



Conocimiento y aplicación de los Planes de Movilidad Escolar por parte de los docentes y directivos de 81 colegios públicos y privados de la ciudad de Bogotá

Maestría en Educación

Profundización en Liderazgo y Gestión Educativa

Luisa Fernanda Salinas Farfán

ID: 710573

Eje de Investigación

Liderazgo Educativo

Profesor líder

Eliecer Montero Ojeda PhD

Profesor Tutor

Mónica Andrea Hidalgo Vergara Mg.

Bogotá

abril de 2021

Dedicatoria

Este nuevo logro en mi vida profesional se lo dedico a mi pareja por creer en mí, por motivarme a cumplir este reto, por acompañarme y apoyarme en cada paso que doy.

A la Universidad Minuto de Dios, por tener un equipo de grandiosos docentes que siempre estuvieron atentos al proceso académico.

Agradecimientos

El mayor agradecimiento sin duda alguna es a mi tutora y guía en todo este proceso, gracias a la docente Mónica Hidalgo, quien dedicó su comprensión, compañía, profesionalismo y estuvo conmigo en todo momento para alcanzar este nuevo logro en mi vida profesional.

A la comunidad educativa, por el tiempo y colaboración para poder llevar a cabo este proceso investigativo. Y a todas aquellas personas que a diario me animan y motivaban a seguir.

Ficha Bibliográfica

CORPORACIÓN UNIVERSITARIA MINUTO DE DIOS -UNIMINUTO-	
MAESTRÍA EN EDUCACIÓN	
RESUMEN ANALÍTICO ESPECIALIZADO -RAE-	
1. Información General	
Tipo de documento	Proyecto investigativo
Programa académico	Maestría en Educación
Acceso al documento	Público
Título del documento	Conocimiento y aplicación de los Planes de Movilidad Escolar por parte de los docentes y directivos de 81 colegios públicos y privados de la ciudad de Bogotá
Autor(es)	Luisa Fernanda Salinas Farfán
Director de tesis	Eliecer Montero Ojeda PhD.
Asesor de tesis	Mónica Andrea Hidalgo Vergara Mg.
Publicación	2021
Palabras Claves	Movilidad, planes de movilidad escolar, seguridad vial, instituciones educativas.
2. Descripción	

Esta investigación se realizó con el objetivo de dar a conocer cómo se desarrollan los Planes de Movilidad Escolar establecidos por el Decreto 594 del 2015 en las instituciones educativas de la ciudad Bogotá a partir de la descripción los conocimientos que se tienen sobre este. La muestra poblacional seleccionada de forma no probabilística a conveniencia del investigador fue de 81 docentes y directivos de instituciones educativas de la ciudad de Bogotá

3. Fuentes

Alcaldía Mayor de Bogotá. (2007). *Decreto 164 de 2007. Sobre acciones y principios generales de la seguridad para el sector educativo*. Recuperado de:

https://www.educacionbogota.edu.co/portal_institucional/sites/default/files/2019-03/Decreto%20Distrital%20164%20de%202007.pdf.

Ministerio de Educación Nacional. (2003). *Directiva número 13 del Ministerio de Educación Nacional. 14 de agosto de 2003*. Recuperado de:

<https://www.mineduacion.gov.co/normatividad/1753/w3-article-86189.html>.

4. Contenidos

Capítulo 1. Planteamiento problema: Describe los antecedentes, el planteamiento del problema, la justificación y los objetivos, donde se explica y sustenta la importancia del tema de seguridad vial, el cual no tiene la importancia en las personas que debería tener.

Capítulo 2. Marco Referencial: se abarca temática como seguridad vial, panorama de la educación vial a nivel mundial y nacional, planes de movilidad escolares y marco normativo.

Capítulo 3. Método: se abarca el tema del enfoque metodológico y el método de la investigación, que, para el presente proyecto, hará énfasis en una investigación mixta con enfoque descriptivo, transversal basado en el paradigma socio crítico, con el fin de conocer si las instituciones educativas de la ciudad Bogotá conocen y aplican los Planes de Movilidad Escolar establecido en el Decreto 594 del 2015.

Capítulo 4. Análisis de resultados: los resultados obtenidos que se presentan, surgen de la aplicación del instrumento a 81 docentes, directivos que están vinculados al sector oficial o público, con el fin de analizar las diferencias conceptuales

Capítulo 5. Conclusiones: se presenta las conclusiones de la investigación, nuevas ideas y preguntas para posibles investigaciones.

5. Método de investigación

Metodología se propuso el enfoque de tipo mixto, descriptivo y transversal basado en el paradigma sociocrítico, como herramientas de recolección de información se aplicó un cuestionario de tipo mixto con 18 preguntas y se hizo una revisión documental

6. Principales resultados de la investigación

Los principales hallazgos evidencian que el 56% de las personas encuestadas conocen los Planes de Movilidad Escolar, mientras un 44% manifiesta que no tiene conocimiento de estos, la diferencia no es sustancial, lo que permite interpretar que los Planes de Movilidad Escolar no tienen un impacto significativo en las instituciones educativas de Bogotá.

7. Conclusiones y Recomendaciones

Se puede decir que, si bien algunas instituciones educativas tienen contemplado dentro de los proyectos ejecutar PME, mas no generan una conciencia real y comprometida con el tema de seguridad vial, para desarrollar los comportamientos y actitudes para el uso seguro de las carreteras relevantes para el desarrollo de niños y jóvenes como pasajeros, peatones, ciclistas y como conductores novatos.

Elaborado por:	Luisa Fernanda Salinas Farfán
Revisado por:	Mónica Andrea Hidalgo Vergara Mg.
Fecha de examen de grado:	

Índice

Índice de figuras.....	XIII
Índice de anexos.....	XIV
Resumen.....	XV
Abstract.....	XVI
Introducción	XVII
Capítulo 1. Planteamiento del Problema.....	1
1.1 Antecedentes	1
1.2 Formulación Problema De Investigación.....	8
1.3 Justificación	10
1.4 Objetivo.....	12
1.4.1 Objetivo general.....	12
1.4.2 Objetivos específicos	12
1.5 Categorías de la investigación	13
1.6 Delimitación y Limitaciones.....	13

1.6.1 Delimitaciones	14
1.6.2 Limitaciones.....	14
1.7 Definición De Términos	14
Capítulo 2. Marco Referencial.....	16
2.1 Educación vial.....	16
2.1.1 Panorama Mundial sobre la Educación Vial.....	23
2.1.2 Educación vial en Colombia	29
2.2 Plan de movilidad escolar	32
2.3 Maco Normativo Seguridad Vial Nacional.....	40
2.3.1 Ley 769 De 2002.....	40
2.3.2 Ley 1503 de 2011.....	41
2.3.3 Decreto 594 De 2015.	41
2.3.4 Resolución 1795 de 2016 Secretaría Distrital de Educación.	42
2.4.5. Resolución 039 de 2018 Secretaría Distrital de Educación.	42
Capítulo 3. Método	43
3.1 Enfoque Metodológico.....	43
3.2 Diseño Metodológico.....	44
3.3 Método de la investigación	46
3.4 Población y Muestra de la Investigación.	47
3.4.1 Población.....	47
3.4.2 Muestra	47

3.5 Categorías	48
3.6 Instrumentos de recolección de datos	49
3.6.1 Cuestionarios mixtos.....	50
3.6.2 Revisión documental.....	51
3.7 Validación de instrumentos.....	52
3.8 Procedimientos.....	53
Capítulo 4. Análisis de Resultados	55
4.1 Conocimiento Planes de Movilidad Escolar:	56
Conocer si las instituciones educativas saben de los Planes de Movilidad Escolar.	56
4.2 Aplicación Planes de Movilidad Escolar	59
Comprender la importancia del uso de las estrategias didácticas que permita la aplicación del conocimiento de los Planes de Movilidad Escolar.	59
4.3 Normatividad:	69
Identificar los fundamentos normativos de la educación vial y Planes de Movilidad Escolar en el contexto educativo de la ciudad de Bogotá.	69
4.4 Discusión.....	78
Capítulo 5. Conclusiones	81
5.1 Generación de nuevas ideas.....	84
5.2 Nuevas preguntas de investigación.....	85
Recomendaciones	86
Referencias.....	88
Apéndices.....	96
Anexos	100
	X

Curriculum Vitae 113

Índice de tablas

Tabla 1	13
Tabla 2	48
Tabla 3	48
Tabla 4	49
Tabla 5	70
Tabla 6	96
Tabla 7	98

Índice de figuras

<i>Figura 1.</i> ¿Conoce los Planes de Movilidad Escolar? Nota: elaboración propia del proyecto (2021).....	56
<i>Figura 2</i> Pregunta: En la institución donde usted labora, ¿cuenta con Plan de Movilidad Escolar? Nota: elaboración propia del proyecto (2021).	60
<i>Figura 3</i> Pregunta: ¿Estaría interesado en implementar el Plan Movilidad Escolar en su institución? Nota: elaboración propia del proyecto (2021).....	61
<i>Figura 4</i> Pregunta: ¿Considera que el Plan Movilidad Escolar debe ser parte de desarrollo curricular de su institución educativa? ¿Por qué? Nota: elaboración propia del proyecto (2021).	62
<i>Figura 5</i> Pregunta: ¿La educación vial sería un buen generador de competencias ciudadana? ¿Por qué? Nota: elaboración propia del proyecto (2021).	68

Índice de anexos

Anexo 1 . Instrumentos validados experto 1.....	100
Anexo 2. Instrumento de validación experto 2.....	107

Resumen

Esta investigación se desarrolló con el objetivo de dar a conocer cómo se desarrollan los Planes de Movilidad Escolar establecidos por el Decreto 594 del 2015 en 81 instituciones educativas de la ciudad Bogotá. Como metodología se propuso el enfoque de tipo mixto, descriptivo y transversal basado en el paradigma socio crítico, como herramientas de recolección de información se aplicó un cuestionario de tipo mixto con 18 preguntas y se hizo una revisión documental. La muestra poblacional seleccionada de forma no probabilística a conveniencia del investigador fue de 81 docentes y directivos de instituciones educativas de la ciudad de Bogotá. Los principales hallazgos evidencian que el 56% de las personas encuestadas conocen los Planes de Movilidad Escolar, mientras un 44% manifiesta que no tiene conocimiento de estos, la diferencia no es sustancial, lo que permite interpretar que los Planes de Movilidad Escolar no tienen un impacto significativo en las instituciones educativas de Bogotá. Se puede decir que, si bien algunas instituciones educativas tienen contemplado dentro de los proyectos ejecutar PME, más no generan una conciencia real y comprometida con el tema de seguridad vial, para desarrollar los comportamientos y actitudes para el uso seguro de las carreteras relevantes para el desarrollo de niños y jóvenes como pasajeros, peatones, ciclistas y como conductores novatos.

Palabras clave: Planes de movilidad escolar, decreto 594 del 2015, seguridad vial, educación vial, transversalización.

Abstract

This research was developed with the aim of making known how the School Mobility Plans established by Decree 594 of 2015 are developed in 81 educational institutions of the city of Bogotá. Like a methodology, a mixed, descriptive and cross-sectional approach was proposed based on the socio-critical paradigm, as information gathering tools a mixed type questionnaire with 18 questions was applied and a documentary review was made. The population sample selected in a non-probabilistic way at the convenience of the researcher was 81 teachers and directors of educational institutions in the city of Bogotá. The main findings show that 56% of the people surveyed know the School Mobility Plans, while 44% state that they do not have knowledge of them, the difference is not substantial, which allows interpreting that the School Mobility Plans do not have a significant impact on educational institutions in Bogotá. It can be said that, although some educational institutions have contemplated within the projects to execute PME, but they do not generate a real and committed awareness with the issue of road safety, to develop behaviors and attitudes for the safe use of roads relevant to the development of children and youth as passengers, pedestrians, cyclists and as novice drivers.

Keywords: School mobility plans, decree 594 of 2015, road safety, road education, mainstreaming.

Introducción

La seguridad vial, es un tema que involucra a toda la sociedad, puesto que, en las dinámicas diarias las personas interactúan con diferentes actores viales, los cuales se definen y parafraseando la Ley 1503 de 2011, en el artículo 2, como todo aquel sujeto que tiene un papel determinado en la vía, se define su rol, con relación a la acción que está realizando en la vía, es así como encontramos, al peatón o transeúntes, conductor, pasajero, motociclista, ciclistas.

Lo anterior, conlleva a comprender que existe siempre una interacción vial con los otros y de aquí la importancia de la enseñanza de la seguridad vial durante todas las etapas de la vida.

El primer capítulo de esta investigación, describe los antecedentes, el planteamiento del problema, la justificación y los objetivos, donde se explica y sustenta la importancia del tema de seguridad vial, el cual no tiene la importancia en las personas que debería tener, esto se evidencia en acciones simples, como el uso de un puente peatonal o respetar una señalización, lo que puede estar repercutiendo en las altas cifras de accidentalidad; de acuerdo con el Observatorio Nacional de Seguridad Vial durante el transcurso del año 2018 fallecieron 4780 personas, 586 entre los 0 -20 años y de los cuales 1109 han sido peatones, las cifras son alarmantes y de aquí la necesidad y urgencia de la enseñanza de la seguridad vial (p.8).

Como medida de lo anterior, y con el fin de disminuir las cifras de accidentalidad en menores de edad, se estableció como requisito en los colegios la implementación de los Planes de Movilidad Escolar (PME), que se establecen desde el Ministerio de Educación como todas

aquellas acciones y disposiciones encaminadas a la creación de espacios seguros, para salvar vidas, generar una cultura vial y mitigar los índices de accidentalidad en las instituciones educativas, planes que los colegios lo manejan, sin embargo están dirigidos únicamente a los estudiantes, dejando a un lado a los acudientes quienes son vitales en la formación integral de los estudiantes. Pico, González y Noreña (2010) afirman,

Las concepciones frente a la seguridad peatonal en niños y niñas se construyen a partir de los procesos de socialización de éstos basados en las experiencias y vivencias con el medio externo y con los otros, constituyéndose en un referente para la incorporación de prácticas y conductas (p. 96)

Con lo anterior, se puede concluir la relevancia de las prácticas y la enseñanza de la seguridad vial en los adultos, quienes son modelos de imitación, la familia es el primer referente de conocimiento de los niños. Robledo-Garzo y García (2008), referencian a Agudelo (1997), quien afirmaba que los niños y niñas interiorizan y generan hábitos y valores acordes al medio donde están inmerso, a través de la imitación, lo cual la cultura es un proceso inherentemente. Por su parte, en esa misma década, Agudelo (1997) afirmación se centraba también en la infancia, refiriéndose al proceso a

través del cual el niño adquiere hábitos, valores, metas y conocimientos que lo han de capacitar para desempeñarse satisfactoriamente cuando se convierta en un miembro adulto de la sociedad (Citado por Robledo-Garzo y García 2008, p. 76).

Con lo anterior, se concluye sobre la gran importancia y necesidad de la formación en seguridad vial tanto para los acudientes de familia como a los estudiantes.

En el segundo capítulo, se describe todo el marco referencial de la presente investigación, donde se abarca temática como seguridad vial, panorama de la educación vial a nivel mundial y nacional, planes de movilidad escolares y marco normativo.

En el tercer capítulo, se abarcará el tema del enfoque metodológico y el método de la investigación, que, para el presente proyecto, hará énfasis en una investigación mixta con enfoque descriptivo, transversal basado en el paradigma socio crítico, con el fin de conocer si las instituciones educativas de la ciudad Bogotá conocen y aplican los Planes de Movilidad Escolar establecido en el Decreto 594 del 2015.

En el cuarto capítulo se presentan los resultados obtenidos de la aplicación del instrumento a los 81 docentes, directivos que están vinculados al sector oficial o público, con el fin de analizar las diferencias conceptuales, se presenta la ficha de revisión documental enfocada a la normatividad de los Planes de Movilidad Escolar, así mismo, se presenta la discusión de los resultados obtenidos.

Finalmente, en el quinto capítulo, se concluye que el Decreto busca reducir los índices de accidentalidad en comunidad educativa, sobre todo a los alrededores de los colegios, sin embargo, el mismo documento no es claro frente a las acciones de los colegios deben realizar para la integración y adecuación curricular con relación a los Planes de Movilidad. Es importante, consolidar el tema de educación vial, en la cultura del ciudadano, como un sistema de valores que se transmiten con el ejemplo desde temprana edad en los hogares y que se complementa en la educación institucional en las escuelas, pero que además se consolidan en la interacción diaria como actor de la vía.

Como evidencia de esta investigación se propone la capacitación del personal docente y directivo de algunas instituciones educativas que permita la creación de estrategias didácticas

para la implementación de los Planes de Movilidad Escolar, que aporten al bienestar de los estudiantes y la comunidad educativa, mitigando y reduciendo las cifras de siniestro viales en las vías.

Capítulo 1. Planteamiento del Problema

El presente capítulo, tiene como fin comprender la importancia de conocer los antecedentes de la seguridad vial, tanto a nivel internacional como nacional, enfocado a conocer la pertinencia y surgimiento del tema de la enseñanza y relevancia de la seguridad vial.

Teniendo en cuenta lo anterior, se define la formulación y pregunta del problema, objetivos y razones por las cuales es importante abarcar esta situación.

1.1 Antecedentes

Para el presente proyecto de investigación, se presentarán los antecedentes y las referencias correspondientes a las investigaciones similares que aportan y contribuyen a esta investigación. Por tanto, se realiza una búsqueda de la literatura encaminados a la seguridad vial en niños y familia, así como a la normatividad, tanto a nivel nacional como internacional.

Martin & Cols (2015), escriben el artículo *Educación vial y movilidad en la Infancia*, el que hace mención a la educación vial y la movilidad en la infancia, donde aporta de manera significativa a la búsqueda teórica, puesto que permite el análisis y discusión frente a la importancia de la educación vial en países de latinoamericanos, esto, gracias a los datos estadísticos que usan para sustentar la relevancia de la implementación de programas de formación y educación de la seguridad vial, donde se promueva actitudes y comportamiento saludables y responsables.

Por otro lado, García & Cols (2001) en la investigación *Evaluación de la percepción de riesgo en la Educación Vial: desarrollo de una escala dirigida a*

escolares de Educación Primaria y Secundaria, presenta la importancia de retomar experiencias de otros países, frente a la importancia de la educación vial en las instituciones educativas, como lo menciona en el artículo, como producto de su investigación:

La Educación Vial constituye una materia transversal en el sistema educativo español, conjuntamente con otras materias como, por ejemplo, la Educación de la Salud y la Educación Ambiental. Todas ellas pretenden ofrecer una formación integral que vaya más allá de los contenidos disciplinares tradicionales, una mejor educación para la vida, y una respuesta a los problemas especialmente trascendentes en nuestra sociedad. Es de gran relevancia entender la importancia de la educación vial y como esta influye en los comportamientos y actitudes adecuadas y asertivas en la sociedad (p. 35).

Conlago (2017). En la investigación *Análisis sobre la falta de educación vial y sus consecuencias en el colegio José Miguel García Moreno ubicado al sur de Guayaquil*, se enfoca en la importancia sobre la seguridad vial y la enseñanza de la misma, planteando la relevancia de la educación y su objetivo de crear y desarrollar el interés por el cumplimiento de las normas y leyes sobre el tránsito. Tiene como objetivo crear la conciencia en los estudiantes de las instituciones sobre la seguridad vial, por medio, de estrategias pedagógicas como, charlas, talleres, videos y testimonios reales.

Así mismo, Jiménez (2010) en su investigación *Adolescencia y prevención de accidentes de tráfico*, produce artículo científico, que permite realizar un análisis y discusión frente a la pertinencia de la implementación de programas preventivos con relación a los riesgos

viales, en los cuales se ve implicado los adolescentes, además de recalcar la importancia en la formación de los adolescentes en temas de seguridad vial y comportamientos seguros que genere bienestar y salud. Por otro lado, menciona la importancia de crear hábitos durante la etapa de la infancia y adolescencia que repercuten en los comportamientos en la vida adulta.

Por otro lado, Bustamante (2016), en la tesis doctoral *Educación Vial y Escuela en el Estado de Guerrero (México)*, menciona:

Esta Tesis Doctoral se centra en promover la Educación Vial en los centros escolares para fomentar hábitos y comportamientos adecuados en la vía pública, está dirigido a los alumnos de primero, segundo y tercero de secundaria de la Ciudad de Acapulco-Guerrero, para fomentar una cultura vial y el uso de medidas de seguridad en los jóvenes para la prevención de los accidentes de tráfico. También pretendemos aportar información sobre los conocimientos que tienen los alumnos en materia de Educación Vial, conocer las conductas más habituales de exposición al riesgo en las vías públicas y, por último, formar hábitos y conductas responsables para la prevención de accidentes.” (p. 13).

Finalmente, concluye la importancia de incluir la educación vial en los contenidos de los colegios, involucrar a los acudientes en la formación vial y promover así una cultura ciudadana en torno a lo vial.

Cantillo (2018), en la tesis titulada *Diseño de una estrategia pedagógica de educación vial para los estudiantes del nivel de educación media de la institución educativa san Rafael del municipio de Santa Isabel Tolima 2017 –2018*, tiene como

objetivo la creación de una estrategia para la enseñanza de la educación vial el nivel medio de una institución educativa del Ibagué, ésta, surge como preocupación por los altos niveles de siniestralidad vial que ocurren a los alrededores de la institución. Una de las conclusiones e interpretando a Cantillo, los estudiantes de educación media, no tiene un conocimiento sobre la educación vial profundo, solo lo relacionan con temas sobre el conocimiento de normas, señales de tránsito, mas no, desde una visión más global que contribuya al logro de una movilidad segura en donde prevalezca la valoración por la vida, la actitud frente al riesgo y el cuidado propio y del otro. (p. 219)

Por otro lado, Guillermo Velasco & Cols (2016), en la tesis de grado titulada “Implementación del Proyecto de Movilidad Escolar en el Área Metropolitana de Guadalajara (PROME)” dan a conocer la importancia de estos planes en la ciudad de Guadalajara, México, donde entre los principales hallazgo esta la disminución de emisiones contaminantes y la reducción de riesgo de los estudiantes en los trayectos escolares, con las estrategia y la aplicación de este proyecto movilidad escolar, se logra mitigar los siniestros viales, como lo expone los autores en el proyecto.

A nivel nacional, Pico & Cols (2010) en el artículo científico *Conocimientos y prácticas relacionadas con la seguridad peatonal en escolares de quinto grado de instituciones educativas oficiales Manizales*, presenta en las recomendaciones resalta la importancia del fortalecimiento y articulación de programas sobre cultura ciudadana que involucre y aporte al aprendizaje de temas de seguridad vial en niños , niñas y jóvenes, en razón a que son aspectos que generalmente no se abordan en los diferentes contextos de la realidad local. (p.200)

Lo anterior, permite afirmar la importancia de la educación vial en las instituciones educativas, encaminadas a la formación de competencias ciudadanas viales, a que aporte a la construcción de sociedad.

Adicionalmente, la Institución Educativa la Independencia con su proyecto de educación vial *La seguridad vial es un compromiso de todos*, proporciona una guía sobre cómo se debe llevar a cabo las implementaciones de este tipo de proyectos dentro las instituciones educativas. Teniendo en cuenta, que desde el año 2011, es un requerimiento y obligación de las instituciones educativas a nivel nacional contar con un proyecto encaminado a la seguridad vial.

Por otra parte, Colorado (2016), en el proyecto "Paso seguro por mi ciudad. Una pedagogía de la corporeidad para la enseñanza de la seguridad vial" la autora se centra en dar respuesta de la importancia de la seguridad y educación vial, en los grados de preescolar y primaria, con el fin de aportar y disminuir los siniestros viales, donde a través del juego y la enseñanza de la corporalidad se busca la enseñar sobre la memorización de normas viales y señales de tránsito. Esta investigación abordó la educación vial desde la pedagogía de la corporeidad, "(...), para aportar al desarrollo del potencial humano del educando con relación al autoconocimiento de su cuerpo en el aprendizaje consciente de sí mismo, de su imagen corporal y de la organización y articulación de su acción y movimiento intencional como sujeto de movilidad" (Colorado 2016, p. 63).

Así mismo, Cañón (2019), en la tesis "orientaciones pedagógicas para el diseño e implementación del plan de movilidad escolar (PME) con estudiantes de transición y docentes del jardín infantil Cunitas y Crayolas", concluye que las estrategias pedagógicas deben estar

basadas en el juego, como herramienta didáctica, participación, movimiento y corporalidad, además del uso de elementos que aporten a la memorización de normas, además, de resaltar la importancia de la familia en los procesos de aprendizaje sobre la educación vial y cumplimiento de las normas. Como conclusión y resultado se implementó el comité de movilidad, con el fin de diseñar con relación a los lineamientos el PME.

Desde la perspectiva y aporte de Samper y Ramírez (2014), en su investigación “*diseño de una propuesta pedagógica de educación para la Seguridad vial estructurada bajo el modelo de aprendizaje Experiencial*”, de tipo cualitativo y enfoque investigación acción, la población fue niños y niñas entre los 9 a los 12 años de edad, se basó en la creación de estrategias pedagógicas que aporten a la enseñanza de la seguridad vial, por medio del modelo de aprendizaje experiencial, que permite llevar acciones a situaciones reales y cotidianas de la población, la temática principal fue el cumplimiento de las normas de tránsito para los peatones, como actor vial más vulnerable a los siniestros.

Adicionalmente, a las referencias anteriores esta Anaconda (2014), con el proyecto investigativo una “*Propuesta educativa sobre seguridad vial y prevención ambiental en la comunidad educativa escuela integral indígena*”, la cual tiene un enfoque cualitativo, la población escuela indígena de Colombia, como resultado de la investigación propone una serie de estrategias pedagógicas que aporten a la seguridad vial y ambiental, entre esas esta la creación de una patrulla escolar vial, que permita la resolución de conflictos de manera práctica, además de la enseñanza de la importancia del valor de la vida de todo ser viviente. Tiene como

particularidad esta investigación es la manera como se complementa el tema vial con el tema ambiental, teniendo en cuenta las particularidades del contexto donde se ubica la escuela.

Sosa (2013), en el proyecto titulado *Desarrollo del nivel de comprensión en los estudiantes a través de la unidad conociendo “las señales de tránsito”*, quien plantea la problemática de los siniestros viales y las altas cifras de accidentes de tránsito que reporta la Organización Mundial de la Salud, además, del incumplimiento de las políticas dadas por el gobierno, como es la no creación de los Planes de Movilidad Escolar y la integración de los temas viales en el currículo, con lo anterior el autor sustenta la importancia de estrategias didácticas para mejorar la comprensión de los estudiantes y promover la enseñanza de las normas y señales de tránsito.

Otras investigaciones como la de Davila & cols (2015), *aprendamos de seguridad vial*, se enfoca en comprender cuales son las características principales sobre la cultural vial en actores viales como los peatones y conductores, los resultado de esta investigación arrojan que las personas no se hacen responsables de los acciones que comenten en la vía, excusando la acción inadecuada, con un tercero o desconocimiento de la norma, motivo por el cual recomiendan la importancia de sensibilizar a la ciudadanía para lograr un mejoría en los comportamientos viales.

1.2 Formulación Problema De Investigación

La educación vial es un tema que, a nivel global, es de gran importancia. Por tanto, la Organización Mundial de la Salud y la Asamblea General de la Naciones Unidas en el marco del Decenio de Acción para la Seguridad Vial, definieron la seguridad vial como un aspecto de salud pública debido a las altas cifras de siniestros viales a nivel mundial. Por este motivo, cada país ha diseñado estrategias para mitigar dicho problema; a nivel nacional se plantea la relevancia de la educación vial, enfocada en los siguientes pilares (Ministerio de Educación Nacional, 2014 p.14):

1. Gestión de la seguridad vial.
2. Vías de tránsito y movilidad más segura.
3. Vehículos más seguros.
4. Usuarios de las vías de tránsito más seguros.
5. Respuesta tras los accidentes.

Adicionalmente, la Ley 1503 de 2011, la cual suscita la formación de hábitos, conductas y comportamientos seguros en la vía, además de otras disposiciones. Por otro lado, el Decreto 164 de 2007, determina acciones y principios de la seguridad en el sector educativo, que incluye y en el Acuerdo 173 de 2005 sobre el sistema distrital de seguridad escolar, donde las instituciones educativas deben incluir dentro de los proyectos transversales, el Proyecto Movilidad Escolar – PME -, el cual tiene como fin aportar al desarrollo de una conciencia vial,

promoviendo el respeto por el cumplimiento de las normas de tránsito y responsabilidad como actores viales, que contribuya al bien común de la sociedad.

La falta de formación en temas de seguridad vial posiblemente es un factor que influye en las altas cifra de accidentalidad en menores de edad, el Observatorio Nacional de Seguridad, en el Boletín Estadístico Colombia (2019)

Durante el año 2019 los siniestros viales en Colombia dejaron 6.826 personas fallecidas y 36.812 lesionadas. Esto representa una disminución del 0.35% en el total de muertos y una disminución del 6.85% en el total de lesionados, en comparación con el año anterior. Estas cifras, en relación con el total de la población de Colombia, sitúan la tasa nacional de fallecidos por cada 100 mil habitantes en 13.82 y la de lesionados en 74.52a, siendo los usuario moto las víctimas más afectadas, representando un 53.7% del total de fallecidos y un 55.8% del total de lesionado (p.1).

Si la educación vial se enseñara durante todas las etapas en la vida, seguramente los índices bajarían, puesto que, las personas serían más conscientes sobre la importancia de respetar las normas viales, por el bien de la sociedad.

La educación vial, teniendo en cuenta los lineamientos del Ministerio de Educación, se entiende como el conocimiento por parte de los ciudadanos de las señales y normas, que regulan el tránsito de vehículos y personas, además de la adquisición de comportamientos, actitudes y hábitos, que permitan atender las diversas situaciones de tránsito o viales, en las que se vean inmersas como peatones, pasajeros o conductores. Está enfocada a la formación de una cultura vial que permita la disminución de

accidentes de tránsito en las vías en general, pero sobre todo en espacios aledaños a las instituciones educativas.

En otros países, la educación vial en las instituciones educativas es de gran importancia, como lo menciona García (2001), en el artículo “la Educación Vial constituye una materia transversal en el sistema educativo español, juntamente con otras materias como, por ejemplo, la Educación de la Salud y la Educación Ambiental. Todas ellas pretenden ofrecer una formación integral que vaya más allá de los contenidos disciplinares tradicionales, una mejor educación para la vida, y una respuesta a los problemas especialmente trascendentes en nuestra sociedad” (García, 2001, p. 13), es de gran relevancia entender la importancia de la educación vial y como está influye en los comportamientos y actitudes adecuadas y asertivas en la sociedad.

A nivel distrital la Secretaría de Educación ha diseñado manuales y tutoriales para la implementación y creación de los Planes de Movilidad Escolar, encaminado a contribuir a la disminución de los siniestros viales y además de aportar a la formación ciudadana y conciencia vial. Es así, como surge la pregunta y preocupación por conocer si las instituciones educativas a nivel distrital conocen sobre el Planes de Movilidad Escolar y el decreto que los rige.

¿De qué manera desarrollan y lideran los Planes de Movilidad Escolar establecidos por el Decreto 594 de las 2015, 81 instituciones educativas en la ciudad Bogotá?

1.3 Justificación

Según las estadísticas proporcionadas por el Observatorio de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), las cifras de accidentalidad vial son muy elevadas las principales

causas son el exceso de velocidad con un 40,1% de los casos; no respetar las normas y señales de tránsito, con un 28,9% y conducir en estado de embriaguez, que representa un 9,7%.

La educación vial, de acuerdo Ministerio de Educación y sus lineamientos, la define como el conocimiento que poseen todos los ciudadanos sobre las normas, señales que reglamentan la circulación de vehículos y personas, así como la creación y apropiación de valores, hábitos y actitudes que permitan dar respuesta seguros en las diversas situaciones de tránsito que puede evidenciar como peatones, pasajeros o conductores. Está enfocada a la formación de una cultura vial que permita la disminución de accidentes de tránsito en las vías en general, pero sobre todo en espacios aledaños a las instituciones educativas.

Sin embargo, actualmente las instituciones no cumplen en la totalidad con la implementación del PME, al indagar cifras los colegios manifiestan que lo tienen contemplado dentro de los proyectos, mas no generan una conciencia real y comprometida con el tema de seguridad vial, las razones pueden ser varias, desconocimiento de la temática, poco interés por el tema no ven la relevancia de la temática, proyectos transversales con más aporte académico que ciudadano, en otras.

Por otro lado, también las instituciones educativas manifiestan no tener la capacidad y habilidad para generar actividades encaminados a la seguridad vial que estén relacionadas con temas y conocimientos meramente académicos.

Teniendo en cuenta lo anterior, se evidencia la importancia de formación en seguridad vial, que permita y aporte la formación de ciudadanía y conciencia vial, que estén encaminados a formar sujetos más conscientes de la seguridad vial, además la

relevancia de aportar en las instituciones educativas a la elaboración y puesta en marcha de los planes de movilidad que contribuya al cumplimiento de la normas viales y así posiblemente disminuir los siniestros viales en escolares y en la ciudadanía general.

Así mismo, con la investigación se busca aportar a la elaboración y creación de los planes de movilidad escolar de otras instituciones educativas de la ciudad Bogotá, que permita que los directivos docentes quienes lideran estos procesos, puedan a partir de las experiencias recopiladas crear las estrategias pedagógicas y didácticas para la ejecución. Aportando así al cumplimiento de las políticas distritales de la implementación de los Planes de Movilidad Escolar, que aporten a la educación vial y disminución de siniestros viales.

1.4 Objetivo

1.4.1 Objetivo general

Reconocer el desarrollo de los Planes de Movilidad Escolar establecidos por el Decreto 594 del 2015 de 81 instituciones educativas de la ciudad Bogotá.

1.4.2 Objetivos específicos

- Identificar los fundamentos normativos de la educación vial y los Planes de Movilidad Escolar en el contexto educativo de la ciudad de Bogotá.
- Comprender la importancia del uso de las estrategias didácticas que permita la aplicación del conocimiento de los Planes de Movilidad Escolar.
- Establecer la importancia del uso de los Planes de Movilidad Escolar por parte de las instituciones educativas.

1.5 Categorías de la investigación

A continuación, se presentan las categorías para el proyecto de investigación.

Tabla 1

Categorías de la investigación

Objetivos específicos	Categorías	Subcategorías	Instrumentos
Identificar los fundamentos normativos de la educación vial y Planes de Movilidad Escolar en el contexto educativo de la ciudad de Bogotá.	Normatividad.	Educación vial	Revisión documental
Comprender la importancia del uso de las estrategias didácticas que permita la aplicación del conocimiento de los Planes de Movilidad Escolar.	Conocimiento Planes de Movilidad Escolar Aplicación Planes de Movilidad Escolar	Seguridad vial	Cuestionarios mixtos
Establecer la importancia del uso de los Planes de Movilidad Escolar por parte de las instituciones educativas.	Importancia de los Planes de Movilidad	Aplicación de estrategia didáctica	Cuestionarios mixtos

Nota. Elaboración propia del proyecto (2021).

1.6 Delimitación y Limitaciones

En el presente apartado se presentan las delimitaciones y limitaciones que tiene la actual investigación, donde se describe el alcance que tiene dicho estudio, además de aquellos obstáculos que se presentan para el desarrollo de la investigación.

1.6.1 Delimitaciones

Para esta investigación, el estudio se realiza en la ciudad de Bogotá, Colombia, los instrumentos de recolección de información están dirigidos a los directivos, docentes y orientadores de colegios públicos y privados, se contó con una muestra de 81 participantes, interesados en la temática de Planes de Movilidad Escolar y Seguridad Vial.

Además, este trabajo de investigación tiene la intención realizar un reconocimiento de como las instituciones desarrollan y aplican las estrategias pedagógicas y didácticas para la ejecución de los Planes de Movilidad Escolar.

1.6.2 Limitaciones

No es posible abordar al 100% los colegios de Bogotá, de las instituciones educativas de carácter privado se toma una muestra del 2% y de carácter publica el 11%, esta muestra permite describir y abordar el objeto de la investigación, el cuestionario mixto se realiza de manera virtual, a través de Google Forms, debido a la pandemia durante el año 2020.

1.7 Definición De Términos

Accidente de Tránsito. De acuerdo con el artículo 2° del código Nacional de Tránsito. Ley 769 del 2002 y parafraseado lo describe como: aquel suceso usualmente involuntario, que se genera con un vehículo en movimiento, el cual ocasiona daños a otro sujeto o sus bienes, igualmente afecta la habitual circulación de los vehículos que se movi **Actores de la Vía.** Son los roles que asumen los sujetos, según la acción que estén desempeñando en vía, usualmente con el fin de desplazarse de un lugar a otro, por lo tanto, se

denominan actores viales a peatones, ciclistas, motociclistas, pasajeros, conductor.

(Corporación Fondo de Prevención Vial, 2011 p. 15).

Cultura vial. La agencia Nacional de Seguridad Vial, la define como todos aquellas acciones o comportamiento, que las personas asumen en lo vial, siempre encaminados y conforme a los principios morales, éticos, cumplimiento y de convivencia.

Educación vial. Es la enseñanza y aprendizaje de hábitos y actitudes, con relación a las reglas, normatividad y señales que normalizan la circulación de vehículos y persona, con el fin de dar respuestas adecuadas a las diversas situaciones del tránsito.

Peatón. De acuerdo con el artículo 2° del Código Nacional de Tránsito Ley 769 del 2002 y parafraseando, es aquel sujeto que está transitando a pie por una vía.

Zona Escolar. De acuerdo con el artículo 2° del Código Nacional de Tránsito Ley 769 del 2002, lo describe como aquella parte de la vía, que está ubicada al frente de un establecimiento educativo y que se extiende a cincuenta (50) metros a la redonda.

Paso de Peatones. Espacio destinado únicamente y especialmente para que los peatones puedan cruzar la calzada, como son los semáforos, puentes, cebras.

Capítulo 2. Marco Referencial

En este apartado, se presenta el marco referencial que orienta el presente trabajo de investigación, donde se abarcan cuatro grandes temas en tres subcapítulos que son: educación vial, como tema fundamental para el desarrollo de los planes de movilidad escolar, un panorama mundial y nacional sobre la educación vial, como base referente para el análisis de la aplicación de los PME, por otro lado, los planes de movilidad escolar donde se realiza la descripción y explicación de que son y desde cuando están establecidos.

Finalmente, esta toda la parte del marco normativo de la seguridad vial nacional, a través de referentes nacionales e internacionales como Jiménez (2010), González Noreña (2011), Aurea (2017), Rivera (2018), Gaitán (2019), Peralta y Alejandra (2020) y el Ministerio de Educación Nacional.

2.1 Educación vial

La educación vial, es un tema centrado a enseñar a las personas acciones y comportamientos básicos, encaminados al cuidado, convivencia y respeto de la norma, que influya en la disminución de accidentes vial. De acuerdo con Pico, González & Noreña (2011), definen a la seguridad vial y peatonal como:

Debe ser concebida como un sistema social que se caracteriza de manera holística, el cual comprende una variedad de actividades o procesos en los que participan diferentes actores que interactúan entre sí en ambientes físicos, mediante la utilización de medios de transporte motorizados o no motorizados (p.192).

Basado en el Documento No. 27 del Ministerio de Educación Nacional, (2014) hace referencia a que:

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

Así pues, la educación en seguridad vial es el programa de actividades educativas en torno a la seguridad vial que se ofrece a niños y jóvenes en entornos educativos formales y comunitarios, como servicios para la primera infancia, escuelas primarias y secundarias. La educación en seguridad vial fomenta y apoya el papel que desempeñan los padres y cuidadores a la hora de ayudar a sus hijos a ser usuarios viales seguros y a aprender sobre seguridad vial. Busca desarrollar los comportamientos y actitudes para el uso seguro de las carreteras relevantes para el desarrollo de niños y jóvenes como pasajeros, peatones, ciclistas y como conductores novatos (Aularia, 2019).

Para ser eficaz, la educación en seguridad vial debe basarse en pruebas y coincidir con la etapa de desarrollo y el nivel de independencia del niño o joven como usuario de la carretera, además de que se debe pensar según las características del entorno de la institución educativa (Aularia, 2019).

Es importante resaltar que los usuarios habituales de la carretera incluyen a peatones, ciclistas, automovilistas, pasajeros de vehículos, jinetes en caso de zonas rurales y pasajeros del transporte público en carretera principalmente buses (Gaitán,2019).

En ese sentido la educación en seguridad vial es fundamental en el mundo actual, ya que el tráfico por carretera es cada vez más ajetreado, hace años, era seguro para un niño viajar solo

por la carretera sin cuidado, pero las cosas han cambiado desde entonces. Ahora hay más carros, motos, autobuses, entre otros en la carretera, por ende, la mayoría de las instituciones educativas ahora organizan educación en seguridad vial para mejorar la seguridad vial de los estudiantes en el trayecto del hogar al colegio y en otros desplazamientos, este es direcciona desde actividades educativas que le ayudan al estudiante a adquirir más conocimientos sobre seguridad vial y son procesos que se desarrollan desde la educación preescolar (Pacheco, 2017).

Debido al aumento del tráfico en la ciudad, así como en las zonas rurales del país, ha sido relevante la importancia de la educación vial para los estudiantes, dada la importancia de la seguridad vial, se han organizado diversos programas para asegurar la participación de los estudiantes y hacerse una idea de las principales situaciones que se le presentan al actor vial. La educación en seguridad vial ayuda a los estudiantes a entender y comprender la importancia de la seguridad en la carretera cuando caminan como peatones o cuando conducen un vehículo. También orienta sobre la importancia de tomar medidas inmediatas en alguna situación en la carretera como accidentes o choques; por ejemplo, como llamar a las autoridades para solicitar ayuda médica o de transporte, o ambos (Pacheco, 2017).

Particularmente la educación en seguridad vial se puede organizar en diferentes niveles, para ello, los padres, las escuelas y las instituciones educativas deben participar mancomunadamente en los programas de educación sobre seguridad vial. La formación en estas conductas debería empezar por casa donde los padres deben dar un buen ejemplo de alguien que conoce las reglas de tránsito y que las cumple, y en la cotidianidad de los hogares hablar sobre las condiciones seguras, las reglas y los posibles sucesos que se presentan en la carretera (Gaitán, 2019).

De otro lado las escuelas deben desempeñar un papel más amplio para garantizar la seguridad vial educando e informando adecuadamente a los estudiantes sobre la importancia de la seguridad vial. Además de educar, las escuelas deben adoptar nuevas tecnologías como los sistemas de gestión de buses o rutas escolares que están disponibles en la actualidad. Estas tecnologías deben ser tales que ayuden a las escuelas a rastrear los vehículos escolares que operan, enviar información en tiempo real a los padres y similares, y rastrear el comportamiento del personal de conducción. Un aspecto importante del sistema de gestión de las rutas que debería estar allí es que los conductores que tengan incluso el nivel aceptado de alcohol no deberían poder conducir un vehículo porque conducir un autobús escolar es una responsabilidad importante y sensible en comparación con los vehículos normales. Deberían también asegurarse de obtener cualquier mecanismo de grabación de metraje con el servicio que elija, o cámaras instaladas en el vehículo que rastrearán el movimiento del vehículo y ayudarán a descubrir la causa exacta de un percance, si lo hubiera, las cámaras son útiles para grabar las imágenes para uso futuro (Gaitán,2019).

Además, al elegir, la dirección de la escuela debe garantizar que el proveedor de servicios ofrezca un servicio al cliente de alta calidad en tiempo real, por lo tanto, debería poder proporcionar ayuda médica, policial y organizativa, lo que podría evitar posibles desastres. El servicio al cliente de las rutas debería estar activo las veinticuatro horas del día, y no es así hasta que la policía, la escuela o los padres llegan y entran en acción, siempre un paso por delante a la hora de garantizar la seguridad de los niños a bordo (Gaitán,2019).

Otras acciones se pueden encaminar en formas divertidas y sencillas de enseñar a los niños tanto en casa como en el aula, como por ejemplo constituir en el barrio una pequeña escuela de tráfico donde puedan andar en sus propias bicicletas y aprender las reglas de la

carretera. O puede pedirle a un policía voluntario o a un grupo de seguridad vial que venga y hable con los niños en un ambiente de clase. Esto teniendo en cuenta que la educación en seguridad vial juega un papel fundamental en la adquisición de las actitudes y los comportamientos de los niños y los jóvenes, asegurando que se conviertan en conductores, pasajeros, peatones y ciclistas responsables (Aularia, 2019).

Desde otro punto de vista una de las líneas de intervención fundamentales es la educación vial, es la apropiación de conocimientos, valores, hábitos y competencias viales en las personas, que va más allá del sumo conocimiento de normas y señales de tránsito. La educación es el camino a medio y largo plazo para la creación de una conciencia vial ciudadana (Jiménez, 2010).

Por otro lado, Vega (2008, p. 298) citado por Bustamante (2016, p.70) hace referencia a una doble perspectiva del término conceptual educación vial: la formación de la naturaleza técnica (teórica y práctica), centrada en el estudio del código de circulación, la mecánica, la prevención, etc., y la sensibilización o motivación (respeto, solidaridad, valores, hábitos de comportamiento, estilos de vida, etc.). La expresión que mejor ejemplificaría el significado de esa doble perspectiva sería el de Educación para la Seguridad y la circulación viarias. Al respecto Pacheco (2017) indica;

Aunque comúnmente son entendidos y comprendidos como términos sinónimos o parecidos, la educación y la cultura viales, no son lo mismo. La cultura vial es definida en términos antropológicos por Camacho (2009) como el modo en la que todos los sujetos viven, sienten, piensan y actúan en los espacios (públicos) de movilización y desplazamiento vial, además de centrarse en la enseñanza de normas y conocimiento de reglamentación vial, está encaminada a formar una verdadera reflexión sobre la importancia de

la cultura vial, busca que los sujetos sean conscientes de la forma como se desenvuelven en la calle ya sea, como peatón, conductor o algún otro actor vial, influye e impacta en el desarrollo sano y seguro de los demás. Para Manso (1995), la educación vial es:

Toda acción educativa (inicial y permanente), que trata de favorecer y garantizar el desarrollo integral de la persona, tanto a nivel de conocimientos (habilidades cognitivas, señales, normas, y destrezas) como a nivel humano (conductas, hábitos positivos de comportamiento vial, valores individuales y colectivos) que permitan afrontar el fenómeno circulatorio en perfecta armonía entre los usuarios 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. Y todo ello teniendo como objeto final el logro de una adecuada Seguridad Vial (p. 36).

Por tanto, el objetivo de la educación vial se enfoca en la prevención de accidentes, busca minimizar los índices de accidentalidad en las vías, a través de la formación en actitudes y comportamientos respetuosos de la norma y del bien en común, por tanto, el autor Fernández (2009), enfatiza que:

La seguridad vial hace referencia a los diferentes comportamientos que las personas deben tener en la vía pública, ya sea en condición de peatones, conductores o acompañantes. Además, hace referencia a una serie de normativas y procedimientos que permiten regular el orden vial y resguardar la seguridad e integridad de las personas, así como controlar y prevenir las acciones abusivas que conllevan a accidentes de tránsito, los cuales atentan contra el derecho a la vida de las personas. Así, la seguridad vial se constituye es un derecho del

ciudadano, pero también un deber propio de cumplimiento y respeto por parte de todos, por él lo está estrechamente relacionada con la calidad de vida y el desarrollo de la sociedad (p. 12).

Particularmente la siniestralidad vial es un tema se suma importancia los índices y cifras son alarmantes, de ahí la pertinencia de la educación vial en todos los ciudadanos. Rodríguez (2001, p.13) menciona que «La Educación Vial persigue la formación del comportamiento del ciudadano en tanto que es usuario de las vías públicas, ya sea como peatón, conductor o viajero». Es decir, son esas normas, hábitos y conductas que todas las personas deben tener, es la conciencia de importancia del cumplimiento de la norma y del actuar de acuerdo con el bienestar común.

Lo anterior, permite concluir la importancia de crear la conciencia de una seguridad vial, donde los ciudadanos sean conscientes de la relevancia del cumplimiento de la norma, que aporte al bien común, una convivencia sana y por supuesto una disminución de siniestros viales. Es relevante recalcar el rol que tienen las instituciones educativas en el proceso de la educación en seguridad vial, si desde grados inferiores, se inicia con un aprendizaje en la seguridad vial, que va más allá de conocer las señales de tránsito, sino va encaminado a una cultura ciudadana, que reconozca la importancia del otro, como un actor en la vía con los mismo derechos y deberes que cualquiera, posible fuentes de información para la seguridad de las personas, retomando a Bustamante (2016, p.68) se trata de apropiarse los conocimientos básicos de las normas de conductas y comportamiento que se deben realizar en las vías, como conocer y reconocer las señales de tráfico, la cuales informan de alguna situación de riesgo, prevención o información. Es decir, y con relación a lo mencionado primeramente es necesario la educación vial para bajar los índices

de accidentalidad en la vía, es la herramienta y estrategia para poder solucionar el problema de los siniestros viales no solo en Colombia, sino a nivel mundial.

2.1.1 Panorama Mundial sobre la Educación Vial

La seguridad vial tomó importancia desde el año 2004, en una asamblea Mundial de la Salud, donde aceptaron coordinar temas relacionados con la seguridad vial como un aspecto de salud pública, debido a las altas cifras de accidentalidad registradas en los países participantes en la asamblea. Motivo por el cual, el Banco Interamericano de Desarrollo BID en el informe titulado Avances en seguridad vial en América Latina y el Caribe 2010 – 2012 publicado en el año 2013, manifiesta que la educación vial es necesario y fundamental, con el fin de lograr avances y mejorías en temas de seguridad vial y disminución de siniestros viales.

En el 2005 la Organización Mundial de la Salud- OMS, tramita una resolución, donde organizan la primera Semana Mundial de las Naciones Unidas sobre la Seguridad Vial, donde reconoce el tercer domingo de noviembre de cada año como el Día Mundial en Recuerdo de las Víctimas de los Siniestros.

De otro lado en el año 2008 la asamblea OMS, expide la “resolución 62/244 Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo”, que se centra en todo lo relacionado con seguridad vial; uno de sus objetivos es:

La importancia de ocuparse de las cuestiones relativas a la seguridad vial en el mundo y la necesidad de seguir fortaleciendo la cooperación internacional, teniendo en cuenta las necesidades de los países en desarrollo, en los ámbitos de la creación de capacidad en

materia de seguridad vial y la prestación de apoyo financiero y técnico a sus actividades (Resolución 62/244-2008 p 15.).

Así pues, varios países se vincularon y se comprometieron con el tema de seguridad vial, siendo conscientes de la importancia de incluirlo en temas de salud o tránsito en el respectivo país. Por ejemplo: en Argentina surge en el año 2010 con el lema “Seguridad vial es responsabilidad de todos”. En Brasil desde el año 1996, se implementaron campañas educativas enfocadas a la relevancia de la cultura vial; en Chile en el año 2014, se realizaron campañas de cultura y responsabilidad vial, en Costa Rica en el 2007, una asociación deportista se centró en el tema de seguridad vial y tolerancia. De igual manera, en Ecuador en el año 2011, se hizo una campaña enfocada a la educación a los ciudadanos invitando al respeto a la vida y reglamentación de tránsito. España en el 2000, propuso la construcción de la cultura de la seguridad vial; en Guatemala en el año 2015, se encaminó al fortalecimiento de acciones que contribuyeron a la disminución de accidente viales, en México año 2000 , 2010 y 2012, se escatimaron esfuerzos en evitar que se conduzca bajo los efectos del alcohol y la atención prioritaria a víctimas de hechos siniestros en la vía, en Panamá en el año 2016, se hicieron campañas dirigidas a los conductores que tenían como fin sensibilizar a este actor vial en temas de respeto, cortesía, tolerancia y respeto a la norma. También en Paraguay en el 2005, se invitaron a la creación de alianzas público-privadas que aporten a la disminución de accidentes en la vía, Uruguay en el año 2015, se propuso un programa que estuvo enfocado en la preocupación del antes, durante y después de los accidentes viales; finalmente Venezuela año 2007, quiso a concientizar a las personas sobre la importancia de la seguridad vial y pionera en la educación sobre la educación vial.

De otro lado Jamal, Rahman, Al-Ahmadi y Mansoor (2020), hablan del dilema de la seguridad vial en la provincia oriental de Arabia Saudita, pues según los informes anuales de la Organización Mundial de la Salud (OMS) y el Foro Internacional de Transporte sugieren que; “aproximadamente 1,35 millones de personas mueren y hasta 50 millones resultan heridas en los accidentes de tránsito, lo que cuesta más de USD 520 000 millones a nivel mundial” (p.2).

Las tendencias actuales revelan que, si no se adoptan las medidas preventivas adecuadas, para el año 2030, se prevé que los traumatismos causados por el tránsito serán la séptima causa principal de muerte en todos los grupos de edad, que en la actualidad es la principal causa de muerte entre los 15 años y los 29 años. Entonces debido a que los accidentes de tráfico se han convertido en un problema crítico de salud pública en todo el mundo, en Arabia Saudita han detectado que los principales errores del actor vial son el exceso de velocidad, los cambios repentinos de carril y la distracción del conductor, estas fueron las causas principales que representaron alrededor del 65% del total de choques en la región (Jamal, Rahman, Al-Ahmadi y Mansoor, 2020).

De tal forma que Jamal, Rahman, Al-Ahmadi y Mansoor (2020) han señalado que las muertes y lesiones debidas a los accidentes de tránsito se pueden minimizar y prevenir mediante la adopción de estrategias adecuadas de seguridad vial, e indican que en Arabia Saudita se iniciaron esfuerzos desde 2003 con el objetivo de mejorar la seguridad en las carreteras nacionales mediante la identificación de las medidas correctoras adecuadas y la propuesta de estrategias para la implementación futura. Las medidas tomadas para reducir la carga de los accidentes incluyen el cumplimiento de las normas de tráfico y cinturones de seguridad, la instalación de cámaras de velocidad en todo el país y unidades de tratamiento médico de emergencia, entre otras. Recientemente, se implementó un programa de control de tráfico

llamado SAHER para reducir los accidentes de tráfico y optimizar la eficiencia del sistema de tráfico.

Al respecto Jamal, Rahman, Al-Ahmadi y Mansoor (2020) explican que SAHER es un sistema automatizado adoptado para controlar el tráfico mediante una red digital de cámaras conectadas al centro de información central. Sin embargo, la implementación de estas acciones parece inadecuada, ya que las situaciones de seguridad vial solo se han mejorado ligeramente. Existe una brecha importante entre la aplicación de la ley y las políticas, y las acciones para la implementación efectiva de estas estrategias están bajo serias dudas; por tanto, es necesario volver a examinar la situación. Se han sugerido contramedidas y estrategias enumeradas después de un análisis exhaustivo de datos en el área de estudio, una revisión cuidadosa de la base de datos local de accidentes y varias visitas al sitio a lugares seleccionados propensos a accidentes para mejorar la situación de seguridad vial en la Arabia Saudita en general y en el Provincia Oriental en particular.

Además, con la adopción de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible en septiembre de 2015, la seguridad vial fue incluido expresamente como un tema importante de desarrollo sostenible, en las metas 3.6 y 11.2, relacionadas a la salud y las ciudades. La meta 3.6 se compromete a reducir a la mitad para 2020; el número de muertos y heridos en el mundo de accidentes de tráfico, que sirve como incentivo para la acción de la comunidad internacional hacia acelerar el progreso para lograr una reducción muy necesaria de las muertes por accidentes de tránsito en todo el mundo. De otro lado el objetivo 11.2 pide proporcionar, para 2030, el acceso al sistema de transporte seguro, accesibles y sostenibles para todos, aportando al mejoramiento de la seguridad vial. Además, la meta 9.1 exige el desarrollo infraestructuras viales de calidad, confiables, sostenibles, incluso mediante inversiones en infraestructura de

transporte. Según esto los objetivos y que las metas conexas sean de carácter universal y aplicables a todos los Estados Miembros de las Naciones Unidas, representan fuertes compromisos internacionales de seguridad vial y un impulso renovado para el Decenio de Acción por la Seguridad Vial 2011-2020 expresado por la OMS (Teixeira, Silva y Neves, 2019).

En ese sentido a nivel mundial la educación sobre seguridad vial también es un tema de desarrollo importante porque los accidentes de tráfico, además de ser un importante problema de salud pública, que causa muertes y lesiones humanas, también trae costos y pérdidas económicas, incluidos los derivados del tratamiento médico, la pérdida de productividad de los discapacitados y el tiempo que la familia debe dedicar para cuidar a los heridos (Teixeira, Silva y Neves, 2019).

Así pues, los principales convenios internacionales y otros instrumentos relacionados con la seguridad vial, negociados y adoptado por los gobiernos bajo los auspicios de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE), incluyen aquellos que tienen como objetivo facilitar el tráfico internacional por carretera mediante: la adopción de normas, documentos, señales de tráfico por carretera, además de la armonización de las normas de construcción e inspección técnica de vehículos, transporte seguro de mercancías peligrosas y materiales peligrosos, establecimiento de períodos de descanso y tiempos de conducción (Teixeira, Silva y Neves, 2019).

En el caso específico de Estados Unidos Wallace (2018) describe que el Safe Routes to School-(SRTS) es un enfoque que promueve caminar y andar en bicicleta a la escuela a través de mejoras en la infraestructura, aplicación, herramientas, educación sobre seguridad e incentivos para alentar a caminar y andar en bicicleta a la escuela. Wallace (2018) señala que, a

nivel nacional, “entre el 10% y el 14% de los viajes en automóvil durante las horas pico de la mañana son para viajes escolares” (p.2). Las iniciativas de SRTS mejoran la seguridad y los niveles de actividad física de los estudiantes, estos programas pueden ser implementados por un departamento de transporte, una organización de planificación metropolitana, un gobierno local, un distrito escolar o incluso una escuela. Hay muchos recursos disponibles a través de un centro nacional, incluida una guía SRTS, encuestas para padres y recuentos de estudiantes, y estrategias simples, como el autobús escolar a pie, que las escuelas pueden usar para apoyar el andar en bicicleta y caminar.

Otra interesante experiencia en educación vial a nivel internacional es la de Japón, que a raíz de que más de 15.000 personas perdían la vida cada año en 1970 por accidentes de tránsito, el gobierno japonés se obligó a redoblar sus esfuerzos para eliminar los accidentes de tráfico, con el objetivo de hacer de las carreteras japonesas las más seguras del mundo. La nueva campaña redujo drásticamente el número de accidentes y, para 2009, el número de muertes en las carreteras se redujo a menos de 5.000. Aunque hay casi cinco veces más automóviles en la carretera hoy que en 1970, solo hay un tercio de las muertes por accidentes de tránsito (Cabinet Public Relations Office, 2017).

Una tendencia que atrae mucha atención en Japón en estos días son las escuelas de manejo especiales solo para niños, las escuelas brindan a los niños toda la información que necesitan para estar seguros en las carreteras, y los niños que participan obtienen su propia licencia de conducir especial al final del curso. El programa en el Kids Driving Park, ubicado en la prefectura de Chiba, comienza tomando fotografías de los niños para obtener una licencia y luego les da una clase sobre las reglas de tránsito, los instructores también dan explicaciones fáciles de entender sobre lo que significan las señales de un sentido o prohibida la entrada. A

otro nivel educativo después de la clase, los estudiantes de secundaria y preparatoria usan karts motorizados, mientras que los niños más pequeños de tres años en adelante conducen en karts eléctricos. En ambos casos, los karts no se mueven a menos que se usen cinturones de seguridad, los karts vienen equipados con intermitentes y espejos laterales ajustables, el circuito de conducción tiene letreros como los de las calles de la ciudad real, a los que los conductores jóvenes deben prestar mucha atención mientras conducen. (Cabinet Public Relations Office, 2017).

Estas son iniciativas del gobierno de Japón para educar a sus ciudadanos en seguridad vial desde los primeros años, de forma interactiva, garantizando a futuro una conducción segura.

2.1.2 Educación vial en Colombia

En Colombia el tema de seguridad vial se abarca desde la Constitución el 1991, con el desarrollo del artículo 24 de la Constitución, según el cual “Todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para la garantía de la seguridad de los habitantes, especialmente de los peatones y discapacitados” (p. 4), donde se busca garantizar que todo sujeto pueda circular sin peligro alguno y se garantice su seguridad. Posteriormente en el parágrafo 1 del artículo 4 de la ley 769 de 2002, estableció que el Ministerio de Transporte debía elaborar un Plan Nacional de Seguridad Vial para disminuir la accidentalidad vial en Colombia, el cual buscó reducir los índices de siniestros viales, a través de la implementación de sanciones al incumplimiento de las normas.

Por esto diferentes departamentos del país con de dar cumplimiento de las leyes relacionadas con la seguridad vial, fomentaron la creación de cartillas guías que aportarán a la educación vial, en el documento guía del departamento del Meta “Mi cartilla de educación vial” define la educación vial así:

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 agógicas, implementadas de forma global y sistémica, sobre todos los ámbitos implicados y utilizando los recursos tecnológicos más apropiados. (p. 5).

Este documento busca que los sujetos desarrollen habilidades y comportamientos adecuados como actores viales, que cumplan las normas y sean conscientes de su importancia con el fin de lograr la disminución de accidentes.

El incremento de las lesiones y víctimas producto de siniestros viales a nivel mundial, como se menciona anteriormente conlleva a que la Organización Mundial de la Salud y la Asamblea General de las Naciones Unidas implementarán políticas, donde cada país debía desarrollar estrategias para mitigar y disminuir las cifras, para el caso de Colombia, se abordó desde diferentes ámbitos, uno de estos fue la desde la educación. Por tal motivo, las acciones para sembrar la educación de los actores viales se encuentran reducidas a los siguientes pilares básicos: 1. Gestión de la seguridad vial. 2. Vías de tránsito y movilidad más segura. 3.

Vehículos más seguros. 4. Usuarios de las vías de tránsito más seguros. 5. Respuesta tras los accidentes (Ministerio de Educación Nacional, 2014, p. 14).

Ahora bien siendo los siniestros viales un factor de salud pública, Colombia con la Agencia de Seguridad Vial, estableció la creación de plan nacional de Seguridad Vial en periodos de 4 años que responda al cumplimiento de los objetivos como la disminución de accidente viales, en zonas tanto rurales como urbanas, para esto se tienen en cuenta los pilares mencionados anteriormente y así Colombia expide en el año 2011 la Ley 1503 con la que se pretende promover comportamientos, hábitos y conductas seguras en la vía, no solo en el ámbito empresarial también el espacios educativos, razón por la cual también surgen los Planes de Movilidad Escolar con la intención de incitar la formación de los hábitos coherentes con las conductas seguras en la vía. Al respecto de la educación vial Bernal (2018);

La necesidad de educar en seguridad vial, es vital para el desarrollo social y urbano de nuestro territorio Colombiano ya que “si se educa al niño no se debe reprender al adulto” en Colombia hace falta desarrollar más cultura urbana y ambiental que garantice la sostenibilidad y genere cambios significativos en diferentes aspectos como: Informar a los entes urbanos cuál es su rol y cómo debe ser su comportamiento en diferentes territorios urbanos, identificar zonas de riesgo y prevenir accidentes viales(p.32).

Además, Bernal (2018) recomienda que en el tema de movilidad se debe ayudar con el medio ambiente utilizando “vehículos no motorizados o sostenibles que garanticen una mejor movilidad, también es necesario educar en valores de convivencia en los diferentes sectores viales y concientizar a la población en la necesidad de disminuir las tasas de accidentes viales”

(p.32). Es necesario también en la escuela desarrollar las competencias ciudadanas que permitan interactuar con los elementos viales, las señales y normas.

2.2 Plan de movilidad escolar

Innumerables expertos coinciden en que el proceso de aprendizaje con miras a una participación más segura y competente en la vía debe comenzar temprano, incluso antes de ingresar a la guardería, la transmisión de habilidades al actor vial debe comenzar en el hogar y luego continuar continuamente en la guardería y en la escuela. Sin embargo, la educación vial y de la movilidad solo tiene éxito si está bien implementada en la vida cotidiana de los sujetos y, por lo tanto, si es posible aprender haciend

En los primeros años de vida, los niños viajan con más frecuencia en la carretera con sus padres, en este contexto, por un lado, los adultos actúan como modelos a seguir, con su propio comportamiento real. Por otro lado, pueden transmitir a sus hijos, en sus desplazamientos diarios, conocimientos sobre situaciones o lugares concretos o cuidados para tener en cuenta. En una segunda instancia los objetivos del trabajo de educación vial y para la movilidad en el jardín de infancia consisten, entre otros, en la promoción de la capacidad de percepción, en la formación de la psicomotricidad, en la facilitación del entendimiento social, en la promoción de habilidades para enfrentar situaciones de tránsito, así como en la creación de una motivación infantil para contribuir a la mejora del medio ambiente (Bezerra, dos Santos y Delmonico, 2020).

De otro lado en la escuela, están en primer plano, las enseñanzas en función del tipo de usuarios de la vía y el radio de acción de los niños, la formación del camino a la escuela y la formación de bicicletas. Además de la transmisión de conocimientos sobre normas y conciencia

de comportamiento social, así como de situaciones peligrosas en el tráfico rodado, los niños aprenden, en la práctica, la conducción segura con la bicicleta y el desempeño seguro en el entorno escolar y residencial (Bezerra, dos Santos y Delmonico, 2020).

En los últimos años escolares, la educación vial y de movilidad se centra en comunicar un comportamiento social apropiado, las bases legales y los conocimientos específicos sobre el consumo de alcohol y drogas en el tráfico rodado también juegan un papel importante. Además, los elementos centrales son el comportamiento de movilidad personal seguro y responsable y la conciencia de los aspectos económicos y ecológicos de la movilidad. Para apoyar el trabajo escolar, la cooperación o asociación con instituciones extraescolares es esencial, estos incluyen, además de los padres y la policía, empresas de transporte, asociaciones y por supuesto programas estatales (Bezerra, dos Santos y Delmonico, 2020).

En Colombia los planes de movilidad escolar según la Secretaria de Educación de Bogotá hacen referencia al:

conjunto de orientaciones y acciones que buscan generar, de manera participativa con la comunidad educativa, un escenario privilegiado para la salvar la vida y fomentar una cultura vial segura y sostenible en las instituciones educativas. Esta estrategia hace parte de los Planes Integrales de Bienestar Estudiantil (PIBES) para promover la movilidad sostenible, los estilos de vida saludables y la gestión efectiva del riesgo en los colegios de Bogotá (p.3)

Esto surge como respuesta a la necesidad de garantizar el bienestar de los estudiantes y así disminuir las cifras y riesgo de accidentalidad en espacios cercanos a las instituciones educativas. En otros países, como España, consideran la importancia de

la movilidad urbana, que es, entendida como el deseo de las personas por trasladarse o moverse, es, por tanto, un derecho social que es necesario resguardar y garantizar de forma igualitaria. Siguiendo la tesis del Informe de Valladolid de 2005 1 “[...] todos los seres humanos sin excepción tienen derecho a que se establezcan las condiciones necesarias para que el espacio urbano e interurbano sea apto y equitativo para la movilidad interna de todos los habitantes de un territorio (p. 7)

Surgen así los planes de movilidad, desde la necesidad de la formación de sujetos conscientes y participativos de la movilidad escolar, donde sean capaces de conocer y reconocer los riesgos que existen al movilizarse en las vías e incumplimiento de la normatividad.

Así mismo, en Colombia los planes, buscan estos fines como lo plantea en el Decreto 594/2015, en el artículo 6 Artículo 6°, define los siguientes objetivos de los planes de movilidad: 1). Disminuir los índices de accidentalidad estudiantil. 2). Fortificar las medidas de regulación y control del tránsito en las vías cercanas a las instituciones educativas. 3). Instituir programas de formación dirigida a la comunidad educativa (padres, madres o acudientes, estudiantes, profesores, personal administrativo), 4). Endurecer la divulgación y promoción de los instrumentos elaborados por la Secretaría Distrital de Movilidad 5). Fortalecer con programas especiales el cumplimiento normativo dirigido a la comunidad educativa (padres, madres o acudientes, estudiantes, profesores, personal administrativo), 6). Fortalecer al interior de las entidades distritales competentes el diseño, construcción y uso del espacio público en las zonas de influencia de los establecimientos educativos. 7). Promover mecanismos alternativos de transporte escolar para la población estudiantil orientados a disminuir el uso de vehículos de servicio especial y particular; dentro del proceso de adaptabilidad al cambio climático. 8). Estimular acciones de promoción y prevención en el marco del Plan Decenal de Salud

relacionados con movilidad. 9). Diseñar y ejecutar acciones para atender los horarios de mayor concurrencia de estudiantes en el uso del espacio público. 10). Vigilar por la comodidad y seguridad de los vehículos destinados al transporte especial escolar, los cuales deberán cumplir con las normas que los rigen. 11). Dar continuidad por parte de la Secretaría de Educación Distrital en la distribución de cupos escolares atendiendo la cercanía entre los lugares de residencia de la población estudiantil y los establecimientos educativos con el fin de que se reduzca el uso de transportes motorizados y promover los medios de transporte no motorizado y amigable con el ambiente. 12). Ampliar por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad la cobertura en materia de señalización vial de los entornos de las instituciones educativas con el fin de aportar con la protección de derechos fundamentales de la población estudiantil relacionada con su desplazamiento. 13). Contribuir con la preservación del derecho colectivo a un ambiente sano, para el mejoramiento de la calidad de vida de la población estudiantil.

Al respecto Campo (2014) en el Documento No. 27 del Ministerio de Educación Nacional abarca las orientaciones pedagógicas para una educación vial y una movilidad segura, plantea la perspectiva formativa y pedagógica, así como lo menciona: “Una adecuada educación vial permite formar personas responsables y competentes, con lo cual podemos incidir de manera efectiva en la seguridad vial.” (p.6)

El marco jurídico posibilita la implementación de los Planes de Movilidad Escolar, está conformado por las directrices dadas por la OMS, como se menciona anteriormente, Plan Nacional de Seguridad Vial 2013-2021, Ley 503 2011, Ley Probici 1811 de 2016, Decreto 397 de 2010 y Decreto 594 de 2015, todos enfocados a promover la pertinencia de la seguridad vial, educación vial y organización en torno a la movilidad de los diferentes actores viales y disminuir las cifras de accidentalidad.

La Secretaria de Educación, afirma que los Planes de Movilidad Escolar tienen como fin, contribuir al seguro y adecuado desplazamiento de los actores viales, brindar a las instituciones educativas empoderamiento en gestiones para una movilidad segura, cuidar la vida, disminuir siniestros viales y por supuesto, mejorar los entornos alrededor del colegio, condicionando espacios más seguros para toda la comunidad educativa en temas viales.

Para la implementación en las instituciones educativas, la secretaria de Educación ha organizado el proceso en ocho pasos fundamentales que son: creación de un comité, conocer a nivel legal su implementación, realizar un diagnóstico de riesgo, establecer unos objetivos, realizar las acciones a implementar, seguimiento y evaluación, divulgación y difusión, socialización y radicación.

Particularmente desde el año 2012 se viene desarrollando por la estrategia “#conMUÉVETE” de la Alcaldía Mayor de Bogotá, acciones para promover comportamientos seguros de movilidad escolar, según la Secretaria de Movilidad (2017);

En la primera fase de implementación se dio prioridad a la movilidad escolar peatonal, asumiendo que el peatón es el actor vial más vulnerable y en lo que resulta ser el medio de transporte más utilizado por los escolares en Bogotá, el caminar. Los medios y modos de transporte más utilizados por los escolares en su orden son; peatonal - caminar, transporte escolar, transporte público colectivo, vehículos particulares, Transmilenio, transporte público individual (taxis), bicicleta (p.1).

Las acciones de la estrategia se encaminan en un concepto de promoción para transporte sostenible y gestión de adquisición de uso de la vía, mediante el cambio de actitudes y comportamiento de los actores viales, la Secretaria de Movilidad (2017) identificó que “la población escolar asciende a más de 1.600.000 niños, niñas y adolescentes que se desplazan a

diario entre sus hogares y los lugares de estudio. Conmuévete: hablamos del 20% de la población de Bogotá” (p.1). Aquí se identificó que los viajes entre el hogar y la escuela generan picos de tráfico durante ciertos períodos del día, donde los niños más pequeños son de los usuarios más vulnerables del entorno vial, y sus los padres a menudo los llevan a la escuela en carro o pagan una ruta escolar para garantizar su seguridad, incluso si viven menos de uno kilómetro de la escuela, entonces la distancia promedio de viaje a la escuela es bastante corto en comparación con el tráfico suburbano.

Cabe aclarar que en materia de la movilidad escolar, a menudo se enfrentan a diferentes desafíos, no se trata solo de cambiar la forma como nos movemos tomando decisiones de transporte más inteligentes, sino que se trata de cambiar las percepciones de los niños, los padres y el público en general en relación con la forma en que viajamos, al mismo tiempo, aumentando la conciencia de este aspecto, generando conciencia sobre las normas en la vía y la necesidad de interactuar como actores viales desde el respeto y la sana convivencia para mejorar la movilidad de la ciudad en general, garantizando a que los actores más vulnerables, la población escolar tenga mejores condiciones de acción en la vía.

Aquí cabe resaltar que al caminar o andar en bicicleta, los niños se vuelven más conscientes del espacio en el que se mueven, se desarrollan habilidades de seguridad vial y mejoran su capacidad para anticipar los comportamientos de los demás usuarios de la carretera. Además, caminar y andar en bicicleta contribuye a la cantidad recomendada de ejercicio diario para que los niños necesitan, esto permite reducir la congestión de carros y rutas escolares en las horas pico, disminuyendo la contaminación ambiental y el estrés en la vía (Secretaría de Movilidad, 2017).

Para la ciudad de Bogotá el programa actual de movilidad escolar se denomina “Programa De Movilidad Escolar – PME. Movilidad escolar, garantía de bienestar estudiantil” es liderado por la Secretaria de Educación de Bogotá (2020); con el objeto de;

Para promover la asistencia a clases de las niñas, los niños y jóvenes de las instituciones educativas del Distrito, dándoles un apoyo efectivo en su proceso de desplazamiento al colegio, y contrarrestar la deserción escolar, desde la Dirección de Bienestar, de la Subsecretaría de Acceso y Permanencia, desarrollamos el Programa de Movilidad Escolar, que contempla tres modalidades condicionadas a la asistencia a clases: ruta, subsidio de transporte y Al Colegio en Bici. Con este programa, brindamos alternativas sostenibles de transporte seguro y eficiente a nuestros estudiantes, de acuerdo con su lugar de residencia y la oferta pública educativa, y fomentamos tanto el uso de la bicicleta como los viajes a pie (p.1).

De tal forma que se enfoca la Secretaria de Educación de Bogotá (2020) en varios frentes; 1. ruta escolar donde se le asigna un bus a cada zona donde se ha detectado residen un grupo de estudiantes, destinando un punto de encuentro donde se recogen y se dejan los estudiantes, los buses cuentan con toda la normatividad de rutas escolares, son acompañados por un monitor de ruta y siguen un estricto control administrativo. 2. Subsidios de transporte, donde se identifica a los estudiantes que requieren movilizarse de un sector de la ciudad a otro, se hace un convenio con el padre asignándole un valor de recargas de tarjetas inteligentes del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) tu llave plus o colocación electrónica de dinero a través de una aplicación de la entidad financiera que corresponda, de \$8000 pesos diarios o de \$4.000 pesos diarios dependiendo de la edad del estudiante. 3. Programa al colegio en bici, es

una estrategia donde un guía asigna una bicicleta personal, casco y material de señalización al estudiante, se le entrena en el manejo de la bicicleta, acción en la vía, primeros auxilios, mecánica básica y otros aspectos, se crean grupos acorde al sector donde se identifico vive un grupo de estudiantes con puntos de encuentro referenciados, donde en cuadrillas el guía acompaña en los trayectos hacia el colegio y hacia el hogar diariamente al estudiante, haciendo uso de las ciclo rutas de la ciudad, siempre priorizando espacios seguros.

El otro programa es Ciempiés caminos seguros, donde se propende por una movilidad peatonal en los niños y niñas promoviendo prácticas y conductas seguros en la vía, estilos de vida saludable y buenas prácticas de cultura ciudadana, según la Secretaria de Educación de Bogotá (2020);

La ciudad se convierte en el dispositivo pedagógico que permite crear enseñanzas y aprendizajes significativos en torno a: 1) Movilidad segura y sostenible 2) Cultura ciudadana 3) Territorialidad 4) Medio ambiente y protección animal 5) Hábitos de vida saludable 6) Actividad física y recreación, y 7) Identidad de Género e Inclusión; desarrollados bajo el enfoque pedagógico de las inteligencias múltiples y la gamificación (p.1).

Entonces Ciempiés caminos seguros se orienta en georefenciar previamente caminos seguros donde se desplazan los niños y las niñas, delimita puntos de encuentro y establece unos trazados hasta el colegio, donde en caravanas un monitor guía a los estudiantes.

En suma, un plan de movilidad escolar es un paquete de medidas diseñado para fomentar la elección de una forma de viajar a la escuela más segura, saludable y sostenible, es posible crear un plan de movilidad escolar tomando cinco pasos esenciales; Paso 1: crea un grupo de trabajo involucrando a las partes interesadas, es importante involucrar al mayor

número de partes interesadas padres, maestros, actores estatales, con el fin de crear una base de apoyo sólida. Paso 2: análisis de la situación; medir la distribución modal, por ejemplo, quien usa caminar o andar en bicicleta como opciones de movilidad según la distancia a la escuela, quien se transporta en bus o carro. Aquí es importante también definir los puntos de seguridad y embotellamiento en el entorno escolar y en los caminos hacia el colegio (Teixeira, Silva y Neves, 2019).

De otro lado el Paso 3: planificación, se refiere a discutir y planificar junto con las partes interesadas, que estrategias son pertinentes para la comunidad educativa, se pueden tomar acciones a corto plazo, durante un año por ejemplo o a largo plazo en los próximos años escolares). Paso 4: evaluación, aquí se mide el impacto de las medidas. Paso 5: reevaluar donde según la evaluación realizada en el paso 4, es necesario seguir nuevamente los pasos desde el principio para resolver algunos fallas y problemas que se han producido (Teixeira, Silva y Neves, 2019).

2.3 Maco Normativo Seguridad Vial Nacional

A continuación, se relacionan las reglamentaciones existentes en temas de seguridad vial a nivel nacional.

2.3.1 Ley 769 De 2002.

Esta ley regula a nivel nacional la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito (secretaria del senado, Ley 769 De 2002)

2.3.2 Ley 1503 de 2011.

Tiene como fin, definir los parámetros generales en educación, acciones estatales, comunitarias y responsabilidad social empresarial, para incentivar en las personas la creación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y, en resultado, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública, de tal manera que:

Es función del Estado Colombiano definir lineamientos generales en educación, los lineamientos son : a) Se contribuya a que la educación en seguridad vial y la responsabilidad como actores de la vía sean asuntos de interés público y objeto de debate entre los ciudadanos; b) Se impulsen y apoyen campañas formativas e informativas de los proyectos de investigación y de desarrollo sobre seguridad vial; c) Se concientice a peatones, pasajeros y conductores sobre la necesidad de lograr una movilidad racional y sostenible; d) Se concientice a autoridades, entidades, organizaciones y ciudadanos de que la educación vial no se basa solo en el conocimiento de normas y reglamentaciones, sino también en hábitos, comportamientos y conductas; e) Se establezca una relación e identidad entre el conocimiento teórico sobre las normas de tránsito y el comportamiento en la vía (Secretaría Distrital de Educación, Ley 1503 de 2011).

2.3.3 Decreto 594 De 2015.

El cual define el Plan de Movilidad Escolar – PME para Bogotá D.C., y se determina otras disposiciones. El cual se centra en el correcto desplazamiento de estudiantes, con medidas de regulación o control del tránsito en vías adyacentes a instituciones educativas. La población beneficiada de manera directa corresponde a las niñas, niños, adolescentes y jóvenes estudiantes

de los niveles de preescolar, básica, media y superior; adultos y población en condición de discapacidad que accede al sistema educativo y de manera indirecta, a la comunidad escolar y demás población responsable del cuidado de los estudiantes en sus desplazamientos desde y hacia las instituciones educativas (Secretaría Distrital de Educación, Decreto 594 De 2015).

2.3.4 Resolución 1795 de 2016 Secretaría Distrital de Educación.

Modifica parcialmente la Resolución 1531 del 29 de agosto de 2014 "Por la cual se reglamentan las condiciones generales del “Programa de Movilidad Escolar de la Secretaría de Educación del Distrito en sus diferentes modalidades” (Secretaría Distrital de Educación, Resolución 1795 de 2016).

2.4.5. Resolución 039 de 2018 Secretaría Distrital de Educación.

Establece las condiciones generales del Programa de Movilidad Escolar, para el desplazamiento adecuado, seguro y sostenible de la comunidad educativa en las diferentes modalidades que ofrece la Secretaría de Educación del Distrito (Secretaría Distrital de Educación, Resolución 039 de 2018).

Capítulo 3. Método

En el presente capítulo se exhiben las consideraciones temáticas en relación con el aspecto metodológico; como el enfoque, tipo de investigación, población e instrumentos de recolección de información, que aportan al desarrollo de la actual investigación.

Da nuestra del proceso metodológico que se llevó cabo en el proceso investigativo, para la recolección de la información como fueron los cuestionarios y revisión documental, así mismo, la población enfoque del estudio y el tipo de investigación.

3.1 Enfoque Metodológico

En ese contexto, se toma como referencia a Hernández, Fernández y Baptista (2010), donde sostiene que los proyectos de investigación pueden estar fundamentados desde los principales enfoques: cuantitativo (positivista), cualitativo (hermenéutico) o mixto (sociocrítico). Para el caso de esta investigación el enfoque se define mixto donde se usan las herramientas del aspecto cualitativo, puesto que se centra en el ser humano y su cabida en la reflexión – acción. Es único y específico a cada contexto que se investiga y de las personas que interactúan, lo cual promueve la participación de cada sujeto que esté inmerso en la investigación, facilitando las relaciones horizontales, el reconocimiento del otro, el cambio e impacto de una realidad, también estudia la dimensión subjetiva de la realidad social como fuente del conocimiento.

Al emplear el enfoque cualitativo se busca la comprensión de los motivos y creencias que estén detrás de las acciones de la gente, donde se privilegian las técnicas de recolección y generación de la información que favorecen la relación intersubjetiva; entre el investigador y el

contexto, permitiendo registrar la mirada desde el interior de los actores sociales que viven y producen la realidad sociocultural experimentada. Aquí las técnicas activas y dialógicas se usan como posibilidad de comprender creencias, mentalidades, mitos, prejuicios y modos de vida (Galeano, 2004).

Cabe resaltar que dentro de la investigación cualitativa se modulan técnicas de recolección de información, sistematización y análisis, además de herramientas que posibilitan el entendimiento de la realidad y del sujeto con relación, experiencias y concepciones del conocimiento percibidos (Galeano, 2004).

De otro lado del enfoque de investigación cuantitativa se define porque permite una exploración sistemática de hechos mediante la recopilación de datos cuantificables y la realización de técnicas para el análisis estadístico, siendo un proceso en el que se recopilan y analizan datos numéricos, para encontrar patrones y promedios, hacer predicciones, probar relaciones causales y generalizar resultados a poblaciones más amplias (Hernández, 2014).

Así pues, el propósito de la investigación cuantitativa es generar conocimiento y crear comprensión sobre el mundo social, los científicos sociales, incluidos los investigadores de contextos educativos, utilizan la investigación cuantitativa para observar fenómenos o sucesos que afectan a las personas (Hernández, 2014).

3.2 Diseño Metodológico

En cuanto al tipo de investigación que se implementa en este proyecto la investigación descriptiva, ya que consiste principalmente en indagar y conocer, todas las situaciones, costumbres, acciones, relaciones entre los agentes y actitudes predominantes en el contexto a investigar. Según Danhke (citado en Hernández, Fernández y Baptista, 2003); “los estudios

descriptivos buscan especificar las propiedades las características y los perfiles importantes de las personas, grupos, comunidades o cualquier otro fenómeno que se someta a un análisis” (p.117).

Esta investigación, no se confina únicamente a la recolección de datos (fase importante que parte de una hipótesis) y a su tabulación, sino también a la identificación de las relaciones que existen entre dos o más variables, con este tipo de investigación, se utiliza el método de análisis para lograr caracterizar un objeto de estudio o una situación concreta, señalar sus características y propiedades, con el fin de obtener o extraer resultados significativos que contribuyan al conocimiento.

Es decir, este tipo de diseño permite como afirma Hernández (2002), reseñar las características de un fenómeno existente, donde su principal objeto consiste en describir y evaluar ciertas características de una situación particular en uno o más momentos diferentes, para posteriormente analizar los datos reunidos, descubriendo así, cuáles variables están relacionadas entre sí, identificando cómo se manifiesta determinado fenómeno y su propósito.

De tal forma que la investigación cualitativa- descriptiva; busca detallar las propiedades importantes de personas, grupos, comunidades o cualquier otro fenómeno que sea catalogado para el análisis, donde se selecciona unas cuestiones y mide cada una de ellas independientemente, para así describir lo que se investiga, en este proyecto de forma específica, por ejemplo dar a conocer cómo se desarrollan los Planes de Movilidad Escolar establecidos por el Decreto 594 del 2015 en las instituciones educativas de la ciudad Bogotá a partir de la descripción los conocimientos que se tienen sobre este.

En este enfoque se mide los conceptos o variables a los que se refieren mediante técnicas como la entrevista o la observación, para ello se requiere considerable conocimiento

del área que se investiga, pues como se dijo anteriormente, trabaja sobre realidades y su característica fundamental es dar una interpretación certera, correcta y acertada de la realidad a la cual se está interviniendo.

3.3 Método de la investigación

El uso de esta aproximación en este proyecto que busca comprender la importancia del uso de las estrategias didácticas que permita la aplicación del conocimiento de los Planes de Movilidad Escolar, es de carácter inductivo e insinúa que, a partir de un fenómeno dado, se pueden encontrar similitudes en otro, permitiendo entender procesos, cambios y experiencias (Hernández, 2002, p.15). Se busca a través de este método la comparación de datos, que permita llegar a conclusiones generales; se parte de lo particular a lo general, por tal motivo se comparan y analizan los datos recolectados de varios instrumentos de recolección y sus posibles relaciones.

Como paradigma de investigación se orienta el socio crítico, se propone un enfoque de tipo mixto, descriptivo y transversal que permita obtener una visión más comprensiva sobre el problema frente a reconocer la importancia del uso de los Planes de Movilidad Escolar por parte de las instituciones educativas, tal como sugiere Hernández (2014) este tipo de investigación puede ser considerada en proyectos que requieren establecer tendencias donde no es sencillo emplear un diseño cuantitativo o cualitativo únicamente.

En este escenario el paradigma socio crítico se caracteriza por una continua acción-reflexión-acción, que implica que el investigador busque generar un cambio y liberación de opresiones en un determinado contexto social, en palabras de Ramos (2015) “La búsqueda de

transformación social se basa en la participación, intervención y colaboración desde la reflexión personal crítica en la acción” (p.13).

3.4 Población y Muestra de la Investigación.

3.4.1 Población

Una población según Macmillan & Schumacher (2005); “es un grupo de elementos o casos, ya sean individuos, objetos o acontecimientos, que se ajustan a criterios específicos y para los que pretendemos generalizar los resultados de la investigación” (p. 135). Así mismo, otros autores como Tamayo (1998), la definen como “la totalidad del fenómeno a estudiar, en donde las unidades de población poseen una característica común, la cual se estudia y da origen a los datos de la investigación” (p. 114).

Para la ciudad de Bogotá según la última caracterización del sector educativo, la Secretaria de Educación de Bogotá (2018), reporto que hay 429 instituciones con 774 sedes, de las cuales 363 son colegios oficiales con 708 sedes, carácter privado se toma una muestra del 2% y de carácter publica el 11%, esta muestra permite describir y abordar el objeto de la investigación, con un total de 81 instituciones educa

3.4.2 Muestra

De otro lado según la Secretaria de Educación de Bogotá (2018), la planta de personal directivo y docente de los colegios “estaba conformada por 35.223 personas entre docentes, rectores, directores, coordinadores, y supervisores. De éstos, el 94,7% corresponde al personal docente y el restante 5,3% a directivos docentes” (p.58). Para esta investigación y de acuerdo con lo anterior la población enfocada a los directivos, docentes y orientadores de colegios públicos y privados, de la ciudad de Bogotá, con

una muestra no probabilística de 81 participantes. Es una muestra por conveniencia del investigador puesto que es un grupo de sujetos elegidos por ser accesibles y con un perfil adecuado para el desarrollo de la investigación.

A continuación, en la tabla 2 se relaciona el número de instituciones educativas de carácter oficial y públicas, además, la relación del cargo en los colegios de los participantes en la muestra:

Tabla 2

Carácter de la Institución Educativa

Carácter	Cantidad
Privada	36
Publica	45

Nota: elaboración propia del proyecto (2020).

Tabla 3

Cargo

Cargo	# Participantes
Rectoría	2
Coordinación	11
Docente	60
Orientación	8

Nota: elaboración propia del proyecto (2020).

3.5 Categorías

Para el análisis de los resultados de esta investigación, se elaboran las siguientes categorías, las cuales están relacionadas con la investigación y con cada objetivo planteado, como se observa en la siguiente tabla:

Tabla 4*Categorías*

Objetivos específicos	Categoría	Subcategoría	Instrumentos
Identificar los fundamentos normativos de la educación vial y Planes de Movilidad Escolar en el contexto educativo de la ciudad de Bogotá.	Normatividad.	Educación vial	Revisión documental
Comprender la importancia del uso de las estrategias didácticas que permita la aplicación del conocimiento de los Planes de Movilidad Escolar.	Conocimiento de Planes de Movilidad Escolar	Seguridad vial	Cuestionarios mixtos
Establecer la importancia del uso de los Planes de Movilidad Escolar por parte de las instituciones educativas.	Importancia de los Planes de Movilidad	Aplicación de estrategia didáctica	Cuestionarios mixtos

Nota. Elaboración propia del proyecto (2020).

3.6 Instrumentos de recolección de datos

Los instrumentos de recolección de información se definen o interpretan como aquellos medios, herramientas o instrumentos de los cuales se puede obtener la información, que se requiera y cumpla con las necesidades de conocimiento de una

situación o problema presentado, que posteriormente será utilizado para lograr los objetivos esperados (Torres, 2000), para esta investigación se seleccionaron dos tipos de instrumentos descritos a continuación.

3.6.1 Cuestionarios mixtos.

Para la presente investigación, se aplica el cuestionario mixto como instrumento de recolección de datos, conformado por preguntas abiertas y cerradas, puesto que, en investigaciones de tipo social, son los más usados, debido a que permite adquirir información relevante y fundamental para la explicación, descripción o correlaciones de fenómenos o variables, parafraseando a Hernández (2014), los cuestionarios los define como un instrumento de recolección de información como tipo encuesta, las cuales se utilizan en encuestas, como por ejemplo, para calificar el desempeño de un gobierno, conocer las necesidades de hábitat de futuros compradores de viviendas y evaluar la percepción ciudadana sobre ciertos problemas como la inseguridad). Pero también, se implementan en otros campos (p.217).

Por otro lado, según Macmillan & Schumacher, 2005, los cuestionarios incluyen una diversidad de documentos en los que la persona responde a temas escritos que indagan reacciones, opiniones y actitudes. El investigador elige o edifica un conjunto de preguntas apropiadas y le pide al sujeto que las conteste, normalmente en forma de preguntas en las que debe elegir la respuesta, esta técnica de recogida de datos es muy tradicional en la investigación educativa (Macmillan & Schumacher, 2005, p.50).

Para este proyecto se diseñó un cuestionario de 18 preguntas de carácter mixto, se aplicó de forma virtual mediante un formulario virtual, utilizando la herramienta de Google docs, en el enlace; <https://forms.gle/5t6VivRaSUJZEVrM6>

3.6.2 Revisión documental

La revisión documental es una técnica que tiene como propósito obtener información de fuentes secundarias que aporten a la investigación, consiste en consultar a diferentes fuentes sobre la forma como abordar las temáticas. Esta modalidad o técnica en la recopilación de datos hace parte del capítulo de las fuentes secundarias de datos, o sea aquella información obtenida indirectamente a través de documentos, libros o investigaciones adelantadas por otras personas ajenas al investigador (Cerda, 2000, p.329).

Se centra directamente en la recopilación de datos que aporten al análisis de la información y resultados de la investigación, con el fin de lograr describir o sustentar un hecho. El término “recopilar”, no solo se relaciona con el suceso de reunir, resumir o compendiar datos escritos diferentes, sino también organizar y clasificarlos (Cerda, 2000, p. 320).

Específicamente para esta investigación, la revisión documental busca identificar los fundamentos normativos de la educación vial y Planes de Movilidad Escolar en el contexto educativo de la ciudad de Bogotá, para comprender la importancia del uso de las estrategias didácticas que permita la aplicación del conocimiento de los Planes de Movilidad Escolar, se realiza la revisión de cinco Planes de Movilidad Escolar, de instituciones educativas distritales, para revisar la categoría normatividad en la subcategoría Educación vial.

En cuanto al análisis de la información, pertinencia de esta y calidad; una vez se recolectó la información, esta se sintetizó, analizó e interpretó mediante triangulación de la información, el análisis de los datos recolectados permitió alcanzar conclusiones generales partiendo de antecedentes en particular (Nieto, 2010).

Para fines de este estudio, la triangulación significa utilizar más de un método para recopilar datos sobre el mismo tema. Esta es una forma de asegurar la validez de la investigación a través del uso de una variedad de métodos para recopilar datos sobre el mismo tema, que implica diferentes tipos de muestras, así como métodos de recopilación de datos. Sin embargo, el propósito de la triangulación es necesariamente realizar una validación cruzada de datos, para capturar diferentes dimensiones del mismo fenómeno (Nieto, 2010).

La triangulación facilita la validación de datos a través de la verificación cruzada de más de dos fuentes, permite probar la consistencia de los hallazgos obtenidos a través de diferentes instrumentos y aumenta la posibilidad de controlar, o al menos evaluar, algunas de las amenazas o múltiples causas que influyen en nuestros resultados.

3.7 Validación de instrumentos

Para el proceso de validación de cada instrumento aplicado en esta investigación se opta por el proceso de evaluación y aprobación por parte de dos expertos en el tema, quienes realizaron una revisión detallada y posterior retroalimentación. Los instrumentos validados se encuentran en el anexo 1.

La primera experta es Alexandra Galeano Gallego, Lic. Biología y Química, Especialista en Microbiología Médica, Mg. Docencia, actualmente se desempeña como coordinadora del Programa Niños y Niñas educan a los adultos, en la Secretaría de Educación Distrital, quien realizó apreciación sobre el instrumento del cuestionario, en la forma de redacción y orden de las preguntas, con relación al otro instrumento, no manifestó ninguna observación.

La Segunda experta es Diana Maribel Ríos Rivera Filósofa egresada de la Universidad Libre de Colombia con Master en Filosofía, Master en Economía social y solidaria y Master en Geografía social en la Universidad de Poitiers. Actualmente es Doctorante en Geografía regional, quien realiza ajustes en el orden, redacción y coherencia de algunas preguntas del cuestionario, el otro instrumento, deja la observación de ser un excelente instrumento para la revisión documental.

Teniendo en cuenta, las sugerencias de ambas expertas se realizan los cambios sugeridos y se prosigue a la aplicación y uso de los instrumentos de recolección.

3.8 Procedimientos

Los procedimientos de la presente investigación: aplicación cuestionario con preguntas abiertas y cerradas, posteriormente tabulación de estos resultados y finalmente, se realiza el análisis de los resultados obtenidos.

1. Diagnóstico y reconocimiento de la situación inicial: Se determina el tema de investigación, se realiza un análisis de contexto, con el fin de identificar alguna problemática.
2. Identificación de un área problemática o necesidades básicas que se quieren resolver.: Se define la problemática y la necesidad del tema de investigación. Se hace búsqueda referencial, que soporte y aporte al desarrollo de la investigación. Se clasifican los aspectos más relevantes que se tendrán en cuenta en el momento de la investigación, como lo son líneas de investigación, enfoque.

3. Elaboración de instrumentos para la recolección de información: Se elabora los instrumentos de recolección de información que soporte la investigación con el debido proceso de validación.
4. Aplicación y tabulación de los instrumentos para la recolección de información: Se aplica el instrumento a la población enfoque, posteriormente se tabula toda información recolectada, para posteriormente elaborar un esquema estructural y conceptual.
5. Análisis de la información: teniendo en cuenta los objetivos de la investigación y el fin que tiene, se realiza un análisis minucioso de los documentos y datos recolectados, para posterior análisis e interpretación.
6. Resultados: Teniendo en cuenta los documentos existentes y los resultados obtenidos en los momentos de análisis e interpretación, se procede a la elaboración del informe final de la investigación, que de soporte a la problemática planteada.

Capítulo 4. Análisis de Resultados

A continuación, se presentan los resultados obtenidos que dan respuesta a la pregunta problema formulada ¿De qué manera desarrollan y lideran los Planes de Movilidad Escolar establecidos por el Decreto 594 de las 2015, 81 instituciones educativas en la ciudad Bogotá?, a través de la aplicación del instrumento cuestionario mixto a los docentes, directivos que están vinculados al sector oficial o público, (ver anexo digital), con el fin de analizar las diferencias conceptuales que se desarrollan sobre los Planes de Movilidad Escolar establecidos por el Decreto 594 del 2015 en las instituciones educativas de la ciudad Bogotá a partir de la descripción los conocimientos que se tienen sobre este. Así mismo, se presenta la ficha de revisión documental enfocada a la normatividad de los Planes de Movilidad Escolar en cinco aspectos creación del comité de movilidad, formulación de la política de movilidad institucional, elaboración del diagnóstico en la comunidad educativa, establecimiento de los objetivos del plan y estrategias de divulgación y promoción de las líneas de acción. Los resultados se presentan según las categorías de análisis que dan respuesta a los objetivos de esta investigación.

4.1 Conocimiento Planes de Movilidad Escolar:

Conocer si las instituciones educativas saben de los Planes de Movilidad Escolar.

Con esta categoría, se busca conocer si los docentes y directivos de las instituciones educativas de Bogotá, tienen, saben y tienen conocimiento sobre los Planes de Movilidad Escolar y la educación vial.

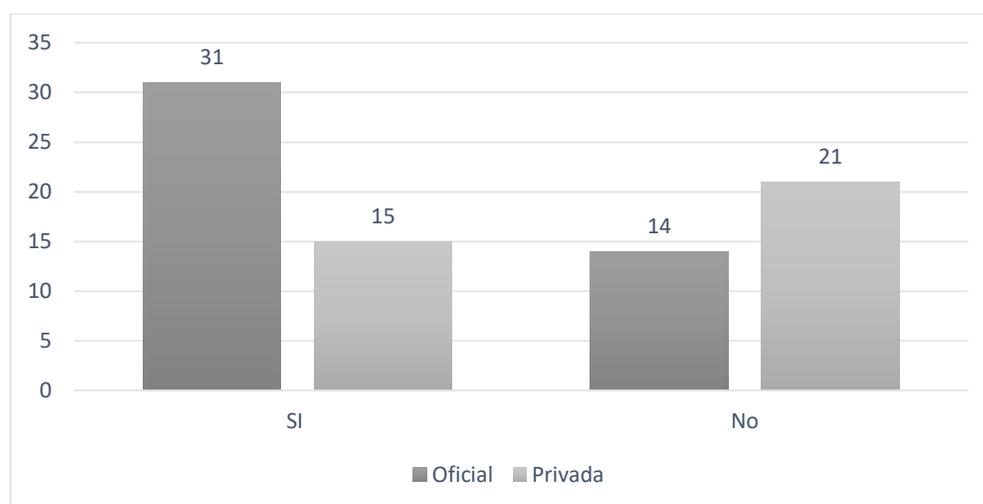


Figura 1. ¿Conoce los Planes de Movilidad Escolar? Nota: elaboración propia del proyecto (2021).

Según las respuestas de la muestra poblacional, en la figura 1, se evidencia que el 56% de las personas encuestadas conocen los Planes de Movilidad Escolar, mientras un 44% manifiesta que no tiene conocimiento de estos, la diferencia no es sustancial, lo que permite interpretar que los Planes de Movilidad Escolar no tienen un impacto significativo en las instituciones educativas de Bogotá.

Este es un hallazgo significativo pues según el decreto 594 del 2015 se deben desarrollar procesos inclinados a fortalecer la educación y pedagogía vial, la promoción, información a los diferentes usuarios del sistema de movilidad en el tema de la seguridad vial, enfocados a la aceptación de comportamientos de autorregulación y corresponsabilidad que beneficien la movilidad segura en la ciudad. Pues en los contextos escolares, la educación vial y de movilidad se centra en comunicar un comportamiento social apropiado, las bases legales y los conocimientos específicos sobre el consumo de alcohol y drogas en el tráfico rodado también juegan un papel importante.

Además, los elementos centrales son el comportamiento de movilidad personal seguro y responsable y la conciencia de los aspectos económicos y ecológicos de la movilidad, siendo los planes de movilidad un aspecto que garantiza a toda la comunidad académica fortificar los mecanismos y procesos de promoción, planeación, administración, divulgación y seguimiento de la información sobre seguridad vial en la ciudad.

De otro lado cuando se les pregunto a la muestra poblacional ¿Qué sabe usted acerca del (PME) Plan de Movilidad Escolar?; el 16% de los encuestados respondieron a esta pregunta que no tienen conocimiento de los PME, por otro lado, se resaltan las siguientes respuestas de los demás participantes: D1: Es un proyecto que busca que los estudiantes tengan conocimiento de la importancia de la movilidad vial en la ciudad y disminuir el riesgo en el tránsito. D2: Que es un programa que busca que la movilidad se alinee con la cultura del bienestar y del cuidado. D3: Son acciones y estrategias encaminadas a la seguridad vial D4: Hace referencia a la normatividad que aplica para el transporte escolar D5: Conjunto de acciones para la cultura vial segura. D6: Imagino que son planes en los que estudiantes pueden ingresar en otras

instituciones educativas. D7: Son acciones que realizan todos los integrantes de la comunidad educativa para la cultura vial.

Entre otras repuestas; el encuestado D8 respondió: Es una intervención pedagógica que reúne varios actores, y promueve la movilidad segura. D9: En nuestro plantel se tienen dispuestos turnos con los estudiantes en las horas de la mañana a la llegada y en las horas de la tarde a la salida. Ellos colaboran con la organización de los automóviles particulares que traen a un grupo numeroso de estudiantes, todos ellos están bajo la supervisión de un profesor. D10: Es un lineamiento mediante el cual se regula la movilidad al ingreso y salida de los estudiantes evitando generar caos y también establece las condiciones en cuanto a salidas pedagógicas D11: Estrategias para fortalecer la movilidad de estudiantes y miembros de la comunidad D12: Es un plan que es importante tener por parte de las instituciones educativas del país, esto, con el objetivo de enseñar y crear conciencia en los estudiantes y toda la comunidad educativa frente a todo lo relacionado con movilidad

Lo anterior permite observar que gran porcentaje tiene un conocimiento básico de lo son PME, las respuestas se basan en algunas acciones que las instituciones desarrollan para la movilidad de la comunidad educativa, sin embargo, son muy pocos los que realmente conocen la esencia de los Planes de Movilidad Escolar. Y tras de 5 años de implementar estas políticas que son ejes estructurales del Plan Distrital de Seguridad se esperaría que en las instituciones distritales se hubiese consolidado ya una cultura de educación vial.

Ya que la educación en seguridad vial es el programa de actividades educativas en torno a la seguridad vial que se ofrece a niños y jóvenes en entornos educativos formales y comunitarios, como servicios para la primera infancia, escuelas primarias y secundarias, buscando desarrollar los comportamientos y actitudes para el uso seguro de las carreteras

relevantes para el desarrollo de niños y jóvenes como pasajeros, peatones, ciclistas y como conductores novatos (Aularia, 2019).

Además, este plan por el cual se patrocina la formación en seguridad vial escolar como proyecto pedagógico transversal del currículo para todas las instituciones educativas públicas y privadas, precisa los lineamientos orientadores para el desarrollo de proyectos relacionados con la seguridad vial en el sector escolar, con un énfasis significativo en la participación de la comunidad educativa pública y privada en la implementación de programas de formación en seguridad vial a través de comités de seguridad escolar.

4.2 Aplicación Planes de Movilidad Escolar

Comprender la importancia del uso de las estrategias didácticas que permita la aplicación del conocimiento de los Planes de Movilidad Escolar.

La información recolectada para esta categoría permite identificar la importancia, aplicación y las estrategias didácticas que usan en las instituciones educativas para la enseñanza de la educación vial y la vinculación de los Planes de Movilidad Escolar a la malla curricular.

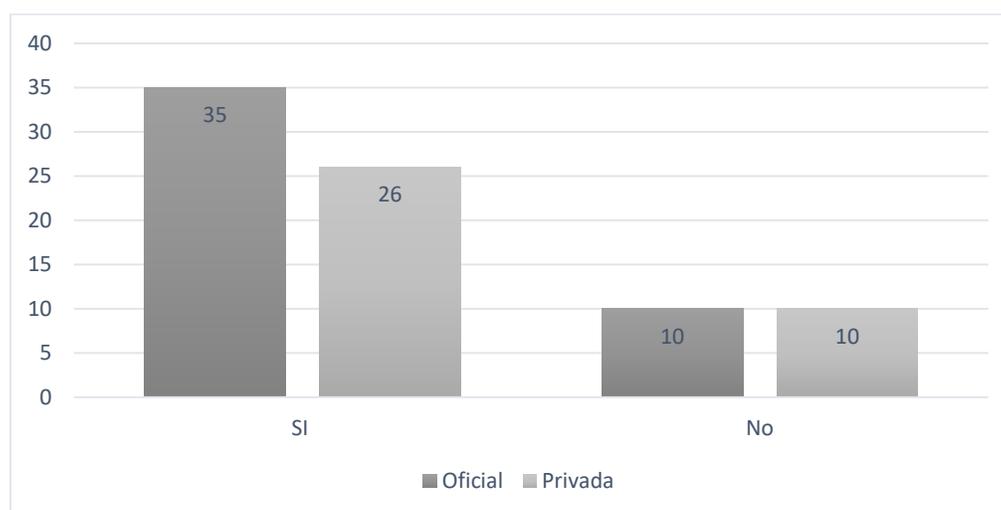


Figura 2 Pregunta: En la institución donde usted labora, ¿cuenta con Plan de Movilidad Escolar? Nota: elaboración propia del proyecto (2021).

Cuando se buscó revisar si en las instituciones educativas se cuenta con Plan de Movilidad Escolar, los resultados que presenta la figura 2, evidencian que 75% que equivale al 61 de los encuestados afirman que la institución educativa donde laboran cuenta con el Plan de Movilidad Escolar, mientras un 25% afirman que no cuentan con este plan en los colegios, esto permite interpretar que las instituciones educativas aplican lo que está en el Decreto 594 De 2015.

Al realizar la revisión documental de los planes en cinco aspectos creación del comité de movilidad, formulación de la política de movilidad institucional, elaboración del diagnóstico en la comunidad educativa, establecimiento de los objetivos del plan y estrategias de divulgación y promoción de las líneas de acción.(ver matriz de revisión documental en anexo), se evidencia que el 100% de las instituciones siguieron el protocolo establecido por la Secretaria de Educación Distrital y la Agencia de seguridad vial para incluir en los Proyectos Pedagógicos Transversales que son los cigüeñales que permiten a los Proyectos Educativos Institucionales (PEI), la contemplación a las realidades naturales y socioculturales del ámbito local, con calidad del espacio público y consideradas como un fin, no como un medio.

Y como respuesta a la necesidad de garantizar el bienestar de los estudiantes y así disminuir las cifras y riesgo de accidentalidad en espacios cercanos a las instituciones educativas, siendo conscientes de la importancia de la movilidad urbana, entendida como la necesidad o el deseo de los ciudadanos de moverse de forma equivalente.

Si bien en la revisión documental fue evidente que se cumplía con la normativa el 20% de las instituciones no tenía un plan de difusión de las acciones a implementar en materia de

movilidad, siendo acciones fundamentales para que se interioricen el PME y se ponga en práctica por toda la comunidad por su seguridad, ya que es más fácil adaptar y apropiarse un tema cuando se ponen en práctica.

La siguiente pregunta, solo aplicaba para el 25% de los participantes que contestaron que no existía Plan de Movilidad Escolar en las instituciones educativas donde laboran.

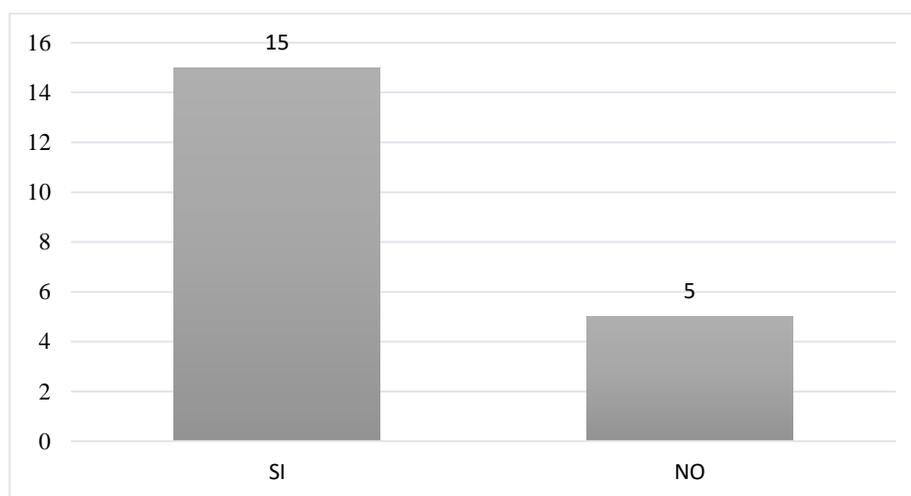


Figura 3 Pregunta: ¿Estaría interesado en implementar el Plan Movilidad Escolar en su institución? Nota: elaboración propia del proyecto (2021)

Entonces al preguntar sobre la posibilidad de construir estos PME, los encuestados respondieron como se puede observar en la figura 3, que el 75% de las instituciones educativas que no cuentan con Plan de Movilidad Escolar, están interesadas en generar e incluir este proyecto en el colegio, argumentado que “Es fundamental que los alumnos desde pequeños formen hábitos sobre movilidad vial y cultura ciudadana”, “Si mejora la calidad de vida y su seguridad es la más adecuada a todo nivel”; mientras un 25% afirman no estar interesados,

argumentando “Porque la mayoría de la población vive cerca” , “Aunque creo que es necesario, en principio las necesidades más urgentes están atendidas. Se puede pensar a futuro”.

Además de que la población favorecida de manera directa corresponde a las niñas, niños, adolescentes y jóvenes estudiantes de todos los niveles educativos y de manera indirecta, a la comunidad escolar y demás población responsable del cuidado de los estudiantes en sus desplazamientos desde y hacia las instituciones educativas, entre los que se encuentran: los conductores, acudientes acompañantes, entidades públicas y privadas y, comunidades limítrofes a los centro educativos. Transversalizar en el currículo el tema de seguridad vial con apoyo de entidades competentes es una acción que genera bienestar para toda la comunidad educativa.

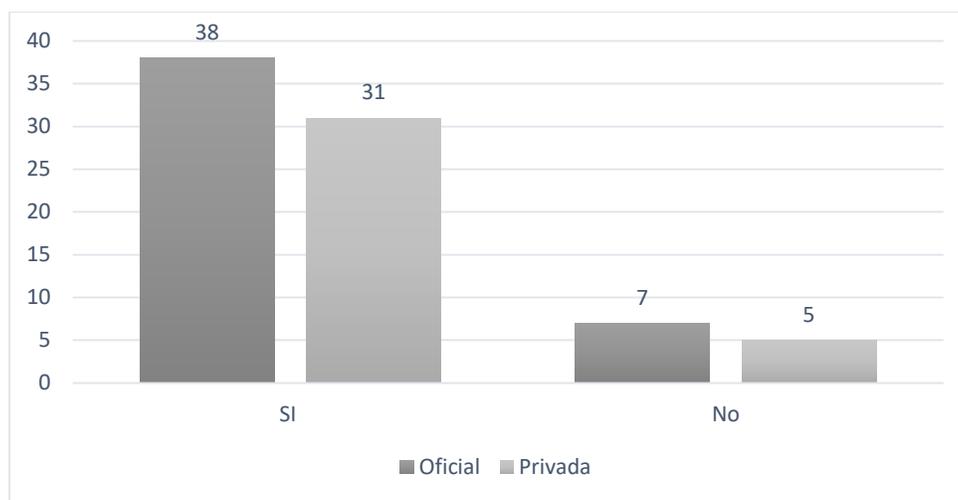


Figura 4 Pregunta: ¿Considera que el Plan Movilidad Escolar debe ser parte de desarrollo curricular de su institución educativa? ¿Por qué? Nota: elaboración propia del proyecto (2021).

De otro lado al preguntarle a los sujetos de la muestra poblacional si consideran que el Plan Movilidad Escolar debe ser parte de desarrollo curricular de su institución educativa en la figura 4 se observa que el 85% de los encuestados afirman que los Planes de Movilidad Escolar

se deben vincular a la malla curricular, argumentando lo siguiente; “Hacer parte como procesos de formación transversales específicos, como educación para la vida y poder cuidar la vida”, “Así lo exige la norma, y es lo más competente”, “Para ayuda y cuidado de la vida de los estudiantes”, “La movilidad escolar es una necesidad colectiva”, mientras un 12% no está de acuerdo con la integración en el currículo de las instituciones educativas, afirmando: “al currículo le cuelgan todos los temas y los tiempos no son suficientes”, “Es quitarle espacio de algún tema fundamental, pero de pronto en ética sería fenomenal”, “Es solo un medio de transporte para traerlos y llevarlos de sus casas”.

De hecho, en la revisión documental fue predominante el hallazgo los Proyectos Pedagógicos Transversales son los ejes que permiten a los PEI, instalar en el currículo como resultado de un proceso de cuestión participativa de los diferentes actores sociales, los PME que deben estar emparentados con la vida de los estudiantes en su respectivo contexto social. Y se relacionan con el futuro de los estudiantes y de la comunidad en proceso de metamorfosis, contribuyendo a equilibrar el currículo envolviendo la formación ciudadana y la dimensión ética y valorativa.

Por ende, la inclusión en los documentos curriculares de los PME, deben adjudicarse como una responsabilidad, por el currículo en su conjunto, por cada una de las disciplinas, por las relaciones humanas de la escuela, por la disciplina, reflejado esto en las actividades escolares.

Donde acorde a la política de movilidad escolar, el objetivo general del PME se debe plantear para promover una movilidad segura, sostenible y activa que contribuya al bienestar de la comunidad educativa, a través de la educación vial, el compromiso personal y social, reconociendo la vulnerabilidad del peatón y fortaleciendo la cultura ciudadana.

Por otra parte, al preguntarle a los encuestados; ¿Qué limitaciones puede tener una institución educativa para la implementación del Planes de Movilidad Escolar?; las respuestas se agruparon en Conocimiento de leyes, y material físico. Materiales físicos pedagógicos y didácticos, como señalización. Tiempos y consolidación de la información de diagnóstico previo en cuanto a la movilidad. Otras se orientaron en que las limitaciones pueden ser tanto de recursos económicos como de personal capacitado para llevar a cabo estos planes. Además, se percibe como limitante a la persona encargada por la institución para ejecutar el PME. De otro lado se evidencio que el poco interés que demuestran algunos actores de la vida escolar en conocer y cumplir con el plan, que los directivos tengan dispuestos un cronograma de actividades que involucren estos ejercicios y que la poca divulgación de PME y la organización son obstáculos para su desarrollo y consolidación.

Teniendo cuenta las respuestas de los participantes, se observa que las limitaciones para la implementación de los Planes de Movilidad Escolar son: desconocimiento total de la ley y normatividad, falta de interés y organización por parte de las directivas y la comunidad general, y el factor económico. Estas tres son las principales causas para que los PME no se desarrollen dentro de los colegios.

Además, si en la implementación en las instituciones educativas, no se siguen los ocho pasos fundamentales que son: creación de un comité, conocer a nivel legal su implementación, realizar un diagnóstico de riesgo, establecer unos objetivos, realizar las acciones a implementar, seguimiento y evaluación, divulgación y difusión, socialización y radicación. Como una ruta de acción, sino que se saltan la experiencia de ejecutarlos según las recomendaciones no va a ser evidente para los actores de la comunidad educativa su significancia para mejorar la calidad de vida de los involucrados.

Acerca de qué acciones pedagógicas se realizan en el marco del Plan Movilidad Escolar, y cuales miembros de la comunidad educativa se han involucrado en estas acciones, la muestra poblacional respondió; que en los cursos pequeños se trabajan normas básicas de tránsito. Los profesores de los grados de preescolar con el apoyo del área de ciencias sociales. Se organizan capacitaciones sobre la prevención de los peligros, planes a realizar frente a la educación de los y las estudiantes, seguimiento y control de las acciones planteadas en los protocolos específicos. Se han involucrado al "rector", coordinadores, docentes orientadoras y docentes. Específicamente se participa de charlas con la comunidad, sensibilizaciones, convenios con programas como Ciempiés y Secretaria de Movilidad. Los miembros involucrados son directivos, docentes, padres de familia y estudiantes, entre otros.

Además, otras de las acciones es que en la institución se encuentra como proyecto transversal dentro del área de ciencias sociales y los profesores del área lo aplica el PME, por eso todos los docentes en las clases hablan sobre reglas para movilizarse en las vías, tanto de cosas permitidas como de acciones prohibidas. Hacen ejercicios de construcción de las principales señales y les enseñamos a tenerlas en cuenta y respetarlas.

Cabe resaltar que en las respuestas de los encuestados se evidencio que existe señalización en las vías y caminos peatonales del entorno del colegio, gestionados por coordinador y docente encargado del proyecto, que se ha implementación de la patrulla escolar. También se dinamizan espacios de talleres a través de la creación de estrategias y materiales dados durante las direcciones de grupo y en los encuentros de las familias. Y se han involucrado a todos los miembros de la comunidad, es decir, padres, estudiantes, maestros y directivos.

Se deduce por las respuestas dadas por los encuestados que si realizan y adelantas acciones sobre seguridad vial. En algunos casos, los Planes de Movilidad Escolar son transversales e incluidos en la malla curricular, mientras en otros, son acciones que complementan el tema de movilidad de la comunidad educativa.

Para ambas situaciones, las estrategias pedagógicas que usan o implementan son talleres, capacitaciones, enseñanza de las normas de tránsito a cursos inferiores, además de incluir a acudientes en estos temas.

Estas acciones son significativas para fortificar los programas específicos, el cumplimiento normativo dirigido a la comunidad educativa; padres, madres o acudientes, estudiantes, profesores, personal administrativo, transportadores y demás actores en el cual incida el programa. Pues en materia de la movilidad escolar, a menudo se enfrentan a diferentes desafíos, no se trata solo de cambiar la forma como nos movemos tomando decisiones de transporte más inteligentes, sino que se trata de cambiar las percepciones de los niños, los padres y el público en general en relación con la forma en que viajamos, al mismo tiempo, aumentando la conciencia de este aspecto.

Con relación a los beneficios que trae para la comunidad educativa la apropiación de los Plan de Movilidad Escolar, a la pregunta planteada las participantes contestaron lo siguiente:

D1: Seguridad de traslado, movilidad fuera y dentro, se disminuyen los porcentajes de accidentes. D2: Cuidado y protección de la vida. D3: Mejorar la movilidad, contribuye a sensibilizar y ser mejores actores, se pueden establecer rutas seguras para la comunidad, y mitigar la accidentalidad. D4: Un mejoramiento en el orden de los estudiantes a la hora de ocupar un lugar determinado, inteligencia vial y conciencia social dentro y fuera de la institución. D5: Ayuda a disminuir índices de accidentalidad vehicular

Otros de los aportes fueron; D6 respondió: Contribuye a mejorar la movilidad de los estudiantes en forma segura. D7: El beneficio es el cuidado de uno a otros, el conocer los riesgos y peligros de la población estudiantil. D8: Al ofrecer una manera segura de llegar al colegio y regresar a la casa disminuye la inasistencia al colegio y por tanto baja la probabilidad de deserción y de la reprobación y de todas las consecuencias que se generan de estas D9: Que los estudiantes al ser actores puedan entender la importancia de conocer el rol de los ciudadanos en los espacios públicos. D10: Empoderamiento y pertenencia, así como respeto a las normas del plan

Con relación a las respuestas de las personas encuetadas, se puede deducir que incluir los Planes de Movilidad Escolar, aportaría al bienestar de la comunidad educativa, puesto que puede ayudar a mitigar y bajar los índices de siniestralidad, disminuir la deserción escolar, fomentar competencias ciudadanas y de reconocimiento al otro.

Además porque los procesos de transversalización exigen la edificación de marcos de interpretación situados para el entendimiento y el abordaje de problemáticas que corresponden a cada comunidad educativa, que como fue evidente en la revisión documental el estudiante se caracteriza como población en condición de vulnerabilidad en el tema de movilidad, pues están expuestos a mayores riesgos en los desplazamientos desde su hogar al colegio, debido a que como peatones caminan solos siendo menores de 11 años, como bici-usuarios no tienen implementos de seguridad, si son pasajeros de motocicleta son menores de 10 años contrario a lo que dicta la ley, o como pasajeros viajan solos en transporte público y sin las medidas de seguridad apropiadas.

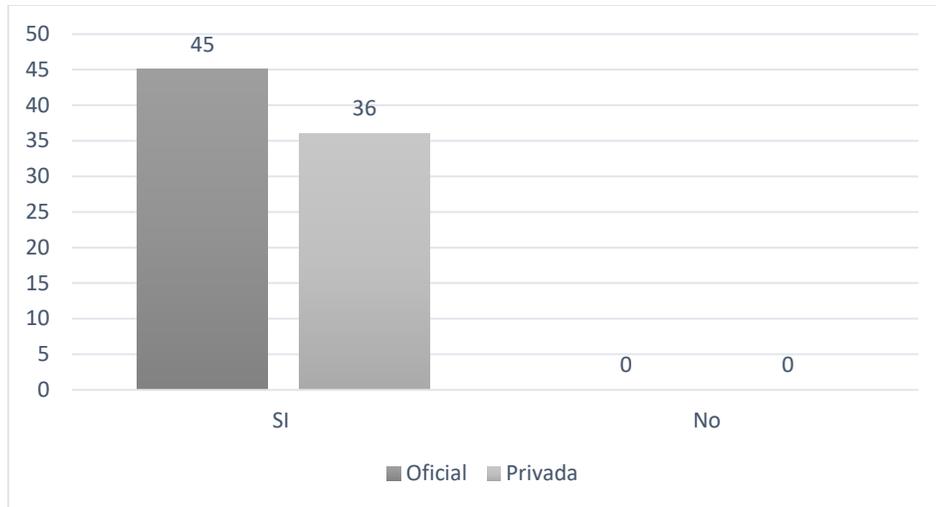


Figura 5 Pregunta: ¿La educación vial sería un buen generador de competencias ciudadana? ¿Por qué? Nota: elaboración propia del proyecto (2021).

En particular en la figura 5, se observa que el 100 % de los encuestados consideran que la educación vial es una temática que puede aportar al fortalecimiento de las competencias ciudadanas, al preguntar las razones de sus importancia, respondieron los siguiente, “Genera conciencia, cultura”, “Porque no solo se imparte el conocimiento sobre movilidad vial sino que se dan herramientas a las personas para actuar de forma correcta en cualquier contexto”, “Por qué hace parte del fortalecimiento de los valores y la cultura ciudadana”, “Porque desarrolla habilidades para cuidarse a sí mismo y cuidar a los otros”, entre otras, encaminadas al bienestar de la comunidad.

Frente a esto al preguntar a los sujetos de la muestra sobre qué estrategias pedagógicas se pueden implementar con las instituciones educativas para sensibilizar frente a la importancia de la seguridad vial, contestaron que los colegios deben de verdad trabajar la catedra de movilidad y a través de proyectos transversales que aporten a formar ciudadanos competentes con la ciudad y su movilidad. Algunas opciones son talleres de señales de tránsito que eduquen sobre la responsabilidad en la movilización iniciando en preescolar, además una buena

estrategia informativa es hacer uso de redes sociales, capacitaciones a docentes, estudiantes y administrativos.

Otros de los encuestados sugieren implementar acciones con padres de familia en las patrullas escolares, hacer jornadas de demarcación de las vías en las zonas cercanas al colegio. Desarrollando compromisos enfocado a este aspecto, como, por ejemplo: capacitaciones continuas en cuanto a la conciencia social, incluyendo no sólo normas, sino que además valores culturales en cuanto a la movilidad. Brindando las estadísticas y estudios que permitan apreciar el poco conocimiento que tienen los jóvenes sobre las normas viales y los peligros que corren por el desconocimiento

Se infiere a partir de las respuestas dadas por los participantes, que las estrategias a implementar serían, talleres, charlas, capacitaciones, experiencias vivenciales, estadísticas para evidenciar la cifra de accidentes, sensibilizaciones a la comunidad educativa en general. Como lo indico Bernal (2018); la necesidad de educar en seguridad vial es vital para el desarrollo social y urbano de nuestro territorio colombiano ya que si se educa al niño no se debe reprender al adulto, en Colombia hace falta desarrollar más cultura urbana y ambiental que garantice la sostenibilidad y genere cambios significativos en diferentes aspectos.

4.3 Normatividad:

Identificar los fundamentos normativos de la educación vial y Planes de Movilidad Escolar en el contexto educativo de la ciudad de Bogotá.

Esta categoría está enfocada, en la parte de la normatividad de los Planes de Movilidad Escolar, cuando se crearon, la metodología y estrategias para la implementación. Para esta categoría se usó el instrumento de revisión documental, se analizaron en cinco aspectos

creación del comité de movilidad, formulación de la política de movilidad institucional, elaboración del diagnóstico en la comunidad educativa, establecimiento de los objetivos del plan y estrategias de divulgación y promoción de las líneas de acción.

Tabla 5

Revisión documental Planes de Movilidad Escolar

IED	Crear el comité de movilidad	Formular la Política de Movilidad	Elaborar un diagnóstico en la comunidad educativa	Establecer los objetivos del Plan	Definir el plan de acción	Divulgar y promover
IED ATANASI O GIRARDO T	Desde el concejo directivo de la institución, reunido el 10 de marzo, se designó a un docente enlace con quien se trabajó en la conformación de un comité para trabajar específicamente el Plan de Movilidad Escolar desde su gestión. La instalación del comité se llevó a cabo el 5 de mayo de 2017 en horas de la mañana con la presencia de las orientadoras Carmenza Martínez de la mañana, y Ángela Torres de la Tarde. La coordinadora Elvira Pedraza	La política del colegio quedó así: Coadyuvar en la generación y promoción de la movilidad segura a partir de comportamientos cívicos, cuidados personal, colectivo y del medio ambiente desde el currículo de la institución, así como desde la cotidianidad de los desplazamientos de la comunidad educativa, aprovechándolos en lo posible como oportunidades pedagógicas.	Se ejecutó el análisis de resultados obteniendo un listado de riesgos, los cuales se relacionaron en una matriz presentada al comité de movilidad escolar del colegio y que ellos mismos calificaron para priorizar intervenciones a planear. Se presentan como principales de riesgo: -Venta y consumo de Spa, en el entorno del colegio, en sus tres sedes. - Robos y riñas	Se definen los siguientes objetivos: 1. Promoción a partir de diferentes estrategias de gestión interinstitucional y de organización de estudiantes, acciones que minimicen los riesgos asociados a caminos inseguros, presencia de habitante de calle por la percepción de inseguridad que generan, robos, expendio y consumo de spa en el entorno del colegio y en horas de salida y entrada de estudiantes. 2. Minimizar a través de la gestión	Las líneas de acción definidas son: 1. Ruta de contactos y rutas de comunicación. 2. Gestionar con secretaria de seguridad. Frentes de seguridad y estrategias de seguridad. 3. Acciones para estudiantes de Bici plan bici: identificar, carnetizar, sensibilizar, formar y condicionar reglamento de uso de la bicicleta y parqueadero. Formación y	Luego de realizar la ficha por cada uno de los objetivos se da a conocer a la comunidad educativa del colegio con el fin de generar compromiso con el PME. 1. A través de los profesores, con reporte de actividades realizadas, volantes o afiches, en reuniones de padres. 2. A través de las asignaturas, articulando el tema de

de la jornada mañana asistió, al igual que representantes de entidades externas, de Transmilenio y de Secretaría de Movilidad. El Rector estuvo pendiente de iniciar esta instalación y de que toda la comunidad se entere de qué son los PIBES y los PME, así como de vincular a representantes de la jornada tarde como el coordinador Santiago Yepes y la coordinadora Myriam Duran quienes colaboraron en la aplicación de diagnósticos de desplazamientos y percepción de riesgo de estudiantes.	especialmente en el entorno de la Sede A. - Presencia de Habitantes de calle en el entorno del rio Fucha y entorno del colegio	interinstitucional, los riesgos viales alrededor del colegio frente a velocidades de vehículos, ausencia de pasos seguros y señalización de zona escolar, mal estado e irrespeto de las señales y semáforo. 3. Fomentar el conocimiento, organización y seguridad de los estudiantes con respecto a la operación de las rutas no reconocidas.	notificaciones a padres de familia.	movilidad y seguridad vial al currículo. 3. Talleres recreo-didácticos, teóricos y prácticos. Campañas pedagógicas en vía
---	--	---	-------------------------------------	---

Nota. elaboración propia del proyecto (2021).

Continuación de la tabla

IED	Crear el comité de movilidad	Formular la Política de Movilidad	Elaborar un diagnóstico en la comunidad educativa	Establecer los objetivos del Plan	Definir el plan de acción	Divulgar y promover
IED SIMÓN	Una de las primeras	El colegio Simón	-Diagnóstico de desplazamiento.	Acorde a la política de	Una vez obtenido el	No se encontró

RODRÍGUEZ	<p>acciones en este proceso de Planes de Movilidad Escolar es la creación e instalación del Comité de Movilidad Escolar, ya que es el escenario sobre el cual se basa el trabajo en este tema por la corresponsabilidad que tienen, no solo la comunidad educativa sino los actores que están en su entorno, frente a la seguridad en los desplazamientos y protección de la vida de los escolares. La sostenibilidad y el enraizamiento del tema de la movilidad escolar, sus problemáticas, soluciones y acciones de constante mejoramiento, solo son posibles si la comunidad educativa desarrolla participativamente este plan. De igual forma, la política en movilidad se construye colectivamente para establecer</p>	<p>Rodríguez fomentará en sus tres sedes una movilidad segura y con prácticas integrales para el cuidado y protección de la vida de los estudiantes, docentes, padres de familia y en general la comunidad educativa y su entorno, fomentando la educación vial, la gestión institucional y la toma responsable de decisiones a la hora de desplazarse. Se favorecerá a los peatones y el modo de transporte masivo en el marco de la corresponsabilidad y hacia una cultura de la prevención</p>	<p>Se empleó un instrumento en físico, a cada uno de los estudiantes en los cursos, tipo censo, para obtener información sobre los diferentes modos en que se desplazan los miembros de la comunidad educativa (a pie, en bicicleta, moto, conductor o pasajero). Se tomó información en el desplazamiento de 466 estudiantes de la institución. También se obtuvieron datos de 18 docentes. -Diagnóstico del entorno. Se obtuvo información con un instrumento que da cuenta del entorno, la infraestructura, los programas y acciones realizadas por el colegio en movilidad escolar. También se realizó un recorrido del entorno del colegio con representantes del colegio, dos ingenieros de la Secretaría de Movilidad y la</p>	<p>movilidad escolar, el objetivo general del PME se planteó así: Fomentar una movilidad segura y sostenible a favor del cuidado de la vida y la cultura de la prevención en la institución y su entorno, a través de la educación vial, la gestión institucional y la toma responsable de decisiones favoreciendo el cuidado de los peatones y el uso adecuado de los medios masivos de transporte. 1. Implementar estrategias y acciones integrales a favor del cuidado y protección de la vida de los diferentes actores de la vía en la comunidad educativa, especialmente el modo peatonal y medios masivos, a fin de fortalecer</p>	<p>horizonte de las situaciones de riesgo, en las siguientes fichas se describe cada uno de los objetivos planteados para solucionar dichas situaciones de riesgo, con las acciones responsables y los indicadores, éstos últimos para realizar la evaluación y el seguimiento al plan de acción. 1. Transversalizar en el currículo el tema de seguridad vial en los ejes de socioafectividad del PEI, con apoyo de entidades competentes. 2. Gestión con Secretaría Distrital de Movilidad la señalización del entorno del colegio en sus tres sedes.</p>	<p>registro sobre el proceso de divulgación en el plan de movilidad escolar de la institución.</p>
------------------	--	---	---	---	---	--

un direccionamiento y un marco de referencia para el cumplimiento de los objetivos y metas en este proceso.

profesional de la cultura de la movilidad escolar. Este recorrido brindó información sobre el tema de la infraestructura del entorno, los riesgos en seguridad vial y los diferentes aspectos que afectan la movilidad del colegio. -Cartografía social. es una técnica para comprender e interpretar el entorno de una comunidad utilizando instrumentos técnicos y vivenciales, basados predominantemente en el uso de mapas y elementos gráficos.

3. Gestionar con el cuadrante de policía acciones para la seguridad del colegio y el entorno.
4. Con la guía del maestro que los estudiantes elaboren cartografías con mapas de ubicación empezando por su salón de clase, luego el colegio, el barrio y los diferentes contextos donde se desplazan para que hagan lecturas del entorno y desarrollen percepción del riesgo.

Nota: elaboración propia del proyecto (2021).

Continuación de la tabla

IED	Crear el comité de movilidad	Formular la Política de Movilidad	Elaborar un diagnóstico en la comunidad educativa	Establecer los objetivos del Plan	Definir el plan de acción	Divulgar y promover
IED OEA	El desarrollo y ejecución del Plan de Movilidad Escolar institucional exige la ejecución de unas fases de trabajo. Una de las primeras fases del PME	Orientar el Plan de Movilidad Escolar de la IED O.E.A. reconociendo las dinámicas de movilidad del entorno institucional para hacer un trabajo	1.En la encuesta de desplazamiento a estudiantes y docentes se quiere que la comunidad educativa evidencie el modo de desplazamiento entre sus hogares y el colegio los cinco días de la semana. Al igual, permite observar que las personas se	Promover un trabajo articulado en la comunidad educativa para mejorar las situaciones riesgosas de movilidad reconociendo las dinámicas que las afectan	1. Desarrollar un proyecto con peatones iniciando con el curso 802 y estudiantes del comité de movilidad para promover la movilidad segura y rutas de confianza.	1.Socializar el PME, a través de un medio virtual o periódico escolar. 2. Generar campañas de divulgación

son la conformación del Comité y la política de Movilidad Escolar-ME.	articulado que permita mejorar las situaciones riesgosas en seguridad vial de la Institución Educativa	mueven de forma multimodal (A pie, bicicleta, moto, TM, SITP, Bici taxi entre otros). 2. El comité ha identificado conflictos en la entrada y salida de estudiantes por el parqueo irregular, carga y descarga de mercancías en la zona, la llegada de rutas, la invasión al espacio público por la venta ambulante, la llegada de bicicletas y peatones en el mismo espacio. 3. La cartografía social se realizó en varios escenarios. Primero se realizó un ejercicio con 30 acudientes de la jornada tarde sede A.	en concordancia con la misión y visión del colegio. 1. Promover la movilidad segura en la comunidad educativa reconociendo los diferentes factores que la afectan. 2. minimizar los riesgos de accidentalidad de la comunidad educativa desde los diferentes aspectos de la movilidad escolar. 3. Mejorar las condiciones de movilidad escolar para la población con movilidad reducida de la IED.	2. Generar y procesos de formación con diferentes entidades (SDM, Transmilenio, IDU, entre otros) para la comunidad educativa para prevenir la accidentalidad y promover la movilidad segura. 3. Solicitar información y acompañamiento a alcaldía local y espacio público sobre aspectos relacionados con la invasión al espacio público y presencia de olores en la IE.	3. Acciones formativas en el currículo de todas las áreas. 4. Propuestas hechas por los estudiantes haciendo uso de las TIC para promover la movilidad segura.
---	--	---	---	--	---

Nota: elaboración propia del proyecto (2021).

Continuación de la tabla

IED	Crear el comité de movilidad	Formular la Política de Movilidad	Elaborar un diagnóstico en la comunidad educativa	Establecer los objetivos del Plan	Definir el plan de acción	Divulgar y promover
COLEGIO JOSÉ ASUNCIÓN SILVA I.E. D	Las primeras dos fases del Plan de Movilidad Escolar – PME, tienen que ver con la conformación del Comité y la política de Movilidad Escolar- ME. En el colegio	Reunión del equipo de movilidad escolar del colegio, antes de socializar y priorizar los riesgos hallados en los diagnósticos realizados, se preguntó	No se encontró el diagnóstico.	1. Promover a partir de diversas tácticas de gestión interinstitucional y de organización de estudiantes, acciones que mermen los riesgos asociados a caminos inseguros, robos y expendio de spa en el entorno del	1. Ruta de contactos y rutas de comunicación para gestión interinstitucional 2. Gestión con SDM – DSVCT ingenieros para evaluar intervenciones en clave de seguridad vial en	1. Acciones constituidas y definidas para comunicar el PME desde y hacia la comunidad escolar. 2. Comité ME las

<p>José Asunción Silva, todas las decisiones de este tipo de instancias participativas están a cargo de la Rectora de la institución, por lo que fue ella quien decidió y decidirá, sobre los tiempos y modos para las construcciones que se explican a continuación.</p>	<p>sobre los elementos que debería tener la política de Movilidad escolar del JAS, es decir, cuáles aspectos del PEI y misionalidad institucional tendrían que orientar cualquier visión de la movilidad y actividades futuras, frente a la seguridad y la sostenibilidad.</p>	<p>colegio y en horas de salida y entrada de estudiantes. 2. Minimizar por medio de la gestión interinstitucional, los riesgos viales alrededor del colegio frente a velocidades de vehículos, ausencia de pasos seguros y mal estado de la señalización. 3. Fomentar en los padres de familia y conductores, el reconocimiento de los riesgos normativos y para la seguridad de los estudiantes al movilizarse en rutas no reconocidas y contratadas por la SED.</p>	<p>el entorno del colegio y específicamente frente a reductores y semáforos en la calle 90. 3. Identificar rutas no reconocidas, entregar carta de responsabilidades a padres o comunicado de prensa SED y protocolo o manual interno de rutas y bici particular.</p>	<p>construirá y socializará, a través de medios internos de promoción.</p>
---	--	---	---	--

Nota: elaboración propia del proyecto (2021).

Continuación de la tabla

IED	Crear el comité de movilidad	Formular la Política de Movilidad	Elaborar un diagnóstico en la comunidad educativa	Establecer los objetivos del Plan	Definir el plan de acción	Divulgar y promover
IED Manuel Elkin Patarroyo	Las primeras acciones en este proceso es la conformación e instalación del Comité de Movilidad Escolar, ya que es el escenario sobre el cual se basa el trabajo en este tema por la corresponsabilidad que tienen, no solo la comunidad	Garantiza en la comunidad educativa del colegio Manuel Elkin Patarroyo una movilidad inclusiva, segura, que fomente la formación en seguridad vial, a fin de promover de forma	1. Incumplimiento con el horario de recolección de basuras. Falta de responsabilidad con la recogida de los excrementos de las mascotas. Hay sentido de pertenencia de la comunidad pero no por el entorno.	1. Mermar los riesgos del colegio y su entorno con diferentes estrategias que fomenten educación vial, cultura ciudadana y sentido de pertenencia, para sensibilizar a la comunidad y garantizar	1. Tramitar ante las entidades competentes el parqueo y velocidad adecuada de los vehículos, en el entorno del colegio. 2. Gestionar ante Secretaría de Movilidad la señalización	1. Acciones organizadas y definidas para comunicar el PME desde y hacia la comunidad escolar. 2. Talleres recreo-didácticos,

educativa sino los actores que están en su entorno, frente a la seguridad en los desplazamientos y protección de la vida de los escolares. También se construye colectivamente una política para establecer un direccionamiento y ruta en movilidad escolar.	corresponsable cultura ciudadana y sentido de pertenencia por el colegio y su entorno	2. Comportamientos inadecuados al cruzar las vías, no uso de pasos seguros, falta de percepción de riesgo. 3. Mal parqueo de vehículos y alta velocidad de carros que afecta la seguridad de los peatones, bici usuarios y comunidad barrial.	desplazamientos más seguros. 2. Gestionar ante las entidades competentes las condiciones de infraestructura y transporte para el adecuado y seguro desplazamiento dentro y fuera del colegio de los estudiantes con discapacidad. 3. Desarrollar estrategias que garanticen desplazamientos más seguros de los peatones de la comunidad educativa.	para discapacidad. 3. Sensibilizar y capacitar a los estudiantes y la comunidad educativa en seguridad vial con apoyo de entidades y organización es competentes como Secretaría Distrital de Movilidad, Transmilenio, MAPFRE.	teóricos y prácticos. 3. A través de las asignaturas, articulando el tema de movilidad y seguridad vial al currículo.
--	---	--	--	---	--

Nota: elaboración propia del proyecto (2021).

Es posible determinar de la revisión que, si bien se cumple con la normatividad del decreto 594 de 2015 en un 80 % de las instituciones, cada contexto obliga a que las condiciones del PME sean muy específicas, siempre orientados en robustecer las medidas de regulación o control del tránsito en las vías contiguas a las instituciones educativas. Siendo por ejemplo situaciones que soportar la implementación del PME que se percibe el riesgo de los menores al ser pasajeros de moto, pues no se percibe su vulnerabilidad al desconocer y omitir la norma del código de Tránsito los menores de 10 años no deben ser pasajeros de moto por el riesgo que implica, no portar cascos adecuados para su edad y tamaño de la cabeza, sus piernas son cortas y la moto es muy grande para el tamaño de los menores.

Otro ejemplo de los riesgos percibidos es que los estudiantes cruzan la vía de forma imprudente, al pasar entre carros mal parqueados no hay visibilidad de los menores y se genera así el riesgo de siniestro vial porque los conductores transitan a alta velocidad y no pueden ver a los estudiantes con suficiente antelación para frenar. De ahí que se hace evidente la necesidad de generar procesos de aprendizaje con miras a una participación más segura y competente en la vía, pues la educación vial y de la movilidad solo tiene éxito si está bien implementada en la vida cotidiana de las personas y, por lo tanto, si es posible aprender haciendo.

De la revisión de los planes se destaca el desarrollo de estrategias que garanticen la difusión de los planes de acción en las comunidades; a través de las emisiones diarias en las emisoras de las instituciones, contando las diferentes acciones y haciendo partícipe a toda la comunidad. Por medio de los docentes, con reporte de actividades realizadas, carteleras o afiches, en reuniones de padres, de las asignaturas, articulando el tema de movilidad y seguridad vial al currículo. O mediante talleres recreo didácticos, teóricos y prácticos, además de campañas pedagógicas en vía y propuestas hechas por los estudiantes haciendo uso de las TIC para promover la movilidad segura.

De otro lado es importante resaltar que la articulación de acciones por parte de las instituciones reflejan la proyección que tiene los PME, por ejemplo el gestionar con alguna entidad que atienda población con discapacidad, brindando información sobre la forma como se debe señalar la institución educativa para personas con discapacidad, gestionar procesos de formación para la comunidad educativa en temas de sensibilización sobre movilidad reducida, o gestionar con entidades públicas o privadas campañas de revisión de bicicletas de los estudiantes que se movilizan en su propia bicicleta. Son todas acciones que incentivan mecanismos alternos de transporte escolar para la población estudiantil orientados a reducir el

uso de vehículos motorizados, contribuyendo a un ambiente sano, que aporte al mejoramiento de la calidad de vida de la población estudiantil y comunidad educativa.

4.4 Discusión

Teniendo en cuenta los resultados obtenidos con la aplicación de los instrumentos y dado respuesta a la problemática planteada, sobre la manera como las instituciones educativas desarrollan y lideran los Planes de Movilidad Escolar establecidos en el Decreto 594 del 2015, se evidencia en primera instancia que el Decreto busca reducir los índices de accidentalidad en comunidad educativa, sobre todo a los alrededores de los colegios, sin embargo, el mismo documento no es claro frente a las acciones de los colegios deben realizar para la integración y adecuación curricular con relación a los Planes de Movilidad. Lo anterior también se refleja en las respuestas dadas por los docentes encuestados, quienes afirman que no tienen un conocimiento tan claro sobre las leyes, el material didáctico para su aplicación y la divulgación para la ejecución en las instituciones educativas.

De hecho es un proyecto que se ha venido implementando hace cinco años en las instituciones educativas de forma voluntaria, pues la Alcaldía Mayor de Bogotá de la mano con la Secretaria de Educación realiza el seguimiento a la ejecución de los programas y proyectos del Plan Distrital de Seguridad Vial, orienta la creación e implementación de los proyectos para la prevención, mitigación y atención de los siniestros viales, de tránsito y demás acciones necesarias en pro de la seguridad vial, pero no sanciona o penaliza ya que no tiene facultades en ese aspecto.

Si bien se percibe una actitud positiva frente a los procesos de educación vial de los encuestados, el tema de la educación vial sigue siendo un aspecto para desarrollar en los

ciudadanos, porque no se tiene la conciencia sobre la participación propia como actor vial. Como usuario de la carretera, se tiene un deber de cuidado legal con todos los demás usuarios de la carretera. Esto significa sé que está obligado a tomar las precauciones necesarias para asegurarse de que cualquier acción que tome, o cualquier acción que no realice, no cause lesiones a otro usuario de la carretera ni daños a la propiedad.

En efecto la seguridad vial no es responsabilidad exclusiva del gobierno, o de las instituciones y para reducir la masacre en las carreteras, los accidentes de tráfico y mejorar el estado de la seguridad vial, todos deben aceptar la responsabilidad. Todos los usuarios de la vía; automovilistas, ciclistas, pasajeros y peatones deben asumir la responsabilidad, niños y adultos, deben conocer las responsabilidades sociales de todos los usuarios de la vía en materia de seguridad vial. Pues cuando todos los usuarios de la carretera asuman la responsabilidad de la educación vial, mejorará la seguridad vial y por ende la movilidad.

De tal forma que los trancones, los accidentes y la mala movilidad de la ciudad no se debe solamente a la infraestructura vial o al caos de la cotidianidad, sino que es la suma de pequeñas acciones como que los peatones deben mirar en la carretera mucho antes de cruzar, los conductores deben mirar bien a su alrededor antes de girar y los ciclistas deben mirar bien a su alrededor antes de cruzar. O seguir las normas de tráfico no porque sea una obligación, sino por seguridad vial, asumiendo esto como una responsabilidad donde la precaución para seguir las señales de tráfico puede ser de gran ayuda para reducir los accidentes de tráfico y mejorar la seguridad vial, teniendo la conciencia que, al seguir las señales de tráfico, habrá orden y cordura en la carretera.

Y estas son acciones que se deben consolidar en la cultura del ciudadano, como un sistema de valores que se transmiten con el ejemplo desde temprana edad en los hogares y que se

complementa en la educación institucional en las escuelas, pero que además se consolida en la interacción diaria como actor de la vía.

Capítulo 5. Conclusiones

En este capítulo, tiene como finalidad dar a conocer las principales conclusiones, hallazgos, cumplimiento de los objetivos de la investigación, generación de nuevas ideas, nuevas preguntas de investigación y limitantes de la misma.

Como principal conclusión y de acuerdo a la experiencia de este proceso investigativo se logra determinar con respecto al desarrollo de los Planes de Movilidad Escolar establecidos por el Decreto 594 del 2015 en las instituciones educativas de la ciudad Bogotá que es un proceso en consolidación, no es posible decir que la educación vial en la ciudad es una política pública consolidada, pues desde las comunidades educativas no se han dado los espacios para implementación del PME, como ejes transversales de las estructuras curriculares.

Se puede decir que, si bien algunas instituciones educativas tienen contemplado dentro de los proyectos ejecutar PME, mas no generan una conciencia real y comprometida con el tema de seguridad vial, para desarrollar los comportamientos y actitudes para el uso seguro de las carreteras relevantes para el desarrollo de niños y jóvenes como pasajeros, peatones, ciclistas y como conductores novatos.

De otro lado, como hallazgo se logra identificar los fundamentos normativos de la educación vial y Planes de Movilidad Escolar en el contexto educativo de la ciudad de Bogotá, se percibe que la Secretaria de Educación, tiene clara la necesidad de contribuir al seguro y adecuado desplazamiento de los actores viales, brindar a las instituciones educativas empoderamiento en gestiones para una movilidad segura, cuidar la vida, disminuir siniestros viales y por supuesto, mejorar los entornos alrededor del colegio, condicionando espacios más seguros para toda la comunidad educativa en temas viales. Pero no ha consolidado la

implementación en las instituciones educativas de los PME, sino que siguen siendo parte de la estrategia “#conMUÉVETE” de la Alcaldía Mayor de Bogotá, acciones para promover comportamientos seguros de movilidad escolar en cabeza de la Secretaria de Movilidad.

Por ende, al comprender la importancia del uso de las estrategias didácticas que permita la aplicación del conocimiento de los Planes de Movilidad Escolar, se percibe que es necesario incluir como estructura de los currículos institucionales acciones específicas frente a estos temas de educación vial, que se reflejen en todas las áreas como una cultura institucional, no como un actividad del calendario que se debe cumplir sino como una cadena de eventos que aportan a la calidad de vida de toda la comunidad educativa. Es lógico pensar que los padres y el entorno familiar tienen plena responsabilidad en relación con la educación vial, y no deben caer en el error del mal ejemplo, por involuntario que sea, sin embargo, el papel de las escuelas es crucial cuando queremos enseñar reglas simples, comportamientos y mostrar casos de estudio. Hay dos actores complementarios, los padres y las instituciones educativas.

Y particularmente al reconocer la importancia del uso de los Planes de Movilidad Escolar por parte de las instituciones educativas los principales hallazgos indican según el decreto 594 del 2015 que se deben desenvolver procesos tendientes a fortificar la educación y pedagogía vial, divulgación, impulso de la información a los diferentes usuarios del sistema de movilidad en el tema de la seguridad vial, enfocados a la adquisición de comportamientos de autorregulación y corresponsabilidad que beneficien la movilidad segura en la ciudad.

Ampliando la oferta de capacitación al respecto, pues las estrategias didácticas que se han venido desarrollando se limitan a talleres con un objetivo muy específico pero limitados por un tiempo determinado a jornadas especiales, como el día de la seguridad vial o una reunión de padres y acudientes.

Así pues en los contextos escolares, la educación vial y de movilidad se debe centrar en comunicar un comportamiento social apropiado, las bases legales y los conocimientos específicos sobre cómo actuar en la vía, en una estructura de actividades que se desarrollen a largo plazo en el año lectivo, conectado con las estructuras de todas las áreas curriculares, siendo resaltados en actividades institucionales, porque solo así se logra consolidar una cultura de la seguridad vial, donde se hable un mismo lenguaje, se conozcan las normas y se apliquen en la cotidianidad.

En suma al responder el interrogante de investigación propuesto sobre la manera en la que se desarrollan y lideran los Planes de Movilidad Escolar establecidos por el Decreto 594 del 2015 las instituciones educativas en la ciudad Bogotá a partir de los conocimientos que se tienen sobre este, la información recolectada de la muestra poblacional permite ver que es un proceso voluntario e individualizado a cada institución, donde el docente que administra decide si implementa el plan, a quien encarga para ejecutarlo y como lo difunde; esto sometido a la destinación presupuestal que se le pueda asignar a este tipo de programas. Esto es el reflejo de una preparación en competencias ciudadanas que ha sido aligerada en la sociedad colombiana, donde no se respetan los derechos del otro, pero se priorizan y exigen con vehemencia los propios.

Con relación a esto muchos programas de educación vial en las instituciones educativas oficiales a nivel mundial incorporan capacitación en seguridad para ciclistas y peatones en el aula y en el campo para enseñar a los estudiantes los conceptos básicos asociados con caminar y andar en bicicleta con el tráfico. A los estudiantes más jóvenes se les enseñan habilidades para la seguridad de los peatones, tales como cómo cruzar la calle, no lanzarse delante de los carros

y cómo buscar automóviles cuando pasan por las entradas de vehículos o cruces de vías. A los estudiantes mayores a menudo se les enseñan los conceptos básicos del ciclismo, incluido el equilibrio, la señalización, el cumplimiento de las reglas de tráfico y cómo usar correctamente un casco.

De hecho, a nivel mundial la educación de los miembros de la familia y la comunidad también es un componente importante de un programa educación vial en el colegio, donde a través de programas educativos, se les pide a las familias que sigan las reglas de la carretera cuando conducen, caminan o andan en bicicleta. Se les anima a practicar caminar y andar en bicicleta con sus hijos, ya que la seguridad vial es un comportamiento aprendido que solo se puede adquirir a través de experiencias prácticas. Además, las campañas de seguridad para los conductores pueden extenderse a toda la comunidad, para que todos se den cuenta de que los niños caminan y andan en bicicleta y entiendan cómo compartir la carretera de manera segura.

Aquí se pueden señalar que los limitantes de este proyecto de investigación es que no hay información ampliamente difundida de los PME, el acceso a las personas encargadas en cada institución es limitado y en el caso de acceder a participar en la investigación el tiempo del que disponían era muy corto, pues los docentes que dirigen estos proyectos tienen la carga académica normal y adquieren la responsabilidad de orientar las acciones de educación vial en los colegios porque sienten afinidad con este tipo de acciones curriculares.

5.1 Generación de nuevas ideas.

Del proceso de revisión documental y de la exploración de los PME, surge la propuesta de capacitar a docentes en estrategias didácticas que les permitan incluir en las actividades planeas de las áreas curriculares del día a día, conceptos, normar y estrategias de educación vial

relacionados a elementos propios de las áreas básicas como las matemáticas, el lenguaje o las ciencias sociales. De tal forma que se puedan transversalizar los PME con las estructuras curriculares en un diseño participativo, en el cual se realice la priorización de las necesidades y se formule el problema a resolver para lograr la conciencia y vinculación de la comunidad educativa, para generar cohesión con los ideales y ambiciones del PME.

5.2 Nuevas preguntas de investigación

Así pues, surgen como nuevas preguntas de investigación;

- ¿Se están desarrollando competencias ciudadanas que permitan evidenciar acciones de seguridad vial en las instituciones educativas distritales?
- ¿Es un comportamiento aprendido irrespetar las normas de seguridad vial por parte del residente de la ciudad de Bogotá?
- ¿Es eficiente la estrategia de planes de movilidad escolar de la Secretaria de Educación vial?
- ¿Como las redes sociales pueden potenciar la educación vial en las instituciones educativas distritales?

Recomendaciones

De la revisión sobre cómo se desarrollan los Planes de Movilidad Escolar establecidos por el Decreto 594 del 2015 en las instituciones educativas de la ciudad Bogotá, percibida por la comunidad educativa que la población beneficiada proyectada del programa, es evidente que no es una estrategia consolidada, posiblemente porque al no tener una obligatoriedad de ejecución, las instituciones educativas destinan tiempo y presupuesto a otros programas que requieren ser ejecutados con mayor urgencia.

En ese sentido se debe reconocer que el sistema educativo nacional, tiene muchas carencias, en lo administrativo, en lo operativo y desde las prácticas pedagógicas que son el eje del proceso en las instituciones. Pero dejar de lado la educación vial es reconocer que no es importante educar a nuestros niños y jóvenes en seguridad vial, que es una de las competencias ciudadanas primordiales.

Para esto pensar en los planes de movilidad escolar desde un diseño de una alternativa, de continuidad y de perpetua apertura, que genere mayor desarrollo transversal, en los proyectos institucionales va a permitir que se refleje su importancia interinstitucional e intersectorial, y aquí es donde los directivos deben liderar a docentes, padres y estudiantes en vincular convenios que subsanen las limitantes de infraestructura y de presupuesto que al parecer son la razón principal de no darle significancia a la educación vial en los colegios.

Aquí es importante reflexionar en que, con una educación para la ciudadanía global, los niños y jóvenes pueden resolver problemas, tomar decisiones, pensar críticamente, comunicar ideas de manera efectiva y trabajar bien con los demás. Esto no solo los ayuda personal y educativamente, sino que eventualmente también los ayuda profesionalmente. Por tanto, una

educación global en el aula es primordial, en el aula, los estudiantes pueden comenzar a enfrentar problemas de independencia sobre el comportamiento en la carretera a través de una actividad del área de inglés o de matemáticas, en un curso de historia o de desarrollo sostenible y transporte sustentable en un curso de ciencias ambientales.

Así pues, pensar en implementar los PME como un componente de las competencias ciudadanas en cada curso y no como una política pública; pensando en que el estudiante es un ciudadano global, parte de en una red interconectada donde muchas de sus acciones y elecciones afectan a las personas a nivel local, nacional y muchas veces incluso internacional, podría hacer que la consolidación de estos planes sean una realidad.

Referencias

- Agencia nacional de seguridad vial. (2020). *Guía para el desarrollo del proyecto pedagógico en seguridad vial*. Recuperado de:
<https://www.medellin.gov.co/movilidad/documents/SEA.pdf>.
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (2007). *Decreto 164 de 2007. Sobre acciones y principios generales de la seguridad para el sector educativo*. Recuperado de:
https://www.educacionbogota.edu.co/portal_institucional/sites/default/files/2019-03/Decreto%20Distrital%20164%20de%202007.pdf.
- Alonso, F., Esteban, C., Useche, S., Colomer, N. (2018). Efecto de la educación vial en las conductas de riesgo vial de niños y adolescentes españoles: hallazgos de un estudio nacional. *Revista internacional de investigación ambiental y salud pública*, 15 (12), 2828.
- Anderson, S. (2017). Movilidad escolar entre estudiantes de secundaria: ¿cuándo y para quién importa? *Psicología en las escuelas*, 54 (5), 487-503.
- Anacona Gómez, I. (2014). Propuesta educativa sobre seguridad vial y prevención ambiental en la comunidad educativa escuela integral indígena. Recuperado de:
<https://bibliotecadigital.univalle.edu.co/flip/index.jsp?pdf=/bitstream/handle/10893/7217/3467-0430881.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Aularia. (2019). *La educación vial como instrumento de prevención*. Recuperado de:
<http://rabida.uhu.es/dspace/bitstream/handle/10272/16128/La-educacion.pdf?sequence=2>.

Aurea, A.W. E. (2017). *Análisis de la educación vial en el comportamiento de los usuarios de tránsito escolares de 9 a 11 años de la escuela Alfredo Portalápiz Velásquez de la provincia de las guayas, cantón guayaquil de la parroquia pascuales en el año 2016* (doctoral disertación, universidad de guayaquil). Recuperado de:
<http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/20454>.

Baena, P., Guillermina, M. E. (2014) *Metodología de la investigación*. Recuperado de:
<https://ebookcentral.proquest.com/lib/bibliouniminutosp/reader.action?docID=3228423&ppg=1>.

Baptista, P., Fernández, C., Hernández, R. (2010). *Metodología de la investigación*. México DF: McGraw–Hill.

Bernal, R. J. (2018). *Desarrollo pedagógico Constructivista con enfoque en el Aprendizaje Significativo del contenido: Educación Vial para usuarios, niños (a) de 9 a 11 años, para la organización Mil Ideas Internet, ubicada en la ciudad de Bogotá, localidad Antonio Nariño.* Recuperado de: <https://repository.unad.edu.co/handle/10596/30276>.

Bezerra, B.S., dos Santos, A., Delmonico, D.V. (2020). Despliegue de barreras para el plan de movilidad urbana en municipios pequeños y medianos - *Un estudio de caso en Brasil. Investigación del transporte Parte A: Política y práctica*, 132, 808-822.

Cabinet Public Relations Office. (2017). *Libro blanco Sobre seguridad trafica en Japón 2017*. Recuperado de: https://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/h29kou_haku/english/wp2017-pdf.html.

Cabrera A., Velásquez, O., Valladares, G., (2009). Seguridad vial, un desafío de salud pública en la Colombia del siglo XXI. *Revista Facultad Nacional de Salud Pública*, 27, (2), 218-225.

- Canales, M, J. J., Vargas, A. J. M. (2019). *Material didáctico y su influencia en la educación vial para la formación integral de los estudiantes de la Unidad Educativa Particular Teresa Azucena Carrera Loor* (Bachelor's thesis, Universidad de Guayaquil, Facultad de Comunicación Social). Recuperado de:
<http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/38710>.
- Cantillo, C. L. M. (2018). *Diseño de una estrategia pedagógica de educación vial para los estudiantes del nivel de educación media de la Institución Educativa San Rafael del Municipio de Santa Isabel Tolima 2017–2018*. Recuperado de:
<http://repository.ut.edu.co/bitstream/001/2573/1/T%200945%20656%20CD6672.pdf>.
- Cañón, T. (2019). Orientaciones pedagógicas para el diseño e implementación del plan de movilidad escolar (PME) con estudiantes de transición y docentes del jardín infantil “cunitas y crayolas”. (Tesis pregrado). Universidad Santo Tomás. Bogotá D.C.
- Cetina, C. A. I. (2018). Movilidad escolar en el ITGSR: proyectos de intervención para la educación integral. *Experiencias Investigativas y Significativas*, 4(4).
- Conlago, G. (2017). *Análisis sobre la falta de educación vial y sus consecuencias en el colegio José Miguel García Moreno ubicado al sur de Guayaquil*. Ecuador. Recuperado de:
<http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/20420/1/GLADYS%20TATIANA%20CONLAGO%20DUMES.pdf>
- Colorado, M. (2016). *Paso seguro por mi ciudad. Una pedagogía de la corporeidad para la enseñanza de la seguridad vial*. (Tesis maestría). Universidad Distrital Francisco José de Caldas. Bogotá D.C

- Davila, G., Goubet, M., Umpierrez, M., Zambrano, A. Zevallos, G. (2015), *aprendamos de seguridad vial*. (Tesis Pregrado). Universidad Casa Grande. Ecuador. Recuperado de:
<http://dspace.casagrande.edu.ec:8080/bitstream/ucasagrande/657/1/Tesis885GDVA.pdf>
- Del Castillo, C. C., Orozco, S. O., García, M. G. (2014). *Metodología de la Investigación*. Grupo Editorial Patria.
- Domingo, A. J., Vich, S. I., Vallejo, C. L., Ríos, G. A. M., Montalvo, A. C., Bonfil, C. X. (2020). Mortalidad por accidentes de tráfico en Colombia. Estudio comparativo con otros países. *Revista Española de Salud Pública*, 92, e201807040.
- Gaitán, O. L. R. (2019). Nuevas políticas públicas en seguridad vial. *Nuevos paradigmas de las ciencias sociales latinoamericanas*, 1, (20), 18-25.
- García Ros, R., Molina, J., Ferrando, J. (2001). Evaluación de la percepción de riesgo en la Educación Vial: desarrollo de una escala dirigida a escolares de Educación Primaria y Secundaria. *Psicothema*, 13(2), 234-239.
- Gómez, R., Peñaloza, N., Bastidas, P.G. (2019). Actitud del docente en estrategias de enseñanza en promoción de la salud en seguridad vial. *Revista Ciencias Pedagógicas e Innovación*, 7(1), 28-35.
- Hernández, B. J. P. (2017). *IED El Paraíso de Manuela Beltrán: plan de movilidad escolar" La comunidad Manuelista se desplaza con seguridad"*. Recuperado de:
<https://repositoriosed.educacionbogota.edu.co/handle/001/1879>.
- Hernández, B. J. P. (2017). *IED Nicolás Gómez Dávila: plan de movilidad escolar" La comunidad Nicolasina se mueve segura"*. Recuperado de:
<https://repositoriosed.educacionbogota.edu.co/handle/001/1879>.

- Hernández, S. R., Mendoza, T. C. P. (2018). *Metodología de la investigación*. México D.F: Editorial: McGraw-Hill Interamericana.
- Hernández, S.R. (2014). *Metodología de la investigación*. México D.F: Editorial Mc Graw Hill.
- Jamal, A., Rahman, M.T., Al-Ahmadi, H.M., Mansoor, U. (2020). El dilema de la seguridad vial en la provincia oriental de Arabia Saudita: consecuencias y estrategias de prevención. *Revista internacional de investigación ambiental y salud pública*, 17 (1), 157.
- Jiménez, J. (2010). Adolescencia y prevención de accidentes de tráfico. *Atención primaria*, 42(9):459-462.
- Manso, V. Y. (1995). *Educación para la Seguridad Vial*. Madrid: Anaya.
- Martin, F., López, S., Tosí, J., Nucciarone, M., Ledesma, R. (2015). Educación vial y movilidad en la Infancia. *Revista Cuadrimestral da Associação Brasileira de Psicologia Escolar e Educacional*, 19, (2), 387 -395.
- McIlroy, R.C., Plant, K.A., Hoque, M.S., Wu, J., Kokwaro, G.O., Nam, V.H., Stanton, N.A. (2019). ¿Quién es responsable de la seguridad vial mundial? Una comparación intercultural de Actor Maps. *Análisis y prevención de accidentes*, 122, 8-18.
- McMillan, J., Schumacher, S. (2005). *Investigación Educativa*. Madrid: Pearson Edición5°.
- Ministerio de Educación Nacional. (2003). *Directiva número 13 del Ministerio de Educación Nacional. 14 de agosto de 2003*. Recuperado de:
<https://www.mineduacion.gov.co/normatividad/1753/w3-article-86189.html>.
- Ministerio de Educación Nacional. (2011). *Ley 1503*. Recuperado de:
https://www.mineduacion.gov.co/1759/w3-article-381585.html?_noredirect=1.

- Organización Mundial de la Salud. (2011). *Egipto: Decenio nacional de acción para la seguridad vial 2011-2020* (No. WHO-EM / HLP / 069 / E). Recuperado de:
https://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/plan_spanish.pdf?ua=1
- Pacheco, C. C. M. (2017). Educación vial en la era digital: cultura vial y educación permanente. *Diálogos sobre educación. Temas actuales en investigación educativa*, 8(15).
- Peralta, T., Alejandra, D. (2020). *Entrenador virtual urbano para educación vial de ciclistas* (Bachelor's thesis, Quito: UCE). Recuperado de:
<http://www.dspace.uce.edu.ec/handle/25000/21448>.
- Pérez, B. D. L. (2017). *IED Manuel Elkin Patarroyo: plan de movilidad escolar*. Recuperado de: <https://repositorioseducacionbogota.edu.co/handle/001/1893>.
- Pérez, B. D. L. (2017). *IED Panamericano: plan de movilidad escolar*. Recuperado de:
<https://repositorioseducacionbogota.edu.co/handle/001/1884>.
- Pérez, B. D. L. (2017). *IED Simón Rodríguez: plan de movilidad escolar*. Recuperado de:
<https://repositorioseducacionbogota.edu.co/handle/001/1860>.
- Pico, M., Merchán, R. E., Pérez, O., Noreña, P. (2010). Conocimientos y prácticas relacionadas con la seguridad peatonal en escolares de quinto grado de instituciones educativas oficiales Manizales. *Hacia la Promoción de la Salud*, 15(2), 94 – 109.
- Ramírez, A y Samper, A. (2014). *Diseño de una propuesta pedagógica de educación para la seguridad vial estructurada bajo el modelo de aprendizaje experiencial*. (Tesis pregrado). Corporación Universitaria Minuto de Dios. Bogotá D.C.
- Ramos, C. (2015). Los paradigmas de la investigación científica. *Av. psicol*, 23(1), 9-17.

- Ríos, D. F. L. (2017). *IED Menorah: plan de movilidad escolar*. Recuperado de:
<https://repositorios.educacionbogota.edu.co/bitstream/handle/001/1887/PME%20MENORAH.pdf?sequence=1>.
- Ríos, D. F. L. (2017). *IED Tenerife Granada Sur: plan de movilidad escolar*. Recuperado de:
<https://repositorios.educacionbogota.edu.co/bitstream/handle/001/1902/PME%20Tenerife%20Granada%20Sur.pdf?sequence=2&isAllowed=y>.
- Rivera, B. A. R. (2018). Primera experiencia de enseñanza del uso de la bicicleta, seguridad vial, currículo y ciudad para licenciados en educación física. *Expomotricidad*, 1, (2), 90-120.
- Rodríguez, J. M., Camelo, F. A., Chaparro, P. E. (2017). Seguridad vial en Colombia en la década de la seguridad vial: resultados parciales 2010-2015. *Revista de la Universidad Industrial de Santander. Salud*, 49(2), 290-299.
- Santana, R., David, M. (2017). *IED Atanasio Girardot: plan de movilidad escolar*. Recuperado de:
<https://repositorios.educacionbogota.edu.co/bitstream/handle/001/1904/PME%20ATANASIO%20GIRARDOT.pdf?sequence=2&isAllowed=y>.
- Santana, R., David, M. (2017). *IED José Asunción Silva: plan de movilidad escolar*.
Recuperado de: <https://repositorios.educacionbogota.edu.co/handle/001/1882>
- Secretaría de Educación de Bogotá. (2018). Caracterización del Sector Educativo Año 2018.
Recuperado de:
https://www.educacionbogota.edu.co/portal_institucional/sites/default/files/inline-files/0-Caracterizacion_Sector_Educativo_De_Bogota_2018_V1.pdf.

- Secretaria de Educación de Bogotá. (2020). *Planes de movilidad escolar*. Recuperado de:
https://www.educacionbogota.edu.co/portal_institucional/gestion-educativa/descripcion-movilidad-escolar.
- Secretaria de Movilidad de Bogotá. (2017). *Plan piloto de movilidad escolar*. Recuperado de:
https://www.movilidadbogota.gov.co/web/plan_piloto_de_movilidad_escolar.
- Senado de la Republica de Colombia. (2002). *Ley 769*. Recuperado de:
<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=5557>
- Sosa, A. (2013). Desarrollo del nivel de comprensión en los estudiantes a través de la unidad conociendo “las señales de tránsito” (tesis maestría). Universidad de la Sabana. Bogota D.C.
- Teixeira, J.F., Silva, C., Neves, J.V. (2019). Estudio de caso de gestión de la movilidad escolar: escuela alemana de Oporto (Deutsche Schule zu Porto). *Estudios de caso sobre política de transporte*, 7 (1), 13-21.
- Torres, M. (2010). *Métodos De Recolección De Datos Para Una Investigación*. Boletín Electrónico No. 03. Guatemala: Facultad Ingeniera, Universidad Rafael Landívar.
- Valencia, G. J. A., Vargas, L. P. A., Ramírez, S. V. (2018). *Catedra de seguridad vial en las instituciones educativas del municipio de Granada Meta*. Recuperado de:
<https://repository.usta.edu.co/handle/11634/13945>.
- Vargas, G. A. A. (2017). *IED OEA: plan de movilidad escolar*. Recuperado de:
<https://repositoriosed.educacionbogota.edu.co/handle/001/1867>.
- Wallace, D. (2018). ¿Rutas seguras a la escuela? Jóvenes caribeños negros negociando la vigilancia policial en Londres y Nueva York. *Harvard Educational Review*, 88 (3), 261-286.

Apéndices

Apéndice A

Consentimiento informado de los participantes de la investigación.



The image shows a screenshot of a Google Forms survey. At the top, the browser address bar shows 'Formulario sin título'. The form header includes 'Preguntas' and 'Respuestas 84'. The main content area is titled 'Sección 1 de 5' and 'Planes de Movilidad Escolar PME'. Below the title, there is a paragraph of text: 'El presente instrumento tiene como finalidad recoger información que aporte a la tesis "Conocimiento y aplicación de los Planes de Movilidad Escolar en colegios públicos y privados de la ciudad de Bogotá", proyecto de grado de para la Corporación Universitaria Minuto de Dios. Todos los datos aquí recolectados serán tratados bajo total reserva y confidencialidad. Su participación siempre es libre y voluntaria'. Below this text is a consent question: 'Consentimiento informado, desea participar voluntariamente en esta encuesta.' with two radio button options: 'Sí' and 'No'. At the bottom, there is a text input field labeled 'Nombre de Institución educativa donde trabaja *'. On the right side of the form, there is a vertical toolbar with icons for adding, deleting, and other actions.

Figura 6. Evidencia consentimiento informados de los participantes.

Apéndice B

Cuestionario aplicado a los participantes de la investigación

<https://forms.gle/N7GaK4ghvsZECsqD8>

Apéndice C

Transcripciones cuestionario mixto

Tabla 6

Pregunta: ¿Qué sabe usted acerca del (PME) Plan de Movilidad Escolar?

Un poco
Algunos aspectos.
Se articulan con la SED, la institución educativa y la empresa designada para tal fin. Debe considerar los riesgos a los que se ven expuestos los miembros de la comunidad educativa en general.
Facilita de llegada y salida de los estudiantes que vienen lejos de la institución.
Es una Estrategia o conjunto de orientaciones y acciones que buscan involucrar a la comunidad para preservar la vida y fomentar una cultura vial y segura en las instituciones educativas.
Nada
Si
Poco o nada
Es un proyecto que busca que los estudiantes tengan conocimiento de la importancia de la movilidad vial en la ciudad y disminuir el riesgo en el tránsito.
Programa que busca mejorar la seguridad en la movilización de los estudiantes de los colegios públicos y privados de la ciudad de Bogotá.
Existe un decreto, movilidad ha realizado varias capacitaciones en los colegios, pero realmente la implementación aún es muy poca
Organización segura del desplazamiento de los estudiantes del lugar de residencia al colegio de ida y vuelta.
Son programas q buscan mejorar los desplazamientos de los estudiantes garantizando la seguridad.
Que es un programa que busca que la movilidad se alinee con la cultura del bienestar y del cuidado.
Son acciones y estrategias encaminadas a la seguridad vial
Busca vías seguras para que estudiantes lleguen con el menor riesgo posible a su colegio y así hogares.
Es una herramienta que busca fomentar una cultura vial segura para los estudiantes
Servicio que se presta en los colegios
Que son para llevar seguros a los estudiantes del colegio a la casa y viceversa
Una estrategia que busca garantizar una movilidad segura de los estudiantes de la casa al colegio y viceversa.
Es la forma en que los estudiantes llegan a estudiar
Nada
Conjunto de acciones para la cultura vial segura
El uso de ciclas y las rutas que proporciona el estado para el transporte
No tengo conocimiento, pero creo que debe ser un plan para la organización de rutas escolares en Bogotá
No tengo información al respecto

Imagino que son planes en los que estudiantes pueden ingresar en otras instituciones educativas.

Son estrategias que orientan a los estudiantes sobre la movilidad segura frente a los desplazamientos que realizan cuando se dirigen de la casa al colegio y del colegio a la casa.

Son acciones que realizan todos los integrantes de la comunidad educativa para la cultura vial

Es una intervención pedagógica que reúne varios actores, y promueve la movilidad segura.

Nota: Elaboración propia (2020)

Tabla 7

Pregunta: ¿Qué acciones pedagógicas se realizan en el marco del Plan Movilidad Escolar, cuales miembros de la comunidad educativa ha involucrado en estas acciones?

Capacitación a los niños para respetar las normas de tránsito
Los estudiantes.
No tengo idea
Ciempíes. Al colegio en bici
Se hacen talleres con los estudiantes de primaria
Hay un sistema muy organizado de transporte para profesores basado en los paraderos de los estudiantes. También hay rutas generales de empleados y profesores por distintas vías principales de la ciudad. El servicio es gratuito para todos.
Está orientado por la oficina de transporte de la institución. Allí laboran cuatro personas que vinculan en procesos sistemáticos a la gestión administrativa, pedagógica y directiva.
No los conozco
Se establecen las vías de menor peligro, se establecen zonas de parqueo para bicicletas, se prohíbe el uso de monopatines, se dan recomendaciones a los peatones de la comunidad escolar
Colaborar con la elaboración de este plan, los directivos, docentes padres y estudiantes
Capacitación
Rectoría, secretaría del colegio, orientador, coordinación, docentes, grupo familiar.
Debido a la situación de pandemia no he podido conocer dichos planes
Los niños son capacitados en el conocimiento de señales de tránsito y seguridad
Formación para el cumplimiento de normas, uso del tiempo libre y responsabilidad social.
Coordinadores, docentes IDR
No conozca ninguna
En bici al colegio. No conozco miembros de la comunidad involucrados
Colegio, empresa de movilidad y padres de familia
Los favorecidos son los estudiantes y se realizan charlas informativas periódicas para el uso adecuado de estos medios de transporte
Principalmente puede ser personal del mismo transporte con alguna capacitación pedagógica previa

No estoy segura, pero creería que coordinaciones y rectoría

Docentes, padres y estudiantes

Señalización en las vías y caminos peatonales, gestionados por coordinador y docente encargado del proyecto, implementación de la patrulla escolar

Peatones, transporte escolar, docentes dentro de las rutas, monitoras de rutas, visitantes. Los entes de control del sector donde se encuentra el colegio.

Encuestas medias de transporte Comunidad general

Identificación de rutas seguras (bajo tráfico vehicular, menos opciones de robo o lesiones)

Promoción del programa "al colegio en bici" y capacitación a los beneficiarios

En realidad, hay un compromiso que parte del Consejo académico del colegio, los estudiantes reciben capacitaciones de un profesor destinado para esta labor. Diría que el trabajo ya es pedagógico, ya que enfrentan o ven al ser humano con un sentido de responsabilidad hacia él.

No estoy muy enterada del proyecto, pero he evidenciado que el guía les enseña la seguridad vial, involucra los estudiantes y los padres de familia

No he escuchado, no conozco acciones y miembros que hagan parte de ésta.

Nota: Elaboración propia (2020)

Anexos

Anexo 1 . Instrumentos validados experto 1

VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN

IDENTIFICACIÓN INSTITUCIONAL DEPARTAMENTO DE INVESTIGACION

Estimado Validador:

Me es grato dirigirme a Usted, a fin de solicitar su inapreciable colaboración como experto para validar el cuestionario anexo, el cual será aplicado a:

los docentes directivos de las instituciones educativas de la ciudad de Bogotá.

seleccionada, por cuanto considero que sus observaciones y subsecuentes aportes serán de utilidad.

El presente instrumento tiene como finalidad recoger información directa para la investigación que se realiza en los actuales momentos, titulado:

Cuestionario Conocimiento sobre los Planes de Movilidad Escolar PME

esto con el objeto de presentarla como requisito para obtener el título de Licenciado

Maestría en Educación

Para efectuar la validación del instrumento, Usted deberá leer cuidadosamente cada enunciado y sus correspondientes alternativas de respuesta, en donde se pueden seleccionar una, varias o ninguna alternativa de acuerdo al criterio personal y profesional del actor que responda al instrumento. Por otra parte, se le agradece cualquier sugerencia relativa a redacción, contenido, pertinencia y congruencia u otro aspecto que se considere relevante para mejorar el mismo.

Gracias por su aporte

JUICIO DE EXPERTO SOBRE LA PERTINENCIA DEL INSTRUMENTO

INSTRUCCIONES:

Coloque en cada casilla la letra correspondiente al aspecto cualitativo que le parece que cumple cada ítem y alternativa de respuesta, según los criterios que a continuación se detallan.

E= Excelente / B= Bueno / M= Mejorar / X= Eliminar / C= Cambiar

Las categorías a evaluar son: Redacción, contenido, congruencia y pertinencia. En la casilla de observaciones puede sugerir el cambio o correspondencia.

PREGUNTAS		ALTERNATIVAS					OBSERVACIONES
N°	Ítem	a	b	c	d	e	
1	¿Conoce qué son los Planes de Movilidad Escolar? Sí / No						Ninguna
2	¿Qué sabe usted acerca del (PME) Plan de Movilidad Escolar? ¿Estaría interesado en implementar el PME en su institución? Sí/ No ¿Por qué?						¿Qué sabe usted acerca del (PME) Plan de Movilidad Escolar?
3	¿Estaría interesado en implementar el PME en su institución? Sí/ No ¿Por qué?						Cambiar a ¿Cuéntanos, por qué?
4	En la institución donde usted labora, ¿cuenta con Plan de Movilidad Escolar? Sí/ No ¿Por qué?						En la institución donde usted labora, ¿cuenta con Plan de Movilidad Escolar?
5	¿Qué acciones pedagógicas se realizan en el marco del PME.						Ninguna

	cuales miembros de la comunidad educativa ha involucrado en estas acciones?					
6	¿Considera que el Plan de Movilidad Escolar debe ser concebido como un proyecto obligatorio en las instituciones? Sí/ No Por qué?					¿Considera que el PME debe ser parte de desarrollo curricular de su institución educativa? ¿Por qué?
7	¿Qué dificultades se han presentado para la implementación del PME?					Cambiar por: ¿Qué limitaciones puede tener una institución educativa para la implementación del PME?
8	¿Considera que el tema de seguridad vial es importante? Sí/ No ¿Por qué?					Cambiar por: ¿Qué beneficios trae para la comunidad educativa la apropiación de los PME?
9	¿La educación vial sería un buen generador de conciencia ciudadana? Sí/ No ¿Por qué?					Cambiar por: ¿La educación vial sería un buen generador de competencias ciudadana? si / No Cuéntanos Por que
10	¿Considera que el tema de seguridad vial en las instituciones educativas aportaría a la disminución de siniestros viales? Sí/ No ¿Por qué?					Esta pregunta es mas pertinente: ¿Qué estrategias se pueden implementar con las instituciones educativas para sensibilizar frente a la importancia de la seguridad vial?

Nombre y Apellido: Alexandra Galeano



C.C.: 34.000.436

Firma: _____

Nota: No se comprende la columna de alternativas (a, b, c, d), omito su diligenciamiento,

IDENTIFICACIÓN INSTITUCIONAL

CONSTANCIA DE VALIDACIÓN

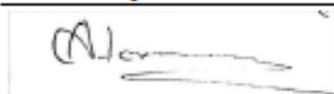
Yo *Alexandra Galeano*, titular de la Cédula de Ciudadanía N.º 34000436, de profesión: *Lic. Biología y Química, Especialista en Microbiología Médica, Mg. Docencia*, ejerciendo actualmente como *coordinadora del Programa Niños y Niñas educan a los adultos*, en la Institución *Secretaría de Educación Distrital*.

Por medio de la presente hago constar que he revisado con fines de Validación del Instrumento (cuestionario), a los efectos de su aplicación al personal que labora en *Secretaría de Educación Distrital*.

Luego de hacer las observaciones pertinentes, puedo formular las siguientes apreciaciones.

	DEFICIENTE	ACEPTABLE	BUENO	EXCELENTE
Congruencia de Items			x	
Amplitud de contenido			x	
Redacción de los Items			x	
Claridad y precisión			x	
Pertinencia			x	

En Bogotá, a los 19 días del mes de septiembre del 2020.



Firma

JUICIO DE EXPERTO SOBRE LA PERTINENCIA DEL INSTRUMENTO

INSTRUCCIONES:

Coloque en cada casilla la letra correspondiente al aspecto cualitativo que le parece que cumple cada Ítem y alternativa de respuesta, según los criterios que a continuación se detallan.

E= Excelente / B= Bueno / M= Mejorar / X= Eliminar / C= Cambiar

Las categorías a evaluar son: Redacción, contenido, congruencia y pertinencia. En la casilla de observaciones puede sugerir el cambio o correspondencia.

PREGUNTAS		ALTERNATIVAS					OBSERVACIONES
N°	Ítem	a	b	c	d	e	
1	Ficha Revisión documental						Ninguna

Nombre y Apellido: Alexandra Galeano



C.C.: 34.000.436

Firma: _____

Nota: No se comprende la columna de alternativas (a, b, c, d), omito su diligenciamiento,

IDENTIFICACIÓN INSTITUCIONAL

CONSTANCIA DE VALIDACIÓN

Yo *Alexandra Galeano*, titular de la Cédula de Ciudadanía N.º 34000436, de profesión: *Lic. Biología y Química, Especialista en Microbiología Médica, Mg. Docencia*, ejerciendo actualmente como *coordinadora del Programa Niños y Niñas educan a los adultos*, en la Institución *Secretaría de Educación Distrital*.

Por medio de la presente hago constar que he revisado con fines de Validación del Instrumento (cuestionario), a los efectos de su aplicación al personal que labora en *Secretaría de Educación Distrital*.

Luego de hacer las observaciones pertinentes, puedo formular las siguientes apreciaciones.

	DEFICIENTE	ACEPTABLE	BUENO	EXCELENTE
Congruencia de Ítems			X	
Amplitud de contenido			X	
Redacción de los Ítems			X	
Claridad y precisión			X	
Pertinencia			X	

En Bogotá, a los 19 días del mes de septiembre del 2020.



Firma

CURRÍCULO VITAE DE LOS EXPERTOS

EXPERTO 1

Nombre completo: Alexandra Galeano

Cargo: coordinadora del Programa Niños y Niñas educan a los adultos

Institución: Secretaría Distrital de Educación



Breve descripción de su experiencia laboral e investigativa:

Trabaja en la Secretaría de Educación del Distrito desde el 2010. Coordinó el equipo de trabajo encargado de brindar orientaciones en desarrollo socioafectivo y en desarrollo curricular por ciclos a los colegios de la capital durante el 2013 y 2016, hizo parte del equipo que diseñó e implementó la Cátedra de Paz con Enfoque de Cultura Ciudadana en la capital durante el 2017 y 2019, también ha acompañado a entidades en el desarrollo de lineamientos educativos. En la actualidad coordina el Programa de niñas y niños que educan a los adultos de la Secretaría de Educación del Distrito. Ha sido tallerista y conferencista invitada en temas relacionados con neuroeducación y desarrollo socioemocional. Durante su trayectoria ha participado en la producción de textos sobre, currículo, política pública educativa, socioafectividad y neuroeducación.

Anexo 2. Instrumento de validación experto 2

JUICIO DE EXPERTO SOBRE LA PERTINENCIA DEL INSTRUMENTO

INSTRUCCIONES:

Coloque en cada casilla la letra correspondiente al aspecto cualitativo que le parece que cumple cada Ítem y alternativa de respuesta, según los criterios que a continuación se detallan.

E= Excelente / B= Bueno / M= Mejorar / X= Eliminar / C= Cambiar

Las categorías a evaluar son: Redacción, contenido, congruencia y pertinencia. En la casilla de observaciones puede sugerir el cambio o correspondencia.

PREGUNTAS		ALTERNATIVAS					OBSERVACIONES
Nº	Item	a	b	c	d	e	
1	¿Conoce qué son los Planes de Movilidad Escolar? Sí / No	1. ¿Conoce los Planes de Movilidad Escolar? SI / NO 2. ¿Cómo definiría usted los PME?	1. ¿Conoce los Planes de Movilidad Escolar? SI / NO 2. ¿Qué sabe usted de los PME?				Mejorar. La pregunta es ambigua. No se sabe si es abierta o cerrada. El entrevistado puede añadir al SI/NO su definición de los PME, lo que redundaría con la pregunta 2 (¿Qué sabe usted del PME?). Recomiendo dividir la pregunta en dos: la primera cerrada y la segunda abierta para conocer lo que el entrevistado sabe sobre los PME (conocimientos previos) o si la investigadora lo considera mejor, saber la definición que tienen los docentes directivos sobre los PME (imaginario o comprensión sobre el tema).

3	¿Considera que el tema de seguridad vial es importante? Sí/ No ¿Por qué?					Excelente De la misma manera que la pregunta anterior recomendando la separación de las preguntas abierta y cerrada, que puede servir para el posterior tratamiento en plataformas de formularios en línea y para Excel.
4	¿Considera que el Plan de Movilidad Escolar debe ser concebido como un proyecto obligatorio en las instituciones? Sí/ No Por qué?					Excelente Ibid. Pregunta 3.
5	¿La educación vial sería un buen generador de conciencia ciudadana? Sí/ No ¿Por qué?					Excelente Ibid. Pregunta 3.
6	¿Considera que el tema de seguridad vial en las instituciones educativas aportaría a la disminución de siniestros viales? Sí/ No ¿Por qué?					Excelente Ibid. Pregunta 3.

2	¿Qué sabe usted acerca del (PME) Plan de Movilidad Escolar? ¿Estaría interesado en implementar el PME en su institución? Sí/ No ¿Por qué?	3. ¿Existe actualmente un PME en la institución en donde usted labora? SI/NO 4. (Si la respuesta es SI + responsable del PME) ¿Qué sabe usted acerca del (PME) Plan de Movilidad Escolar de la institución en donde labora?	4. (Si la respuesta es SI + responsable del PME) ¿Cuáles son las características del (PME) Plan de Movilidad Escolar de esta institución? 5. (Si la respuesta es NO + responsable del PME) ¿Estaría interesado en implementar el PME en su institución? Sí/ No 6. (Si la respuesta es NO) ¿Por qué?			Mejorar La primera parte de la pregunta puede ser complemento de la pregunta 1 como ya se mencionó anteriormente. Si el objetivo es indagar sobre el PME de la institución en donde trabaja el docente directivo sería necesario preguntar primero si existe actualmente un PME. Si la persona es la encargada o esta relacionada con la puesta en marcha del PME, la pregunta 4 cambiaría. Para el tratamiento posterior de las respuestas, recomendando colocar cada pregunta por separado. El ¿Por qué? de la pregunta 5 puede ser para los dos tipos de respuesta (SI/NO) depende de lo que quiera saber el investigador.
---	--	--	--	--	--	---

7	En la institución donde usted labora, ¿cuenta con Plan de Movilidad Escolar? Sí/ No ¿Por qué?					<p>Excelente</p> <p>Ibid. Pregunta 3.</p> <p>Ver la recomendación a la pregunta 2 del investigador. Se recomienda una mención de esta pregunta en la primera parte de la entrevista.</p>
8	¿Qué acciones pedagógicas se realizan en el marco del PME, cuales miembros de la comunidad educativa ha involucrado en estas acciones?					<p>Excelente</p> <p>Ver la recomendación a la pregunta 2 del investigador. Se recomienda una mención de esta pregunta en la primera parte de la entrevista.</p>
9	¿Qué dificultades se han presentado para la implementación del PME?					<p>Excelente</p> <p>Ver la recomendación a la pregunta 2 del investigador. Se recomienda una mención de esta pregunta en la primera parte de la entrevista.</p>

Nota : Se recomienda una primera parte de identificación del entrevistado (Nombre, cargo, etc.) si la investigadora lo considera pertinente para el trabajo, respetando la protección de los datos personales.

Nombre y Apellido: Diana Maribel RIOS RIVERA

C.C.: 52.908.902

Firma:



IDENTIFICACIÓN INSTITUCIONAL

CONSTANCIA DE VALIDACIÓN

Yo **Diana Maribel RIOS RIVERA** , titular de la Cédula de Ciudadanía N.º 52.908.902 -, de profesión: Filósofa con Magister en Geografía social - ejerciendo actualmente como Ingeniera de estudios en la Institución Universidad de Poitiers (Francia) Laboratorio RURALITES -

Por medio de la presente hago constar que he revisado con fines de Validación del Instrumento (cuestionario), a los efectos de su aplicación al personal que labora en _____

Luego de hacer las observaciones pertinentes, puedo formular las siguientes apreciaciones.

	DEFICIENTE	ACEPTABLE	BUENO	EXCELENTE
Congruencia de ítems			X	
Amplitud de contenido				X
Redacción de los ítems				X
Claridad y precisión			X	
Pertinencia				X

En Bogotá, a los 22 -días del mes de septiembre - del 2020.



Firma

JUICIO DE EXPERTO SOBRE LA PERTINENCIA DEL INSTRUMENTO

INSTRUCCIONES:

Coloque en cada casilla la letra correspondiente al aspecto cualitativo que le parece que cumple cada Ítem y alternativa de respuesta, según los criterios que a continuación se detallan.

E= Excelente / B= Bueno / M= Mejorar / X= Eliminar / C= Cambiar

Las categorías a evaluar son: Redacción, contenido, congruencia y pertinencia. En la casilla de observaciones puede sugerir el cambio o correspondencia.

PREGUNTAS		ALTERNATIVAS					OBSERVACIONES
N°	Item	a	b	c	d	e	
1	Ficha Revisión documental						Excelente instrumento para la revisión documental

Nota : Se recomienda una primera parte de identificación del entrevistado (Nombre, cargo, etc.) si la investigadora lo considera pertinente para el trabajo, respetando la protección de los datos personales.

Nombre y Apellido: Diana Maribel RIOS RIVERA

C.C.: 52.908.902

Firma:



IDENTIFICACIÓN INSTITUCIONAL

CONSTANCIA DE VALIDACIÓN

Yo Diana Maribel RIOS RIVERA, titular de la Cédula de Ciudadanía N.º 52.908.902 -, de profesión: Filósofa con Magister en Geografía social - ejerciendo actualmente como Ingeniera de estudios en la Institución Universidad de Poitiers (Francia) Laboratorio RURALITES -

Por medio de la presente hago constar que he revisado con fines de Validación del Instrumento (cuestionario), a los efectos de su aplicación al personal que labora en Universidad de Poitiers (Francia) Laboratorio RURALITES -

Luego de hacer las observaciones pertinentes, puedo formular las siguientes apreciaciones.

	DEFICIENTE	ACEPTABLE	BUENO	EXCELENTE
Congruencia de Ítems				x
Amplitud de contenido				x
Redacción de los Ítems				x
Claridad y precisión				x
Pertinencia				x

En Bogotá, a los 19 días del mes de septiembre del 2020.



Firma

CURRÍCULO VITAE DE LOS EXPERTOS

EXPERTO 1

Nombre completo: Diana Maribel RIOS RIVERA

Cargo: Ingeniera de estudios

Institución: Universidad de Poitiers- Laboratorio RURALITES



Breve descripción de su experiencia laboral e investigativa:

Filósofa egresada de la Universidad Libre de Colombia con Master en Filosofía, Master en Economía social y solidaria y Master en Geografía social en la Universidad de Poitiers. Actualmente es doctorante en Geografía regional, económica y social en la Universidad de Poitiers (Francia) y en conutela en la Universidad Nacional de Colombia. Trabaja igualmente en esta universidad como Ingeniera de estudios para dos proyectos de investigación sobre los sistemas alimentarios territoriales. Se ha desempeñado como docente en las áreas de Agronomía, Sociología y Geografía. Es consultora independiente para instituciones públicas y privadas.

Currículum Vitae

Especialista en gerencia de proyectos educativos, licenciada en psicología y pedagogía, con experiencia en acompañamiento y asesoría al fortalecimiento curricular; planes de estudios, horarios a docentes y estudiantes, atención pedagógica y psicosocial a población víctima o afectada por el conflicto armado, intervención en dificultades en el aprendizaje, proyecto de vida, manejo de estados anímicos, problemáticas familiares, población vulnerable, estilos de aprendizaje, enseñanza y movilidad escolar.

