MinEducación
Ministerio de Educación Nacional

PROSPERIDAD PARA TODOS

Documento No.
27



Saber moverse

Orientaciones Pedagógicas en movilidad
Segura un enfoque de Educación vial

Saber moverse

Orientaciones pedagógicas
en movilidad segura un enfoque de

Educación vial

MinEducación
Ministerio de Educación Nacional

PROSPERIDAD PARA TODOS

Orientaciones pedagógicas para la movilidad segura

MINISTERIO DE EDUCACIÓN NACIONAL
REPÚBLICA DE COLOMBIA

ISBN: 978-958-691-662-2

María Fernanda Campo Saavedra
Ministra de Educación Nacional

Julio Salvador Alandete
Viceministro de Educación Preescolar, Básica y Media

Mónica Patricia Figueroa Dorado
Directora para la Calidad de la Educación Preescolar, Básica y Media

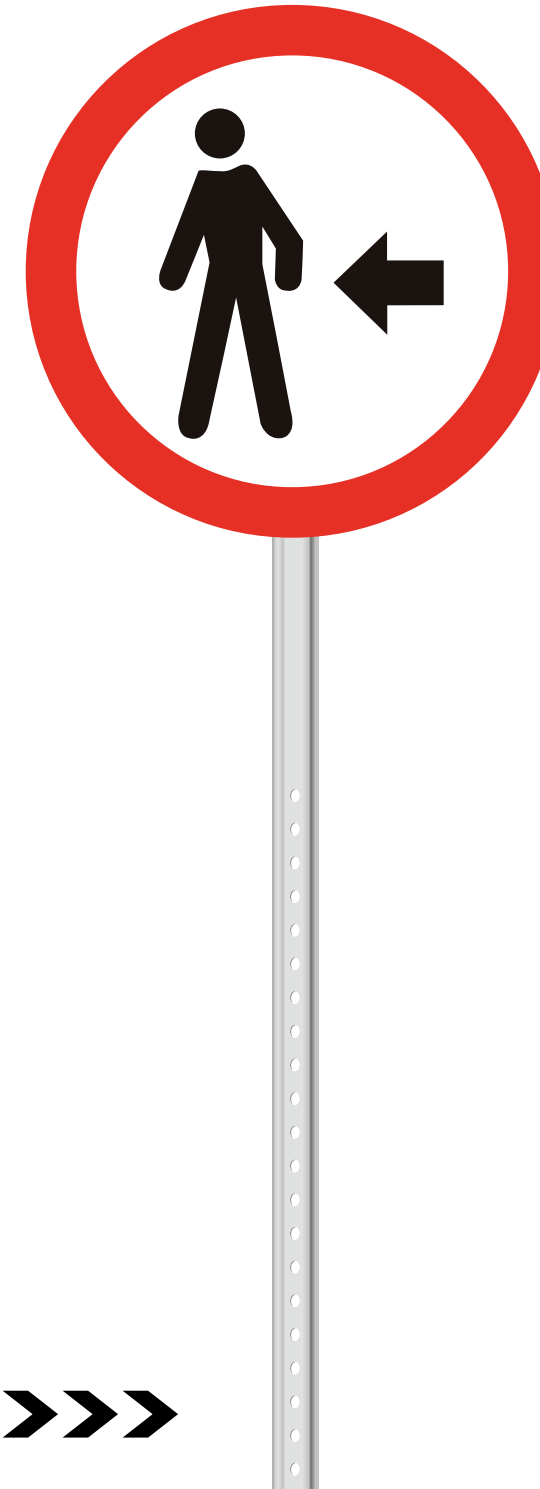
Clara Helena Agudelo Quintero
Subdirectora de Referentes y Evaluación de la Calidad de la Educación Preescolar, Básica y Media

Diego Hernán García Illera
Asesor en Educación Vial

Equipo de Desarrollo del Documento
Diego Hernán García Illera (Autor)
Alirio Quitián Marín (Coautor)
Rodrigo Nieto Galvis (Coautor)
Hernando Alfonso Rengifo Moreno (Coautor)

Fundación Internacional de Pedagogia Conceptual Alberto Merani, quien realizó el documento base para esta orientación, en el marco del contrato 933 de 2013

Diseño, Diagramción e Impresión
Imprenta Nacional de Colombia
Julio 2014



Contenido

PRESENTACIÓN CONTEXTO NORMATIVO 9
SECCIÓN I 13
Antecedentes internacionales 13
Antecedentes nacionales 14
POLÍTICA PÚBLICA PARA LA EDUCACIÓN EN MOVILIDAD SEGURA 15
Enfoques de la educación vial 18
Propósitos comunes a la formación para la movilidad segura 20
¿POR QUÉ HABLAR DE MOVILIDAD SEGURA? 21
COMPETENCIAS PROPUESTAS PARA LA MOVILIDAD SEGURA 23
Comprensión del entorno 24
Movilidad idónea según modo de transporte 25
Valoración en la movilidad del riesgo y la vulnerabilidad 25
Asumir la regulación 26
Corresponsabilidad vial 26
FACTORES DE LA MOVILIDAD SEGURA 26
Los actores y sus compromisos desde el ámbito educativo 27
Educación para la movilidad segura desde la intersectorialidad 28
Entorno, movilidad y educación 29
RELACIÓN ENTRE LA FORMACIÓN EN MOVILIDAD SEGURA Y LAS ÁREAS DEL CONOCIMIENTO 31
Contribución a la movilidad segura desde la formación para la ciudadanía 31
Contribución a la competencias en Matemáticas a la movilidad segura 31
Contribución a la movilidad segura desde el área de filosofía 32
Contribución a la movilidad segura desde el área del lenguaje 32
Contribución a la movilidad segura desde el área de ciencias sociales y naturales 33
Contribución a la movilidad segura desde el área de las artes 34
Contribución a la movilidad segura desde el área de educación física 34
ARTICULACIÓN ENTRE EL ENFOQUE DE COMPETENCIAS Y UN MODELO DE PREVENCIÓN 35
Modulación de la actitud 36
Recognición conceptual 36
Influencia social 36
Apropiación del derecho a la inclusión 37
SECCIÓN II 39
RUTA PARA LA EDUCACIÓN EN MOVILIDAD SEGURA DESDE LOS COMPROMISOS A NIVEL SECTORIAL 41
Responsabilidades del MEN 41

Responsabilidades de las Entidades Territoriales Certificadas .42
Responsabilidades de los Establecimientos Educativos 43
Acciones desde las gestiones 46
Gestión académica 47
Gestión a la comunidad 47
Gestión directiva 47
Adaptación de las áreas de gestión propuestas 48
TRANSVERSALIDAD 49
Talleres 52
Centros de interés 52
Lecturas de territorio 53
Ambientes digitales 54
Los proyectos de aula 55
Posible ruta metodológica para los proyectos de aula 55
Algunas alternativas didácticas 56
Enseñanza problémica 57
RELACIÓN DEL PROYECTO PEDAGÓGICO TRANSVERSAL EN MOVILIDAD SEGURA CON EL PROYECTO EDUCATIVO INSTITUCIONAL 57
SECCIÓN III 61
Consideraciones para el proceso de Enseñanza aprendizaje en movilidad segurA 61
MALLA CURRICULAR INDICATIVA 63
Grado Transición 64
Grado Primero a Tercero 67
Grado Cuarto y Quinto 70
Grado sexto y séptimo 74
Grado octavo y noveno 77
Grado Décimo y Once 80
PROPUESTAS DE DESARROLLO DE ORIENTACIONES 82
Componentes del proceso formativo 83
Esquema guía para la estructuración del proyecto transversal ..84
SERVICIO SOCIAL 87
EVALUACIÓN DE LOS DESEMPEÑOS GENERALES O ESTÁNDARES BÁSICOS ...89
Justificación de la evaluación 89
Criterios considerados en la construcción de los estándares ...90
ANEXO 1 93
FINES ESTABLECIDOS EN LA LEY 115 O LEY GENERAL DE EDUCACIÓN.....93
ANEXO 2 94
COMPROMISOS A NIVEL SECTORIAL.....94
CAJA DE HERRAMIENTAS.....96
Referencias bibliográficas.....98



Educación vial para un país seguro

El Ministerio de Educación Nacional, en el marco de la Ley 1503 de 2011, asume la responsabilidad de contribuir con la política de seguridad vial trazada por el Gobierno Nacional, buscando disminuir significativamente la accidentalidad que se registra en las vías del país. Para lograrlo, hemos definido y desarrollado las Orientaciones Pedagógicas para la Movilidad Segura, que presentamos en el siguiente documento, pues estamos convencidos de que una adecuada educación vial permite formar personas responsables y competentes, con lo cual podemos incidir de manera efectiva en la seguridad vial.

La reflexión sobre el tema condujo al Ministerio a proponer un trabajo que, asumiendo la seguridad como la base del proyecto, ofreciera un amplio margen para formar a los estudiantes en las habilidades, conocimientos, conductas y actitudes suficientes y eficientes para convertirse, en primer lugar, en un factor de protección ante los riesgos y, en segundo lugar, en un factor con el cual promover la responsabilidad y el respeto por los derechos de los otros a la libre movilidad, a la vida, al ambiente sano, a la accesibilidad y al disfrute, sin discriminación del espacio público.

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

Esta propuesta de educación vial es producto de la conceptualización sobre varios aspectos que inciden en ella y define las competencias para moverse de forma segura y cooperadora, así como la estrategia preventiva que desarrolla los desempeños a evidenciar en la formación y la delimitación de los ámbitos en los cuales se deben ejecutar las competencias.

El Ministerio ha asumido el reto de proponer unas competencias diferentes a las básicas y ciudadanas que ya son familia-

res y, para este caso especifico, sustenta esta decisión en lo particular y complejo que resulta formar para la movilidad, en las exigencias de la educación vial y en el desafío que le impone el Estado colombiano de contribuir con una óptima seguridad vial. Desde el Ministerio, asumimos que se trata también de una oportunidad para pensar en lo cambiantes que se vuelven los contextos en los cuales las niñas, niños y adolescentes se desenvuelven y se desenvolverán, lo que hace necesario que otorguemos herramientas formativas acordes con esos nuevos retos y desarrolladas a partir de las competencias básicas.

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

Saber Moverse es nuestro programa de educación vial y ha sido recogido en este documento, pensado para los maestros y que debe complementarse con la guía para los estudiantes que prestan servicio social en seguridad vial.

El documento de orientaciones, por lo tanto, tiene tres secciones: en la primera se presenta todo el desarrollo conceptual que sustenta la propuesta de formación en movilidad segura. En la segunda parte se retoman los aspectos normativos sobre los cuales se estructura el procedimiento para la implementación de la educación vial. En la tercera parte del documento, el docente encontrará una malla curricular indicativa, pensada así para que sea visible la relación entre las competencias y los desempeños propuestos por grados, así como los procesos asociados a la movilidad.

Solemos pensar que moverse es algo del sentido común y no requiere nada más, pero la creciente accidentalidad en el país, que se ha convertido para los niños menores de 14 años en la primera causa de muerte, demuestra que esta consideración es errada. Moverse requiere de un aprendizaje y del desarrollo de determinadas habilidades, y también de una nueva actitud hacia el tránsito, el espacio público y las demás personas con las cuales se comparte el espacio. Por ello, la apuesta del Ministerio de Educación Nacional siempre será por la formación y no por la persuasión para el desarrollo de comportamientos socialmente aceptados, sino por la apropiación del derecho a moverse de forma autónoma, responsable, segura y cooperadora.

María Fernanda Campo Saavedra
Ministra de Educación Nacional

PRESENTACIÓN

En el marco de la política de Calidad, que promueve la formación de ciudadanos con valores éticos, respetuosos de lo público[1], que ejerzan los derechos humanos, cumplan sus deberes sociales y que convivan en paz, el Ministerio de Educación Nacional ha elaborado el documento "Orientaciones Pedagógicas para la Educación en Movilidad Segura", el cual brinda a las instituciones educativas del país elementos conceptuales, pedagógicos y metodológicos que posibilitan una resignificación de la seguridad en los espacios abiertos al público . Estos elementos resultan sustanciales para educar en movilidad segura, promover y consolidar el desarrollo de las competencias ciudadanas y proteger el derecho a la vida.

Los informes presentados por la Organización Mundial de la Salud (OMS) afirman que, cuando se habla de las causas de mortalidad, los accidentes de tránsito son catalogados como una epidemia, pues constituyen la décima causa de muerte en todo el mundo y se proyectan como la tercera causa de mortalidad mundial en el año 2020. De otra parte, el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses señala que, al finalizar el año 2013, en Colombia hubo 5.840 muertes en siniestros de tránsito, la accidentalidad vial se posicionó como la segunda causa de muerte en el país; particularmente, preocupa que ella es para los menores de 14 años la primera causa de muerte en el país.

Dada la magnitud del problema descrito, el Ministerio de Educación considera urgente involucrarse en la búsqueda de respuestas a esta problemática social desde una perspectiva educativa; además, encuentra indispensable que las soluciones a este problema provengan de la participación intersectorial y del compromiso público y social. En este sentido, el Ministerio entiende el contexto educativo como el ámbito privilegiado en el que se pueden desarrollar estrategias para la prevención y desde el cual se involucra a la comunidad en el aprendizaje de hábitos y actitudes responsables.

La movilidad segura se aborda desde un enfoque basado en competencias, puesto que es necesario estar en concordancia con las decisiones adoptadas por la política educativa actual 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

[1] Existen espacios públicos y espacios privados abiertos al público, lo cual se puede deducir de las disposiciones sobre las vías (una forma de uso del espacio) contenidas en el Art. 1 del Código Nacional de Tránsito.

la valoración por el respeto de sí mismo y de los demás.

De acuerdo con eso, el Ministerio de Educación Nacional inicia la elaboración colectiva del presente documento, con la participación de docentes, directivos docentes y representantes de los sectores que lideran los temas de movilidad segura en el país; ellos, reunidos en mesas de trabajo, aportan sus experiencias para la consolidación del documento.

El presente documento está dividido en tres secciones:

La primera presenta una contextualización desde los antecedentes nacionales e internacionales sobre el tema, para derivar en la política pública de la movilidad segura y su relación con las competencias ciudadanas. En esta sección se hace necesario precisar los actores de la movilidad segura, determinar los enfoques sobre los cuales se concibe y contextualizar las ideas al ámbito escolar. Posteriormente, se hace una propuesta en torno a las competencias para la movilidad segura, siempre en relación con las áreas y desde una mirada transversal. Todo ello ratifica que es de suma importancia ampliar la perspectiva que se tiene de movilidad y asumirla con la complejidad que exige.

En la segunda sección se hallan las diferentes rutas metodológicas que describen cómo, desde la gestión académica, se pueden implementar acciones pedagógicas para la educación en movilidad segura. Dichas rutas convergen en el desarrollo del proyecto pedagógico transversal, desde el análisis e intervención de los problemas de movilidad. Tales proyectos deben dar cuenta, entre otros, de los comités de seguridad y los planes de seguridad vial de los establecimientos educativos.

En la tercera sección se presenta, a manera de ejemplo, una malla indicativa que ayudara al doscente a orientar el proceso pedagógicos y decidir sobre los procesos más relevantas para la enseñanza-aprendizaje en movilidad. También, el desarrollo de diferentes guías didácticas para los estudiantes, de acuerdo con los diferentes grupos de grado (1°-3°, 4°-5°, 6°-7°, 8°-9°, 10° y 11°). En las guías se establecen, desde la interdisciplinariedad y la transversalidad, pautas de trabajo para abordar procesos conducentes a la formación de hábitos, comportamientos y conductas adecuadas para la movilidad segura.

SECCIÓN 1
El entorno de la educación vial

CONTEXTO NORMATIVO

Antecedentes internacionales

La Resolución 64/255, del 1.° de marzo de 2010, de la Asamblea General de las Naciones Unidas, proclamó el periodo 2011-2020 como el «Decenio de Acción para la Seguridad Vial», con el objetivo general de estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo. Cada año, cerca de 1,3 millones de personas fallecen en el mundo a raíz de un accidente de tránsito y más de la mitad de ellas no viajaban en automóvil. Entre 20 y 50 millones de personas más sufren traumatismos no mortales provocados por accidentes de tránsito, y tales traumatismos constituyen una causa importante de discapacidad. El 90% de las defunciones por accidentes de tránsito tienen lugar en los países de ingresos bajos y medianos, donde se halla menos de la mitad de los vehículos matriculados en todo el mundo[1].

Además de lo anterior, entre las causas de defunciones de personas de 5 a 44 años, figuran los traumatismos causados por accidentes de tránsito. Según las previsiones, si no se adoptan medidas inmediatas y eficaces, dichos traumatismos se convertirán en una de las primeras causas de muerte, con unos 2,4 millones de fallecimientos anuales en el mundo. Esto se origina, en parte, por el incremento del mercado de vehículos de motor, sin que haya mejoras suficientes en las estrategias sobre seguridad vial ni en la planificación del uso del territorio. Las campañas de sensibilización de la población también cumplen una función esencial en el apoyo a la observancia de las leyes, aumentando la toma de conciencia sobre los riesgos y las sanciones asociadas al quebrantamiento de la ley.

[1] La asamblea de las Naciones Unidas plantea estos aspectos en el documento Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020 que puede consultarse en http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/plan_spanish.pdf

El "Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020" es un plan mundial de acción que ha sido elaborado por la Organización Mundial de la Salud y un grupo de colaboración de Naciones Unidas; en él se pide a los Estados Miembros, que lleven a cabo actividades en materia de seguridad vial, particularmente en los ámbitos de la gestión, la infraestructura vial, la seguridad de los vehículos, el comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito y la atención después de los accidentes, aplicando dentro del marco de su estrategia nacional de seguridad vial, los siguientes pilares básicos:

1.- Gestión de la Seguridad Vial

2.- Vías de tránsito y movilidad más segura

3.- Vehículos más seguros

4.- Usuarios de vías de tránsito más seguros

5.- Respuesta tras los accidentes

Antecedentes nacionales

El artículo 55 del Código Nacional de Tránsito hace referencia al comportamiento del conductor, pasajero o peatón y enuncia que toda persona que tome parte en tránsito debe comportarse de tal manera que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás. Por ello, debe conocer y cumplir las normas y señales de tránsito que le sean aplicables, así como obedecer las indicaciones que les den las autoridades de tránsito.

En el artículo 56 (modificado por la Ley 1503 de 2011) del mismo código, hay una referencia explícita acerca de los compromisos en la educación de los establecimientos educativos de Preescolar, Básica y Media, de impartir los cursos de tránsito y seguridad vial, previamente diseñados por el Gobierno nacional. La respuesta del MEN[2] a las disposiciones del Código están expuestas en la Directiva Ministerial 13 de 2003; esta define, como propósito de la educación en tránsito y seguridad vial, el desarrollo de conocimientos, habilidades y destrezas que les den la oportunidad a niñas, niños y adolescentes de ejercer su derecho a la movilidad libre y segura[3], conocer y respetar las normas del tránsito, y respetar los derechos de los demás en los espacios públicos.

La directiva también argumenta que el tema de educación vial, "por estar fundamentado en el respeto por el derecho a la vida, a la movilidad, en el disfrute del espacio público, y en el reconocimiento y respeto por las normas y las leyes, se encuentra inscrito en las temáticas generales desarrolladas por las competencias ciudadanas y puede ser abordado de manera muy efectiva con herramientas de trabajo educativo como los Estándares en Competencias Ciudadanas". El mismo documento recomienda a las secretarías de educación, en el marco de sus competencias, trabajar conjuntamente con las secretarías de tránsito; esta propuesta

[2] En adelante la sigla MEN identificará al Ministerio de Educación Nacional.

[3] El derecho a la movilidad libre y segura, expuesto en la Directiva Ministerial 13 de 2003, es contextualizado desde un enfoque de seguridad vial y educación en tránsito. Es pertinente reconocer que, en la última década, el fenómeno de las fronteras invisibles vivido en varias regiones del país es un obstáculo para el disfrute del derecho a la libre movilidad y es un tema de índole social con múltiples perspectivas que merecen mayor nivel de análisis. Por lo tanto, en este documento se hará alusión a los términos movilidad, libre movilidad, movilidad segura, respecto a educación vial y seguridad en la relación entre peatones, pasajeros y conductores, sin abordar la complejidad de este fenómeno en particular.

ha sido impulsada de manera constante por el Plan Nacional de Seguridad Vial (Resolución 1282 del 2012) por medio de la creación de los Comités Territoriales de Seguridad Vial, en los que hacen presencia las secretarías de salud y la Policía Nacional, además de los organismos de tránsito y las secretarías de educación.

Posteriormente, la Ley 1503 de 2011 define lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía, y, en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública.

De igual manera, la ley busca establecer una relación de identidad entre el conocimiento teórico sobre las normas de tránsito y el comportamiento en la vía. Eso refleja el interés en consolidar las acciones para reducir la accidentalidad y promover mejores conocimientos, actitudes y comportamientos mediante una política pública en la que participan el MEN, el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Salud, con el compromiso de las entidades territoriales.

POLÍTICA PÚBLICA PARA LA EDUCACIÓN EN MOVILIDAD SEGURA

La Constitución Política de Colombia establece la importancia de fomentar prácticas democráticas para el aprendizaje de los principios y valores de la participación ciudadana en las instituciones educativas del país (art. 41), con el fin de propiciar en las colombianas y colombianos el respeto a los derechos humanos, a la paz y a la democracia (art. 67). En el mismo sentido, la Ley General de Educación (Ley 115 de febrero 8 de 1994) dispone que la educación sea un proceso de formación permanente, personal, cultural y social que se fundamenta en una concepción integral de la persona humana, de su dignidad, derechos y deberes (art. 1). Es necesario tener en cuenta, además, que la Ley General de Educación[4] establece unos fines específicos para la Eduación entre los que se encuentran:

1. La formación en el respeto a la vida y a los demás derechos humanos, a la paz, a los principios democráticos, de convivencia,

[4] Los demás fines de la educación expuestos en la Ley General de Educación, Ley 115 de 1994, se encuentran en el Anexo 1.

El Derecho Constitucional a Transitar Libremente

Dice el Código Nacional de Tránsito Terrestre, Ley 769 de 2002, en su artículo 1°, que "todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público".

Desde la perspectiva normativa, las Competencias para la Movilidad deben garantizar que las personas, con condiciones para interacturar dentro del marco definido por la Constitución, sean responsables de la libre movilidad, asuman la intervención y regulación de la autoridad responsable de la seguridad y de la comodidad de los otros en el espacio y mantengan las condiciones medioambientales.

pluralismo, justicia, solidaridad y equidad, así como en el ejercicio de la tolerancia y de la libertad.

2. La formación para facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación.

3. La formación en el respeto a la autoridad legítima y a la ley, a la cultura nacional, a la historia colombiana y a los símbolos patrios.

4. La adquisición de una conciencia para la conservación, protección y mejoramiento del medio ambiente, de la calidad de la vida, del uso racional de los recursos naturales, de la prevención de desastres, dentro de una cultura ecológica y del riesgo y de la defensa del patrimonio cultural de la Nación.

5. La formación en la práctica del trabajo, mediante los conocimientos técnicos y habilidades, así como en la valoración del mismo como fundamento del desarrollo individual y social.

6. La formación para la promoción y preservación de la salud y la higiene, la prevención integral de problemas socialmente relevantes, la educación física, la recreación, el deporte y la utilización adecuada del tiempo libre.

En este sentido, la Ley 1503 de 2011, que promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía, modificó los artículos 13, 14, 16, 30 y 56 de la Ley General de Educación, incorporando la enseñanza obligatoria de la Educación Vial en todos los niveles educativos. De esta manera, se establece que entre los objetivos comunes de la educación (art. 13) se encuentran:

a) Formar la personalidad y la capacidad de asumir con responsabilidad y autonomía sus derechos y deberes;

b) Proporcionar una sólida formación ética y moral, y fomentar la práctica del respeto a los Derechos Humanos;

c) Fomentar en la institución educativa, prácticas democráticas para el aprendizaje de los principios y valores de la participación y organización ciudadana y estimular la autonomía y la responsabilidad;

(…)

i) El MEN orientará y apoyará el desarrollo de los programas pedagógicos para la implementación de la enseñanza en educación vial en todos los niveles de la educación básica y media.

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

El esfuerzo por reconocer la importancia de la educación vial en el ámbito escolar se concreta en la Ley 1503 de 2011 y su Decreto Reglamentario 2851 de 2013; en ellos se llama la atención sobre la apropiación de conocimientos y normas y se hace especial énfasis en el desarrollo

de hábitos, actitudes y comportamientos responsables para el ejercicio de la movilidad. Por ello, en el artículo 1° de dicha ley se establece que:

La educación vial consiste en acciones educativas, iniciales y permanentes, cuyo objetivo es favorecer y garantizar el desarrollo integral de los actores de la vía, tanto a nivel de conocimientos sobre la normativa, reglamentación y señalización vial, como a nivel de hábitos, comportamientos, conductas, y valores individuales y colectivos, de tal manera que permita desenvolverse en el ámbito de la movilización y el tránsito en perfecta armonía entre las personas y su relación con el medio ambiente, mediante actuaciones legales y pedagógicas, implementadas de forma global y sistémica, sobre todos los ámbitos implicados y utilizando los recursos tecnológicos más apropiados (art. 1.°, Ley 1503 de 2011).

Por otra parte, la Ley General define de manera clara el propósito fundamental de la educación vial, al afirmar que su fin es el logro de una óptima seguridad vial (art. 3.°) y agrega que debe:

1. Ser permanente, acompañando el desarrollo de la persona en todas sus etapas de crecimiento.

2. Ser integral, transmitiendo conocimientos, habilidades y comportamientos positivos.

3. Estar basada en valores fundamentales, como lo son la solidaridad, el respeto mutuo, la tolerancia, la justicia.

4. Lograr la convivencia en paz entre todos los actores de la vía.

De igual manera, en la norma se destacan los siguientes contenidos y objetivos que deben desarrollase en los programas para la implementación de la enseñanza en educación vial de manera sistemática en todos los niveles de la educación formal de las instituciones educativas del país (art. 10, Ley 1503 de 2011):

1. Generar hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y la capacidad de analizar el riesgo posible con determinadas conductas y hábitos.

2. Fomentar sentimientos de sensibilidad social, de aprecio y valor por la vida, las personas, y la naturaleza que se proyecten más allá de la esfera individual.

3. Generar la toma de conciencia de cada individuo como agente de bienestar y seguridad y agente de riesgo en la vía.

4. Preparar al individuo para circular por la vía pública con reconocimiento pleno de los derechos y responsabilidades que le competen como ciudadano.

5. Fomentar actitudes de cooperación y solidaridad con los demás y de reconocimiento de que sus actos tienen consecuencias, tanto en sí mismo como en los demás.

6. Fomentar las actitudes de tolerancia y respeto hacia los demás.

7. Desarrollar competencias que permitan evaluar con claridad los riesgos a los que está expuesto y responder con comportamientos más racionales en la vía.

8. Propiciar actitudes de precaución y prevención permanentes manteniendo una constante atención del entorno.

¿Porque Competencias?

Dice la Unesco[1] que 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 lo que concierne a las competencias académicas, estas son las que promueven el desarrollo de las capacidades humanas de resolver problemas, valorar riesgos, tomar decisiones, trabajar en equipo, asumir el liderazgo, relacionarse con los demás, comunicarse (escuchar, hablar, lEstablecimientos Educativosr y escribir), utilizar una computadora, entender otras culturas y, aunque suene reiterativo, aprender a aprender.

1 Unesco (2009). International Bureau of Education, Working Papers on Curriculum Issues No. 8.

9. Generar en el individuo la capacidad de evaluar las propias capacidades y determinar qué puede y qué no puede hacer y el riesgo al que se expone frente a situaciones que exigen habilidades y capacidades personales con las que no cuenta.

10. Preparar al individuo para participar de los debates que se generen con ocasión de las medidas para la regulación de la circulación y el tránsito.

11. Fomentar en el individuo una actitud de participación crítica y creativa para resolver los conflictos característicos del espacio público.

La formación en Seguridad Vial implica una ética que promueve el respeto de la vida, la integridad física y psicológica de todos los actores del tránsito y la inclusión de todos en la movilidad, promoviendo el bienestar común por encima del personal. Dichos elementos sientan las bases para la formulación de la política en Movilidad Segura, debido a que amplía el marco de discusión, desde la interacción de personas, vías y vehículos hacia el campo de la apropiación del entorno como el sitio ideal para la socialización y la convivencia pacifica de todas las personas mientras se movilizan, independientemente del modo de transporte que para ello emplean.

Sin embargo, para lograr los propósitos de la política como la reducción de accidentalidad y el fomento de comportamientos responsables de los actores de la vía, se requiere que el sector educativo sea partícipe de la implementación de acciones pedagógicas en materia de movilidad segura, se garantice la acción de la ciudadanía y se favorezca 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.

Enfoques de la educación vial

Desde la promulgación de la Ley General de Educación (Ley 115 de 1994), el MEN viene impulsando el desarrollo e implementación de proyectos pedagógicos transversales (en adelante PPT) en los distintos Establecimientos Educativos del país. En consonancia con esta tarea, el presente documento ofrece orientaciones pedagógicas y de gestión académica que permiten la

implementación de proyectos relacionados con laEducación para la Movilidad Segura.

Con base en lo expuesto, el MEN considera necesario que laEducación para la Movilidad Segura, en los Establecimientos Educativos del país, se desarrolle bajo los siguientes enfoques:

a. 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. y que brinde herramientas para conocer los mecanismos que pueden ser utilizados cuando se impida el derecho a una Movilidad Segura.

b. Una educación que reconozca y promueva la equidad e igualdad de género por medio de la transformación de prácticas culturales e imaginarios de discriminación. LaEducación para la Movilidad Segura está fundamentada en un enfoque diferencial, que promueve el reconocimiento, la aceptación de la diferencia y la disminución de prácticas discriminatorias. Adicionalmente, se propone hacer énfasis en la generación de procesos educativos que susciten el cuidado de sí, de los demás y del entorno, y reconocer a mujeres y hombres como sujetos de derechos con posibilidades de incidir en cambios culturales y comportamentales respecto a la movilidad.

c. Una propuesta pedagógica basada en el desarrollo de competencias que "permita a las y los estudiantes comprender los conocimientos y utilizarlos efectivamente dentro y fuera de la escuela, de acuerdo con las exigencias de los distintos contextos" (MEN, 2006, 12). De esta manera, laEducación 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.

La Educación para la Movilidad Segura se relaciona directamente con las competencias básicas y ciudadanas, puesto que busca que los estudiantes respeten las normas de tránsito, conozcan su entorno y las diferentes formas de transporte, sean sensibles a las problemáticas asociadas a la movilidad, actúen racional y éticamente para resolverlas y, sobre todo, modifiquen sus comportamientos de riesgo como actores de la vía.

Algunas Diferencias

Un estudio realizado por CESVI Argentina[1] demostró que la mujer por ser más precavida calcula cada maniobra y va con más cuidado, ocasiona menos accidentes que los hombres. En cambio el hombre al ser más dúctil y tener más experiencia en manejo se sabe más hábil, por lo tanto, se arriesga muchas veces con resultados negativos.

Entre las causas que llevan a que una mujer provoque un accidente figuran errores en maniobras de giro e intersecciones y cuando conduce marcha atrás. Entre tanto, ellos efectúan más sobrepasos inadecuados y excesos de velocidad. El hombre muchas veces comete una infracción a sabiendas de las consecuencias.

1 Centro de Experimentación en Seguridad Vial. Estudio realizado sobre la conducción entre hombres y mujeres en el 2009.

d. Una propuesta pedagógica de carácter transversal que, en consonancia con el punto anterior, asume que las "competencias son transversales a las áreas del currículo y del conocimiento. Aunque generalmente se desarrollan a través del trabajo concreto en una o más áreas, se espera que sean transferidas a distintos ámbitos de la vida académica, social o laboral" (MEN, 2006, pág. 12).

En atención a que el desarrollo de las competencias requiere que diversos conocimientos, habilidades, destrezas, comprensiones, actitudes y disposiciones sean puestos en juego de acuerdo con el contexto, se espera que el desarrollo de las competencias se constituya en el núcleo común de los currículos en todos los niveles educativos, y, de tal modo, hacer "posible la integración de los distintos niveles educativos, así como las diversas ofertas institucionales, bajo un concepto de educación permanente, que se inicia en la primera infancia y continúa a lo largo de la vida, aun después de que los individuos finalizan su escolarización" (MEN, 2006, pág. 12).

Por tanto, la Educación para la Movilidad Segura promueve la creación de espacios de aprendizaje acordes con el desarrollo de competencias básicas y ciudadanas

e. Un modelo preventivo de influencia psicosocial que considera el ambiente, la personalidad y la conducta como factores de riesgo que son imprescindibles en el desarrollo de un programa preventivo.

f. La propuesta del MEN sugiere la inclusión de un modelo preventivo que tiene por objeto contribuir en la formación de hábitos, actitudes y comportamientos seguros. El modelo preventivo, al ser incorporado en la Educación para la Movilidad Segura, se ejecuta por fases: Primera, desde la lectura de contexto, se definen problemas cotidianos de movilidad que, al ser abordados desde los proyectos pedagógicos, cuestionarán las actitudes y comportamientos cotidianos empleados al movernos en el espacio público. Posteriormente, se propicia la construcción de nuevos conocimientos con respecto a la forma de abordar la movilidad; ellos buscan soportar con argumentos técnicos el juzgamiento y por lo tanto el comportamiento ante la situación problema. En la tercera fase del modelo se pretende evidenciar el proceso de desarrollo de competencias ciudadanas, reconociendo en el otro, un sujeto de derechos.

Propósitos comunes a la formación para la movilidad segura

A continuación se presentan los propósitos comunes a la formación de laEducación para la Movilidad Segura. Dichos propósitos presentan un fuerte vínculo con procesos de formación ciudadana en tanto que, como principios fundamentales, buscan priorizar el respeto por la vida, asumir la ciudadanía responsable y comprometerse socialmente con el espacio público:

1. Cuidado de sí y de los demás, como reflejo del respeto a la vida y de una actitud preventiva y permanente de conductas seguras en la vía.

2. Constituirse como ciudadanos autónomos responsables de sus actos. Asumir la norma a partir del conocimiento pleno de la misma, pero más allá del simple cumplimiento por imposición. Consolidar en todos los estudiantes la capaci-

dad de gobernarse a sí mismos y reconocer los beneficios de la norma como reguladora de las acciones en sociedad para el beneficio colectivo. Promover el respeto de las normas sobre las cuales se regulan las relaciones de movilidad.

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

¿POR QUÉ HABLAR DE MOVILIDAD SEGURA?

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

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

Pensar en una movilidad segura implica alinear todas las acciones educativas con una política de seguridad que contribuya al desarrollo y mejora de vías y medios de transporte, es decir, que asegure condiciones óptimas de movilidad. Así, la seguridad vial será producto no solo del conocimiento de las señales y normas de tránsito de manera memorística, sino por el fortalecimiento de competencias para la construcción de cultura ciudadana expre-

De la Seguridad Vial a la Movilidad Segura

La seguridad vial tiene dos acepciones: la prevención de los accidentes de tránsito y la reducción de sus efectos sobre la vida e integridad de las personas, que se ven involucradas en un incidente no deseado de tránsito. También se refiere a las tecnologías, equipos y dispositivos que presentan los vehículos para la prevención o mitigación de los efectos de un accidente.

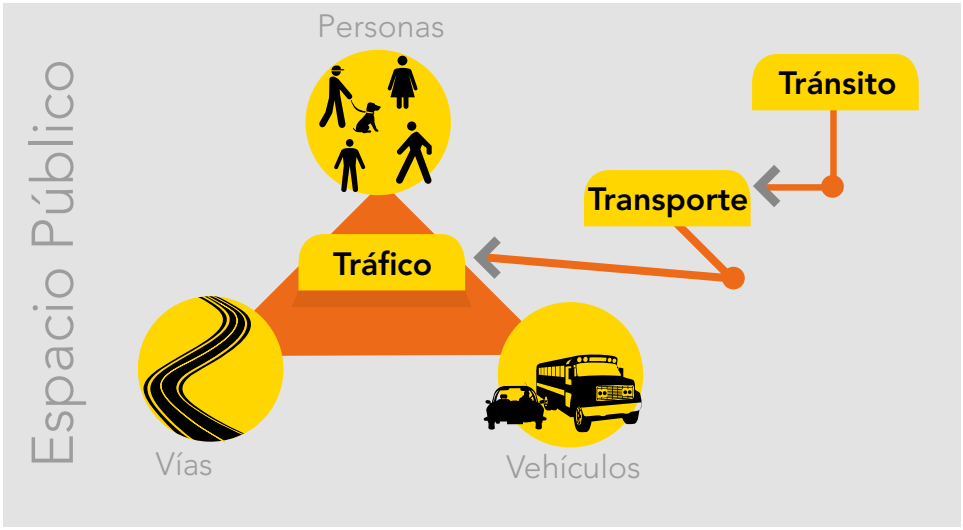
Por su parte, la movilidad fomenta un cambio en la actitud, conocimientos y habilidades que se utilizan al hacer uso de la infraestructura vial, además de una nueva forma de relacionamiento con esta infraestructura, con el entorno y con los usuarios de la vía. Es por ello un concepto que además de incluir a la seguridad vial, sienta las bases para la definición de los desempeños que su eficiencia exige.

sada, entre otros, en un óptimo desplazamiento y seguridad en la vía. Dicha cultura ciudadana debe exigir también el desarrollo de una infraestructura adecuada y garantizada por parte de entidades gubernamentales y no gubernamentales; también debe reclamar un compromiso comunitario sobre el cual sostener los logros obtenidos por los estudiantes al relacionarse, en lo cotidiano, con personas que no están inmersas en procesos de educación vial o que asumen la seguridad desde el sentido común.

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

De acuerdo con la conceptualización propuesta y desarrollada por el MEN, en la movilidad segura se integra, de forma dinámica, el desarrollo de competencias ciudadanas en relación con el comportamiento en la vía, el espacio público, el tránsito, el transporte, el tráfico y la seguridad vial.

Gráfica 1. Esquema de las relaciones entre los diferentes elementos que conforman el concepto de movilidad.



Para una mejor comprensión de la movilidad segura, es necesario apropiarnos de los elementos que conforman el concepto:

- Espacio público: Se refiere a todo lugar, diferente a las edificaciones de habitación, en donde se puede circular libremente pero bajo el acatamiento de la regulación sobre su uso y aprovechamiento.

- Tránsito: Constituye la circulación efectuada en el espacio público o en el espacio privado que se encuentra abierto al público; también alude a la presencia

temporal que hace la persona, con el fin de utilizar el espacio para su servicio o disfrute.

- Transporte: Hace referencia a un sistema de medios para el tránsito. Este sistema delimita la red viaria que le es propia, los equipos, los medios y las responsabilidades de los usuarios en sus diferentes roles.

- Tráfico: Es la interacción de los modos y medios de transporte con las personas y las redes viarias. Esta triada delimita entre otros el concepto de seguridad vial y condiciona la movilidad.

- Seguridad vial: Se trata del conjunto de acciones, mecanismos, estrategias y medidas orientadas a suprimir o disminuir los efectos de los mismos, con el objetivo de proteger la vida de los usuarios de las vías.

COMPETENCIAS PROPUESTAS PARA LA MOVILIDAD SEGURA

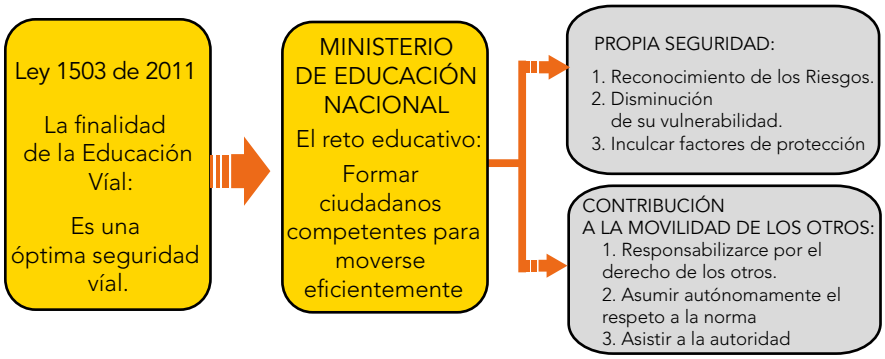
Con base en la articulación entre los enfoques de la educación vial, expuestos anteriormente, el siguiente aspecto es delimitar las competencias que permitirán al estudiante adquirir los conocimientos, habilidades y actitudes desde el ámbito escolar, para una óptima seguridad vial. Para su definición se tienen en cuenta los diferentes aspectos que son constitutivos de la movilidad, esto es, el tránsito, el transporte, el tráfico, la seguridad vial y el espacio público.

Apoyados en la experiencia y conocimientos de expertos que participaron en las mesas de discusión para la construcción de este documento, se plantearon los conocimientos, las habilidades, las actitudes y comportamientos que deberían tenerse en cuenta en la educación vial y con los cuales transformar las creencias, habitos con respecto al tránsito y el espacio público, garantizando así una óptima Movilidad Segura. Los expertos también analizaron diferentes experiencias y algunos modelos educativos en seguridad vial, buscando los factores de mayor impacto para con ellos mejorar la propuesta de MS definida por el Ministerio.

La pregunta que guio el desarrollo hasta este punto fue ¿cómo desde el sector educativo se puede contribuir a la seguridad vial? Más allá de una respuesta en cuanto al conocimiento de las normas o el desarrollo de algunas habilidades para la seguridad personal, el Ministerio ve que la movilidad, tal y como la ha concebido, debe llevar a las personas a repensar su entendimiento sobre la forma de utilizar el espacio y también sobre su contribución al fomento de los derechos constitucionales del respeto a la vida y del tránsito libre por el territorio nacional.

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

Gráfica 2 Criterios para la definición de competencias para la movilidad segura



El esfuerzo de encontrar criterios sobre los cuales agrupar los factores mencionados, permitió definir en qué debia ser formado y preparado el actor vial para intervenir de un modo eficaz en los aspectos que involucra la movilidad segura. Por lo tanto, conocer y acturar con idoneidad en la movilidad requiere comprender el entorno, la forma de orientarse en él, la valoración de los riesgos en el tránsito, la vulnerabilidad de las personas ante ellos, la aptitud para moverse con pericia utilizando cualquier modo de transporte, el acatamiento de las normas, que regulan el uso del espacio y el tránsito, y que se comunican a través de la señalización y son dispuestas por la autoridad competente. Finalmente la responsabilidad compartida con los otros actores del tránsito en el respeto de los derechos de todos por la vida y la vía.

Las competencias por lo tanto deben contribuir al desempeño idóneo y ético ante los problemas de la movilidad, buscando la seguridad personal, la calidad del tránsito y el aprovechamiento adecuado y sostenible del entorno. Se plantean por lo tanto la siguientes competencias a fomentar desde el proceso educativo:

Comprensión del entorno

La movilidad siempre ha estado ligada al territorio, específicamente a la infraestructura vial. En la propuesta desarrollada se hace una apropiación total de las condiciones del espacio público, de la forma como se configura, se usa y se puede aprovechar, así como de los factores condicionantes del mismo. La importancia del espacio público como sitio de identidad y socialización se vuelve un tema relevante para la seguridad; solo en la medida en que deje de ser anónimo, de nadie, el espacio público puede adquirir un sentido o un significado de respeto, de salvaguarda, de orgullo.

Incluye también la capacidad de poder guiar el comportamiento mediante las señales externas e internas y de navegar en atención a la señalética; haciendo hincapié en aquellas señales que nos informan y ubican dentro del contexto espacial, en la construcción de hitos que sirven de referentes tanto para la movilidad como para la identidad con el territorio.

La señalización y señalética informativa son temas del saber de esta competencia. El

urbanismo como un constructo social, el espacio público y la accesibilidad a espacio físico también se incluyen en el ámbito delimitado por la competencia.

Movilidad idónea según modo de transporte

La movilidad no se centra en la existencia de accidentes de tránsito, ya que ellos remite necesariamente a vehículos en movimiento . Por lo tanto, ante la necesidad de situar aquellos incidentes en los que no hay vehículos involucrados y que se presentan fuera de las calzadas (vías destinadas al tránsito de vehículos automotores), en los lugares en donde transitan los peatones o en aquellos que son utilizados por las personas para recrearse, surge la necesidad de ampliar el ámbito de la competencia de medios de transporte a modos de transporte; así quedan involucrados los peatones y se ven inmediatamente favorecidos otros tipos de formas de movilizarse, tales como las canoas, los animales de montar o las tarabitas tan comunes en zonas apartadas de la geografía andina colombiana.

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.

Se propicia el desarrollo de un factor protector al derecho a desplazarse libremente y es el hecho de asumir la intervención del modo utilizado para realizar esta acción y por la presencia de otros actores en la vía; por ese motivo, 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.

Valoración en la movilidad del riesgo y la vulnerabilidad

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

¿Que Entendemos por Entorno?

Definir una competencia con respecto al entorno, tiene el propósito de apropiarse de él y transformarlo para el aprovechamiento positivo y la conservación ambiental del mismo.

El concepto de entorno es un término en el cual se reúne elementos como la planeación y diseño ambiental, urbano o rural, la arquitectura y el equipamento para el aprovechamiento del espacio público. En la relación entre el individuo y el entorno, se configura una representación del ambiente que provocará reacciones e ideas, estas al asociarse con las ideas y representaciones de otras personas constituyen un pensamiento social.

Por lo tanto, es necesario tener en cuenta la representación (pensamiento social) en conjunto, cuando se pretende el mejoramiento del entorno urbano, natural y ambiental.

Se integran en esta competencia los temas que posibilitan sopesar las consecuencias de los riesgos sobre el propio ser, sobre el otro y sobre la propiedad. Por ello, se buscarán a través del desarrollo de esta competencia, la consolidación de temas y procesos asociados a la biocinética, ergonomía, los efectos de ciertos químicos sobre el cuerpo, entre otros. De esta forma se contribuye con la formación de competencias de cuidado de sí mismo al desarrollar conocimientos con los que se pueden soportar criterios técnicos de protección.

Asumir la regulación

Resalta la importancia de respetar las normas de movilidad de forma autónoma y asumidas como un acuerdo social que procura el mayor bien para el mayor número de personas. La competencia delimita llas condiciones y normas sobre el uso de las vías, el amoblamiento urbano y los espacios de esparcimiento. Las funciones de la autoridad en tanto reguladoras del tránsito, sus procesos y formas de actuación. También las normas de comportamiento al utilizar el espacio público y los espacios privados abiertos al público y la forma de actuar en eventos específicos del tránsito.

La importancia de la competencia se incrementa al reconocer que cuando el actor del tránsito comprende el sentido de la norma, ella deja de ser una limitante para la movilidad y se convierte en el parámetro para la libertad compartida en la movilidad.

Corresponsabilidad vial

En esta competencia se han delimitado los factores que puedan disminuir los comportamientos egoístas típicos de la movilidad, tales como el atajismo, el oportunismo, la intolerancia y la territorialidad. Estos comportamientos, que se sustentan en la errada creencia de la prevalencia de los derechos absolutos de los individuos, surgen del relativismo moral de la persona y movilizan sus actitudes hacia la aceptación de una condición en tanto le sea favorable. En contra de ello, se promueve una ética de la movilidad la cual promueve la limitación de la libertad individual en pos 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.

FACTORES DE LA MOVILIDAD SEGURA

La Ley 1503 de 2011 define como actores de la vía a todas las personas que asumen un papel determinado mientras transitan en el espacio público. Se consideran, por lo tanto, actores de la vía a los peatones, pasajeros y conductores de vehículos automotores y no automotores (bicicletas, patines, Entidades Territoriales Certificadas.).

De acuerdo con las diferentes etapas de la vida, los estudiantes asumirán alguno de estos roles; por tanto, es importante prepararlos para enfrentar los riesgos a los que se exponen. En las primeras etapas de desarrollo y de vida escolar, los roles que se asumen mayoritariamente son de peatón y pasajero, lo que implica un alto grado de responsabilidad de los acompañantes –sean padres, familiares, docentes, estudiantes en servicio social y los responsables de los transportes–, para salvaguardar la integridad del niño[5]. Esto realza la necesidad de afianzar en todos los estudiantes el sentido de solidaridad y cuidado del otro.

5 Cfr. artículos 3.° y 6.° de la Convención de los Derechos del Niño, ONU.

Los niños y jóvenes en edades escolares conducen modos de transporte asequibles para ellos, como bicicletas, patines, patinetas; en otros contextos, animales de montura, canoas, lanchas de cabotaje, bicimotores y automóviles, por lo cual el concepto de conductor no es asociado exclusivamente a vehículos motorizados. La oportunidad que tienen los estudiantes para movilizarse por medios alternativos[6] exige que, desde la escuela, se promueva la orientación suficiente para considerar el acto de conducción como un elemento desencadenante de acciones seguras, o de alto riesgo, bien sea por imprudencia o impericia.

Es de resaltar que la OMS determina que los peatones, pasajeros y conductores de bicicletas y vehículos motorizados de dos ruedas se consideran usuarios vulnerables de las vías[7]; estos representan globalmente casi la mitad de las víctimas mortales por causa de los accidentes de tránsito. En vista del alto porcentaje de responsabilidad del factor humano en la accidentalidad, conviene focalizar esfuerzos desde la escuela, en torno a la formación de actitudes, comportamientos y hábitos en el ser humano[8].

Acerca de usuarios vulnerables en las vías, hay un tipo de población que requiere nuestra máxima atención, la población con movilidad reducida (PMR)[9]. Desde el enfoque de derechos, la protección a dicha población con mayor probabilidad de accidentalidad, se establece como un ejercicio de corresponsabilidad y una premisa fundamental en el comportamiento de todo ser humano.

Los actores y sus compromisos desde el ámbito educativo

Desde la escuela, los docentes y directivos docentes cumplirán una función excepcional promoviendo estrategias encaminadas al conocimiento, desarrollo de habilidades y formación en torno a la movilidad, que le permitan al estudiante reconocerse y reconocer a otros como seres que requieren atención y cuidado independientemente de la forma en la que se desplacen por la vía. Por su parte, los estudiantes serán agentes educativos para sus pares, al cooperar con los programas que se fijen en el Establecimiento Educativo y moderar el comportamiento de los compañeros de grados inferiores en espacios públicos. De igual manera, los padres de familia fortalecerán su labor formativa en competencias ciudadanas y las relacionadas con la movilidad segura apoyando las estrategias que establezcan los Establecimientos Educativos desde sus proyectos educativos institucionales (en adelante PEI). En general, toda

6 Transportarse es utilizar un medio físico para trasladarse; implica la articulación de diferentes elementos como son las redes de tránsito por las cuales se trazan rutas con origen y destino, los equipos propios para conducirse por estas rutas, la carga (pasajeros o mercancía) y los roles que desempeñan las personas, que según el caso pueden ser conductor, pasajero o peatón para cuando la persona utilice su propia fuerza, sin ayudas mecánicas, en el acto de trasladarse. A cada modo se le puede vincular algún tipo de equipos (vehículo) para el transporte; así, tenemos automóviles para el modo terrestre, barcos o lanchas para el acuático, aviones para el aéreo, y trenes para el férreo, entre otros. A estos los llamamos los medios de transporte específicos, según modo.

7 Cfr. Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial. OMS.

8 Boletín FAL, edición 311, número 7 de 2012, "Seguridad vial y salud pública: costos de atención y rehabilitación de heridos en Chile, Colombia y Perú". Página 3. Cepal: Unidad de Servicios de Infraestructura.

9 Hacen parte de ella los niños, los adultos mayores, las mujeres embarazadas, la población con discapacidad y con movilidad reducida temporal por eventos que no son permanentes, como, por ejemplo, personas incapacitadas temporalmente que usan bastón o muletas.

la sociedad debe ejercer su papel formador en la reivindicación de los derechos y en el rechazo social a todas las formas de amenaza de la vida humana, que incluye las prácticas riesgosas y excesos que aumenten la vulnerabilidad del ser humano en las vías.

Para desarrollar procesos de Educación para la Movilidad Segura es primordial trabajar en el desarrollo de las siguientes acciones, tal como lo sugieren diferentes experiencias internacionales, entre otras[10]:

- Formación de docentes y estudiantes en el tema de movilidad segura con base en valores de convivencia y paz.
- Creación y apoyo de consejos de seguridad vial en las instituciones educativas con participación de autoridades locales, docentes, estudiantes y padres.
- Vinculación de la comunidad educativa (docentes, padres, estudiantes) en jornadas de reflexión y aprendizaje sobre hábitos, actitudes y conductas seguras en la vía.
- Creación e implementación de proyectos pedagógicos para resolver problemas específicos de movilidad segura, desde la respectiva lectura de contexto.

Consideramos que, a partir de estas líneas de intervención, los Establecimientos Educativos podrán analizar su contexto y establecer acciones decididas, visibles, innovadoras y ceñidas a las exigencias de Ley 1503 de 2012, para que desde la autonomía institucional orienten a los estudiantes en el proceso educativo para la movilidad segura.

Educación para la movilidad segura desde la intersectorialidad

La Educación para la Movilidad Segura está fundamentada en un ejercicio intersectorial que permite el establecimiento de políticas integrales y que garantiza condiciones favorables para el desarrollo del proyecto. En consonancia con Castell-Florit (2007), se concibe la intersectorialidad como la intervención coordinada de instituciones representativas de más de un sector social en acciones destinadas total o parcialmente a tratar los problemas vinculados con la salud, el bienestar y la calidad de vida (27). En este sentido, el Ministerio de Transporte velará por formular y adoptar las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica del transporte, el tránsito y la infraestructura en los modos terrestre, marítimo, fluvial, férreo y aéreo, mientras que al sector de industria y comercio le compete que exista una norma exigente en sistemas de seguridad de todo el parque automotor. Por su parte, al Ministerio de Salud le compete lo relacionado con las políticas sobre los determinantes de salud. En cuanto a la infraestructura, es importante que se encaminen esfuerzos desde las oficinas de Planeación y secretarías de Gobierno para optimizar las condiciones del mobiliario urbano.

La planificación, articulación y gestión de la seguridad vial del país estará a cargo de la Agencia Nacional para la Seguridad Vial, creada por la Ley 1702 del 2013. Esta entidad se constituye en el soporte institucional y de coordinación para la ejecución, el seguimiento y el control de las estrategias, los planes y las acciones dirigidos a dar cumplimiento a los objetivos de las políti-

10 Los estudios analizados fueron: Educación vial argentina; Guía de educación vial para secundaria, Perú; Visión cero, entre otros.

cas de seguridad vial del Gobierno nacional en todo el territorio nacional. Por otra parte, la Policía Nacional, a través de sus cuerpos especializados y de los organismos de tránsito, cumplirá la función de aportar la información necesaria sobre las condiciones de seguridad vial, insumo fundamental para la definición de los proyectos pedagógicos. Además, prestará asistencia a la ejecución de estos proyectos y brindará apoyo técnico a los Establecimientos Educativos.

Así como a nivel nacional los ministerios de Transporte, Educación, Salud y Comercio se unen en la Agencia Nacional de Seguridad Vial con el fin de darle un tratamiento integral a la problemática, a nivel territorial se ha dispuesto la creación de los comités territoriales de seguridad vial[11], en los cuales la intersectorialidad es una realidad.

Si bien es cierto que la movilidad segura exige el compromiso de varios sectores, es imprescindible establecer compromisos puntuales para el sector educativo. Estos compromisos se abordarán en el apartado correspondiente a la ruta para el proyecto pedagógico en movilidad segura.

Entorno, movilidad y educación

El entorno presenta unas condiciones que modifican la conducta del ser humano y las acciones que realiza para movilizarse; la disposición de los elementos que lo constituyen implica que el ser humano interprete el contexto y adopte sus acciones de acuerdo con los beneficios o las exigencias que estos presentan para la movilización. En Colombia, los entornos rurales y urbanos exigen el uso de diferentes modos de transporte, desde buses, motos y bicicletas hasta animales, andariveles, canoas, balsas y lanchas. Esta multiplicidad de entornos, los modos y medios de transporte utilizados invitan a dinamizar la concepción de movilidad y a pensar de nuevo las implicaciones para los actores viales. Por tanto, hacer una lectura de contexto implica determinar las prioridades en conocimientos, habilidades y actitudes, identificar los mayores riesgos, su recurrencia y sus formas posibles de mitigación. De igual manera, las competencias con las que cuenta el estudiante actúan en conjunto para afrontar diferentes situaciones en las cuales se desenvuelve el estudiante.

11 Los comités territoriales estarán conformados por las entidades que planifican y controlan los usos del espacio público y las medidas de seguridad.

Perspectiva Humana

El entorno es cambiante y jamás estático; la autoridad supone que puede regular el flujo del tránsito con base en la reducción de unos modos de transporte y la ampliación de otros del espacio disponible. Esta decisión genera, en realidad, "viajes inducidos" lo que significa que hay nuevos incentivos para utilizar ese nuevo espacio. Al ampliar las vías pensando en disminuir la congestión, inicialmente esta efectivamente se reducirá, pero la vía se volvería más atractiva para otras personas que cotidianamente no la utilizan, al final, los niveles de congestión de las nuevas vías pueden ser inclusive mayores que los iniciales.

En el paradigma de propiciar la velocidad de los vehículos, construir más carreteras no mejora la movilidad, pareciera que las nuevas vías "produjeran su propio tráfico" y los tiempos de viaje no se reducen en la medida esperada.

A diferencia de él, el paradigma centrado en hacer eficiente todos los viajes (caminar al transporte, atravesar la zona residencial, viajar por vías secundarias, por una principal, dejar el vehículo y caminar hacia el trabajo), demuestra que el trayecto y el tiempo empleado en las vías más amplias, no representa más de la mitad del recorrido, por ello, se puede rEstablecimientos Educativosmplazar ese escaso ahorro de tiempo al ampliar una autopista, en mejorar las condiciones ambientales y de seguridad de todo el recorrido, haciendo los viajes más agradables y menos estresantes.

Ahora bien, sabemos que el entorno es cambiante y jamás estático. La velocidad de los vehículos, las relaciones de espacio entre los elementos que lo conforman, las interacciones inmediatas entre vehículos, personas y vías modifican permanentemente el entorno. Podemos ejemplificarlo en la manera como la autoridad regula el uso del espacio, destinado a los vehículos automotores, las bicicletas, al desplazamiento de peatones; es así como, los espacios para desenvolverse se amplían o reducen, se modifican favorablemente o aumentan las exigencias para quien los transita.

Bajo esta sucesión de modificaciones, el ser humano establece una continua secuencia de toma de decisiones en contexto, en las cuales influyen aspectos tan complejos como las emociones, la asimilación de las normas y la valoración de las consecuencias de sus actos, requiriendo para ellas una lectura e interpretación del entorno, la adaptación de los movimientos, la elección de mantener o modificar la velocidad, esforzar su capacidad de percepción, agudizar los estímulos captados por los canales perceptivos (auditivos, visuales y cenestésicos), considerar opciones y asumir una respuesta ante el panorama establecido.

Este ejercicio de toma de decisiones de los actores viales suscita un extenso análisis para tipificar conductas riesgosas en la vía, avanzar hacia una toma de decisiones consciente y regular la incidencia que tienen otros factores como la cultura. Para ello se sugiere fortalecer procesos que susciten, en lo posible, el análisis previo de las circunstancias que pueden desencadenar actos riesgosos; el peatón puede observar la velocidad de los carros, las condiciones de espacio y tiempo, las señales que orientan hacia las acciones que se deben seguir para movilizarse de manera segura.

Desde el juicio, decidir lo más conveniente para la integridad propia y de los demás, arriesgarse o tener una actitud prudente. Detenerse o seguir parecen decisiones elementales, pero se constituyen en vitales para generar procesos que inviten a respetar a otros en la vía y a lograr una movilidad segura. Si agregamos a estos elementos factores psicosociales como la influencia de los compañeros en edades escolares, especialmente para los adolescentes, la decisión se constituye en un proceso complejo.

Asumir conductas riesgosas para ganar estatus en los grupos de pares multiplica la posibilidad de accidentalidad en los adolescentes. Aquí hay una necesidad vital de la escuela: equilibrar dicha influencia social en relación con el desarrollo de procesos que favorezcan la autonomía para regularse a sí mismos y acatar las normas desde una postura reflexiva y consciente. En este sentido es vital crear condiciones en las cuales se desarrolle el pensamiento crítico para que el estudiante decida cuáles van a ser sus acciones en el espacio público desde el ejercicio genuino de su autonomía.

Las acciones y actividades realizadas en la escuela deben desarrollar en el estudiante la identificación de los elementos dispuestos en el entorno, las exigencias de estos y adaptación de los movimientos y desplazamientos a las condiciones, la identificación de los variados estímulos sensoriales y el aumento en la velocidad de reacción y capacidad de respuesta ante ellos. El niño en su desarrollo escucha los sonidos y actúa de conformidad con la intencionalidad de estos. Esta respuesta en principio es lenta, lo que se considera una dificultad para la seguridad en el momento de movilizarse en el espacio público.

La estimulación visual debe ayudar a aumentar el ángulo de visión y por ende la visión periférica. Los ángulos en los primeros años de la infancia no sobrepasan los 110 grados. Por esto, es indispensable estimular y ampliar la perspectiva visual como elemento preventivo para que el niño pueda desenvolverse en su entorno con menor posibilidad de riesgo por defectos en la detección de obstáculos, personas, vehículos.

Conjugar estímulos auditivos y visuales y modificar los entornos (en tiempo y espacio) para optimizar la capacidad de respuesta en situaciones cambiantes desarrollará indudablemente la capacidad de movilizarse en el espacio. De igual manera, adaptar movimientos que permitan desplazamientos (correr, caminar, saltar, girar, retroceder) con eficiencia mecánica, con respuestas oportunas a las demandas del entorno, son objetivos indispensables en la formación para la seguridad personal en las vías.

RELACIÓN ENTRE LA FORMACIÓN EN MOVILIDAD SEGURA Y LAS ÁREAS DEL CONOCIMIENTO

Contribución a la movilidad segura desde la formación para la ciudadanía

La articulación entre la política pública sobre seguridad vial y la política educativa existente acerca de la formación para la ciudadanía se traduce en la construcción de espacios pedagógicos en los que las niñas, niños, adolescentes y jóvenes desarrollen las competencias necesarias para el ejercicio de la ciudadanía y de los derechos humanos, se formen como sujetos críticos que intervengan activamente y sean corresponsables en la construcción de acuerdos, normas y ambientes democráticos respetuosos de la vida y de lo público.

La propuesta de laEducación para la Movilidad Segura pretende que los sujetos reconozcan plenamente sus derechos y las responsabilidades que implican el uso y disfrute del espacio público. En esta línea se sugiere que las competencias ciudadanas promuevan el reconocimiento del valor de lo público en el ejercicio de una ciudadanía.

Para que todo esto sea posible, es importante que la escuela favorezca no solo la actuación responsable en el espacio público de acuerdo con el contexto, sino que promueva la movilización bajo criterios de seguridad, solidaridad y sostenibilidad, el desarrollo de procesos de sensibilización que permitan modificar hábitos y comportamientos de riesgo, la participación en la formulación de acuerdos de convivencia, la reflexión y toma de conciencia desde una ética del cuidado, así como la reflexión sobre las posibles consecuencias que nuestros actos tienen para nosotros mismos y para los demás.

Contribución desde las Competencias en Matemáticas a la movilidad segura

Ser matemáticamente competente implica tener desempeños para formular, plantear, transformar y resolver problemas a partir de situaciones de la vida cotidiana, de las otras ciencias y así mismo de las matemáticas. Por Ello requiere analizar la situación; identificar lo relevante en ella; establecer relaciones entre sus componentes y con situaciones

semejantes; formar modelos mentales de las matemáticas y representarlos externamente en distintos registros; formular distintos problemas, posibles preguntas y respuestas que surjan de ellas. Este proceso general requiere del uso flexible de conceptos, procedimientos y diversos lenguajes para expresar las ideas matemáticas pertinentes y para formular, reformular, tratar y resolver los problemas asociados a dicha situación. Estas actividades también integran el razonamiento, en tanto exigen formular argumentos que justifiquen los análisis y procedimientos realizados y la validez de las soluciones propuestas.

Desde la movilidad segura, las competencias matemáticas otorgan los elementos para la representación de ideas y su simbolización posterior, acompañará la comprensión de la lógica que tienen las formas en el tránsito y el sentido de estas. Será también la herramienta para realizar investigaciones y sustentar las argumentaciones de las propuestas con el fin de mejorar las condiciones del tránsito y tráfico vial.

Contribución a la movilidad segura desde el área de filosofía

La enseñanza de la filosofía está ligada al desarrollo de la conciencia crítica del alumno, al fortalecimiento de su capacidad creativa y a la formación de la disposición al diálogo. Los problemas planteados por esta área les permiten a los estudiantes madurar intelectual y afectivamente a la vez que consolidan en ellos habilidades para la confrontación y el debate.

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

La filosofía, al igual que la educación en movilidad segura, apunta al desarrollo del pensamiento autónomo, impulsa la comunicación como forma privilegiada de interacción y tiene como objetivo la formación de la persona y la consolidación de buenos ciudadanos. Tanto en el terreno de laEducación para la Movilidad Segura como en el de la filosofía comprendemos la importancia de respetar los consensos y constituirse como seres autónomos responsables de las decisiones personales.

Contribución a La movilidad segura desde el área del lenguaje

El trabajo desarrollado en el área del lenguaje apunta al enriquecimiento de la comunicación, la transmisión de información, la expresión de ideas, la representación de la realidad, la construcción de sentido y la formación de ciudadanos autónomos y responsables. Gracias al lenguaje los seres humanos han creado, interpretado y transformado su mundo, es así como logran identificar objetos, diferenciarse de los demás y tomar conciencia de sí mismos. La educación vial, al igual que el área del lenguaje, apunta a brindar al estudiante herramientas para que haga un adecuado uso de los sistemas simbó-

licos, desarrolle la autonomía y logre establecer acuerdos con los demás. El lenguaje permite a los estudiantes conocer la realidad sociocultural en la que se encuentran ubicados, estructurarla, interpretarla y en ocasiones modificarla a través de acuerdos. Así los estudiantes se apropian del espacio, de las normas que rigen su movilidad, se entienden como actores de la vía y comprenden las bondades de los acuerdos sociales.

Un trabajo adecuado que apunte al desarrollo del sistema lingüístico permitirá que los estudiantes tomen conciencia de sus acciones en la vía, que planifiquen y prevean las implicaciones que tendrán sus actos. El ejercicio continuo de revisar nuestro actuar debe estar apoyado en saber que se es un ser entre otros. Los espacios conjuntos en los que convivimos pueden ser utilizados de manera adecuada si, a través del lenguaje, se expresa lo que se piensa de manera respetuosa e interpreta de la misma forma el querer de los demás, si se intercambia información verbal y no verbal sobre el entorno, si se logra que a partir de definir y compartir signos con los cuales comunicarse con los otros se es capaz de interpretar y redefinir la realidad para todos logrando así acuerdos de convivencia y sobre todo identidad colectiva a partir del territorio delimitado.

Contribución a la movilidad segura desde el área de ciencias sociales y naturales

De muy destacada importancia es el aporte cognitivo que las ciencias naturales pueden hacer a la educación vial al dirigir estos conocimientos hacia el entendimiento de la vulnerabilidad del ser humano ante las fuerzas físicas a las cuales se ve expuesto en el contexto de la movilidad.

Si desde las competencias sociales se va descubriendo la forma como se contribuye en el sostenimiento de una movilidad de calidad para todos, desde las ciencias naturales apuntalamos el otro concepto que sostiene a la educación vial, esto es, el entendimiento de las fuerzas que intervienen y las consecuencias que tiene sobre el ser vivo, en especial sobre los humanos, un incidente vial o un accidente de tránsito[12].

Pero no todo el aporte de las ciencias naturales se verifica en lo que llamamos biocinética[13], puesto que su espectro se amplía al considerar las fuerzas dinámicas que ponen en marcha las máquinas, los motores y la tecnología que se va desarrollando para su control.

Aportan, por lo tanto, las ciencias naturales a los individuos conocimientos sobre los cuales fundamentar posteriormente la necesaria pericia e idoneidad para ejercer la función de conductor o de peatón responsable, sopesando riesgos, vulnerabilidad y sobre todo controlando la conducta temeraria a partir del entendimiento de las capacidades reales de los seres vivos para trasladarnos, bien sea por nuestros propios medios, bien sea utilizando un medio de

12 La diferencia entre accidente e incidente es que en el primero intervienen vehículos, y los incidentes son cualquier situación que se presente en el espacio público y afecte la movilidad.

13 La biocinética es una disciplina que articula los conocimientos de la biología y la física mecánica, investigando los efectos del movimiento y del impacto de los cuerpos en movimiento sobre los seres vivos. Genera información que guíe el diseño de los mecanismos por implementar para evitar las consecuencias adversas de esos efectos.

transporte que incremente nuestros recursos físicos y perceptivos.

Por su parte, las ciencias sociales aportan saberes, desde la historia y la cultura, que permiten reconocer las lógicas sociales, económicas y ambientales sobre las que se pensó y planificó el entorno y le da sentido a la movilidad y a la utilización del espacio público.

Las relaciones espaciales son dinámicas, por lo cual, en la medida en que el espacio se transforma, también se transforman las relaciones sociales y la movilidad de las personas al utilizarlo. En este punto se hace evidente el propósito del compromiso personal y social con la movilidad.

Contribución a la movilidad segura desde el área de las artes

La educación artística asimila los conocimientos y habilidades que se producen en las diferentes áreas del saber para recrear con ellos nuevos mundos que no estén sometidos a reglas teóricas o éticas prEstablecimientos Educativosstablecidas, permitiendo significar y rediseñar el entorno cultural, acción dinámica que a su vez definirá y significará el espacio y la movilidad dentro de él.

Desde el diseño gráfico y el lenguaje audiovisual se hacen aportes importantes a la educación vial, debido a que estas disciplinas definen formas estéticas de presentar el entorno, las cuales pueden disminuir o incrementar sensaciones estresantes en el actor vial, contribuyendo de esta manera a sostener sensaciones placenteras o no al transitar por el espacio público. Se puede entonces, desde la creatividad artística, definir propuestas que contribuyan a armonizar el uso y aprovechamiento del espacio, al entendimiento de las dinámicas que determinan ese uso, de la forma como se delimita el territorio a través de la infraestructura y se le da un sentido con la instalación de mobiliario urbano, elementos todos que ayudarán a despertar en las personas sensibilidad hacia referentes de delimitan el entorno, logrando identidad con el espacio y por supuesto un comportamiento adecuado en él.

Contribución a la movilidad segura desde el área de educación física

Desde una concepción formativa, lo corporal en la educación física se considera como "la condición de ser, estar y actuar en el mundo"[14]. En la interdependencia que se establece entre el espacio público y la relación con el entorno, se crean condiciones cambiantes que requieren procesos de adaptación y transformación para estar y actuar en el mundo y en el espacio público.

¿En qué aportan las competencias específicas de la educación física a la movilidad segura? Desde lo motriz, la capacidad de adaptación a un espacio determinado y la reorganización en las estructuras espaciales y temporales al movilizarse por el espacio público, en entornos rurales, urbanos o fluviales, son procesos que deben fomentarse desde esta área, otorgando al estudiante múltiples variables didácticas que permitan tanto el desarrollo de las habilidades motrices (caminar, correr, retroceder, girar, saltar, patinar, montar en bicicleta) como el de capacidades físicas y técnicas de movimiento. La capacidad de autocontrol corresponde a la competencia expresiva corporal. Crear ambientes favorables en los que se aprenda a adoptar técnicas para

14 Documento 15, MEN, 2010.

canalizar la emocionalidad (liberar tensiones, superar miedos, aceptar su cuerpo), que promuevan conductas seguras, aportará notablemente a la movilidad segura.

Los factores relacionados con espacio y tiempo también corresponden al desarrollo expresivo corporal y constituyen la posibilidad de "situar el cuerpo y sus movimientos en relación con el lugar y su estructuración" (Documento 15, MEN, 2010, 36). En estos procesos, la orientación, estructuración y organización espacial se desarrollan desde el reconocimiento del espacio personal[15]. La competencia axiológica corporal pretende "construir un estilo de vida orientado a su cuidado y preservación, como condición necesaria para la comprensión de los valores sociales y el respeto por el medio ambiente" (Documento 15, MEN, 2010). Cuidarse y cuidar a otros redunda en la comprensión y asimilación de la premisa del respeto por la vida y por la de los demás, y se constituye como fundamental para la labor pedagógica en la formación de las competencias para la movilidad segura, especialmente la referida a la valoración del riesgo y la vulnerabilidad.

ARTICULACIÓN ENTRE EL ENFOQUE DE COMPETENCIAS Y UN MODELO DE PREVENCIÓN

La movilidad segura se ha diseñado pensando en fomentar competencias que desarrollen una ética centrada en el reconocimiento, el respeto y la promoción de valores sociales para la movilidad, la cooperación entre los actores del tránsito y la protección de la vida. Se espera que las niñas, niños y adolescentes desarrollen una posición crítica ante la autoridad cuando se impone sin argumentos y se aleja de la protección de los derechos fundamentales.

Se espera del actor vial una posición activa en el respeto de los derechos a la movilidad y la protección de la vida. Por esta razón la educación vial y el fomento de competencias para la movilidad segura, deben pensarse desde una estrategia preventiva, en tanto desarrolla los saberes fundamentales sobre los cuales cambiar los hábitos, las creencias y los comportamientos que el sentido común promueve como válidos y que son los que hasta el momento no han permitido una mayor seguridad vial.

Factores de Protección

Algunos de los riesgos ligados a la movilidad son el estrés, la violencia, la fatiga, considerados como psicosociales son condiciones presentes en las relaciones de movilidad y que son susceptibles de afectar el bienestar físico, mental o social de las personas en el proceso de transitar.

Las consecuencias además de los daños materiales en los vehículos, de las lesiones y muertes de sus ocupantes, también representan descenso en la productividad por el ausentismo laboral, daños morales que involucran a la familia y la sociedad.

Superar estas condiciones de riesgo requiere, entre otras, de la aplicación de un proceso preventivo, que se enfoque en el diseño de mecanismos de protección específicos para el riesgo que se pretende intervenir. El proceso se orienta al desarrollo humano e incluye en la acción preventiva a la familia, la escuela y las instituciones que de alguna manera intervienen en la reducción de los riesgos y, por ende, en el bienestar individual y social.

15 Espacio personal entendido como la relación entre límites de nuestro cuerpo y el espacio social, es decir, los espacios que compartimos con otros.

Por lo tanto es necesario, trazar el camino por el cual se hace posible contribuir positivamente en la reducción de incidentes de tránsito ocasionados por la intolerancia, el egoísmo, el irrespeto a la movilidad de los demás, el mal uso que hacemos de la infraestructura y de los equipos de transporte, para lo cual se incluye un elemento más en la formación: un modelo psicosocial de prevención que dé cuenta de la forma como las competencias interactuan con las condiciones sociales y del medio.

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

Modulación de la actitud

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

En este aspecto es importante hacer relevante la economía psíquica, es decir, la utilización de menos energía en el análisis de situaciones conflictivas, en la definición de intervenciones y en el aprendizaje que se desprende de este proceso. Economía que a futuro se decanta en conductas y hábitos sobre los cual el sujeto sostendrá los criterios y motivaciones ante eventos similares, logrando así disminuir el trabajo de revaloración de cada evento y la toma de decisiones particulares en ellos.

Recognición conceptual

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

Influencia social

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

Para ello, el modelo resalta la importancia de los acuerdos que se deben hacer entre los involucrados, buscando, más que un acuerdo de mayorías, un consenso sobre el bienestar de todos y la inclusión de la

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

Apropiación del derecho a la inclusión

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

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

SECCIÓN II

La Ruta para la Implementación

En esta sección encontraremos las implicaciones, responsabilidades y compromisos que se deben asumir para la Educación para la Movilidad Segura en los niveles nacional, territorial y escolar. Adicionalmente, se proponen diferentes rutas metodológicas que describen cómo desde diferentes gestiones (académica, directiva y proyección a la comunidad)) se pueden implementar acciones pedagógicas en laEducación para la Movilidad Segura. Dichas rutas deben converger en el desarrollo del proyecto pedagógico transversal, desde el análisis e intervención de los problemas en cada contexto y las propuestas en movilidad que se puedan desarrollar a partir de la organización de comités y planes de seguridad vial de los establecimientos educativos.

A partir de la Ley 115 de 1994 y su Decreto Reglamentario 1860 de 1994 se vienen construyendo desde el MEN referentes de calidad (lineamientos curriculares, estándares básicos de competencia, pedagógicas y proyectos pedagógicos transversales, entre otros.)) que contribuyen esencialmente a la concepción de integralidad del ser humano en todas las mediaciones pedagógicas que puedan desarrollarse desde el aula y transferirse a una contribución de la formación del ser humano con una visión global de su realidad y la complejidad que exige su realidad.

Desde esta perspectiva, un ejercicio continuo de acciones pedagógicas adelantadas en espacios escolares y extraescolares, por parte de quienes han estado siempre comprometidos con una clara aplicación de principios que benefician la formación de sujetos éticos, deja ver en la estructuración de una pedagogía por proyectos un recurso facilitador de dicha formación. La inclusión de PPT requiere la generación de una postura crítica, analítica y de interpelación de los propios contextos de desarrollo del saber por parte tanto de los docentes como de los estudiantes.

En este sentido, un proyecto pedagógico transversal se concibe como el resultado de una "construcción colectiva y permanente de relaciones, conocimientos y habilidades, que se van estructurando a través de la búsqueda de soluciones a preguntas y problemas que surgen del entorno y la cultura"[1].

1 MEN. Propuesta curricular piloto para grado cero: marcos político, conceptual y pedagógico. Bogotá, Colombia, 1992.

Dotar entonces de sentido y significación el ejercicio pedagógico se comprende, por una parte, como el reconocimiento de los alcances en cuanto a responsabilidad social de la escuela, como actor que se involucra en las dinámicas y complejidades de la sociedad; también concebir la escuela como una institución que aprende y que por lo tanto se interroga, investiga, dialoga, comprende, debate, se compromete y exige, desde la autoridad que le otorgan los diferentes saberes que en ella circulan, y asumir nuevas formas de orientar al estudiante hacia la construcción de un conocimiento globalizado y relacional.

Ante este desafío, la escuela tiene como compromiso definir estrategias para que desde la formación en derechos y ciudadana se promueva el desarrollo de aprendizajes sociales y la construcción de relaciones sociales fundamentadas en la ética democrática y la paz, haciendo del territorio un espacio posible para todos. Se asume de esta manera que tanto contenidos como procesos de pensamiento y acción, al igual que los contextos, juegan un papel importante en la formación integral de los estudiantes. Así, la consolidación de aprendizajes provenientes tanto del aula de clase como de otros agentes educativos[2] se convierte en posibilidades para afianzar las habilidades sociales y competencias necesarias para asumir los retos del contexto.

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

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

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

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

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

Trabajar sobre la prevención implica reconocer tres factores de riesgo en la movilidad: el ambiente, la personalidad y la conducta. En especial, este último factor determina las formas posibles de hacer conciencia sobre las consecuencias (vulnerabilidad) que puede acarrear sobre el ser humano (biocinética[3]) el uso inapropiado del espacio público y de todo lo que en él se encuentra, toda vez que se conciba dicho espacio público como un sistema[4]. De esta manera, se interroga al actor vial sobre la seguridad de sí mismo y de los otros (corresponsabilidad). La Ley 1503 de 2011 destaca el sentido de corresponsabilidad de los actores en el espacio, muy ligado

2 En Movilidad, los agentes educativos son además de la escuela y la familia, son los pares de amigos, las escuelas de conducción, la autoridad de tránsito y los medios de comunicación.

3 La Biocinética es el estudio del movimiento y del efecto del mismo en los organismos vivos.

4 Se considera el espacio público como un sistema dinámico, en tanto los factores que intervienen en él y la configuración que del mismo se hace, tienen estrecha correlación en el uso y aprovechamiento.

con la ética del cuidado de sí mismo, del otro y del medio ambiente; es decir, orienta la mirada hacia el reconocimiento del espacio público como un espacio humanizado.

Las diversas actitudes, en relación con el uso del espacio por parte de las personas en las diferentes regiones del país, se ven influenciadas por la cultura instaurada en cada contexto y determinante de todas las acciones del ser humano en el aprovechamiento del entorno y sus recursos, expresadas continuamente en la interacción con los otros. Algunos factores determinantes de la cultura y de la movilidad son los avances científicos y tecnológicos que han conllevado cambios en el paisaje natural, estableciendo nuevas formas de desplazarnos dentro de él; las creencias y percepciones sobre la forma en que se debe asumir cada rol en la movilidad (peatón, pasajero y conductor); el desconocimiento de las normas que regulan la interacción en espacios públicos y las vías, así como los impedimentos culturales para reconocer el sentido de las normas como posibilidad de regulación social. Por ello, desde el ámbito de la educación (en la que se incluyen todos los agentes educativos), específicamente a los Establecimientos Educativos, les corresponde velar por el desarrollo de procesos de formación desde transición hasta undécimo grado que lleven a promover la adquisición de hábitos, comportamientos y conductas seguros en el espacio público, acordes con las exigencias del entorno.

Las orientaciones pedagógicas guiarán, por lo tanto, al docente en el diseño y desarrollo de un proyecto pedagógico para la movilidad segura, cuya pretensión es contribuir desde las instituciones en la formación de ciudadanos que conozcan el espacio público con sus características y factores de riesgo, aprendan no solo a reconocerlos, sino a prevenir accidentes, utilicen ese espacio de manera adecuada, lo compartan respetando la vida propia y de los demás asumiendo y promoviendo el derecho del otro al disfrute de ese mismo espacio.

RUTA PARA LA EDUCACIÓN EN MOVILIDAD SEGURA DESDE LOS COMPROMISOS A NIVEL SECTORIAL

Responsabilidades del MEN

El MEN emite las orientaciones pedagógicas para la movilidad segura, en concurso con la comunidad educativa y los grupos sectoriales que participaron en las mesas regionales de discusión y validación[5]. A partir de estas orientaciones se espera que la comunidad educativa tenga elementos conceptuales precisos sobre este tema y que despliegue toda la capacidad innovadora en el desarrollo de esta propuesta desde los Establecimientos Educativos a través de programas que respondan a las necesidades en movilidad que tenga cada comunidad.

De acuerdo con las implicaciones que tiene la Educación para la Movilidad Segura y con los compromisos que se establecen a partir de ella para aportar significativamente en la disminución de los incidentes y accidentes viales, se insinúa un camino desde la transversalidad en los Establecimientos Educativos para adelantar los procesos pedagógicos conducentes al desarrollo de conocimientos, hábitos y actitudes. En la presente sección se proponen y desarrollan algunas alternativas para orientar laEducación para la Movilidad Segura desde los PPT.

El desarrollo de los programas de EPMS requiere el apoyo y acompañamiento de las Entidades Territoriales Certificadas (Entidades Territoriales

5 En el 2013 se realizaron cinco mesas regionales en Cartagena, Medellín, Cali, Bucaramanga y Villavicencio y una mesa nacional en Bogotá. Se convalidó en el 2014 en Villavicencio, Pasto (tanto con la secretaría municipal como con la departamental) y Cali.

Certificadas), las que previamente serán asistidas en lo técnico y pedagógico desde el MEN.

Responsabilidades de las Entidades Territoriales Certificadas

Indudablemente, los compromisos asumidos por el ente rector para garantizar el desarrollo de la Educación para la Movilidad Segura en los Establecimientos Educativos toman un sentido pragmático gracias a la participación de las entidades territoriales como entidad líder en el contexto regional, que deben encaminar esfuerzos en las siguientes tareas:

Coordinar con las autoridades municipales, distritales o departamentales correspondientes acciones y estrategias que apoyen y fortalezcan la capacidad de los Establecimientos Educativos para laEducación para la Movilidad Segura, de conformidad con los programas que promueven el desarrollo de competencias básicas y ciudadanas del MEN.

Como apoyo a esta actividad de coordinación, el Plan Nacional de Seguridad Vial[6] propone la creación de los comités intersectoriales de seguridad vial, los cuales estarían integrados por las entidades certificadas en educación, las secretarías de Salud y los organismos de tránsito, entre otros. A partir de este compromiso cobran importancia las alianzas que logren establecer las entidades territoriales bajo el concepto de intersectorialidad para ofrecer a los establecimientos educativos los procesos de actualización, formación docente y acompañamiento en la conformación, gestión y desarrollo de los comités Intersectoriales de seguridad vial.

La lectura de contexto para identificar los problemas y retos desde la realidad de los contextos propios de cada comunidad es el insumo inicial para establecer los PPT. A partir de los resultados de la lectura de contexto, se deben definir planes anuales con actividades, acciones específicas, responsables, indicadores y cronogramas para lograr la incorporación de la Educación para la Movilidad Segura en todos los Establecimientos Educativos. La lectura de contexto implica también que se reconozcan las capacidades y perfiles profesionales de los docentes en términos de conocimientos propios de la Movilidad Segura. Por tal motivo, es imprescindible formar docentes a través de entidades que tienen la experticia, acreditación y conformación de equipos para orientar a la comunidad en temas específicos que repercuten en problemas de movilidad, como secretarías de Tránsito, secretarías de Gobierno, Medicina Legal, entre otras.

Para que las Entidades Territoriales Certificadas definan el plan de acción[7] y presenten resultados de él, es necesario convocar semestralmente a reuniones a sus equipos técnicos regionales intersectoriales[8]. Además de las reuniones semestrales, estos equipos podrán reunirse cuando lo consideren pertinente e integrarán sus

6 El Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016 propone que para el nivel territorial se debe fortalecer la estructura técnica y administrativa de los organismos de tránsito para que cumplan como autoridades de tránsito con las funciones de regulación normativa, control operativo, gestión administrativa, supervisión y disminución de la accidentalidad en el marco del ordenamiento jurídico vigente.

7 Apoyados en las disposiciones del Plan Nacional de Seguridad Vial, a nivel territorial los equipos técnicos intersectoriales pueden ser suplidos en donde existan por los comités territoriales de seguridad vial, en los cuales tienen presencia los organismos de tránsito, gobierno, salud, educación y la Policía Nacional. Cuando no se tenga a este equipo técnico, se puede concertar el apoyo técnico en las autoridades de tránsito o en los cuerpos especializados de la Policía.

8 Hacen parte de estos equipos técnicos las entidades del nivel regional, como secretaría de Educación, Salud, Tránsito y Gobierno.

acciones en el marco de los programas que promueven el desarrollo de competencias básicas y ciudadanas.

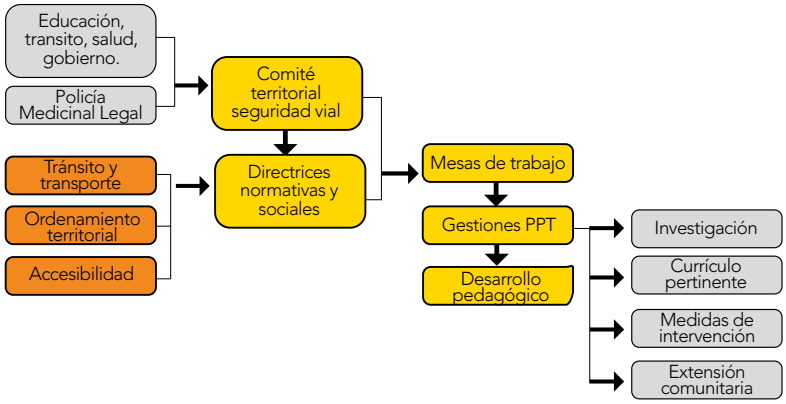
La evaluación de los resultados y la eficacia de las acciones y estrategias implementadas en los Establecimientos Educativos para contribuir con la movilidad segura son objeto de análisis para las entidades territoriales, por lo cual construir indicadores de gestión, de impacto a la comunidad, debe considerarse paralelamente al proceso de planeación de los PPT. 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.

Responsabilidades de los Establecimientos Educativos

Las propuestas en Educación para la Movilidad Segura se concretan en los Establecimientos Educativos, por lo cual son estos los que deben orientar su labor educativa bajo las siguientes consideraciones:

- Consultar las directrices del comité territorial de seguridad vial.
- Conformar al inicio del año escolar mesas de trabajo en los establecimientos educativos en las que participen estudiantes, docentes, directivos, administrativos y padres de familia.[9]

Gráfica 3: Esquema de la ruta para la implementación del Proyecto Pedagógico Transversal de educación vial



9 Estas directrices deben ser acordes con las líneas de acción del Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016 o al documento que lo modifique o sustituya de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 10 del Decreto 2851 de 2013.

P.E.S.V.

Un Plan Estratégico de Seguridad Vial[1] es el instrumento de planificación que consignado en un documento contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas que deberán adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público y privado existentes en Colombia. Dichas acciones están encaminadas a alcanzar la seguridad vial como algo inherente al ser humano y así reducir la accidentalidad vial de los integrantes de las organizaciones mencionadas y de no ser posible evitar, o disminuir los efectos que puedan generar los accidentes de tránsito.
La finalidad del Plan Estratégico de Seguridad Vial es definir los objetivos y las acciones o intervenciones concretas que se llevan a cabo para alcanzar los propósitos en materia de prevención de los accidentes de tránsito, facilitando la gestión de la organización al definir las áreas involucradas, los responsables y los mecanismos de evaluación y seguimiento en función del cumplimiento de las actuaciones definidas. Los componentes de intervención del plan son:

1. Comportamiento humano
2. Vehículos seguros
3. Infraestructura segura
4. Atención a víctimas

Las etapas de implementación del plan son:
1. Conformación del equipo de trabajo
2. Diagnóstico
3. Elaboración del PESV
4. Implementación del PESV
5. Seguimiento y evaluación

1 Resolución 1565 de 2014 Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Los objetivos principales de estas mesas serán:

- Realizar una lectura de contexto que permita identificar necesidades y problemáticas que sean susceptibles de tratar con la comunidad educativa, desde la institución y hacia lo local, haciendo de ella, la institución, un hito a partir del cual se articula lo local.
- Hacer una valoración de los problemas o necesidades identificados en la lectura de contexto.
- Formular el Proyecto Pedagógico Transversal para movilidad segura.
- Presentar informes a las Entidades Territoriales Certificadas en los que se hagan explícitas las acciones, proyectos y actividades que se realizan para incorporar los Proyectos Pedagógicos Transversales en EPMS.
- Atender las normas que sobre movilidad existen en el país, entre las cuales se encuentran:

Compromisos	Norma
Aplicar las disposiciones del plan estratégico de seguridad vial del establecimiento educativo: si posEstablecimientos Educativos, contrata o administra flotas de vehículos automotores o no automotores superiores a diez (10) unidades; o contrata o administra personal de conductores, tanto del sector público como del privado. Este plan deberá adecuarse a lo establecido en las líneas de acción del Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016 o al documento que lo modifique o sustituya y deberá adaptarse a las características propias de cada entidad, organización o empresa. El Plan Estratégico de Seguridad Vial tiene por objeto reducir en la empresa los riesgos de la siniestralidad laboral asociada a los accidentes de tránsito, tanto para los trabajadores que realizan viajes en misión o in itinere, así como para los visitantes a las instalaciones de la empresa mientras transitan dentro de ella.	Artículo 10 del Decreto 2851 de 2013
Facilitar la accesibilidad a la PMR, sea esta temporal o permanente, o cuya capacidad de orientación se encuentre disminuida por la edad, analfabetismo, diversidad funcional o enfermedad. Así mismo, se busca suprimir y evitar toda clase de barreras físicas en el diseño y ejecución de las vías y espacios públicos y de los mobiliarios urbanos, así como en la construcción o rEstablecimientos Educativossstructuración de edificios de propiedad pública o privada.	Según lo dispuesto en el artículo 43 de la Ley 361 de 1997, lo adicionado sobre bahías de estacionamiento por el artículo 3.° la Ley 1287 del 2009 y la reglamentación sobre accesibilidad a espacios públicos del Decreto 1538 del 2005
Conocer y aplicar las disposiciones sobre señalización vial, regulación del tránsito.	Resolución 1050 de 2004

Acatar y promover las normas dispuestas para el transporte de estudiantes y garantizar su cumplimiento cuando en vehículos particulares se preste el servicio de transporte escolar en los Establecimientos Educativos.	Artículo 84 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, Ley 769 de 2002 Decreto 174 del 2001, título V y artículo 68 Decreto 805 del 2008 para el transporte escolar en vehículos privados para municipios de hasta 30.000 habitantes
Promover y cumplir con las disposiciones de seguridad vial que se deberán involucrar en el plan estratégico del Establecimientos Educativos y sus equipos de transporte. Entre ellos el control de la velocidad en las zonas escolares (art. 74), el aprovisionamiento de combustible (art. 85), la conducción no reglamentada de un transporte escolar (art. 131, C16), la conducción en estado de embriaguez (art. 131, E3), medidas que deben ser controladas por el Establecimientos Educativos.	Contenidas en el Código Nacional de Tránsito Terrestre
La incorporación del proyecto Ciudad Educadora, que articula los proyectos de currículo escolar, los contenidos de la formación para el uso y disfrute de los espacios públicos urbanos, y demás contenidos en la ley de ordenamiento territorial, en armonía con los principios de respeto y tolerancia acorde con su naturaleza colectiva. Ciudad Educadora es un proyecto que reivindica lo colectivo y lo público, lo político y lo ético y busca ingresar a la modernidad haciendo uso de la educación como fenómeno eminentemente comunicativo cuyo desarrollo potenciará la capacidad de incidencia de la sociedad sobre sus propios destinos, estableciendo cambios en la conducta y los comportamientos de los ciudadanos, buscando la construcción de la democracia y la ciudadanía como proyecto colectivo[10].	De acuerdo con el parágrafo del artículo 111 de la Ley 388 de 1997.

- Diseñar, implementar y ajustar periódicamente las propuestas curriculares que contribuyan al fomento de competencias para la movilidad segura, que aporten a la educación vial en todas las áreas, asignaturas, proyectos, actividades en el tiempo libre, actividades extracurriculares, así como en el aula y otras instancias de participación.

- Establecer claramente en el PEI la promoción de las competencias ciudadanas y las competencia propuestas para la movilidad segura.

- Establecer la enseñanza de seguridad vial como una opción en los PPT que

10 Universidad de los Andes, Revista de Estudios Sociales número 10.
Título: Ciudad educadora: una perspectiva política desde la complejidad.
Autor: Jahir Rodríguez Rodríguez.
Tema: La ciudad y las ciencias sociales en Colombia (I)
Octubre de 2001
Páginas 47- 62
ISSN (versión en línea):1900-5180

permita a los estudiantes que cursan los dos años correspondientes a la educación media prestar el servicio social obligatorio[11].

Para tal efecto, impartirán la enseñanza de la educación vial en los términos, principios y objetivos definidos en la Ley 1503 de 2011 a los alumnos de grados inferiores; este programa podrá ser ejecutado por el establecimiento en forma conjunta con entidades gubernamentales y no gubernamentales especializadas en el tema.

Acciones desde las gestiones

El MEN ha propuesto diferentes gestiones que deben adelantarse con el objetivo de alcanzar una educación de calidad a través de un mejoramiento continuo a nivel institucional. Las áreas identificadas permiten que el Establecimientos Educativos oriente su práctica desde diversos campos, garantizando el alcance de sus logros, evidenciando en su quehacer una cultura de mejora continua. La Educación para la Movilidad Segura exige que se establezcan acciones desde cada una de las gestiones (directiva, académica, administrativa y financiera y de la comunidad). Nos ocuparemos especialmente de la gestión académica, de la comunidad y directiva.

11 El Decreto 2851 de 2013, reglamentario de la ley 1503 de 2011, hace una diferenciación importante en la definición de los programas de educación vial, proponiendo como el programa marco de enseñanza en educación vial la declaración de lo que se piensa hacer a nivel institucional con respecto a la formación integral de los estudiantes para que ellos desarrollen competencias para la movilidad segura; y establece la enseñanza en seguridad vial como un componente del proyecto pedagógico integrado al programa marco, que les permitirá a los alumnos que deben prestar el servicio social obligatorio tomar como opción la impartición de la enseñanza en educación vial a cursos inferiores.

Para el desarrollo del proyecto pedagógico para la movilidad segura es necesario establecer un plan que incluya las actividades, metas, responsables, recursos y los indicadores de verificación. Por lo tanto, debe haber una relación directa entre cada una de las áreas de gestión.

Otras actuaciones que deben considerarse en la concepción de la movilidad segura, desde la transversalidad y como aprendizaje continuo a nivel institucional son:

Articulación de acciones con los padres de familia y otras organizaciones comunitarias: establecer vínculos con las organizaciones de la comunidad y los padres de familia, con el fin de potenciar su acción para enfrentar los problemas que no podrían resolver si lo hicieran de manera aislada.

Generación de redes de apoyo que fortalecen el trabajo institucional (Guía para el mejoramiento institucional, Guía 34. MEN, 2008, p. 23).

Disposición de mecanismos de apoyo, participando en redes para compartir ideas y buenas prácticas, además de discutir y resolver problemas. Contar con instituciones externas que acompañan los procesos y ayudan a organizar, comprender e interpretar ideas para contribuir a una mejor toma de decisiones (Guía para el mejoramiento institucional, Guía 34. MEN, 2008, p. 24).

Se espera que las acciones propuestas por los Establecimientos Educativos desde las diferentes gestiones tengan impacto en la comunidad y se retroalimenten de ella. En este sentido son indispensables la relación con diferentes entidades que puedan apoyar los procesos necesarios para formar en ciudadanía, conocer aspectos técnicos de

la movilidad y proyectar programas y actividades que impacten favorablemente a la comunidad.

Gestión académica

Los procesos que se adelantan desde la gestión académica invitan a una constante toma de decisiones sobre los aprendizajes de los estudiantes, su pertinencia, su impacto social y académico, las prácticas pedagógicas, la gestión en el aula, el seguimiento a los aprendizajes y los procesos desarrollados.

Por ser esta área la encargada del "diseño curricular, prácticas pedagógicas institucionales, gestión de clases y seguimiento académico"[12], se considera indispensable laborar desde ella para el desarrollo del Proyecto Pedagogico Transversal en movilidad segura.

Gestión a la comunidad

Por definición, debe estar orientada a la participación directa de la comunidad educativa en la formación, además de la detección de condiciones de riesgo que puedan afectar el bienestar de la comunidad. Es pertinente recalcar sobre la problemática en la morbilidad y mortalidad de la población infantil y juvenil por conductas riesgosa, lo que afecta a la comunidad educativa.

Gestión directiva

Garantizar desde la gestión directiva las alianzas y apoyo de las diferentes entidades que puedan respaldar la labor pedagógica para los proyectos en MS.

A continuación se exponen las áreas de gestión, sus procesos y componentes, todos estos referidos en la Guía para el mejoramiento institucional, Guía 34, emitida por el MEN en 2008.

Lectura de Contexto

La movilidad segura por ser un proyecto de alto impacto propenden a la seguridad de los estudiantes. Utilizando las competencias matemáticas se puede indagar por medio de encuestas entre los estudiantes y sus familias acerca de las rutas más frecuentes hacia el colegio. Que en ellas establezcan de manera gráfica los puntos críticos de ascenso y descenso de los transportes y los tramos de mayor congestión del tránsito vehicular en su desplazamiento.

Con base en el análisis realizado se deberán coordinar actividades para que con la orientación de los padres o acudientes, los conductores de los vehículos de transporte de estudiantes y, sobre todo, de los profesores, se convoquen jornadas pedagógica a las que asistirán los estudiantes, los padres de familia o acudientes; se convoque también de manera abierta los miembros de la comunidad vecina al establecimiento educativo, para determinar de manera conjunta las soluciones pedagógicas, de disminución del tráfico y reducción de la velocidad y de cultura ciudadana para prevenir accidentes en las rutas de los estudiantes al colegio.

12 Guía para el mejoramiento institucional, Guía 34. MEN, 2008.

Adaptación de las áreas de gestión propuestas

Área de Gestión	Gestión y Proceso	Componente
Académica	Diseño pedagógico ¿Qué van a aprender los estudiantes en el PPT en movilidad segura? ¿En qué momento? ¿Qué progresión curricular tendrá? ¿Con qué recursos contarán? ¿Qué forma de evaluar y seguimiento se debe establecer?	Plan de estudios: articulación de los estandares básicos de competencias y las orientaciones con las metas de formación en movilidad segura. ¿Qué enfoques metodológicos se proponen? ¿Qué recursos para el aprendizaje? ¿En qué momentos de la jornada escolar? ¿Qué tipos de evaluación se deben establecer para hacer seguimiento?
	Prácticas pedagógicas: actividades conducentes al desarrollo de las competencias ciudadanas en relación con los ejes de MS.	Opciones didácticas de las áreas, asignaturas y PPT. Uso articulado de los tiempos y recursos para el aprendizaje.
	Gestión de aula: concreción de acciones de enseñanza y aprendizaje en el aula de clase.	Relación y estilo pedagógico, planeación de clases y evaluación en el aula.
	Investigación: generación de conocimiento en áreas y temas de importancia para el desarrollo de la educación vial.	Producir conocimiento sobre problemas relacionados entre el proceso educativo y la adquisición de competencias para la movilidad segura.
	Seguimiento académico: Definición de acciones a partir de los resultados identificados en las actividades propuestas y en términos de pertinencia de la información recibida.	Pertinencia de la formación, relación de los aprendizajes con la problemática identificada, vinculación de la comunidad, Entidades Territoriales Certificadas.

Área de Gestión	Gestión y Proceso	Componente
De la comunidad educativa	Gestión de la comunidad: relación de la institución con la comunidad, así como de la participación y la convivencia, la atención educativa a grupos poblaciones con necesidades especiales bajo una perspectiva de inclusión y prevención de riesgos.	Inclusión: atención apropiada y pertinente que responda a las expectativas y necesidades de los estudiantes, independientemente de su situación personal, social y cultural. …adecuación de espacios escolares, según norma de accesibilidad.
		Proyección a la comunidad: apoyo a la comunidad en el bienestar del estudiante, reflejado en un tránsito y movilidad seguros dentro y en los espacios aledaños al colegio. Salidas, Entidades Territoriales Certificadas.
		Participación y convivencia: "Contar con instancias de apoyo a la institución educativa que favorezcan una sana convivencia, basada en el respeto por los demás" (meta de formación).
		Prevención de riesgos: estrategias para prevenir posibles riesgos que pueden afectar el bienestar de la institución, entre ellas, las relacionadas con la MS.
Directiva	Relaciones con el entorno: Aunar y coordinar esfuerzos entre el establecimiento y otros estamentos para cumplir su misión y lograr los objetivos específicos del PEI y el plan de mejoramiento.	Comités de seguridad, asistencias técnicas.

TRANSVERSALIDAD

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

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

Para el MEN, poner en funcionamiento un proceso transversal para la movilidad segura implica realizar operaciones sobre el currículo, en términos prácticos "cruzar y enhebrar". (Gadivia, 2000, 13). "Esta acepción de transversalidad, que consiste en cruzar y enhebrar los contenidos de las disciplinas escolares en función de las problemáticas sociales de cada contexto, instala el ámbito de la interdisciplinariedad en la escuela, es decir, la comunión de distintas disciplinas para el abordaje de fenómenos específicos" (Pedroza y Argüello, 2002) [13].

En relación con las modificaciones que se deben realizar en el currículo para la incorporación del proyecto transversal para la movilidad segura, se sugiere tener en cuenta lo planteado por Monclus (1999, citado por Velásquez, 2009), quien sugiere tres posibilidades para lograr este objetivo:

> Los temas transversales en primer lugar se plantean como contenidos que hacen referencia a problemas y conflictos de gran trascendencia, que se producen en la actualidad y frente a los que es urgente la toma de posiciones personales y colectivas (...). En segundo lugar, son contenidos relativos principalmente a valores y actitudes, a través de su programación y desarrollo, así como de su análisis y comprensión de la realidad, se pretende que los alumnos elaboren sus propios juicios ante los problemas y conflictos sociales, con capacidad para adoptar actitudes y comportamientos basados en valores que sean asumidos de forma racional y libre (...) en tercer lugar, son contenidos que han de desarrollarse dentro de las áreas curriculares, y ello en una doble perspectiva, es decir, acercándolas y contextualizándolas en ámbitos relacionados con la realidad y con los problemas del mundo actual, y dotándolas de un valor funcional o de aplicación inmediata respecto a la comprensión y a la posible transformación positiva de dichos problemas así como de la realidad misma[14].

Teniendo en cuenta esta ruta, es evidente que un primer aspecto para tener en cuenta está relacionado con el análisis de contexto, el cual trasciende al espacio físico, una zona o una región geográfica y se centra en las condiciones particulares que se presentan en las relaciones entre las personas y de estas con los eventos que tienen lugar, tales como el contexto histórico (circunstancias relacionadas con hechos particulares en un momento y lugar determinado), social (características, comportamientos o prácticas de las personas o los grupos que rodean un evento) y cultural (el ambiente o situaciones que tienen que ver con las creencias, valores, normas y significados de un grupo específico)[15].

En relación con la movilidad segura, es necesario que el análisis de contexto inicie con un acercamiento en el cual se logre observar, dialogar e indagar acerca de las principales problemáticas que se presentan en relación con los temas de movilidad que afectan a la población, para posteriormente establecer un diálogo entre los intereses y necesidades propios con los identificados en el contexto.

13 Universidad de Antioquia (2013). Transversalidad y Escuela. Aproximaciones Pedagógicas y Didácticas. Programa de formación sobre desarrollo y articulación de proyectos pedagógicos transversales. Grupo de Investigación Didáctica y Nuevas Tecnologías. Medellín.

14 Velásquez, J. (2009). La Transversalidad como Posibilidad Curricular desde la Educación Ambiental. Elucidación de lo curricular. latinoam. estud.educ. 5(2): 29-44.

15 Universidad de Antioquia (2013). Transversalidad y Escuela. Aproximaciones Pedagógicas y Didácticas. Programa de Formación sobre Desarrollo y Articulación de Proyectos Pedagógicos Transversales. Grupo de Investigación didáctica y nuevas tecnologías. Medellín

Una vez identificadas estas necesidades, se establece qué propósito orientará las acciones, lo cual implica realizar un ejercicio académico y fundamentado desde las diversas disciplinas, así como reconocer e incorporar saberes culturales propios del contexto para atender a la problemática.

Desde esta perspectiva, aspectos como la interdisciplinariedad[16] y la transdisciplinariedad[17] son fundamentales para proponer soluciones a los problemas y situaciones relacionados con la movilidad segura en el contexto cercano de los estudiantes, teniendo en cuenta todos aquellos procesos investigativos que desarrollen los docentes, estudiantes y otros miembros de la comunidad; jornadas culturales; recuperación de la memoria oral de las comunidades; actividades de expresión artística –teatro, música, danza– y literaria, entre otras[18].

Así mismo, desde una perspectiva transversal, los estudiantes pueden indagar sobre diversas soluciones a situaciones que se presentan en su contexto. Para ello el reconocimiento de experiencias propias y de los demás les permiten reconocer diferentes formas de usar y disfrutar el espacio público de forma segura. En términos generales, independiente de la metodología que el maestro decida utilizar, las acciones que se pueden llevar a cabo para el desarrollo del proyecto para la movilidad segura son:

- Observar el entorno.
- LEstablecimientos Educativosr el contexto.
- Formular preguntas sobre situaciones del contexto: el aula, el laboratorio, los pasillos del colegio, el restaurante, la tienda escolar, el patio de recreo…
- Dar posibles respuestas a sus preguntas.
- Plantear situaciones problémicas desde el contexto.
- Recrear experiencias para poner a pruebas posibles explicaciones acerca de las situaciones planteadas como objeto de estudio.

16 La interdisciplinariedad se refiere al "diálogo entre diferentes disciplinas que parte de problemáticas concretas, permitiendo una comprensión más compleja y profunda de los factores en juego, a la vez que hace posible la proyección de acciones más pertinentes para abordarlas. Allí donde las disciplinas aisladas se muestran insuficientes para dar cuenta de una problemática, distintos campos entran a negociar cuáles son las representaciones y/o explicaciones más adecuadas para su definición y para proyectar una acción" (página 6, Universidad de Antioquia, 2013). Transversalidad y Escuela. Aproximaciones Pedagógicas y Didácticas. Programa de Formación sobre Desarrollo y Articulación de Proyectos Pedagógicos Transversales. Grupo de Investigación didáctica y nuevas tecnologías. Medellín).

17 La transdisciplinariedad "implica la incorporación de saberes no científicos, apostando a la reconciliación entre conocimiento y vida cotidiana. Desde este marco, el abordaje transdisciplinar no parte de las disciplinas sino de los problemas, y convoca a la interacción entre conocimientos científicos y saberes culturales –ancestrales por ejemplo–, para construir un marco de referencia que permita abordarlos". (página 7, Universidad de Antioquia, 2013). Transversalidad y Escuela. Aproximaciones Pedagógicas y Didácticas. Programa de Formación sobre Desarrollo y Articulación de Proyectos Pedagógicos Transversales. Grupo de Investigación didáctica y nuevas tecnologías. Medellín).

18 Universidad de Antioquia (2013). Transversalidad y Escuela. Aproximaciones Pedagógicas y Didácticas. Programa de Formación sobre Desarrollo y Articulación de Proyectos Pedagógicos Transversales. Grupo de Investigación didáctica y nuevas tecnologías. Medellín.

- Identificar causas y consecuencias que influyen en las situaciones cotidianas en relación con el uso del espacio público.

- Buscar información en diversas fuentes (libros, páginas web, aulas virtuales, blogs, experiencias propias y de otros…) y dar el crédito correspondiente.

Alternativas metodológicas para la implementación de la movilidad segura desde una perspectiva transversal

Para la implementación de las orientaciones en movilidad segura, se sugieren al maestro diferentes alternativas metodológicas que favorezcan la implementación de este referente en relación con las condiciones y características del establecimiento educativo. Se invita a los lectores de este documento a profundizar en los temas que se presentan a continuación, consultando el texto "Transversalidad y escuela. Aproximaciones pedagógicas y didácticas", el cual hace parte de la serie "Programa de formación sobre desarrollo y articulación de proyectos pedagógicos Transversales" del MEN.

Talleres

Esta estrategia de trabajo colaborativo se caracteriza porque, desde una perspectiva problémica y no temática, articula diferentes posibilidades disciplinares en un ámbito de reflexión y acción desde un ejercicio multidisciplinario en el cual es posible vincular el conocimiento de las diferentes áreas con el contexto de los participantes, teniendo en cuenta sus experiencias y conocimientos.

La articulación entre los saberes disciplinares, los presaberes de los estudiantes y la práctica se convierte en un elemento que a partir del análisis favorece la generación de hipótesis en relación con el problema abordado en el taller, a fin de alcanzar un nivel comprensivo del problema y posibles vías de implicación en su solución.

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

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

Centros de interés

Esta estrategia supone el reconocimiento de las características de la comunidad educativa, el contexto sociopolítico de la institución, las bases culturales de los actores educativos y los intereses y necesidades de los estudiantes. Desde una perspectiva interdisciplinaria se abordan problemáticas sociales, motivadoras y de actualidad. Esta propuesta metodológica, además de apostar por el desarrollo de capacidades de tipo cognitivo y motriz, promueve el desarrollo de capacidades relacionadas

con el equilibrio personal, las relaciones interpersonales y la actuación social, motivo por el cual es indispensable que el establecimiento educativo promueva el desarrollo de valores relacionados con la problemática por trabajar.

Para la creación de los centros de interés es determinante que los maestros de las diferentes áreas determinen qué objetivos de aprendizaje se pueden cumplir al abordar la problemática seleccionada. Adicionalmente, se requiere identificar la organización de actividades que se articularán con los contenidos de las diferentes áreas del saber, a fin de determinar cuáles son los medios y recursos más adecuados para facilitar el aprendizaje de los alumnos, adoptar las decisiones sobre la organización de los espacios y tiempos escolares, fijar los tiempos de trabajos entre niveles o grupos de estudiantes, planificar los posibles procesos de construcción participativa y definir las formas de evaluación[19].

Los centros de interés rompen con la delimitación epistemológica desde lo disciplinar que se refuerza curricularmente mediante asignaturas, para dar lugar al abordaje de necesidades radicalmente humanas, a saber: vivir con otros, preservarse, conservar el medio natural y soportar la condición de finitud, problemáticas de naturaleza eminentemente transversal. Los centros de interés modifican la estructura escolar, para abordar concepciones más globalizantes de los contenidos escolares, por ejemplo la nutrición, un tema transversal que incluye el conjunto de valores, actitudes y comportamientos que deben ser trabajados en los distintos periodos y grados escolares.

La programación por centros de interés exige agrupar los conocimientos culturales en torno a un tema central, elegido en función de los intereses y necesidades de los estudiantes. Una vez definidos los centros de interés en torno a los cuales se organizarán los contenidos más relevantes para los estudiantes, los docentes deberán construir un esquema para visualizar la distribución de estos en los distintos grados y grupos, de manera que se perciba la estructura y coherencia en el proceso formativo.

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

Lecturas de territorio

Esta alternativa metodológica se caracteriza por incorporar el análisis interdisciplinar, la flexibilidad y el trabajo grupal a partir del

19 Universidad de Antioquia (2013). Transversalidad y Escuela. Aproximaciones Pedagógicas y Didácticas. Programa de Formación sobre Desarrollo y Articulación de Proyectos Pedagógicos Transversales. Grupo de Investigación didáctica y nuevas tecnologías. Medellín.

aprovechamiento de espacios diferentes a los de las aulas escolares. Esta propuesta tiene en cuenta el contexto cercano al estudiante para construir conocimiento y fortalecer la relación entre teoría y práctica a partir del reconocimiento de las problemáticas que afectan a la población.

En la realización de estas actividades es necesario orientar las observaciones en relación con aspectos tan variados como la cultura, lo histórico, político, eco¬nómico y los elementos naturales que constituyen el territorio en el cual se realiza el ejercicio. En particular, para el caso de la movilidad segura, estos aspectos permiten el desarrollo de una posición crítica que debe ser alimentada por un diálogo de saberes que permita comprender de manera inte¬gral cómo la presencia humana impacta negativa o positivamente los espacios y de qué manera estos propician el ejercicio de la movilidad.

Es importante centrar las condiciones del entorno del establecimiento educativo bajo un fin, el acceso seguro a los establecimientos escolares independiente del modo de transporte o el constituir a las instituciones escolares como hitos para el ordenamiento local del territorio.

Estos planteamientos permiten realizar un trabajo de campo en el que se pueden hacer recorridos para analizar las condiciones de movilidad y uso que se hacen del espacio público, que permiten involucrar a los estudiantes, al establecimiento educativo y a la comunidad en torno a un proyecto de ordenamiento a través de la movilidad y de las vías alrededor del establecimiento educativo. Con la implementación de un proyecto de lectura de territorio se propicia la construcción de modelos mentales del entorno observado y llevarlos a diseños físicos del espacio, a la comprensión de sus condiciones, momentos de reflexión que invitan a conceptualizar sobre un modelo ideal de movilidad, de uso y aprovechamiento del espacio y a la generación de identidad alrededor de él.

Ambientes digitales

Esta estrategia consiste en articular las tecnologías de la información y la comunicación (TIC) con propuestas de formación para la construcción de ambientes donde docentes, estudiantes, padres de familia y comunidad desarrollen estrategias que les permitan atender las dificultades que se presentan en sus contextos[20]. Para ello es necesario que se reconozca que cada persona que sea parte de esta red tiene diferentes presaberes y expectativas en relación con el uso de las TIC, motivo por el cual se requiere analizar detalladamente para qué se utilizará el ambiente digital y qué se espera obtener de él.

Los ambientes digitales son estrategias con mayor proyección para la creación de comunidades de conocimiento y de aprendizaje en las cuales interactúan estudiantes de diferentes niveles de escolarización, docentes y expertos en temas de seguridad y alternativas metodológicas como las que hemos mencionado hasta el momento.

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

20 Universidad de Antioquia (2013). Transversalidad y Escuela. Aproximaciones Pedagógicas y Didácticas. Programa de Formación sobre Desarrollo y Articulación de Proyectos Pedagógicos Transversales. Grupo de Investigación didáctica y nuevas tecnologías. Medellín.

de enseñanza-aprendizaje y, sobre todo, la formación de competencias al abordar de forma conjunta y desde muchos saberes un proyecto pedagógico.

Los proyectos de aula

Esta es una estrategia que favorece la integración de conocimientos, mecanismos y destrezas de los estudiantes para resolver múltiples situaciones, propiciando el desarrollo de compentencias científicas, ciudadanas y comunicativas. Entre los principales aspectos por destacar, el reconocimiento de saberes previos e intereses de los estudiantes es un elemento determinante para organizar el proyecto de aula de forma que atienda las necesidades que se presentan en el contexto y que son significativas para los estudiantes.

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

Algunos de los proyectos de aula posibles a partir de la lectura de contexto pueden ser la accesibilidad al medio físico o el transporte, el desarrollo de la pericia acorde con el modo de transporte utilizado, al reconocimiento, desde las diferentes disciplinas del conocimiento, de cómo sus preceptos inciden en la seguridad.

Consideramos un ejercicio interesante por la profundidad que logra y por la interdisciplinariedad que requiere, el otorgar, desde las diferentes disciplinas, elementos de conocimientos y habilidades sobre los cuales los estudiantes puedan formar sus propios criterios para valorar las conductas y sobre todo discernir lo adecuado de los comportamientos asumidos en la movilidad y la utilización del espacio público.

Posible ruta metodológica para los proyectos de aula

Se describe a continuación una ruta pedagógica que busca que los estudiantes usen los conocimientos que les brindan todas las áreas para comprender mejor su espacio público y para actuar en él, de manera justa y prudente. Se propone a continuación una ruta para abordar la educación en movilidad segura, vista desde la perspectiva de Lacueva (2000), quien describe en su libro Ciencia y tecnología en la escuela la manera de abordar los problemas de investigación ciudadana.

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

Caracterización de la situación: describir los componentes científicos, tecnológicos, políticos, económicos, éticos de la situación abordada. En esta etapa se pueden hacer encuestas y entrevistas a personas involucradas en la situación por estudiar y recrear en el aula ejemplos de situaciones que vive el peatón en el espacio público.

Recopilación y análisis de información documental de base: es importante documentar de manera teórica la situación por estudiar, pues esta tiene un pasado,

un presente y un futuro que los estudiantes deben conocer para apropiarse de los saberes que culturalmente se han transmitido de generación en generación.

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

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

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

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

Algunas alternativas didácticas

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

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

Teniendo en cuenta que una de las propuestas que tiene el MEN para estas orientaciones consta de la formación de estudiantes de grado undécimo en movilidad segura, es necesario que este aprendizaje sea para la vida, pues recordemos que se pretende educar a las futuras generaciones para comprender las indicaciones y señales que condicionan la movilidad en su entorno cercano. De igual manera, se busca invitar a los estudiantes a reflexionar, comprender que somos vulnerables cuando transitamos en el espacio público, debido a que aceptamos que cada persona es responsable de utilizar de manera segura el medio de transporte que utiliza, debe usar y aplicar el conocimiento que tiene sobre las normas para regular la convivencia, el asumir que se debe compartir el espacio

público con otros actores de la vía, garantizando su uso y disfrute en forma segura.

Enseñanza problémica

El estudiante, en los diferentes niveles de formación, tiene en su entorno el punto de partida para plantear preguntas, reconocer situaciones problémicas y plantear alternativas de solución para mejorar su calidad de vida y la de los demás, haciendo uso de los contenidos conceptuales, procedimentales y actitudinales que le brinda la enseñanza de las diversas áreas del conocimiento.

Existen diversas perspectivas conceptuales acerca de la enseñanza problémica. Lienkov, E., op. cit., p. 42, citado en García (2003), plantea que la enseñanza problémica consiste en:

Un sistema de procedimientos y métodos basado en la modificación del tipo de actividad a la cual se enfrenta el alumno, para producir la activación de su pensamiento, y en los principios de búsqueda científica, explicación cognoscitiva y creación intelectual como regularidades psicológicas del proceso pensante del ser humano y dirigidos a desarrollar en los individuos el pensamiento creador, la independencia cognoscitiva y la capacidad de asimilar los sistemas de conocimientos y métodos propios de las disciplinas científicas, facultándolos para resolver creativamente los problemas sociales y productivos, proponer nuevos sistemas de conocimiento y, por ende, nuevos modos de acción.

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

Relación del Proyecto Pedagógico Transversal para la Movilidad Segura con el Proyecto Educativo Institucional

Entre las características que debe cumplir una estructuración del PEI se encuentran:

Proyecto Pedagógico Comunitario

Los proyectos pedagógicos transversales son una estrategia de planificación de la enseñanza con un enfoque global, que toma en cuenta los componentes del currículo y se sustenta en las necesidades e intereses de los niños, niñas y jóvenes y de la escuela, con el fin de proporcionarles una educación mejorada en cuanto a calidad y equidad.

Los proyectos que se han denominado siempre proyectos transversales, se enmarcan en la Ley 115 de 1994. Estos proyectos, obviamente estarán integrados al Proyecto Educativo Institucional de las instituciones educativas, tienen como propósito el desarrollo integral humano de las niñas, niños, adolescentes y jóvenes, así como la vinculación de la comunidad perteneciente a cada institución. El carácter transversal de la movilidad segura le permite integrar en su desarrollo las competencias básicas y las ciudadanas en un proyecto que por sus implicaciones y alcances tiene un carácter comunitario.

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.

- Los principios y fundamentos de acción de la comunidad educativa. Determinar las acciones de los actores de la comunidad educativa, definiendo responsabilidades, alcances en cada una de las acciones y actores.

- Analizar las prioridades que exigen la situación institucional y del entorno en el cual se encuentra el Establecimientos Educativos. Objetivos del proyecto. Tanto los objetivos generales y específicos como las metas a corto, mediano y largo plazo constituyen una oportunidad permanente de valorar la pertinencia del PEI de acuerdo con las necesidades de la comunidad y la apuesta pedagógica definida.

- Estrategia pedagógica. Precisar desde la toma de decisiones las estrategias para el cumplimiento de los objetivos y las relaciones que deben establecerse con el desarrollo de los estudiantes en todas sus dimensiones.

- Organización, diseño, ajuste o rEstablecimientos Educativosstructuración de los planes de estudio para dar cumplimiento a los objetivos propuestos en el PEI y los PPT dispuestos para garantizar la formación integral de los estudiantes.

- Evaluación de rendimiento de los estudiantes y seguimiento a los resultados de las acciones y estrategias definidas para el cumplimiento del PEI.

- Cumplimiento acorde con las normas del sector (Ley 115 y sus decretos reglamentarios), promoviendo el desarrollo del ser humano, desde su integralidad y su complejidad, desde diversos campos de conocimiento.

- Desarrollo de PPT que articulen saberes de cada área y respondan a problemáticas de la comunidad escolar, dando respuesta a dichos conflictos.

SECCIÓN III

Orientaciones Pedagógicas

Consideraciones para el proceso de Enseñanza aprendizaje en movilidad segura

La enseñanza y el aprendizaje están dinámicamente relacionados, de tal manera que lograr que el sujeto aprenda es el primer propósito de la educación y enseñar es el medio para lograr ese propósito[1]. La estrategia educativa debe considerar también las condiciones del desarrollo cognitivo de la persona que aprende, de tal manera que los contenidos sean entendidos y la motivación para aprender se sostenga.

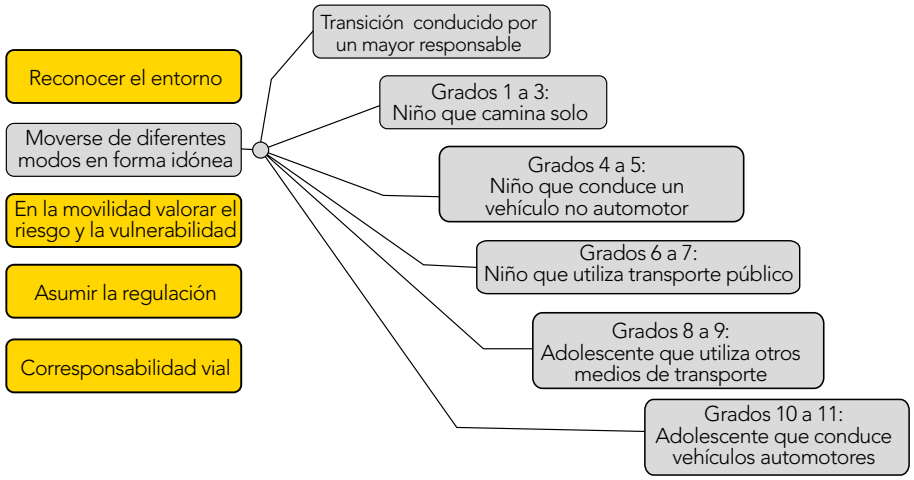
Por lo tanto, la motivación es la primera etapa de cualquier proceso de aprendizaje y más aún cuando está destinado a persuadir, a cambiar las actitudes, las motivaciones, los comportamientos de las personas. En este orden de ideas, sostener la expectativa garantiza el ambiente propicio para el aprendizaje.

Una vez lograda la motivación, el interés se centra en fomentar la comprensión del contenido expuesto, para lo cual se debe atender a la capacidad de quien aprende y sus posibilidades de asimilación de la información. Por ello, la presente propuesta de educación vial contempla la capacidad del estudiante para mantener la atención y comprender los contenidos que se le presentan. Esto requiere pensar que los desempeños propuestos sean acordes con su capacidad, su edad y sus habilidades para movilizarse.

Qué enseñar y en qué momento hacerlo implica tener presente ciertos criterios: la edad de estudiante, su desarrollo cognitivo, perceptual y psicomotriz. En este orden de ideas, la competencia "Moverse de diferentes modos en forma idónea", define el nivel de desempeño que se espera del estudiante de acuerdo con el rol que asuma en la movilidad. Las demás competencias se encuentran articuladas con esta competencia en tanto que cada una de ellas brinda elementos que complementa los conocimientos, habilidades y actitudes para saber moverse.

1 Coll. C, Palacios. J y Marches A. Desarrollo psicológico y educación II. Ed. Alianza. Madrid 2001.

Gráfico 3. Etapas de aprendizaje y capacidades desarrolladas



A partir de este criterio se logra mayor coherencia entre el desarrollo que va adquiriendo el estudiante y la competencia en movilidad segura que se espera formar, no forzando un conocimiento o una habilidad para la cual no tiene la capacidad de asimilación o de ejecución.

En Transición se pone de presente que las niñas y niños no deben transitar solos por el espacio público, puesto que además de estar prohibido por la ley, ellos son especialmente vulnerables a los riesgo en la movilidad, como consecuencia de que su desarrollo cognitivo y motor aún se encuentra en un nivel básico y se puede traducir en respuestas más tardías por las características en la percepción del tiempo y el espacio en estas edades.

En los grados de primero a tercero, las competencias a fomentar son las adecuadas para una niña y un niño que van adquiriendo la capacidad de moverse autónomamente, por lo cual, los desempeños definidos para este grupo de edad, tratan de formar capacidades que les permitan ubicarse y referenciar el entorno desde su propia posición o desde sus sitios cotidianos. Debe aprovecharse también que los niños y niñas de estas edades propenden a obedecer sin mayor criterio que la aceptación de la norma porque es una obligación, situación que se puede aprovechar para un mayor acatamiento de las normas y señales de regulación del tránsito.

Desarrollar habilidades para conducir una bicicleta, tiene especial interés en los grados cuarto y quinto, por cuanto incrementa la capacidad de reconocer los riesgos en el tránsito. Con base en ello se pueden formar factores de protección ante la vulnerabilidad que representan los riesgos para quien está aprendiendo a conducir.

En esta etapa se aprovecha la respuesta moral que niñas y niños desarrollan con referencia a los grupos con los cuales se pueden identificar, propiciando desde esa identidad una mayor reflexión sobre la responsabilidad que tienen sobre la seguridad de otros.

Los grados sexto y séptimo inician la etapa en la cual se deben promover los requeri-

mientos que exige utilizar medios de transporte colectivos y masivos de carácter público. Se hace énfasis en dos aspectos que marcan el desarrollo moral de la niña y el niño, el primero la necesidad de una sociedad a la cual se debe integrar y segundo, una sociedad de la cual también se debe aprender a defender. Estos aspectos les permiten entrar en la lógica del comportamiento social y de las normas socialmente aceptadas, propiciando, claro está, asumir posiciones críticas ante ellas.

En los grados octavo y noveno proponemos el desarrollo de saberes para la comprensión de entornos no urbanos y la forma como en ellos la movilidad es mediatizada. En estos grados se atienden requerimientos relacionados con la formación de capacidades que permitan utilizar otras formas de movilidad típicas de las regiones que componen nuestra geografía.

El proceso educativo no se centra solamente en el desarrollo de la capacidad para moverse de forma idónea, sino que también pretende desarrollar la capacidad de cuestionar el valor absoluto otorgado a los derechos individuales, en tanto ellos se contraponen al derecho social a la seguridad de todos y al disfrute del espacio por parte de los otros. Además, en esta etapa del desarrollo moral, se introducen conceptos como el derecho a la inclusión de las personas que utilizan modos de transporte no motorizados y reconocer las dificultades que implica el tránsito para las personas que tienen movilidad reducida.

Finalmente, en los grados de la educación media se prepara a una personas para que conozca los principios físicos de la conducción de un automotor, se emplea un tiempo importante en el entendimiento y aplicación de conceptos como biocinética, las leyes del movimiento o las conductas en el tráfico. Aspectos sobre los cuales se desarrollan desempeños que favorecen la conducción segura y cooperadora.

La corresponsabilidad tiene en estos grados su máxima expresión, compromete a los estudiantes en la búsqueda de soluciones a problemas de movilidad de los sectores en los cuales estudia o habita, en la promoción de comportamientos seguros dirigidos a la comunidad educativa y a sus compañeros de cursos inferiores.

MALLA CURRICULAR INDICATIVA

La malla curricular propuesta, permite hacer visible la forma como se han distribuido en los diferentes grados de la enseñanza, las competencias para la movilidad segura, la meta de formación esperada con el desarrollo de cada competencia, algunos desempeños esperados, así como unos procesos asociados con las diferentes áreas de conocimientos. Es importante que el docente analice cómo puede vincularse en la enseñanza de estos procesos, desde el área que desarrolla en su Institución Educativa. También, decidir sobre la mejor manera en que deben dirigirse dichos procesos para el desarrollo de las competencias propuestas para la movilidad segura.

La construcción de esta malla pretende ser una guía indicativa, por lo cual, se considera fundamental la definición propia y contextual de los Establecimientos Educativos para dar respuesta a las dificultades detectadas en la movilidad, comprometiendo su capacidad creativa, innovadora y autónoma. Enriquecer esta propuesta, retroalimentarla y complementarla, es indispensable para el desarrollo del proyecto pedagógico transversal pertinente.

Grado Transición:

Competencias para la movilidad segura	Meta de formación	Desempeños por grado: transición	Procesos Asociados
Asumir la regulación: Acatamiento a la gestión (planificación, legislación, regulación, control) de la autoridad para mantener vigentes las normas objetivas y subjetivas de la movilidad, asumidas como un acuerdo social que procura el mayor bien para el mayor número.	Promueve el respeto de las normas y a la autoridad que regula la convivencia pacífica en el tránsito.	• Entiendo el sentido de las señales básicas para la regulación del tránsito en el espacio público.	• Sitios seguros para el tránsito de peatones (andenes, bermas, senderos en sitios de obras). • La relación entre la forma, el color y la indicación de las señales verticales y la demarcación vial. • Señales para el cruce peatonal (cebra, senderos, puentes peatonales, semáforos peatonales). • Los derechos de los niños como una forma de reconocimiento del autocuidado.
Corresponsabilidad vial: Estado de desarrollo moral en el cual el individuo puede asumir el deber de garantizar al otro su derecho a movilizarse con libertad de forma segura y oportuna.	Como actor del tránsito se responsabiliza del respeto y promoción del ejercicio libre y seguro de la movilidad de los otros actores.	• Reconozco que las personas mayores tienen la responsabilidad de mi cuidado en la vía por lo tanto soy cuidadoso de sus indicaciones. • Entiendo que existen normas y señales las cuales debo respetar para mi protección y la de otros. • Conozco la importancia de atender instrucciones para mi seguridad que me dan las personas adultas.	• Normas de autocuidado en la vía. Caminar siempre de la mano de un mayor responsable (mayor de 16 y menor de 65 años). • Atiende indicaciones (observar al cruzar, caminar por el andén, no soltarse de la mano, esperar a que se dé la orden de seguir la marcha). • Autonomía: comportamientos objetivos, morales y seguros.

Competencias para la movilidad segura	Meta de formación	Desempeños por grado: transición	Procesos Asociados
Valoración en la movilidad del riesgo y la vulnerabilidad: Decisión autónoma de afrontar un riesgo en la movilidad, luego de sopesar la capacidad de tolerarlo y valorar las consecuencias de su decisión.	Asume riesgos en la movilidad a partir de valorar la tolerancia al mismo y la capacidad de afrontarlo.	• Reconozco la importancia de conocer las reglas básicas de seguridad como pasajero de un vehículo. • Desarrollo habilidades motoras básicas para la locomoción. • Tengo habilidades para mantener centrada mi atención. • Reconozco que movilizarse en el espacio público tiene riesgos y una forma de evitarlos es respetando las señales de tránsito.	• Reconoce los dispositivos y normas de seguridad como pasajero (cinturón de seguridad, la prohibición a menores de 10 años de ir en el asiento de adelante o de pie en un vehículo en movimiento). • Habilidades de locomoción como caminar, correr, saltar. • Señales de tránsito primordiales para mi seguridad como semáforos, pares, cebras.
Comprensión del entorno: Aprender las condiciones de uso y aprovechamiento del espacio público, así como de los factores condicionantes del tránsito, para garantizar la capacidad de guiar el comportamiento a través de señales propias y externas.	Comprende las condiciones de organización del espacio público para su aprovechamiento y circulación eficiente.	• Me ubico en mi entorno próximo (escuela, unidad, barrio, calle). a partir de señales o sitios de referencia. • Entiendo que existen sitios determinados para los peatones (andenes, puentes y cruces) en la vía pública.	• Nociones topológicas del espacio (proximidad, separación, orden, encerramiento) • Reconocer puntos de referencia como cerros, parques, edificios, señales. Utilizando su cuerpo como referente (arriba, abajo, dentro, fuera, derecha, izquierda) con lo cual puedo movilizarme en el espacio público • Ubica en los parques las zonas destinadas al juego de los niños, al juego de los adolescentes, para el descanso de los adultos, los senderos peatonales y andenes, las ciclorrutas. • Establece espacios de interacción y las normas que rigen los espacios públicos.

Competencias para la movilidad segura	Meta de formación	Desempeños por grado: transición	Procesos Asociados
Movilidad idónea según modo: Asumir que el derecho a desplazarse libremente es intervenido por el modo de transporte utilizado al realizar esta acción, así como por la presencia de otros en la vía.	Demuestra habilidades y conocimientos suficientes acerca de lograr la pericia para caminar, ser pasajero o conducir un vehículo.	• Identifico las reglas de comportamiento para movilizarme a pie o como pasajero. • Diferencio los sitios para los peatones: andenes, puentes y cruces por donde puedo atravesar entre el tráfico. • Identifico que existen diferentes formas de movilizarme en el espacio (triciclo o bicicleta, vehículo, bus, avión, lancha, Entidades Territoriales Certificadas.) y que cada una de ellas exige unas reglas de seguridad. • Conozco algunas de las normas que reglamentan el uso de cada una de las diferentes formas de movilizarse en el espacio y las que son fundamentales para la seguridad.	• Reglas de seguridad para diferentes tipos de transporte. • Respeta las normas que determinan los lugares por donde debe transitar en cada medio de transporte. Sitios por donde puede cruzar (cebras, senderos, esquinas). • Cuidado y uso adecuado de las señales dispuestas para movilizarse.

La niña o el niño que es conducido

La etapa prEstablecimientos Educativosscolar se caracteriza porque el adulto es el eslabón de la situación concreta en la que actúa el niño. El niño imita al adulto, según sus indicaciones[1].

Apoyados en esta característica es el momento ideal para enseñar al niño hábitos correctos en la movilidad.

El niño sitúa su entorno desde un punto de vista "egocéntrico", existiendo una indiferencia total sobre puntos de vistas diferentes al suyo, situación que implica un trabajo importante para enseñarle a situarse en el espacio público.

En esta etapa el desarrollo moral muestra iniciativa y sentimiento de culpa, de tal manera que elude romper normas por temor al castigo, haciendo que sea más fácil que se deje conducir por un adulto responsable.

1 El desarrollo de habilidades motrices. Ejercicios para niños de cuatro a cinco años de edad. Especialista Maura Victoria Velázquez Garnica, et al. EFDeportes.com. Buenos Aires 2013.

Grado Primero a Tercero

Competencias para la movilidad segura	Meta de formación	Desempeños por grado: primero a tercero	Procesos Asociados
Asumir la regulación: Acatamiento a la gestión (planificación, legislación, regulación, control) de la autoridad para mantener vigentes las normas, objetivas y subjetivas de la movilidad, asumidas como un acuerdo social que procura el mayor bien para el mayor número.	Promueve el respeto de las normas y a la autoridad que regula la convivencia pacífica en el tránsito.	• Reconozco que las normas de tránsito se establecen para garantizar mi seguridad. • Comprendo la importancia de las normas como acuerdos sociales para desplazarse con seguridad.	• Señales reglamentarias, preventivas y demarcación de piso. • Diferencia algunas autoridades de tránsito como Policías, Agentes o unidades de apoyo de tráfico y las funciones. • Establece diferencias y semejanzas en grupos de señales de tránsito, entre su signo y su sentido. • Analiza la necesidad de las normas y por qué se deben acatar órdenes, agentes o instrumentos de regulación. • Reconoce en las señales informativas su importancia para la navegación en una determinada red vial.
Corresponsabilidad vial: Estado de desarrollo moral en el cual el individuo asume el deber de garantizar al otro su derecho a movilizarse con libertad y de manera segura y oportuna.	Como actor del tránsito se responsabiliza del respeto y promoción del ejercicio libre y seguro de la movilidad de los otros actores.	• Reconozco la importancia de respetar los derechos de todos a transitar libremente en el espacio público. • Diferencia conductas inapropiadas o que atentan contra el disfrute del entorno.	• Principios básicos de la movilidad como hacer fila en un paradero, esperar el turno, ceder el paso y pasar uno a uno por lugares estrechos. • Sentido de pertenencia con los lugares propios de su entorno (parques, iglesias, monumentos).

Competencias para la movilidad segura	Meta de formación	Desempeños por grado: primero a tercero	Procesos Asociados
Valoración en la movilidad del riesgo y la vulnerabilidad: Decisión autónoma de afrontar un riesgo en la movilidad, luego de sopesar la capacidad de tolerarlo y valorar las consecuencias de su decisión.	Asume riesgos en la movilidad a partir de valorar su tolerancia y su capacidad de afrontarlo.	• Desarrollo habilidades perceptuales para relacionar dirección, distancia y posición en el espacio. • Reconozco la importancia de utilizar los dispositivos de seguridad cuando me subo en patines, monopatín o patineta. • Conozco el significado de las señales de tránsito como una forma de protección.	• Habilidades perceptuales con respecto a su cuerpo (ubicación con referencia a otro), al espacio (valoración de la distancia) y al tiempo. • Coordinación motriz: correr, frenar, girar, esquivar, equilibrio dinámico. • Normas de seguridad para peatón, por ejemplo, no colocarse por delante o por detrás en un vehículo con motor encendido; no transitar por la calzada o vías en desnivel.

La niña o el niño que camina solo

El elemento fundamental en torno del cual se desarrolla la etapa de caminar solo es que los niños y niñas entienden ciertas relaciones de proximidad pensadas desde el punto de vista del otro.

La ubicación en el entorno se favorece en tanto que comprenden que diferentes tipos de vista dependen de la posición del observador.

La independencia lograda por el caminar solo se controla por la concepción heteronomía de su desarrollo moral. El niño tiene una orientación hacia el castigo y la obediencia y la realización de un acto determina su valoración sobre la bondad o maldad de sus consecuencias.

Competencias para la movilidad segura	Meta de formación	Desempeños por grado: primero a tercero	Procesos Asociados
Comprensión del entorno: Aprender las condiciones de uso y aprovechamiento del espacio público, así como de los factores condicionantes del tránsito, para garantizar la capacidad de guiar el comportamiento a través de señales propias y externas.	Comprende las condiciones de organización del espacio público para su aprovechamiento y circulación eficiente.	• Diferencio y reconozco la forma de aprovechar la organización del espacio público y el uso adecuado de su mobiliario. • Establezco relaciones entre los espacios físicos que ocupo (salón de clase, colegio, municipio, Entidades Territoriales Certificadas.) y sus representaciones (mapas, planos, maquetas). • Entiendo que las normas se establecen para unos espacios específicos en los cuales en ocasiones no hay quien obligue a cumplirlas y aun así se deben obedecer.	• Estructuración espacial euclidiana (tamaño, distancia, dirección). • Utilidad e importancia de cuidar elementos de mobiliarios urbano (paraderos, luminarias, teléfonos, bancas, juegos, señales de tránsito). • Desarrollo habilidades para relacionar dirección, distancia y posición en el espacio.
Movilidad idónea según modo: Asumir que el derecho a desplazarse libremente es intervenido por el modo de transporte utilizado al realizar esta acción, así como por la presencia de otros en la vía.	Demuestra habilidades y conocimientos suficientes acerca de la pericia para caminar, ser pasajero o conducir un vehículo.	• Diferencio modos y medios de transporte cotidianos. • Transito por las zonas definidas para los peatones y cuando debo cruzar una vía, atiendo las señales. • Reflexiono acerca de mi conducta como peatón o pasajero. • Entiendo que existen diferentes normas y formas de comportarse según el medio de transporte que utilizo.	• Modos y medios de transporte: Caminando, aéreo, acuático (marítimo o fluvial), terrestre (privado o público; individual – taxi, colectivo o masivo). • Componentes de los modos de transporte: las redes viales o rutas delimitadas; equipos o vehículos utilizados y actores (conductor y pasajero). • Vías peatonales (andenes y bermas).

Grado Cuarto y Quinto

Competencias para la movilidad segura	Meta de formación	Desempeños por grado: cuarto y quinto	Procesos Asociados
Asumir la regulación: Acatamiento a la gestión (planificación, legislación, regulación, control) de la autoridad para mantener vigentes las normas, objetivas y subjetivas de la movilidad, asumidas como un acuerdo social que procura el mayor bien para el mayor número.	Promueve el respeto de las normas y a la autoridad que regulan la convivencia pacífica en el tránsito.	• Reconozco la prelación entre los diferentes grupos de señales de tránsito y la prelación vial en cruces cuando conduzco bicicleta. • Reconozco que las normas que protegen la vida deben acatarse sea en presencia de la autoridad o en ausencia de ella.	• Prelación entre señales: : Agentes, transitorias, semáforos, verticales y demarcación vial. • Señales de tránsito de ciclorruta: carril compartido, ceda el paso, cruces preferenciales. • Relaciones y reflexiones en torno al respeto de una señal en ausencia de un sujeto que exija el derecho preferencial.

La niña o el niño que conduce un vehículo no motorizado

A partir de los nueve años ellos demuestran que coordinan diferentes puntos de vista, lo cual demuestra que están abandonando el "egocentrismo", en este momento pueden asumir con idoneidad la conducción de un vehículo no motorizado, debido a que el tráfico requiere de esa capacidad de situarse en el lugar del otro, de imaginar el punto de vista de aquel con respecto a sí mismo. Es por lo tanto una capacidad que se desarrolla como medida de protección.

Partiendo del egoísmo hedónico e ingenuo de los niños y niñas en esta etapa la apropiación de las normas se valora en función de las necesidades que satisface, en este caso la propia seguridad.

Competencias para la movilidad segura	Meta de formación	Desempeños por grado: cuarto y quinto	Procesos Asociados
Corresponsabilidad vial: Estado de desarrollo moral en el cual el individuo puede asumir el deber de garantizar al otro su derecho a movilizarse con libertad de forma segura y oportuna.	Como actor del tránsito se responsabiliza del respeto y promoción del ejercicio libre y seguro de la movilidad de los otros actores.	• Reconozco que las actitudes egoístas afectan y tienen consecuencias negativas en la movilidad de los demás. • Diferencia normas y objetivas y subjetivas dependiendo del contexto territorial.	• Actitudes egoístas como invasión del carril, pasar primero en un cruce, no esperar la orden para seguir la marcha, cruzar por sitios prohibidos. • Reflexiones en las que se evalúen las consecuencias de actuar de forma egoísta en la vía. • Aceptación de normas como conductor de bicicleta: límites de velocidad, pares, ceder la vía, entre otros. • Realización de acuerdos entre compañeros para la diferenciación de los espacios dentro de la escuela.

Competencias para la movilidad segura	Meta de formación	Desempeños por grado: cuarto y quinto	Procesos Asociados
Valoración en la movilidad del riesgo y la vulnerabilidad: Decisión autónoma de afrontar un riesgo en la movilidad luego de sopesar la capacidad de tolerarlo y valorar las consecuencias de su decisión.	• Asume riesgos en la movilidad a partir de valorar la tolerancia al mismo y la capacidad de afrontarlos.	• Identifico mi estado emocional y trato de controlarlo para que no afecte mi seguridad al transitar por el espacio público. • Reconozco factores como la velocidad, el peso o la visibilidad, que afectan mi capacidad sensomotora. • Utilizo como conductor los elementos mínimos de seguridad y los exijo para mí y para otros cuando soy pasajero para proteger mi vida y la de los demás.	• Valoración de las relaciones entre emociones, conductas y exposición al riesgo. • Evaluar diversas situaciones en las que debe regular sus emociones para la adecuada toma de decisiones en la vía • Relación entre capacidades perceptivas, tiempo de reacción, capacidades físicas y aspectos como la velocidad y el peso. • Elementos de seguridad como chalecos, casco, guantes, botas y elementos ópticos como espejos, luces y reflectantes. • Comportamientos como exceso de velocidad, invasión de carril, cruzar sin observar, distraerse con otros, jugar en la vía, Entidades Territoriales Certificadas.
Comprensión del entorno: Aprender las condiciones de uso y aprovechamiento del espacio público, así como de los factores condicionantes del tránsito, para garantizar la capacidad de guiar el comportamiento a través de señales propias y externas.	Comprende las condiciones de organización del espacio público para su aprovechamiento y circulación eficiente.	• Utilizo para orientarme la nomenclatura, referentes espaciales, puntos cardinales o señales en sitios conocidos de mi localidad, barrio o vereda. • Promuevo que las personas respeten, usen y aprovechen adecuadamente el espacio público mientras transitan por él.	• Uso de mapas y planos de lugares comunes. Ubicación de sitios en una imagen satelital. • Ubicación de sitios a través de nomenclatura, señales de rutas, puntos cardinales. • Espacios públicos diferenciados en vías compartidas, zonas de permanencia, zonas de circulación, zonas de servicios, zonas restringidas.

Competencias para la movilidad segura	Meta de formación	Desempeños por grado: cuarto y quinto	Procesos Asociados
Movilidad idónea según modo: Asumir que el derecho a desplazarse libremente es intervenido por el modo de transporte público y privado utilizado al realizar esta acción, así como por la presencia de otros en la vía.	Demuestra habilidades y conocimientos suficientes sobre los cuales fundamenta la pericia para caminar, ser pasajero o conducir un vehículo.	• Reconozco las características y consecuencias de aspectos técnicos de la conducción de un vehículo de dos ruedas no motorizado. • Promuevo mi visibilidad y protección cuando tránsito en bicicleta, usando elementos de seguridad como chalecos, casco, Entidades Territoriales Certificadas. • Reconozco formas adecuadas de hacer uso de los diferentes tipos de redes viales según la modalidad de transporte que utilizo.	• Condiciones técnicas como velocidad, el equilibrio, la inercia y la fricción en el frenado. • Agudeza visual, desarrollo de la visión periférica, desarrollo del equilibrio dinámico y recuperado. • Redes viales en el modo terrestre urbanas (troncales, autopistas, arterias, principales, locales, peatonales), rurales(principales secundarias, locales, peatonales).



Grado sexto y séptimo

Competencias para la movilidad segura	Meta de formación	Desempeños por grado: sexto y séptimo	Procesos Asociados
Asumir la regulación: Acatamiento a la gestión (planificación, legislación, regulación, control) de la autoridad, para mantener vigentes las normas objetivas y subjetivas de la movilidad asumidas como un acuerdo social que procura el mayor bien para el mayor número de personas.	Promueve el respeto de las normas y a la autoridad que regulan la convivencia pacífica en el tránsito.	• Reconozco la importancia que tienen las autoridades y organismos de tránsito en el desarrollo de normas para la movilidad segura. • Diferencio las normas y comportamientos que exigen la utilización de equipos de transporte público. • Decido responsablemente frente a mi propio cuidado y el cuidado de los demás, mientras tránsito por el espacio público.	• Autoridades de tránsito: Alcalde, secretario de tránsito, agentes o policías, inspectores de policía. Organismos de tránsito: Secretarías, direcciones de tránsito o movilidad.

SABER MOVERSE

La niña o el niño que utiliza transporte público

Varios elementos nos llevan a concluir que este rango de edad es el propicio para que ellos aprendan la lógica del comportamiento y cómo se utiliza el transporte público. Lo primero es la asunción del pensamiento hipotético sobre el cual hará deducciones de las circunstancias presentes en el transporte y elaborar teorías con respecto al comportamiento adecuado, en el cual un punto sobresaliente es el aprendizaje del control del estrés por medio de mecanismos de defensa.

Los niños y niñas en esta etapa valoran los actos dependiendo de a quién complazcan, favorezcan o busquen aprobación.

Tienen la capacidad de evaluar la intención de los otros actores, también toman en cuenta las circunstancias y dependiendo de estas pueden actuar de forma recíproca.

Competencias para la movilidad segura	Meta de formación	Desempeños por grado: sexto y séptimo	Procesos Asociados
Corresponsabilidad vial: Estado de desarrollo moral en el cual el individuo puede asumir el deber de garantizar al otro su derecho a movilizarse con libertad de forma segura y oportuna.	Como actor del tránsito se responsabiliza del respeto y promoción del ejercicio libre y seguro de la movilidad de los otros actores.	• Actúo de manera asertiva ante situaciones conflictivas en el tránsito. • Reconozco que las actitudes egoístas y hábitos inadecuados tienen consecuencias negativas en la movilidad.	• Conciliación de conflictos en la vía (ceder el paso). • Comportamientos como usar el servicio de transporte sin pagar, no ceder el puesto, incomodar a los otros o atajistas como no detener el bus en los paraderos exceso de velocidad, invasión de carril, cruzar sin observar, distraerse con otros, jugar en la vía, Entidades Territoriales Certificadas, como exceso de velocidad, invasión de carril, cruzar sin observar, distraerse con otros, jugar en la vía, Entidades Territoriales Certificadas.
Valoración en la movilidad del riesgo y la vulnerabilidad: Decisión autónoma de afrontar un riesgo en la movilidad, luego de sopesar la capacidad de tolerarlo y valorar las consecuencias de su decisión.	Asume riesgos en la movilidad a partir de valorar la tolerancia al mismo y la capacidad de afrontarlo.	• Reconozco normas de seguridad para utilizar el transporte público y evitar lesiones graves. • Identifico como participan los sistemas de protección del cuerpo (endocrino) y los reguladores del estrés (respiratorio, circulatorio, renal)	• Evaluación del estado de estrés y fatiga como factores predisponentes para un incidente vial. • Traumatismos: fracturas, luxaciones, esguinces, contusiones y laceraciones musculares.

Competencias para la movilidad segura	Meta de formación	Desempeños por grado: sexto y séptimo	Procesos Asociados
Comprensión del entorno: Aprender las condiciones de uso y aprovechamiento del espacio público, así como de los factores condicionantes del tránsito, para garantizar la capacidad de guiar el comportamiento a través de señales propias y externas.	Comprende las condiciones de organización del espacio público para su aprovechamiento y circulación eficiente.	• Identifico qué características tiene la distribución del espacio público y las redes viales en mi barrio, vereda o entorno escolar. • Valoro la importancia de proteger el ambiente sano y seguro en el espacio público de mi localidad. • Utilizo adecuadamente el mobiliario dispuesto para la prestación de servicio público de transporte.	• Sitios como parques, plazas, alamedas. Áreas de recreación pasiva, activa y de reunión de conglomerados. • Redes viales como delimitadoras del espacio local: zonas peatonalizadas, vías compartidas sin diferenciaciones, zonas de parqueo y solo acceso, vías arterias para transporte. • No dañar o pintar las señales de tránsito, el mobiliario urbano ni las luminarias.
Movilidad idónea según modo: Asumir que el derecho a desplazarse libremente es intervenido por el modo de transporte utilizado al realizar esta acción, así como por la presencia de otras personas en la vía.	Demuestra habilidades y conocimientos suficientes acerca de los cuales fundamenta la pericia para caminar, ser pasajero o conducir un vehículo.	• Opto por movilizarme en medios alternativos y masivos de transporte para proteger el medio ambiente y dinamizar el tráfico. • Identifico aspectos de comportamiento y seguridad para tener en cuenta al utilizar servicio público de transporte.	• Modos alternativos al vehículo privado: Bicicletas, colectivos y masivos. • Reglas de comportamiento definidas por las normas para usar un medio de transporte como pasajero.

Grado octavo y noveno

Competencias para la movilidad segura	Meta de formación	Desempeños por grado: octavo y noveno	Procesos Asociados
Asumir la regulación: Acatamiento a la gestión (planificación, legislación, regulación, control) de la autoridad para mantener vigentes las normas objetivas y subjetivas de la movilidad, asumidas como un acuerdo social que procura el mayor bien para el mayor número de personas.	Promueve el respeto de las normas y a la autoridad que regulan la convivencia pacífica en el tránsito.	• Reconoce las señales de accesibilidad, de seguridad en espacios cerrados y temporales de obra. • Entiendo cómo se regula el uso del espacio público y el tráfico.	• Usos y aprovechamientos del espacio público; sistemas de comunicación multimodal, infraestructura y equipamientos. • Señalización para la información, orientación y aviso sobre emergencias evacuación y contraincendio. • Señalización de accesibilidad para: parqueaderos reservados para vehículos usados por discapacitados, instalaciones sanitarias, sitios y transporte accesibles, rutas de tránsito.
Corresponsabilidad vial: Estado de desarrollo moral en el cual el individuo puede asumir el deber de garantizar al otro su derecho a movilizarse con libertad de forma segura y oportuna.	Como actor del tránsito se responsabiliza del respeto y promoción del ejercicio libre y seguro de la movilidad de los otros actores.	• Promueve la definición de normas sociales para la movilidad e integración modal. • Reconoce los procedimientos para la accesibilidad de personas con movilidad reducida.	• Estudios de movilidad (origen y destino, modos de transporte utilizados, cantidad de viajes, capacidad de integración modal y mobiliario requerido). • Acuerdo con los compañeros cuales son las medidas de accesibilidad a medios de transporte que más se incumplen, sus razones y consecuencias. • Diferencio las normas y procedimiento para la accesibilidad de discapacitados a los medios de transporte. Utilización de rampas de acceso, ajuste de los equipos de aseguramiento de sillas de rueda, utilización de los asientos prioritarios, medios auditivo y visuales en paraderos y transportes

Competencias para la movilidad segura	Meta de formación	Desempeños por grado: octavo y noveno	Procesos Asociados
Valoración en la movilidad del riesgo y la vulnerabilidad: Decisión autónoma de afrontar un riesgo en la movilidad, luego de sopesar la capacidad de tolerarlo y valorar las consecuencias de su decisión.	Asume riesgos en la movilidad a partir de valorar su tolerancia y su capacidad de afrontarlo.	• Propendo a que mis amigos y familiares reconozcan las consecuencias sociales y físicas que tiene la conducta temeraria. • Promuevo que mis amigos y familiares eviten el consumo de estupefacientes al conducir un vehículo o transitar como peatones. • Conozco procedimientos generales de comportamiento ante emergencias.	• Análisis de conductas como la conducción temeraria: Alta velocidad, contravía, hacer piques, violar semáforos y señales de pare. • Consecuencias del consumo de alcohol y/o drogas en la capacidad de respuesta. • Procedimientos para la protección personal ante incendios. • Procedimientos para la atención primaria de víctimas, regulación de tránsito, Entidades Territoriales Certificadas.

La niña o el niño que utiliza otros modos de transporte

La circunstancia más relevante en los adolescentes de esta edad es la prevalencia de los grupos de pares, son ellos los que definen los valores, opiniones y reglas a las que se somete el individuo.

Los preadolescentes dependen del grupo y su conciencia social está delimitada por él.

Para ellos es la "época de las necesidades": necesidad de seguridad propia, de independencia, de obtener nuevas experiencias, de integración e identidad, de afecto.

Estos factores les permiten involucrarse en nuevos roles sociales los cuales favorecen un conocimiento más real de la sociedad y del entorno. Estos hechos que permiten deducir que para ellos será más fácil en aprender la lógica de otros tipos de movilidad e identificarse con las necesidades de los grupos sociales que los deben utilizar, de ahí la importancia que tiene la conciencia sobre la accesibilidad propuesta en estas etapas.

Competencias para la movilidad segura	Meta de formación	Desempeños por grado: octavo y noveno	Procesos Asociados
Comprensión del entorno: Aprender las condiciones de uso y aprovechamiento del espacio público, así como de los factores condicionantes del tránsito, para garantizar la capacidad de guiar el comportamiento a través de señales propias y externas.	Comprende las condiciones de organización del espacio público para su aprovechamiento y circulación eficiente.	• Diferencio las redes viales que existen y la relación entre ellas. • Reconozco la importancia y promuevo la supresión de barreras físicas que impiden la movilidad de la personas con movilidad reducida.	• Redes viales: troncales, avenidas, arterias, ciclorutas, vías locales y peatonales. • Medidas de accesiblidad para usuarios con algún tipo de reducción en su movilidad. • Medidas de accesibilidad a edificios públicos, viviendas, parques, plazas.
Movilidad idónea según modo: Asumir que el derecho a desplazarse libremente es intervenido por el modo de transporte utilizado al realizar esta acción, así como por la presencia de otras personas en la vía.	Demuestra habilidades y conocimientos suficientes sobre los cuales fundamentar la pericia para caminar, ser pasajero o conducir un vehículo.	• Diferencio las normas y comportamientos que exigen el maniobrar vehículos acuáticos, animales de montura. • Promuevo la accesibilidad de la población con movilidad reducida al espacio público y los medios de transporte. • Coopero y muestro solidaridad con mis compañeros, compañeras y personas con alguna discapacidad que merezcan cuidado especial, tanto en espacios públicos como privados.	• Características y normas para cabalgar: Resolución de mitos sobre caballos mansos. Diferencia entre montar a caballo y equitación. La importancia de las rutas cotidianas para el animal. Control de la mala conducta del caballo. Mando de animal a través de las riendas y piernas del jinete. • Control de embarcaciones: posición en el bote (subir y sentarse). Forma de remar (mano fija, brazos estirados y rotación de la cintura) Utilización de salvavidas y equipos de señales (espejos). • Conceptos generales de física (velocidad, fuerza, rozamiento, inercia.) y mecánica, que inciden en la conducción de algún vehículo. • Procedimientos básicos para asistir en el transporte a personas con movilidad reducida, (adultos mayores, discapacitados, mujeres embarazadas, niños, para que viajen siempre sentados y ocupando un puesto).

Grado Décimo y Once

Competencias para la movilidad segura	Meta de formación	Desempeños por grado: décimo y once	Procesos Asociados
Asumir la regulación: Acatamiento a la gestión (planificación, legislación, regulación, control) de la autoridad para mantener vigentes las normas, objetivas y subjetivas de la movilidad, asumidas como un acuerdo social que procura el mayor bien para el mayor número de personas.	Promueve el respeto de las normas y a la autoridad que regulan la convivencia pacífica en el tránsito.	• Analizo críticamente las normas y leyes que regulan la movilidad y su impacto sobre la protección de todos en la vía. • Entiendo que el respeto de las normas es mi responsabilidad en la vía. • Atiendo la norma sin depender de una figura de autoridad para cumplirlas. • Reconoce las medidas contenidas en un plan de seguridad vial.	• Debates basados en estadísticas sobre situación de seguridad vial. Sobre autonomía y heteronomía.Atención de la norma sin depender de una figura de autoridad para cumplirlas. • Guías y procedimientos de un plan de seguridad con respecto al comportamiento humano, seguridad de los vehículos, infraestructura segura y atención de víctimas.
Corresponsabilidad vial: Estado de desarrollo moral en el cual el individuo puede asumir el deber de garantizar al otro su derecho a movilizarse con libertad de forma segura y oportuna.	Como actor del tránsito se responsabiliza del respeto y promoción del ejercicio libre y seguro de la movilidad de los otros actores.	• Identifico la importancia de conocer procedimientos de atención de emergencias en la vía. • Promuevo el respeto a la vida y al ambiente sano* frente a riesgos como ignorar señales de tránsito, conducir a alta velocidad o por ingesta de alcohol. • Conozco las medidas por tomar, para actuar con responsabilidad frente a un accidente. • Diferencio y promuevo el respeto de las normas y procedimientos para la accesibilidad de discapacitados a los medios de transporte.	• Procedimientos de atención: Control de incendios, atención de víctimas, regulación de tránsito. • Accesibilidad a medio de transporte: Transito, Estacionamiento, Uso, seguridad. • Realización de material promocional para la seguridad vial frente a riesgos como ignorar señales de tránsito, conducir a alta velocidad o por ingesta de alcohol. • Consecuencias medioambientales del uso de vehículos automotores: Emisiones de Monóxido de Carbono, Dióxido de Carbono, Óxido de Nitrógeno, Óxido de Azufre, Hidrocarburos.

Competencias para la movilidad segura	Meta de formación	Desempeños por grado: décimo y once	Procesos Asociados
Valoración en la movilidad del riesgo y de su vulnerabilidad: Decisión autónoma de afrontar un riesgo en la movilidad luego de sopesar su capacidad de tolerarlo y de valorar las consecuencias de su decisión	Asume riesgos en la movilidad a partir de valorar su tolerancia al mismo y la capacidad de afrontarlo.	• Reconozco que los seres humanos siempre seremos vulnerables ante los vehículos, por lo cual promuevo actitudes prudentes en las vías. • Uso adecuadamente los equipos de protección y dispositivos en cualquier circunstancia.	• Equipos de protección: Cinturones de seguridad, Equipos de retención de pasajeros, Air bags, Cascos motocicletas.
Comprensión del entorno: Aprender las condiciones de uso y aprovechamiento del espacio público, así como de los factores condicionantes del tránsito, para garantizar la capacidad de guiar el comportamiento a través de señales propias y externas.	Comprende las condiciones de organización del espacio público para su aprovechamiento y circulación eficiente.	• Identifico cuáles son las principales características del espacio público y las redes viales de mi ciudad. • Analizo situaciones en las vías en las cuales se identifican problemas de movilidad, comportamientos inadecuados y conductas riesgosas de peatones, pasajeros y conductores. • Tomo decisiones autónomas para mantener siempre conductas prudentes en la vía.	• Característica de los planes maestros de movilidad. Vías locales articuladoras de espacio público. • Definición de riesgos viales: Puntos de conflicto, vías compartidas, visibilidad, pasos seguros peatones, estacionamiento en vía. • Aspectos relacionados con las barreras invisibles

Los adolescentes que conducen vehículos motorizados

La adolescencia es la etapa de la identidad, los adolescentes asumen roles y se comprometen con ellos, no animados por convencionalismos sociales o por la necesidad de asumir unos principios, sino por la búsqueda de una imagen ideal de sí mismos.

La propuesta de formación de competencias para la movilidad es, por lo tanto, compleja para este grupo de edad en la medida en que se debe alentar la construcción de un sentido ético en ellos mismos, desde la toma de conciencia que hacen de la realidad.

En los adolescentes se decanta todo el aprendizaje adquirido a lo largo del ciclo escolar, se espera que la puesta en juego de sus cualidad personales los lleven a considerar la libertad, la seguridad, la cooperación, el compromiso, el respeto a los demás y a la naturaleza como trascendentes en su vida.

Se espera que a partir de esta educación se formen los criterios sociales elevados, que potencialmente presentan, tales como la nobleza y el honor, la sinceridad, la valentía y sobre todo la lealtad.

Competencias para la movilidad segura	Meta de formación	Desempeños por grado: décimo y once	Procesos Asociados
Movilidad idónea según modo: Asumir que el derecho a desplazarse libremente es intervenido por el modo de transporte utilizado al realizar esta acción, así como por la presencia de otras personas en la vía.	Demuestra habilidades y conocimientos suficientes sobre los cuales fundamentar la pericia para caminar, ser pasajero o conducir un vehículo.	• Reconozco la incidencia que tienen las fuerzas fíW mi seguridad y la de otros en cualquier medio y modo de transporte.	• Conceptos generales de física (velocidad, fuerza, rozamiento, inercia.) y mecánica, que inciden en la conducción de algún vehículo. • Normas de seguridad básicas de conducción: Conducir por el carril demarcado. Realizar acciones que no afecten la seguridad en la conducción del vehículo. Respetar el cruce de los peatones. Utilizar señales manuales para cruzar al momento de conducir. • Respeto de las prelación en cruces: peatón, vehículo a la derecha, vehículo que continúa de frente (vía en doble sentido), vehículo que cruza a la derecha, vehículo que sube en una pendiente, vehículo dentro de la glorieta. • Medios alternativos: Medios masivos, vehículo compartido, no motorizados. • Vehículo con diferentes fuentes de energía: eléctricos, híbridos (combustible y eléctrico). • Alternativas en movilidad para la protección medio ambiente.

PROPUESTAS DE DESARROLLO DE ORIENTACIONES

La propuesta de desarrollo de las orientaciones pedagógicas para la movilidad segura está diseñada para recorrer el currículo de manera vertical, horizontal y de forma transversal con el fin de integrar los temas de la movilidad y los desempeños propuestos para verificar las diferentes competencias integradas con las disciplinas académicas y los desempeños y estándares de cada una de las competencias educativas que se desarrollan desde las áreas en cada establecimiento educativo.

El esquema de trabajo, por lo tanto, inicia con la definición del proyecto pedagógico y cómo abordarlo académicamente desde la concepción de transversalidad. En este punto su estructuración se realizará a partir de los enfoques que delimitan las competencias en movilidad segura dentro del proceso de educativo, promoviendo la re-

flexión sobre las capacidades del estudiante para asimilar la información, para formar con ella actitudes favorables a cambios en la estructura cognitiva; estas serán a su vez la base de las formas efectivas de interacción en la movilidad.

Un punto crucial en la definición del abordaje académico es la construcción de las intervenciones desde las características propias de cada componente del proceso formativo sugerido, cuyas fases están pensadas de las siguientes directrices.

Componentes del proceso formativo

1. La modulación de la actitud (saberes desde el sentido común), la deconstrucción del conocimiento o el cuestionamiento de las actitudes, crEstablecimientos Educativosncias y hábitos de la movilidad que han llevado a la persona a correr riesgos, a no valorar la vulnerabilidad del ser humano ante la fuerza y estructura de un vehículo, a no comprender el espacio púbico y la forma de aprovecharlo y compartirlo adecuadamente.
2. La resignificación conceptual (saber) comprende la enseñanza de nuevos conceptos y el desarrollo de habilidades (saber hacer) que vienen a rEstablecimientos Educativosmplazar a los anteriores criterios, si estos no eran acordes a la su concepción técnica y normativa que los define y determina para la movilidad con calidad.
3. La influencia social, esta tercera etapa de la educación vial, entra en el campo de la contribución a la movilidad de los otros, proponiendo al estudiante, con referencia a los otros, como modelo válido (ser) de enseñanza de buenas prácticas en el tránsito y en el transporte y en la utilización del espacio público.
4. La apropiación del derecho a la inclusión, la movilidad segura no se aprende sin práctica; por ello en la fase final del abordaje académico se espera desarrollar las competencias que integran los componentes alusivos a permanecer en armonía con el entorno y con los demás actores del tránsito (saber estar).

Se desarrolla el modelo preventivo en consonancia con las etapas del proceso formativo.

COMPONENTES MODELO PREVENTIVO			
Modulación de la actitud	Resignificación conpectual	Influencia social	Apropiación del derecho a la inclusión
¿Usted cómo actúa?	¿Qué conocimientos y habilidades se necesitan?	Dialoguemos y acordemos entre todos	Practiquemos juntos
COMPONENTES DEL PROCESO FORMATIVO			

Esquema guía para la estructuración del proyecto transversal

En el presente ejemplo, se desarrolla un esquema guía para estructurar el proyecto transversal, comprende los siguientes elementos.

En qué momento	Competencia	Desempeño	Progresión Curricular	Procesos Asociados	Recursos Didácticos

Objetivo: El proyecto busca que los estudiantes mejoren su capacidad de referenciar lugares y situaciones en el espacio público, además que logren navegar guiándose solo por las señales que para tal propósito se instalan en cada espacio.

Meta de formación: Promueve el respeto a las normas y a la autoridad que regulan la convivencia pacífica en el tránsito.

Descripción del proyecto: El proyecto observado por niveles se ejecuta desde transición hasta grado noveno, en estos grados se diferencian desempeños asociados a comprensión de la señalización vial y a la orientación en el espacio público.

Por lo tanto, comprende dos competencias para la movilidad que se incluyen en el ámbito del tránsito: comprensión del entorno y aceptación de la regulación. En la medida en que se avanza en el desarrollo de estas competencias, se va integrando el saber hacer a las competencias referentes al transporte y la corresponsabilidad vial.

Típicamente cuando se habla de tránsito en la escuela, se limita al reconocimiento de los tipos de señales que existen, básicamente definidas como verticales, a saber las reglamentarias, preventivas e informativas, no incluye en esta comprensión las realizadas por una autoridad de tránsito, las transitorias ni la demarcación vial, integrando este saber a la capacidad para ubicarse en el entorno y poder circular de acuerdo con la señalización, con su articulación a las redes diferenciadas para cada modo de transporte, a la seguridad vial y a la determinación de las prelaciones viales.

En qué momento	Competencia	Desempeño	Progresión Curricular	Procesos Asociados	Recursos Didácticos
Transición	Comprensión del entorno	Me ubico en mi entorno próximo (escuela, unidad, barrio, calle). a partir de señales o sitios de referencia.	Reconoce lugares cotidianos y sus distancias: junto, próximo, cerca, lejos	Ed. Física: Exploro posibilidades de movimiento en mi cuerpo a nivel global y segmentario.	Se orienta en su entorno próximo situándose así mismo como referentes y ubica sitios cotidianos (escuela, casa, parque) para ubicarse

En qué momento	Competencia	Desempeño	Progresión Curricular	Procesos Asociados	Recursos Didácticos
	Asumir la regulación	Entiendo el sentido de las señales básicas para la regulación del tránsito en el espacio público.	Relaciona el color de las señales con su indicación fundamental	Artísticas: Me relaciono lúdicamente con la música, las artes visuales y escénicas y lo demuestro a partir del desarrollo motriz corporal	La relación entre la forma, el color y las indicación de las señales.
	Asumir la regulación	Entiendo el sentido de las señales básicas para la regulación del tránsito en el espacio público.	Relaciona la forma de las señales de tránsito, con su color y su indicación	Matemáticas: Realizo construcciones y diseños utilizando figuras geométricas bidimensionales	Relaciona la forma, el color, los íconos y la indicación de las señales verticales y de la demarcación vial
Primero a Tercero	Asumir la regulación	Reconozco que las normas de tránsito se establecen para garantizar mi seguridad.	Relaciono los signos de las señales de tránsito con su indicación.	Lenguaje: Expongo oralmente lo que me dicen mensajes cifrados en pictogramas, jeroglíficos, Entidades Territoriales Certificadas.	Relaciona la forma, el color, lo íconos y la indicación de las señales verticales y la demarcación vial.
	Comprensión del entorno	Diferencia y reconoce los usos y aprovechamientos del espacio público.	Ubica geográficamente sitios comunitariamente reconocidos.	Ciencias Sociales: Establezco relaciones entre los espacio físicos que ocupo y sus representaciones.	Reconoce hitos de orientación naturales o artificiales (cruceros, parques, iglesias, CAI).
	Asumir la regulación	Valora las señales para la navegación y regulación del tráfico, estimando la importancia de las indicaciones de la autoridad competente.	Diferencia señales informativas de Destino, turísticas y seguridad vial	Ciencias Sociales: Me ubico en el entorno físico y de representación, utilizando referentes espaciales.	Reconoce las señales informativas que permiten orientarse en el espacio.

En qué momento	Competencia	Desempeño	Progresión Curricular	Procesos Asociados	Recursos Didácticos
Cuarto y Quinto	Comprensión del entorno	Propicia el uso adecuado del mobiliario y la señalización para el transporte y la navegación	Comprende la señalización, informativa de ruta, referencia o nomenclatura.	Me ubico en el entorno físico y de representación, utilizando referentes espaciales.	En mi vehículo puedo navegar de acuerdo a la nomenclatura o rutas viales.
	Asumir la regulación	Valora las señales para la navegación y regulación del tráfico, estimando la importancia de las indicaciones de la autoridad competente.	Diferencia en una señal preventiva el riesgo, su naturaleza y la distancia a la que se encuentra.	Establezco relaciones entre los accidentes geográficos y su representación gráfica (1-3).	Conoce cómo actuar ante una señal preventiva.
	Movilidad idónea según modo	Aprecia las reglas de comportamiento como actor del transporte, dependiendo del modo que utiliza para movilizarse.	Diferencia las rutas de transporte y sus redes logísticas (paradas, intercambiadores modales, tipos de vías).	Ciencias Sociales: Identifico organizaciones que resuelven las necesidades básicas en mi comunidad; identifico su impacto sobre el desarrollo.	Reconoce tipos de rutas de transporte.
Sexto y Séptimo	Asumir la regulación	Comprende la importancia de la autoridad de tránsito y de las normas como acuerdos sociales para la movilidad eficiente de todos.	Puede describir varios tipos de señales reglamentarias y lo que reglamentan: prohibición, restricción, limitación.	Ciudadanas: Conozco las señales y normas básicas de tránsito para desplazarme con seguridad (1-3).	Diferencio las señales reglamentarias.
Octavo y Noveno	Movilidad idónea según modo	Aprecia las reglas de comportamiento como actor del transporte, dependiendo del modo que utiliza para movilizarse.	Diferencio las redes viales que existen, los criterios para su diferenciación y la prelación en cruces.	Ciudadanas: Analizo críticamente mi participación en situaciones en las que se vulneran o respetan los derechos e identifico cómo dicha participación contribuye a mejorar o empeorar la situación.	Diferenciar los tipos de vías (troncales, rutas, avenidas, arterias, ciclorrutas, vías peatonales), los criterios para su diferenciación (transporte, ancho de vía, tránsito) y la razón de su prelación (eficiencia), la demarcación vial específicas de cada red.

En qué momento	Competencia	Desempeño	Progresión Curricular	Procesos Asociados	Recursos Didácticos
		Promueve la accesibilidad de todos al espacio público y los medios de transporte.	Reconoce las señales accesibles en el espacio público. Señalética de seguridad. Temporal de obras civiles.	Ciudadanas: Participo en la planeación y ejecución de acciones que contribuyen a aliviar la situación de personas en desventaja.	Reconoce otros tipos de señales viales y su utilización para el tráfico diferenciado para peatones, ciclistas, movilidad reducida o calzadas exclusivas.

SERVICIO SOCIAL

El servicio social pretende que el educando se integre a la comunidad, contribuyendo a su mejoramiento social, cultural y económico, colaborando en los proyectos y trabajos que lleva a cabo y desarrollando en él, el valor de solidaridad y el conocimiento frente a su entorno social (artículo 39 Decreto 1860). En consonancia con lo expuesto en el artículo 97 de la Ley 115, Decreto 1860 de 1194 y Resolución 4210 de 1996 persigue la formación integral del educando, por lo que debe estar enmarcados y definidos en el Proyecto Educativo Institucional (PEI) y podrán ser ejecutados por el Establecimientos Educativos en forma conjunta con entidades gubernamentales y no gubernamentales, especializadas en la atención a las familias y comunidades.

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

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

Objetivos del servicio social	Relación con la movilidad segura
Contribuir al desarrollo de la solidaridad, tolerancia, cooperación, respeto a los demás, la responsabilidad y el compromiso con su entorno social.	Aportar desde el rol de peatón, pasajero y conductor a la disminución de conductas riesgosas y, por ende, a los incidentes viales como compromiso al cumplimiento de las normas, la cooperación a los demás, el respeto y reconocimiento del derecho a la movilización segura de los demás. La presencia de los estudiantes de la media como actores formadores tiene un impacto positivo sobre la imagen y en los mecanismos de reconocimiento desarrollados por los alumnos de grados inferiores. Toda vez que los de cursos superiores se instituyen como modelos a imitar modelos que hagan una propuesta positiva sobre la tolerancia, el respeto y la promoción de la vida. Para ello los espacios lúdicos y de reflexión sobre los comportamientos inseguros, la colaboración en el tránsito y las actitudes al aprovechar el espacio público, serán temas que propiciarán esta identificación y formación de valores positivos.
Promover acciones educativas orientadas a la construcción de un espíritu de servicio para el mejoramiento permanente de la comunidad y a la prevención integral de problemas socialmente relevantes.	Incorporar en sus programas de servicio social estrategias para generar espacios seguros en el colegio y en zonas aledañas, con el fin de disminuir aglomeraciones a las salidas, uso prudente de vehículos (bicicletas, motos, patinetas) para trasladarse al colegio y a la casa, señalización adecuada y demarcación en espacios públicos dentro del colegio (plazoletas, canchas, corredores, escaleras, Entidades Territoriales Certificadas.). Este es el campo ideal para propiciar talleres en los cuales los estudiantes en servicio social promuevan investigaciones que tengan como resultado el aporte de soluciones a las dificultades de accesibilidad que presenta el espacio público y los medios de transporte. También para que se promueva el conocimiento y utilización de procedimientos de actuación en casos extraordinarios que se presentan en el tránsito como son los accidentes, los embotellamientos o los dispositivos de control por parte de la autoridad.

Objetivos del servicio social	Relación con la movilidad segura
Promover la aplicación de conocimientos y habilidades logrados en áreas obligatorias y optativas definidas en el plan de estudios que favorezcan el desarrollo social y cultural de las comunidades.	Desarrollar unaEducación para la Movilidad Segura que trascienda los horizontes de la escuela y ponga de manifiesto el ejercicio de la ciudadanía en el momento de transitar, se respete la vida y, en general, la integridad física de los demás. Articular los conocimientos en torno a la resolución de problemas específicos y reales de su comunidad. Trabajar proyectos de señalización de los espacios internos del establecimiento, realizar actividades lúdicas que permitan afinar las habilidades sensomotoras, y asistir a modo de monitores en el desarrollo de actividades propuestas por los docentes, son algunas de las actividades que les pueden ser propicias.
Fomentar la práctica del trabajo y del aprovechamiento del tiempo libre, como derechos que permiten la dignificación de la persona y el mejoramiento de su nivel de vida.	Promover la formación en seguridad vial como alternativa de desarrollo e incorporación a la formación superior como agentes, Entidades Territoriales Certificadas. Lograr el desarrollo de sinergias con personas externas al establecimiento educativo, con quienes se comparte el interés común por la movilidad segura. Este es un espacio importante en el cual se pueden desarrollar proyectos conjuntos de extensión o servicio a la comunidad, investigaciones y desarrollo de programas en seguridad vial, protección del medio ambiente y seguridad en sitios públicos que despierten la vocación profesional de los estudiantes por los temas asociados a la complejidad que representa la movilidad.

EVALUACIÓN DE LOS DESEMPEÑOS GENERALES O ESTÁNDARES BÁSICOS

JUSTIFICACIÓN DE LA EVALUACIÓN

El desarrollo de competencias se evidencian a través de desempeños y se configuran como referente que orienta la evaluación.

Las evidencias que se buscan al evaluar el desempeño dan información acerca del nivel de conocimientos, del desarrollo de habilidades y de la construcción de valores que el proceso educativo ha logrado. Ligados a la calidad educativa, el desempeño debe evaluar el resultado del proceso educativo, no al alumno, sino a las competencias que él ha construido.

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

Criterios considerados en la construcción de los estándares para la intersectorialidad

Los estándares se consideran como los criterios de evaluación del desempeño y gestión de las otras instituciones que trabajan en el logro del objetivo formativo común de brindar alcanzar una seguridad vial, desde todas las acciones que adelantan, por ejemplo, los cursos para conductores, los comportamientos cotidianos observables de los actores del tránsito en la vía pública, los cursos a infractores y la asistencia técnica de la autoridad de tránsito.

Por lo tanto, se propone que se pueda demostrar con efectividad, la incidencia que la educación vial ha logrado en la seguridad vial y desde esa evidencia evaluar la efectividad del trabajo interinstitucional propuesto como estrategia.

Los estándares son construcciones (constructos teóricos) de referencia que nos son útiles para llevar adelante acciones en algún ámbito determinado. Estos constructos son elaborados y acordados entre personas con el conocimiento y la autoridad para hacerlo. Son informaciones sistematizadas y disponibles que nos dan una sensación de seguridad en nuestro accionar cotidiano, en el sentido de que tenemos confianza de que lo que esperamos que vaya a ocurrir, efectivamente ocurrirá.

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

Los estándares se aplican entonces para medir ese valor agregado. Dicho de esa manera, es lo que se espera que todos los alumnos puedan adquirir del sistema educativo, permitiendo así tener referentes comunes a la educación vial indiferentemente de los forma como cada entidad educativa proponga el abordaje de la misma.

Además la definición de estándares, se sustenta en que el compromiso del sector educativo, es articulado a los logros de otras instituciones con las cuales deben actuar para el logro del fin propuesto para la movilidad segura. Si las instituciones comprometidas asumen estos estándares para la evaluación de sus logros, entonces la probabilidad de obtener resultados efectivas será mayor.

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

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

2. Están considerados desde la perspectiva legal contenida en las normas, sobre todo en los criterios de desempeño definidos en el Código Nacional de Tránsito (Ley 769 del 2002) y la Ley de seguridad vial (Ley 1503 de 2011).

3. Se pueden homologar a los estándares de desempeño internacionales, en consonancia con las mediciones sobre el comportamiento humano propuestas desde la estrategia "Decenio de Acción en Seguridad Vial".

Competencias de la movilidad	Modulación de la actitud	Resignificación conceptual	Influencia social	Apropiación del derecho a la inclusión
Asumir la regulación: Acatamiento a la gestión (planificación, legislación, regulación, control) de la autoridad para mantener vigentes las normas, objetivas y subjetivas de la movilidad; estas normas son asumidas como un acuerdo social que procura el mayor bien para el mayor número de personas.	Valora las señales para la navegación y regulación del tráfico.	Comprende la importancia de la autoridad de tránsito y de las normas como acuerdos sociales para la movilidad eficiente de todos	Dispone de los medios a su alcance para asistir a la autoridad en diferentes situaciones que se presenten con respecto al tránsito.	Alienta en los otros autores del tránsito, la seguridad, cooperación y sostenibilidad del tránsito.
Corresponsabilidad vial: Estado de desarrollo moral en el cual el individuo asume el deber de garantizar al otro su derecho a movilizarse con libertad de forma segura y oportuna.	Armonizar su comportamiento con respecto a las normas del tránsito para respetar el derecho a la movilidad de otros.	Reconoce en la infracción su sentido de sanción al comportamiento temerario y como medio de reparación social.	Lidera la realización de acuerdos de convivencia que beneficien la movilidad de todos.	Actúa de manera asertiva ante situaciones conflictivas en el tránsito.
Valoración del riesgo y la vulnerabilidad en la movilidad: Decisión autónoma de afrontar un riesgo en la movilidad, luego de sopesar su capacidad de tolerarlo y valorar sus consecuencias .	Prevé los riesgos de la movilidad, sopesando la vulnerabilidad de las personas ante ellos y la capacidad de reacción.	Reconoce la utilidad de los dispositivos de seguridad del vehículo y del conductor que inciden en la seguridad de cada actor de la vía.	Propicia el reconocimiento de los factores de protección ante la vulnerabilidad de los otros actores.	Se movilizaba bajo el criterio de mantener su integridad y su vida.

Competencias de la movilidad	Modulación de la actitud	Resignificación conceptual	Influencia social	Apropiación del derecho a la inclusión
Comprensión del entorno: Aprender las condiciones de uso y aprovechamiento del espacio público, así como de sus factores condicionantes, garantizando la capacidad de guiar el comportamiento por medio de señales propias y externas	Reconoce del entorno físico la distribución como espacio privado, público y abierto al público.	Diferencia en el espacio público, sus usos y aprovechamientos.	Propicia el uso adecuado del mobiliario y la señalización para el transporte y la navegación.	Comparte respetuosamente con los demás el espacio dispuesto para el tránsito.
Movilidad idónea según modo: Asumir que el derecho a desplazarse libremente es intervenido por el modo de transporte utilizado al realizar esta acción, así como por la presencia en la vía de otros.	Aprecia las reglas de comportamiento como actor del transporte, dependiendo del modo que utiliza para movilizarse	Comprende los principios del movimiento, la cinética y su aplicación en diferentes modos de transporte	Promueve la accesibilidad de todos al espacio público y a los medios de transporte.	Opta por movilizarse en medios alternativos y masivos de transporte

ANEXO 1

FINES ESTABLECIDOS EN LA LEY 115 O LEY GENERAL DE EDUCACIÓN

1. El pleno desarrollo de la personalidad sin más limitaciones que las que le imponen los derechos de los demás y el orden jurídico, dentro de un proceso de formación integral, física, psíquica, intelectual, moral, espiritual, social, afectiva, ética, cívica y demás valores humanos.

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

3. La formación para facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación.

4. La formación en el respeto a la autoridad legítima y a la ley, a la cultura nacional, a la historia colombiana y a los símbolos patrios.

5. La adquisición y generación de los conocimientos científicos y técnicos más avanzados, humanísticos, históricos, sociales, geográficos y estéticos, mediante la apropiación de hábitos intelectuales adecuados para el desarrollo del saber.

6. El estudio y la comprensión crítica de la cultura nacional y de la diversidad étnica y cultural del país, así como fundamento de la unidad nacional y de su identidad.

7. El acceso al conocimiento, la ciencia, la técnica y demás bienes y valores de la cultura, el fomento de la investigación y el estímulo a la creación artísticas en sus diferentes manifestaciones.

8. La creación y fomento de una conciencia de la soberanía nacional y para la práctica de la solidaridad y la integración con el mundo, en especial con Latinoamérica y el Caribe.

9. El desarrollo de la capacidad crítica, reflexiva y analítica que fortalezca el avance científico y tecnológico nacional, orientado con prioridad al mejoramiento cultural y a la calidad de la vida de la población, a la participación en la búsqueda de alternativas de solución a los problemas y al progreso social y económico del país.

10. La adquisición de una conciencia para la conservación, protección y mejoramiento del medio ambiente, de la calidad de la vida, del uso racional de los recursos naturales, de la prevención de desastres, dentro de una cultura ecológica y del riesgo y de la defensa del patrimonio cultural de la Nación.

11. La formación en la práctica del trabajo, mediante los conocimientos técnicos y habilidades, así como en su valoración como fundamento del desarrollo individual y social.

12. La formación para la promoción y preservación de la salud y la higiene, la prevención integral de problemas socialmente relevantes, la educación física, la recreación, el deporte y la utilización adecuada del tiempo libre.

13. La promoción en la persona y en la sociedad de la capacidad para crear, investigar, adoptar la tecnología que se requiere en los procesos de desarrollo del país, con el fin de que el educando ingrese al sector productivo.

ANEXO 2

COMPROMISOS A NIVEL SECTORIAL

Entidades del sistema educativo	Compromisos
Desde el MEN	a) Elaborar los programas marco de enseñanza en educación vial. b) Elaborar y desarrollar las orientaciones y estrategias pedagógicas para la implementación de la educación vial en los niveles de la educación prEstablecimientos Educativosscolar, básica y media. c) Incorporar en los programas que actualmente promueven el desarrollo de competencias básicas y ciudadanas los componentes inherentes a la educación vial, señalados en el artículo 3° de la Ley 1503 de 2011. d) Brindar asistencia técnica a las entidades territoriales certificadas en educación, por medio de los programas señalados en el literal anterior, para que acompañen a sus instituciones educativas en el desarrollo del eje de educación vial. e) Establecer criterios de evaluación que midan el desarrollo de competencias básicas y ciudadanas con relación a la educación vial. f) Actualizar herramientas pedagógicas en materia de Seguridad Vial. g) Garantizar el cumplimiento de las modificaciones requeridas por la Ley 1503, a la Ley 115, en los artículos 13, literal i; 14, literal f; 16, literal k; 30, literal i.
Desde las entidades territoriales	a) Promover la formación docente para dirigir e implementar con calidad y pertinencia los proyectos orientados a laEducación para la Movilidad Segura. b) Acciones y estrategias que apoyen y fortalezcan la capacidad de los Establecimientos Educativos en educación vial. c) Procesos de actualización y de formación docente en Seguridad Vial. d) Acompañar y orientar a los Establecimientos Educativos en la incorporación del eje de educación vial en los proyectos pedagógicos que estas implementen. e) Evaluar los resultados y la eficacia de las acciones y estrategias implementadas en materia de educación vial. f) Proceso de lectura de contexto en el que identifiquen problemas, dilemas y retos pertinentes a su realidad, particularmente en lo referido al derecho a la movilidad libre y segura. g) Definir planes anuales con actividades, acciones específicas, responsables, indicadores y cronogramas para lograr la incorporación de la educación vial en los Proyectos Pedagógicos de los Establecimientos Educativos y en los procesos de actualización de formación docente. h) Convocar semestralmente a sus equipos técnicos regionales intersectoriales, para definir el plan de acción y presentar resultados del mismo en materia de educación vial. i) Promover la creación y uso de herramientas pedagógicas que incorporen nuevas tecnologías de la información. j) Evaluar y hacer seguimiento al desarrollo del eje de educación vial incorporado en los proyectos pedagógicos.

Entidades del sistema educativo	Compromisos
Desde los establecimientos educativos	a) Implementar las modificaciones necesarias en el PEI y currículo, para dar cumplimiento con las modificaciones a la Ley 115, de acuerdo con los requisitos de la Ley 1503. b) Garantizar el cumplimiento de los objetivos de los programas en educación vial, contemplados en el artículo 10 de la Ley 1503. c) Conformar mesas de trabajo en los Establecimientos Educativos en las que participen estudiantes, docentes, directivos, administrativos y padres de familia. d) Diseñar, implementar y ajustar periódicamente las propuestas curriculares que contribuyan al fomento de competencias básicas y ciudadanas y aporten a la educación vial en todas las áreas, asignaturas, proyectos, actividades en el tiempo libre, extracurriculares, el aula e instancias de participación. e) Establecer claramente en el PEI la promoción de las competencias básicas y ciudadanas para contribuir a la educación vial. f) Incorporar el eje de educación vial a sus proyectos pedagógicos de acuerdo con las orientaciones dadas por la entidad territorial certificada en educación. g) Propender al uso de material pedagógico para el desarrollo de las acciones formativas en materia de educación vial en el marco de los proyectos pedagógicos que implementen. h) Evaluar y hacer seguimiento al desarrollo del eje de educación vial incorporado en los proyectos pedagógicos. i) Presentar informes de evaluación y seguimiento a la entidad territorial certificada en educación sobre la manera como incorporen el eje de educación vial en los proyectos pedagógicos de los Establecimientos Educativos. j) Servicio Social consultar: incorporar la educación vial como una opción en el proyecto pedagógico que permite a los estudiantes que cursan los dos años de educación media realizar el servicio social obligatorio.

CAJA DE HERRAMIENTAS

1. Programa de fortalecimiento de la educación vial, realizado por el Ministerio de Educación y el Ministerio del Interior de Argentina. Galería de fotos, videos e ilustraciones.

http://www.educacionvial.gov.ar

2. Recursos didácticos de Educación Vial en distintos soportes (impresos, audiovisuales, informáticos). La guía del ciclista, la bicicleta: historia. Componentes y las Normas de Seguridad y Conducción.

http://aplch.dgt.es/pevi/faces/paginas/index.xhtml

3. Videos sobre educación vial. Temas de actualidad y material didáctico.

https://www.premioseducacionvial.com

4. Jugando podrás aprender Educación vial. Actividades, concursos y videos.

http://www.disney.es/seguridadvial/

5. Información y numerosos recursos sobre Educación Vial para padres y docentes. Aprendizaje a través del juego y la lectura.

http://circulando.es

6. Página realizada por la Municipalidad Metropolitana de Lima. Contenidos, actividades y glosario sobre educación para la seguridad vial. Propuestas para transitar por nuestra ciudad con seguridad, en beneficio propio y en beneficio de los demás.

http://www.gtu.munlima.gob.pe/construyendovalores/index.htm

7. Material educativo, juegos, campañas, testimonios sobre educación y cultura para la movilidad.

http://www.medellin.gov.co/transito/educacion.html

8. Fortalecimiento de la educación vial. Propuestas para el aula: cruce seguro, en el auto de papá, tú, el tránsito y yo.

http://www.educacionvial.gov.ar/propuestas_aula.php

9. Página realizada por la Fundación MAPFRE. Actividades, juegos, seguridad vial para ciclistas y patinadores, test y pasatiempos para niños y niñas de 6 a 11 años.

http://ninosyseguridadvial.com/tests/

10. Videos sobre seguridad vial, producidos por el Banco Interamericano de Desarrollo. Vías seguras para todos, la vida no es un accidente, vías seguras para todos, Entidades Territoriales Certificadas.

http://www.iadb.org/es/temas/transporte/videos-de-seguridad-vial,6789.html

11. Estudios de Seguridad Vial - Análisis de puntos críticos para peatones y bicicletas en ciudades de Colombia.

http://www.fpv.org.co/

12. Fondo de Prevención Vial. Primer estudio de caracterización del comportamiento de peatones en Colombia.

http://inteligenciavial.com/docfiles/Todos_los_Caminantes_son_Peatones.pdf

13. Inventario de investigaciones sobre seguridad vial en Colombia

http://www.fpv.org.co/images/repositorioftp/INVENTARIO-seguridadvial-10jul2013.pdf

14. La Organización Mundial de la Salud y el Banco Mundial publican el Informe Mundial sobre Prevención de los Traumatismos Causados por el Tráfico. La seguridad vial no es accidental.

http://www.who.int/mediacentre/news/releases/2004/pr24/es/

15. Página creada por la Secretaría de movilidad de Bogotá. Investigaciones sobre accidentalidad, cartillas sobre movilidad vial y claves para cuidar la vida en el sistema vial.

http://www.movilidadbogota.gov.co/?sec=359

16. Las Naciones Unidas y la seguridad vial. Página sobre el «Decenio de Acción para la Seguridad Vial», 2011-2020.

https://www.un.org/es/roadsafety/

17. Página de la Comisión Europea, temas sobre seguridad vial: motocicletas, peatones, conductores de edad avanzada, Entidades Territoriales Certificadas.

http://ec.europa.eu/transport/road_safety/index_es.htm

18. Página de la Fundación MAPFRE. Profesores y seguridad vial, educación vial en las escuelas, libros, juegos, videos.

http://www.profesoresyseguridadvial.com/chile-educacion-vial-en-las-escuelas/

19. Página del Gobierno español, Ministerio de Educación y Ciencia. Cuaderno didáctico sobre educación vial y salud.

http://www.msssi.gob.es/ciudadanos/accidentes/docs/medioEscolar.pdf

20. Circula seguro. Publicación sobre seguridad vial con artículos, estadísticas y consejos sobre movilidad segura.

http://www.circulaseguro.com/

21. Ley 769 de 2002. "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones".

http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=5557

22. Ley 1503 de 2011. "Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones"

http://www.consejosuperiordeltransporte.org/425

23. Guía de apoyo a proyectos de seguridad vial. Banco Interamericano de desarrollo.

http://www.iadb.org/es/temas/transporte/guia-bid-de-seguridad-vial/guia-bid-de-apoyo-a-proyectos-de-seguridad-vial,4018.html

24. Guía de movilidad reducida (documento pdf). Documento de la Alcaldía Mayor de Bogotá en la que se busca concientizar sobre la importancia de los espacios para todos.

Referencias bibliográficas

Alcaldía Mayor de Bogotá (2002). La accidentalidad vial en Bogotá. Secretaría de Gobierno.

Arriaza Mayas, J. C. (2006). Cuentos para la educación vial: cuentos para que niños y niñas aprendan normas básicas de seguridad vial desde sus primeros años. Madrid: Ciencias de la Educación PrEstablecimientos Educativosscolar y Especial.

Cannell, A. y Gold, P. (2002). Reduciendo accidentes: el papel de la fiscalización del tránsito y de la capacitación de conductores. Washington: Banco Interamericano de Desarrollo.

Castell Florit, P. (2007). Compresión conceptual y factores que intervienen en el desarrollo de la intersectorialidad. Revista Cubana de Salud Pública vol. 33. No. 002.

De la Fuente, J. L. (2000). La seguridad activa y pasiva en el vehículo. Madrid: Dossat.

Fundación Mapfre. (2002). Manual de seguridad vial para la empresa. Madrid: Mapfre.

Fux, J. (1982). Los accidentes pueden prevenirse. Ginebra: Salud Mundial.

Fondo de Prevención Vial. 2012. Boletín de prensa N. 126.

Hernández M., Arcelio. (2003). Hacia una nueva cultura de seguridad vial. Universidad de Costa Rica.

Manso Pérez, V. (2008). Educación y seguridad vial. La aportación de los agentes sociales en la movilidad segura. Madrid: Etrasa.

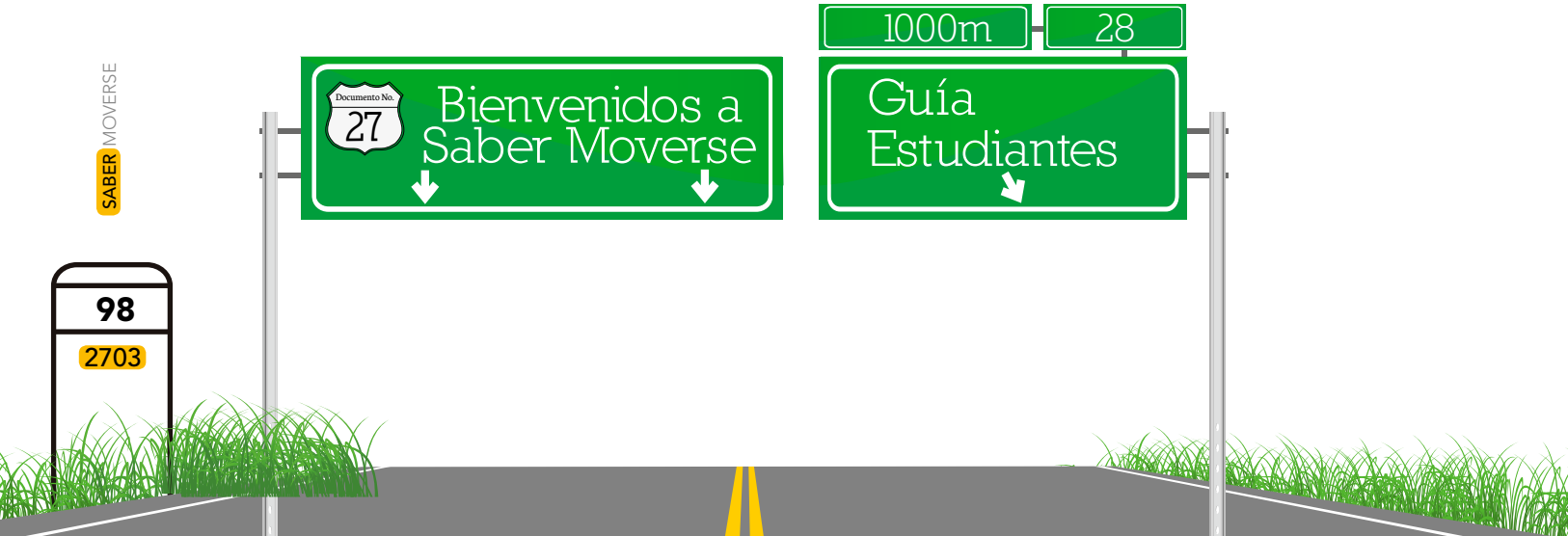
Monclús, J. (2010). La seguridad vial en las empresas. Madrid: Fundación Mapfre.

Muñoz Medina, M. (2007). La seguridad vial, una responsabilidad compartida. Madrid: Etrasa.

Organización para la Educación y el Desarrollo Económico (OCDE) (2008). Jóvenes conductores, el camino hacia la seguridad. París: OECD.

Organización Mundial de la Salud. (2004). Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito. Washington: OMS.

Pozueta, J. (2000). Movilidad y planeamiento sostenible: Hacia una consideración inteligente del transporte y la movilidad en el planeamiento y en el diseño urbano. Madrid: Instituto Juan de Herrera.





Carrera 66 No. 24-09
Tel.: (571) 4578000
www.imprenta.gov.co
Bogotá, D. C., Colombia



MinEducación
Ministerio de Educación Nacional

Ministerio de Educación Nacional
Calle 43 No. 57 - 14 Bogotá, D.C.
Teléfono 222 28 00
www. mineducacion.gov.co
www.colombiaaprende.edu.co