ANEXO No. 1 - Mínimos PME y Educación Vial

1. Parámetros mínimos para la elaboración de la *"Guía de implementación de la educación para la movilidad segura"*

A continuación, se describen las consideraciones mínimas para tener en cuenta en la construcción de la Guía de implementación de la educación para la movilidad segura, teniendo en cuenta que en el Producto 2 se entregará una proyección de la misma y en el producto 3 su co-diseño e implementación.

Estas consideraciones mínimas incluyen orientaciones pedagógicas para las acciones educativas en seguridad vial, algunas referencias de marco teórico y enfoques metodológicos, así como lineamientos básicos para la construcción del procedimiento que se llevará a cabo para avanzar en el fortalecimiento técnico de docentes de cada institución educativa de manera que puedan definir y co-diseñar con los Gestores, estrategias pedagógicas concretas de educación vial o de movilidad segura.

La estructura mínima de la Guía podrá ser:

a) Introducción; b) Marco teórico y enfoques metodológicos; c) Descripción detallada del procedimiento para el co-diseño de la guía con docentes enlace y delegados (aquí pueden hacer uso de la guía para el fortalecimiento técnico a docentes en educación para la movilidad segura; d) Normograma sobre educación vial; e) Conceptos básicos en seguridad vial para la educación en movilidad segura; f) Fuentes secundarias con material para formación en conceptos básicos en seguridad vial que puedan ser utilizadas en el fortalecimiento de docentes, incluyendo material audiovisual, material y cursos virtuales gratuitos; g). Estrategia para la implementación de la educación para la movilidad segura según la dinámica de cada IE, su PEI y los acuerdos con docentes y directivos /sea por áreas, proyectos, asignaturas, etc.; h). Proyección de acciones de implementación a corto, mediano y largo plazo con sus respectivos indicadores; i). Modelo de seguimiento y evaluación de las actividades educativas.

1.1 Marco teórico de la propuesta

Constructivismo: la seguridad vial se asume desde la teoría del constructivismo con un enfoque pedagógico activo y de aprendizaje significativo que involucra construcción personal y colectiva de nuevos aprendizajes, a partir de lo que la persona sabe o conoce. Este enfoque pedagógico se caracteriza por ser reflexivo, colaborativo, con un rol activo de la persona, donde la relación experiencia-conocimiento permite aplicar los nuevos aprendizajes en la vida cotidiana.

Ciudad Educadora: la expresión de la idea de *ciudad educadora* se remonta al informe de la UNESCO que se titula "Aprender a ser" (1972). En este documento, principalmente Edgar Faure delinea una idea para pensar una educación permanente en el contexto de la ciudad. Con el trasegar de los años, esta idea se asentó sobre bases más concretas con autores como Jaume Trilla, pues con base en la idea original se propuso un modelo de tres dimensiones: (1) la ciudad como entorno o contenedor de recursos educativos, cuestión acotada en la expresión

“aprender en la ciudad”; (2) la ciudad como agente educativo, o “aprender de la ciudad”; y (3) la ciudad como contenido u objetivo pedagógico, esto es “aprender la ciudad”.

Competencias ciudadanas: “son el conjunto de conocimientos y de habilidades cognitivas, emocionales y comunicativas que, articulados entre sí, hacen posible que el ciudadano actúe de manera constructiva en la sociedad democrática” (MEN).

Movilidad segura y sostenible: hace referencia a garantizar y promover que los desplazamientos de la comunidad educativa sean en condiciones de cuidado por la vida propia y de los otros, con actitudes, hábitos y comportamientos adecuados y seguros a la hora de desplazarse al interior y fuera del colegio. La movilidad sostenible se refiere a considerar el equilibrio entre el desarrollo social, económico y ecológico, promoviendo buenas prácticas de desplazamiento que contribuyan con un ambiente sano y saludable, como caminar, el uso de bicicleta, buenas prácticas al conducir.

Educación vial: su finalidad es la óptima seguridad vial desde la formación de ciudadanos competentes para moverse eficientemente. Las orientaciones pedagógicas del documento No.27 “Saber Moverse” tienen un enfoque de Educación Vial y especifican de manera detallada la forma en la que se logra dicha finalidad.

OMS y ONU: decenio de acción de la seguridad vial: la seguridad vial a nivel mundial se considera un tema de salud pública, cobrando un alto costo en vidas y consecuencias a nivel personal, familiar, social y económico. En este marco, la ONU y la OMS propusieron una estrategia para mitigar y prevenir los siniestros viales en todo el mundo, llamada la Década del Decenio para la Seguridad Vial 2011-2020. Colombia se articuló a esta estrategia.

Política pública de seguridad vial y Plan Nacional de Seguridad Vial: en respuesta a la problemática de siniestralidad vial en nuestro país, el Gobierno de Colombia definió como una prioridad y como una política de Estado la Seguridad Vial, la cual se concreta en el Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV) 2011 - 2021. En ese sentido, el Plan se convierte en una carta de navegación que orienta y propicia medidas concertadas, indicativas e integrales en todo el territorio nacional, fomenta la formulación y aplicación de políticas y acciones a nivel regional, departamental y municipal, con el objetivo de reducir el número de víctimas fatales y no fatales a nivel nacional.

Sistema Seguro

Es un enfoque para trabajar en pro de la seguridad vial con el que la Comisión Europea ha introducido una serie de iniciativas para una movilidad sostenible y segura, y dada su relevancia se ha extendido a nivel internacional. La premisa fundamental del Enfoque de Sistema Seguro (ESS) consiste en afirmar que el ser humano es susceptible de errar y esto en la vía puede producir un siniestro, por ende, considerando que los seres humanos comenten errores se debe diseñar un sistema (diseño seguro de vías, vehículos seguros, usuarios idóneos, gestión interinstitucional, velocidades seguras, entre otros) que mitigue significativamente los daños ocasionados por el error humano.

En ese sentido, el ESS busca tomar medidas antes de que ocurran los siniestros viales y mitigar sus consecuencias con el diseño de un sistema que tolere el error humano. Dicho sistema debe construirse teniendo en cuenta el diseño de las vías, las regulaciones y su impacto en la seguridad vial, los vehículos y sus elementos de seguridad vial, entre otros. Este

enfoque considera la interacción entre los factores humano, vehículo y la infraestructura vial que pueden sintetizarse de la siguiente manera:

> "· Los seres humanos cometen errores que pueden conducir a accidentes viales. Este principio reconoce que las personas somos falibles y cometemos equivocaciones con consecuencias fatales en las vías.
> · El cuerpo humano es frágil por naturaleza y tiene una capacidad limitada para resistir las fuerzas derivadas de las colisiones.
> · Enfoques anteriores a este otorgaban la responsabilidad del siniestro vial solo en la victima. El ESS considera que tanto los usuarios de las vías como los proveedores de los distintos componentes del sistema (diseñadores de las vías, gerentes viales, responsables de las regulaciones, su seguimiento y atención, la policía, los organismos de justicia, los fabricantes de vehículos, las empresas de transporte, los servicios de salud, de educación, entre otros) comparten la responsabilidad de adoptar medidas para que los accidentes viales no conduzcan a lesiones mortales o graves. Por lo tanto, reconoce que la responsabilidad de los siniestros viales recae tanto en la víctima como de los distintos proveedores del sistema.
> · Todas las partes del sistema deben reforzarse – caminos, zonas laterales, velocidades, vehículos y uso vial – de tal manera que si una falla, otras partes aún seguirán protegiendo a las personas involucradas. En otras palabras, en el ESS los componentes del sistema deben ser diseñados para evitar el error humano, así como para perdonarlo de manera que en caso de ocurrir éste, ello no conlleve la generación de muertes o lesiones graves. En esto reside la importancia de la disciplina de los "Factores Humanos" de este enfoque. Adicionalmente, el ESS demanda la realización de acciones sistémicas, que sean contundentes, efectivas y definitivas. Los países de ingresos altos (PIA's) han adoptado el objetivo de largo plazo del ESS (la eliminación de las muertes y lesiones graves) y cuentan además con procesos y estructuras construidos a lo largo de muchos años que les permiten generar sus metas, planes y programas intermedios a partir del funcionamiento de sus unidades técnicas; subsiguientemente los han gestionado ante los niveles directivos y administrativos superiores, en un enfoque que suele denominarse como "de abajo hacia arriba"" (Dorado, Mendoza, & Abarca, 2016, pág. 12)

A partir de este enfoque y sus principios, han surgido diferentes experiencias de trabajo en seguridad vial, por ejemplo, la Visión Cero de Suecia, la Seguridad Sostenible de Holanda, entre otros que, con base en las premisas del ESS proponen formas particulares de aproximarse a la problemática y plantear soluciones, generalmente teniendo en cuenta los contextos en los cuales se van a aplicar.

Riesgo y Vulnerabilidad

La Oficina de las Naciones Unidas para la Reducción del Riesgo en Desastres (UNISDIR) define el riesgo como la interacción entre dos conceptos: la *amenaza* y la *vulnerabilidad*. El primer concepto es un fenómeno, sustancia, actividad humana o condición peligrosa que puede ocasionar la muerte, lesiones u otros impactos a la salud, al igual que daños a la propiedad, la pérdida de medios de sustento y de servicios, trastornos sociales y económicos, o daños ambientales. El segundo concepto se compone de tres elementos: *exposición, susceptibilidad y resiliencia.*

La *exposición* hace referencia a la desventaja que existe por una determinada ubicación, posición o localización de un sujeto, objeto o sistema expuesto al riesgo; la *susceptibilidad* por su parte es el grado de fragilidad interna que tiene un sujeto, objeto o sistema para enfrentar la amenaza; y la *resiliencia* es "la capacidad de un sistema, comunidad o sociedad expuestos a una amenaza

para resistir, absorber, adaptarse y recuperarse de sus efectos de manera oportuna y eficaz, lo que incluye la preservación y la restauración de sus estructuras y funciones básicas" (UNISDR, 2009)

En este orden de ideas, no se debe confundir *Vulnerabilidad con Usuarios Vulnerables*[1], pues la *vulnerabilidad* hace referencia a que hay factores que hacen a las personas y comunidades más susceptibles a la tenencia de siniestros y por lo tanto de lesiones y fatalidad. Los *usuarios vulnerables son* los usuarios de la vía que por sus características tienen mayor probabilidad de sufrir lesiones graves o la muerte en caso de un siniestro vial.

En ese sentido, cuando se habla de vulnerabilidad se hace referencia a una ecuación más amplía que no solo contempla que hay usuarios más vulnerables, sino que además identifica que *el riesgo* se conforma de una ecuación que vincula *la amenaza, la exposición, la vulnerabilidad y la capacidad de reacción*. El desafío, entonces, es identificar el riesgo, evaluarlo y reconocer las interacciones de las diferentes variables (amenaza, exposición, vulnerabilidad y capacidad) para que desde un enfoque de salud pública se pueda analizar y consigo solucionar de una mejor forma la problemática multicausal de los siniestros viales.

El *enfoque de vulnerabilidad en seguridad vial que ha desarrollado la ANSV* es una postura conceptual que busca vincular los múltiples factores que intervienen en la ocurrencia, frecuencia y severidad de los siniestros viales, a fin de establecer patrones que identifican a personas o comunidades en relación con sus características y su mayor grado de vulnerabilidad frente a esta problemática.

Este enfoque cambia la manera en que tradicionalmente se analiza la problemática de los siniestros viales, pues no solo contempla los factores relacionados con las condiciones físicas, la infraestructura, el tránsito, los vehículos y el comportamiento, sino que también vincula los factores sociales, políticos, económicos, étnicos, culturales, de género y educativos con estructuras de inequidad que impactan el ecosistema de la movilidad. Con este cambio, el *sistema de movilidad* es más complejo que una interacción básica de vehículos y mercancías, pues estos elementos son atravesados por múltiples factores que inciden de manera indirecta en la ocurrencia y gravedad de la problemática de la inseguridad vial.

En conclusión, este enfoque de vulnerabilidad adopta una mirada inclusiva de los contextos, las capacidades y los determinantes que aportan a que las personas se muevan de determinadas maneras e incurran en riesgos. Esto permite definir y priorizar acciones con los actores que más lo requieren, al mismo tiempo que favorece una posible articulación en la gestión de la problemática que afecta a un determinado grupo o comunidad.

Movilidad Sistémica: segura, sostenible y saludable

El concepto de Movilidad sistémica está inmerso dentro de lo que se configura como una ciudad sistémica, en la que los sistemas de la ciudad se conciben, no como la suma de estos en un todo, sino como una amalgama en constante relación de estos, donde cada uno de los componentes que integran la ciudad dependen uno del otro en diferentes grados. De acuerdo con Van Hemelryck (2010), la ciudad es un sistema que incorpora un conjunto de elementos en interacción dinámica, localizado dentro de los límites de un espacio físico determinado, organizado en función de un fin.

La movilidad sistémica está implícita en el desarrollo de las ciudades, buscando el uso de medios de transporte activo y la adopción de infraestructura que apunte al beneficio de la totalidad de los actores viales que se mueven por la ciudad. Está basada en dos aspectos: primero, se caracteriza el sistema actual de la movilidad, contextualizando de manera integral las falencias del conjunto dando relevancia al todo sobre cada una de las partes; segundo, se hace una estrategia de intervención que involucre a los actores y sectores que intervienen en la movilidad,

estos son, representantes de los actores viales, sector público, sector privado y los que se defina de acuerdo con su participación en el sistema.
La movilidad sistémica tiene que ver con la calidad de vida de las personas que habitan la ciudad y está relacionada directamente con el acceso a bienes y servicios para vivir, a los intereses y necesidades de las personas. También comprende la interacción de aspectos ambientales, sociales y personales que promueven el uso razonable de los recursos energéticos, de bajo impacto ambiental, para reducir la huella ecológica. Se enfoca en el desarrollo ambiental sostenible y de bajo consumo energético.
Derechos y deberes
Es fundamental trabajar acciones desde la corresponsabilidad con los diferentes actores viales, pues según la encuesta de percepción desarrollada por la Corporación Fondo de Prevención Vial (2010) la gran mayoría de las personas no reconocen su error y atribuyen su responsabilidad a los otros. Es así como, las percepciones problemáticas están centradas en el interés particular, y van en contra del bienestar y del interés colectivo. Algunos de los hallazgos más significativos de la encuesta fueron:

> "El 62% de los usuarios cree que quienes tienen más accidentes de tránsito son los motociclistas; el 31% cree que son quienes conducen bajo los efectos del alcohol; el 4% percibe que quienes más se accidentan son los conductores de transporte público, el 2% los peatones y 1% los conductores particulares, pero la consideración general es que "la gente como ellos" NO TIENE accidentes de tránsito.
> Más de la quinta parte de los actores viales (22%) ha estado involucrado en un accidente de
> tránsito.
> Aproximadamente tres de cada cuatro personas (75%) involucradas en un accidente de tránsito piensa que el causante del hecho es otra persona diferente a ellos.
> El 45% de los colombianos considera que conducir a alta velocidad es emocionante, el 28% está en desacuerdo frente a la afirmación que conducir a alta velocidad aumenta el riesgo de estar involucrado en un accidente de tránsito, el 38% de los encuestados está de acuerdo con que sea poco probable que pueda ser detenido o multado por la policía si conduce a alta velocidad y el 47% considera que la mayoría de los que conducen en una zona residencial lo hacen por encima del límite de velocidad establecido. " (Ministerio de Transporte, 2015, pág. 45)

Fomentar una movilidad segura requiere trabajar la construcción de la corresponsabilidad con todos los actores del territorio y la vía. Esto es posible en la dimensión de derechos y deberes, incluso en los más vulnerables porque sus conductas de riesgo no solo exponen su vida, sino que afectan la de los demás. Es importante aclarar que la lógica de derechos y deberes no implica que a cambio de un derecho se obtiene un deber o viceversa, sino que, en el marco de la corresponsabilidad se cumplen voluntaria y autónomamente los deberes con miras a no vulnerar los derechos de los demás.

En este sentido, promover los derechos de los actores viales implica evocar sus deberes y así fortalecer el sentido de corresponsabilidad en la movilidad. Esta mirada conlleva el enfoque de derechos humanos estructurado desde el análisis de los elementos sociales, económicos y culturales que intervienen en la inequidad social con el fin de garantizar que las intervenciones logren permear los contextos más marginados del país y que la promoción de los derechos de los actores viales se haga por medio del reforzamiento de las capacidades de los garantes de dichos derechos para hacer respetar, proteger y garantizar el cumplimiento de estos.

Contemplar el desarrollo de las estrategias de promoción de derechos y deberes en la vía está relacionado con algunos elementos clave como:

a. Las personas son agentes activos de su propio desarrollo (no receptores pasivos de servicios).
b. Su participación es un medio y a la vez un objetivo del proceso
c. El empoderamiento de los colectivos promueve y hace exigible sus derechos
d. Implica atención especial a los grupos marginados para reducir las desigualdades
e. Se establece convergencia de actores centrales (Estado e instituciones privadas u ONG gestoras de soluciones) para el desarrollo de estrategias o actividades

Intersectorialidad

La seguridad vial es un compromiso de todo el país, esto quiere decir que para su gestión se requiere de un ejercicio de corresponsabilidad donde gobiernos, empresas, personas, comunidades y la academia deben aportar de forma comprometida y responsable desde su interés y competencia para mejorar las condiciones de movilidad de los colombianos.

Al respecto, el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2020 acota que: "Es necesario también propiciar la generación de acciones intersectoriales (educación, salud, cultura, ambiente, justicia, entre otros) e interinstitucionales para optimizar el recurso humano, financiero y técnico en distintas escalas (nacional, departamental y municipal)". Es decir, se requieren de alianzas estratégicas para lograr resultados más eficientes y acordes a las necesidades del país.

Entonces, el reto consiste en articular la oferta institucional con la que cuenta el Estado y generar mecanismos para integrar fundaciones, empresas, la sociedad civil y otros actores que pueden aportar en la intervención de la problemática y sus soluciones. En conclusión, se debe vincular a los diferentes sectores de la población para entre todos promover el cumplimiento de los derechos y los deberes en la vía.

Visión Cero: es un enfoque y filosofía en seguridad vial cuyo supuesto es "que ninguna muerte es aceptable en el tránsito". Promueve el cambio de pensamiento frente a los siniestros viales y considera los siguientes principios: Reconoce el error humano y vulnerabilidad de las personas, la velocidad del vehículo como el factor regulador más importante para un tránsito seguro y que los diseños viales deben guiar el comportamiento humano.

1.2. Enfoques metodológicos

Reflexión Acción Participación: es una metodología que surge a partir de la Investigación Acción Participación de Orlando Fals Borda. Tiene cinco principios fundamentales: (1) son procesos pedagógicos que se estructuran desde la horizontalidad, es decir, donde la voz de todos en cuenta, y especialmente la de los estudiantes; (2) Surge desde la identificación de las problemáticas y expectativas de los estudiantes sobre su realidad social; (3) la reflexión y la acción se dan de forma paralela; (4) hay una comprensión compleja y concreta de la realidad social; y (5) busca trascender la escuela como espacio de aprendizaje.

Aprendizaje basado en problemas (ABP): puede definirse como un aprendizaje significativo en tanto que el estudiante es el protagonista de su propio proceso. En el ABP los procesos de enseñanza se estructuran contemplando las preguntas, necesidades e incertidumbres sobre los complejos fenómenos de la vida del estudiante.

Gamificación: también conocida como ludificación, es una metodología de los juegos aplicada a diversos escenarios. Es decir, la gamificación a nivel pedagógico es un método que propende por asociar la motivación y la dinámica de un juego en actividades que tienen un objetivo que trasciende el ocio de un juego como tal. En este sentido, esta metodología sirve para aprender de una forma más dinámica, al mismo tiempo que mejora un tipo particular de conducta, habilidad o proceso por medio de estímulos y recompensas.

Aprendizaje colaborativo. Este aprendizaje es un enroque que orienta y organiza las actividades de los estudiantes en una experiencia social, académica y pedagógica de aprendizaje donde se trabaja de manera colectiva, con objetivos comunes y en grupos formales de aprendizaje que garantizan la participación, la socialización, construcción y aplicación colectiva del conocimiento.

Aprendizaje experiencial: teóricos como J. Dewey sostienen que el proceso de aprendizaje es indesligable de la experiencia; en ese sentido, el aprendizaje experiencial sostiene que se aprende a través de la reflexión sobre el hacer, pero, sobre todo, haciendo, es decir, es un aprendizaje basado en un constante descubrimiento contemplando los intereses del estudiante.

Aprendizaje de pensamiento: este aprendizaje es una metodología activa que enseña a los estudiantes a pensar, razonar, tomar decisiones y construir su propio aprendizaje de forma autónoma a través del trabajo de los temas del currículo.

Enfoque de género en seguridad vial: este enfoque aplicado a la seguridad vial reconoce que como lo definen Montealegre y Urrego (2011), género es:

> "La construcción histórica, social y cultural de las identidades de hombres y mujeres, a partir de la diferencia sexual, con profundas implicaciones políticas, en tanto se construye de manera asimétrica, subordinando lo considerado femenino a lo masculino. Estas construcciones y sus implicaciones trascienden la relación entre hombres y mujeres, y permean las estructuras e instituciones sociales, tales como el Estado."

Esta definición abre la puerta al análisis de la información desagregada por sexo en siniestralidad vial, y las grandes diferencias que existen entre hombres y mujeres alrededor de este fenómeno. Al observar las diferencias significativas, se sugiere profundizar sobre la forma en la que se construyen las identidades masculinas y femeninas, y cómo estas construcciones aportan a que se den resultados diferenciales en términos de víctimas de siniestros viales, hombres y mujeres. Teniendo en cuenta que los hombres mueren en mayor proporción tanto como usuarios de distintos tipos de vehículos, como peatones, es también importante considerar dentro del enfoque de género en seguridad vial, un enfoque de masculinidades hegemónicas o tradicionales.

Enfoque de competencias: según la Unesco, las competencias tienen por objeto resolver problemas enfocándolos desde la necesidad de intervenirlos de forma interdisciplinaria, de manera que generen conocimientos nuevos para la sociedad. Las competencias toman en cuenta el contexto, deben ser el resultado de un proceso de integración, están asociadas con criterios de ejecución o desempeño que implican responsabilidad. En este sentido, el enfoque por competencias se propone contemplando estos elementos teniendo presente las *competencias en*

movilidad segura del documento No.27 “Saber Moverse”, y las Competencias Ciudadanas del Ministerio de Educación Nacional.

Enfoque de derechos

El enfoque de derechos en educación vial se sustenta desde el cuidado y valoración de la movilidad propia y de los otros, reconociendo la importancia de la interdependencia de los comportamientos donde lo que una persona hace o dejar de hacer en la vía impacta su entorno y a la seguridad vial de todos y todas, incluso del mismo contexto y planeta.

Las acciones educativas en seguridad vial reconociendo el derecho a la movilidad se basan en el respeto y el ejercicio de los derechos humanos donde a partir de un escenario de aprendizaje se valida el derecho a circular libremente por el espacio público, asumiendo que la convivencia es un ejercicio cotidiano de respeto por los derechos de todos y cada uno de los actores de la vía tal como se afirma en la Guía Saber Moverse del Ministerio de Educación Nacional -MEN: “Una educación basada en el respeto y el ejercicio de los derechos humanos, que promueva la creación de ambientes de aprendizaje democráticos y cotidianos, en los que se favorezca el reconocimiento de los actores de la vía como sujetos activos de derechos… _Además, una educación que promueva el respeto por la vida, el derecho a la Movilidad Segura, el disfrute del entorno que brinde herramientas para conocer los mecanismos que pueden ser utilizados cuando se impida el derecho a una Movilidad Segura” _(MEN, 2014, Saber Moverse, Pág. 20).

En este contexto se prioriza la protección de la población más vulnerable y con mayor riesgo de sufrir un siniestro vial, reconociendo así el enfoque de derechos como un escenario esencial para el comportamiento humano frente a la movilidad y un ejercicio de corresponsabilidad.

Promover los derechos de los actores viales implica evocar sus deberes y así fortalecer el sentido de corresponsabilidad en la movilidad. Esta perspectiva conlleva el fomento de una movilidad segura como construcción corresponsable de todos los actores del territorio y la vía. Es importante aclarar que la lógica de derechos y deberes no implica que a cambio de un derecho se obtiene un deber o viceversa, sino que, en el marco de la corresponsabilidad y la autorregulación se asumen voluntaria y autónomamente los deberes con miras al cuidado de la vida y no vulnerar los derechos de los demás.

Esta postura desde los derechos humanos analiza y considera los elementos sociales, económicos y culturales que intervienen en la inequidad social con el fin de garantizar que las intervenciones logren permear los contextos más marginados del país y que la promoción de los derechos de los actores viales se haga por medio del reforzamiento de las capacidades de los garantes de dichos derechos para hacer respetar, proteger y promover el cumplimiento de estos.

Contemplar el desarrollo de las estrategias de promoción en el enfoque de derechos y deberes en la vía está relacionado con los siguientes elementos:

- Las personas son agentes activos de su propio desarrollo, no receptores pasivos de servicios.
- La participación de los diferentes actores es un medio y a la vez un objetivo del proceso.
- El empoderamiento de los ciudadanos, comunidades y colectivos promueve y hace exigible sus derechos.
- El ejercicio del enfoque de derechos apunta a ir cerrando la brecha de inequidad reconociendo las necesidades de los más vulnerables para reducir las desigualdades.
- El desarrollo de estrategias o actividades deben ser contextualizadas y con la convergencia de todos los actores.

2. Lineamientos pedagógicos para desarrollar acciones y propuestas en educación vial: definición y objetivos

Los lineamientos que aquí se describen se sugieren como orientaciones de tipo pedagógico que permiten apoyar el proceso de sustentación, planeación, desarrollo y evaluación de las acciones y propuestas educativas en seguridad vial. Se espera que orienten la toma de decisiones frente a los problemas y retos de la seguridad vial para su intervención educativa.
Se tiene la intención de que estos lineamientos sean apropiados y aplicados en los procesos de formación, gestión del conocimiento y educación en seguridad vial para el territorio, ya que dan la posibilidad de organizar y gestionar, de manera consciente, los procesos pedagógicos para guiar las acciones educativas como talleres, campañas, acciones en vía, capacitaciones, entre otras, e igualmente favorecer el desarrollo de nuevos constructos o estrategias pedagógicas que surjan de la experiencia propia en territorio privilegiando siempre la toma de conciencia del cuidado y valor de la vida en las vías, la autonomía de aplicar la norma como acuerdo social y el fomento de cultura vial segura desde las competencias y valores ciudadanos como el respeto, la autorregulación y la corresponsabilidad, favoreciendo así la sana convivencia y la pacificación en las vías.

En esta perspectiva y en el marco de los objetivos propuestos por la Ley 1503 de 2011 sobre educación vial, antes mencionada, así como los lineamientos del PNSV 2013-2021, la Agencia Nacional de Seguridad Vial ha venido orientando las acciones educativas en seguridad vial con los siguientes propósitos:

1) Desarrollar competencias en seguridad vial para la prevención de siniestros viales, la mitigación de sus consecuencias y la promoción de una cultura vial segura y sostenible, partiendo de las particularidades de los diferentes contextos del país.
2) Desarrollar y/o fomentar una actitud preventiva en las vías con procesos educativos y de formación sustentados por las competencias en movilidad y valores ciudadanos. Este último enfocado en el actuar ético desde el ejemplo y la convicción del cumplimiento de las normas como acuerdos sociales que cuidan la vida, facilitan la convivencia pacífica y organizan las ciudades y en general el territorio promoviendo el derecho a la libre circulación.
3) Lograr cambios en los hábitos, comportamientos y actitudes de los usuarios de las vías y su uso del espacio público, entendiendo éste como un bien común para el disfrute y realización humana, ya que posibilita el encuentro y socialización de las personas, así como sus

desplazamientos cotidianos para el cumplimiento de sus objetivos en lo educativo, recreativo, laboral, profesional, productivo, económico, cultural, y en general la realización humana desde lo individual y colectivo.
4) Disminuir las cifras de siniestralidad vial mediante la sensibilización, reflexión y toma de conciencia, primero individual y luego colectivo, del cuidado y protección de la vida en las vías como fundamento de una movilidad segura.
5) Fomentar la cultura vial segura desde el respeto por la vida, compromiso social con el espacio público y asumir la ciudadanía desde la participación y la autorregulación reconociendo los derechos y responsabilidades a nivel individual y colectivo.

En el marco de estos objetivos y de lo expuesto anteriormente, a continuación, se desarrollan los lineamentos pedagógicos establecidos como constructos generales que sustentan y guían las intervenciones educativas. Esto como base para entender posteriormente en el apartado de los criterios metodológicos el "cómo" realizar dichas intervenciones.

a. Enfoque pedagógico por competencias en movilidad segura

Antes de exponer el tema del enfoque pedagógico por competencias, es preciso aclarar que, asumir los retos que propone la educación vial en nuestro país, requiere una mirada amplia y flexible frente a los diferentes modelos pedagógicos y teorías educativas, ya que, a partir de las necesidades, condiciones, contextos sociales, culturales e institucionales es importante considerar diversas concepciones o miradas pedagógicas que permitan, por un lado, comprender los problemas en seguridad vial pero también intervenirlos de forma efectiva.

Enfoque por competencias. Para el caso de estas orientaciones pedagógicas, el enfoque por competencias en educación vial se basa y desarrolla a partir del Documento No. 27 "Saber Moverse, orientaciones pedagógicas en movilidad segura, un enfoque de educación vial" _ (MEN, 2014). Acorde a esta propuesta, el enfoque pedagógico para la educación vial se aborda desde el concepto de movilidad segura y las competencias en seguridad vial, puesto que es necesario ser coherentes con las decisiones y normativa adoptadas por la política educativa actual en nuestro país en este tema y "porque hay pleno convencimiento de que asumir la movilidad segura no es solamente adquirir conocimientos, sino que implica disposiciones cognitivas, socioafectivas y psicomotoras. De ahí que el concepto de movilidad segura desborde al de seguridad vial e incluya la construcción de convivencia, la participación democrática de todos los actores y la valoración por el respeto de sí mismo y de los demás" _ (MEN, 2014, p.10).

Según el documento en mención, las competencias son un saber hacer en contexto, es decir, las competencias promueven el desarrollo de las capacidades humanas de resolver problemas, de valorar riesgos, de maniobrar un vehículo, entre otros aspectos de forma concreta, y, esto permite verificar la idoneidad, hacer un seguimiento y evaluación a los procesos de enseñanza-aprendizaje. Por ejemplo, en el caso del desarrollo de la capacidad para maniobrar un vehículo tipo bicicleta, se pueden establecer competencias como "el conductor mantiene el equilibrio en movimiento", "el conductor tiene una coordinación viso-manual", y otras que sean esenciales para

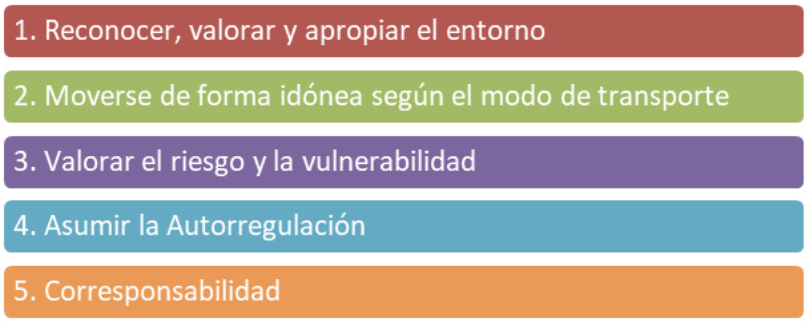
desarrollar la capacidad. Así, el profesional que orienta el proceso puede ver si la persona logra con éxito, logra parcialmente o no logra la competencia.

La propuesta por competencias en educación vial desarrolla un enfoque enseñanza-aprendizaje para el desempeño idóneo a la hora de moverse, lo cual posibilita promover la autogestión de la seguridad vial como un valor inherente a las comunidades y que sean auto-sostenibles de cara a generar y promover alternativas de solución por sí mismos y acorde a sus particularidades. “Las competencias para la movilidad son procesos complejos de desempeño para abordar las actividades y problemas del tránsito con idoneidad, propiciando una ética particular, buscando la calidad de vida y el desarrollo social sostenible del ambiente” (MEN, 2014, pág. 58).

Así, este enfoque desde un sustento constructivista considera el desarrollo de competencias como un saber hacer en la práctica, a lo largo de toda la vida y motivado desde un aprendizaje significativo donde la práctica y la experiencia facilitan la apropiación y aplicación de los conocimientos de acuerdo con los diferentes contextos y sus necesidades. “De esta manera, la educación para la movilidad segura propicia el conocimiento y el sentido de la reglamentación, la comprensión de los factores y las situaciones de riesgo, la participación y la toma de decisiones en las que se involucran los actores de la vía” (MEN, Saber Moverse, p 20).

Las competencias formuladas desde el documento “Saber Moverse” para el desarrollo de la capacidad de moverse de forma segura son las siguientes:

Gráfica No. 1. Competencias para la educación en movilidad segura (MEN)



Estas competencias se definen a continuación según el Documento 27 del MEN “Saber Moverse”:

1) Reconocimiento, valoración y apropiación del entorno: esta competencia se define desde el entorno para lograr una apropiación y comprensión de las condiciones del espacio público, de la forma como se configura, se usa y se puede aprovechar, así como de los factores condicionantes del mismo. Esta competencia desarrolla saberes que tienen que ver con la comprensión de los

diferentes modos que existen para transitar, de las rutas que le son propias, de las reglas para la utilización de estos medios, del comportamiento y accesibilidad en ellos.
2) Moverse de forma idónea según el modo de transporte: Esta competencia desarrolla saberes que tienen que ver con la comprensión de los diferentes modos que existen para transitar, de las rutas que le son propias, de las reglas para la utilización de estos medios, del comportamiento y accesibilidad en ellos (…) De este modo, el comportamiento y las habilidades requeridos para la utilización eficiente de un modo de transporte debe desarrollarse desde la comprensión de ese medio en específico y no pretendiendo comprenderlo desde los conocimientos y habilidades demandados por otro medio de transporte.
3) Valoración del riesgo y la incidencia sobre la seguridad de las personas, es decir, reconocimiento de la vulnerabilidad humana. Esta competencia se refiere a los mecanismos y factores que permiten proteger la vida y en general la integridad de las personas al momento de transitar, del reconocimiento de los seres humanos con características biológicas, fisiológicas y anatómicas que generan limitaciones, por lo cual debe ser protegido de los riesgos que presenta la movilidad. Al comprender los riesgos, se pueden desarrollar factores de protección que modulen el comportamiento y la conducta, reduciendo la vulnerabilidad del actor vial.
4) Asumir a autorregulación y asumir las normas de forma autónoma y en el sentido de acuerdos sociales que promueven la organización y convivencia en el espacio público, cuidan la vida y procuran el mayor bien para el mayor número de personas. Con este sentido la norma deja de ser una limitante para la movilidad y se convierte en el parámetro para la libertad compartida en la movilidad
5) La movilidad es asunto de todos, por tanto, es un ejercicio de corresponsabilidad. En esta competencia se han delimitado los factores que puedan disminuir los comportamientos egoístas típicos de la movilidad, tales como la cultura del atajo, el oportunismo, la intolerancia y la territorialidad. Esto es posible porque se promueve una ética de la movilidad la cual promueve la limitación de la libertad individual a favor del bienestar general, en lograr la activación de una regla básica de cooperación, tolerancia y civismo: la capacidad de ceder el paso y pasar de seres egoístas a personas que contribuyen con la movilidad y seguridad de los demás.

Con el desarrollo de estas competencias se espera que la educación vial logre formar en el reconocimiento y valoración del entorno y los riesgos, en la creación de buenos hábitos en el espacio público, apropiación de los factores de protección para una movilidad consciente y segura, compromiso voluntario y autónomo en el respeto por la norma, la corresponsabilidad con la seguridad vial, y en general promover la conciencia individual y colectiva frente al desempeño idóneo en los desplazamientos, el cuidado de la vida y el compromiso ético ante los problemas de la inseguridad vial, promoviendo una movilidad segura, eficiente, sostenible.

b. Educación vial desde los valores ciudadanos y la dimensión ética.

Sustentar y desarrollar acciones de educación vial en la perspectiva de la formación de valores ciudadanos y la *dimensión ética* reconoce como eje fundamental el cuidado y valor de la vida, haciendo del auto cuidado un principio en el desarrollo de estrategias y programas que favorezcan los comportamientos interdependientes para cuidar a otros con quienes se comparte la vía, así como procurar el bien para el mayor número de personas.

Bien lo declama Octavio Paz en el poema “piedra de sol”:
“Para que pueda ser he de ser otro,
Salir de mí, buscarme entre los otros,
Los otros que no son si yo no existo,
Los otros que me dan plena existencia…

Es necesario desaprender viejos y obsoletos parámetros en la movilidad como la ley del más fuerte, del más vivo o la trampa, y desde la educación reconfigurar un ser humano ético capaz de trascender la individualidad y el egoísmo. En este sentido valores como la empatía, el respeto, la responsabilidad y corresponsabilidad, la autorregulación, la solidaridad, el compromiso del cumplimiento autónomo de las normas como acuerdos sociales que protegen la vida, se convierten en elementos poderosos para lograr una convivencia pacífica en las vías, apropiar el espacio público como un escenario de encuentro humano donde “se actúa racional y éticamente para resolver las diferencias y, sobre todo, que los actores viales modifiquen sus comportamientos de riesgo” _(Saber Moverse P. 21)

Esta apuesta educativa desde los valores ciudadanos apunta hacia la formación de un ciudadano con conciencia de cultura vial segura reflejada en el ejemplo y actuar cotidiano, con criterio y autonomía a la hora de tomar decisiones en sus desplazamientos, ya sea en espacios públicos o privados. Ciudadanos que desde el actuar ético son empáticos y respetuosos con los otros, actuando desde la postura cooperativa del bien común, y por supuesto promoviendo una movilidad pacífica en el territorio, rechazando así la violencia en las vías.

c. Gestión del conocimiento y creación de redes en seguridad vial.

Dimensionar el alcance de las intervenciones educativas vial apunta a la gestión del conocimiento en seguridad vial desde acciones como la transferencia y creación de conocimiento en los territorios, compartir buenas prácticas y experiencias, crear y apoyar redes que den sostenibilidad a las acciones de movilidad y seguridad vial en las comunidades, ambientes o lugares donde se realizan dichas acciones.
Esta gestión promueve el diálogo y la participación de los actores viales como ciudadanos, entidades, instituciones y en general la comunidad en el cumplimiento de los objetivos frente a una movilidad autorregulada, segura y sostenible, generando así comunidades de conocimiento que de forma creativa solucionan problemas, se apropian de los temas, generan grupos de apoyo, investigación o estudio de cara a las situaciones de movilidad y seguridad vial en su territorio.

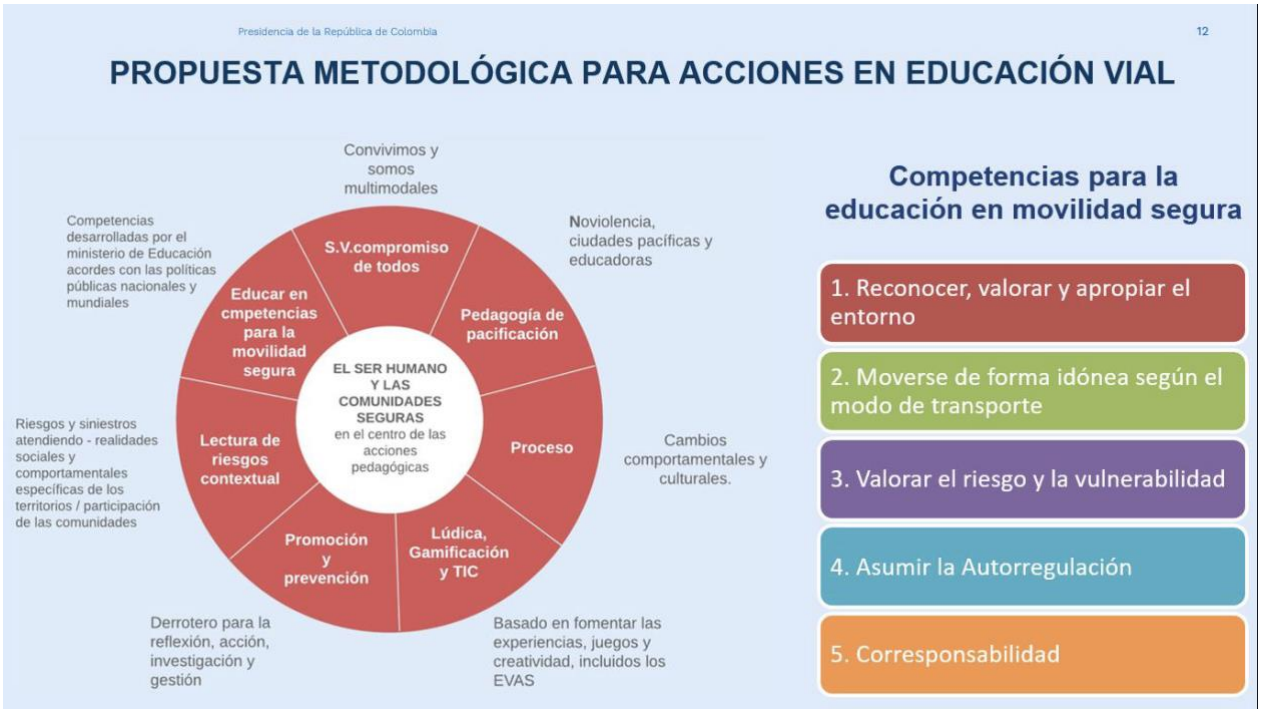
Uno de los grandes impactos de la gestión del conocimiento es la transformación de la forma y perspectiva en que se asumen y trabajan diferentes temas, en este caso la movilidad y sus prácticas las cuales difieren acorde a los contextos, por ejemplo, rural o urbano. En este escenario es clave ayudar y orientar a los territorios en la creación y difusión de información vital en seguridad vial de una manera sistemática y eficiente con el fin de lograr la apropiación del tema, fortalecer liderazgos en los territorios, generar sostenibilidad de acciones y estrategias en movilidad e impactar tanto los comportamientos como la siniestralidad.

3. Propuesta metodológica y criterios pedagógicos para diseñar, desarrollar y evaluar acciones educativas en seguridad vial

Reconociendo que el modelo pedagógico de estas orientaciones para las acciones educativas en el campo de la seguridad vial es el enfoque por competencias y contemplando que la pedagogía es una teoría práctica cuya función es orientar las acciones educativas atendiendo al cómo, por qué y hacia dónde de la propuesta, en lo que sigue el lector podrá encontrar los conceptos y supuestos metodológicos con los que se pretende trabajar en pro de la educación en seguridad vial.

Es preciso recordar, que los aspectos metodológicos de esta propuesta se conciben como orientaciones producto del quehacer pedagógico en y con el territorio, por lo cual solo pretenden ser un referente, aún en construcción y abierto a la retroalimentación constante desde las experiencias en materia de educación vial en nuestro país.

Gráfica No. 2 "Propuesta metodológica para acciones en educación vial"-ANSV, 2021.



Propuesta metodológica para acciones en educación vial -ANSV. Elaboración propia, 2021

Esta gráfica muestra la estructura y los elementos clave que reflejan el punto de vista pedagógico y la ruta metodológica para realizar intervenciones educativas en seguridad vial. Como bien se muestra, se parte siempre de las necesidades y contexto del ser humano y las comunidades, entendiendo que son el centro del quehacer pedagógico en educación vial y, por tanto, cualquier

intervención se realiza con y para las personas. A continuación, se explican los elementos de esta propuesta.

Perfil de quienes facilitaran los procesos educativos en seguridad vial.

Estos facilitadores son los responsables del diseño, desarrollo y evaluación de procesos, proyectos o acciones pedagógicas en educación vial.
Las orientaciones pedagógicas en educación en seguridad vial descritas en este documento están dirigidas, como bien se expuso al comienzo, a funcionarios, personal, líderes y equipos técnicos a nivel local y nacional encargados de planear, diseñar y desarrollar proyectos y acciones pedagógicas en educación en seguridad vial en los diferentes contextos y territorios del país. También está dirigido a docentes, empresas, comunidades y personas interesadas en promover, gestionar y generar acciones formativas hacia una movilidad segura y sostenible.

Es importante aclarar que, a favor del cumplimiento de los objetivos y los resultados esperados en estos proyectos y acciones pedagógicas, y como en cualquier otro campo o disciplina del conocimiento, es clave contar con personal y equipos idóneos que, desde una mirada interdisciplinar integren profesionales con formación en pedagogía y/o experiencia educativa, a fin de que como expertos en procesos de enseñanza-aprendizaje lideren y orienten de forma pertinente y adecuada estas propuestas. En nuestro país hay un dicho popular que reza “zapatero a tus zapatos”, haciendo alusión que cada uno debe ocuparse, atender y opinar sobre aquello que entiende y conoce porque tiene un saber o experiencia que le permite hacer bien lo que sabe hacer, a fin de que el proceso y los resultados sean de calidad, cumplan con los objetivos propuestos y sean bien aprovechados los recursos invertidos.

Lectura de contexto.

Realizar una lectura de contexto como primer paso para cualquier intervención educativa en seguridad vial, permite conocer a las personas y comunidades con las cuales se va a trabajar, identificar y entender su ambiente sociocultural, necesidades y las problemáticas en su movilidad y como usuarios de las vías, al igual que las particularidades de su contexto para su abordaje.

El propósito es que los encargados de diseñar acciones en educación vial, antes de cualquier intervención y como parte de la planeación, se acerquen al conocimiento de la problemática en seguridad vial de la mano de la población o comunidad a intervenir, la caractericen desde sus condiciones socioculturales, reconozcan sus motivaciones, los intereses sociales y psicológicos, así como sus prioridades, identificando igualmente sus potencialidades, fortalezas y oportunidades frente a la movilidad de dichos usuarios y sus contextos.

Leer e interpretar las necesidades en movilidad con las personas en sus ambientes, facilita el diseño e implementación de acciones en educación vial para que sean pertinentes e innovadoras, vinculadas con la vida, experiencia, intereses, expectativas y prioridades de las personas y las comunidades. Una lectura de contexto desde esta perspectiva legitima el saber de otros y lo

potencia para lograr un compromiso voluntario y auténtico en la comprensión y solución de las problemáticas. Esta postura legitima la experiencia y saberes tanto individuales como colectivos como base para la construcción y desarrollo de nuevo conocimiento y facilita el aprendizaje colaborativo como medio para el logro de los objetivos frente a la transformación de los comportamientos culturales y el aprendizaje significativo hacia una movilidad pacífica, segura y con conciencia.

Para una lectura de contexto es importante tener en cuenta:

- La lectura de contexto debe permitir describir, caracterizar, comprender y explicar las situaciones, eventos o problemas de la movilidad y la inseguridad vial en un lugar concreto y de la mano de las comunidades o ciudadanos que viven las problemáticas. Por lo que es clave ir al lugar donde están ocurriendo los hechos, por ejemplo, el sector, comunidad, localidad, barrio o institución.
- Es clave tener un propósito y focalizar la atención en aquello que se quiere entender frente a la movilidad y a la inseguridad vial, a fin de identificar y describir las condiciones existentes y el análisis de los aspectos particulares y en su conjunto. Por ejemplo, el uso indebido de una cebra como paso peatonal donde los usuarios no respetan los tiempos del semáforo, pero a nivel particular hay escolares que lo usan porque hay un colegio cerca.
- A la lectura de contexto no se llega con categorías previas o hipótesis para comprobarlas, por el contrario, se llega con una actitud de apertura para conocer la situación “desde abajo” esto en el buen sentido de entender y valorar la información con las personas que viven la situación, apreciando y escuchando el conocimiento, datos o experiencias que ellas tienen del lugar, su entorno y su percepción de las problemáticas, esto a través del diálogo y el consenso.
- Reconocer y contemplar las movilidades y necesidades diferenciadas en movilidad, en el caso de personas con discapacidad o movilidad reducida, o los patrones y experiencias diferenciadas de movilidad de hombres y mujeres.
- Este ejercicio debe permitir determinar la naturaleza y las causas de la situación problemática en movilidad en relación con el entorno, por ejemplo, la topografía, el espacio público, los medios y modos de transporte, así como los roles que asumen los usuarios, considerando también aspectos sociales y culturales tales como creencias, costumbres, hábitos, lenguaje
- Este primer paso también ayuda a identificar los posibles aliados con quienes se podría contar para fortalecer la intervención educativa, tales como líderes comunitarios, asociaciones, programas públicos o privados, empresas, entre otros.

Educación vial desde el aprendizaje significativo y experiencial

De acuerdo con la propuesta por competencias es coherente optar por el aprendizaje significativo y la enseñanza problémica en el proceso educativo para la movilidad segura, ya que integra las dimensiones cognitiva, emocional y motivacional de las personas reconociendo y explorando los aprendizajes previos tales “como una imagen, mapa mental, símbolos o conceptos para lograr

progresivamente una estructuración de mayor complejidad donde los conocimientos que trae la persona son como un anclaje que facilitan la integración de nueva información" (Moreira, 2010. Pág. 2) para la construcción de nuevo conocimiento, promoviendo también la capacidad de observación, análisis y resolución de problemas del contexto con la experiencia, participación y creatividad de quienes hacen parte del proceso educativo.

Cognición y motivación. La estrategia educativa desde el aprendizaje significativo se sustenta en las características del desarrollo cognitivo de la persona que aprende (la atención, la memoria, el lenguaje, el razonamiento y la toma de decisiones) de tal manera que los contenidos propuestos sean coherentes con las competencias en relación con la capacidad, edad y habilidades para moverse o desplazarse. Por otro lado, la motivación y la emoción permiten asociar las habilidades y conocimientos previos en la integración de nueva información sustentada por la fuente motivacional la cual otorga significado permanente a lo que se aprende. Mantener la motivación expectante propicia un auténtico aprendizaje.

En este contexto el aprendizaje para una movilidad pacífica y segura cobra sentido a lo largo de la vida porque los actores de la vía comprenden, por ejemplo, las indicaciones y señales que condicionan la movilidad en su entorno y en general en el espacio público, así como el impacto de sus decisiones reflejadas en las conductas, hábitos y comportamientos que asumen en la vía. "Se pretende así que a través de la reflexión los ciudadanos que se desplazan por las vías comprendan que son vulnerables según el medio de transporte que utilizan, por lo cual se debe usar y aplicar el conocimiento que se tiene sobre las normas para regular la convivencia, el asumir que se debe compartir el espacio con otros actores de la vía, garantizando su uso y disfrute en forma segura" (Saber Moverse, pág. 58)

Esta mirada de formación de sujetos reflexivos, críticos, autónomos y cooperativos permitirá un empoderamiento de ellos hacia el cambio de comportamientos, actitudes y hábitos adecuados en su movilidad, en el aporte y construcción de entornos más seguros y protectores de la vida para sí mismos, su familia, su empresa, comunidad, y su territorio.

Prácticas innovadoras mediadas por la lúdica. Los escenarios pedagógicos desde el aprendizaje significativo reconocen en la lúdica, como acción formativa, un potenciador de ambientes dinámicos, cooperativos, de disfrute del conocimiento y que facilitan el aprendizaje desde la participación, el diálogo, la concertación y la reflexión, más allá de lo teórico o conceptual, a fin de lograr desde la vivencia y experiencias la adquisición de las competencias y aptitudes requeridas para la idoneidad en la movilidad y lograr los objetivos de la seguridad vial. "Pensar la acción pedagógica desde el juego fomenta la generación de espacios educativos que reconocen las necesidades y capacidades de los seres humanos de acuerdo con sus contextos, cultura, edad" (Petenatti, 2017).

Recuperar la lúdica como principio de las acciones pedagógicas rescata al ser humano desde la creatividad, la alegría, la capacidad de asombro y curiosidad por el conocimiento, afianzamiento de la confianza, sentir, comunicar y expresar emociones de forma sana, siendo un escenario privilegiado "para el desarrollo de acciones transformadoras en la construcción de aprendizajes

significativos y, consecuentemente, llevar al aprendiz a alcanzar los objetivos educativos de manera innovadora, preponderando como foco atencional el desarrollo integral del ser humano" (Domínguez Chaviria, 2015).

Este componente lúdico es clave ya que marca la diferencia entre las diferentes formas de aprendizaje en los escenarios pedagógicos de construcción del conocimiento pues a partir de prácticas educativas innovadoras de enseñanza-aprendizaje, mediados por la lúdica, los aprendices dejan de ser sujetos pasivos en los procesos de formación y asumen de forma motivante, activa y protagónica la construcción y apropiación del conocimiento.

La ciudad educadora, escenario privilegiado para el aprendizaje significativo. De acuerdo con lo expuesto hasta ahora, queda claro que la educación cumple una importante función social en relación con el afianzamiento de proyectos de convivencia y desarrollo social, sin desconocer que sus contextos sociales y culturales están transformándose permanentemente y así mismo sus prácticas educativas, sujetos y escenarios. En correspondencia con ello, las grandes transformaciones de la educación en los últimos años suponen el establecimiento de nuevas maneras y estrategias de formación y socialización, donde la ciudad es por excelencia un espacio de interacción humana continua y obligada donde es imprescindible desde la movilidad cuidar las acciones propias porque afectan la vida propia y la de los demás.

En congruencia con el respeto a la vida, el enfoque de derechos y la ética como componentes del escenario educativo para la sana convivencia se comprende que perder a un miembro de la sociedad y de una familia o perder el sentido productivo que representa, es una responsabilidad social que tiene un escenario concreto y cotidiano en el que se experimenta: la ciudad. Es en ella como espacio de interacción permanente donde podemos ser y convivir, construir conocimiento desde la experiencia, encontrarnos como iguales, compartir equitativamente el espacio público, crecer como ciudadanos que valoran y aprecian su ciudad como algo propio porque es el espacio donde se aprecia y celebra la vida a través de la movilidad: desplazamientos hacia el colegio, hacia el hogar, al encuentro con los que amamos, hacia el trabajo, hacia el cumplimiento de las metas y sueños.

En este contexto, el filósofo español José Antonio Marina dice: "La ciudad no es el municipio, ni las calles, ni el conjunto de edificios, la ciudad es el símbolo de la vida social regida por normas y ordenada a la Justicia, es una creación ética". Para estar y vivir en la ciudad debemos socializar y convivir, ya que es el espacio donde se engranan los elementos del sistema de lo público, de la práctica del civismo y la ciudadanía y, por ende, cuando ocurre un siniestro vial se puede inferir que algo del sistema ha fallado, pues más allá de reconocer el error humano como natural, se pudo haber incumplido una norma para ordenar y cuidar la vida o se llevó a cabo una acción que se pudo haber evitado y rompió el principio de convivencia como coexistencia, cuidado del otro y bienestar común.

La ciudad así entendida, brinda las oportunidades para convivir, para cuidarnos, para ser en sociedad, ser individualmente y aprender a movernos de forma segura y pacífica. La ciudad es un organismo viviente que siempre nos permite interactuar con sus elementos físicos como la

infraestructura, con las personas e incluso con los espacios rurales que conecta y es precisamente en esa conexión donde comprendemos que las condiciones naturales de movilidad y aprendizaje del ser humano van siempre ligadas a su historia, sus complejidades, crisis, experiencias, a la vida social, todo esto tejido de forma compleja e híbrida desde el escenario de ciudad educadora.

Dicha complejidad está construida desde un alfabeto propio que se aprende a lo largo de la vida, pero que también es clave acompañar desde el quehacer pedagógico a fin de superar el analfabetismo urbano y aprender a interactuar de forma sana y armónica con los devenires propios de lo citadino. Esto requiere aprender a leer y valorar la ciudad desde sus elementos y significados a fin de aprender a movernos desde el cuidado de la vida como valor supremo y ampliar la mirada de la movilidad segura más allá de los vehículos o la infraestructura y más cerca de las dinámicas innovadoras y creadoras de ciudad como espacio público y propio para aprender a celebrar la vida.

En este sentido, Trilla (1996) propone tres dimensiones del modelo de ciudad educadora así:

a) La ciudad como entorno o contenedor de recursos educativos, cuestión acotada en la expresión “aprender en la ciudad”.
b) La ciudad como agente educativo, o “aprender de la ciudad”.
c) La ciudad como contenido u objetivo pedagógico, esto es “aprender la ciudad”.

Desde esta propuesta, se pueden promover proyectos y acciones educativas que lleven a cabo este ideal, teniendo en cuenta que en el transcurso de la historia la dimensión de una ciudad educadora es un recurso de aprendizaje para el ciudadano y la construcción de una movilidad con un proyecto cultural que genere conocimiento entre los ciudadanos, redes de apoyo potenciadas por todas las instancias sociales e institucionales (colegios, empresas, alcaldías, asociaciones, comunidades) y de este modo aprender constantemente, intercambiar conocimiento, compartir vivencias y, enriquecer la vida de sus habitantes con idoneidad en sus desplazamientos y asertividad en sus decisiones a la hora de desplazarse por el espacio público.

Alternativas pedagógicas desde el aprendizaje significativo. A continuación, se enumeran de manera propositiva y como ejemplo algunas alternativas metodológicas coherentes con la teoría de aprendizaje significativo que se pueden usar en las acciones educativas en movilidad:

1) Talleres: es una estrategia de trabajo colaborativo que desarrolla el proceso de aprendizaje desde situaciones problémicas más que temáticas permitiendo a través de la reflexión y la práctica adquirir nuevo conocimiento teniendo en cuenta las experiencias y saberes con que cuentan los participantes. El taller permite alcanzar un nivel comprensivo del problema y construir colectivamente posibles alternativas de solución. Esta estrategia permite, por ejemplo, la comprensión sobre el comportamiento ante un riesgo y su incidencia sobre la seguridad, o el planteamiento de dilemas morales con respecto a la valoración propia que se hace de la seguridad, el respeto a las normas y la vulnerabilidad (MEN, Saber Moverse, pág. 53).

2) Estudio de Casos: facilita la adquisición de aprendizajes mediante la descripción y el análisis de casos o situaciones reales o simulados. Para el caso de la seguridad vial aplica muy bien ya que su dinámica permite el desarrollo de una posición crítica y analítica que se sustenta desde la escucha y comprensión de diferentes puntos de vista mediada por un diálogo de saberes para entender, por ejemplo, cómo las decisiones y los comportamientos en la vía impactan de forma negativa o positiva la movilidad, reconociendo causas y consecuencias.
3) Lectura de territorio. Esta metodología de carácter grupal tiene en cuenta las experiencias y conocimientos previos de los participantes, con el fin de recrear los elementos que conforman la cultura y el entorno de su comunidad desde las prácticas y situaciones de movilidad. Esto permite dibujar y ahondar en las características de su entorno, la infraestructura, creencias culturales, valores, comportamientos, factores de riesgo y en general los problemas en seguridad vial que afectan a la población a fin de analizar las condiciones de movilidad y uso que se hacen del espacio público, los comportamientos y hábitos de los usuarios de la vía en relación con los medios de transporte y, “a partir de la colaboración con otros encontrar respuestas a las problemáticas que su cotidianidad le presenta” _(Lerner, 2001).
4) Realización de Proyectos: el desarrollo de proyectos para la resolución de un problema, aplicando habilidades y conocimientos adquiridos. Esta estrategia educativa se sustenta en las necesidades, problemáticas e intereses de las comunidades, para este caso frente a la movilidad y la inseguridad vial. Son escenarios que promueven el desarrollo integral de las personas y comprometen las comunidades vinculándolas de forma idónea en las problemáticas y soluciones de su movilidad en un contexto concreto.

Los proyectos posibilitan la confluencia de diversas miradas, saberes, conocimientos y habilidades para analizar los factores y conductas de riesgo en la movilidad, valorarlos y forjar de forma autónoma criterios que lleven a la toma de decisiones con conciencia vial y se reflejen en comportamientos y hábitos adecuados en la movilidad y en el uso del espacio público como escenario socializador y de encuentro humano.
5) Ambientes de aprendizaje digitales. Esta estrategia consiste en articular las tecnologías de la información y la comunicación -TIC´s con procesos de formación donde todos los actores e implicados en la problemática de movilidad encuentren información y desarrollen propuestas que den respuesta a las necesidades y dificultades de su contexto. “La apuesta de un entorno virtual, además de la conformación de una red social, es la concentración en un mismo sitio de información multimedia, teorías y ejercicios con los cuales apoyar el proceso de formación” _(MEN, 2014). Un ejemplo de esto es el entorno virtual de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, titulado “Escuela Virtual de Seguridad Vial” _el cual cuenta con casi 200 recursos digitales en educación vial a disposición de gobiernos y autoridades locales, instituciones educativas y maestros, empresas, colectivos, actores de la vía, ciudadanos y comunidades en general. El enlace es: https://ansv.gov.co/es/escuela

6) La gamificación. Dentro de los ambientes de aprendizaje digitales, la gamificación es un término anglosajón que se define por el uso de técnicas de juego en contextos no lúdicos. El objetivo de aplicar la gamificación o ludificación es potenciar la motivación, la concentración o el esfuerzo, por medio de los juegos en contextos educativos o profesionales. Más allá de aprender mediante juegos, la gamificación hace referencia a identificar los elementos o dinámicas propias de los juegos y videojuegos, como, por ejemplo, la obtención de recompensas o la superación de niveles de dificultad, intentando aplicarlos en diferentes ámbitos educativos (López, 2016).

La gamificación ha sido usada, entre otros, para contrarrestar los efectos nocivos del aburrimiento en la conducción, por ejemplo, las distracciones que producen errores. Además, esta estrategia metodológica puede aplicarse a diferentes actividades en pro de la seguridad vial de las personas. Incluso un modelo de licenciamiento puede estar estructurado sobre la base de esta metodología para que, a medida que el conductor vaya adquiriendo experiencia también pueda tener recompensas como permisos para manejar de noche, manejar con lluvia, u otros escenarios que permitan proponer la licencia de conducción como un privilegio que desbloquea los niveles a medida que se demuestra que se cuenta con la capacidad para desarrollar la actividad.

d. Pedagogía de la pacificación en educación vial

Se postula a continuación una construcción conceptual para dar soporte y enfoque a las presentes orientaciones pedagógicas, con miras a reconocer y dirigir prácticas y sentires pacíficos en las formas de movilidad de los colombianos. Esto implica delimitar elementos de educar para la paz lo cual se ha dirigido en los últimos años, desde esfuerzos teóricos y prácticos, a educar para y en el conflicto o para la resolución no violenta de los conflictos.

Esta componente se alimenta de las perspectivas de pacificación del tránsito o medidas de tráfico calmado y de los enfoques de seguridad vial ya planteados en el presente documento, pues educar para la pacificación de la movilidad con base en la resolución de conflictos tiene como derrotero la construcción de culturas de movilidad segura en las vías con conciencia del rechazo a la violencia vial y la construcción colectiva de múltiples alternativas para transformar realidades, hábitos y comportamientos ciudadanos partiendo de la vivencia personal y la intención pedagógica de propiciar experiencias colectivas o individuales significativas que generen conciencia y apropiación de una movilidad pacífica desde la comprensión del error como una oportunidad de aprendizaje.

Para Gandhi la paz se vislumbraba como una construcción permanente y no acabada, manifestando que “no hay camino para la paz, la paz es el camino”. Desde esta mirada la paz es una decisión y una recreación constantes que conlleva un proceso hacia la perfección de armonía consigo mismo, los otros y el entorno, y en este proceso colectivo se avanza hacia el entendimiento que el juzgar a los otros en sus actos y decisiones es un acto violento y por tanto dicho juzgamiento desde la razón y el anhelo por la sana convivencia se convierte en una comprensión del conflicto como un escalón imprescindible hacia el crecimiento, encuentro y reconciliación humana.

Por ejemplo, hay zonas de las ciudades que de por sí guardan unas características violentas en la forma de conducción de las personas, usualmente son zonas con bastante congestión vehicular y se agudiza en las horas pico. En estos momentos y desde una decisión de conciencia pacífica es clave comprender que en el espacio público los actores viales no son buenos ni malos sino seres humanos que están aprendiendo a convivir desde sus necesidades, dilemas, vivencias, valores, aptitudes y actitudes con los cuales están en la búsqueda de regulaciones pacíficas a escalas domésticas, regionales, internacionales, mundiales o comunitarias que muchas veces no se logran, pero sí guardan la pretensión y quizás el anhelo de entrever en las crisis la posibilidad

de dialogar, concertar, escuchar y entender al otro en su postura, y por supuesto tener la capacidad para la resolución de los conflictos de manera pacífica.

En la vía se pueden presentar conflictos e incluso se generan por acciones externas a las personas como ausencia de políticas, recursos o soluciones estatales, pero desde una pedagogía de la pacificación lo importante es comenzar desde lo cotidiano a desaprender el camino de los golpes, la agresión verbal, las miradas intolerantes y el juzgamiento como maneras válidas de hacer valer nuestros derechos y optar por la comunicación asertiva como un escenario humano legítimo para no agudizar los problemas y sí fomentar actitudes proactivas para gestionar soluciones y enfrentar las propias tomas de decisiones a la vez que fortalecer hábitos seguros. Esta postura es edificante para la persona y promueve desde el ejemplo una cultura vial segura y pacífica.
Introducir y llevar a cabo una concepción de pacificación de la movilidad implica varios aspectos:

Reconocer la vulnerabilidad del ser humano
Aceptar que los seres humanos cometen errores, pero pueden ser perdonables
Admitir que no somos perfectos y que los conflictos son necesarios e imprescindibles para aprender y crecer humanamente.
Reconocer que hay factores de riesgo que nos hacen propensos a los siniestros viales: creencias como la ley del más fuerte, nivel de escolaridad, desconocimiento de las normas, aspectos emocionales como la depresión, enfermedades, estilos de vida poco saludables, entre otros muchos.

Considerando las competencias para educar en movilidad segura y con miras a una movilidad pacífica, es importante que los procesos pedagógicos para desarrollarlas y propiciarlas sean dinámicos, lúdicos y vivenciales de manera que se reconozcan las estrategias y experiencias de los actores viales con quienes se trabaja, sin pensar en imposiciones, sino más bien en apropiación de las capacidades, la valoración del riesgo y la vulnerabilidad, la lectura y reconocimiento del entorno así como de lo público y la idoneidad para movilizarse de acuerdo con las normas y el sentido común según los diferentes modos de transporte y las características de los usuarios.

e. Participación y diálogo de saberes

En la “Saber Moverse” se enfatiza que el sector educativo debe promover la implementación de acciones pedagógicas en materia de movilidad segura garantizando la acción de la ciudadanía y la apropiación de la temática a través de la participación de diferentes estamentos tales como la familia, la comunidad, la escuela y las autoridades locales y nacionales. Ello implica considerar las intervenciones en movilidad segura desde la interacción de diferentes estamentos a diferentes escalas y desde ámbitos de intervención disímiles pero complementarios (MEN, 2014, pág. 21).

En esta mirada, el diálogo de saberes es clave para lograr la participación y compromiso de los ciudadanos y las comunidades a través de la validación de los saberes de los otros y una respetuosa escucha para entender las problemáticas de la movilidad y la inseguridad vial y

construir colectivamente los posibles caminos de solución reconociendo los contextos y sus particularidades.

En últimas, el diálogo de saberes implica una postura ética que conlleva el reconocimiento de todas las partes en la reflexión sobre nuestro "que hacer" como sujetos sociales que pueden transformar y mejorar la realidad, en este caso las prácticas de movilidad, esto porque somos capaces de aprender del otro y concertar con todos desde el respeto y valoración del saber individual y colectivo, así como validando acuerdos incluyen a todas y todos, dando paso a los senderos de la pacificación y por ende, la sana convivencia.

f. Evaluación por competencias

Recordemos que los diseños por competencias están enfocados a que las personas desarrollen capacidades amplias, que les permitan aprender, y desaprender a lo largo de la vida para adecuarse a situaciones cambiantes. Se requieren conocimientos, habilidades y actitudes que nos faciliten esa *flexibilidad* a la hora de movernos y de afrontar diversas situaciones en contextos que están en constante transformación.

Otro aspecto clave de las competencias es que permiten *integrar el conocimiento* en respuesta a la diversidad y super especialización de este en nuestra sociedad moderna (Morin, 2001) facilitando a la persona integrarlo en la vivencia cotidiana. Un tercer aspecto, es que permite una *formación integral* que incluye conocimientos, habilidades y actitudes no solo cognitivas sino emocionales que permiten dar respuesta a una situación de forma eficiente o lograr la adaptación a realidades cambiantes.

En este contexto la evaluación se concibe como parte integral del proceso de formación, en tanto, está inmersa en todas las metodologías y se estructura como herramienta para determinar de manera objetiva el desarrollo de competencias para una movilidad segura y las cuales se reflejan en la idoneidad a la hora de moverse, es decir los desempeños.

Como parte del proceso de formación de competencias, se establecen dos aspectos esenciales. Primero, como un componente de verificación de qué sabe hacer el sujeto como resultado de las actividades puestas en práctica, es decir su desempeño; y segundo, tal como se espera en cualquier mediación pedagógica, la evaluación debe considerarse como una oportunidad de mejora, de reconstrucción de los procesos y de una reorientación conceptual, didáctica y organizativa cuando así se requiera.

De la misma manera, concebir la evaluación como un parte integral del proceso de formación la aleja de un papel meramente fiscalizador y se convierte en una herramienta que apalanca la comprensión y facilita el aprendizaje, lo cual beneficia al sujeto y fortalece desde dentro el proceso. En este sentido, de acuerdo con Mora Vargas (2004) las herramientas de evaluación por competencias son espacios de interacción de encuentro interpersonal que rescatan y

promueven valores, e incrementan el diálogo como estrategia para la solución de conflictos; asimismo generan espacios de participación comunitaria y de amistad.

En esta mirada, la evaluación debe permitir el aprendizaje a través de la adquisición de unas competencias que se verifican en el desempeño idóneo para moverse de forma idónea, con criterio y autonomía hacia una óptima seguridad vial. Es preciso aclarar que mediante este desempeño más que evaluar al aprendiz, se evalúa el resultado del proceso educativo que él ha construido (MEN, 2014, pág. 90).

La evaluación desde las competencias trasciende los modelos tradicionales, avanzando así de una evaluación de los aprendizajes a una evaluación para los aprendizajes, esta última en una lógica que busca alcanzar un impacto educativo en los aprendices para que aprendan mejor y potencien su desarrollo humano tanto a nivel individual como colectivo.

Aspectos que implican la evaluación desde el enfoque de competencias. A partir de lo expuesto se describen los elementos que hacen evidente la adquisición de competencias:

1) Una persona competente integra los conocimientos, habilidades y actitudes seleccionando y combinando lo que es pertinente para desempeñarse de forma adecuada y pertinente, es decir, gracias al proceso educativo es capaz de *demostrar lo aprendido en la práctica*. Por ejemplo, un motociclista entiende la importancia del uso adecuado del casco para mitigar el impacto de un choque en su cabeza, por tanto, vuelve un hábito abrocharlo de forma correcta. En este punto la evaluación se refleja en todo el proceso de aprendizaje, incluso hay que plantear escenarios de autoevaluación y evaluación externa: entidades, pares, tutores, entre otros.

2) La competencia se verifica en la *ejecución de los desempeños*, por lo cual es necesario evaluar el proceso y el resultado, dos aspectos que requieren de diversas metodologías e instrumentos para recoger información y contar con evidencias: listas de control, escalas de valoración, rúbricas, indicadores, incluso instrumentos de tipo cualitativo como diarios, registros anecdóticos, registros observacionales sistemáticos, entre otros.

3) Ser competente implica saber *actuar en contexto* reconociendo el espacio, las circunstancias, el momento concreto, analizando y valorando cada situación, los posibles riesgos y así tomar decisiones con criterios claros y autónomos. Esto conlleva aplicar metodologías que faciliten la aprehensión de los conocimientos y habilidades que promuevan la resolución de situaciones en diferentes contextos y permitan evaluar el grado de competencia, por ejemplo, metodologías de simulación con ayuda de tecnología, estudio de casos, resolución de problemas, esto ayuda a ubicar al aprendiz en escenarios diversos, a entrenarse y demostrar el nivel de adquisición de la competencia. Un ejercicio podría ser el uso de un simulador de velocidad para que un conductor aprenda a prever los riesgos en la movilidad, sopesando la vulnerabilidad de las personas ante ellos y la capacidad de reacción, por ejemplo, la toma de decisiones en una “zona 30”.

4) Ser competente es tener la capacidad de *aprender constantemente*, esto entendiendo que las competencias son dinámicas y potencian la capacidad para el desarrollo individual y colectivo a lo largo de toda la vida, en todos los escenarios (espacios públicos y privados). La evaluación debe valorar la evolución de las competencias en las personas de tal forma que se demuestre el progreso en el desarrollo del aprendiz. Aquí cobra relevancia la valoración de los conocimientos previos y los diagnósticos (aplicación de pruebas o autoevaluación) a fin de saber cómo está el desarrollo de la competencia y así tener claridad de cómo potenciarla.

5) Ser competente es saber actuar de forma *autónoma y responsable*, asumiendo las decisiones que se toman y adquiriendo un papel activo en la promoción de las propias competencias, es decir, la capacidad de *aprender a aprender* para responsabilizarse del propio aprendizaje de cara a una movilidad idónea y autorregulada. En este punto es clave evaluar la capacidad de autorreflexión, así como la capacidad para proseguir y persistir en el aprendizaje, organizar el propio aprendizaje, lo que conlleva realizar un control eficaz del tiempo y la información, tanto individual como grupalmente. Esto incluye la conciencia de las necesidades y procesos del propio aprendizaje, la identificación de las oportunidades y la habilidad para superar los obstáculos con el fin de lograr los objetivos en el aprendizaje.

Recordemos que el propósito de la educación vial es lograr una óptima seguridad vial, por tanto la evaluación debe ser medida desde la formación de personas competentes en sus desempeños en la movilidad: capaces de autorregularse, responsables de sus decisiones y corresponsables con la seguridad de todos y la sostenibilidad del planeta, capaces de valorar el entorno para leerlo e interpretarlo, y capaces de comprender la vulnerabilidad desde la valoración del riesgo y los múltiples factores que intervienen a fin de entender las diferentes prácticas de movilidad, sus problemáticas y posibles maneras de gestionarlas.

g. Propuesta pedagógica en seguridad vial: orientaciones pedagógicas para una movilidad segura desde la prevención de los siniestros viales y pacificación de las vías

Tradicionalmente la enseñanza de la seguridad vial en el país se ha enmarcado en el desarrollo de guías, en acciones de transmisión de la información u otras que no contribuyen per se a que haya un cambio en los comportamientos inseguros de las personas. En ese sentido, reconociendo la necesidad de garantizar los derechos de todas y todos los que transitan el territorio colombiano, se hace necesario reconfigurar la forma en la que se han desarrollado las acciones educativas.
Todo lo expuesto en este documento pretende dar insumos para repensar y reformular nuevas formas de planear e implementar acciones educativas en materia de seguridad vial, reconociendo que son los procesos de formación el escenario posible para promover el cambio y la permanencia de los comportamientos seguros en la movilidad de las personas, a partir de un modelo sistémico que articule una movilidad segura, sostenible y saludable.

Consideraciones para orientar procesos de formación de educación en seguridad vial:

1) Es necesario dar un salto y pasar de un modelo de movilidad pensado para los vehículos de cuatro ruedas, a un modelo centrado en las personas. Para ello, es esencial promover acciones que prioricen a los peatones y ciclistas, que reconozcan la vulnerabilidad de los niños, adultos

mayores y personas con discapacidad, que gestionen la velocidad; en general, que aporten a la mitigación y prevención de los riesgos viales, así como a una cultura vial segura.
2) Ante estos retos y necesidades, la ANSV plantea una propuesta pedagógica que oriente las prácticas educativas en seguridad vial en el territorio nacional. Es imprescindible pensar y configurar nuevas maneras de afrontar los cambios y desarrollos de la sociedad moderna los cuales impactan la vida del ser humano e indiscutiblemente marcan sus formas de desplazarse y moverse por la vía, por ejemplo, el desarrollo de infraestructura vial donde con cada nuevo proyecto se introducen nuevos elementos de diseño y señalización que requieren un aprendizaje para su lectura por parte del usuario de esas vías. Otro ejemplo es el avance de las nuevas tecnologías, donde el uso de celulares se constituye en una extensión de la mente de las personas, siendo de gran beneficio para la comunicación, pero también en un elemento distractor que puede llevar a un siniestro vial.

3) Los desafíos y retos de la movilidad en nuestra sociedad y concretamente en las condiciones diversas y plurales de nuestro país, plantean la necesidad de definir directrices desde lo conceptual y metodológico que orienten en la práctica procesos educativos en seguridad y educación vial acordes a las características de cada contexto territorial, teniendo siempre como eje el cuidado y respeto por la vida. En este sentido, la ANSV realiza una propuesta de Orientaciones donde el quehacer pedagógico se constituye en un horizonte para la reflexión, comprensión e interpretación de dichas acciones educativas dando sentido a todo proceso de formación desde la prevención de riesgos en la vía y el fomento de la cultura vial segura, en un ejercicio de corresponsabilidad en el cual todos hacemos parte de la comprensión de los problemas y la solución de estos.

4) La participación y protagonismo de las comunidades y todos los actores de las regiones de nuestro país, es un eje transversal de esta propuesta pedagógica como garantía del cumplimiento de los objetivos frente al cambio de comportamiento y la sostenibilidad de este tipo de propuestas al interior de las comunidades y en las diferentes regiones del país.

5) Las propuestas de acciones educativas para una movilidad segura, en sana convivencia y sostenible, incorporan las visiones, expectativas, necesidades, prácticas propias de movilidad y capacidades de ejecución de cada actor del territorio, nutriendo la visión pedagógica y campos de trabajo en cultural vial, y por supuesto apunta a la meta de reducción continua de las cifras de siniestralidad. Esta propuesta considera que el trabajo colaborativo, de concertación y articulación es la base de éxito para la gestión de la seguridad vial y el cambio de comportamiento.

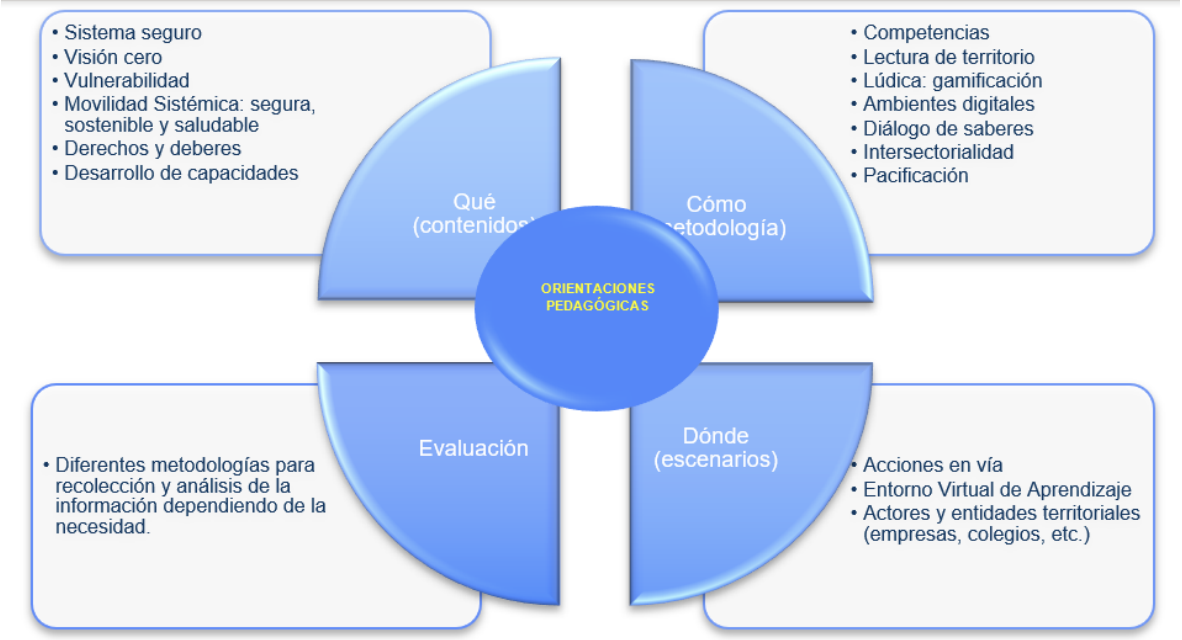
6) La propuesta pedagógica para educar en movilidad integra dos grandes componentes. Uno es el componente técnico con los lineamientos conceptuales en seguridad vial que ha apropiado la ANSV sustentados desde el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021 y la política pública en seguridad vial, y el otro, son los fundamentos metodológicos que permiten la adecuada gestión, implementación y evaluación las prácticas educativas. Ambos, constituyen dos pilares que permiten el ejercicio pedagógico en seguridad vial.

En resumen, las Orientaciones Pedagógicas de la ANSV tienen como elemento esencial la prevención para formar ciudadanos con conciencia de cultura vial segura y comunidades seguras a través del desarrollo de capacidades y competencias de seguridad vial para la movilidad segura.

Articula igualmente, la Visión Cero como un enfoque ético el cual reconoce que todas las muertes por siniestros viales son evitables, y, por ello, el autocuidado y el respeto de la vida como valor supremo del ser humano guían las acciones educativas.

Propuesta para orientar procesos pedagógicos en educación vial. El gráfico No. 3 despliega el abordaje de la propuesta pedagógica para la gestión, implementación y evaluación de las acciones educativas en el contexto de la seguridad vial desde cuatro componentes. Vale la pena mencionar que tal como se observa en el gráfico, las Orientaciones Pedagógicas buscan generar un marco comprensivo para realizar acciones educativas que realmente prevengan el riesgo, al mismo tiempo que contribuyen a la integración de todos los actores en una cultura vial segura.

Gráfica No. 3: Esquema de los componentes de las orientaciones pedagógicas en educación vial



Esquema de los componentes de las orientaciones pedagógicas en educación vial. Elaboración propia, ANSV-2021

En ese sentido, a continuación, se presenta la perspectiva, los conceptos y las herramientas que deben considerarse para cualquier intervención pedagógica en el contexto de la seguridad vial.
1) La educación vial se enfoca desde la prevención y hacia la construcción de comunidades seguras en el marco de la movilidad y la promoción de la cultura vial segura.

2) El enfoque apunta a una formación por competencias donde los ciudadanos tienen un desempeño que refleja una conciencia de cultura vial segura, con criterio a la hora de tomar decisiones en su movilidad, ya sea en espacios públicos o privados. Ciudadanos que promueven una movilidad pacífica en el territorio y rechazan la violencia en las vías.

3) El enfoque pedagógico de la ANSV tiene como eje el cuidado y autocuidado, protección y respeto por la vida como valor supremo del ser humano, es decir, está sustentado por una postura ética y de valores: responsabilidad y corresponsabilidad, autonomía y autorregulación, solidaridad, apropiación de la norma.

4) Las Orientaciones se desarrollan teniendo en cuenta que la seguridad vial es un compromiso colectivo, por tanto, reconoce la participación, interacción, intersectorialidad con las comunidades, empresas, gobiernos locales y todos los entes del territorio a intervenir. En este sentido el modelo apunta a un aprendizaje colectivo, a la construcción de redes en el territorio y a la transferencia de conocimiento.

5) Desarrolla un enfoque enseñanza-aprendizaje desde las competencias (que sea idóneo a la hora de moverse). El enfoque posibilita desde las competencias promover la autogestión de la seguridad vial como un valor inherente a las comunidades y que sean autosostenibles, así como la autorregulación y la valoración del riesgo desde múltiples factores.

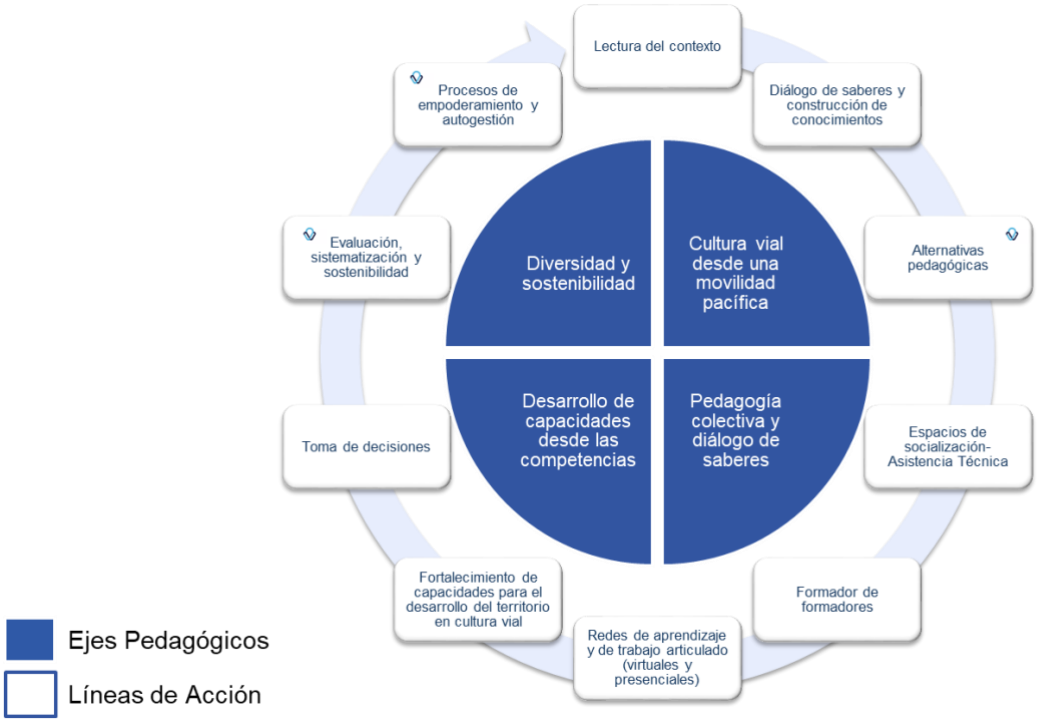
6) Reconoce el contexto y las características de la territorialidad, de las comunidades y personas con quienes se trabaja a nivel pedagógico, por tanto, validar el saber y experiencias de esas comunidades como base para la construcción de nuevo conocimiento enriquecido desde un aprendizaje colaborativo, investigativo y de transferencia de conocimiento.

7) Implementa la lúdica como estrategia pedagógica que facilita herramientas innovadoras desde la comunicación y el aprendizaje, y promueve el desarrollo integral de los seres humanos y su convivencia.

8) Retroalimenta el proceso desde el seguimiento y evaluación como elementos transversales al proceso enseñanza-aprendizaje, promoviendo la autorreflexión, la mejora continua y la sostenibilidad.

Propuesta de ejes y líneas de acción para la educación en seguridad vial. Con base en lo anterior y contemplando los compromisos delineados en el Plan Nacional de Seguridad Vial, se proponen el desarrollo de los siguientes ejes y líneas de acción para orientar las acciones educativas hacia una movilidad segura:

Gráfico No. 4: Ejes y líneas de acción en educación vial – ANSV



Ejes y líneas de acción en educación vial. Elaboración propia -ANSV, 2021

Se proponen estos cuatro ejes pedagógicos para las acciones educativas en seguridad vial, ya que como bien se expuso ampliamente en este documento se constituyen en derroteros para la transformación de las prácticas educativas y la innovación de propuestas pedagógicas que faciliten el logro de los objetivos en educación vial:

1) Diversidad y sostenibilidad
2) Cultura vial segura desde una movilidad pacífica
3) Desarrollo de capacidades desde las competencias
4) Pedagogía colectiva y diálogo de saberes

A partir de estos cuatro ejes, se proponen unas líneas de acción para gestionar, planear, intervenir y proyectar las acciones pedagógicas en seguridad vial en el territorio:
1) Lectura de contexto
2) Diálogo de saberes y construcción de conocimientos
3) Alternativas pedagógicas
4) Espacios de socialización y asistencia técnica
5) Formador de formadores
6) Redes de aprendizaje y de trabajo articulados (virtuales y presenciales)
7) Fortalecimiento de capacidades para el desarrollo del territorio en cultura vial segura

8) Toma de decisiones
9) Evaluación, sistematización y sostenibilidad
10) Procesos de empoderamiento y autogestión

Los ejes de la propuesta vinculan las diferentes líneas de acción que están demarcadas por el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021, pero además propone tres líneas de acción más que se identifican por el logo de la ANSV. Estas líneas responden a la necesidad de la sostenibilidad de las acciones educativas para lograr integrar a los diferentes actores en una cultura vial segura, y, sobre todo, para reconocer que la pedagogía no es una ciencia aplicada estática, sino que debe pensarse en relación con las dinámicas del contexto, por ende se habla de alternativas pedagógicas.

4. Alternativas metodológicas para la educación en movilidad segura en el colegio

Con base en los ejes o pilares estratégicos de seguridad vial planteados en el Plan Nacional de Seguridad Vial. Colombia 2011-2021 y las orientaciones de la Ley 1503 de 2011, el comportamiento humano, al estar asociado principalmente con formación y educación en seguridad vial, se entiende como uno de los principales programas para llevar a cabo la acción de “transformar los colegios en comunidades seguras” (Ministerio de Transporte, 2015, p. 76).

Por tanto, todas las orientaciones de los ministerios de Transporte y Educación frente a la educación en movilidad segura sugieren que los colegios se organicen para aplicar este tema, de manera que se vincule la formación teórica y práctica necesaria para configurar nuevas mentalidades de ciudadanía y de movilidad segura que redunden en hábitos seguros y gestiones efectivas de prevención de riesgos para lograr menos siniestros viales.

Luego, en vista de la petición de organización administrativa y pedagógica hacia los colegios para mantener reflexiones y prácticas alrededor de la movilidad segura, la ANSV promociona la organización administrativa a través de la estrategia de PME. A continuación, con respecto a los aspectos pedagógicos, se expone un listado de alternativas metodológicas relacionadas con la implementación de la educación para la movilidad segura en los contextos escolares. El marco teórico de estas iniciativas propende por una

Por otra parte, con respecto a la pedagogía, a continuación, se expondrá un listado de alternativas metodológicas relacionadas con la implementación de la educación para la movilidad segura en los contextos escolares. Ahora bien, es pertinente aclarar que el marco teórico de estas iniciativas propende por una “ciudad educadora” (Faure et al., 1973, pp. 240-245) porque es necesario generar vínculos entre la ciudad y la escuela para el abordaje significativo de la movilidad segura. Desde este marco de comprensión, se sugieren diferentes alternativas con miras a que las instituciones —reconociendo sus particularidades contextuales— aborden y desarrollen esta impostergable tarea.

Cartilla Saber moverse. Orientaciones pedagógicas en movilidad segura un enfoque de Educación Vial[1]

Este documento presenta algunas posibilidades metodológicas que los maestros pueden implementar y adaptar en sus clases para trabajar de la mano con sus estudiantes para implementar transversalmente la movilidad segura. Entre estas alternativas se incluyen talleres, centros de interés, lecturas de territorio, ambientes digitales, proyectos de aula, posibles rutas metodológicas para los proyectos de aula, enseñanza problémica, entre otras. Se recomienda la lectura de todo el documento, pero, especialmente, la segunda parte de la Sección II (pp. 48-57).

Otras alternativas para el abordaje de la movilidad segura en las instituciones educativas

A continuación, se describirán brevemente las alternativas que se han desarrollado en algunos colegios para el abordaje de la movilidad segura. Cabe mencionar que esto no pretende ser una receta, sino más bien un catálogo para que cada colegio adapte sus iniciativas o cree nuevas experiencias para llevar la temática de la seguridad vial y la movilidad segura a la práctica y a la reflexión, lo que ayudaría a evitar siniestros viales y a conformar una cultura vial segura.

Los proyectos transversales de tiempo libre

Desde estos proyectos se ha visto el fomento del uso responsable de la bicicleta a través de actividades como la “bicicleta pedagógica”, semilleros de la bici, actividades recreativas, bici-recorridos, procesos de formación en el aula y expediciones para reconocer el espacio público, cuidarlo y revitalizarlo en busca de su apropiación.

Los proyectos transversales de Movilidad Escolar junto a proyectos de gestión del riesgo

Al integrar a docentes, directivos, estudiantes, padres de familia, empleados de servicios generales y a la comunidad en general, esta unión puede ayudar a promover actividades de formación acerca de los riesgos y de diagnóstico de riesgos relacionados con la movilidad; esto con el fin de identificar aspectos relacionados con el conocimiento, desplazamiento y percepción de movilidad segura.

Patrullas Escolares

El objetivo de las patrullas escolares es formar promotores de la seguridad vial. Es fundamental que este tipo de programas nunca expongan a los niños, niñas y adolescentes a un riesgo; es decir, no se debe promover la regulación del tráfico vehicular por parte de estas patrullas. Ahora bien, lo que se debería hacer es formarlos para que fomenten y regulen la movilidad segura al interior del colegio. Por ejemplo, después de un proceso de sensibilización, las patrullas escolares podrían ayudar a regular la movilidad interna de los estudiantes a la hora de la entrada, el recreo o la salida.

[1] https://redes.colombiaaprende.edu.co/ntg//men/archivos/Orientaciones.pdf

Las patrullas también pueden realizarse con padres de familia o con la comunidad vecina, ya que las redes protectoras y en general la prevalencia de los derechos de los niños sobre los de los demás, sustentan acciones comunitarias para proteger a los niños en sus entornos escolares. Estas patrullas deben estar formadas y avaladas por las autoridades de tránsito de los territorios, ya que su propósito es exclusivamente pedagógico y simbólico para garantizar la seguridad de la comunidad educativa en puntos críticos de movilidad en los entornos escolares e incluso dentro de las instalaciones educativas. Para el caso de regulación de tráfico, siempre debe darse en compañía de las autoridades de tránsito, teniendo en cuenta que la comunidad puede regular el paso peatonal, pero no de vehículos.

Concursos

Se pueden realizar concursos de diferente tipo. Por ejemplo, el mejor o las mejores propuestas de innovación tecnológica en seguridad vial (aplicaciones, gadgets, etc.); el mejor boceto de dibujo para realizar un mural en el colegio; concursos para el diseño de campañas de seguridad vial dentro o fuera del colegio, y competencias intercursos para definir el mejor diseño de una cebra que pueda pintarse en un punto crítico del entorno del colegio, con aval y asesoría de las entidades de tránsito.

Lo central en este tipo de iniciativas es vincularlas con la realidad del colegio: si este tiene un problema de movilidad segura, sería ideal que las propuestas respondieran a las necesidades de la comunidad educativa y, así, el trabajo sería mucho más significativo, tanto para el estudiante como para la comunidad en general.

Los concursos pueden darse por iniciativa de las comunidades educativas y por programas o proyectos de entidades gubernamentales. Se han desarrollado concursos que, al integrar la innovación tecnológica o pedagógica, promueven la buena utilización y comprensión de las señales de tránsito y de dibujos o videos que expongan proyectos o situaciones de seguridad vial y que incidan en mejores comportamientos viales cívicos.

Protocolos

La institución tiene la autonomía para generar protocolos de diferente orden con el ánimo de fomentar la seguridad vial. A modo de ejemplo, la institución puede generar un protocolo para la realización de salidas pedagógicas, para el parqueo e ingreso de los vehículos en sus instalaciones, para el abordaje de las rutas escolares, etc.

El objetivo es que en cada protocolo se decanten de manera clara los procesos y procedimientos que se requieren para que, en todos los aspectos, la movilidad de los estudiantes sea segura. Del mismo modo, los protocolos pueden fomentar la movilidad sostenible y activa al promover el uso de caminos seguros al colegio, ya sea caminando o en bicicleta.

Circulares de responsabilidad y compromiso de padres de familia

El colegio, sus directivas o comités de movilidad escolar pueden generar comunicados, circulares y en general socializar (a través de los medios que puedan utilizar) las recomendaciones, responsabilidades y compromisos de padres de familia o acudientes frente a la movilidad segura de los estudiantes al llegar y salir del colegio. De igual modo, los colegios pueden crear sus propios protocolos y reglamentos para el ingreso de las bicicletas, ingreso compartido con carros o peatones, parqueo, tránsito interno, recomendaciones u obligatoriedad para entrar al colegio si se usan elementos de protección personal o permisos firmados por los padres de familia o acudientes. Por ejemplo, con la firma de estos permisos, los padres de familia y acudientes reciben sugerencias sobre los elementos y conductas protectoras y, a la vez, comunican la aceptación de su responsabilidad en la manera como se movilizan los menores de edad en bicicleta.

Experiencias significativas

Desde su comienzo en el año 2017, el programa de PME ha permitido diferentes estrategias exitosas que se han desarrollado en algunos de los colegios de la Secretaría de Educación del Distrito de Bogotá. A continuación, se presentan algunas experiencias positivas, enfocadas en la promoción de la cultura vial y la prevención de siniestros viales, adelantadas hasta el 2019.

- Concurso Innovadores escolares en seguridad vial. Se vinculó la tecnología, la innovación y la creatividad propia de los mismos estudiantes en términos de iniciativas en movilidad segura.
- Emisiones de radio sobre educación vial y cultura ciudadana.
- Periódico de difusión de PME y movilidad segura.
- Eventos para difundir y promover la política de movilidad escolar y el PME.
- Concurso de cuñas radiales con estudiantes, para difundir mensajes de seguridad vial en la emisora del colegio.
- Organización y protocolos de ingreso y salida de estudiantes en bici, moto o rutas escolares y de orden de los padres de familia a las afueras de las puertas de acceso.
- Señalización interna para separar desplazamientos de vehículos y peatones.
- Caminatas ecológicas, senderismo, bici expediciones.
- Mapeo de riesgos y de actores clave para promover la movilidad segura.
- Vincular a estudiantes con discapacidades.
- Acciones para asegurar desplazamientos hacia las sedes, salidas pedagógicas o parques cercanos.
- Promotores escolares en seguridad vial como opción de servicio social estudiantil obligatorio.
- Noticieros de seguridad vial haciendo uso de títeres y reporteros por sedes mostrando rincones de la movilidad

Transversalización:

- Escuela Normal Superior María Montessori: docente de tecnología ha implementado la enseñanza de la biocinemática aplicada a los accidentes de tránsito y la movilidad segura con estudiantes de décimo y undécimo, proyecto que se está reforzando con la participación en el concurso de "Innovadores escolares en seguridad vial" y que se espera expandir a otros grados.
- IED Benjamín Herrera: transversalización del área de tecnología e informática con seguridad vial, especialmente con actividades dirigidas para los estudiantes que llegan en bicicleta, patineta y con movilidad reducida.
- IED Ricaurte: adaptación curricular del área de tecnología enfocada en temas de movilidad y seguridad vial, creando soluciones tecnológicas como estrategia de transversalización de educación vial. Todo a raíz de la participación del colegio en Concurso Distrital "Innovadores escolares en seguridad vial" en cumplimiento del Acuerdo 650 de 2016 del Concejo de Bogotá.
- IED Fernando González Ochoa: transversalización del currículo en formación en seguridad vial. Elaboración y ejecución en el año 2019.
- IED La Fragua: transversalización del currículo en temas de seguridad vial (estudiantes de primaria) con la elaboración de juegos de mesa con temáticas de movilidad segura.
- IED OEA: PME incluido en el Plan Operativo Anual del colegio con elaboración de un proyecto liderado por la docente de tiflología y vinculado a asesoría de proyectos de la Cámara de Comercio de Bogotá.
- IED Arabia: el Comité de Movilidad Escolar decidió, en desarrollo de su PME, fomentar anualmente la promoción de la seguridad vial y la movilidad segura de manera que cada año un grupo de docentes encargados de proyectos transversales incluya en sus proyectos y acciones esta temática.

Estrategias de carnavales, ferias, días o semanas de la seguridad vial:

- IED República Bolivariana de Venezuela: carnaval de la vida con una estación de educación vial.
- IED 20 de Julio institucionalizará un día de la movilidad escolar que será un viernes del mes de agosto. Allí se convoca a diferentes entidades que manejan el tema para profundizar sobre la seguridad vial con estudiantes y docentes.
- IED Ciudadela Educativa Bosa: instalación de la semana de la seguridad vial: más de 6000 estudiante beneficiados. Se realizó en agosto del 2019.
- IED Francisco Javier Matiz de la localidad de San Cristóbal: se institucionalizó la última semana de mayo de cada año, desde el 2018, como la semana de la seguridad vial. Cuenta con la participación de múltiples entidades que trabajan la seguridad vial durante toda la semana con padres de familia y estudiantes.
- IED INEM Kennedy: creación y ejecución de *match* o juegos competitivos en temas de movilidad segura y seguridad vial. La SDM capacitó un grupo de estudiantes de grado

décimo; luego, ellos crearon los juegos y fueron ejecutados con los estudiantes de primaria.

Estrategias de promotores escolares en seguridad vial incluidos estudiantes con movilidad reducida:

- IED Villas del Progreso: promotores escolares de estudiantes y padres de familia. Se desarrolla desde el 2019.
- IED Guillermo León Valencia: estudiantes de la banda de rock del colegio crearon y difundieron, en diferentes eventos de movilidad y bienestar, una canción de autoría de la banda sobre seguridad vial.
- IED República de Panamá: formación a promotores escolares en seguridad vial por parte de la SDM, donde se incluyeron estudiantes con discapacidad auditiva que participaron en el foro Distrital de Promotores Escolares en la semana de la seguridad vial de octubre de 2019.
- IED Atabanza: puesta en marcha de proyecto “Movilidad inclusiva” donde se incluyen estudiantes con diversas capacidades como Down, hipoacusia y autismo. Ellos se formaron como promotores escolares en seguridad vial y realizan actividades de movilidad segura a nivel interno de la institución.
- IED Las Mercedes: fortalecimiento de la movilidad escolar desde el trabajo con promotores, padres y establecimiento de protocolos para peatones y ciclistas.
- IED Isabel II: proyecto de movilidad con participación de estudiantes líderes por curso donde se hacen caminatas, transversalización curricular y salidas pedagógicas exclusivas desde el proyecto de movilidad.
- IED las Américas: fortalecimiento de proyecto de movilidad con participación de docentes padres y líderes estudiantiles realizando acciones con folletos, salidas y actividades de movilidad en tres líneas: peatones ciclistas y rutas.

Estrategias para biciusuarios:

- IED Brasilia: pioneros en la formación de semilleros de la bici y programas articulados al área de recreación y deporte con diferentes actividades como la semana de movilidad.
- IED Guillermo León Valencia Tunjuelito: como parte del proyecto transversal ambiental escolar (PRAE), se organizó salida pedagógica en bicicleta por la ronda del río Fucha con estudiantes de dos sedes; de paso, se pudo reconocer y apropiar el entorno, embellecer la ronda del río cercana a las sedes del colegio y se aprendieron elementos del uso adecuado de la bicicleta.
- En varias instituciones se está llevando a cabo el programa conocido como “Bici-parceros” que consiste en la formación en seguridad vial a estudiantes que llegan al colegio en su propia bicicleta. Además, existe la posibilidad de brindarle a los estudiantes algunos elementos de protección personal.

Patrullas viales de padres:

- IED Rufino José Cuervo: patrulla vial escolar de padres rufinistas que fueron formados por la SDM en diferentes módulos de seguridad vial, por la Policía de tránsito y por la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia. Desde el 2017, todos los días realizan el apoyo para el cruce peatonal en vías de alto riesgo por el tránsito de vehículos de todo tipo en tres jornadas y en tres sedes. También han realizado actividades de sensibilización con estudiantes, de embellecimiento del entorno de las sedes y un concurso para elegir la mascota de la patrulla vial.
- IED Ciudad de Bogotá: patrulla escolar de padres de familia que apoyan la regulación de tránsito en tres jornadas y todos los días del calendario escolar desde el 2019.
- IED Isla del Sol: desde el 2018 se formó la patrulla vial de padres con apoyo de la Alcaldía local. En las jornadas mañana y tarde cuidan a la comunidad educativa, coordinando el alto flujo vehicular en la vía contigua al acceso del colegio para que los peatones puedan cruzar sin problemas.

Estrategias en entornos rurales

- Rural Quiba Alta: el colegio está ubicado en la zona de páramo de la localidad de Ciudad Bolívar. La carretera Vía a la Vereda de Quiba, frente al colegio, está pavimentada, pero hay resaltos parabólicos no reglamentarios en el costado sur oriental y en el costado noroccidental. No hay señalización ni demarcación como zona escolar. Toda la comunidad educativa llega al colegio en rutas escolares de la SED, no obstante, no hay parqueadero al interior del predio; por este motivo, el ascenso y descenso de los estudiantes se hace por la calle de manera organizada. En este sentido, la experiencia con la Institución Educativa Quiba orienta acciones de corte colectivo, institucionales y comunitarios que garantizan la articulación de los trabajos y ejercicios en función del PME. Es importante resaltar los acuerdos con las comunidades veredales para espacios de capacitación, concertación y puntos de acuerdo con entidades para temas de desplazamiento y consensos por los largos trayectos y vías de acceso en la cual está ubicada la institución.

  En el año 2018, el colegio se presentó al concurso del reto IBE que buscaba, desde propuestas de ingeniería para el bienestar, encontrar soluciones a problemas relacionados con la movilidad, los estilos de vida saludable y la prevención de la accidentalidad con apoyo de voluntarios de carreras de ingeniería a través de la Asociación Colombiana de Facultades de Ingeniería - ACOFI. La propuesta del estudiante de este colegio estaba relacionada con la señalización inteligente de esta zona escolar: fue premiada como la ganadora.

Juego y Gamificación

El juego es una estrategia de aprendizaje para cualquier persona a cualquier edad a lo largo de su vida. El modelo lúdico, que consiste en usar el juego como medio y componente fundamental para alcanzar los objetivos de aprendizaje, permite planificar las estrategias pedagógicas de tal forma que motiven y den acceso a las personas a interactuar con el conocimiento y construir sus

propios aprendizajes de forma creativa y colaborativa. Esto permite establecer una comunicación que promueve la relación con otros, la cooperación, la creación de vínculos y de estrategias de solución de conflictos (Brunner), y comprender el mundo que nos rodea y actuar sobre él en conexión con los demás. Pensar la acción pedagógica desde el juego fomenta la generación de espacios educativos que reconocen las necesidades y capacidades de los seres humanos de acuerdo con sus contextos, cultura, edad (Petenatti, 2017)

En este contexto, la Gamificación es un término anglosajón que se define por el uso de técnicas de juego en contextos no lúdicos. El objetivo de aplicar la gamificación o ludificación es potenciar la motivación, la concentración o el esfuerzo, por medio de los juegos en contextos educativos o profesionales. Más allá de aprender mediante juegos, la gamificación hace referencia a identificar los elementos o dinámicas propias de los juegos y videojuegos, como, por ejemplo, la obtención de recompensas o la superación de niveles de dificultad, intentando aplicarlos en diferentes ámbitos educativos (López, 2016).

Es el uso de elementos del diseño de juegos en escenarios que no son de juego, se utiliza para aumentar o mantener la motivación frente a ciertos comportamientos. La gamificación ha sido usada, entre otros, para contrarrestar los efectos nocivos del aburrimiento en la conducción[6] (ej. distracciones que producen errores).

Además, esta estrategia metodológica puede aplicarse a diferentes actividades en pro de la seguridad vial de las personas. Incluso un modelo de licenciamiento puede estar estructurado sobre la base de esta metodología para que, a medida que el conductor vaya adquiriendo experiencia también pueda tener recompensas como permisos para manejar de noche, manejar con lluvia, u otros escenarios que permitan proponer la licencia de conducción como un privilegio que desbloquea los niveles a medida que se demuestra que se cuenta con la capacidad para desarrollar la actividad.

Ambientes digitales

Articular las Tecnologías de la Información y la Comunicación (TIC) con los procesos de formación que se quieren gestar con los diferentes grupos de personas (actores viales, grupos como niños, niñas y adolescentes, colectivos ciudadanos, etc.), es fundamental para masificar el impacto de las acciones educativas. Los ambientes digitales son espacios que se conforman de varios Recursos Educativos Digitales que pueden ser vídeos, infografías, juegos, foros, entre otros que permiten consolidar un escenario para la interacción, diálogo de saberes y construcción de conocimiento.
Ahora bien, pese a que en el país hay una brecha importante en torno al uso y apropiación de las TIC, estas brindan oportunidades para que las personas puedan acceder a la información e incluso a procesos de formación. Frente a esto último hay que reconocer que un ambiente digital debe contemplar los presaberes y expectativas que tienen las personas en torno al uso de las TIC para potenciar los objetivos que se esperan alcanzar por medio de esta estrategia (García, 2014).
En ese mismo orden de ideas Garcia (2014) indica que los ambientes digitales son escenarios privilegiados para la creación de comunidades de aprendizaje en donde pueden interactuar los diferentes grupos de interés que constituyen el tema; por ejemplo, un ambiente digital puede reunir a los expertos a nivel internacional, nacional y local sobre la temática de la seguridad vial mucho más fácilmente que si fuera un proceso presencial.

Los procesos de formación gestados en los escenarios virtuales son oportunidades y se debe contemplar que traen características diferentes de los escenarios cotidianos. Es decir, pensar que la virtualidad ofrece solo un medio para replicar las prácticas cotidianas de la educación presencial es un error, pues consigo se estaría hablando de una formación a distancia pero no de un verdadero proceso de *educación virtual*. Este último se caracteriza por darle la oportunidad al estudiante de realizar un proceso más autónomo,
La apuesta de un entorno virtual, además de la conformación de una red social, es la concentración en un mismo sitio de información multimedia, teorías y ejercicios con los cuales apoyar el proceso de enseñanza-aprendizaje y, sobre todo, la formación de competencias al abordar de forma conjunta y desde muchos saberes un proyecto pedagógico.

Diálogo de saberes

Desde una perspectiva filosófica el *ethos* de una sociedad es un problema básico y fundamental: definir el *deber ser* de la forma de vida en sociedad es una tarea crucial para la convivencia. Este problema ha sido abordado de diferentes maneras a lo largo de la historia ((Kant,19—Hegel, Kohlberg, Habermas) y cada teoría ha presentado oportunidades para construir un mundo moral aunque también serias complicaciones.
El artículo se divide en tres apartados. En el primero de ellos, el autor expone a grandes rasgos la teoría ética dialógica de Habermas como intento de fundamentar universalmente la moral; la propuesta habermasiana se contextualiza dentro de la tradición moral kantiana del imperativo categórico. El segundo apartado es una presentación de las principales críticas que, contra el modelo de fundamentación dialógico de la ética desarrollado por Habermas, efectúa Albrecht Wellmer en su libro *Ética y Diálogo.* Finalmente, en el tercer apartado, el autor, guiado por la "crítica inmanente" de Wellmer, lleva a cabo su "crítica externa" al propósito de Habermas de fundamentar la moral en una "racionalidad comunicativa". A su parecer, las limitaciones de Habermas que conducen a verdaderas paradojas surgen debido al tipo de racionalidad kantiana ilustrada que sustenta su teoría.

Sin el ánimo de entrar en la discusión filosófica sobre la ética y cómo este campo del saber se ha construido, lo interesante para este escrito y para el contexto colombiano es reconocer que en la *ética dialógica* propuesta por Habermas existe la posibilidad de reconocer múltiples perspectivas sobre una misma problemática y esto da paso a la diversidad. Esto último permite generar acuerdos que se basen en una racionalidad comunicativa (Cortina), y no en pro de generar pactos que son más bien negociaciones que buscan sacar la mayor ventaja de un proceso, desconociendo por completo la acción dialógica.
Debemos apuntar hacia una ética dialógica en tanto esta es la que nos permite en primera medida, reconocer que la ética es un asunto de la práctica, pues las éticas deontológicas tal como lo enunciaba (Habermas,2000,p.28) no tienen una implicación en la práctica " no conviene olvidar que los planteamientos deontológicos separan las cuestiones de fundamentación de las cuestiones de aplicación. La abstracción respecto de los contextos del mundo de la vida, la abstracción respecto de las circunstancias concretas del caso particular, a la que se hace referencia en la objeción, resulta, en efecto, ineludible, al tratar de responder a la cuestión de si las normas y formas de acción, acerca de las que se está discutiendo, son moralmente correctas y merecen el reconocimiento intersubjetivo de los destinatarios". De esta manera, la ética dialógica sí reconoce los

contextos y sus particularidades, pues todos hacen parte de la acción comunicativa, de lo contrario no se daría esta misma.
En síntesis, es necesario apuntar hacia una ética dialógica, pues es a partir de esta que podemos tener una práctica consiente de la ética, además, se establece una relación de respeto entre todos los actores, lo cual es fundamental para dar solución a los conflictos que puedan aquejar a la sociedad. En últimas, la importancia de la ética dialógica radica en el reconocimiento de todas las partes en la reflexión sobre nuestro "que hacer" como sujetos sociales.

5. Lineamientos básicos para tener en cuenta en la construcción de la "Guía de implementación de la educación para la movilidad segura"

El consultor deberá desarrollar una metodología que tenga como fin último facilitar la co-construcción de las estrategias pedagógicas para implementar la enseñanza en movilidad segura de forma particular para cada institución educativa intervenida. Este ejercicio parte del reconocimiento de la importancia del aprendizaje situado y participativo, que construye a partir de saberes previos y reconoce tanto el contexto donde se encuentran las instituciones educativas ya que impacta directamente la movilidad de la misma, como la existencia de procesos avanzados y creados por las instituciones educativas. En este sentido, se deberán tener en cuenta como mínimo para la construcción de la metodología, los siguientes lineamientos:

1. Identificar características básicas de las instituciones educativas (su ADN pedagógico) que incluya las corrientes teóricas a las que le hayan apostado en su PEI, los proyectos transversales que tengan en desarrollo, la existencia de un proyecto de educación vial o de espacios dedicados a este tema.
2. Convocar, con el liderazgo de Rectoría y del equipo de trabajo de Movilidad Escolar, un grupo de docentes interesados en desarrollar la educación para la movilidad segura en el colegio.
3. Identificar las problemáticas más sentidas por las instituciones educativas en términos de movilidad escolar y seguridad vial tanto al interior de la institución como en su entorno. Este paso se nutre del diagnóstico y la identificación de riesgos realizada dentro de los pasos de planes de movilidad escolar.
4. Fortalecer los conocimientos del grupo de docentes con el que se esté trabajando sobre seguridad vial y educación para la movilidad segura.
1. Generar espacios para realizar un co-diseño de la o las estrategias pedagógicas para implementar la educación para la movilidad segura en el colegio. Estas estrategias deberán considerar acciones de implementación para estudiantes de todos los grados y/o ciclos. Tener en cuenta la Ley 1503 de 2011, la Ley general de educación 115 de 1994 y su decreto reglamentario 1860 de 1994, particularmente el Artículo 14.
6. Plasmar en un documento la metodología que implementará el colegio para desarrollar el tema de la seguridad vial que se haya diseñado conjuntamente, con el grupo de docentes participantes.
7. Acompañar en el diseño, aplicación y evaluación de al menos dos actividades pedagógicas en educación vial que se deriven del modelo metodológico en educación vial construido conjuntamente con el colegio, dirigidas a docentes, estudiantes, padres de familia o comunidad educativa.

8. Registrar las dificultades y oportunidades que se presenten durante este proceso, tanto en el co-diseño como en la implementación.

6. Consideraciones para la sistematización de la experiencia sobre la marcha

La sistematización de experiencias es una metodología que, a partir de un proceso de recolección de información es capaz de hacer una reflexión crítica del aprendizaje de la experiencia. En ese sentido, una sistematización de experiencia no se limita a la recopilación de información, sino que busca recuperar lo sucedido a partir de una reconstrucción histórica para interpretarlo y obtener aprendizajes de la experiencia.

La metodología se puede desplegar con cinco elementos generales que pueden tomar matices particulares dependiendo del interés del investigador. Los tiempos de la sistematización de la experiencia son los siguientes: (1) tener los registros de la experiencia; (2) definir el objetivo de la sistematización y delimitar el objeto de la investigación; (3) Reconstruir la historia ordenando y clasificando la información; (4) Analizar y sintetizar la experiencia con miras a hacer una interpretación crítica del proceso; (5) formular las conclusiones y comunicar los aprendizajes.

Es necesario indicar que una experiencia es sistematizable desde que se encuentre en marcha, y, por ende, no es necesario esperar a que termine de ejecutarse la experiencia para realizar la sistematización. En este sentido, en una sistematización de la experiencia sobre la marcha, los cinco elementos enunciados con anterioridad no son secuenciales, sino que pueden tener distinto orden dependiendo de la necesidad.

7. Consideraciones para el acompañamiento en la estructuración e implementación de los PME

A continuación, se profundiza sobre algunos de los pasos para la estructuración e implementación de los Planes de Movilidad Escolar. Es de aclarar que todos los pasos y la guía para su elaboración se encuentra en la Escuela virtual de Seguridad Vial, sin embargo, el contratista puede complementar y hacer mejoras pertinentes.

7.1 Paso 1: Conformación del Comité de Movilidad Escolar

- El objetivo del comité estará orientado a plantear, diseñar, implementar y medir las acciones que permitan generar conciencia y una cultura de la prevención en la comunidad educativa hacia una movilidad segura y sostenible.
- En las primeras reuniones de este comité de movilidad escolar, el gestor guiará la organización de un plan de trabajo para la institución educativa, el cual se reportará como parte de los productos de la etapa.

7.2 Paso 2: Diagnóstico de movilidad escolar de la institución educativa

En este paso, el gestor invitará al Comité a indagar, observar, recolectar información sobre las características y dinámica de movilidad de las instituciones educativas y de la comunidad

educativa, así como en la definición de los riesgos internos y externos de las instituciones reconociendo de paso los actores o entidades territoriales de apoyo.

Los posibles instrumentos para este paso se compartirán al consultor una vez suscrita el acta de inicio, como modelos a seguir o mejorar, dentro de la Guía o documento metodológico para la estructuración e implementación de PME. En todo caso se espera que el consultor proponga instrumentos adicionales o mejoras a los entregados.

Las acciones que el consultor deberá realizar son:

A. Teniendo en cuenta que esta fase de diagnóstico es direccionada por el comité de movilidad escolar, los gestores de movilidad escolar segura tendrán que orientar la dinámica de diseño, elaboración y aplicación de instrumentos y métodos de levantamiento de información para la identificación tanto de necesidades y problemáticas en el tema de movilidad y seguridad vial escolar, como de los modos de desplazamiento y de los riesgos internos y externos para su comunidad educativa. Para esto, se propone una descripción general del estado de la movilidad del colegio y la realización de un mapa de actores y experiencias exitosas del municipio o de la institución educativa particular.
B. Los gestores de movilidad escolar segura propondrán diferentes métodos para la aplicación de encuestas a toda la comunidad educativa o a una muestra representativa de estudiantes, docentes y personal de servicios generales y de vigilancia para reconocer, tanto los modos de transporte hacia el colegio y de regreso a los lugares de destino, como datos de percepción de seguridad, puntos críticos de riesgo, barrios de origen de los desplazamientos, tiempos, siniestralidad, hospitalización e incluso conocimientos y prácticas de seguridad vial, entre otros factores que el comité de movilidad escolar defina, como por ejemplo, énfasis en comportamiento de usuarios de bicicleta, motocicleta, rutas escolares o conocimientos en seguridad vial. Los formatos podrán ser físicos o virtuales.
C. Adicionalmente, el Comité de Movilidad Escolar de cada institución educativa, con la orientación de los gestores de movilidad escolar segura, decidirán la manera de aplicar instrumentos de diagnóstico de infraestructura tanto del entorno de la institución, como de su interior. Se propone realizar un recorrido al interior de la institución educativa y por su entorno para identificar falencias, problemáticas, fortalezas o posibilidades de cada colegio.

Opcionalmente, a diferencia de las anteriores acciones, el comité de movilidad escolar de cada institución educativa decidirá si se realiza Cartografía Social con estudiantes o padres de familia para identificar, con la colaboración de los gestores de movilidad escolar segura, rutas seguras, puntos críticos de seguridad ciudadana y vial, dinámicas de movilidad, comportamiento o hábitos de riesgo, recorridos típicos desde los principales barrios y otras características propias del entorno escolar según la metodología que el operador defina y que también se propone en la Guía de elaboración del PME.

7.3. Paso 3: Análisis de riesgos

Posterior a todos los ejercicios de levantamiento de información de las dinámicas y estado de movilidad se las instituciones educativas, los resultados arrojarán un listado de riesgos, los cuales serán necesarios analizar de acuerdo con la metodología planteada por la ANSV en la Escuela virtual de Seguridad vial o la que el contratista acuerde con la supervisión del contrato de parte de la ANSV. De cualquier forma, la metodología mínimamente debe diferenciar los riesgos, clasificándolos, definiendo la frecuencia de exposición a los mismos, los actores más vulnerables expuestos y las consecuencias de materializarse el riesgo por cada actor de la vía. Lo anterior determinará un nivel de priorización para que el comité de movilidad defina el grado de intervenciones, su periodicidad, tiempo y demás aspectos que el consultor determine en acuerdo con la supervisión de la ANSV. La metodología de análisis y priorización de riesgos debe ser lo suficientemente concreta y fácil de desarrollar para que los colegios y sus comités apropien los procesos.

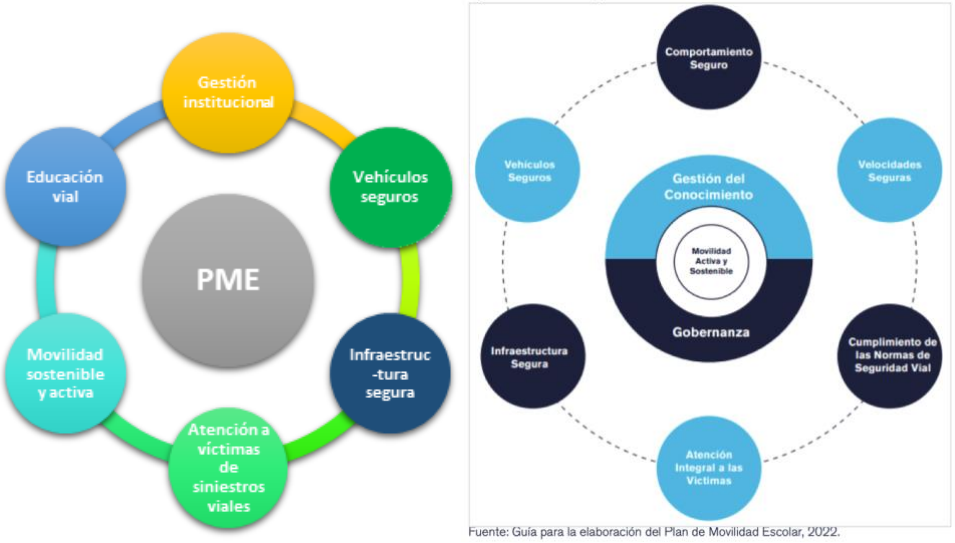
7.4. Paso 4: Política de movilidad escolar

Se debe aclarar que los pasos del Plan de Movilidad Escolar no requieren obligatoriamente ser consecutivos, pues pueden desarrollarse en el orden en que los colegios y los comités de movilidad definan. Particularmente frente a la Política de Movilidad Escolar es un paso, que puede darse antes o después de un diagnóstico, pero si es clave que se identifiquen aspectos propios del colegio como: Proyecto Educativo Institucional (PEI), ADN institucional, aspectos que lo diferencian de otros colegios, énfasis o especialidades académicas y de gestión, equipo de trabajo, enlaces o líderes que movilicen el tema, reconocer si el colegio cuenta con Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) o sistema de seguridad y salud en el trabajo o sistemas de gestión. Con todo lo anterior, la política de movilidad escolar segura se construirá participativamente con los representantes de la comunidad educativa del equipo de trabajo o comité de movilidad escolar y será el derrotero que a corto, mediano y largo plazo oriente las acciones de promoción de la seguridad vial, prevención de siniestros viales y en general de la gestión académica, directiva y administrativa de la institución educativa.

7.5. Paso 5. Plan de acción

El plan de acción puede depender del listado de riesgos priorizado del paso anterior y de la clasificación de los mismos de acuerdo con los componentes del plan de movilidad escolar o pilares de seguridad vial del anterior plan nacional de seguridad vial o las áreas de acción del actual plan nacional de seguridad vial.

Figura 1. Pilares estratégicos del Plan de Movilidad Escolar



Fuente: Guía para la elaboración del Plan de Movilidad Escolar, 2022.

A esto debe sumarse toda la estructura del sistema seguro que se puede encontrar en el Plan Mundial – decenio de acción por la seguridad vial 2021 – 2030.

Se sugiere agrupar los riesgos según la clasificación y los componentes mencionados, en fichas de plan de acción con objetivos, actividades, periodicidad, responsables e indicadores, todo esto en conjunto con el equipo de trabajo o comité de movilidad escolar y pensando en corto, mediano y largo plazo, con actividades auto-gestionadas o con ayuda de la oferta externa de los municipios.

Se incluyen actividades de difusión o socialización tanto del PME como de las acciones de implementación en medios de comunicación que el colegio y la comunidad educativa consideren internas o externas.

7.6 Paso 6: Seguimiento y evaluación

El seguimiento se realiza tanto a la totalidad del plan de movilidad como al plan de acción, por eso, cada institución educativa debe contar al final con una ficha de seguimiento para que el comité o enlaces, por su propia cuenta, continúen el monitoreo de las acciones planteadas, su implementación y revisión de indicadores para hacer ajustes o mejorar los procesos, periodicidad de las actividades o plantear nuevas acciones.

La revisión de los indicadores y el planteamiento de una metodología para tal fin, será el insumo que se brinde a cada institución educativa para que realicen su seguimiento. Por otra parte, la evaluación puede realizarse a todo el PME o a diferentes actividades, a través de evaluaciones de impacto, de resultado o de efectividad, según los indicadores planteados por el colegio con ayuda de los gestores y con asesoría de la ANSV. Se recomienda hacer una medición de categorías de análisis de control al iniciar el proceso de elaboración de PME o antes de implementar acciones y otra medición posterior.

7.7. Paso 7: Gestión documental

Este paso corresponde a la organización documental de todos los procesos adelantados, tanto de la gestión directiva, como administrativa y académica o pedagógica para la promoción de la seguridad vial o la prevención de siniestros viales. Esto es importante para mantener actualizada la información de cumplimiento de lo planeado, de los resultados y sistematizar procesos, actividades, identificar mejoras y evitar plantear actividades repetitivas o de las que ya se conocen sus resultados si no fueron efectivas. Puede realizarse de manera virtual o física.

8. LINEAMIENTOS MÍNIMOS A TENER EN CUENTA EN EL TRABAJO DIRECTO CON NIÑOS, NIÑAS Y ADOLESCENTES

1. El consultor deberá tomar todas las medidas necesarias para garantizar la confidencialidad y privacidad de todos los participantes de los pasos que impliquen la recolección de información. Esto incluye la anonimización de las bases de datos que se entreguen en el marco de los Productos definidos.

2. El consultor debe capacitar al personal que va a aplicar los diferentes instrumentos de investigación con menores de edad, en las consideraciones éticas especiales que se deben tener con esta población (especialmente aquellas incluidas en las políticas nacionales y guías internacionales que se establecen en la nota al pie de página[1]). Así mismo, debe revisar y garantizar que, considerando sus antecedentes, el personal contratado no constituya un riesgo para esta población, para lo cual deberá verificar que el personal a utilizar para la recolección de la información NO CUENTE CON NINGÚN TIPO DE ANTECEDENTE JUDICIAL O DE IMPOSICIÓN DE MEDIDAS CORRECTIVAS.

3. El consultor debe desarrollar un formato de consentimiento informado, escrito en un lenguaje claro y comprensible para los participantes de las Encuestas que se desarrollen en el Paso 2: Diagnóstico (niños, niñas y adolescentes de zonas rurales y urbanas.

NOTA IMPORTANTE:

Toda la información recolectada de niños, niñas y adolescentes deberá reposar en una base de datos Microsoft SQL Server y estar conforme con lo dispuesto en la Ley 1581 de 2012[2], sus decretos reglamentarios y la Política de Tratamiento y Protección de Datos Personales de la ANSV.

De manera previa al diligenciamiento de la encuesta, el consultor deberá informar al participante la finalidad de la recolección de los datos y diligenciar el consentimiento informado de este, mediante el cual autoriza de manera expresa el suministro de los datos.

El diligenciamiento de la encuesta o la aplicación de entrevistas o grupos focales a menores de edad (menores de 18 años), debe estar precedido de la autorización o consentimiento expreso de su(s) representante(s) legal(es). Para el efecto, el consultor deberá establecer el formato

correspondiente, en el que deje constancia de lo anterior. Así mismo, deberá observar la Política de Tratamiento y protección de Datos Personales de la ANSV.

NOTA 1: Para el diseño de la de la "Guía metodológica para el fortalecimiento de docentes en el diseño e implementación de estrategias pedagógicas para la educación vial", el consultor deberá basarse en los enfoques, competencias y contenidos establecidos en el Documento No. 27 del Ministerio de Educación Nacional- "Saber Moverse".

NOTA 2: Para la construcción de las estrategias pedagógicas que se co-diseñarán con las Instituciones Educativas a partir de la "Guía metodológica para el fortalecimiento de docentes en el diseño e implementación de estrategias pedagógicas para la educación vial" el consultor debe incluir la gamificación, toda vez que se ha evidenciado que es un enfoque que tiene una buena acogida por los niños, niñas y adolescentes.