

*Gráfico 30 Presentación espacio de formación ¿Cuál es tu vía? convivencia y conciencia vial*

The image shows a screenshot of a presentation slide. At the top, there is a navigation menu with the following items: Presentación, Regulación, Corresponsabilidad, Prudencia, Comprensión, and Movilidad. The main content area has a dark red background. On the left, it says 'Presentación Curso Campaña educomunicacional'. On the right, there is a logo for '¿Cuál es tu Vía?' with the subtitle 'convivencia y conciencia vial'. Below this, there is a smaller red box with a zebra character and the text '¡Hola! Soy Zeb'. To the right of this box, there are two sections: 'Cumplamos un objetivo:' and '¿Cómo lo haremos?'. The 'Cumplamos un objetivo:' section describes the goal of promoting a culture of coexistence and road awareness through training. The '¿Cómo lo haremos?' section lists two methods: a 5-module workshop and the socialization of educational banners.

Presentación Regulación Corresponsabilidad Prudencia Comprensión Movilidad

Presentación Curso  
Campaña educomunicacional

¿Cuál es tu Vía?  
convivencia y conciencia vial

**¡Hola! Soy Zeb**

Te estaré acompañando en la vía y en tu formación como ciudadano con convivencia y conciencia vial.

**Cumplamos un objetivo:**

Promover una cultura de convivencia y conciencia vial, a través de la formación de estudiantes en los grados décimo y undécimo de Madrid, Cundinamarca, que les permita actuar de forma reflexiva y coherente en las vías del municipio.

**¿Cómo lo haremos?**

A través de la campaña educomunicativa ¿Cuál es tu vía?, convivencia y conciencia vial, que se desarrollará de dos maneras:

1. Un taller de 5 módulos,
2. La socialización de banners educomunicativos sobre movilidad y seguridad en la vía para compartir con tu familia y amigos.

*Fuente: Elaboración propia*

- Actividades planteadas para desarrollar semanalmente, que describen los objetivos de cada unidad y los resultados de aprendizaje esperados.
- Contenidos y recursos que describen los desempeños y logros, así como los procesos asociados al aprendizaje. Los contenidos fueron elaborados a partir de herramientas didácticas e interactivas que propiciaron el aprendizaje basado en problemas.

- Actividades desarrolladas con herramientas didácticas que, a su vez, promovieron el alcance de los resultados de aprendizaje propuestos en cada unidad.
- Repositorio de memes (piezas comunicacionales) relacionados con la movilidad segura para descargar y socializar entre la comunidad académica.

En el Anexo 2 llamado *Espacio de formación “¿Cuál es tu vía? Convivencia y conciencia vial”*, se presenta la estructura y acceso a la plataforma para identificar los contenidos, recursos y actividades de las unidades temáticas desarrolladas por los estudiantes.

## 4.2 Ejecución, según objetivo 2

Dar a conocer las señales de tránsito a los actores de la vía (estudiantes de 10° y 11° de la IED Tecnológico de Madrid).

Actividad 1. Espacio de formación sobre movilidad segura: Se adquirió un hosting y dominio para realizar el montaje del espacio de formación en la plataforma *moodle* con las características técnicas para garantizar una conexión simultánea de 100 estudiantes.

Actividad 2. Componente gráfico ¿Cuál es tu vía?: Para el desarrollo de uno de los componentes de la propuesta, relacionado con la comunicación gráfica, se establecieron tres tipos de alcance utilizando la teoría memética en la construcción de las piezas comunicacionales: información, opinión y decisión.

- Información: Consiste en un conjunto de elementos textuales y de imagen que constituyen el mensaje que se desea transmitir a la población objetivo. En este apartado, se manejan los tres tipos de mensajes: lingüístico, denotativo y connotativo, según la retórica aplicada al campo de la semiología (Barthes, 1986).



- Opinión: Corresponde a un nivel más complejo en la relación comunicativa en la que el receptor o destinatario (estudiantes de 10° y 11°, en este caso), pasan a ocupar el rol de participantes emitiendo sus opiniones sobre el mensaje denotativo y connotativo de las piezas comunicacionales.
- Decisión: Consiste en que los estudiantes adquieren mayor protagonismo, pues toman decisiones definitivas sobre el tema central “¿Cuál es tu vía? convivencia y conciencia vía” y se les invita a realizar sus propias propuestas, de acuerdo con la secuencia metodológica planteada.

Del mismo modo, “¿Cuál es tu vía? convivencia y conciencia vía”, se desarrolló durante un semestre académico con una frecuencia semanal. Para el componente gráfico se desarrollaron quince piezas comunicacionales descargables desde el ambiente virtual de aprendizaje.

Para el componente gráfico educomunicacional se manejaron criterios de identidad de imagen que guardaron idéntica relación con el entorno del espacio de formación, conviviendo con los tres tipos de mensaje de la siguiente forma:

- Mensaje Lingüístico: formado por el componente escrito, el cual contiene el nombre de la formación educomunicacional y un mensaje específico relacionado con conductas de los diferentes actores en la vía (peatones, conductores, pasajeros).
- Mensaje Denotado: comprende todos los elementos que se identifican en el mensaje como las formas, los colores, las imágenes y textos. En este apartado, los estudiantes identificaron de forma literal todos los elementos que componen cada pieza gráfica del espacio de formación comunicacional.
- Mensaje Connotado: comprende todos los significados y significantes que el lector hace fuera del mensaje lingüístico y el mensaje denotado. En este sentido, se buscó que los estudiantes realizaran una segunda lectura con un fuerte componente afectivo, ya que para todos los *banners* aparecen imágenes de animales que representan conductualmente cómo deben

comportarse los actores de la movilidad frente a los signos y señales de tránsito. Del mismo modo, la relación que se hizo entre el mensaje de la convivencia y conciencia vial con las imágenes de los animales desató una serie de signos discontinuos, tal como lo hace la teoría de la memética en los sentidos de:

- Relacionar la conducta vial responsable como algo natural.
- Relacionar la figura animal como referente afectivo para acatar la norma para la movilidad segura.
- Facilitar la comprensión del autocuidado como actor de la movilidad segura a partir de figuras de animales en situaciones concretas.

El número de lecturas subjetivas que los estudiantes realizaron del mensaje connotado enriqueció su propósito y, al mismo tiempo, promovió la participación en dos vías: una basada en la resignificación de la convivencia y conciencia vial y, otra basada en difundir y compartir entre el núcleo familiar de los estudiantes dichas piezas comunicacionales.

Para la presentación del espacio de formación edu-comunicacional “*¿Cuál es tu vía? convivencia y conciencia vial*”, se elaboró un manual de identidad y estilo, recogiendo elementos constitutivos visuales para garantizar una unidad de criterios en la comunicación y divulgación de este, a través de la plataforma virtual y de las piezas comunicacionales basadas en la teoría memética.

En el Gráfico No. 31, denominado *Estructura piezas comunicacionales basadas en la teoría memética y retórica de la imagen*, se señalan los tres tipos de mensajes contruidos y su consecuente lectura por parte de las y los lectores.

Gráfico 31 Estructura piezas comunicacionales basadas en teoría memética y retórica de la imagen



Fuente: Elaboración propia

Los elementos de identidad de imagen se encuentran en el Anexo 3 denominado *Manual de Identidad de Marca* y las piezas gráficas comunicacionales se encuentran en el Anexo 4 llamado *Teoría memética piezas gráficas comunicacionales*.

Actividad 3. Espacio de evaluación de conocimientos: El espacio educomunicacional “*¿Cuál es tu vía? convivencia y conciencia vial*”, es un proceso de formación implementado inicialmente con un grupo de estudiantes para que reflexionen sobre el uso del espacio público y a su vez, se conviertan en educadores ciudadanos promotores de convivencia y conciencia vial.

Con la formación se buscó contribuir al logro de los objetivos y la sostenibilidad de los resultados del presente proyecto en términos de informar, educar, sensibilizar y promover el cambio de comportamientos para una movilidad segura.

Para la evaluación de conocimientos, se propusieron varias actividades como participación en foros de reflexión, cuestionarios y narrativas transmedia que responden a la ruta pedagógica planteada.

### 4.3 Ejecución, según objetivo 3

Promover el respeto por las señales de tránsito en los actores de la vía (estudiantes de 10° y 11° de la IED Tecnológico de Madrid).

Actividad 1. Espacio de reflexión Asumir la autoregulación: El objetivo se enfocó en promover el respeto hacia las normas y la autoridad que regula la convivencia pacífica mediante el acatamiento a la gestión (planificación, legislación, regulación y control) de la autoridad para mantener vigentes las normas objetivas y subjetivas de la movilidad, asumidas como un acuerdo social que procura el mayor bien para el mayor número de personas.

## Gráfico 32 Actividad 1: Asumir la Autorregulación

Fuente: Elaboración propia

### Desempeños asociados:

- Analizo críticamente las normas y leyes que regulan la movilidad y su impacto sobre la protección de todos en la vía.
- Entiendo que el respeto de las normas es mi responsabilidad en la vía.
- Atiendo la norma sin depender de una figura de autoridad para cumplirlas.
- Reconozco las medidas contenidas en un plan de seguridad vial.

### Actividades propuestas:

- Foro de discusión sobre la percepción de seguridad en la vía y las normas que la regulan.
- Crucigrama de elementos y conceptos de la autorregulación. Intentos permitidos: 2 en 10 minutos cada uno.

Actividad 2. Capacitación de la Corresponsabilidad vial: Se promovió el respeto por el ejercicio libre y seguro de la movilidad de los otros actores en la vía mediante la corresponsabilidad como estado del desarrollo moral.

Gráfico 33 Actividad 2: Corresponsabilidad vial

Fuente: Elaboración propia

Desempeños asociados:

- Identifico la importancia de conocer procedimientos de atención de emergencias en la vía.
- Promuevo el respeto a la vida y al ambiente sano frente a riesgos como ignorar las señales de tránsito, conducir a alta velocidad o por ingesta de alcohol.
- Conozco las medidas para actuar con responsabilidad frente a un accidente.
- Diferencio y promuevo el respeto de las normas y procedimientos para la accesibilidad de discapacitados a los medios de transporte.

Actividades propuestas:

- Cuestionario preguntas de selección múltiple, asociación y falso - verdadero. Número de intentos 2 en 10 minutos.

- Foro reflexión sobre la promoción del respeto por la vida para una movilidad segura.

**Actividad 3. Capacitación sobre Valoración en la movilidad:** Se planteó la prevención de los riesgos en la movilidad a partir de valorar la vida propia y la de los demás.

*Gráfico 34 Actividad 3: Valoración de la movilidad*

The screenshot shows a web interface for a course titled 'Valoración en la Movilidad' (Topic 3). The navigation menu on the left includes: CETV, Participantes, Insignias, Competencias, Calificaciones, General, Presentación, Regulación, Corresponsabilidad, **Prudencia** (highlighted), Comprensión, Movilidad, Área personal, and Inicio del sitio. The main content area has tabs for Presentación, Regulación, Corresponsabilidad, Prudencia, Comprensión, and Movilidad. A purple banner at the top right says '¿Cuál es tu Vía? convivencia y conciencia vial'. Below it, a purple box with a zebra illustration reads: '¡Ya vamos en el tercer Módulo! Aquí hablaremos de la siguiente Competencia para la movilidad segura: Valoración en la movilidad del riesgo y de su vulnerabilidad'. To the right, under 'Cumplamos un objetivo:', it states: 'Prevenir los riesgos en la movilidad a partir de valorar la propia vida y la de los demás.' Under '¿Cómo lo haremos?', it states: 'Mediante la valoración en la movilidad del riesgo y de su vulnerabilidad como una decisión autónoma de afrontar un riesgo en la movilidad luego de sopesar su capacidad de tolerarlo y de valorar las consecuencias de su decisión.'

*Fuente: Elaboración propia*

Desempeños asociados a la actividad 3:

- Reconozco que los seres humanos siempre seremos vulnerables ante los vehículos, por lo cual promuevo actitudes prudentes en la vía.
- Uso de forma adecuada los equipos de protección y dispositivos en cualquier circunstancia.

Actividades propuestas:

- Cuestionario preguntas de selección múltiple, asociación y falso - verdadero. Número de intentos 2 en 10 minutos.

Actividad 4. Capacitación sobre Comprensión del entorno: Se propuso la comprensión de las condiciones de organización del espacio público para su aprovechamiento y circulación eficiente, mediante la valoración de la movilidad del riesgo y su vulnerabilidad como una decisión autónoma de afrontar un riesgo luego de sopesar su capacidad de tolerarlo y conocer las consecuencias de su decisión.

Gráfico 35 Actividad 4: Comprensión del entorno



Fuente: Elaboración propia

Desempeños asociados a la actividad 4:

- Identifico cuáles son las principales características del espacio público y las redes viales de mi ciudad.
- Analizo situaciones en las vías en las cuales se identifican problemas de movilidad, comportamientos inadecuados y conductas riesgosas de peatones, pasajeros y conductores.
- Tomo decisiones autónomas para mantener siempre conductas prudentes en la vía.



Actividades propuestas:

- Cuestionario preguntas de selección múltiple, asociación y falso - verdadero. Número de intentos 2 en 10 minutos.
- Foro reflexión comportamiento humano en la movilidad segura.

Actividad 5. Capacitación sobre Movilidad idónea: Se enfocó en demostrar habilidades y conocimientos suficientes sobre los cuales se fundamenta la pericia para caminar, ser pasajero o conductor de un vehículo, asumiendo que el derecho a desplazarse libremente es intervenido por el modo de transporte utilizado al realizar esta acción, así como por la presencia de otras personas en la vía.

*Gráfico 36 Actividad 5: Movilidad idónea*

The screenshot shows a web interface for a course titled 'Movilidad idónea' (Topic 5). On the left is a navigation menu with options like 'CETV', 'Participantes', 'Insignias', 'Competencias', 'Calificaciones', 'General', 'Presentación', 'Regulación', 'Corresponsabilidad', 'Prudencia', 'Comprensión', 'Movilidad', 'Área personal', and 'Inicio del sitio'. The 'Movilidad' option is highlighted. The main content area has a green header with the course title and a logo that says '¿Cuál es tu Vía? convivencia y conciencia vial'. Below the header, there are two main sections: a green box with a zebra illustration and the text '¡Bienvenidos al quinto Módulo!' and 'Aquí hablaremos de la siguiente Competencia para la movilidad segura: Movilidad segura'; and a white box with the heading 'Cumplamos un objetivo:' followed by the text 'Demostrar habilidades y conocimientos suficientes sobre los cuales fundamentan la pericia para caminar, ser pasajero o conductor de un vehículo.' Below that is another heading '¿Cómo lo haremos?' followed by the text 'Mediante la movilidad idónea según modos: Asumir que el derecho a desplazarse libremente es intervenido por el modo de transporte utilizado al realizar esta acción, así como por la presencia de otras personas en la vía.'

*Fuente: Elaboración propia*

Desempeños asociados a la actividad 5:

- Reconozco la incidencia que tienen las fuerzas FiW, mi seguridad y la de otros en cualquier medio y modo de transporte.

Actividades propuestas:

- Generar una propuesta como actor y gestor de acciones que regulan una conducta segura en la vía a partir de narrativas transmedia identificando las siguientes fases para su aprendizaje:
  - Fase 1: Identificación de problemática de movilidad
  - Fase 2: Solución a dicha problemática mediante narrativas transmedia

#### 4.4 Ejecución, según objetivo 4

Propiciar la creación de espacios de interlocución entre la sociedad civil, el gobierno local y las entidades relacionadas con el tránsito y transporte.

Actividad 1. Búsqueda de contactos de la Sociedad civil, del gobierno local y de las entidades relacionadas: Se realizó una indagación y posteriormente un listado con los actores de la sociedad civil, IED Tecnológico de Madrid y representantes de las entidades relacionadas con el transporte en el municipio de Madrid.

Actividad 2. Encuentro conjunto entre representantes de la Sociedad civil, gobierno local y de las entidades relacionadas: Se realizaron reuniones virtuales con el rector y las directivas de la IED Tecnológico de Madrid y se realizaron dos encuentros con los secretarios de movilidad de la Alcaldía de Madrid. En esta actividad no se pudo concretar el espacio colectivo de diálogo tal y como se tenía planeado por cuenta de las agendas de los interesados, pero si se gestó la posibilidad de seguir trabajando conjuntamente.

Como se puede observar, la propuesta del espacio de formación se desarrolló de manera muy similar a lo planeado bajo la metodología del marco lógico; los componentes fácilmente identificables fueron el de formación, representado en los objetivos 1, 2 y 3; el de comunicación gráfica que fue transversal al proyecto, pero que se enfatiza en el objetivo 2 y el de comunicación, entendida como la generación de vínculos en el objetivo específico 4. El desarrollo de esta ejecución será presentado con mayor detalle en el siguiente capítulo, en relación a la evaluación del piloto implementado.

## 5. SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

### 5.1 Seguimiento y Evaluación

Al ser un espacio de formación edu-comunicacional dirigido a los estudiantes de los grados décimo y undécimo que, entre otras cosas, deben realizar labores sociales enmarcadas en el Proyecto Educativo Institucional (PEI), se aplicaron dos tipos de estrategias de seguimiento: una dirigida a los directores de grupo y profesores de cada curso con el fin de guiar y facilitar los saberes encontrados en la formación y otra, dirigida a los estudiantes con los objetivos ya establecidos.

#### 5.1.1 Estrategias de seguimiento para los profesores

directores de curso:

- Socialización previa de los contenidos temáticos (presentación, justificación, objetivos, recursos y actividades), a través de la entrega de guías metodológicas para el aprendizaje sobre el uso de la ruta pedagógica y participativa virtual.
- Reunión con coordinadores y rector para presentar el proyecto a profesores.
- Seguimiento a través de Moodle con informes de avance (guías).

En este punto, se desarrollaron encuentros sincrónicos con los directores de curso con el fin de hacer una socialización y retroalimentación sobre el manejo de la ruta pedagógica y participativa virtual. En dichos encuentros también se suministraron las guías metodológicas como soporte adicional a lo socializado.

Tanto los profesores directores de curso, como los coordinadores académico y de orientación fueron capacitados en el acceso al espacio formativo con el fin de que pudiesen hacer acompañamiento a los estudiantes del proyecto piloto.

Como se ha mencionado, las guías son recursos textuales que instruyeron a los profesores de los cursos en los grados décimo y undécimo sobre el acceso a los saberes y actividades del espacio formativo. En el Anexo 5 llamado *Guías metodológicas para profesores* se encuentran todos los instructivos compartidos a los educadores para orientar a los estudiantes en el desarrollo del espacio de formación.

Lo anterior ayudó en el proceso de socialización y correcto acceso a los contenidos del espacio de formación, lo mismo que a los componentes comunicacionales y gráficos. Sin embargo, no se dejó de ofrecer un acompañamiento permanente a aquellos profesores directores de curso que presentaron algunos inconvenientes al comienzo del espacio formativo relacionados con el acceso y seguimiento a estudiantes.

### 5.1.2 Estrategias de seguimiento para los estudiantes:

- Presentación del espacio de formación “¿Cuál es tu vía? Convivencia y conciencia via” con el objetivo de que los estudiantes conocieran la metodología, ruta de aprendizaje y actividades iniciales. En este apartado los estudiantes realizaron un recorrido por la plataforma para familiarizarse con los contenidos, materiales y medios con los cuales trabajaron a lo largo del espacio formativo.
- Presentación del estudiante ante sus compañeros a través del foro virtual “compartamos”.
- Evaluación de actividades propuestas en las actividades: Asumir la Regulación, Corresponsabilidad Vial, Valoración en la Movilidad, Comprensión del Entorno y Movilidad Idónea.

Al inicio de las actividades iniciales, varios estudiantes presentaron problemas para acceder al espacio formativo. Estos inconvenientes en su inmensa mayoría estaban relacionados con la desatención en las instrucciones sincrónicas realizadas por los gestores del proyecto y profesores directores de curso.

Con el ánimo de subsanar dichos inconvenientes, se prestó asesoría y acompañamiento asincrónico a los estudiantes con el seguimiento entre los mismos gestores del proyecto y directores de curso a lo largo de cada nueva actividad propuesta en la ruta pedagógica y participativa virtual.

## 5.2 Logros y resultados cualitativos y cuantitativos

De acuerdo con los objetivos trazados, se presentan los resultados obtenidos a través del espacio de formación “¿Cuál es tu vía? convivencia y conciencia vial”.

Frente al objetivo específico No. 1, Realizar una propuesta virtual de una ruta pedagógica y participativa de los actores de la vía, se lograron los siguientes resultados que se describen en la Tabla No.18 denominada *Resultados actividades Objetivo Específico No. 1*:

*Tabla 18 Resultados actividades Objetivo Específico No. 1*

ACTIVIDAD	RESULTADOS
1. Prediagnóstico sobre la situación vial en Madrid	Se elaboró Capítulo de documento que analiza la situación de movilidad segura en el municipio de Madrid (Capítulo 1 Base Teórica y Metodológica del documento “Espacio de formación Educomunicacional ¿Cuál es tu vía?, Convivencia y conciencia vial”. <b>Cumplimiento del indicador:</b> El Prediagnóstico fue desarrollado en un 100% de acuerdo con lo planteado.
2. Revisión bibliográfica sobre normatividad y formación vial.	Se elaboró Capítulo de documento que aborda normatividad, políticas públicas y planes de Desarrollo nacional, departamental y municipal sobre la movilidad segura (Capítulo 1 Base Teórica y Metodológica, ítem Marco Teórico del documento Espacio de formación Educomunicacional ¿Cuál es tu vía? Convivencia y conciencia vial).

	<p><b>Cumplimiento del indicador:</b> La revisión bibliográfica fue desarrollada en un 100% de acuerdo con lo planteado.</p>
3. Elaboración de matriz de resultado de aprendizaje	<p>Se creó la Matriz Resultados de Aprendizaje basado en el análisis de las Orientaciones Pedagógicas para la Movilidad Segura del Ministerio de Educación Nacional (Ver tabla Matriz de resultados de aprendizaje</p> <p><b>Cumplimiento del indicador:</b> La elaboración de matriz de resultados de aprendizaje fue desarrollado en un 100% de acuerdo con lo planteado.</p>
4. Estructuración de un espacio de formación en cultura ciudadana y Convivencia vial	<p>Se hizo el diseño, montaje e implementación del espacio de formación ¿Cuál es tu vía? Convivencia y conciencia vial. (Ver Capítulo 4 Ejecución, ítems Espacio de Formación ¿Cuál es tu vía?, Convivencia y conciencia vial.</p> <p><b>Cumplimiento del indicador:</b> La estructuración del espacio de formación bajo la plataforma moodle fue desarrollado en un 100% de acuerdo con lo planteado.</p>

*Fuente: Elaboración propia*

Frente al objetivo específico No. 2, Dar a conocer las señales de tránsito a los actores de la vía (estudiantes de 10° y 11° de la IED Tecnológico de Madrid), se lograron los siguientes resultados que se describen en la Tabla No.19 denominada *Resultados actividades Objetivo Específico No. 2:*

Tabla 19 Resultados actividades Objetivo Específico No. 2

ACTIVIDAD	RESULTADOS
1. Espacio de formación sobre movilidad segura	<p>Presentación y Desarrollo por parte de los estudiantes del espacio de formación ¿Cuál es tu vía? Convivencia y conciencia vial. (Ver Capítulo 4 Ejecución, ítems Espacio de Formación ¿Cuál es tu vía? Convivencia y conciencia vial.</p> <p><b>Cumplimiento del indicador:</b> El espacio de formación fue presentado y socializado en un 100% de acuerdo con lo planteado.</p>
2. Componente gráfico comunicacional ¿Cuál es tu vía?	<p>Diseño y Elaboración piezas comunicacionales basadas en la teoría memética. (Ver Capítulo 4 Ejecución, página 87)</p> <p><b>Cumplimiento del indicador:</b> El componente gráfico comunicacional fue desarrollado y socializado en un 100% de acuerdo con lo planteado.</p>
3. Espacio de evaluación de conocimientos	<p>En promedio, el porcentaje de participación de los estudiantes en cada una de las actividades propuestas fue del 87% y de este, el 98% respondió correctamente los cuestionarios.</p> <p><b>Cumplimiento del indicador:</b> El espacio de evaluación de conocimientos se cumplió en un 87%.</p>

Fuente: Elaboración propia

Frente al objetivo específico No. 3, Promover el respeto por las señales de tránsito en los actores de la vía (estudiantes de 10° y 11° de la IED Tecnológico de Madrid), se lograron los siguientes resultados que se describen en la Tabla No.20 denominada *Resultados actividades Objetivo Específico No.3:*

Tabla 20 Resultados actividades Objetivo Específico No. 3

ITEM	RESULTADOS
1. Espacio de reflexión: Asumir la autoregulación.	<p>El 85% de los estudiantes participó en la actividad propuesta que comprendió un cuestionario y un foro de reflexión.</p> <p><b>Cumplimiento del indicador:</b> El espacio de reflexión en asumir la autoregulación se cumplió en un 85% en el tiempo estimado.</p>
2. Foro de discusión: Corresponsabilidad vial	<p>El 96% de los estudiantes participó en la actividad propuesta que comprendió un cuestionario y un foro de reflexión.</p> <p><b>Cumplimiento del indicador:</b> El espacio foro de discusión en corresponsabilidad vial se cumplió en un 96% en el tiempo estimado.</p>
3. Capacitación sobre Valoración en la movilidad	<p>El 92% de los estudiantes participó y aprobó la actividad propuesta que comprendió un cuestionario.</p> <p><b>Cumplimiento del indicador:</b> El espacio de capacitación sobre la valoración en la movilidad se cumplió en un 92% en el tiempo estimado.</p>
4. Capacitación sobre la Comprensión del entorno	<p>El 82% de los estudiantes participó en la actividad propuesta que comprendió un cuestionario.</p> <p><b>Cumplimiento del indicador:</b> El espacio de capacitación sobre la comprensión del entorno se cumplió en un 82% en el tiempo estimado.</p>
5. Generación de productos comunicativos propios en narrativas transmedia sobre la movilidad idónea.	<p>El 80% de los estudiantes realizó una narrativa transmedial reflexionando sobre las problemáticas de movilidad en Madrid y su posible solución desde el comportamiento humano.</p> <p><b>Cumplimiento del indicador:</b> Las narrativas transmedia creadas por los estudiantes a partir de una problemática identificada fue entregada</p>



	por el 80% de los estudiantes en el tiempo estimado.
--	--

*Fuente: Elaboración propia*

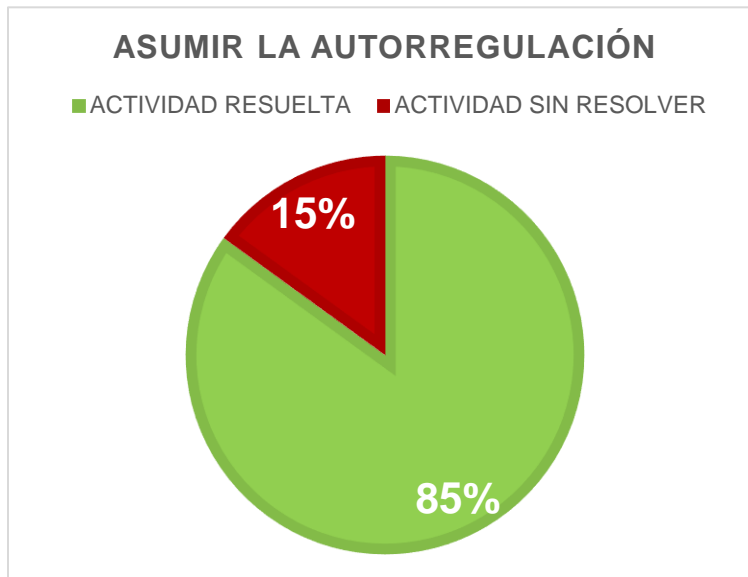
Con el fin de mostrar más detalladamente los resultados relacionados con la participación se decidió incluir los siguientes datos:

### 5.2.1 Actividad 1. Asumir la Autorregulación

El Gráfico No. 37, denominado *Actividad Asumir la Autorregulación*, indica el porcentaje de participación de los estudiantes en dicha actividad. Del total, un 85% desarrolló la propuesta de aprendizaje, mientras que el 15% restante no la presentó.

Según la escala valorativa, esta tuvo un promedio de 8 puntos de 10.

*Gráfico 37 Actividad Asumir la Autorregulación*



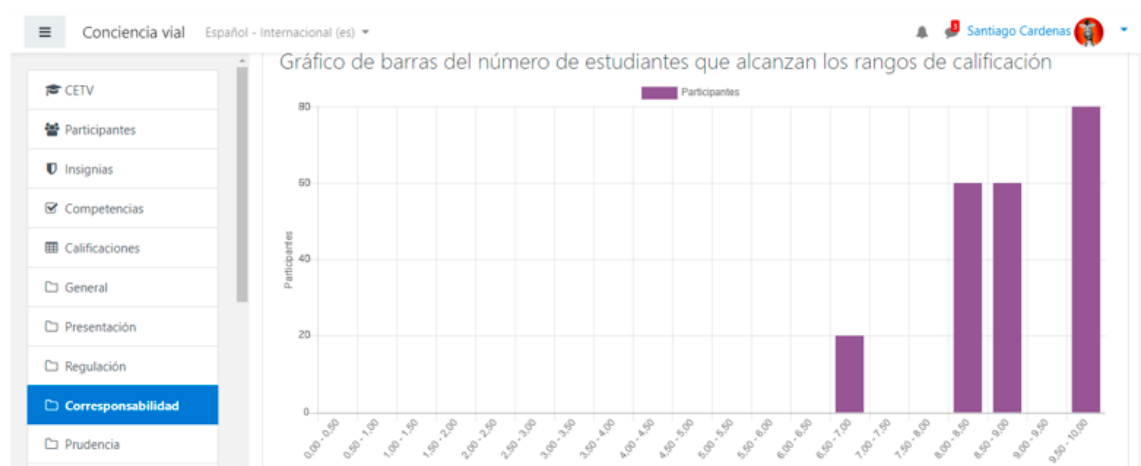
*Fuente: Elaboración propia*

## 5.2.2 Actividad 2. Corresponsabilidad Vial

El Gráfico No. 38, denominado *Actividad Corresponsabilidad Vial*, muestra que los resultados de la actividad propuesta se mantuvieron entre los valores 6,5 a 10, cuya escala valorativa es de 0 a 10, donde 0 es actividad no realizada o actividad reprobada en un 100% y 10 es actividad resuelta y aprobada en un 100%.

En dicha actividad, el 96% de los estudiantes la realizó, mientras que el 4% restante no la presentó.

Gráfico 38 Actividad Corresponsabilidad Vial



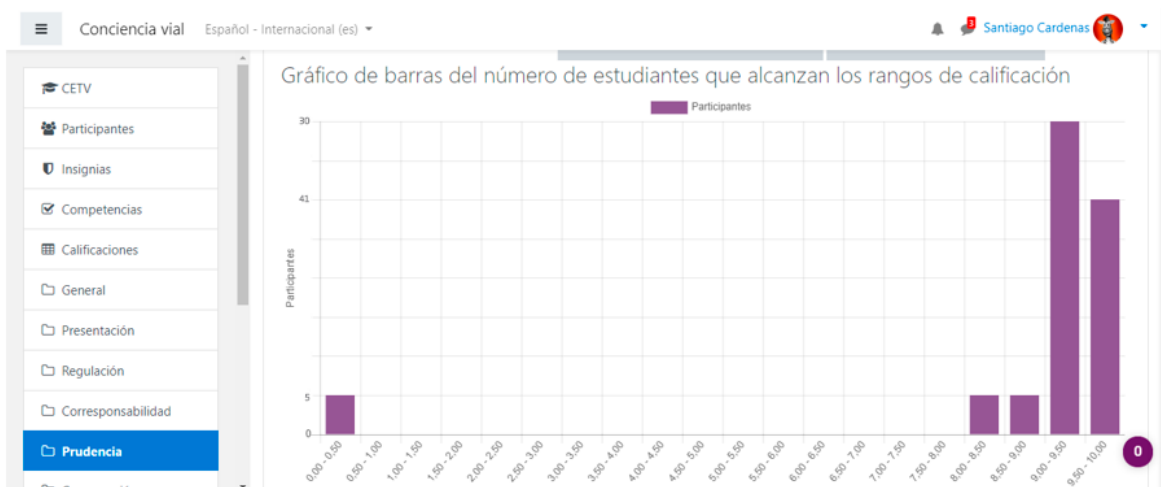
Fuente: Elaboración propia

## 5.2.3 Actividad 3. Valoración en la Movilidad

El Gráfico No. 39, denominado *Actividad Valoración en la Movilidad*, muestra que los resultados de la actividad propuesta se mantuvieron entre los valores 8 a 10, cuya escala valorativa es de 0 a 10, donde 0 es actividad no realizada o actividad reprobada en un 100% y 10 es actividad resuelta y aprobada en un 100%.

En la presente actividad, el 92% de los estudiantes la desarrolló; y de ellos, el 2% la reprobó.

Gráfico 39 Actividad Valoración en la Movilidad



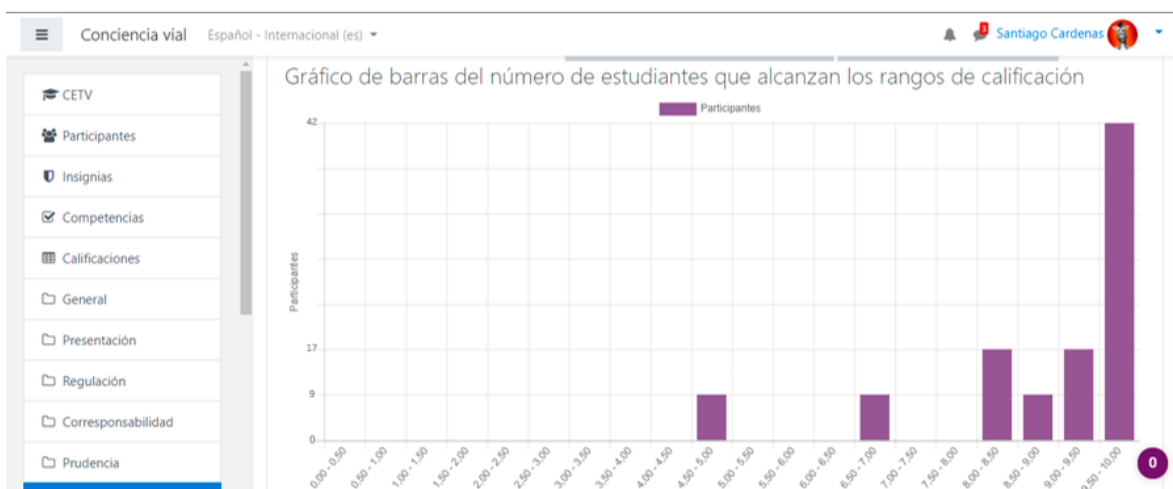
Fuente: Elaboración propia

#### 5.2.4 Actividad 4. Comprensión del Entorno

El Gráfico No. 40, denominado *Actividad Comprensión del Entorno*, muestra que los resultados de la actividad propuesta se mantuvieron entre los valores 8 a 10, cuya escala valorativa es de 0 a 10, donde 0 es actividad no realizada o actividad reprobada en un 100% y 10 es actividad resuelta y aprobada en un 100%.

Para la presente actividad, el 82% de los estudiantes la realizó, mientras que el 18% restante no presentó la actividad.

Gráfico 40 Actividad Comprensión del Entorno



Fuente: Elaboración propia

## 5.2.5 Actividad 5. Movilidad Idónea

En la presente actividad los estudiantes pusieron en práctica lo aprendido a lo largo del espacio de formación sobre conciencia y convivencia vial. Esta actividad se desarrolló en dos fases:

- Fase 1: Identificación de problemática de movilidad
- Fase 2: Solución a dicha problemática mediante narrativas transmedia

### 5.2.5.1 Fase 1: Identificación de problemática de movilidad

En esta fase, los estudiantes reflexionaron a partir de la siguiente situación problematizadora:

Como actor de la vía, identifica si en algún momento has cometido o participado en alguna de las situaciones que se presentan a continuación.

- Mal uso de la cebra como peatón, motorizados o conductores de transporte público.
- Mal uso de la cebra como ciclista.
- Mal uso de la cebra como motociclista.
- Mal uso de la cebra como conductor de automotor.
- Pasar el semáforo en rojo como peatón.
- Pasar el semáforo en rojo como ciclista.
- Pasar el semáforo en rojo como conductor de automotor
- No usar la ciclorruta.
- Transitar por las vías y no por los andenes.
- Hacer cruces prohibidos ya sea en cicla o automotores como motos y carros.
- Parquear en sitios prohibidos.
- Otra

En esta primera fase, en general los estudiantes participaron en la reflexión propuesta para la creación de la narrativa transmedia aportando sus opiniones y conceptos en el foro destinado a tal fin.

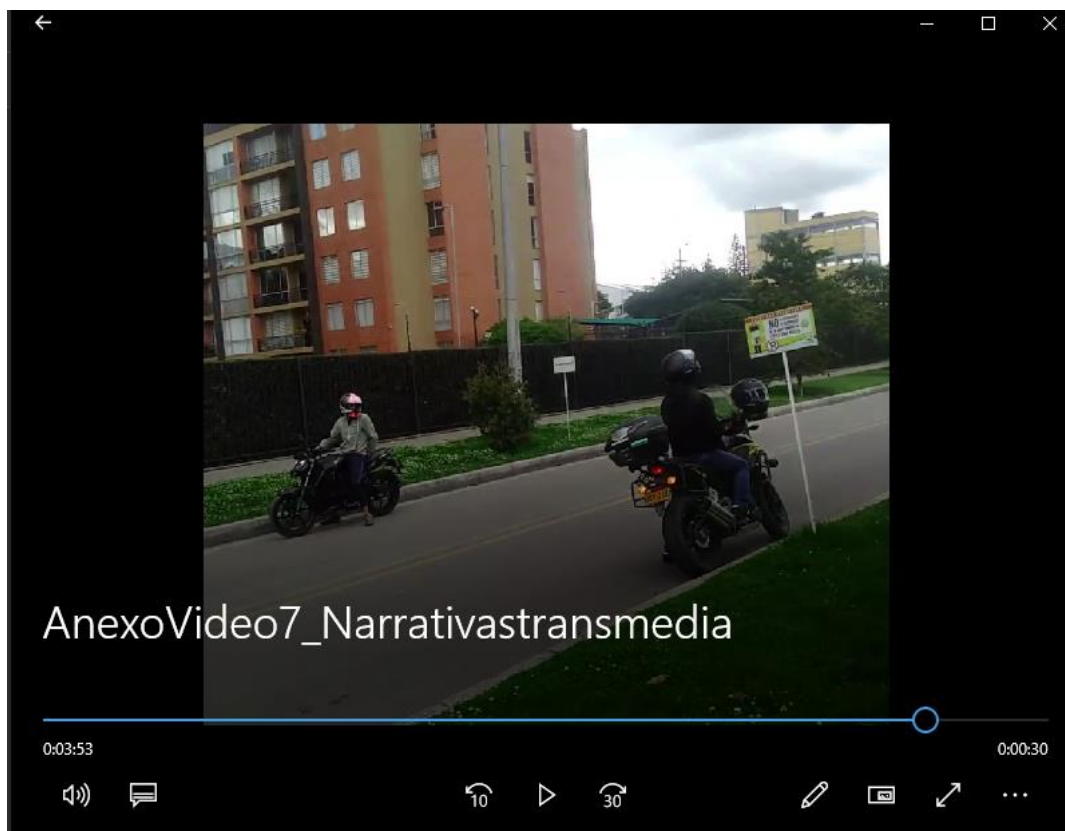
#### *5.2.5.2 Fase 2: solución a la problemática*

En esta fase los estudiantes pusieron en práctica lo aprendido, es decir, aportaron desde su reflexión acciones concretas a la convivencia y conciencia vial en el municipio. En este punto, los resultados de aprendizaje se tradujeron en narrativas transmedia en donde los estudiantes presentaron las problemáticas identificadas y sus propuestas desde la convivencia y conciencia vial.

En general, los estudiantes plantearon sus propuestas desde una perspectiva del reconocimiento de las normas y señalización de tránsito; dicho de otra manera, su posición se fundamenta en lo que Lefebvre denomina el espacio concebido; sin embargo, los estudiantes comienzan a reflexionar y expresan su rol dentro del espacio percibido y el espacio vivido.

En el Gráfico No. 41, denominado *Narrativas transmedia*, se destaca la creación de videos creados por los estudiantes como resultado de aprendizaje sobre Movilidad Idónea. Así mismo, En el anexo 6 llamado “*Narrativas transmedia*” se contemplan una serie de videos producto del espacio de formación edu-comunicacional, en donde se evidencia el ejercicio propositivo planteado por los estudiantes.

*Gráfico 41 Narrativas Transmedia*



*Fuente: Elaboración propia basado en los productos entregados por los estudiantes*

Frente al objetivo específico No. 4, Propiciar la creación de espacios de interlocución entre la sociedad civil, el gobierno local y las entidades relacionadas con el tránsito y transporte, se lograron los siguientes resultados que se describen en la Tabla No. 21 denominada *Resultados actividades Objetivo Específico No.4:*

Tabla 21 Resultados actividades Objetivo Específico No. 4

ACTIVIDAD	RESULTADOS
Búsqueda de contactos de la Sociedad civil, del gobierno local y de las entidades relacionadas.	Se consolidó la información de contacto de los actores de la movilidad para el espacio de formación (ver Mapa de Actores Internos, pág. 63), que representan la sociedad civil y se consolidó información de contacto de los funcionarios representantes del gobierno local en movilidad.
Encuentro conjunto entre representantes de la Sociedad civil, gobierno local y de las entidades relacionadas	Se establecieron dos tipos de encuentros: Uno relacionado directamente con los actores de la movilidad para el proyecto piloto del espacio formativo con varias sesiones sincrónicas y asincrónicas y otro relacionado con socializar la experiencia piloto a los representantes de la movilidad del gobierno local en dos sesiones presenciales donde se estableció un calendario para un tercer encuentro que se definirá después de sustentar el proyecto ante el jurado de la maestría en Comunicación, Desarrollo y Cambio Social, de UNIMINUTO.

*Fuente: Elaboración propia*

Como se ha mencionado, ha quedado pendiente un tercer encuentro entre los gestores del proyecto y la actual Secretaría de Transporte de la Alcaldía de Madrid para socializar las experiencias del pilotaje en sus tres componentes: comunicacional, formativo y gráfico.

En dicho encuentro, se espera consolidar el proyecto tal como se indica en el ítem *Alcances del Proyecto* en el sentido de convertirse en una plataforma de lanzamiento de políticas públicas sobre movilidad segura para la región.

### 5.3 Logros, dificultades y aprendizajes

Para introducir este aparte, planteamos lo que Freire (2006) propuso frente a la educación popular y la pedagogía dialógica como respuesta a las prácticas y modelos pedagógicos que se abrieron paso en el mundo moderno-capitalista. La educación es más que una reproducción del orden social o el espacio usado para sostener las relaciones de poder entre las clases sociales. Por lo contrario, esta debe plantearse como una práctica de libertad en la que el educador-educando y el educando-educador reconocen mutuamente sus saberes y experiencias a través de la comunicación, con el fin de leer el mundo y transitar hacia su necesaria transformación (Amador y Muñoz; 2018). Dado lo anterior, concluimos:

1. La educación y la comunicación no son dos dimensiones independientes, sino esferas interrelacionadas y articuladas tanto para el debate, como para el diálogo entre partes tensionantes para encontrarse en el punto medio o igualdad. El espacio de formación “*¿Cuál es tu vía? convivencia y conciencia vía*”, se ofreció como el punto de encuentro entre el espacio concebido, el espacio percibido y el espacio vivido entre los actores reguladores de la movilidad y ciudadanos estudiantes que interactúan en dichos espacios para problematizar las interacciones simbólicas de lo reglamentado y reflexionar sobre el papel del ciudadano en la construcción de convivencia ciudadana en términos de una movilidad segura.

2. Los estudiantes asumieron un rol activo identificando una problemática, pero también una solución en términos de las capacidades reflexivas y regulación en torno a acatar la gestión y control de la autoridad sobre las normas de movilidad. A partir de los contenidos propuestos, los estudiantes participaron planteando acciones concretas sobre la convivencia en la vía utilizando la narrativa a través de diferentes medios y plataformas de comunicación, en la cual ellos mismos reflexionaron sobre el uso del espacio vivido, de acuerdo con la reglamentación del espacio concebido, replanteando sus imaginarios frente al espacio percibido.



3. El uso de las plataformas de comunicación cumplió un doble propósito: el de utilizar otras herramientas y recursos tecnológicos dado el confinamiento, no solo de los estudiantes, sino de toda la población producto del Covid-19; y el de construir relatos a partir de las narrativas transmedia como fenómeno que vincula la construcción social y subjetiva de las personas con los diferentes contextos donde se desenvuelven. Esta llamada cultura de la convergencia mediática (Jenkins, 2008), promueve las relaciones y prácticas participativas en la que conviven viejos y nuevos medios, así como géneros, formatos y contenidos de diverso orden.

4. Ya no es el estudiante un sujeto consumidor de contenido, sino un productor del mismo que, con su experiencia y el acceso a nuevos conocimientos sobre seguridad vial, facilita la articulación de otros saberes, lenguajes y prácticas convirtiéndose en expresiones que llaman a la transformación social.

5. Si el estudiante en su praxis y devolución creativa es un prosumidor de contenido a través de la narrativa transmedia, nuestro rol como facilitadores de conocimiento para la transformación social se enfocó en recrear ambientes virtuales de aprendizaje utilizando en las estrategias de seguimiento y evaluación elementos de gamificación con el fin de involucrar a los estudiantes generando espacios motivantes para promover el aprendizaje y la resolución de problemas (Edutrends, 2016).

6. Evidentemente los juegos propuestos en las actividades de cada actividad facilitaron el aprendizaje (Huizinga, 1938, citado por Contreras, 2016), dado que, en la diversión misma, los alumnos aprendieron a seguir ciertas normas y reglas y a obtener una retroalimentación positiva; lo que implica reiterar en los intentos hasta cumplir con objetivos basados en el aprendizaje sobre movilidad segura. Los estudiantes se transformaron, pero también la escuela se transformó al comprometerse en fomentar un ambiente de aprendizaje acorde con los avances

tecnológicos, el entretenimiento estructurado consecuente de cambios que propendan por mejorar la calidad de vida y el cambio social.

En resumen, se cumplió con el objetivo general propuesto, que se enfocaba en promover una cultura de convivencia ciudadana y conciencia vial en los estudiantes de los grados décimo y undécimo de la Institución Educativa Departamental Tecnológico de Madrid, Cundinamarca, a través del proyecto edu-comunicacional que les permitió actuar de forma reflexiva y coherente en las vías del municipio.

En la Tabla No. 22 llamada *Logros, dificultades y aprendizajes Objetivo Específico No. 1*, se menciona el logro y las dificultades presentadas, lo mismo que el aprendizaje alcanzado en dicho objetivo.

*Tabla 22 Logros, dificultades y aprendizajes objetivo específico No. 1*

**Objetivo Específico 1.** Realizar una propuesta virtual de una ruta pedagógica y participativa de los actores de la vía.

LOGROS	DIFICULTADES	APRENDIZAJES
<p>Se cumplió plenamente con las actividades del objetivo.</p> <p>Se encontró disposición de parte de la sociedad civil, el sector educativo y el gobierno local para el desarrollo del espacio de formación y la confirmación sobre la pertinencia del mismo.</p>	<p>Se encontraron diversos aspectos sobre movilidad segura que están relacionados con el ámbito estructural y que no pueden ser modificados desde un proyecto formativo, sino que requieren de otro tipo de intervención gubernamental.</p>	<p>Es importante contar con la participación de todos los actores del proceso (docentes, estudiantes, padres de familia o acudientes y entes gubernamentales) en la creación de espacios formativos que generen propuestas desde las diferentes miradas, en pro de la movilidad segura.</p> <p>También, es fundamental realizar un perfil demográfico más profundo de la población a impactar en términos de conocer características específicas de los actores sociales como gustos, hábitos, lenguaje, estilos de vida, etc.</p>

*Fuente: Elaboración propia*

En la Tabla No. 23 llamada *Logros, dificultades y aprendizajes Objetivo Específico No.2*, se menciona el logro y las dificultades presentadas, lo mismo que el aprendizaje alcanzado en dicho objetivo.

*Tabla 23 Logros, dificultades y aprendizajes objetivo específico No. 2*

**Objetivo Específico 2.** Dar a conocer las señales de tránsito a los actores de la vía (estudiantes de 10° y 11° de la IED Tecnológico de Madrid)

LOGROS	DIFICULTADES	APRENDIZAJES
Se cumplió a cabalidad con el objetivo, lo cual se evidencia en el diseño, implementación y desarrollo del espacio de formación sobre movilidad segura y la evaluación de los conocimientos del mismo. La participación en los foros fue muy sincera y permitió conocer los puntos de vista de los estudiantes para hacer acuerdos frente a cómo debe ser la conducta de los actores de la vía.	Debido a la emergencia sanitaria Covid-19, la formación no pudo ser presencial. Esto implicó que docentes y estudiantes desarrollaran competencias en trabajo autónomo adicionales al espacio formativo. Sumado a esto se requirió que toda la población contara con conectividad y equipos para la óptima realización de las actividades.	Para una futura implementación del proyecto en otras instituciones o entidades, es necesario realizar un diagnóstico inicial sobre el uso y apropiación de ambientes virtuales de aprendizaje, que garanticen el correcto desempeño en el espacio de formación. Del mismo modo, implementar acciones que permitan un acompañamiento de toda la comunidad inmersa en la formación haciendo un diagnóstico más situado a los actores sociales referente a sus comportamientos en la vía para una construcción colectiva del espacio formativo y no solamente un resultado participativo en la formación.

*Fuente: Elaboración propia*

En la Tabla No. 24 llamada *Logros, dificultades y aprendizajes Objetivo Específico No. 3*, se menciona el logro y las dificultades presentadas, lo mismo que el aprendizaje alcanzado en dicho objetivo.

*Tabla 24 Logros, dificultades y aprendizajes objetivo específico No. 3*

**Objetivo Específico 3.** Promover el respeto por las señales de tránsito en los actores de la vía (estudiantes de 10° y 11° de la IED Tecnológico de Madrid)

LOGROS	DIFICULTADES	APRENDIZAJES
Se abrieron espacios de reflexión, capacitación y discusión con los estudiantes para asumir la autoregulación en la movilidad segura, la comprensión del entorno y la corresponsabilidad vial. Adicionalmente, los estudiantes elaboraron sus propias narrativas transmedia que expresaban soluciones a las problemáticas encontradas. Manejo de plataformas educativas que incluyen didácticas específicas para la enseñanza en la Educación media cuestionarios, puzzles, gamificación, chats, foros, etc.).	Persistieron problemas de conectividad y desempeño en el uso de la plataforma virtual donde se alojó el espacio de formación. Estas Dificultades las presentaron algunos estudiantes y profesores directores de curso. Además, se evidenciaron fallas en la comprensión lectora de los estudiantes, pues se les brindó la instrucción a pesar de las guías metodológicas.	Es indudable que la virtualidad no reemplaza la presencialidad, sin embargo, para otros espacios de formación se pueden plantear encuentros presenciales. Es importante contar con capacitación continua y actualizada sobre objetos virtuales de aprendizaje y herramientas para el desarrollo de competencias de trabajo autónomo. Comprendimos la necesidad de hacer diagnósticos específicos para cada contexto, pues para la formulación e implementación de este piloto nos basamos en un análisis general del municipio que no nos permitió comprender de manera específica a los actores sociales con los que se aplicó el piloto (83 estudiantes de los grados 10° y 11° de la IED Tecnológico de Madrid).

*Fuente: Elaboración propia*

En la Tabla No. 25 llamada *Logros, dificultades y aprendizajes Objetivo Específico No. 4*, se menciona el logro y las dificultades presentadas, lo mismo que el aprendizaje alcanzado en dicho objetivo.

*Tabla 25 Logros, dificultades y aprendizajes objetivo No. 4*

**Objetivo Específico 4.** Propiciar la creación de espacios de interlocución entre la sociedad civil, el gobierno local y las entidades relacionadas con el tránsito y transporte.

LOGROS	DIFICULTADES	APRENDIZAJES
Se realizó la búsqueda de contactos de la Sociedad civil, del gobierno local y de las entidades relacionadas con tránsito y transporte y se desarrollaron dos encuentros entre las entidades mencionadas.	Cambio de gabinete de la actual Alcaldía de Madrid, Cundinamarca. Se tuvo que establecer una nueva comunicación con el actual secretario de movilidad.	En la búsqueda de aliados estratégicos se debe mantener la tolerancia y adaptación al cambio, dado que pueden surgir cambios de último momento, como la asignación de un nuevo funcionario y la llegada de otro con planteamientos distintos. Es importante mantener relaciones

Relacionamiento con diferentes entidades para la promoción de espacios de formación.		sostenibles y duraderas con diferentes entes gubernamentales para abrir espacios dialogantes con fuentes confiables.
--	--	--

*Fuente: Elaboración propia*

## 5.4 Covid-19 y vulnerabilidad escolar

La interrupción masiva del aprendizaje provocado por la pandemia del Covid-19 entre 2020 y 2021 ha revelado la fragilidad y la falta de preparación de los sistemas educativos tanto en Colombia, como en todo el mundo. La pandemia ha cambiado dramáticamente la forma como se imparte la educación, ya que en la actualidad este derecho está completamente ligado con el derecho a la conectividad (Moreno, 2020).

El cierre de instituciones, la deserción escolar, la brecha digital y muchos otros problemas de tipo económico están generando un impacto en el aprendizaje sin precedentes. Ante el actual escenario mundial, la estrategia más pertinente para minimizar o contener y no suspender las clases y afectar el calendario escolar, ha sido reemplazar las clases presenciales por las virtuales (Abadía, 2020). Sin embargo, con esto también ha quedado en evidencia la precariedad de muchas instituciones que carecen de herramientas digitales, competencias de los maestros en el uso de las TIC y, por si fuera poco, los mismos estudiantes no cuentan con el acceso a internet en sus hogares.

De acuerdo con el análisis del Laboratorio de Economía de la Educación (LEE) de la Universidad Javeriana, en Colombia el 63% de los estudiantes de grado 11 y grado 5 de primaria de los colegios públicos manifiesta no tener acceso a internet ni computador en sus hogares. A nivel regional la situación es más grave; en el 96% de los municipios del país, menos de la mitad de los estudiantes tiene acceso a las herramientas tecnológicas necesarias para recibir clases virtuales (Abadía, 2020).

En el mismo análisis, se encuentra que el 48% de los rectores de los colegios públicos del país considera que sus profesores no tienen las competencias técnicas y pedagógicas indispensables para integrar la convergencia digital con la enseñanza.

La súbita aparición del virus Covid-19 y su expansión por todo el mundo ha implicado, un reto en todos los ámbitos de la vida humana y para el entorno educativo no ha sido menor. Ante el presente escenario de pandemia, la propuesta edu-comunicacional “*¿Cuál es tu vía? convivencia y conciencia vía*” se emprende a través del uso de herramientas y recursos propios de las tecnologías de la información y la comunicación.

Las diferentes acciones como el confinamiento, el aislamiento selectivo y otras más han derivado en interrupciones y cierres de los establecimientos educativos como en ningún otro momento de la historia de la humanidad afectando, según la UNESCO (2020), a más de 1,215 millones de estudiantes en todos los niveles educativos del mundo.

Esta misma situación la viven los estudiantes de la Institución Educativa Departamental Tecnológico de Madrid, que se vieron obligados a cambiar dramáticamente de los espacios de aprendizaje presenciales a los ambientes virtuales de aprendizaje y con ello a desarrollar habilidades para el aprendizaje autónomo.

Dadas estas condiciones, el espacio de formación educomunicacional, “*¿Cuál es tu vía? convivencia y conciencia vía*”, se diseñó, implementó y propuso desde la virtualidad, atendiendo a que la ruta pedagógica y comunicacional propendiera por la participación colectiva a través de una serie de estrategias de seguimiento realizadas en conjunto con los profesores directores de cada curso y los autores del proyecto.

## 5.5 Oportunidades de mejora

En los 9,5 meses de duración del proyecto se presentaron las siguientes oportunidades de mejora:

**Ambiente de aprendizaje:** debido a la emergencia sanitaria, los estudiantes de la Institución Departamental Tecnológico de Madrid cambiaron su modalidad de aprendizaje presencial a virtual sin tener ninguna base metodológica previa. Y, aunque el proyecto pretendió ofrecer la continuidad del servicio social obligatorio mediante el espacio de formación, la gran mayoría de los estudiantes no estaban preparados para una educación virtual. Esto implicó realizar varios cambios, por un lado, ampliar las fechas de entrega de actividades y por otro, el de realizar un acompañamiento a los directores de curso en el manejo de la plataforma, a pesar de suministrarles guías metodológicas.

Si se llegase a implementar nuevamente el proyecto, éste debe ejecutarse indagando previamente si los estudiantes y profesores pueden desenvolverse en ambientes virtuales de aprendizaje.

**Recurso tecnológico:** El cambio abrupto de metodología de aprendizaje en sí mismo fue un gran desafío; sin embargo, el desconocer el acceso a recursos tecnológicos por parte de los estudiantes y los mismos profesores del colegio fue un imprevisto no analizado en el proyecto. Este comenzó ofreciendo la continuidad de los procesos de enseñanza – aprendizaje – evaluación para una de las asignaturas de los estudiantes, pero no contempló las dificultades de acceso a dispositivos tecnológicos para el desarrollo del espacio formativo educacional.

**Seguimiento y evaluación:** Si bien, las actividades del espacio formativo fueron desarrolladas desde la Orientaciones Pedagógicas ofrecidas por el MEN, solo las correspondientes a las actividades Asumir la Regulación y Movilidad Idónea presentaron trabajo participativo colaborativo, mientras que las restantes se enfocaron en el aprendizaje autónomo.

Se pudo haber realizado un trabajo más profundo si en el proceso se involucra a toda la comunidad académica, es decir, a estudiantes, profesores, directivas y padres de familia o acudientes en la identificación y reflexión sobre la convivencia y conciencia vial en el municipio de Madrid, Cundinamarca.

**Presencialidad:** Aunque ya se han reiterado las razones de la metodología implementada en el proyecto, es indudable que la presencialidad es fundamental, no solo para subsanar los temas relacionados con el recurso tecnológico y los ambientes de aprendizaje, sino por lo que implicaría realizar un acompañamiento más profundo en la participación individual, colectiva y reflexiva sobre la movilidad segura. Hacer el trabajo de campo con los estudiantes en terreno enriquecería muchísimo más las propuestas en nuestras comunidades. Sin embargo, no hay que dejar de mencionar cómo el presente proyecto favoreció por su metodología la continuidad de saberes frente a una coyuntura adversa destacando que, a pesar de las dificultades, los estudiantes propusieron comportamientos de convivencia y conciencia vial pensando la educación desde la comunicación para el desarrollo y cambio social.



# CONCLUSIONES

Frente a los objetivos específicos del proyecto quedan las siguientes reflexiones:

1. A través del diseño e implementación del espacio de formación “*¿Cuál es tu vía? convivencia y conciencia vial*” a través de la plataforma *moodle* y la base de las políticas públicas sobre movilidad nacional, departamental y municipal, se pudo ofrecer la formación en aquellos conocimientos, actitudes y valores que son esenciales para la generación de conciencia individual sobre la seguridad en la movilidad.

Los estudiantes participaron en cada una de las actividades que contemplaron el trabajo autónomo y sincrónico con una duración de 80 horas cumpliendo con lo estipulado en el Artículo 97 de la Ley General de Educación L. 115 de 1994 sobre el Servicio Social Obligatorio.

2. Los estudiantes demostraron su participación y motivación aportando con sus narrativas hacia la construcción colectiva del espacio público a través del uso y disfrute con respeto y solidaridad.

3. No solamente se diseñó, implementó y propuso una ruta pedagógica basada en el desarrollo de competencias para una cultura de conciencia y convivencia vial y ser practicados efectivamente dentro y fuera de la escuela, de acuerdo con las exigencias y orientaciones del Ministerio de Educación Nacional, sino también se desarrollaron elementos visuales fundamentados en la retórica de la imagen y la teoría memética para despertar el interés e invitar a la reflexión sobre la movilidad segura tanto a los estudiantes, como a su núcleo familiar.

4. Como reflexiones finales planteamos también que en las políticas relacionadas con la seguridad en la vía se ha hecho un especial énfasis en la disposición del espacio y mobiliario público como el principal referente para acatar las normas de

movilidad generando un desapego hacia lo humano y privilegiando el objeto respecto del sujeto. A pesar de que nos basamos en el pilar Comportamiento Humano del Plan Nacional de Seguridad Vial 2011 – 2021, en este aún prevalecen características para la regulación de la conducta según la configuración de la estructura vial que obedece más a favorecer el aumento considerable de urbanizaciones e infraestructura industrial, reduciendo o eliminando espacios comunes de calidad para la movilidad ya que, para el caso del municipio de Madrid, la malla vial sigue siendo la misma de hace 30 años para una población de más de 127 mil habitantes, según la Alcaldía de Madrid.

5. El uso indebido del espacio público en términos de movilidad es producto de la disonancia entre los espacios físicos, las reglamentaciones y los individuos, tanto así que las conductas inapropiadas se normalizan; sin embargo, estas acciones se pueden revertir. Según Uranga (2014), no existe una sola realidad que origine la acción en el sujeto colectivo, sino que coexisten realidades dinamizadas por el conocimiento, la transformación y la comunicación, en tanto que ninguna se considera secuencia de la otra.

6. Con la propuesta “*¿Cuál es tu vía? convivencia y conciencia vial*” se abrió el diálogo para concertar una representación colectiva de las interpretaciones individuales compartidas o acordadas dentro de un proceso comunicativo (Baquero y Cárdenas, 2020); y en palabra de los gestores del proyecto:

“No es que estemos de acuerdo en que, con tan solo conocer se pueda transformar; creemos que con tan solo comunicar ya se transforma, es decir, la transformación se entiende como la capacidad colectiva de patrocinar el cambio a través del ajuste de realidades para llegar a un estado deseado” (Baquero y Cárdenas, 2020).

7. A pesar de las dificultades tecnológicas y del dramático cambio de ambiente de aprendizaje que sufrieron los estudiantes de la institución por cuenta de la pandemia y de la evidente precariedad para la apropiación de saberes a partir de la convergencia digital, el espacio de formación educomunicacional contó con la participación activa de los estudiantes y directores de curso; sin embargo, también fue necesario ampliar los plazos de entrega de las propuestas narrativas de muchos de ellos, pues las condiciones de acceso a internet no fueron las esperadas.

8. El mundo avanza en la llamada Revolución 4.0 pero el Covid-19 nos ha mostrado que la educación en Colombia y en el municipio de Madrid, especialmente aquella que se imparte en las instituciones del Estado, presenta grietas desmesuradas en el uso de herramientas tecnológicas que favorezcan los procesos de enseñanza, aprendizaje y evaluación ahondando en las desigualdades sociales.

*“¿Cuál es tu vía? convivencia y conciencia vial”* abrió caminos para la participación ciudadana, el servicio social y la reflexión; habilidades que fomenta la maestría en Comunicación, Desarrollo y Cambio Social en sus egresados para la construcción de políticas públicas y otros proyectos de gran envergadura que transformen y nos conviertan en promotores del desarrollo social humano desde la comunicación participativa. Encontramos que la comunicación para el cambio social es una oportunidad que permite abrir nuevos caminos, no solo en el ámbito investigativo, sino también en el de gestión para promover incluso temas muy específicos como el relacionado con la convivencia vial.

# BIBLIOGRAFÍA

- Abadía, L. (2020). El reto que el sector educativo en Colombia debe superar tras la pandemia. Universidad Javeriana. Disponible en:  
<https://www.javeriana.edu.co/documents/12789/11569759/P%C3%A1g.+9.+El+reto+del+sector+educativo.+HJ+marzo+2020+web.pdf/bf0db075-be31-413f-8496-e6d72ec72bf9>
- Agencia Nacional de Seguridad Vial (2021). Observatorio Nacional de Seguridad Vial. Recuperado de <https://ansv.gov.co/observatorio>
- Alcaldía de Madrid (2020). Diagnóstico Plan de Desarrollo. Disponible en:  
<http://www.madrid-cundinamarca.gov.co/estudios-e-investigaciones/diagnostico-plan-de-desarrollo>
- Alfaro Moreno, Rosa María (1993). “La comunicación como relación para el desarrollo”. En: Una comunicación para otro desarrollo. Lima, Perú. Calandria. Pp. 27-39.
- Amador, J. y Muñoz, G. (2018). Comunicación-Educación en Abya Yala: lo popular en la reconfiguración del campo. Nómadas 49. Universidad Central - Colombia.
- Aponte, W. (2011). Morfología urbana de Madrid, Cundinamarca. Revista Perspectiva Geográfica. 11, 216-232. Disponible en:  
<https://revistas.uptc.edu.co/index.php/perspectiva/article/view/1756>
- Bandura, A. (1982). Teoría social del aprendizaje. Madrid: Espasa-Calpe.
- Barthes, R. (1986). Retórica de la imagen. En: Lo obvio y lo obtuso. Imágenes, gestos, voces (pp.413-424). Barcelona: Paidós.
- Baquero Galvis, D. I., & Cárdenas García, S. F. (2020). Redes y actores: Un avance en las relaciones de poder en la comunicación organizacional/ Networks and actors: An advance in power relations

in organizational communication. *Revista De Ciencias Sociales*, 26(4), 232-245. <https://doi.org/10.31876/racs.v26i4.34660>

Casanova, H. (2020). Educación y pandemia: una visión académica. Ciudad de México. Universidad Autónoma de México, Instituto de Investigaciones sobre la Universidad y la Educación.

Chen, C. (2012). The creation and meaning of internet memes in 4chan: Popular internet culture in the age of online digital reproduction. En *Habitus*. Año 3 [En línea]. New Haven: Yale University. Disponible en: [http://www.yale.edu/habitus/habitus\\_design\\_6.625\\_%283%29.pdf](http://www.yale.edu/habitus/habitus_design_6.625_%283%29.pdf)

Contraloría General, d. I. (2012). Especial seguimiento a los resultados de la política pública de Seguridad Vial en Colombia. Bogotá: Contraloría General de la República.

Contreras, R. (2016). Juegos Digitales y Gamificación Aplicados en el Ámbito de la Educación. *Revista Iberoamericana de Educación a Distancia.*, 2(19), 27 – 33.

Corporación Fondo de Prevención Vial, (2010). El compromiso del FPV. Disponible en: <https://docplayer.es/3145846-Corporacion-fondo-de-prevencion-vial.html>

DANE. (2021). Tasa global de participación, ocupación y desempleo. Total, nacional julio 2020 – 2021. Disponible en: <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/mercado-laboral/empleo-y-desempleo>

Dawkins, R. (1976). *The Selfish Gene*. Oxford: Oxford University Press.

Delgado, M. (2013). El espacio público como representación, espacio urbano y espacio social en Henry Lefebvre. Recuperado de: [http://www.oasrn.org/pdf\\_upload/el\\_espacio\\_publico.pdf](http://www.oasrn.org/pdf_upload/el_espacio_publico.pdf)

- Dennett, D. (1995). *Darwin's Dangerous Idea: Evolution and the Meanings of Life*. London: Penguin.
- DeVos, C. (2017). Lo bueno, lo bello y lo verdadero. Disponible en:  
<https://integrallife.com/good-true-beautiful/>
- Edutrends. (2016). *Gamificación*. From  
<http://eduteka.icesi.edu.co/pdfdir/edutrends-gamificacion.pdf>
- Espinar-Ruiz, E. (2015). Henry Lefebvre. La producción del espacio. Madrid: Capitán Swing, 2013. Introducción y traducción de Emilio Martínez. *Revista de Ciencias Sociales* 9 (2), 411-415
- Flórez, C. E., Vargas, E., Henao, J., González, C., Soto, V., & Kassem, D. (2004). Fecundidad adolescente en Colombia: incidencia, tendencias y determinantes. Un enfoque de historia de vida. Documento CEDE, 31. Facultad de Economía, Universidad de Los Andes. Bogotá, D.C.
- Freire, P. (2006). *Pedagogía del oprimido*. Buenos Aires, Argentina: Siglo XXI
- Freire, P. (2011). *La educación como práctica de la libertad*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- Fonticiella, S. (2013). *Del homo tipográfico al homo iconográfico. Comunicación, educación y psicoanálisis; ¿una conversación posible?* Universidad Blas Pascal.
- Fundación Carlos Slim. (s.f.). *Pirámide de la movilidad*. Disponible en:  
<https://capacitateparaeempleo.org/assets/28prkzv.pdf>
- Gumucio-Dagron, Alfonso (2004). *El cuarto mosquetero: La comunicación para el cambio social*. Investigación y desarrollo, Número 1. Vol. 12. Barranquilla, Colombia. Pp. 2-23.

Gumucio-Dagron, Alfonso (2011). "Comunicación para el cambio social: clave del desarrollo participativo". Signo y Pensamiento 58. Vol. XXX. Bogotá, Colombia. Pp. 26-39.

Huergo, Jorge, 2000, "Comunicación/Educación: itinerarios transversales", en: Carlos Eduardo Valderrama (ed.), Comunicación-educación: coordenadas, abordajes y travesías, Bogotá, Universidad Central/Siglo del Hombre.

Institución Educativa Departamental Tecnológico de Madrid (2021). Proyecto Educativo Institucional. Disponible en: [https://www.ietecnologico-madrid-cundinamarca.edu.co/sites/colegio-tecnologico-de--madrid/content/files/000021/1038\\_manual-de-convivencia-tecnologico.pdf](https://www.ietecnologico-madrid-cundinamarca.edu.co/sites/colegio-tecnologico-de--madrid/content/files/000021/1038_manual-de-convivencia-tecnologico.pdf)

Islas, O. (2012). McLuhan y la comunicación estratégica. Infoamérica, 7-8: 135-144.

Jenkins, H. (2008). *Convergence Culture. La cultura de la convergencia de los medios de comunicación*. Barcelona: Paidós.

Kaplun, M. (1998). Una pedagogía de la comunicación. Madrid, España: Editorial La Torre.

Lazovska, D. (2017). Comunicación de sustentabilidad y RSE. 15 campañas de educación vial que te encantarán. Expok. Disponible en: <https://www.expoknews.com/15-campanas-de-educacion-vial-en-el-mundo/>

Lucas, A. (1976). Hacia una teoría de la comunicación de masas. Análisis sociológico y evaluación de los estudios sobre comunicaciones de masas. Servicio de publicaciones del Ministerio de Educación y Ciencia. Madrid.

- Martín-Barbero, J. (2000). Retos culturales de la comunicación a la educación: elementos para una reflexión que está por comenzar.
- Martínez, M. y Sierra, F. (Coords.). (2012). Comunicación y desarrollo. Prácticas comunicativas y empoderamiento local. Barcelona: Gedisa.
- Ministerio de Transporte. (2015). Plan Nacional de Seguridad Vial 2011 - 2021. Agencia Nacional de Seguridad Vial. Disponible en:  
<https://ansv.gov.co/public/documentos/PLAN%20NACIONAL%20DE%20SEGURIDAD%20VIAL.compressed.pdf>
- Moreno, V. (2020). El Covid-19 como oportunidad de cambio ante la crisis perpetua de la educación en Colombia. Universidad Externado de Colombia. Disponible en:  
<https://www.uexternado.edu.co/economia/senales-boletin-de-coyuntura-y-opinion/el-covid-19-como-oportunidad-de-cambio-ante-la-crisis-perpetua-de-la-educacion-en-colombia/>
- Oliveira Soares, Ismar de (2009). Caminos de la educomunicación: utopías, confrontaciones, reconocimientos. *Nómadas (Col)*, (30), 194-207. ISSN: 0121-7550. Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=105112060015>
- Presidencia de la República, (2003). Gobierno lanza campaña de prevención vial en carreteras. Disponible en:  
[http://historico.presidencia.gov.co/prensa\\_new/sne/2003/diciembre/03/04032003.htm](http://historico.presidencia.gov.co/prensa_new/sne/2003/diciembre/03/04032003.htm)
- Revista Motor (2014). Se acaba el Fondo de Prevención Vial co casi 20 años de gestión, ¿y ahora qué? Disponible en:  
<https://www.motor.com.co/actualidad/tecnologia/acaba-fondo-prevencion-vial-20-anos-gestion/18483>



- Rodríguez, Obregón y Vega (2002). Estrategias de Comunicación para el Cambio Social. Quito, Ecuador: Edición Friedrich – Ebert – Stiftung. Disponible en: [https://www.researchgate.net/publication/269701665\\_Estrategias\\_de\\_comunicacion\\_para\\_el\\_cambio\\_social](https://www.researchgate.net/publication/269701665_Estrategias_de_comunicacion_para_el_cambio_social)
- Saber Moverse. (2014). Orientaciones Pedagógicas en Movilidad Segura. Un Enfoque en Seguridad Vial. Ministerio de Educación Nacional.
- Sánchez, A. (2014). La concepción del yo en Daniel Dennett: Un análisis de la relación entre la perspectiva heterofenomenológica y el enfoque memético. Logos: Revista de Lingüística, Filosofía y Literatura 24 (1), 40-50
- Servaes, Jean (2012). “Comunicación para el desarrollo sostenible y el cambio social. Una visión general”. CIC, Cuadernos de Información y Comunicación. Vol. 17. Madrid, España. Pp. 17-40.
- Soja, E. (1996) Thirdspace. Oxford. UK and Cambridge. M.A. Lackwell. La Trialéctica de la Espacialidad.
- Stryker, C., (2011) Epic win for anonymous: How 4chan’s army conquered the web. New York: The Overlook Press.
- UNESCO. (2020). Interrupción educativa y respuesta al covid-19. Disponible en: <https://es.unesco.org/covid19/educationresponse>
- Uranga, W. (2014). Conocer, transformar, comunicar: para incidir.
- Ureña-Elizondo, F. (2009). Marshall McLuhan y la Galaxia Gutenberg. Revista Posgrado y Sociedad. Universidad Estatal a Distancia UNED. No 2. V. 2. Pág. 1 – 31. Disponible en: Dialnet-MarshallMcLuhanYLaGalaxiaGutenberg-3662235

# ANEXOS

Anexo 1 Políticas públicas para la educación en movilidad segura

Anexo 2 Espacio de formación ¿Cuál es tu vía?

Anexo 3 Manual de identidad y estilo

Anexo 4 Teoría memética piezas gráficas comunicacionales

Anexo 5 Guías metodológicas para profesores

Anexo 6 Narrativas transmedia

