

**Estrategia pedagógica y ludo-recreativa de sensibilización para una educación vial, dirigida
a docentes y estudiantes universitarios y de grado 11**

Brayan Esteban Monroy Arias

Universidad Pedagógica Nacional
Programa Recreación
Materia: Proyecto de grado II

Tesis de grado

Asesor
PhD. Lisímaco Vallejo Cuéllar

Bogotá D.C.

2020

Nota de aceptación

Firma del presidente del jurado

Jurado

Jurado

Agradecimientos

En primera medida al Dios de la vida que me permitió, llevar a cabo este proyecto, el cual me ha servido para implementar mis conocimientos y lo mejor de todo que a un futuro poder ponerlos en práctica.

En segunda instancia a mi asesor PhD. Lisímaco Vallejo Cuéllar, quien me apoyó y me alentó a continuar a pesar de los tropiezos que se me presentaron en el camino.

A todos los alumnos, docentes y directivos de las Instituciones Educativas que me colaboraron para hacer de este proyecto algo tangible.

A mi familia, quienes con su apoyo me incentivaron a seguir y culminar un peldaño más en mi vida.

Por último, a la Doctora Luisa, amiga y guía, quien me orientó con su conocimiento para entender aún más la importancia de salvar vidas.

Resumen

Los accidentes de Tráfico son un problema de salud pública en Colombia y debe adaptarse a su realidad aquellas medidas exitosas de otros países, según Alarcón, et al (2020) los hombres de 15 a 44 años, motociclistas y ciclistas son los que soportan las tasas más altas en estos accidentes, las motocicletas han pasado de ser una tercera parte del parque motorizado en el año 2000 a constituir más de la mitad en 2014 según el Ministerio de Transporte en su Anuario Estadístico Transporte en Cifras (2015), con una tasa para usuarios de motocicletas 38,9% y ciclistas de 133,3%. Colombia presenta una tasa de 15,9 por cada 100.000 habitantes, situándose en el año 2015 como la segunda causa de muerte violenta en el país después de los homicidios según el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses. Comportamiento de muertes y lesiones por accidentes de transporte en Colombia (2015).

Por otra parte los estudiantes no tienen una formación específica en educación y seguridad vial, los docentes no poseen los conocimientos suficientes al respecto y no se encuentran capacitadas para poder transmitirlo o enseñarlo a sus estudiantes; teniendo en cuenta los altos índices de accidentalidad y muertes que se presentan actualmente en estas edades.

La presente investigación desarrollo la implementación de una estrategia pedagógica ludo-recreativa de sensibilización para una educación vial, dirigida a docentes y estudiantes universitarios y del grado 11, mediante la modalidad virtual, la cual pretende ser una alternativa para disminuir el alto índice de mortalidad en los habitantes de Bogotá DC. Dirigida mediante la aplicación de una cartilla de educación vial a los habitantes de la localidad quinta de Usme que denotan uno de los niveles más bajos en lectura en comparación con otras localidades de la capital Bogotá.

La escuela de educación vial por una movilidad educada, es una propuesta realizada desde la Licenciatura en Recreación y Turismo cuya formación y experiencia permitió ofrecer una programación alternativa y creativa a los frecuentes actores viales; aprendiendo elementos básicos del ambiente y entorno vial y conocer nuevos mundos reales e imaginarios a través de las diversas formas en que el ser humano percibe el mundo: oídos, olfato, visión, tacto y el gusto integraron la educación vial. Acompañado de la creatividad, la recreación, la imaginación y el placer de aprender sobre una movilidad segura.

Palabras clave: Educación vial, seguridad vial, vida, estrategia pedagógica ludo-recreativa.

Abstract

Traffic accidents are a public health problem in Colombia and successful measures from other countries must be adapted to their reality. According to Alarcon, et al (2020) men between the ages of 15 and 44, motorcyclists and cyclists, have the highest rates of these accidents; motorcycles have gone from being a third of the motorized fleet in the year 2000 to constitute more than half in 2014 according to the Ministry of Transport in its Statistical Yearbook Transport in Figures (2015), with a rate for motorcycle users of 38.9% and cyclists of 133.3%. Colombia has a rate of 15.9 per 100,000 inhabitants, making it the second leading cause of violent death in the country after homicide in 2015, according to the National Institute of Legal Medicine and Forensic Sciences. Deaths and injuries from transport accidents in Colombia (2015).

On the other hand, students do not have specific training in education and road safety, teachers do not have sufficient knowledge in this area and are not trained to be able to transmit or teach it to their students; taking into account the high rates of accidents and deaths that currently occur at these ages.

The present research developed the implementation of a recreational and pedagogical strategy of sensitization for a road education, directed to teachers and university students and of the 11th grade, by means of the virtual modality, which tries to be an alternative to diminish the high index of mortality in the inhabitants of Bogota DC, The project is directed by applying a road safety education booklet to the inhabitants of the fifth locality of Usme, which has one of the lowest reading levels in comparison with other localities in the capital Bogotá.

The school of road education for an educated mobility, is a proposal made from the degree in Recreation and Tourism whose training and experience allowed to offer an alternative and creative programming to the frequent road actors; learning basic elements of the environment and road environment and knowing new real and imaginary worlds through the various ways in which human beings perceive the world: ears, smell, vision, touch and taste integrated road education. Accompanied by creativity, recreation, imagination and the pleasure of learning about safe mobility.

Keywords: Road education, road safety, life, leisure and recreational pedagogical strategy.

Contenido

Resumen.....	4
Abstract.....	6
1 Planteamiento del Problema	12
1.1 Justificación	13
1.2 Antecedentes	14
1.2.1 Internacional	14
1.2.2 Nacional	16
1.2.3 Local	18
1.3 Pregunta problema	20
1.4 Objetivos	20
1.4.1 General	20
1.4.2 Específicos	20
2 Marco Referencial.....	22
2.1 Marco conceptual.....	22
2.2 Marco teórico	25
2.3 Marco Histórico	30
2.3.1 Gestión en el Decenio de Acción para la Seguridad Vial.....	34
2.4 Marco Normativo.....	36
2.5 Marco Institucional	42
2.5.1 Colegio Liceo Latinoamericano del Sur	42
2.5.2 Corporación Universitaria Cenda	45
3 Metodología	48
3.1 Diseño y enfoque	48
3.2 Muestra o población objeto de estudio	48
3.3 Instrumentos.....	49
3.3.1 Encuesta inicial	50
4 Resultados	52
4.1 Actividades ludo-recreativas de sensibilización para la educación vial	57

4.1.1 Charlas Sincrónicas.....	59
4.1.2 Taller No.1- Movilidad	59
4.1.3 Taller No.2- Seguridad Vial.....	63
4.1.4 Taller No. 3- Normatividad.....	64
4.1.5 Taller No. 4- Señalización	67
4.1.6 Vivencial	69
4.1.7 Juegos.....	70
4.1.8 Agradecimientos de los alumnos	71
4.1.9 Certificaciones	72
4.2 Encuesta final.....	73
4.3 Diseño e implementación de cuadernillo o cartilla.....	76
5 Presupuesto general del proyecto.....	104
6 Conclusiones	105
7 Referencias Bibliográficas	108
8 Anexos	113

Lista de Ilustraciones

Ilustración 1 Evidencias de realización de las charlas	59
Ilustración 2 Evidencias de realización actividades lúdicas	69
Ilustración 3 Evidencia de agradecimientos	71
Ilustración 4 Evidencia de entrega de certificaciones.....	72

Lista de Tablas

Tabla 1 Comparativa de elementos de seguridad vial según el público a quien va dirigido	27
Tabla 2 Tabla resumen de encuesta inicial	52
Tabla 3 Tabla resumen de encuesta final.....	73
Tabla 4 Resumen consolidado de respuestas del taller 1	61
Tabla 5 Resumen consolidado de respuestas del taller 2.....	63
Tabla 6 Resumen consolidado de respuestas del taller 3.....	65
Tabla 7 Resumen consolidado de respuestas del taller 4.....	67

Lista de Gráficas

Gráfica 1 Resultados de la encuesta inicial.....	52
Gráfica 2 Resultados encuesta final	73

Lista de Imágenes

Imágen 1 Actores viales – pirámide de movilidad.....	26
--	----

Lista de Anexos

Anexos 1 Formato Encuesta	114
Anexos 2 Consentimiento informado	115
Anexos 3 Evidencia de encuesta inicial realizada	119
Anexos 4 Certificados.....	120
Anexos 5 Evidencia Taller No. 1	121
Anexos 6 Evidencia Taller No. 2.....	122
Anexos 7 Evidencia Taller No. 3.....	123
Anexos 8 Evidencia Taller No. 4.....	124
Anexos 9 Evidencia del Vivencial.....	127
Anexos 10 Evidencia Juegos	130
Anexos 11 Formato de encuesta final.....	133
Anexos 12 Evidencia de realización de encuesta	134

1 Planteamiento del Problema

Colombia es el segundo país en donde más se presentan muertes por accidentes de tránsito en Suramérica, los índices de accidentalidad muestran una cifra alta para un país que no es muy grande en extensión geográfica, en comparación con otros que demuestran los mismos índices y su extensión es más amplia. Teniendo en cuenta los datos que entrega la agencia de seguridad vial, se determina que en Colombia mueren al menos 18 personas al día, en todo el territorio nacional. De acuerdo con esta misma entidad, una de las principales causas para que esta problemática se desarrolle, es debido a que actualmente la gran mayoría de instituciones educativas incumple con la ley 769 del 2002, la cual en su artículo 56, establece la obligatoriedad de la enseñanza en las instituciones de educación primaria, secundaria, educación media y profesional.

Por su parte, la Organización Mundial para la Salud, en adelante OMS, afirma que “Las tendencias y proyecciones indican que las lesiones en accidentes de tránsito aumentarán, convirtiéndose en una crisis mundial de salud pública” dado que los índices de accidentalidad son ocasionados por conducir con excesivo cansancio o sueño, personas propensas a accidentarse, volcamiento y caída de vehículo a precipicio. Por ende, en el mundo los accidentes viales se constituyen como una de las principales muertes en el mundo en jóvenes entre 15 a 29 años, razón por la cual la falta de concientización en la población principalmente juvenil con la magnitud del problema, ya que la gente no sabe que los accidentes viales representan la primera causa de muerte en los jóvenes, así como lo afirma la OMS como un problema de salud pública en muchos países (García Ruiz, 2007).

La actitud y la pedagogía son un factor primordial para que los índices de mortalidad vial disminuyan, por lo tanto, el planteamiento que se hace mediante este proyecto es educar de manera dinámica a los jóvenes frente a la situación; y esto debido que también el gobierno no ha generado proyectos de manera masiva que abarquen el problema de manera adecuada.

1.1 Justificación

El Gobierno Nacional ha manifestado en acciones concretas su preocupación frente al elevado índice de accidentalidad vial que se ha generado en el país a lo largo de la última década.

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

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

1.2 Antecedentes

Para la elaboración del presente proyecto, se tendrán en cuenta diferentes autores, informes, revistas científicas, cartillas, trabajos de grado, Libros públicos o privados, artículos indexados, etc., los cuales permitieron tener un mejor enfoque para la realización del mismo y así lograr cada uno de los objetivos planteados. Dentro de los autores consultados se encuentran:

1.2.1 Internacional

Se consultó el artículo llamado “Cuanto más cerca... más inseguro: ¿puede la falta de distancia segura contribuir silenciosamente a la carga de los accidentes de tráfico en España?” publicado por Cuadernos Latinoamericanos de Administración, por (Alonso, Faus, & Useche, 2020), en el cual se busca conocer “las tendencias de comportamiento de la población española con respecto a este factor de riesgo. Específicamente, la frecuencia y las razones por las cuales los conductores no mantienen la distancia de seguridad, la percepción de los conductores con respecto a la probabilidad de sanción, su severidad, así como la opinión de los conductores sobre la efectividad de dicha penalización para cambiar este comportamiento. Se administró un cuestionario a una muestra de 1.100 conductores españoles mayores de 14 años con licencia de conducir. Los resultados mostraron que solo el 5,6% de los conductores siempre o a veces no mantienen la distancia de seguridad. Entre las razones destaca no darse cuenta de no estar manteniendo la distancia de seguridad adecuada. En general, los conductores creen que el riesgo de accidente asociado a llevar a cabo esta conducta es alto, por lo que la gran mayoría afirma no infringir esta norma. Los resultados contrastan con estudios previos en los que se pone de manifiesto que no mantener la distancia de seguridad es una acción bastante frecuente, lo que se puede explicar, en parte, porque muchos conductores la realizan sin ser conscientes. En este

sentido, se han de realizar esfuerzos para que la aparente concienciación de la población se refleje en el comportamiento de los conductores en la carretera” (p.2).

A su vez, se consultó también la tesis doctoral denominada “Educación Vial y Escuela en el Estado de Guerrero (México)”, escrita para la Universidad de Salamanca, por (Bustamante Aguirre, 2016), en la cual se encuentra que “Los accidentes de tráfico son un problema de salud y de desarrollo para cualquier sociedad, no solo por las lesiones que producen, sino porque afectan a la salud integral de la persona y al desarrollo de las sociedades. El último informe de la OMS (2015) indica que cada año se producen en todo el mundo aproximadamente 1,25 millones de muertes por accidentes de tránsito. A pesar que estas cifras se han estabilizado desde el 2013, las cifras siguen siendo excesivas” (p.12).

También fue consultado el artículo llamado “Educación vial en la era digital: cultura vial y educación permanente”, escrito para la revista Diálogos sobre educación por (Pacheco Cortés, 2017), en el cual se trata el tema sobre “La educación vial es un asunto plenamente abordado en Iberoamérica y escasamente comprendido en México. Involucra características demográficas, nivel educativo (y grado de alfabetización), así como identidad personal o colectiva. La educación de los adultos, particularmente la que tiene que ver con seguridad vial y la coexistencia de los actores involucrados, demanda asumir roles de responsabilidad y demostrar predisposición para realizar acciones conjuntas; puede entenderse como un proceso de conocimiento y socialización tanto de reglas intrínsecas de conducta, como de normas –claras y justas– que deben conocer transeúntes y conductores motorizados. En este estudio se presentan algunas acciones y omisiones gubernamentales para implementar programas de cultura vial en el

Estado de Jalisco, México, en especial en la zona metropolitana de Guadalajara, así como para sensibilizar sobre esta temática a los adultos residentes de la zona para lograr un aprendizaje constante y permanente” (p.1).

1.2.2 Nacional

En este contexto se consultó el proyecto aplicado llamado “Análisis de la seguridad vial en el municipio de Pasto” escrita para la Universidad Abierta y a Distancia –UNAD, por (Hormaza Morillo & Oviedo Lozada, 2018), en el cual se muestra que “Pasto es la capital del Departamento de Nariño que no ha tenido un modelo planificado de desarrollo urbano, por el incremento de urbanizaciones, migraciones, la falta de previsión de las autoridades y la existencia de vías estrechas y discontinuas, sobretodo en el centro de la ciudad. Pasto pasó de tener desplazamientos mayoritariamente en transporte público y alternativo a un fuerte dominio de medios motorizados que incrementan el nivel de accidentalidad en los ciudadanos de Pasto” (p. 9).

Teniendo en cuenta el tema a tratar es de suma importancia analizar los accidentes de tránsito y su mortalidad, por ello se tuvo en cuenta el artículo escrito por los autores (Alarcón, et al, 2018), llamado Mortalidad por accidentes de tráfico en Colombia. Estudio comparativo con otros países, en el cual se pudo encontrar un estudio descriptivo de corte transversal por quinquenios sobre los accidentes de tráfico (AT) los cuales son un problema mundial con una mortalidad de 1,25 millones cada año. Lo que los autores buscaban con ese estudio era comparar las tasas ajustadas de mortalidad (TAM) por AT de Colombia, con España y Estados Unidos (EEUU). Este artículo se justificó “por ser Colombia un país con menor desarrollo en seguridad

vial, España una nación que se ha adherido a directrices Europeas y EEUU por tener poca adherencia a directrices internacionales” (p. 1).

Los accidentes de Tráfico son un problema de salud pública en Colombia y debe adaptar a su realidad aquellas medidas exitosas de otros países, según Alarcón, et al (2020) los hombres de 15 a 44 años, motociclistas y ciclistas son los que soportan las tasas más altas en estos accidentes, las motocicletas han pasado de ser una tercera parte del parque motorizado en el año 2000 a constituir más de la mitad en 201417, lo que explicaría el incremento experimentado por la mortalidad que involucra a los usuarios de motocicletas y ciclistas, 38,9% y 133,3%, respectivamente. Colombia presenta una tasa de 15,9 por cada 100.000 habitantes, situándose en el año 2015 como la segunda causa de muerte violenta en el país después de los homicidios (Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses. Comportamiento de muertes y lesiones por accidentes de transporte, Colombia, 2015)

Por otra parte, para la Universidad de la Sabana se llevó a cabo un proyecto de Maestría llamado “Desarrollo del nivel de comprensión en los estudiantes a través de la unidad conociendo “las señales de tránsito”, elaborado por (Sosa Neira, 2013), en el cual se “describe cómo a partir de la integración del enfoque pedagógico de la Enseñanza para la Comprensión (EpC) y la utilización de Tecnologías de la Información y la Comunicación (TIC) en el aula de clase, se logra identificar el nivel de mejora en comprensión de los estudiantes y por ende contribuir al fortalecimiento de las competencias ciudadanas relacionadas con la seguridad vial” (p. 9).

También se consulta el trabajo de grado presentado como requisito parcial para optar al título de Magister en Educación, realizado para la Universidad del Tolima, llamado “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, por (Cantillo Camargo, 2018), en el cual se trata “las características del entorno de la Institución Educativa San Rafael y el problema de investigación que tiene como eje fundamental la educación vial, se hace necesario que desde la institución y contando con la participación de sus miembros, se adelante un proceso de investigación a partir del cual diseñar una estrategia pedagógica de educación vial para los estudiantes del nivel de media –considerando que son estudiantes que comienzan ejercer la autonomía en el transporte y a transportarse por sí mismos en medios motorizados - que corresponda a la realidad del contexto en el cual la Institución Educativa lleva a cabo su labor formadora” (p.15).

1.2.3 Local

En contexto local, se encuentra el trabajo de grado para obtener el título de Licenciada en Educación Preescolar, llamado “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”, escrita para la Universidad Santo Tomás, por (Cañón Castellanos, 2019), en la cual se “buscó determinar qué orientaciones pedagógicas se sugerirían para el diseño e implementación del Plan de Movilidad Escolar (PME)¹ con los estudiantes del grado transición y docentes del Jardín Infantil “Cunitas y Crayolas”, ya que mediante la recolección de los datos utilizados se determinó que los estudiantes no tienen una formación específica en educación y seguridad vial, también se hizo evidente que las docentes no poseían el conocimiento suficiente

al respecto y por ende no se encuentran capacitadas para enseñarlo a sus estudiantes; un tema muy importante y necesario debido a los altos índices de accidentalidad y muertes que se presentan actualmente” (p. 8).

A su vez se verificó el trabajo de grado presentado como requisito parcial para optar al título de: Magíster en Estudios Artísticos, llamado “Paso seguro por mi ciudad. Una pedagogía de la corporeidad para la enseñanza de la seguridad vial”, escrito para la Universidad Distrital Francisco José de Caldas, por (Colorado Ovalle, 2016), dentro de la cual se “presenta una propuesta para orientar a los docentes de pre-escolar y primaria que deseen renovar sus prácticas pedagógicas y dar un verdadero sentido a la enseñanza de seguridad vial en el aula, de manera transversal y holística, desde de una pedagogía de la corporeidad, utilizando como estrategia el taller vertical, el trabajo colaborativo y el juego dramático, en aras de que niñas y niños logren mayor conciencia corporal y desarrollo de la competencia sensible” (p.5).

Por último se consulta el “Diseño de una propuesta pedagógica de educación para la seguridad vial estructurada bajo el modelo de aprendizaje experiencial” escrito para Corporación Universitaria Minuto de Dios, por (Samper Barbosa & Ramírez Leal, 2014), dentro de la cual “propone el diseño de una propuesta pedagógica sobre Educación para la Seguridad Vial, enfocada a estudiantes de quinto de primaria, quienes debido a sus condiciones de movilidad diaria, asumen el rol de Peatón. Al sustentar la presente investigación se incorpora lo establecido en el Código Nacional de Tránsito vigente, la directiva ministerial n° 13, el acuerdo 173 de 2005, acuerdo 158 de 2005, Decreto 164 de 2007, Ley 115 de 1994 que establecen y regulan normas para la enseñanza de la educación en seguridad vial en Colombia, respecto a la estructuración de la propuesta pedagógica se toma como referencia, el modelo de aprendizaje experiencial, debido

a que permite involucrar al estudiante de manera directa con las temáticas plasmadas en la propuesta; adicionalmente se describe el proceso de diseño de un Recurso educativo digital denominado RSE en Unity, el cual está planteado como herramienta de apoyo a la propuesta ya que permite a los estudiantes experimentar en un ambiente de simulación los comportamientos de los peatones en la vía” (p. 6).

1.3 Pregunta problema

Teniendo en cuenta lo anteriormente planteado surge la siguiente pregunta de investigación:

Teniendo en cuenta la situación actual del mundo, el cual está atravesando por una crisis pandémica ¿Cómo implementar una estrategia pedagógica ludo-recreativa de sensibilización para una educación vial, dirigida a docentes y estudiantes universitarios y del grado 11?, mediante la modalidad virtual.

1.4 Objetivos

1.4.1 General

Implementar una estrategia pedagógica ludo-recreativa de sensibilización para una educación vial, dirigida a docentes y estudiantes universitarios y del grado 11, mediante la modalidad virtual.

1.4.2 Específicos

Diagnosticar en docentes y estudiantes universitarios y de grado 11 sus conocimientos en educación vial.

Aplicar un programa de intervención educativa ludo-recreativas de sensibilización para la educación vial en docentes y estudiantes universitarios y de grado 11.

Diseñar e implementar una cartilla de estrategias ludo-recreativas basadas en valores encaminados a fomentar la práctica de competencias ciudadanas como medio eficaz para el mejoramiento de conductual de las personas ante cualquier evento de seguridad vial, dirigido a los docentes y estudiantes universitarios y de grado 11.

2 Marco Referencial

El marco referencial se estructura en dos partes, en la primera parte hace alusión a los principales referentes conceptuales, teóricos, históricos y normativos que sustentaron la presente investigación y en la segunda se presentan todos aquellos parámetros institucionales que aportaron a la realización y resultados de la investigación.

2.1 Marco conceptual

- Accidente de tráfico, de tránsito, accidente vial, accidente automovilístico o siniestro de Tráfico

Es el perjuicio ocasionado a una persona o bien material, en un determinado trayecto de movilización o transporte, debido (mayoritaria o generalmente) a la acción riesgosa, negligente o irresponsable de un conductor, de un pasajero o de un peatón, pero en muchas ocasiones también a fallos mecánicos repentinos, errores de transporte de carga, a condiciones ambientales desfavorables y a cruce de animales durante el tráfico o incluso a deficiencias en la estructura de tránsito (errores de señaléticas y de ingeniería de caminos y carreteras), (Chicana, s.f.).

- Comunidad

Es un grupo o conjunto de individuos, seres humanos, o de animales (o de cualquier otro tipo de vida) que comparten elementos en común, tales como un idioma, costumbres, valores, tareas, visión del mundo, edad, ubicación geográfica (un barrio por ejemplo), estatus social y roles.

- Peatón

Persona que, sin ser conductor, transita a pie por las vías o terrenos de uso público o privado, que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios. Son también peatones quienes empujan o arrastran un coche de niño o de impedido o cualquier otro vehículo sin motor de pequeñas dimensiones, los que conducen a pie un ciclo o ciclomotor de dos ruedas, y los impedidos que circulan al paso en una silla de ruedas, con o sin motor.

- Seguridad vial

Es el conjunto de acciones y mecanismos que garantizan el buen funcionamiento de la circulación del tránsito, mediante la utilización de conocimientos (leyes, reglamento y disposiciones) y normas de conducta, bien sea como Peatón, Pasajero o Conductor, a fin de usar correctamente la vía pública previniendo los accidentes de tránsito.

- Movilidad

La movilidad es un concepto relacionado con las personas que se desplazan, teniendo en cuenta que ello representa el ir de un lugar a otro. La movilidad se utiliza para expresar la facilidad de desplazamiento o como forma de medición de los propios desplazamientos (pasajeros-km, medios de transporte, número de viajes, distribución modal de los viajes, número de trabajadores por vehículo estacionado en el recinto de la empresa o particular de los trabajadores, etc.).

- Auditorias de seguridad vial

Es el procedimiento sistemático por el que un profesional cualificado e independiente comprueba las condiciones de seguridad de un proyecto de una carretera nueva, de una carretera existente o de cualquier proyecto que pueda afectar a la seguridad de la vía o a los usuarios. Mediante las auditorías se pretende garantizar que las carreteras, desde su primera fase de

planeamiento, se diseñan con los criterios óptimos de seguridad para todos los usuarios, verificando que se mantienen dichos criterios durante las fases de proyecto, construcción, puesta en servicio de la misma y su vida posterior (Pozuelo, 2011).

- Hechos de/asociados al tránsito

Evento generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él, precedido de conductas irreglamentarias, acciones u omisiones de uno o varios de los intervinientes.

- Organismos de tránsito

Son unidades administrativas municipales distritales o departamentales que tienen por reglamento la función de organizar y dirigir lo relacionado con el tránsito y transporte en su respectiva jurisdicción (Código Nacional de Tránsito, 2002).

- Persona en condición de discapacidad

Es una situación heterogénea que envuelve la interacción de una persona en sus dimensiones físicas o psíquicas y los componentes de la sociedad donde se desarrolla y vive. Incluye un sinnúmero de dificultades, desde problemas en la función y estructura del cuerpo, pasando por limitaciones en la actividad o en la realización de acciones y tareas, hasta las restricciones de un individuo con alguna limitación en la participación de situaciones de su vida cotidiana (Padilla, 2010).

- Plan de seguridad vial

Es un conjunto de acciones coordinadas entre sí, tanto en su dimensión vertical (entre los distintos niveles de la administración estatal, regional, provincial y municipal) como horizontal (entre ministerios, regiones o provincias o entre agentes privados o sociales) con el objetivo de alcanzar una meta común. Esta implica una planificación a medio-largo plazo, que ayuda a

priorizar las actuaciones que ofrezcan la mayor efectividad y la mejor relación coste-efectividad (Monclús, 2010).

- Seguridad vial

Es el producto o resultado de una serie de intervenciones sistémicas en diferentes niveles o ámbitos (normativo, informativo, formativo, educativo, técnico, tecnológico y de investigación) de forma inicial y permanente, que incide sobre la propia sociedad y sobre los medios relacionados con la movilidad, con el fin de mitigar y/o prevenir y/o eliminar los accidentes de tránsito que causan daños materiales, lesión o muerte a los actores de la vía (Uclés Sánchez, 2003).

- Tráfico calmado

Es la combinación de medidas físicas, principalmente, que reducen los efectos negativos del uso del vehículo automotor y alteran los comportamientos de los conductores, mejorando las condiciones de los usuarios de la vía no motorizados (Ewing, 1999).

- Víctima

Se entiende por víctima, la persona que ha sufrido daño en su integridad física como consecuencia directa de un accidente de tránsito, un evento terrorista o una catástrofe natural (Decreto 3990 de 2007).

2.2 Marco teórico

De acuerdo con la descripción tradicional de la movilidad por carretera, “participantes del tráfico” se refiere a todas las personas que voluntaria o indirectamente comparten la vía pública para viajar entre diferentes ubicaciones geográficas de actividades económicas. La interacción pacífica y controlada de estas personas requiere que estos participantes educación. Según el ex

comisionado de seguridad de Kansas City, Julien H. Harvey (Groeger, 2011), en un sentido amplio, la educación es uno de los tres elementos de la seguridad vial, incluida la aplicación de la ley y el diseño de ingeniería. Se considera que el papel de la educación en esta relación triangular transmite el sistema de conocimientos y habilidades establecido a los alumnos y estudiantes. Sin embargo, la transferencia de conocimientos y habilidades va mucho más allá de la capacidad de desarrollo potencial de una persona, que está relacionada con la educación vial (que involucra vehículos de motor) y la educación pública (que involucra a peatones), (véase la imagen 1).

Imágen 1 Actores viales – pirámide de movilidad



Fuente: (Agencia Metropolitana de Tránsito - AMT, 2018)

La cultura vial se promovió inicialmente en los Estados Unidos y el Reino Unido, la revolución industrial promovió por primera vez la producción en masa de automóviles en los primeros días. En el siglo XX, generó ventas masivas, y luego ocurrió el primer accidente de

tráfico, desde entonces la tarea de la educación en seguridad vial siempre ha sido prevenir accidentes. La educación vial incluye preparar a los futuros conductores para la conducción independiente; para esto, la preparación del conductor incluye asistir a clases en las aulas y capacitarse en la vía pública, aunque los requisitos de preparación pueden variar según el país y la región. Sin embargo, la educación vial nunca ha sido suficiente para garantizar la seguridad vial, porque debido a las condiciones desfavorecidas de los peatones, es necesario involucrar a los peatones para poder maniobrar en la carretera y esto puede garantizar la seguridad vial.

La descripción de los elementos básicos de la seguridad vial difiere según el público objetivo o el campo específico y cada país / región. Por ejemplo, usando ilustraciones o Infografías. En la educación de adultos, los temas relacionados no se discuten porque se considera un requisito para obtener una licencia de conducir (véase la tabla 1).

Tabla 1 Comparativa de elementos de seguridad vial según el público a quien va dirigido

Elemento	General (para adultos)	Específico (para niñ@s)
1	Señalización: conjunto de señales enfocadas a regular el tránsito humano y motorizado en espacios públicos.	Señales de tránsito: tales como postes con una placa indicando si se permite o se prohíbe una acción a terceros.
2	Personal de apoyo al tránsito: pueden ser voluntarios o contratados por una instancia gubernamental o institucional.	Policía de tránsito: agente de movilidad encomendado a esa única función.
3	Infraestructura vial: conjunto de los bienes inmuebles de estado concebidos para la vía pública.	Semáforo: dispositivo automatizable, paso de cebra o cruce peatonal, avenidas, ciclo vía, paseo peatonal.
4	Código Nacional de Tránsito	Leyes básicas de movilidad.

Fuentes: Real Academia Española; (Pacheco Cortés, 2017)

Además de la seguridad vial, en la educación vial deben tenerse en cuenta otros dos conceptos importantes: carreteras y movilidad. La palabra carretera tiene un significado propio,

que está relacionado con un camino público, ancho, propio para carros y coches. Sin embargo, en términos de transporte sostenible, el término movilidad se refiere a la calidad de ser móvil (Jeon, 2005). En un sentido socioeconómico, la movilidad es la demanda colectiva de cada área metropolitana, y un derecho inherente (accidental), porque con la movilidad de las personas, los cambios en la vida urbana se vuelven cada vez más complicados, puesto que el crecimiento de la población de vehículos de motor es proporcional (Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo, 2013).

La movilidad es importante porque promueve la comunicación y la prosperidad económica, Porque integra espacios y actividades que facilitan el acceso a bienes y servicios básicos y necesarios (Pacheco Cortés, 2017). Cualquier política de mejora en el movimiento de personas requiere la participación de un gran número de ciudadanos y un fuerte acuerdo entre los tres niveles de gobierno: el poder ejecutivo (responsable de ejercer el poder en el gobierno de la República); el poder legislativo (el poder de hacer leyes) y el poder judicial (un sistema judicial que interpreta y aplica las leyes). Del mismo modo, toda política de movilidad debería manejar un plan o programa específico de apoyo a la seguridad vial.

Por otra parte con la situación actual que se está viviendo a nivel mundial, se dado paso a la era de la digitalización con la cual se permite que exista una forma más lúdica de aprendizaje, ya que pueden montarse a la red, programas de concientización de seguridad vial, es así que;

...Gilster (1997) define a la alfabetización digital —una de las llamadas alfabetizaciones del siglo XXI para la lectura y la escritura— como la que se necesita para entender la información percibida, evaluada e integrada por medio de diversos formatos informáticos que toda computadora pueda ofrecer. La importancia de la alfabetización digital para los adultos se basa en la capacidad de acceder a la educación que no pudieron tener durante su niñez o adolescencia, y en “aprender a

aprender” mediante el uso correcto y rentable de dispositivos electrónicos diseñados para navegar por Internet y realizar actividades utilizando aplicaciones didácticas. Al desarrollar e incrementar la alfabetización digital, se desarrollan competencias para aprender utilizando medios electrónicos y para ponerse al día en la información sobre los acontecimientos cotidianos en el entorno inmediato, en el país y en el mundo, con lo que se puede fomentar la concienciación ciudadana sobre temas como la seguridad vial y la participación gradual de alfabetizados digitales, que van desde simples comentarios o puntos de vista en foros públicos hasta propuestas estructuradas de los ciudadanos para mejorar la seguridad... (Gilster, 1997).

Teniendo en cuenta lo anterior, se puede encontrar que la enseñanza de la educación vial hace parte de la concientización de los problemas del hombre en la sociedad, es decir la construcción de alternativas u orientación en un mundo de transformaciones lo que constituye un ejercicio pleno (Unidad Nacional de Seguridad Vial , 2014).

En cuanto a las normas que vinculan las normas de tránsito y la seguridad vial, se puede decir que tienen un valor fundamental en la protección de valores relacionados con la vida e integridad de los sujetos. Por tanto, el respeto que generan las leyes y normativas típicas afectará el conflicto de intereses en la vía pública, lo que a su vez incide en la existencia de accidentes viales.

Por tanto, el objetivo es la seguridad vial, y este objetivo se logra a través de la educación formal para fortalecer, comprender, contextualizar y obtener conocimientos sobre el conocimiento desde la teoría y la práctica, que proviene de la efectividad del primer y segundo nivel.

Algunas encuestas en el campo de la educación plantean el significado de la relación entre factores internos y externos y la educación, es decir, a partir del aprendizaje de conceptos, el aprendizaje de la motricidad y el aprendizaje de la resolución de problemas, absorben

conocimientos, habilidades y actitudes para funcionar. Asimismo, la docencia es un proceso de difusión del conocimiento sobre un tema específico, es decir, el aprendizaje y la enseñanza forman parte de la composición global del ser humano, y se utilizan diferentes medios y estrategias para promover la transformación permanente del conocimiento, pensamiento, actitud y comportamiento (Vásquez, 2010).

En el 2010, las Naciones Unidas proclamó el Decenio de Acción por la Seguridad Vial (2011-2020) con el fin de estabilizar de reducir el número de víctimas por accidentes viales, el objetivo central de este proyecto es el Desarrollo Sostenible dentro de los ejes de salud y bienestar dentro de las comunidades sostenibles el cual resaltan la integración y planificación de gestión para el desarrollo urbano con el fin de reducir el número de muertes y heridos proporcionados por el sistema de transporte (Movilidad, 2017).

Por sí sola, la incidencia de los accidentes de tránsito se compone de salud, enfermedades crónicas no transmisibles (ECNT) y, a la larga, provocará muchas muertes y enfermedades. Por tanto, son prevenibles en gran medida porque están relacionados con el estilo de vida y el entorno físico, social y cultural, por lo que dependen de nuestras actitudes y comportamientos hacia los usuarios de la vía pública. Si se quiere minimizar el impacto económico, social y familiar de estas enfermedades, se puede y se debe cambiar el comportamiento de cruzar la carretera sin permiso, conducir sin casco ni cinturón de seguridad y acelerar.

2.3 Marco Histórico

Para comprender la importancia de la seguridad vial, es necesario comprender los antecedentes de este tema, que afecta no solo a nuestro país sino también a otras partes del mundo. De hecho, los accidentes de tráfico y los accidentes de tráfico son incidentes violentos y

accidentales, que involucran factores relacionados con las personas, los vehículos, el medio ambiente y la sociedad. A nivel mundial y local, estos incidentes se consideran un grave problema de salud pública, que afecta a otra forma de violencia social. Las políticas internacionales de seguridad vial requieren que todos los actores sociales y de fondo implementen nuevas políticas públicas basadas en intervenciones y acciones específicas que ayuden a mejorar la convivencia ciudadana, y presten especial atención a la seguridad vial, especialmente la prevención y la salud, y emprendan acciones. Promoción integral y efectiva del cambio cultural y reducción de esta problemática social, el propósito es provocar cambios de comportamiento, asegurar y mejorar la calidad de vida y promover el bienestar de los transeúntes de todas las edades.

¿Por qué es importante promover la educación vial para los niños en edad escolar? En el marco legal actual de China, se han brindado lineamientos para la implementación de iniciativas y acciones entre diferentes actores y organizaciones. Estos lineamientos y acciones no solo ayudan a formular acciones de seguimiento en caso de incumplimiento de leyes y señales de tránsito. Y controlar las medidas para reducir las muertes o lesiones causadas por los accidentes de tránsito, pero también cree que es necesario ganar influencia del sistema educativo, y utilizarlo como base para la publicidad, formación y promoción de la cultura de seguridad vial para evitar un impacto mayor en este tema. Proteger a los ciudadanos más vulnerables directa o indirectamente en la vía pública en este caso, los alumnos que se acerquen a la escuela a través de las distintas localizaciones que componen el espacio vial hará el papel de peatones, usuarios de bicicletas o pasajeros.

En Colombia, las instituciones educativas (públicas y privadas) tienen la capacidad de combinar los componentes básicos de la educación vial con la Directiva Ministerial No. 13 del

14 de agosto de 2003. La motivación fundamental es enfrentar la alta accidentalidad, que está registrada en el país y se vive todos los días, o son la causa de graves daños a muchos ciudadanos, y lo que es más preocupante a los niños y jóvenes en edad escolar. Por lo tanto, la importancia de combinar la educación con el tráfico y la seguridad vial se coloca en el plan de estudios, y se deben tomar acciones adecuadas y significativas desde una perspectiva horizontal de acuerdo con la situación actual para que los niños y niñas puedan ejercer su libre fluidez y desarrollo correcto, seguridad, uso y disfrute de los espacios públicos.

Si bien la educación vial en Colombia tiene directrices ministeriales, estándares de competencia y el Código Nacional de Tránsito, se ha establecido la educación vial obligatoria en los niveles de preescolar, básica primaria, básica secundaria y educación secundaria vocacional, teniendo que la educación vial debería estar incorporada en su plan de estudios.

Este tipo de autonomía otorgada a las instituciones educativas públicas y privadas tiene características comunes, porque la enseñanza de la seguridad vial a veces se limita a enfatizar y recordar las señales y regulaciones de tránsito. En caso contrario, imitará escenas urbanas diseñadas en espacios abiertos como el patio de la escuela o la propia aula, que incorpora todos los elementos de movilidad para desarrollar temas sobre el aumento de la velocidad de conducción de los estudiantes. Enfatizar la función de los semáforos, el uso de cinturones de seguridad, la atención al cruzar la vía, el comportamiento de los diferentes participantes en la vía (como peatones, ciclistas, conductores y pasajeros), especialmente el cuidado y preservación de la vida. Según la Directiva Ministerial, estos temas deben basarse en el respeto al derecho a la vida, el reconocimiento y cumplimiento de las leyes de tránsito, y el desarrollo de conocimientos, habilidades y destrezas que permitan a los niños y jóvenes ejercer su derecho a moverse con libertad y seguridad.

En cuanto a la solución de estos problemas, el cuerpo es especialmente valorado en la educación vial en las escuelas, especialmente en la enseñanza de la seguridad vial, porque está relacionado con la disciplina y la flexibilidad, y se utiliza para intentar cambiar a las personas que se portan mal en la carretera. La característica del concepto de cuerpo que aparece en las instituciones escolares del país es que cada disciplina le ha dado una estructura conceptual fragmentada a lo largo de la historia, y se basa en la dicotomía de cuerpo y mente, asumiendo que el cuerpo está subordinado a un campo específico con la motricidad. Como la educación física o los deportes y las expresiones faciales, como la danza y el teatro.

Por tanto, la reflexión sobre el cuerpo en la educación vial hace que la escuela pueda ejercer la facultad de los niños, niñas y adolescentes para someter el cuerpo a actividades didácticas específicas para regular, controlar y promover el orden del cuerpo en el espacio. En este sentido, es necesario dar prioridad a la educación reflexiva, sensible y creativa en la enseñanza de la seguridad vial, en este caso es necesario abordar el cuerpo principal de la seguridad vial desde métodos de enseñanza flexibles y prácticas educativas sistemáticas. Para que los estudiantes puedan tener plena motivación y autonomía para participar en la orientación de su comportamiento y el aprendizaje de la conducta docente.

Considerando que en el tema de la educación vial hay muchas personas que deben compartir la responsabilidad, esta investigación es necesaria para contribuir a este proceso mediante la tutoría de los docentes de la Corporación Universitaria CENDA y del Colegio Liceo Latinoamericano del Sur. Hacer esta contribución no es solo mediante la revisión de documentos que brindan una base legal para la seguridad vial escolar, sino también mediante referencias específicas para formular contenido, conceptos y estrategias. Estos contenidos, conceptos y estrategias pasarán métodos y prácticas de enseñanza específicos para facilitar el proceso de

enseñanza de las medidas preventivas (educación vial), cuya finalidad es desarrollar determinadas habilidades, conocimientos, adquisición y mejora de hábitos cotidianos, actitudes responsables y valores entre los estudiantes para garantizar la seguridad personal y colectiva de los niños, niñas, jóvenes e incluso adultos, para que puedan movilizarse, y moverse de forma segura y autónoma en entornos como el hogar o la escuela.

Asimismo, en la exploración, integración, aprovechamiento de su entorno operativo y el espacio vial también debe convertirse en una especie de espacio social, donde se puede experimentar no solo sus propias capacidades, sino también apropiarse de otros espacios y momentos como otra forma de conocimiento y no solo para circular.

Por ello, es importante comprender la importancia y la trascendencia de la seguridad vial, conociendo los antecedentes de esta problemática que afecta a la población.

2.3.1 Gestión en el Decenio de Acción para la Seguridad Vial.

En la Resolución 64/255 del 1 de marzo de 2010, la Asamblea General de las Naciones Unidas declaró 2011-2020 como la "Década de la Seguridad Vial". Su objetivo general es estabilizar y posteriormente reducir mediante el aumento de actividades a nivel nacional y regional. Causó la muerte en accidentes de tráfico en el interior. Según el documento del "Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020", la Secretaría de la Organización Mundial de la Salud "Cada año, alrededor de 1,3 millones de personas mueren en accidentes de tráfico, de los cuales más de uno mata a 3.000 personas cada día, y más de la mitad de ellas no viajan en automóvil. Los accidentes de tráfico causan más de 20 a 50 millones de lesiones no mortales y las lesiones son la principal causa de discapacidad en todo el mundo. El noventa por

ciento de las muertes por accidentes de tráfico ocurren en países de ingresos bajos y medianos, donde están matriculados menos de la mitad de los vehículos registrados en el mundo.

Teniendo en cuenta a (Alarcón, et al., 2018), quien señala en su artículo “Mortalidad por accidentes de tráfico en Colombia. Estudio comparativo con otros países”, que la tasa de mortalidad causada por accidentes de tráfico (AT) es un problema de salud pública mundial, con un estimado de 1,25 millones de víctimas cada año, entre las cuales las personas de 15 a 29 años tienen la tasa de mortalidad más alta. Factores como velocidad insuficiente, consumo insuficiente de alcohol y drogas, falta de respeto a las prioridades, cansancio o sueño, factores de distracción, no mantener una distancia segura entre vehículos, no saber conducir correctamente o avería mecánica (Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, 2015), etc., por lo que sigue siendo el factor básico en la aparición de AT.

La mitad de las personas que mueren por esta causa en el mundo son “usuarios vulnerables de la vía pública” (World Health Organization, 2015), es decir, peatones, ciclistas y motociclistas. Si no se toman medidas preventivas, se espera que el AT se convierta en la séptima causa principal de muerte en el mundo para 2030. Por tanto, la reducción de los accidentes de tráfico representa un desafío de salud pública mundial.

Según datos del Instituto Nacional de Medicina Legal y Medicina Legal, para solucionar el problema de las víctimas en Colombia, en la última década los accidentes de tránsito se han convertido en la segunda causa de muerte violenta en Colombia, entre 2000 y 2010, más de 63.700 colombianos perdieron la vida y más de 461.000 colombianos resultaron heridos y su calidad de vida se deterioró. En los últimos años, el número de muertos por accidentes de tráfico ha aumentado en promedio 1,5 veces más que los conflictos armados. Estas cifras muestran que el país enfrenta un problema de salud pública que requiere una atención especial de todos los

actores relevantes, especialmente el imperativo político de reducir el número de muertos y heridos en la vía.

Ante esta problemática, diversas iniciativas e intervenciones han sido impulsadas y formuladas por instituciones públicas (como la Secretaría Distrital de Movilidad, el Ministerio de Transporte y Educación Nacional), y han propuesto de forma conjunta consideraciones y acciones con otras instituciones públicas y privadas como las instituciones escolares, métodos de enseñanza adoptados por docentes y profesores.

Se puede inferir del apartado anterior que es necesario repensar las prácticas de educación vial en las diferentes instituciones para que los niños, niñas, jóvenes y adultos, no solo adquieran las habilidades básicas necesarias para desarrollar la autonomía personal, comprender y comprender las reglas, sino también a través de la participación activa en la vida social, a través de la exploración, el ejercicio y así descubran la capacidad de interactuar eficazmente con su cuerpo y con el entorno más cercano.

2.4 Marco Normativo

Con el fin de entender la importancia y los alcances de una Escuela de Seguridad Vial, en la presente investigación se hace necesario comprender la normativa que la sustenta, apoyada en la Constitución Política de Colombia, todos aquellos lineamientos provenientes del Ministerio de Transporte, la Ley 115 y ciertos decretos que proporcionan las bases sobre las que se construye, determinando el alcance de la participación política sobre el tema a estudiar.

Se encuentra como norma rectora a la Constitución Política de Colombia de 1991, en su Art. 2 nos dice: “Son fines esenciales del estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y

deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo” (p. 1).

Basándose en lo anterior, se espera que con la implementación de una Escuela de Seguridad Vial, dentro de las Instituciones educativas, contribuya de manera importante a fortalecer la cultura cívica propia inculcada desde la niñez para promover prácticas de respeto, cooperación y orden entre los miembros de la ciudadanía.

El Art. 24 de la Constitución Política junto con el Art. 1 de la Ley 769 de 2002, disponen que “Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia” (p.4). Es importante inculcar a los niños una cultura cívica responsable desde la infancia. Esta cultura hace que los ciudadanos de hoy sean conscientes del impacto que sus acciones o acciones pueden tener en el medio ambiente u otros. De hecho, este es el único país que puede garantizar la seguridad, el bienestar y el derecho de uso permanente del espacio público compartido por todos.

El Art. 41 de la Constitución Política nos dice que “En todas las instituciones de educación, oficiales o privadas, serán obligatorios el estudio de la Constitución y la Instrucción Cívica. Así mismo se fomentarán prácticas democráticas para el aprendizaje de los principios y valores de la participación ciudadana” (p. 6). Para hacer de los estudiantes de hoy, unos correctos ciudadanos el día de mañana es fundamental que dominen la buena formación, la conciencia colectiva y los buenos hábitos, y lo más importante es proteger la vida humana, y esto debe ser por encima de todo. Es por eso que en el Colegio Liceo Latinoamericano del Sur y Corporación

Universitaria CENDA, se sentará un gran precedente para su población educada y les inculcará el conocimiento del respeto a las leyes de tránsito, el orden y la disciplina y sus actividades en las calles de la ciudad a través de la Escuela de Seguridad Vial.

Se encuentra el Decreto Distrital N° 594 de 30 de diciembre de 2015, “Por el cual se adopta el Plan de Movilidad Escolar PME para Bogotá D.C., y se dictan otras disposiciones” (p. 1). Allí se entiende que el PME tiene como objetivo principal educar, capacitar y proteger a la comunidad escolar frente a sus desplazamientos desde y hacia su institución, orientándolos desde una cultura ciudadana para la movilidad.

El Decreto No. 164 de 26 de abril de 2007, “Por el cual se adopta la formación en seguridad vial escolar como proyecto pedagógico transversal del currículo para todas las instituciones educativas públicas y privadas de Bogotá D.C.” (p.1). Como plan de enseñanza horizontal, la formación en seguridad vial tiene como objetivo convertirse en una parte importante del plan de aprendizaje, que tiene como objetivo tomar medidas contra las estrategias de enseñanza y otras medidas educativas y con ello complementar la formación integral de los niños, niñas y jóvenes y así poder establecer una cultura de respeto. Enseñarlos a que vivir y a su vez aportar, puede hacer que todos adopten una actitud de conciencia y apoyo, para la correcta implementación de la Escuela propuesta.

Con la Ley 1503 del 29 de Diciembre de 2011 del Ministerio de transporte “Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones” (p.1). Con el PME se intenta formar autonomía, apoyo y estándares de cautela entre todos los participantes en la vía para la toma de decisiones a la hora de transitar y utilizar la vía pública, con el fin de poder evaluar las diferentes consecuencias de situaciones peligrosas en su seguridad.

Por su parte, la Resolución 1565 del 6 de Junio de 2014 del Ministerio de Transporte “Por la cual se expide la Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial” (p.1). Esta guía de métodos proporciona apoyo, orientación y orientación para las instituciones educativas, por lo que todos deben considerar las pautas y herramientas proporcionadas allí al diseñar un PME.

La Resolución 2273 del 6 de Agosto de 2014 del Ministerio de Transporte “Por la cual se ajusta el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021 y se dictan otras disposiciones” (p.1). El período de vigencia del plan se extiende de 2016 a 2021. Por otro lado, se debe considerar que el PME debe plantear propuestas y acciones factibles a implementar para lograr las metas, las cuales deben ser consideradas en los siguientes cinco aspectos: institucional, comportamiento humano, vehículos, infraestructura vial y atención y rehabilitación de la víctima.

La Resolución 1231 del 5 de Abril de 2016 “Por la cual se adopta el documento Guía para la Evaluación de Planes Estratégicos en Seguridad Vial.” (p.1). En las organizaciones que están constantemente monitoreando y evaluando, la implementación de PME debe ser un trabajo a largo plazo para mejorar el proceso y hacer los ajustes necesarios y relacionados. Es importante enfatizar que a medida que se completa este trabajo de investigación, la composición del comité guiará a su vez el diseño y todas las implementaciones del PME.

Por otra parte, se encuentra el Art. 55 del Código Nacional de Tránsito Terrestre dice:

Toda persona que tome parte en el tránsito como conductor, pasajero o peatón, debe comportarse en forma que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a los demás y debe conocer y cumplir las normas y señales de tránsito que le sean aplicables, así como obedecer las indicaciones que les den las autoridades de tránsito. (p.34).

Como ya se conoce, los ciudadanos tienen derecho a protegerse, pero los derechos de todos están tan lejos como comenzaron los derechos de los demás, Por tanto, es necesario actuar con personas racionales, coherentes y conscientes en el camino. Ni los derechos individuales ni los derechos colectivos tienen la oportunidad de resolver conflictos innecesarios, cuando surgen conflictos saben cómo resolverlos adecuadamente.

De igual forma el Art. 56: “Se establecerá como obligación en la Educación Preescolar, Básica Primaria, Básica Secundaria y Medía Vocacional, impartir los cursos de tránsito y seguridad vial previamente diseñados por el Gobierno Nacional” (p.34). No solo la policía de tránsito debe ser responsable de mantener el orden vial, sino también la cooperación de otras instituciones (como las instituciones educativas), que deben establecer una nueva cultura basada en la solidaridad y los intereses comunes entre los estudiantes; de esta manera, el pitagórico se puede utilizar con mayor facilidad. La premisa que dijo Pitágoras: “Enseñe a los niños a no castigar a los hombres”.

Cabe señalar que toda la legislación relativa al tema de este trabajo es esencial, aunque el proyecto es de carácter educativo, tiene más aplicaciones efectivas y trascendentales en la vida de los participantes.

Entre tanto la Ley 115 de Febrero 8 de 1994 por la cual se expide la Ley General de Educación en su artículo 1: “La educación es un proceso de formación permanente, personal, cultural y social que se fundamenta en una concepción integral de la persona humana, de su dignidad, de sus derechos y de sus deberes.” (p.1). Este artículo sienta las bases del trabajo, porque la PME se relaciona con la formación cultural de hábitos y prácticas de salud, y al mismo tiempo promueve buena relación con los demás.

La Ley 115 en su Art. 5 resalta los fines de la educación, entre los que se encuentran:

El pleno desarrollo de la personalidad sin más limitaciones que las que le imponen los derechos de los demás y el orden jurídico, dentro de un proceso de formación integral, física, psíquica, intelectual, moral, espiritual, social, afectiva, ética, cívica y demás valores humanos. (p.2).

Se cree que en este caso, el PME forma parte de la composición moral de las personas porque inculca en los estudiantes el valor de actuar correctamente a través de la estrategia, por tal razón es importante generar más cursos didácticos, motivadores e interesantes en las escuelas de seguridad vial.

Para que se diera la expedición de la Ley 769 de 2002 “por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”, se presenta por la necesidad de contrarrestar la alta siniestralidad registrada en el país, que cada día causa lesiones mortales a muchos colombianos y, más preocupantemente, a niños y jóvenes en edad escolar.

La Ley General de Educación No. 115 de 1994, trata los componentes básicos de la educación vial y menciona que las instituciones educativas deben organizar sus proyectos educativos institucionales, sus planes de aprendizaje y el monitoreo de las condiciones de seguridad vial, educación vial y prevención vial.

La educación sobre tránsito y transporte (guía curricular, estándares básicos de capacidad docente y proyectos de enseñanza horizontal, etc.) y la seguridad vial tienen como finalidad desarrollar conocimientos, habilidades y destrezas para que los niños y jóvenes puedan ejercer sus derechos de movilidad. Libertad, seguridad, comprensión y cumplimiento de las normas de tránsito y respeto de los derechos de los demás en los lugares públicos. Este tema se basa en el derecho a la vida, la seguridad en los viajes, el disfrute del espacio público y el reconocimiento y

respeto de las normas y leyes. Por ello, se desarrolla este tema de manera general. La ciudadanía puede utilizar de manera muy eficaz a través de herramientas de trabajo educativo como los estándares de ciudadanía.

Por último, se encuentra la Ley 2050 del 2020, la cual modifica y adiciona la Ley 1503 del 2011 para establecer la competencia de la Superintendencia de Transporte, los organismos de tránsito y el Ministerio del Trabajo para la verificación de la implementación de los planes estratégicos de seguridad vial (PESV).

También se establece el diseño de un programa pedagógico, antes de un año posterior a la sanción de la ley, para capacitar en la planeación e implementación de los planes estratégicos de seguridad vial, articulados con el Sistema de Gestión en Seguridad y Salud en el Trabajo – SGSST. El programa definirá los contenidos de acuerdo con la metodología de diseño e implementación de PESV, destinatarios, frecuencia, herramientas metodológicas y demás condiciones necesarias para su implementación (Congreso de la República, 2020) .

2.5 Marco Institucional

La Escuela de Seguridad Vial, busca ser implementada en dos instituciones educativas a saber, las cuales permitieron que se pusiera en práctica la socialización con sus estudiantes, por lo cual se describirán a continuación.

2.5.1 Colegio Liceo Latinoamericano del Sur



Es una institución educativa privada que busca formar Hombres y Mujeres, que participen con protagonismo en el proceso social reivindicando el rol que los jóvenes deben tener en la sociedad (Liceo Latinoamericano del Sur, 2020).

Misión

Institución educativa privada que busca formar Hombres y Mujeres, que participen con protagonismo en el proceso social reivindicando el rol que los jóvenes deben tener en la sociedad.

Visión

Seremos una institución líder en formación de valores que permitan a todos nuestros estudiantes ser reconocidos por su excelencia académica, actitud de compromiso con su familia, sociedad y medio ambiente (Liceo Latinoamericano del Sur, 2020).

Perfil estudiante LLS

El LICEO LATINOAMERICANO DEL SUR pretende formar un educando que tenga el siguiente perfil:

- a. Un ciudadano con un comportamiento basado en las vivencias de los valores y solución pacífica de conflictos.
- b. Un estudiante analítico, crítico y con espíritu científico.

- c. Un ciudadano íntegro en formación académica y formación moral.
- d. Un ciudadano productivo con altas competencias en: Lectura, escritura, cálculo matemático, decisiones de grupo, liderazgo social y en el uso y manejo de información tecnológica y científica.
- e. Un estudiante que asuma los principios de la investigación como parte de su conocimiento. Para ello se debe tener en cuenta los siguientes criterios axiológicos, básicos en la formación del estudiante:
 - Que propicie la integración y una relación amorosa con los miembros de su familia.
 - Que ame la vida y el trabajo.
 - Que sea reflexivo, crítico y creativo.
 - Que sea respetuoso y tolerante.
 - Que sea honesto y responsable.
 - Que sea solidario y colaborador.
 - Que sea un ser sensible socialmente preocupado por conservar y respetar el medio ambiente.
 - Que propicie la integración y una relación amorosa con los miembros de su familia.
 - Que sea honesto en su actuar, creativo, autónomo, crítico y autocrítico.

Ubicación



Fuente: (Liceo Latinoamericano del Sur, 2020)

Lema

“Seremos una institución líder en formación de valores”

2.5.2 Corporación Universitaria Cenda



La Corporación Universitaria CENDA, con domicilio en Bogotá D.C., es una Institución Privada de Educación Superior, de utilidad común, sin ánimo de lucro, con carácter académico

de Institución Universitaria, reconocida mediante la Resolución 1597 de febrero 28 de 2011 expedida por el Ministerio de Educación Nacional.

CENDA inicia labores en agosto de 1976, su trayectoria fundada en un ideario constituye hoy el patrimonio de la Institución, el cual prevalece como parte vital de su misión y visión (Cenda, 2020).

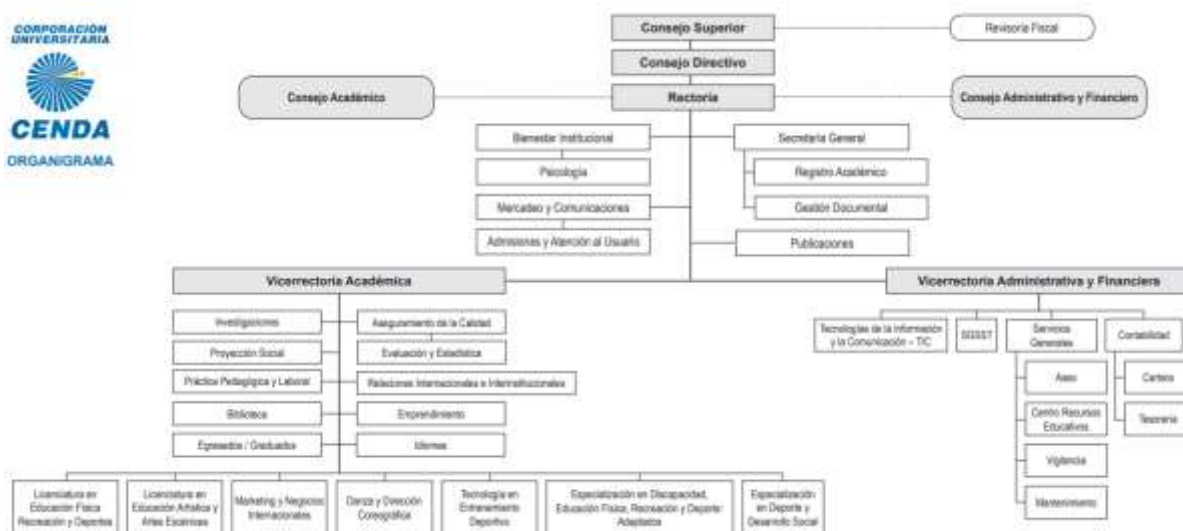
Misión

Formar ciudadanos con un compromiso ético y responsable, contribuyendo a la solución de las necesidades de la sociedad y su desarrollo sostenible, mediante programas de pregrado y postgrados generando así, mejores condiciones de bienestar en la comunidad.

Visión

Para el año 2030 será una Institución Universitaria con reconocimiento social mediante una alta calidad académica de sus programas, interrelacionándose a nivel nacional e internacional con diversas comunidades, haciendo énfasis en innovación y emprendimiento.

Organigrama

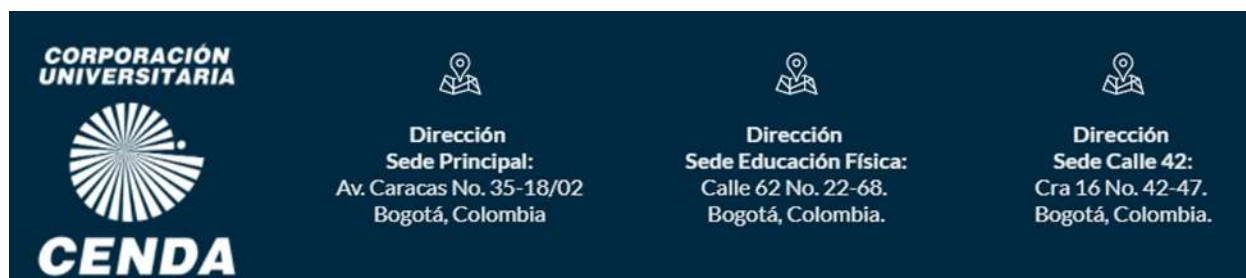


Fuente: (Cenda, 2020)

Perfil

Más de 40 años en educación superior formando ciudadanos con un compromiso educativo ético y responsable, contribuyendo a la solución de las necesidades de la sociedad y su desarrollo sostenible, mediante programas de pregrado y posgrado generando así, mejores condiciones de bienestar en la comunidad.

Localización



Fuente: (Cenda, 2020)

3 Metodología

El presente estudio tiene un enfoque mixto con predominancia cualitativa, exploratoria, descriptiva y explicativa, con un diseño de acción, manejando técnicas como encuestas y grupos focales compuestos por los docentes, directivos y los estudiantes participantes. Los métodos utilizados fueron análisis y síntesis, inducción y deducción y la triangulación.

Fals Borda (1988), relata sobre la investigación Acción Participativa (IAP), la cual es un proceso que combina la acción participativa y la acción científica cuya meta es transformar la realidad social e ideológica para construir el beneficio colectivo, como metodología se ajusta a realizar los procedimientos con un enfoque particular los cuales no pueden ser aplicados en forma aislada, ya que son vinculantes entre sí.

Busca el entendimiento de un problema social, favoreciendo un cambio en las condiciones existentes a través de la participación de actores sociales, de esta manera convirtiéndolos en actores de cambio para lograr la transformación.

3.1 Diseño y enfoque

La presente investigación es cualitativa, descriptivo, crítico social, interpretativa con diseño de acción y participación de estudio de casos examinados temporalmente de manera sincrónica.

3.2 Muestra o población objeto de estudio

El tipo de muestra de esta investigación es por conveniencia, se obtiene mediante la participación de los estudiantes pertenecientes a la Facultad de Educación Física de la

Universidad Pedagógica Nacional, en la Sede Valmaría. Y el segundo grupo es la participación de los estudiantes de grado 11 del Colegio Liceo Latinoamericano del Sur.

Teniendo en cuenta que el número total de estudiantes a los que fue aplicada la capacitación fue en total 39 estudiantes de grado 11 del Liceo Latinoamericano del Sur. De los cuales 21 son hombres y 18 son mujeres.

Por su parte, para la Corporación Universitaria Cenda, fue aplicada en un total de 25 estudiantes de la Facultad de Educación Física. De los cuales 18 son hombres y 7 son mujeres.

3.3 Instrumentos

En la presente investigación se tuvo en cuenta como estrategia de investigación:

- La observación por medio de los talleres virtuales realizados en clase.

Mediante el cual se puede determinar factores relacionados como el ambiente, los recursos humanos y económicos, etc.

A su vez se utilizarán diferentes documentos para alcanzar los objetivos buscados, tal como son: las actividades ludo-recreativas para la receptación y entendimiento de los alumnos, más la implementación de una cartilla lúdica que permitirá a los estudiantes poder consultarla en el momento en que ellos lo requieran, ya que puede ser vista de manera virtual, como de manera tangible.

Por ello, el presente trabajo se visualiza, como una experiencia de vida que aporta importantes experiencias para mejorar los procesos y conductas de los de los estudiantes, sobre los cinco actores viales (Peatón, Ciclista, Motociclista, Pasajero y Conductor) a partir de la práctica de actividades y situaciones basada en la vivencia de los mismos.

A continuación se explican las fases de la Investigación Acción, participación desarrollada durante el proceso metodológico de la investigación.

Planeación: En la Fase de Planeación de la presente investigación se partió del diseño y realización de talleres, su observación y diálogo (virtual) con los estudiantes, que permitieron reconocer las características de su actuar en material vial. Los resultados arrojados en esta fase, permiten tener un referente de análisis y diagnóstico con respecto al problema planteado en la investigación y así mismo las posibles causas.

Observación: En la Fase de Observación de la investigación se registró mediante encuestas y el diálogo permanente con los estudiantes y docentes; algunos conocimientos en materia vial, proponiendo algunos cambios y se notó en ellos un mayor deseo de participación, trabajo en grupo y colaboración para con los mismos.

Por otra parte, se llevó a cabo una charla (capacitación) con los estudiantes de la Universidad Pedagógica Nacional (UPN), con los cuales se intercambiaron ideas y conocimientos sobre la norma Ley 769, sobre los peatones, la educación vial en los educadores físicos, demostrando porque son la mano derecha de la educación vial.

Participación: En esta fase se tuvieron en cuenta los resultados de las anteriores fases, lo que llevó a orientar procesos o acciones que se encaminen hacia la práctica de competencias ciudadanas, que mejoren el comportamiento vial, de los participantes.

3.3.1 Encuesta inicial

Encuesta o entrevista semi estructurada: Esta herramienta permite a partir de un cuestionario base, en donde el entrevistado y entrevistador, entablan un diálogo que permita conocer a profundidad las percepciones y conocimientos del actor frente a un entorno, realidad o problema.

Esta es una herramienta cualitativa porque su estructura permite que el entrevistado brinde su visión frente a las temáticas planteadas sin necesidad que existan apoyos o soportes estadísticos sobre los cuales deba fundamentar su parecer.

La encuesta que se realizó(ver anexo 1 y 3), involucró a docentes y estudiantes pertenecientes a dos instituciones educativas, una la Corporación Universitaria Cenda la cual tiene el programa de Educación Física, la otra es el Colegio Liceo Latinoamericano del Sur, específicamente con los estudiantes del grado 11, con los cuales se pueda demostrar sus conocimientos en educación vial, en la tabla 2 se puede apreciar el consolidado de respuestas según cantidad de estudiantes que hicieron la prueba.

Cabe mencionar que en cada una de las instituciones educativas, antes de dar inicio a la presentación e implementación de una Escuela de Seguridad Vial, se llevó a cabo una reunión con los respectivos directivos, quienes autorizaron la realización de la misma, así mismo se envió a cada padre de familia (si era el caso), el correspondiente consentimiento informado (ver anexo 2), el cual fue leído y firmado por cada uno de ellos.

Por último, al momento de finalizar la Escuela de Seguridad Vial se llevó a cabo una encuesta final (ver anexo 11 y 12), con el fin de verificar que lo aprendido por los estudiantes y así tener constancia de si fue efectiva o no la capacitación.

4 Resultados

Una vez aplicados todos los instrumentos de recolección de la información (encuesta y observación), se realizó el trato correspondiente para el análisis de los mismos, en este se verificarán las respuestas dadas por los estudiantes, con el fin de poder abordar mejor cada uno de los temas y así conseguir un aprendizaje provechoso.

Tabla 2 Tabla resumen de encuesta inicial

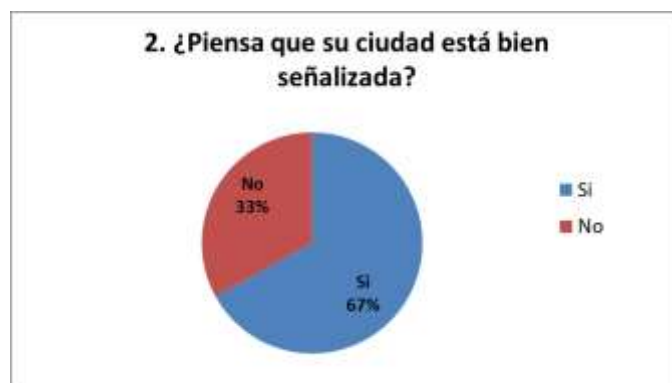
Preguntas realizadas a 39 estudiantes	Si	No
1. ¿Cree usted que hay en su ciudad información y publicidad sobre la Seguridad Vial?	33	7
2. ¿Piensa que su ciudad está bien señalizada?	26	13
3. ¿En su ciudad se respetan las aceras y los pasos peatonales?	13	26
4. ¿Cree conveniente que varias calles de la ciudad se pusieran de dirección única?	26	13
5. ¿La gente usa normalmente los cascos para la moto?	39	0
6. ¿Se cumple con la obligación de llevar el cinturón de seguridad puesto?	33	7
7. ¿Está de acuerdo con el sistema de control de velocidad?	39	0
8. ¿Le parece correcta la metodología para obtener la licencia de conducción?	39	0
9. ¿Conoce a alguien que haya obtenido la licencia sin haber rendido el examen teórico – práctico exigido?	13	26
10. ¿Sabe cuál es la velocidad máxima permitida en las calles?	13	26

Fuente: Elaborada por el autor

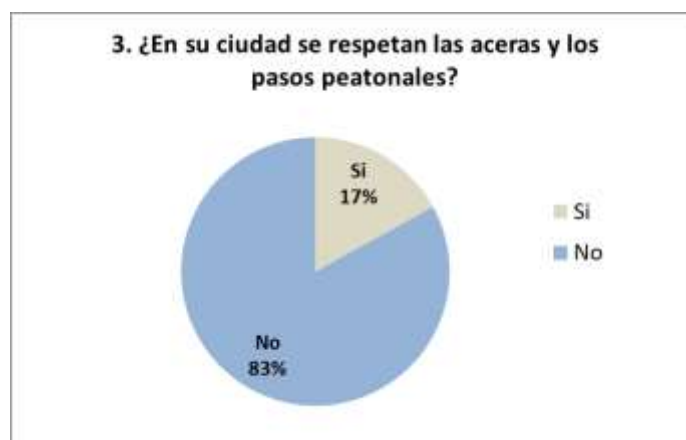
Gráfica 1 Resultados de la encuesta inicial



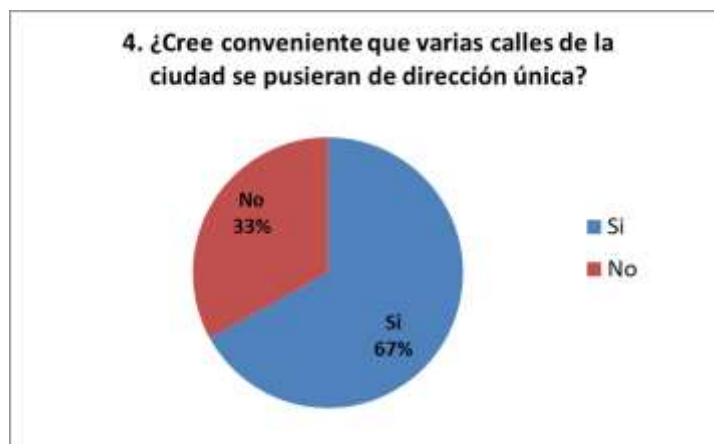
En relación a la primera pregunta puede verse que los estudiantes consideran que la ciudad de Bogotá si se encuentra la suficiente información y publicidad sobre seguridad vial.



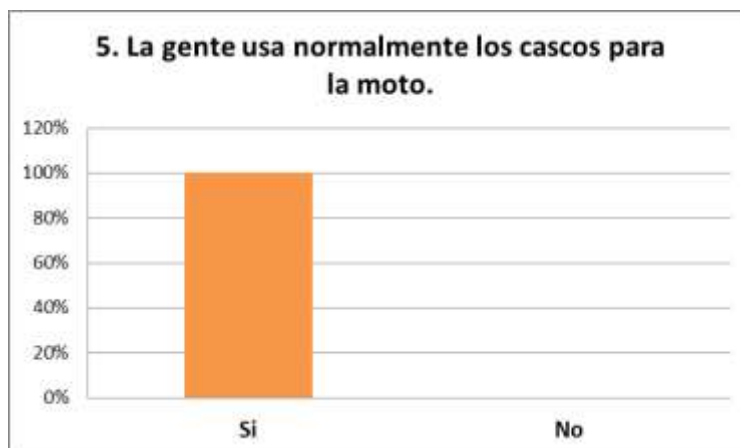
Es así como en pregunta número dos, la población estudiantil, refleja que la ciudad de Bogotá si se encuentra bien señalizada.



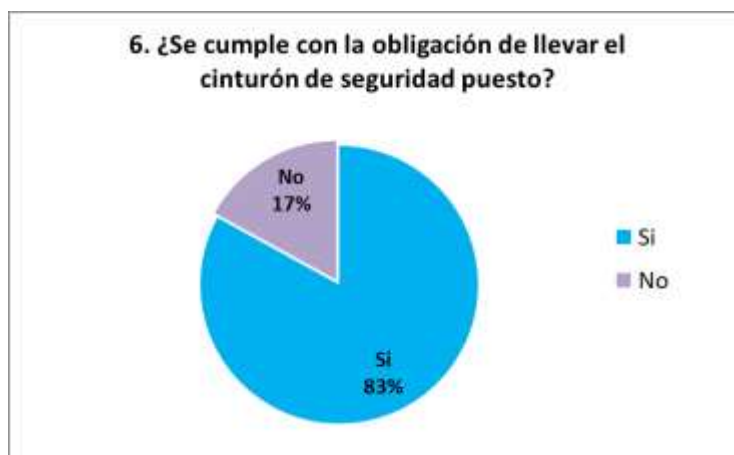
Ante la tercera pregunta los estudiantes en un 83% consideran que no se respetan las aceras y pasos peatonales en la ciudad, lo que muestra que la población necesita más cultura ciudadana.



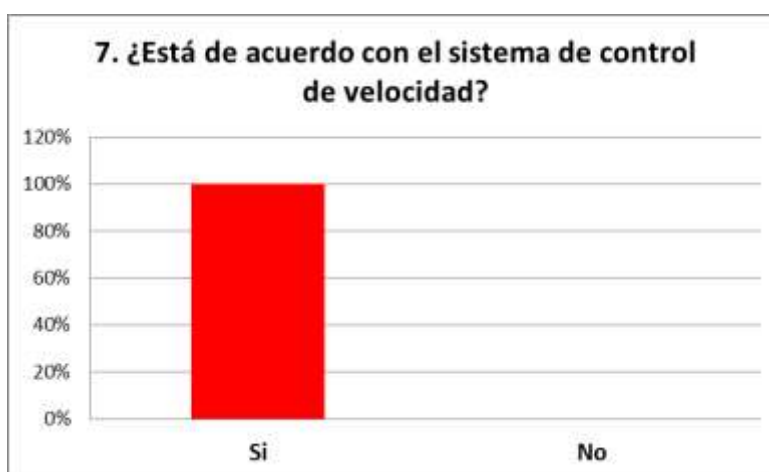
En relación a la pregunta cuatro, se encuentra que los estudiantes consideran que es mejor que existan más calles en un solo sentido o dirección única, ya que para ellos eso mejoraría la movilidad.



La población estudiantil considera en su totalidad que la gente que utiliza como medio de transporte la motocicleta, usa el casco como medio de protección.



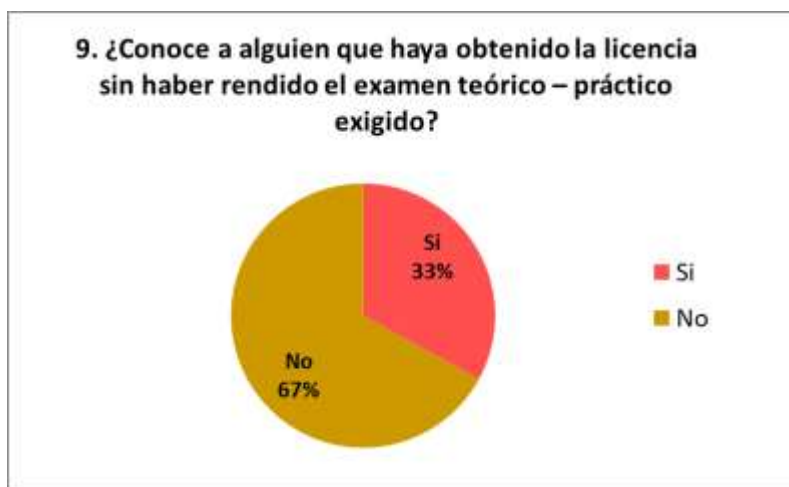
Para la gran mayoría de estudiantes, las personas que utilizan vehículos dan uso adecuado y llevan puesto el cinturón de seguridad.



Todos los estudiantes, consideran que el sistema de control de velocidad es una buena herramienta para prevenir los accidentes, aunque son conscientes que la imprudencia en algunos actores viales son los que provocan la mayoría de siniestros.



Para todos los estudiantes encuestados, la metodología de obtención de la licencia de conducción es la apropiada, puesto que no da lugar a fallas o errores de los conductores.



Ante la pregunta siete, los estudiantes manifestaron en su gran mayoría no conocer a alguien que obtuviera de manera incorrecta la licencia de conducir, pero existe un grupo que si lo conoce, y considera que no es correcta esta forma de obtenerla.



Por último, al revisar la pregunta diez, la gran mayoría de los estudiantes es conocedor de los límites de velocidad permitidos en las calles de la ciudad de Bogotá.

4.1 Actividades ludo-recreativas de sensibilización para la educación vial

Teniendo en cuenta el grupo poblacional en el cual se va a llevar a cabo la implementación de la Escuela de Seguridad Vial, cabe mencionar que actividades se realizarán, para que los estudiantes de ambas instituciones, puedan adquirir el conocimiento esperado.

Como primera medida se realizarán charlas sincrónicas sobre la normatividad de tránsito, movilidad y seguridad vial que se encuentra vigente en Colombia.

Luego de realizadas estas charlas, se dará paso a la elaboración de unos talleres didácticos o lúdicos con el fin de que los estudiantes despierten el interés de investigar sobre la norma.

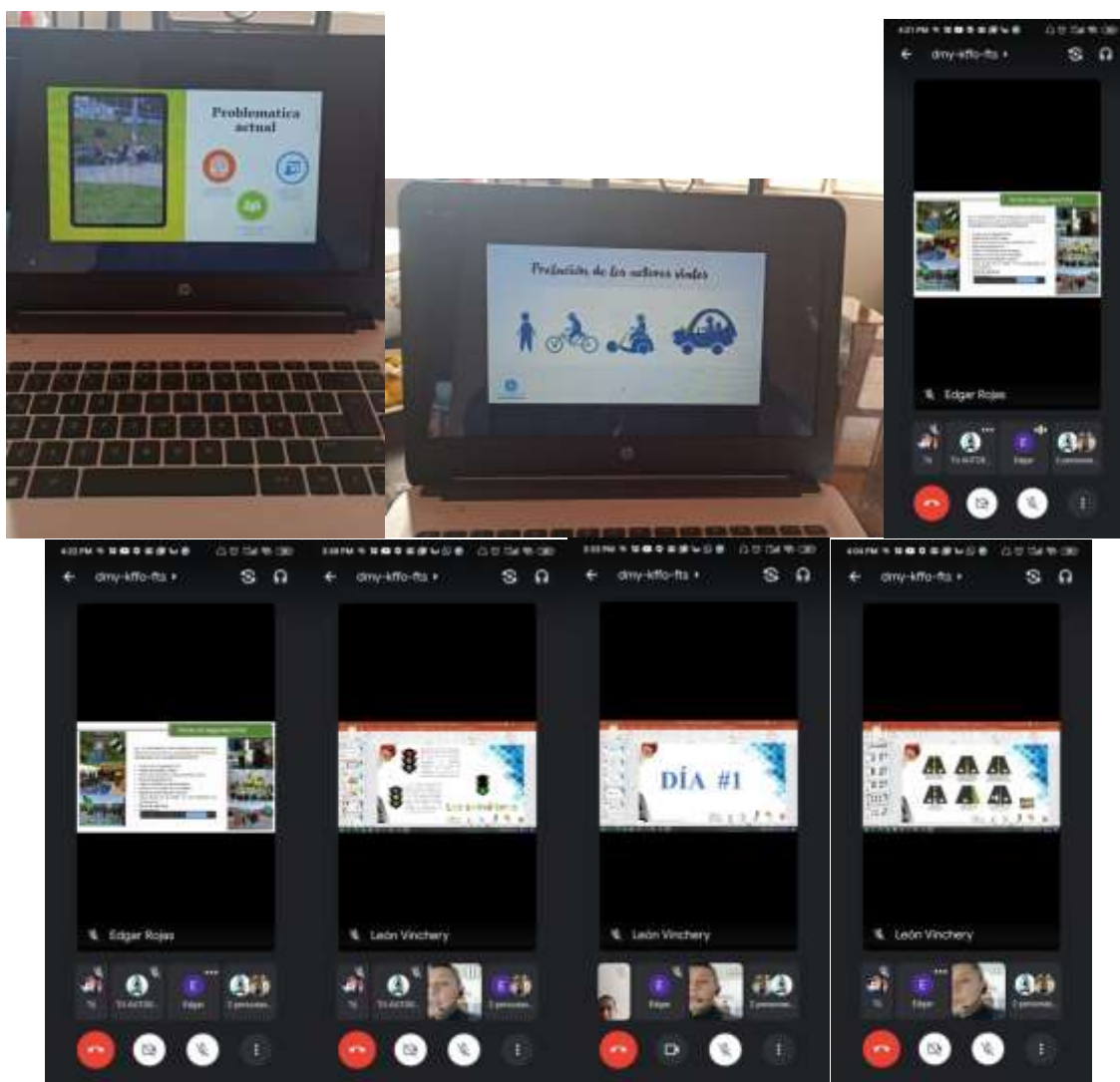
Au vez se trabajarán métodos de adaptación al medio, que no es más que el enfoque de la señalización mundial y así identificar los factores que competen a los ciudadanos, analizando los comportamientos de cada uno de ellos, no solo en su actuar diario en sus hogares, sino principalmente frente a la vía, mostrándose ellos como actores viales, que son en cualquier momento.

Por último se realizará un vivencial, es decir llevarlos a la práctica de todo aquello que aprendieron en una semana, por medio de juegos e interacción con la Seccional de Tránsito y Transporte dentro del programa de prevención con el Señor Intendente Mejía y a su vez la Secretaría Distrital de Movilidad, el departamento de Seguridad Vial, realicen unas lúdicas que se traten temas sobre el manejo de alcohol y sustancias psicoactivas vistas desde el rol de conductor y peatón, manejo de la perspectiva de la velocidad, a su vez enseñar a los estudiantes dentro de la práctica de cómo realizar una inspección a un automóvil, a una moto y a una bicicleta, ya que hoy en día se está viviendo en la década de la sostenibilidad, también poder hacer una actividad lúdica donde puedan ellos interpretar y dar a conocer todo lo que aprendieron en cada una de las charlas, y así puedan tener bases y tengan la autodisciplina y autorregulación para que no cometan errores o se conviertan en un número más de las estadísticas de accidentalidad.

Realizado todo lo anterior, es decir al finalizar toda la implementación de Escuela de Seguridad Vial, se entregó un certificado de haber recibido las charlas (ver anexo 4).

4.1.1 Charlas Sincrónicas

Ilustración 1 Evidencias de realización de las charlas



Fuente: Tomadas por el autor

4.1.2 Taller No.1- Movilidad

1. ¿Qué vías y medios de transporte puedes observar en tu ciudad y los alrededores?
2. ¿Cuál de los medios de transporte vistos en la capacitación te llamó más la atención? ¿Por qué?
3. ¿Cuál es la ciudad más cercana al lugar donde vives y que medio de transporte utilizas para desplazarte?

4. ¿Qué productos de tu región se venden en la ciudad? ¿En qué se transportan?
5. ¿Qué vías principales de entrada y salida cuenta tú ciudad?
6. Escoge uno de los medios de transporte (tren, animales de carga, bicicleta, barco, carro, y avión) y escribe al menos cinco ventajas y tres desventajas que le encuentre a ese medio de transporte.
7. Desde tu punto de vista, ¿Qué importancia tienen los medios de transporte que no contaminen el medio ambiente?
8. Menciona geográficamente ¿cuáles son los ríos de tu país por los cuales se genera el transporte de mercancías?
9. ¿Cuál es el medio de transporte que usa en la actualidad para desplazarte de un lugar a otro? ¿Por qué?
10. Con tus palabras cuéntanos que aprendiste (ver anexo 5)

Tabla 3 Resumen consolidado de respuestas del taller 1

<i>Taller No.1- Movilidad</i>	
Preguntas	Respuestas
1. ¿Qué vías y medios de transporte puedes observar en tu ciudad y los alrededores?	Rta: En cuanto a medios de transporte se encuentran los carros particulares, los taxis, las motos, las bicicletas, y los buses del SITP y en las vías la Caracas, vía al llano, la séptima, la 68, la 30, Boyacá, av. ciudad de Cali etc....
2. ¿Cuál de los medios de transporte vistos en la capacitación te llamo más la atención? ¿Por qué?	Rta. El medio de transporte que más cautivo mi atención fue el barco o medios marítimos, ya que a este se remonta toda la historia de comercio externo en el mundo, y cuya historia está implicada en casi todo el desarrollo de la humanidad, tanto en guerras, exploraciones, comercio y piratas.
3. ¿Cuál es la ciudad más cercana al lugar donde vives y que medio de transporte utilizas para desplazarte?	Rta. La ciudad más cercana es Villavicencio, y cuando suelo ir a este lugar uso el transporte intermunicipal.
4. ¿Qué productos de tu región se venden en la ciudad? ¿En qué se transportan?	Rta: A Bogotá llega un buen porcentaje de la variedad gastronómica del país y también los productos que llegan a las costas del país por el comercio extranjero, entonces si tomamos en cuenta el transporte internacional estos serían embarcaciones y aviones. Y ya para productos dentro del mismo país entonces se usan vehículos de carga pesada y de transporte de alimentos.
5. ¿Qué vías principales de entrada y salida cuenta tú ciudad?	Rta. Bogotá cuenta con las siguientes entradas y salidas: <ul style="list-style-type: none"> • La utopista sur. • La calle 13 • La vía al llano. • La autopista norte. • La calle 80.
6. Escoge uno de los medios de transporte (tren, animales de carga, bicicleta, barco, carro, y avión) y escribe al menos cinco ventajas y tres desventajas que le encuentre a ese medio de transporte.	Rta. Yo elijo la bicicleta, ya que por la situación actual presentada por el covid-19 es uno de los medios de transporte que más incremento su uso en el año. <p>Ventajas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se hace ejercicio mientras se usa este medio. • En caso de una emergencia es un medio relativamente rápido ya que permite el maniobrar en las vías escapando así de los trancones. • Al ser un medio de transporte de uso cotidiano, la ley brinda ciertas protecciones para que el ciclista pueda movilizarse con más tranquilidad. • Por las características que poseen ciertas bicicletas estas permiten desplazarse por distintos terrenos por los que otros tipos de vehículos no podrían desplazarse. • Existen programas del gobierno a lo largo de la ciudad promovidos por el gobierno para incentivar a los usuarios de bicicleta que la sigan usando de forma segura. <p>Desventajas:</p>

Taller No.1- Movilidad

Preguntas	Respuestas
	<ul style="list-style-type: none"> • Tristemente en Colombia aún no existe un ente que regule el bienestar del usuario, por esto es que el robo de bicicletas es algo constante. • Aun existen pocas vías de uso exclusivo para ciclistas en el país y esto induce a un alto número de accidentalidad para los usuarios, ya que al circular por las vías comunes por donde transitan autos particulares como de carga pesada, estos no tienen en cuenta al ciclista y lo vulnerable que puede llegar a ser ya que una bicicleta no fue diseñada para recibir el impacto de un auto. • El contrabando de bicicletas es algo muy común, pero hace falta una ley que indique explícitamente que no solo el dueño de la bicicleta posea la carta de propiedad de esta, si no que el establecimiento que se niegue a proporcionar esta carta deba pagar una multa o adquirir una sanción.
7. Desde tu punto de vista, ¿Qué importancia tienen los medios de transporte que no contaminen el medio ambiente?	Rta: Para nadie es un secreto que la movilidad convencional como la dependencia del automóvil, impactan sobre el medio ambiente, los recursos naturales y sobre la calidad de vida humana. Ante esta movilidad y transporte tradicional que causa problemas socio-ambientales, nace una alternativa fundamental como lo es la movilidad sostenible o eco movilidad. Esta movilidad fomenta y promueve el uso de transporte o sistemas de medios ecológico, eficiente, responsable y sostenible con la protección del medio ambiente.
8. Menciona geográficamente ¿cuáles son los ríos de tu país por los cuales se genera el transporte de mercancías?	<ul style="list-style-type: none"> • El río Magdalena por el centro del país. • El sistema oriental del río Orinoco y su tributario el Meta. • El sistema sur compuesto por tres ríos que se unen en Brasil: el Amazonas, Putumayo y Caquetá. • El río Cauca.
9. ¿Cuál es el medio de transporte que usa en la actualidad para desplazarte de un lugar a otro? ¿Por qué?	Rta: Dependiendo que tan larga sea la distancia a recorrer uso distintos medios de transporte, por ejemplo, si es una distancia corta suelo ir a pie o en bicicleta, si es una distancia relativa como en estar en un lado de la ciudad y se debe ir al centro o al otro extremo uso Transmilenio, bus particular, Uber o taxi. Pero si ya ponemos en contexto un viaje largo con una distancia considerable se usa el transporte intermunicipal o el avión.
10. Con tus palabras cuéntanos que aprendiste.	Rta: aprendí que la movilidad ha evolucionado de tal manera que antes utilizaban los animales para transportarse de un lugar a otro luego fue evolucionando todo y empezaron a crear los trenes los barcos y ya eran 3 medios de transporte por los cuales podrían transportar mercancías a medida que iban cambiando los tiempos empezaron a crear los aviones los carros particulares y los taxis que por lo cual todos sirven para lo mismo solo que los aviones y los barcos pueden llevar mercancías de país a país. Y en la clase de hoy 7 de octubre aprendí que es importante respetar las normas viales para poder ser un bueno, ya sea un buen peatón o un buen conductor debemos respetar las señalizaciones para prevenir accidentes y demás.

Fuente: Elaborado por el autor

4.1.3 Taller No.2- Seguridad Vial

1. ¿En qué infracciones incurrió el conductor del vehículo número 1, en referencia al pasajero o acompañante?
2. Según la Ley 1696 del 19 de diciembre de 2013 (embriaguez), ¿qué grado de alcoholemia se detectó y cuál será la sanción para el conductor del vehículo número 1? Además, pensando en seguridad vial, ¿usted como pasajero que debería haber hecho?
3. ¿Qué acciones como pasajero o acompañante podrían haberse realizado para evitar el accidente?
4. ¿El acompañante que se trasladaba en el vehículo 2, incurrió en alguna falta? Justifique su respuesta.
5. Teniendo en cuenta la seguridad vial, ¿El pasajero del vehículo 1, incurrió en alguna contravención al código de tránsito? Indique cuáles y justifique su respuesta (ver anexo 6)

Tabla 4 Resumen consolidado de respuestas del taller 2

<i>Taller No.2- Seguridad Vial</i>	
Preguntas	Respuestas
1. ¿En qué infracciones incurrió el conductor del vehículo número 1, en referencia al pasajero o acompañante?	Rta: Tener la responsabilidad de tener pasajeros y aun así beber alcohol de forma irresponsable
2. Según la Ley 1696 del 19 de diciembre de 2013 (embriaguez), ¿qué grado de alcoholemia se detectó y cuál será la sanción para el conductor del vehículo número 1? Además, pensando en seguridad vial, ¿usted como pasajero que debería haber hecho?	Rta: Ya que no tengo la información de cuántas veces el conductor ha incurrido en el mismo acto, supondré que es la primera vez, esto lo lleva de 40-99 mg etanol / 100 ml de sangre sería 3 años de suspensión de la licencia también 30 horas de acciones comunitarias, acompañado de eso 3 días de inmovilización del vehículo y por último una multa (180 SMDLV). Si yo me percató antes de entrar al transporte público aviso a las debidas personas que se encuentren en ese trasporte y proceso a llamar a un agente de tránsito para el debido proceso del conductor.
3. ¿Qué acciones como pasajero o acompañante podrían haberse realizado para evitar el accidente?	Rta: Haberse bajado del auto y decirle al señor que no conduzca de esa manera si la persona no le hace caso esperando a que hubiera algún policía cerca le diría que esa persona está en

<i>Taller No.2- Seguridad Vial</i>	
Preguntas	Respuestas
	altas condiciones de embriaguez y que además de eso lleva la velocidad muy alta y lleva un menor de edad en la parte de adelante y sin el cinturón de seguridad y ya la policía se encargaría de la sanción.
4. ¿El acompañante que se trasladaba en el vehículo 2, incurrió en alguna falta? Justifique su respuesta.	Rta: Partiendo del punto de tener en mi vehículo un menor de edad, que aparte no tiene licencia de conducir gracias a su corta edad, tengo como adulto mayor ejercer mi deber de cuidar y proteger a la persona que en estos casos es el menor de edad que cuenta con 15 años de edad.
5. Teniendo en cuenta la seguridad vial, ¿El pasajero del vehículo 1, incurrió en alguna contravención al código de tránsito? Indique cuáles y justifique su respuesta	Rta: Opino que violó el código en el momento de dejar que el conductor, condujera en un estado alterado ya sea por alcohol o cualquier sustancia psicoactiva, y esto lo hace partícipe del delito que cometió el conductor...

Fuente: Elaborado por el autor

4.1.4 Taller No. 3- Normatividad

1. De acuerdo con la normativa vigente: ¿Cuáles son los métodos para determinar los grados de alcohol en el cuerpo humano?
2. ¿Cuál es la finalidad de realizar la revisión técnico-mecánica en los vehículos?
3. ¿Cuál es el principal factor generador de accidentes de tránsito? ¿Por qué?
4. ¿Cuál debe ser la distancia de seguridad o separación entre vehículos de acuerdo a la norma, cuando se transita a una velocidad entre 30 y 60 km/h?
5. En un cruce semaforizado, el color amarillo, le está indicando
6. ¿Cuál es la prelación de las señales de tránsito? (ver anexo7)

Tabla 5 Resumen consolidado de respuestas del taller 3

<i>Taller No. 3- Normatividad</i>	
Preguntas	Respuestas
1. De acuerdo con la normativa vigente: ¿Cuáles son los métodos para determinar los grados de alcohol en el cuerpo humano?	<p>Rta. A. Alcoholimetría, alcoholuria y alcohosensor.</p> <p>¿Qué tipos de sanciones aplican por conducir bajo el influjo del alcohol y sustancias psicoactivas?</p> <p>*Suspensión de licencia por una determinada cantidad de años la cual varía dependiendo del grado de embriaguez *Horas de acciones comunitarias *Inmovilización del vehículo *Multa</p> <p>Mencionen dos (2) efectos del alcohol y sustancias en el organismo que consideren ponen en riesgo su integridad o la de los demás al conducir un vehículo. *Mareo continuo, lo cual puede llegar a afectar la estabilidad de la visión *Dificultad muscular, mayormente se da por causa del mareo y por la falta de razonamiento producido por el alcohol o la sustancia consumida</p>
2. ¿Cuál es la finalidad de realizar la revisión técnico-mecánica en los vehículos?	<p>Rta. B. Fortalecer la seguridad vial y aportar a la protección del medio ambiente.</p>
3. ¿Cuál es el principal factor generador de accidentes de tránsito? ¿Por qué?	<p>Rta. B. Humano.</p> <p>Porque las personas son las que llevan la conciencia en este tipo de casos, los accidentes de tránsito se dan mayormente por imprudencia de algunas de estas o por simplemente desconocimiento de la normatividad</p> <p>Desde la experiencia de cada integrante, ¿Cuál consideran es el usuario vial más involucrado en accidentes de tránsito? Justifique su respuesta.</p> <p>El motociclista, a partir de lo que he visto la imprudencia es mayor en este usuario vial ya que muchas veces estos o se saltan las normas viales adelantándose a los otros vehículos en zonas no permitidas, o en la mayoría de casos estos no acatan la distancia entre vehículos y se da el caso en el que se acercan demasiado a un vehículo de carga pesada, el conductor de este no los alcanza a ver y como consecuencia ocurre un accidente de tránsito</p>
4. ¿Cuál debe ser la distancia de seguridad o separación entre vehículos de acuerdo a la norma, cuando se transita a una	<p>Rta. B. 20 m.</p> <p>Escriba tres (3) zonas/lugares en las cuáles deben ir a una velocidad de 30 Km/h.</p>

Taller No. 3- Normatividad

Preguntas	Respuestas
<p>velocidad entre 30 y 60 km/h?</p>	<p>*Zonas residenciales *Zonas escolares *Cerca de una intersección Investiga que aspectos se deben tener en cuenta con respecto a la velocidad del vehículo y el estado de la vía.</p> <p>En caso de que la vía se encuentre mojada, resbaladiza o está cubierta por tierra por las constantes lluvias es recomendable disminuir la velocidad del vehículo para así evitar deslizamientos. Si la carretera se encuentra altamente deteriorada y tenga varios baches o huecos se debe tomar en cuenta disminuir la velocidad y en lo posible si se da el caso observar las señalizaciones de los usuarios que estén al frente</p>
<p>5. En un cruce semaforizado, el color amarillo, le está indicando</p>	<p>c. Todas las anteriores</p> <p>¿Cuándo un conductor es reincidente en el transcurso de seis (6) meses en la comisión de infracciones de tránsito, que sucede? Cuando esto ocurre se le suspenderá la licencia durante seis meses, pero en el caso de que este vuelva a tener una falta entre este periodo de tiempo se le doblará el tiempo de suspensión</p> <p>Diga dos (2) consecuencias si no se respeta la señalización horizontal de líneas antibloqueo. *A las personas que no respeten esta señalización se le multara con una suma de 390.600 pesos *Comparendo al vehículo que haya cometido la infracción</p>
<p>6. ¿Cuál es la prelación de las señales de tránsito?</p>	<p>a. Agente de tránsito, señales transitorias, semáforos, señales verticales y señales horizontales.</p> <p>Si al llegar a una intersección, encuentran las siguientes señales, ¿A cuál obedece y por qué? Al semáforo ya que este está programado y ubicado de una manera adecuada para funcionar en este espacio, de forma en la que es menos probable que ocurra un accidente de tránsito</p>

Fuente: Elaborado por el autor

4.1.5 Taller No. 4- Señalización

1. Identificar cuáles son las señales de tránsito que son y para qué son
2. Buscar 5 infracciones por cada actor vial (ver anexo 8)

Tabla 6 Resumen consolidado de respuestas del taller 4

<i>Taller No. 4- Señalización</i>	
Preguntas	Respuestas
1. Identificar cuáles son las señales de tránsito que son y para qué son	<p>Respuesta:</p> <p>Señales preventivas: Las señales de tránsito no solo están ahí para restringir y alertar.</p> <p>Señales reglamentarias: De acuerdo con el Código Nacional de Tránsito vigente en Colombia, las señales se dividen en 4: reglamentarias, preventivas, informativas y transitorias.</p> <p>Señales informativas: Por su parte las señales informativas como su nombre lo indica informan sobre el destino y sus sitios de interés, restaurantes, estaciones de servicio, etc. Ello incluye las señales para espacios reservados a personas en situación de discapacidad, primeros auxilios, etc.</p> <p>Señales transitorias: Las señales de tránsito transitorias tienen como misión alertar al peatón o conductor sobre ciertos peligros que pueden suceder en la ruta o calles urbanas.</p>
2. Buscar 5 infracciones por cada actor vial	<p>Respuesta</p> <p>Peatón:</p> <ul style="list-style-type: none"> -No usar los puentes peatonales para cruzar una calle -transitar por la mitad de la vía en lugar de utilizar el andén o no atender la señal del semáforo les representará a los peatones una sanción de 86.000 pesos. -No se le vaya a ocurrir circular en patines, patinetas o similares por las vías no autorizadas para ello ni llevar elementos de tal tamaño que obstaculicen el tránsito -Ocupar la zona de seguridad y protección de la vía férrea, la cual se establece a una distancia no menor de doce (12) metros a lado y lado del eje de la vía férrea -Subirse o bajarse de los vehículos, estando éstos en movimiento, cualquiera que sea la operación o maniobra que estén realizando <p>Ciclistas:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Montar en bicicleta con auriculares puestos -Pasarnos de copas y montar en bicicleta -Uso inapropiado o ausencia del casco -No respetar las señales de tránsito -Circular por aceras o espacios exclusivamente de peatones

Taller No. 4- Señalización

Preguntas**Respuestas**

-Motociclistas:

-No respetar las normas y señales de tránsito.

-No realizar la revisión Tecnicomecánica.

-Estacionar en sitios prohibidos.

-Conducir sin portar la licencia.

-Manejar la moto sin haber obtenido la licencia.

-Conductores:

-Estacionar un vehículo en sitios prohibidos.

-Bloquear una calzada o intersección con un vehículo.

-Presentar licencia de conducción adulterada o ajena lo cual dará lugar a la inmovilización del vehículo.

-No reducir la velocidad según lo indicado por este código, cuando transite por un cruce escolar en los horarios y días de funcionamiento de la institución educativa. Así mismo, cuando transite por cruces de hospitales o terminales de pasajeros.

- Dejar de señalar con las luces direccionales o mediante señales de mano y con la debida anticipación, la maniobra de giro o de cambio de carril

Fuente: Elaborado por el autor

4.1.6 Vivencial

Ilustración 2 Evidencias de realización actividades lúdicas



Fuente: Tomadas por el autor

Para poder visualizar más sobre esta vivencia (ver anexo 9).

4.1.7 Juegos



Fuente: Tomadas por los alumnos

Para poder visualizar más juegos (ver anexo 10)

4.1.8 Agradecimientos de los alumnos

Luego de dar por terminada las charlas de la Escuela de Seguridad Vial, se solicitó a los alumnos que realizaran una serie de tareas y que estas fueran enviadas por correo electrónico, teniendo en cuenta la contingencia que se vive actualmente por la calamidad pública ocasionada por la pandemia del COVID 19.

Al momento de recepcionar cada correo se encontró que con las tareas, también eran enviados cartas o escritos de agradecimiento por las actividades realizadas, haciendo sentir una labor cumplida.

Ilustración 3 Evidencia de agradecimientos

De: luna quintero

Enviado: viernes, 16 de octubre de 2020 1:20 p. m.

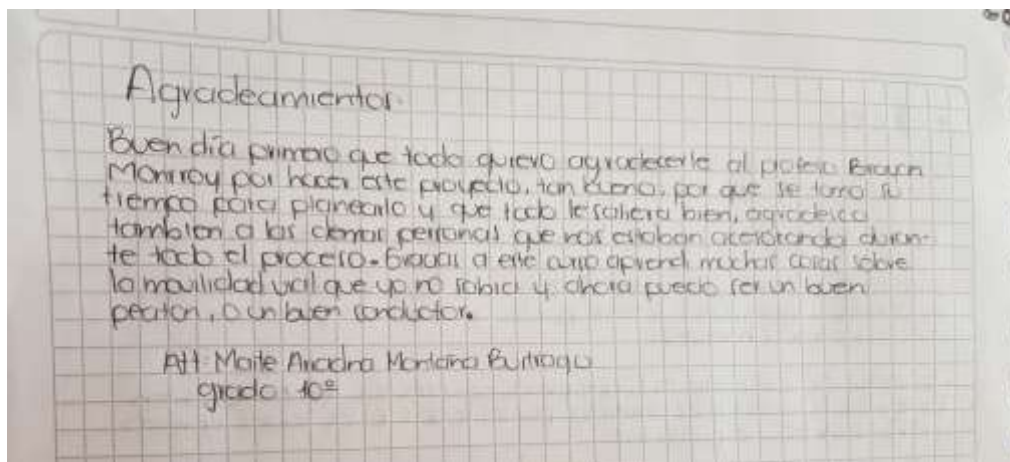
Para: _____

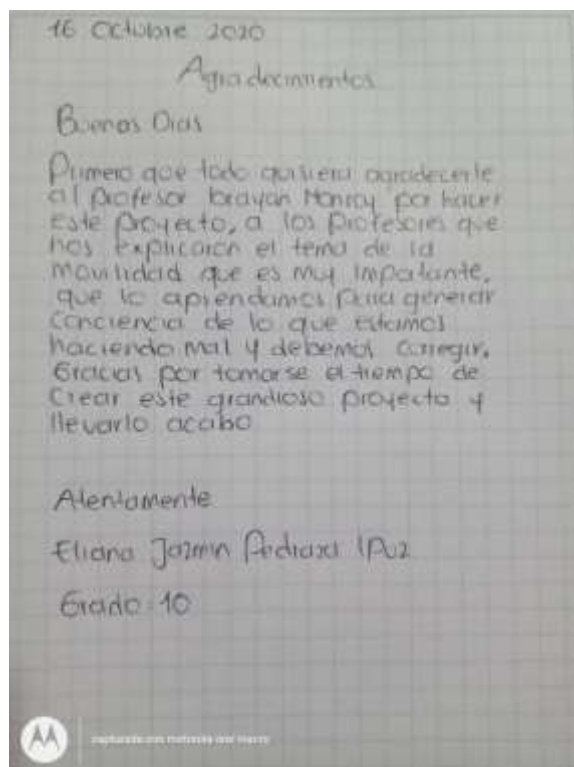
Asunto: Luna Michel Quintero Duarte

Yo Luna Quintero agradezco a la universidad pedagógica y a Brayan Monroy por darnos la oportunidad a mis compañeros y a mí de tener más conocimiento sobre seguridad vial, para garantizar el buen funcionamiento de la circulación del tránsito mediante la utilización de todo lo visto, como las señales de tránsito, leyes, reglamentos y disposiciones.

Todo lo que cada uno de los profesores nos enseñaron, nos va a ayudar tanto a nosotros como a nuestros padres y personas cercanas a evitar los accidentes de tráfico tanto de peatones como de conductores.

Gracias.





Fuente: Tomadas de los correos electrónicos

4.1.9 Certificaciones

Al finalizar toda la capacitación, se hizo entrega de los certificados correspondientes a cada uno de los participantes.

Ilustración 4 Evidencia de entrega de certificaciones



Fuente: Tomado del archivo original

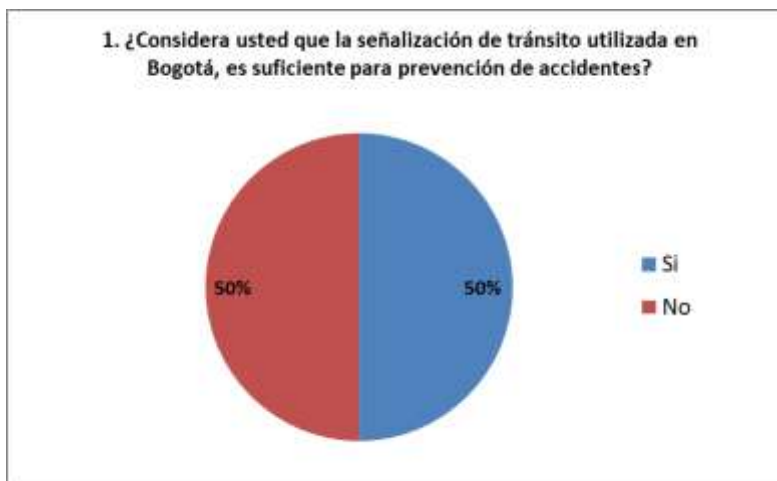
4.2 Encuesta final

Tabla 7 Tabla resumen de encuesta final

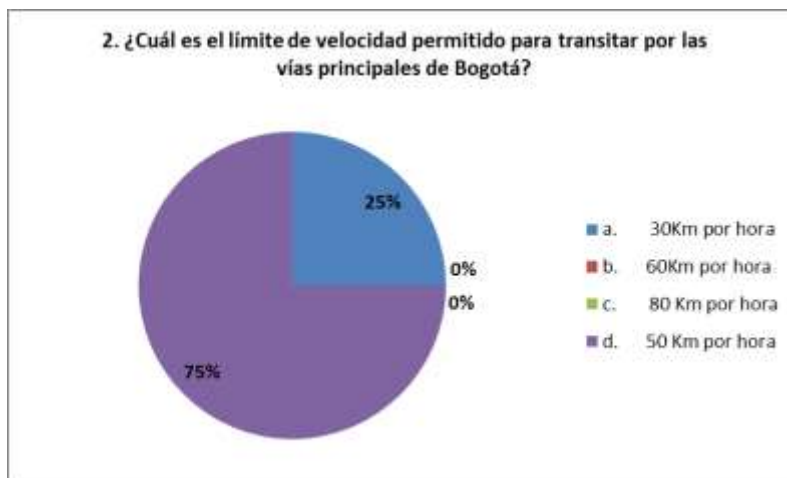
Preguntas realizadas a 39 estudiantes	Si	No
1. ¿Considera usted que la señalización de tránsito utilizada en Bogotá, es suficiente para prevención de accidentes?	19	20
2. ¿Cuál es el límite de velocidad permitido para transitar por las vías principales de Bogotá?		
a. 30Km por hora	50 Km	Otra respuesta
b. 60Km por hora	29	10
c. 80 Km por hora		
d. 50 Km por hora		
3. ¿Considera usted que este curso le ayudó a conocer cómo prevenir siniestros en la vía?	39	0
4. ¿Considera usted que este curso permitió que conociera más la normatividad vigente de tránsito?	39	0
5. ¿Cuál es la ley que rige el Código Nacional de Tránsito?		
a. Ley 769 del 03 de agosto de 2002	Ley 769/2002	Otra respuesta
b. Ley 769 del 06 de agosto de 2012	29	10
c. Ley 769 del 06 de agosto de 2002		
d. Ley 769 del 06 de agosto de 2020		
6. ¿Considera usted que este curso fue provechoso para su conocimiento?	39	0

Fuente: Elaborada por el autor

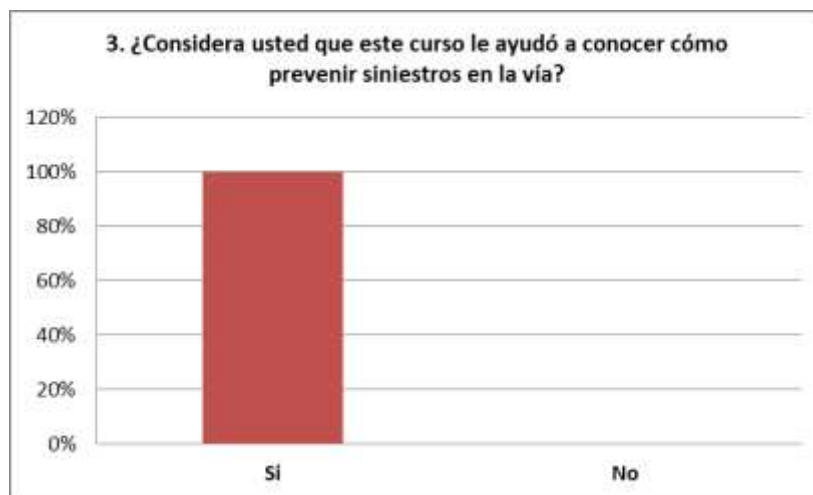
Gráfica 2 Resultados encuesta final



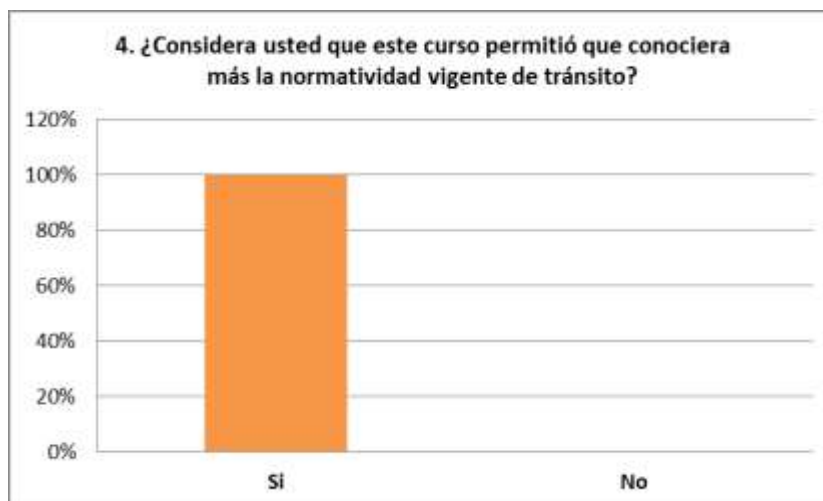
De acuerdo con la encuesta en la pregunta 1, existe una división de 50, 50, puesto que la mitad de los estudiantes considera que la señalización en Bogotá es suficiente y la otra mitad no.



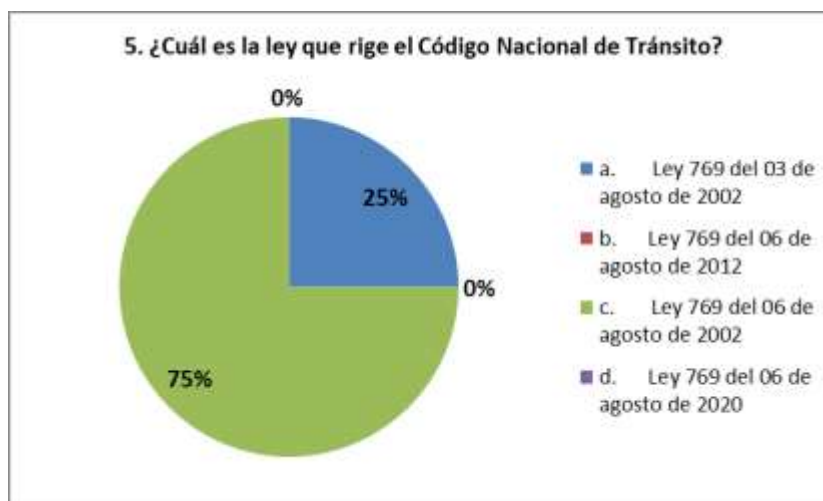
Teniendo en cuenta los resultados arrojados, se puede ver que el 75% de los estudiantes conoce que la velocidad límite en las calles bogotanas es de 50 Km por hora.



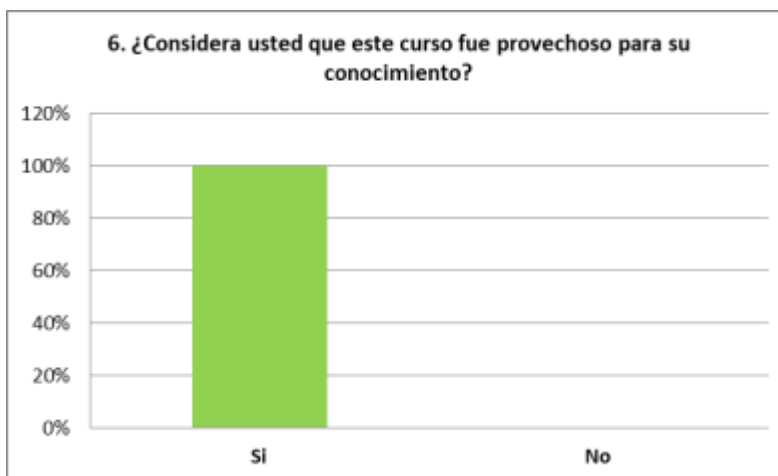
Tal como lo refleja la gráfica todos los estudiantes consideran que el curso les ayudó a conocer cómo prevenir siniestros viales.



Todos los estudiantes consideran que con el curso tomado, pudieron conocer más la normatividad de tránsito vigente.



El 75% de los estudiantes conocen claramente que el Código Nacional de Tránsito es la Ley 769 de 2002.



Como puede notarse en esta última gráfica todos los estudiantes consideran de gran provecho el curso tomado y a su vez piensan que pueden dar a conocer su aprendizaje con terceros.

4.3 Diseño e implementación de cuadernillo o cartilla

Para finalizar y como evidencia de la práctica se toma la decisión de implementar una cartilla de estrategias lúdicas y pedagógicas basadas en valores que estén encaminados a fomentar la práctica de competencias ciudadanas como medio eficaz para el mejoramiento de conductual de las personas ante cualquier evento de seguridad vial, dirigido a los docentes de las diferentes universidades en las cuales se encuentra el programa de Educación Física tal como la Corporación Universitaria CENDA y los alumnos de grado 11 del Colegio Liceo Latinoamericano del Sur del Municipio de Usme.

La cual será presentada a continuación.

CARTILLA DIDACTICA

SEGURIDAD VIAL

Dirigida a Docentes



Autor: Brayan Esteban Monroy Arias
Asesor: PhD. Lisímaco Vallejo Cuéllar
Programa Recreación
Año: 2020



UNIVERSIDAD PEDAGÓGICA
Y TECNOLÓGICA
DE COLOMBIA
Facultad de Recreación

CONTENIDO

Agradecimiento	5
Introducción	6
Presentación	7
Conceptos y definiciones	8
Actores viales	11
Equipos de seguridad	12
Para ciclistas	13
Las motos	15
Los autos	16
Marco legal	20
Escuela de seguridad vial	24
Transito seguro en la institución	25
Bibliografía	28

AGRADECIMIENTOS

En primera medida al Dios de la vida que me permitió, llevar a cabo este proyecto, el cual me ha servido para implementar mis conocimientos y lo mejor de todo que a un futuro poder ponerlos en práctica.

Por otra parte, agradezco a mi alma mater, quien me permitió la publicación de esta guía de Seguridad Vial, dirigida para docentes tanto universitarios como de colegios, puesto que siempre el enfoque está puesto en los alumnos y consideré importante que en esta ocasión se pensara en quienes nos guían y ayudan a forjar nuestro camino.

INTRODUCCIÓN

Colombia es el segundo país donde más se presentan muertes por accidentes de tránsito en Suramérica, a pesar de no presentar una extensión geográfica muy extensa, sin embargo, los datos de la agencia de seguridad vial determinan que al menos 18 personas al día mueren por accidentes de tránsito (Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2019).

Es importante pensar en una estrategia que disminuya estos índices de mortalidad, que permita ser proyectada para la mejora de la educación.

Basado en esto, nace la idea de realizar la presente cartilla con el fin de ilustrar a los docentes de como poder guiar a sus alumnos e incluso a sus familiares para evitar cometer actividades que afecten la vida propia y la de los demás, cuando estamos al volante.

PRESENTACIÓN

Esta propuesta de educación vial es producto de la conceptualización sobre varios aspectos que inciden en ella y define las competencias para moverse de forma segura y cooperadora.

Al hablar del término, seguridad vial y no de movilidad, se establece con la intención de dar cuenta de todos aquellos factores que pueden o no intervenir en un accidente vial, pero que efectivamente incidirán sobre la calidad de vida de las personas.

CONCEPTOS Y DEFINICIONES

Seguridad vial

Se refiere al conjunto de acciones, mecanismos, estrategias y medidas orientadas a la prevención de accidentes de tránsito, o a anular o disminuir los efectos de los mismos, con el objetivo de proteger la vida de los usuarios de las vías.

Seguridad activa

Se refiere al conjunto de mecanismos o dispositivos del vehículo automotor destinados a proporcionar una mayor eficacia en la estabilidad y control del vehículo en marcha para disminuir el riesgo de que se produzca un accidente de tránsito.

Seguridad pasiva

Son los elementos del vehículo automotor que reducen los daños que se pueden producir cuando un accidente de tránsito es inevitable y ayudan a minimizar los posibles daños a los ocupantes del vehículo.

Accidente de tránsito

Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él, e igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho (CNTT, 2002).

Riesgo

Es la evaluación de las consecuencias de un peligro, expresada en términos de probabilidad y severidad, tomando como referencia la peor condición previsible.



Amenaza

Se define como la probabilidad de ocurrencia de un suceso potencialmente desastroso, durante cierto período de tiempo en un sitio dado.

Vulnerabilidad

Probabilidad de afectación, puede decirse también, de la susceptibilidad de ser afectado por una amenaza y su capacidad de sobreponerse.

Peatón

Persona que transita a pie por una vía (CNTI, 2002).

Pasajero

Persona distinta del conductor que se transporta en un vehículo público (CNTI, 2002).

Conductor

Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo (CNTI, 2002).

Acompañante

Persona que viaja con el conductor de un vehículo automotor.



SOAT

Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT, el cual ampara los daños corporales que se causen a las personas en accidentes de tránsito e indemniza a los beneficiarios o las víctimas por muerte o incapacidad médica según el caso.

ARL

La Administradora de Riesgos Laborales (ARL) es una entidad aseguradora de vida, encargada de afiliar a los empleados al sistema general de riesgos laborales y de prevenir, proteger y atender a los trabajadores contra todo evento riesgoso que puede haber en un ambiente laboral.

HSEQ

Es un sistema de gestión por medio de cual se garantiza el manejo responsable de todas las actividades de la organización, promoviendo y mejorando la salud del personal, garantizando un trabajo sin riesgo de lesiones a éste o a los demás, promoviendo la protección del medio ambiente y asegurando la calidad en los procesos.

Motocicleta

Vehículo automotor de dos ruedas en línea, con capacidad para el conductor y un acompañante.

Vehículo

Todo aparato montado sobre ruedas que permite el transporte de personas, animales o cosas de un punto a otro por vía terrestre pública o privada abierta al público (CNIT, 2002).

Vehículo de tracción animal

Vehículo no motorizado halado o movido por un animal (CNIT, 2002).

Vehículo no automotor

Vehículo que se desplaza por el esfuerzo de su conductor.



ACTORES VIALES

Ley 1503 29-Dic-2011

Artículo 1º.

Objeto. La presente ley tiene por objeto definir lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública.



Artículo 2º.

Actores de la vía. Son actores de la vía, todas las personas que asumen un rol determinado, para hacer uso de las vías, con la finalidad de desplazarse entre un lugar y otro, por lo tanto se consideran actores de tránsito y de la vía los peatones, los transeúntes, los pasajeros y conductores de vehículos automotores y no automotores, los motociclistas, los ciclistas, los acompañantes, los pasajeros, entre otros.



.....H.....

EQUIPOS DE SEGURIDAD

Antes de emprender viaje, debe revisar...



CICLISTAS



Jamás olvidar su equipo de seguridad, el cual se conforma de:



EQUIPAMIENTO CICLISTA

Y si ya esta oscuro y debes salir...



LEY 1811 /21OCT./2016

Art.9 MODIFICA LEY 769

Artículo 95. Normas específicas para bicicletas y triciclos.

Las bicicletas y triciclos se sujetarán a las siguientes normas específicas:

1- Debe transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del presente código.

2. Los conductores que transiten en grupo deberán ocupar un carril y nunca podrán utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.



3. Los conductores podrán compartir espacios garantizando la prioridad de estos en el tramo vial.

4. No podrán llevar acompañante excepto mediante el uso de dispositivos diseñados especialmente para él o, ni transportar objetos que disminuyan la visibilidad o que impida un tránsito seguro.

5. Cuando ¡Circulen en horas nocturnas, deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que reflecte luz roja.

LAS MOTOS

Todo conductor de motocicleta, debe tener en cuenta las siguientes recomendaciones y jamás olvidar su equipo de seguridad, el cual se conforma de:



Deberes del motociclista

1. Usar un buen casco que cumpla con la norma técnica y mantenerlo siempre abrochado.
2. Se debe conducir con prudencia y a la defensiva anticipar cualquier situación de riesgo.
3. Nunca se debe adelantar entre dos vehículos ni por la derecha y se debe tener claro que la motocicleta está diseñada para dos personas.
4. Se deben respetar las señales de tránsito las cuales están diseñadas para proteger la vida.
5. Usar siempre las direccionales, stop, luz frontal y los espejos.
6. Conservar las condiciones técnico mecánicas

LOS AUTOS

Los conductores de automóviles, camionetas, buses o demás vehículos, debe tener en cuenta las siguientes recomendaciones:

INSPECCION DIARIA

La inspección diaria se realiza con el fin de revisar de manera eficaz los diferentes fluidos que utiliza el vehículo, el estado de las llantas, correas, tuberías, luces, carrocería, sillas, ventanas, puertas, pisos, accesorios, sistema eléctrico, de dirección, frenos, suspensión, motor y en general todo el vehículo.



MANTENIMIENTO PREVENTIVO

El mantenimiento preventivo se realiza para determinar fallas en los diferentes sistemas del vehículo con el fin de incrementar su vida útil y tener mejores ganancias y menos riesgos de accidente de tránsito



MANTENIMIENTO CORRECTIVO

La inspección correctiva se realiza cuando una o varias piezas del vehículo han culminado con su vida útil, afectando el buen funcionamiento del vehículo, por lo que es necesario reemplazar las piezas afectadas.



MANTENIMIENTO PREDICTIVO

Este mantenimiento permite informar al conductor escuchar o sentir las fallas que está presentado, por ejemplo, cuando se frena y el sistema no responde de la forma correcta entre otros...



Antes de movilizarse



CORREAS Y MANGUERAS



PRESION NEUMATICA



NIVEL DE LIQUIDOS



CONJUNTO OPTICO Y LUMINOSO



DOCUMENTOS DEL VEHICULO



LIMPIA BRISAS



EQUIPO DE PREVENCIÓN



USO CORRECTO DEL CINTURON

Medidas y precauciones para manejar de manera responsable



1. **Cerciorarse** del buen funcionamiento del vehículo
2. **Cumplir** con toda la documentación obligatoria: licencia de conducir, tarjeta de propiedad, SOAT y revisión tecnicomecánica.
3. **Utilizar** el cinturón de seguridad.
4. Si consume alcohol, **NO CONDUCIR**
5. **Evitar** conducir si no ha descansado lo suficiente. La fatiga puede afectarlo.
6. Si conduce **NO** utilizar el celular
7. **Disminuir** la velocidad frente a las instituciones educativas, hospitales y parques.
8. **Hacer** señales, siempre que cambie de carril o de dirección.
9. **No sobrepasar** los límites permitidos de velocidad.
10. **No tener** el volumen de la música demasiado alto dentro del vehículo para poder escuchar los ruidos que provienen de la carretera.
11. **Respetar** los semáforos y señales así como los cruces peatonales.
12. **No adelantar** otros vehículos en condiciones de escasa visibilidad, curvas o condiciones climáticas adversas.

MARCO LEGAL



MARCO LEGAL

En Colombia se rige en la actualidad normas que regulan y protegen a los ciudadanos en las vías, estas son las siguientes:



1. Actores Viales

Ley 1503 de 2011 Art.2

Ley 769 de 2002 CNT

- Art.1 Ámbito de aplicación y principios
- Art.2 Definiciones
- Art.55 Normas de Comportamiento
- Art.57 Circulación Peatonal
- Art.58 Prohibiciones de los peatones
- Art.92 Del comportamiento de los pasajeros

2. Componentes de la vía

Ley 769 de 2002 CNT

- Art.2 Definiciones
- Art.5 Demarcaciones
- Art.105 Clasificación de las vías

3. Señales

Ley 769 de 2002 CNT

- Art.65 Utilización de las señales de parqueo
- Art.67 utilización de las Señales
- Art.86 De las luces Exteriores

4.Utilización de los carriles

Ley 769 de 2002 CNT

- Art.60 Obligatoriedad de transitar por los carriles demarcados
- Art.68 Utilización de los carriles

5.Prelación

Ley769 de 2002 CNT

- Art.66 Giros en cruces de intersección
- Art.70 Prelación en intersecciones o giros
- Art.88 Tránsito por el carril derecho al Transporte Público individual

6. Estacionamiento

Ley 769 de 2002 CNT

- Art.75 Estacionamiento de vehículos
- Art.76 Lugares prohibidos para estacionar
- Art.77 Normas para estacionar
- Art.78 Zonas y horarios de estacionamiento especiales
- Art.79 Estacionamiento en vía pública
- Art.80 Medidas para evitar el movimiento de vehículo estacionado
- Art.127 Del retiro de vehículos mal estacionados



7. Adelantamiento

Ley 769 de 2002 CNT

- Art.2 Definiciones
- Art.60 Obligatoriedad de transitar por los carriles demarcados
- Art.68 Utilización de los carriles
- Art.73 Prohibiciones especiales para adelantar otro vehículo

8. Límites de velocidad

Ley 769 de 2002 CNT

- Art.106 Límites de velocidad en zonas urbanas público
- Art.107 Límites de velocidad en carreteras nacionales y departamentales
- Art. 108 Separación entre vehículos



ESCUELA DE SEGURIDAD VIAL



TRANSITO SEGURO EN LA INSTITUCION

A. DOCENTES

Los docentes tienen un rol muy importante en el desarrollo de una cultura de inteligencia vial segura. A continuación se detallan algunas sugerencias de actividades que el docente puede llevar a cabo:

Informarse sobre la situación de la seguridad vial en su ciudad.

Ejemplo:

Conocer las zonas con mayor índice de ocurrencia de accidentes y los tipos de accidentes más frecuentes. La Policía Nacional puede proporcionar esta información.

Desarrollar actividades de aprendizaje relacionadas al desarrollo de actitudes y comportamientos seguros, respetuosos, tolerantes, solidarios para la prevención de accidentes y el cuidado de la salud.

Ejemplo:

Incluir en el desarrollo curricular las principales reglas de tránsito en el espacio público.

Promover la importancia del respeto a las reglas para la convivencia en la sociedad y relacionarlas con el respeto a las normas de seguridad vial.

Ejemplo:

Analizar la importancia de las normas y plantear las siguientes preguntas:

¿Por qué debemos guardar silencio cuando estamos en la biblioteca?

¿A quiénes afectamos cuando no respetamos esta regla?

¿Es agradable cuando estamos trabajando en la biblioteca y alguna persona no

guarda silencio?, ¿por qué?

Recalcar que las normas de tránsito también son normas de convivencia.

Esta actividad se puede realizar cuando se aborda la capacidad "Construye y asume normas y leyes" del Área de convivencia.

Desarrollar actividades que permitan el análisis y la reflexión de situaciones cotidianas

referidas a la Educación Vial.

Ejemplo:

Analizar el uso del puente peatonal y plantear las siguientes preguntas:

¿Cuáles son los aspectos positivos de usar el puente peatonal?

¿Existen aspectos negativos?

Considerando ambas respuestas ¿por qué elegir usar el puente peatonal?

Analizar la trayectoria que realizan los y las escolares desde su casa a la institución educativa y viceversa, los riesgos que implica y comportamientos para que su desplazamiento sea seguro.

Ejemplo:

Ubicar en un mapa la vivienda de un(a) alumno(a) y la institución educativa, luego analizar cuál es la ruta más segura para llegar de esta al domicilio y plantear las siguientes preguntas:

¿Por dónde debe transitar y cruzar las pistas?

¿Qué cuidados especiales debería tener?

Esta actividad puede ejecutarse cuando se desarrolla la competencia "Gestiona responsablemente el espacio y el ambiente".

B. DIRECTIVOS Y DOCENTES

El personal directivo y de docentes tienen el rol de fortalecer la organización de padres y madres para implementar acciones que contribuyan a la seguridad vial de los y las escolares, conformando brigadas de seguridad que apoyen en los exteriores de la institución educativa principalmente en los horarios de ingreso y salida.



SEGURIDAD VIAL, COMPROMISO DE TODOS

C.- PADRES DE FAMILIA

Los padres y madres son los responsables directos de la seguridad de los niños, incluida la seguridad vial. Los directivos y docentes, deben involucrarlos en la promoción de la seguridad vial.

Los niños aprenden por imitación, por ello los padres, que son su primer grupo socializador, deben ser responsables y dar un buen ejemplo.

Algunas recomendaciones a los padres para contribuir a la seguridad vial de los niños.

- Si el niño o niña tiene menos de 7 años, necesita tener una persona adulta cerca para acompañarlo en su desplazamiento por la vía pública.
- Llevar a la niña o niño siempre de la mano.
- Cruzar por las esquinas y lugares señalizados, explicando a la niña o niño la manera correcta de hacerlo.
- Explicar el significado de los colores del semáforo y que antes de cruzar es necesario observar que no vengan coches de ambos lados.
- Llevar a las niñas o niños a jugar al parque o a espacios apropiados, no en la calzada ni acera.
- Las niñas o niños deberán ir SIEMPRE sentados(as) en los asientos traseros del vehículo, los padres y madres deben verificar que sea de esta manera.

Algunas recomendaciones a los padres si los niños y niñas viajan en autobús a colegio.

- Que las niñas o niños salgan con tiempo hacia la parada del autobús, para que viajen con calma.
- Recomendar a las niñas o niños esperar en la acera y no en la pista.
- Recomendarles subir al autobús cuando esté completamente detenido y no viajar en el estribo.
- Enseñar a las niñas o niños a respetar las normas al viajar en autobús.

BIBLIOGRAFÍA

- Ley 769 de 2002, Código Nacional de tránsito
- Ley 1310 de 2009
- Ley 1383 de 2010
- Ley 1503 de 2011, Ley de seguridad vial
- Decreto 2851 de 2013
- Resolución 1565 de 2014
- Enciclopedia virtual de tránsito ENCIVIRTRANS
- Manual de señalización vial 2015.
- El decreto 348 de 2015

- <https://ansv.gov.co/index.html>
- <http://www.seguridad-vial.net/conductor/tipos-de-conductor>
- <http://definicion.de/seguridad-vial/#ixzz3kWmONb6D>
- <http://www.seguridad-vial.net/conductor/seguridad-en-la-circulacion/45-lasdistracciones>
- <http://finstruvial.org/biblioteca-virtual-2/>
- <http://www.seguridad-vial.net/educacion-vial/grupos-de-mayor-riesgo/57-grupos-de-mayor-riesgo>
- <http://www.iihs.org/iihs/brochures/La-seguridad-de-los-ninos-en-losvehiculos>



CARTILLA DIDACTICA
SEGURIDAD VIAL
Dirigida a Docentes



UNIVERSIDAD PEDAGOGICA
NACIONAL
SALAMANCA, VA. VENEZUELA

5 Presupuesto general del proyecto

ITEMS	TOTAL	FUENTE FINANCIADORA
Investigador	1.000.000	
Asesor	1.500.000	Docente U. Pedagógica Nacional
GASTOS MAQUINARIA Y EQUIPO		
Computador	400.000	Recursos Propios
Total maquinaria y Equipo	400.000	-
FUNGIBLES		
Fotocopias	50.000	Recursos Propios
Impresiones	30.000	Recursos Propios
Energía	150.000	Recursos Propios
Internet	100.000	Recursos Propios
Papelería	100.000	Recursos Propios
Total fungibles	430.000	-
OTROS GASTOS		
Transporte	100.000	Recursos Propios
Tipografía	30.000	Recursos Propios
Total Otros Gastos	130.000	
Total antes de imprevistos	2.360.000	
Imprevistos del 5%	118.000	
Costo total del Proyecto	3.978.000	

Fuente: Elaboración propia

6 Conclusiones

La estrategia pedagógica diseñada parte de un diagnóstico participativo a partir del cual se define claramente el fin que se persigue respecto a la Educación Vial, los objetivos, los componentes, las dimensiones, las concepciones teórico-prácticas para llevar a cabo las acciones, las líneas de acción, las actividades y la evaluación, fueron las pertinentes y permitieron llevar a cabo y con éxito todo lo planeado en este proyecto.

La definición de estos elementos integrados en la estrategia de enseñanza en la escuela vial se basa en la concepción, exclusividad y conocimiento del proceso de educación, y la aplicación práctica del mismo, para que pueda ser operado desde la perspectiva del currículo.

Con la investigación realizada se pudo encontrar que gracias a los estudios realizados sobre la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito, se ha conseguido que se pueda implementar trabajos de implementación de Escuelas de Seguridad Vial, que servirán para ilustrar a los jóvenes de hoy para que en un mañana puedan evitar hacer parte de estos índices.

Se considera que se dio cumplimiento a cada uno de los objetivos planteados, y que gracias a los procesos ejecutados en la Escuela de Seguridad Vial, que se llevó a cabo en las Instituciones estudio, se logró mejorar y concientizar sobre la movilidad escolar, ya que mediante diferentes instrumentos como lo fueron las encuestas que se aplicaron a los estudiantes por medio de la utilización de medios digitales por la implementación online que se está llevando a cabo por este año 2020, los padres, madres de familia, cuidadores y hasta docentes, pudieron también participar de la misma, con el fin de indagar acerca de los conocimientos, opiniones y experiencias previas que poseían sobre seguridad vial; también por medio de la observación

mediante el vivencial que se realizó se logró un análisis para así identificar las estrategias pedagógicas que pueden ser utilizadas por los docente en el desarrollo de sus clases.

Es así como el primer objetivo, “Diagnosticar en docentes y estudiantes universitarios y de grado 11 sus conocimientos en educación vial”, se da como cumplido, puesto que gracias a la colaboración de las dos Instituciones estudio, fue posible elaborar la encuesta inicial que permitió diagnosticar el conocimiento de los estudiantes sobre educación vial.

El segundo objetivo, “Aplicar un programa de intervención educativa ludo-recreativa de sensibilización para la educación vial en docentes y estudiantes universitarios y de grado 11”, se cumplió totalmente en ambas instituciones, puesto que se pudo llevar a cabo la capacitación virtual en la parte teórica y en cumplimiento de las medidas de bioseguridad, que no pusieran en riesgo a ninguno de los estudiantes, directivos, docentes y personal que participó en la actividad, se llevó a cabo una jornada vivencial, que permitió ampliar los conocimientos impartidos en la teoría.

El objetivo número tres, “Diseñar e implementar una cartilla de estrategias ludo-recreativas basadas en valores encaminados a fomentar la práctica de competencias ciudadanas como medio eficaz para el mejoramiento de conductual de las personas ante cualquier evento de seguridad vial, dirigido a los docentes y estudiantes universitarios y de grado 11”, este objetivo, más que eso es un gran logro, ya que se puede considerar como un logro cumplido, con el cual se deja huella y enseñanza a quien pueda acceder a esta cartilla.

Teniendo en cuenta lo anterior, es que surge la idea de plasmar todo aquello que se considera más fundamental para que sea una herramienta de trabajo de los docentes, en una Cartilla Lúdica de Seguridad Vial, para que pueda ser consultada, tanto por docentes como por

alumnos de los planteles que así lo deseen, principalmente en los que se realizó la actividad que dio lugar a este proyecto.

Por lo tanto, se considera que la implementación de la estrategia ludo-recreativa fue provechosa en las dos instituciones en las cuales se realizó la capacitación y se considera que para los docentes y estudiantes, fue una experiencia que podrá en un futuro evitar ser parte de los índices de mortalidad, puesto que cada uno de ellos, pudieron hacerse conscientes del correcto uso de la normatividad y de todos los instrumentos viales, para una seguridad vial apropiada.

Por último, se pudo evidenciar por medio de una encuesta final, que para la gran mayoría de los estudiantes la capacitación fue de gran utilidad, dado que consideran que tienen ahora mayor conocimiento sobre los cuidados y prevenciones que se debe tener en la vía, pero sobre todo, conocen cuales son las prevenciones que se deben tener al momento de utilizar cualquier vehículo o ser peatón.

7 Referencias Bibliográficas

- Agencia Metropolitana de Tránsito - AMT. (14 de Sep. de 2018). *Twitter AMT Quito @AMTQuito*. Recuperado el 24 de Sep de 2020, de <https://twitter.com/amtquito/status/1040705270970818560>
- Alarcón, et al. (2018). Mortalidad por accidenetes de tránsito en Colombia. Estudio comparativo con otros países. *Rev Esp Salud Pública*, pp. 1-13.
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (26 de Abril de 2007). Decreto 164 . «*Por el cual se adopta la formación en seguridad vial escolar como proyecto pedagógico transversal del currículo para todas las instituciones educativas públicas y privadas de Bogotá D.C.* Bogotá, Colombia.
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (30 de Dic. de 2015). Decreto 594. “*Por el cual se adopta el Plan de Movilidad Escolar – PME para Bogotá D.C.,.* Bogotá, Colombia.
- Alonso, F., Faus, M., & Useche, S. (2020). Cuanto más cerca... más inseguro: ¿puede la falta de distancia segura contribuir silenciosamente a la carga de los accidentes de tráfico en España? *Cuadernos Latinoamericanos de Administración*, pp.1-13.
- Bustamante Aguirre, C. C. (2016). Educación Vial y Escuela en el Estado de Guerrero (México). *Teis doctoral*. Salamanca, España.
- Cantillo Camargo, 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. *Trabajo de grado presentado como requisito parcial para optar al título de Magister en Educación*. Ibagué, Tolima, Colombia: Universidad del Tolima.

- Cañón Castellanos, T. M. (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”, . *Trabajo de grado para obtener el título de Licenciada en Educación Preescolar*. Bogotá, Colombia: Universidad Santo Tomás.
- Cenda. (2020). *Corporación Universitaria Cenda*. Recuperado el 10 de Oct. de 2020, de <https://www.cenda.edu.co/corporacion-universitaria-cenda>
- Chicana, R. (s.f.). *Calameo*. Recuperado el 28 de Sep. de 2020, de <https://es.calameo.com/books/0036139386d4f40a4cbb2>
- Colorado Ovalle, M. d. (2016). Paso seguro por mi ciudad. Una pedagogía de la corporeidad para la enseñanza de la seguridad vial. *Trabajo de grado presentado como requisito parcial para optar al título de: Magíster en Estudios Artísticos*. Bogotá, Colombia: Universidad Distrital Francisco José de Caldas.
- Congreso de la República . (06 de Agosto de 2002). Ley 769. *Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones*. Bogotá, Colombia: Disponible en <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=5557>.
- Congreso de la República. (2002). Ley 769. *Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones*. Bogotá, Colombia.
- Congreso de la República. (29 de Dic. de 2011). Ley 1503. *Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía y se dictan otras disposiciones*. Bogotá, Colombia.
- Congreso de la República. (2020). Ley 2050. *la cual modifica y adiciona la Ley 1503 del 2011 para establecer la competencia de la Superintendencia de Transporte, los organismos de*

- tránsito y el Ministerio del Trabajo para la verificación de la implementación de los planes estratégicos de seguridad*. Bogotá, Colombia.
- Constitución Política de la República de Colombia. (1991). Constitución Política de Colombia. *Última actualización: 5 de noviembre de 2020 - Diario Oficial 51478 (25 de octubre de 2020)*. Colombia.
- Ewing, R. (1999). *Traffic calming: state of the practice*. Washington, DC: Institute of Transportation Engineers.
- García Ruiz, M. M. (2007). *Factores incidentes en la accidentabilidad vial: Cansancio y tendencia a accidentarse*. Bogotá: Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses.
- Gilster, P. (1997). *Digital literacy*. New York: Wiley Computer Publishing.
- Groeger, J. (2011). *How many e's in road safety?* In: Porter, B.E. (ed.). *Handbook of traffic psychology*. San Diego: Elsevier Academic.
- Hormaza Morillo, G. M., & Oviedo Lozada, S. E. (2018). Análisis de la seguridad vial en el municipio de Pasto. *Proyecto aplicado*. Pasto, Nariño, Colombia: Universidad Nacional Abierta y a Distancia - UNAD-.
- Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo. (2013). *Hacia una estrategia nacional integral de movilidad urbana*. México: Movilidad Urbana Sustentable.
- Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses. (2015). Comportamiento de muertes y lesiones por accidentes de transporte. *Seguridad vial, un concepto que trasciende la educación vial*. In: *Forensis*, Datos para la vida 2014. .
- Jeon, C. M. (2005). Addressing Sustainability in Transportation Systems: Definitions, Indicators,. *Journal of Infrastructure Systems*, pp. 31-50.

- Liceo Latinoamericano del Sur. (2020). *Bienvenido a nuestra institución*. Recuperado el 10 de Oct. de 2020, de <http://lils.edu.co/>
- Ministerio de Transporte. (06 de Junio de 2014). Resolución 1565. “*Por la cual se expide la Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial*”. Bogotá, Colombia.
- Ministerio de Transporte. (06 de Agosto de 2014). Resolución 2273. “*Por la cual se ajusta el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021 y se dictan otras disposiciones*” . Bogotá, Colombia.
- Ministerio de Transporte. (05 de Abril de 2016). Resolución 1231. *Por la cual se adopta el documento Guía para la Evaluación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial*. Bogotá, Colombia.
- Monclús, J. (2010). *La seguridad vial en las empresas*. Madrid: Fundación Mapfre.
- Movilidad, S. (2017). *Plan Distrital de Seguridad Vial 2017-2026*. Recuperado el 18 de Agosto de 2020, de <https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/2019-06-05/PDSV%20BOG.pdf>
- Pacheco Cortés, C. M. (2017). Educación vial en la era digital: cultura vial y educación permanente. *Diálogos sobre educación*, pp. 1-14.
- Pacheco Cortés, C. M. (2017). Educación vial en la era digital: cultura vial y educación permanente. *Diálogos sobre educación*, pp.1-14.
- Padilla, M. A. (2010). Discapacidad: contexto, concepto y modelos International . *Revista Colombiana de Derecho Internacional*.
- Pozuelo, M. C. (2011). *La seguridad vial de las infraestructuras viarias. Auditorías de seguridad vial*. Madrid: DGT.


- Presidencia de la República. (2007). Decreto 3990. *por el cual se reglamenta la Subcuenta del Seguro de Riesgos Catastróficos y Accidentes del Tránsito del Fondo de Solidaridad y Garantía, Fosyga, se establecen las condiciones de operación del aseguramiento de los riesgos derivados de daños corporales cau.* Bogotá, Colombia.
- Samper Barbosa, A., & Ramírez Leal, A. (2014). Diseño de una propuesta pedagógica de educación para la seguridad vial estructurada bajo el modelo de aprendizaje experiencial. *Trabajo de grado.* Bogotá, Colombia: Corporación Universitaria Minuto de Dios.
- Sosa Neira, E. A. (2013). Desarrollo del nivel de comprensión en los estudiantes a través de la unidad conociendo “las señales de tránsito. *Proyecto de Maestría.* Chía, Cundinamarca, Colombia: Universidad de la Sabana.
- Uclés Sánchez, F. J. (2003). *La Formación vial: Concepto y justificación.* México.
- Unidad Nacional de Seguridad Vial . (2014). *Pare y Ceda el Paso a la Educación Vial Segunda Parte .* Montevideo: Presidencia de la República Oriental del Uruguay.
- Vásquez, F. R. (2010). *Estrategias de enseñanza: investigaciones sobre didáctica en instituciones educativas de la ciudad de Pasto.* Bogotá: Kimpres Universidad de la Salle.
- World Health Organization. (2015). Global status report on road safety 2015 . *WHO Library Cataloguing-in-Publication Data. 20 Avenue Appia. , p. 1-340.*

8 Anexos

Anexos 1 Formato Encuesta**ENCUESTA SOBRE LA SITUACIÓN DE LA EDUCACIÓN VIAL EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ**

1. ¿Cree usted que hay en su ciudad información y publicidad sobre la Seguridad Vial?
SI NO
2. ¿Piensa que su ciudad está bien señalizada?
SI NO
3. ¿En su ciudad se respetan las aceras y los pasos peatonales?
SI NO
4. ¿Cree conveniente que varias calles de la ciudad se pusieran de dirección únicas?
SI NO
5. La gente usa normalmente los cascos para la moto.
SI NO
6. ¿Se cumple con la obligación de llevar el cinturón de seguridad puesto?
SI NO
7. ¿Está de acuerdo con el sistema de control de velocidad?
SI NO
8. ¿Le parece correcta la metodología para obtener la licencia de conducción?
SI NO
9. ¿Conoce a alguien que haya obtenido la licencia sin haber rendido el examen teórico – práctico exigido?
SI NO
10. ¿Sabe cuál es la velocidad máxima permitida en las calles?
SI NO

Anexos 2 Consentimiento informado



UNIVERSIDAD PEDAGÓGICA NACIONAL
Educadora de educadores

Bogotá D.C. 13 de octubre 2020

Yo Adina Estrella identificado con cédula de ciudadanía N° 55120020 padre y/o acudiente del estudiante Santiago Fonseca del grado 10 del Colegio Liceo Latinoamericano del Sur, doy mi consentimiento para que se le aplique a mi hijo/a Santiago Fonseca una práctica ludicorecreativa virtual, en la cual se aplicará a su vez una entrevista, en la que cuyo propósito es el de brindar información destinada a ser usada en el proyecto de investigación implementado por BRAYAN ESTEBAN MONROY ARIAS, el cual tiene como objetivo Desarrollar un proyecto de Escuela de educación vial por una movilidad educada y a su vez con esta información poder aportar a la institución una cartilla que permita a los estudiantes obtener mayor conocimiento sobre el tema aplicado.

Dentro de las actividades que se llevarán a cabo en la presente entrevista, conozco que se realizarán una serie de preguntas abiertas y cerradas dispuestas en diferentes formatos y con diferentes metodologías las cuales serán de carácter personal, familiar y académico. Estas preguntas serán realizadas de manera virtual, dentro de las horas y espacios asignados por el entrevistador sin que afecten los procesos académicos normales en otras áreas, cabe aclarar que se realiza de forma virtual dadas las condiciones actuales por la pandemia que se presenta en este momento.

Dicha entrevista se realizará durante la semana del 13 al 16 del mes octubre del año en curso y los resultados de esta brindaran información relevante e importante que permitirán mejorar la capacidad de razonamiento en la solución de problemas matemáticos de mi hijo/a.



**UNIVERSIDAD PEDAGOGICA
NACIONAL**

Educadora de educadores


Conozco también que ciertas preguntas podrían generar algo de tensión y hasta herir la susceptibilidad de mi hijo/a por lo tanto él/ella está en todo su derecho de contestar o NO si lo considera indispensable, o de retirarse de la entrevista en cualquier momento.

Los datos obtenidos de la entrevista serán utilizados exclusivamente para la implementación del presente proyecto, y serán socializados de manera general, con el fin de mantener en completa confidencialidad datos personales y familiares concretos de cada participante evitando que se pueda generar alguna discordia o situación conflictiva.

De esta manera y conociendo los beneficios, perjuicios y metodología que se utilizará para la implementación de la entrevista, SI NO acepto la participación de mi hijo/a en ella.

Firma: *[Handwritten Signature]*
Acudiente/padre de familia

Investigador responsable	Participante:
Brayan Esteban Monroy Arias	Nombre:
E-mail: bema_1730@hotmail.com	<u>Santiago Fonseca</u>
Tel: 314 3900745	Firma:
	<u>Santiago Fonseca</u>



UNIVERSIDAD PEDAGÓGICA NACIONAL
INSTITUTO DE INVESTIGACIONES PEDAGÓGICAS

Boletín 001, 13 de octubre 2009

Yo Dr. Juan Sánchez Arango identificado con cédula de ciudadanía N° 97994924, como jefe académico del instituto Escuela Arango Torres del grupo EC del Colegio Libre Luperón del Sur, doy mi consentimiento para que se le aplique a mi hijo/a Sandra Arango Torres una prueba de autoevaluación escrita, en la cual se aplicará a mí una encuesta sobre la que como profesor se le de breves informaciones destinadas a ser usadas en el proyecto de investigación implementado por BRAYAN ESTEBAN MENDOZA ARIAL, el cual tiene como objetivo Desarrollar un proyecto de Escuela de Educación del Sur que mejore la calidad y a la vez con una información poder aportar a la institución una cartilla que permita a los estudiantes obtener mayor conocimiento sobre el tema aplicado.

Desde de la autorización que se otorga a cabo en la presente escritura, entiendo que se realizará una serie de preguntas abiertas y cerradas dispuestas en diferentes formatos y con diferentes metodologías las cuales serán de carácter personal, flexible y analítico. Como profesor seré notificado de manera escrita dentro de las horas y espacios asignados por el investigador de qué manera los procesos académicos tendrán en cuenta estos, solo quiero que un estudio de fondo visual sobre las condiciones actuales por la institución que se presenta en este momento.

Dicha encuesta se realizará durante la semana del 11 al 16 del mes octubre del año en curso y los resultados de esta tendrán información relevante e importante que permitirá mejorar la capacidad de conocimiento en la materia de problemáticas académicas de mi hijo/a.



UNIVERSIDAD PEDAGÓGICA NACIONAL
INSTITUTO DE INVESTIGACIONES PEDAGÓGICAS

Conozco también que dicho proyecto puede generar algún tipo de lesión y hasta hacer la responsabilidad de mi hijo/a por lo tanto otorgo con mi poder de docente a MI/EL/LOS estudiantes involucrados, a los efectos de la escritura en cualquier momento.

Los datos obtenidos de la encuesta serán utilizados exclusivamente para la implementación del presente proyecto, y serán excluidos de manera general, con el fin de mantener un completo profesionalidad datos personales y familiares conexas de cada participante en tanto que se pueda generar alguna discusión o situación conflictiva.

De esta manera y conociendo los beneficios, perjuicios y metodologías que se utilizarán para la implementación de la escritura, MI/EL/LOS, acepto la participación de mi hijo/a en ella.

Firma: Juan Sánchez Arango
Autorizado/a de hecho

Investigador responsable: Brayan Esteban Mendoza Arias E-mail: bama_170@upn.edu.ve Tel: 014 3082747	Participante: Nombre: <u>Sandra Arango Torres</u> Edad: <u>10 años</u>
--	--



UNIVERSIDAD PEDAGÓGICA NACIONAL
INSTITUTO DE INVESTIGACIONES PEDAGÓGICAS

Boletín 001, 13 de octubre 2009

Yo Dr. Juan Sánchez Arango identificado con cédula de ciudadanía N° 97994924, como jefe académico del instituto Escuela Arango Torres del grupo EC del Colegio Libre Luperón del Sur, doy mi consentimiento para que se le aplique a mi hijo/a Lorena Arango Torres una prueba de autoevaluación escrita, en la cual se aplicará a mí una encuesta sobre la que como profesor se le de breves informaciones destinadas a ser usadas en el proyecto de investigación implementado por BRAYAN ESTEBAN MENDOZA ARIAL, el cual tiene como objetivo Desarrollar un proyecto de Escuela de Educación del Sur que mejore la calidad y a la vez con una información poder aportar a la institución una cartilla que permita a los estudiantes obtener mayor conocimiento sobre el tema aplicado.

Desde de la autorización que se otorga a cabo en la presente escritura, entiendo que se realizará una serie de preguntas abiertas y cerradas dispuestas en diferentes formatos y con diferentes metodologías las cuales serán de carácter personal, flexible y analítico. Como profesor seré notificado de manera escrita dentro de las horas y espacios asignados por el investigador de qué manera los procesos académicos tendrán en cuenta estos, solo quiero que un estudio de fondo visual sobre las condiciones actuales por la institución que se presenta en este momento.

Dicha encuesta se realizará durante la semana del 11 al 16 del mes octubre del año en curso y los resultados de esta tendrán información relevante e importante que permitirá mejorar la capacidad de conocimiento en la materia de problemáticas académicas de mi hijo/a.



UNIVERSIDAD PEDAGÓGICA NACIONAL
INSTITUTO DE INVESTIGACIONES PEDAGÓGICAS

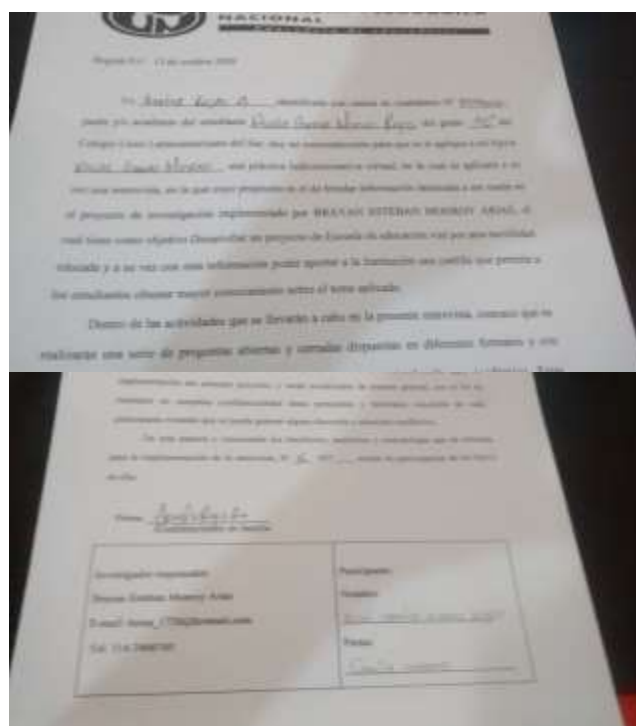
Conozco también que dicho proyecto puede generar algún tipo de lesión y hasta hacer la responsabilidad de mi hijo/a por lo tanto otorgo con mi poder de docente a MI/EL/LOS estudiantes involucrados, a los efectos de la escritura en cualquier momento.

Los datos obtenidos de la encuesta serán utilizados exclusivamente para la implementación del presente proyecto, y serán excluidos de manera general, con el fin de mantener un completo profesionalidad datos personales y familiares conexas de cada participante en tanto que se pueda generar alguna discusión o situación conflictiva.

De esta manera y conociendo los beneficios, perjuicios y metodologías que se utilizarán para la implementación de la escritura, MI/EL/LOS, acepto la participación de mi hijo/a en ella.

Firma: Juan Sánchez Arango
Autorizado/a de hecho

Investigador responsable: Brayan Esteban Mendoza Arias E-mail: bama_170@upn.edu.ve Tel: 014 3082747	Participante: Nombre: <u>Lorena Arango Torres</u> Edad: <u>10 años</u>
--	--



Anexos 3 Evidencia de encuesta inicial realizada

ENCUESTA SOBRE LA SITUACION DE LA EDUCACION VIAL EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ

1. ¿Cree usted que hay en su ciudad información y publicidad sobre la Seguridad Vial?
SI NO
2. ¿Piensa que su ciudad está bien señalizada?
SI NO
3. ¿En su ciudad se respetan las aceras y los pasos peatonales?
SI NO
4. ¿Cree conveniente que varias calles de la ciudad se pusieran de dirección única?
SI NO
5. La gente usa normalmente los cascos para la moto.
SI NO
6. ¿Se cumple con la obligación de llevar el cinturón de seguridad puesto?
SI NO
7. ¿Está de acuerdo con el sistema de control de velocidad?
SI NO
8. ¿Le parece correcta la metodología para obtener la licencia de conducción?
SI NO
9. ¿Conoce a alguien que haya obtenido la licencia sin haber rendido el examen teórico – práctico exigido?
SI NO
10. ¿Sabe cuál es la velocidad máxima permitida en las calles?
SI NO

ENCUESTA SOBRE LA SITUACION DE LA EDUCACION VIAL EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ

1. ¿Cree usted que hay en su ciudad información y publicidad sobre la Seguridad Vial?
SI NO
2. ¿Piensa que su ciudad está bien señalizada?
SI NO
3. ¿En su ciudad se respetan las aceras y los pasos peatonales?
SI NO
4. ¿Cree conveniente que varias calles de la ciudad se pusieran de dirección única?
SI NO
5. La gente usa normalmente los cascos para la moto.
SI NO
6. ¿Se cumple con la obligación de llevar el cinturón de seguridad puesto?
SI NO
7. ¿Está de acuerdo con el sistema de control de velocidad?
SI NO
8. ¿Le parece correcta la metodología para obtener la licencia de conducción?
SI NO
9. ¿Conoce a alguien que haya obtenido la licencia sin haber rendido el examen teórico – práctico exigido?
SI NO
10. ¿Sabe cuál es la velocidad máxima permitida en las calles?
SI NO

ENCUESTA SOBRE LA SITUACION DE LA EDUCACION VIAL EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ

1. ¿Cree usted que hay en su ciudad información y publicidad sobre la Seguridad Vial?
SI NO
2. ¿Piensa que su ciudad está bien señalizada?
SI NO
3. ¿En su ciudad se respetan las aceras y los pasos peatonales?
SI NO
4. ¿Cree conveniente que varias calles de la ciudad se pusieran de dirección única?
SI NO
5. La gente usa normalmente los cascos para la moto.
SI NO
6. ¿Se cumple con la obligación de llevar el cinturón de seguridad puesto?
SI NO
7. ¿Está de acuerdo con el sistema de control de velocidad?
SI NO
8. ¿Le parece correcta la metodología para obtener la licencia de conducción?
SI NO
9. ¿Conoce a alguien que haya obtenido la licencia sin haber rendido el examen teórico – práctico exigido?
SI NO
10. ¿Sabe cuál es la velocidad máxima permitida en las calles?
SI NO

ENCUESTA SOBRE LA SITUACION DE LA EDUCACION VIAL EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ

1. ¿Cree usted que hay en su ciudad información y publicidad sobre la Seguridad Vial?
SI NO
2. ¿Piensa que su ciudad está bien señalizada?
SI NO
3. ¿En su ciudad se respetan las aceras y los pasos peatonales?
SI NO
4. ¿Cree conveniente que varias calles de la ciudad se pusieran de dirección única?
SI NO
5. La gente usa normalmente los cascos para la moto.
SI NO
6. ¿Se cumple con la obligación de llevar el cinturón de seguridad puesto?
SI NO
7. ¿Está de acuerdo con el sistema de control de velocidad?
SI NO
8. ¿Le parece correcta la metodología para obtener la licencia de conducción?
SI NO
9. ¿Conoce a alguien que haya obtenido la licencia sin haber rendido el examen teórico – práctico exigido?
SI NO
10. ¿Sabe cuál es la velocidad máxima permitida en las calles?
SI NO

Anexos 4 Certificados



Anexos 5 Evidencia Taller No. 1

FECHA: 07 DE OCTUBRE 2020

HORA DE LA CAPACITACION: 3:00 A 4:00

NOMBRE: MAITE ARIADNA MONTAÑA BUITRAGO

TI: 1022928990

ACTIVIDAD

1. ¿Qué vías y medios de transporte puedes observar en tu ciudad y los alrededores?

RTA: En cuanto a medios de transporte se encuentran los camos particulares, los taxis, las motos, las bicicletas, y los buses del SITP y en las vías la caraca, vía al llano, la séptima, la 68, la 30, Boyacá, av. ciudad de Cali etc. ...

2. ¿Cuál de los medios de transporte vistos en la capacitación te llamo más la atención? ¿por qué?

RTA: el tren por que no esta en trancones no tiene las señalizaciones que tienen los demás medios de transporte y puede transportar cargas ya sean grandes o pequeñas sin ningún problema. Y me gusta por que fue creado con el fin de transportar a la gente y cargas de un lugar a otro.

3. ¿Cuál es la ciudad más cercana al lugar donde vives y que medio de transporte utilizas para desplazarte?

RTA: a Villavicencio en flota.

4. ¿Qué productos de tu región se venden en la ciudad? ¿En qué se transportan?

RTA: la papa, la anveja, el olantro, la aba, la mazorca y las frutas y se transportan en camiones o furgones.

5. ¿Qué vías principales de entrada y salida cuenta tú ciudad?

RTA: la autopista sur, la autopista norte, carrera 7, calle 80, calle 13, y autopista al llano.

6. Escoge uno de los medios de transporte (tren, animales de carga, bicicleta, barco, carro, y avión) y escribe al menos cinco ventajas y tres desventajas que le encuentre a ese medio de transporte.

RTA: BARCO:

VENTAJAS:

1. Volumen y capacidad de almacenaje de los buques: los barcos o navios son los medios de transporte que ofrecen una mayor capacidad a la hora de trasladar más cantidad de materiales. Especialmente en comparación con otros medios de transporte tales como el tren, camión o avión.
2. Fletes más competitivos: los fletes marítimos son por norma general muy competitivos y económicos. La única dificultad que pudiera observarse respecto a este motivo son los cargos adicionales (tales como el combustible). Aún con este pequeño apunte comprobamos como sigue siendo el medio más económico a la hora de recorrer grandes distancias.
3. Seguridad y estabilidad: las condiciones climatológicas y meteorológicas retrasan en mayor número de ocasiones la salida o llegada de un avión, mientras que gracias a la robustez, resistencia y fiabilidad de los buques estos pueden desenvolverse con mayor facilidad en ambientes más complicados o inestables (siempre dentro de unos límites razonables lógicamente).
4. Mayor variedad de productos y materias transportables: considerado como uno de los elementos más destacables podemos observar como a diferencia de lo que ocurre en el transporte aéreo (donde en la mayoría

de ocasiones no se permite carga líquida o peligrosa) el transporte marítimo es la única vía disponible para llevar a buen puerto esta serie de encargos basados en específicos materiales (petróleo, aceites...).

5. Cobertura y seguro: gracias al hecho de que casi ¾ partes de la tierra están cubiertas de agua el nivel de alcance de este medio es casi absoluto. También merece la pena destacar el hecho de que es un medio muy seguro puesto que casi la práctica totalidad de las entregas son realizadas en tiempo y forma.

DESVENTAJAS:

La frecuencia de los trayectos: si un avión regular puede salir todos los días, los buques tardan más tiempo en estar preparados y en condiciones de hacerse a la mar.

La escasa velocidad: frente a los aviones, el barco es un medio de transporte mucho más lento.

7. Desde tu punto de vista, ¿Qué importancia tienen los medios de transporte que no contaminen el medio ambiente?

RTA: Para nadie es un secreto que la movilidad convencional como la dependencia del automóvil, impactan sobre el medio ambiente, los recursos naturales y sobre la calidad de vida humana. Ante esta movilidad y transporte tradicional que causa problemas socio-ambientales, nace una alternativa fundamental como lo es la movilidad sostenible o eco movilidad. Esta movilidad fomenta y promueve el uso de transporte o sistemas de medios ecológico, eficiente, responsable y sostenible con la protección del medio ambiente.

8. Menciona geográficamente ¿cuáles son los ríos de tu país por los cuales se genera el transporte de mercancías?

RTA: en Colombia hay tres grandes transportadores de mercancías por medio de los ríos El sistema sur compuesto por tres ríos que se unen en Brasil: el Amazonas, Putumayo y Caquetá. De todos ellos, el más importante en cuanto a la economía del país, es el sistema del río Magdalena, tomando como medida el tonelaje transportado y la población servida.

9. ¿Cuál es el medio de transporte que usa en la actualidad para desplazarte de un lugar a otro? ¿por qué?

RTA: los taxis y los buses del SITP por que son los medios de transporte que mas me facilitan mis desplazamientos a cualquier lugar, aunque a veces sea un poco tedioso los tráfico.

10. Con tus palabras cuéntanos que aprendiste.

RTA: aprendí que la movilidad ha evolucionado de tal manera que antes utilizaban los animales para transportarse de un lugar a otro luego fue evolucionando todo y empezaron a crear los trenes los barcos y ya eran 3 medios de transporte por los cuales podrían transportar mercancías a medida que iban cambiando los tiempos empezaron a crear los aviones los carros particulares y los taxis que por lo cual todos sirven para lo mismo solo que los aviones y los barcos pueden llevar mercancías de país a país. Y en la clase de hoy 7 de octubre aprendí que es importante respetar las normas viales para poder ser un buen ya sea un buen peatón o un buen conductor debemos respetar las señalizaciones para prevenir accidentes y demás.

Anexos 6 Evidencia Taller No. 2

FECHA: 07 DE OCTUBRE 2020

HORA DE LA CAPACITACION: 3:00 A 4:00

NOMBRE: MAITE ARIADNA MONTAÑA BUITRAGO

TI: 1022928950

TALLER N.º 2

1. ¿En qué infracciones incurrió el conductor del vehículo número 1, en referencia al pasajero o acompañante?

RTA: estaba embriagado no cumplían con las normas de seguridad que deberían tener y además conducía con alta velocidad y el menor de edad iba en la parte de adelante sin el cinturón de seguridad.

2. Según la Ley 1696 del 19 de diciembre de 2013 (embriaguez), ¿qué grado de alcoholemia se detectó y cuál será la sanción para el conductor del vehículo número 1?. Además, pensando en seguridad vial, ¿usted como pasajero que debería haber hecho?

RTA: tendría una sanción penal yo como pasajero después de haberme dado de cuenta de que el conductor esta embriagado y que esta conduciendo a esa velocidad le digo que pare y le digo que no está bien conducir así, le explicaría las consecuencias a las cuales conllevarían sus actos y me bajaría del carro.

3. ¿Qué acciones como pasajero o acompañante podrían haberse realizado para evitar el accidente?

RTA: haberse bajado del auto y decirle a el señor que no conduzca de esa manera si la persona no le hace caso esperando a que hubiera algún policía cerca le diría que esa persona esta en altas condiciones de embriaguez y que además de eso lleva la velocidad muy alta y lleva un menor de edad en la parte de adelante y sin el cinturón de seguridad y ya la policía se encargaría de la sanción.






4. ¿El acompañante que se trasladaba en el vehículo 2, incurrió en alguna falta? Justifique su respuesta.

RTA: si por que no le dijo al conductor que se había pasado el semáforo en rojo.

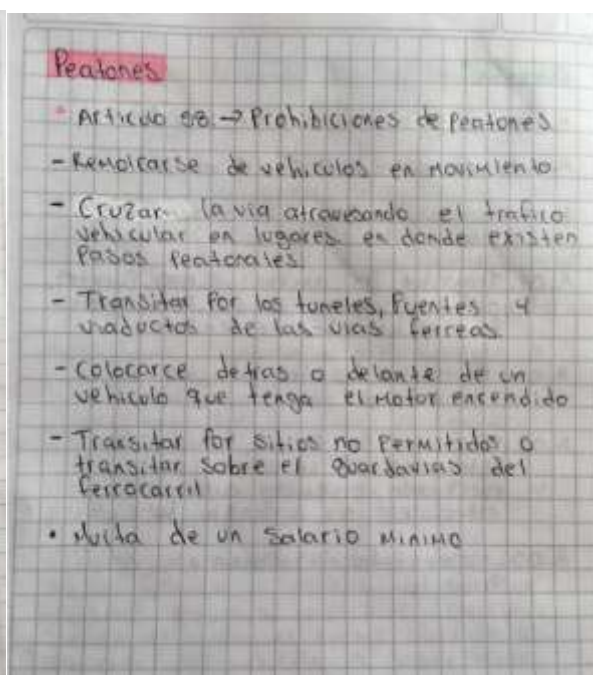
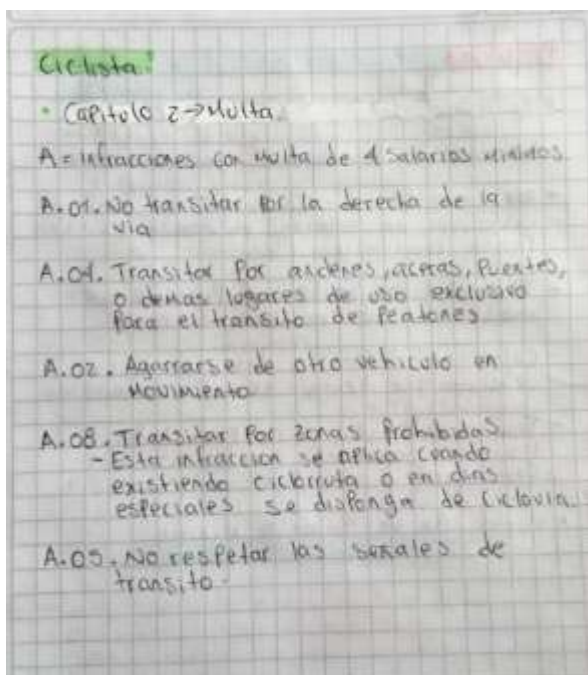
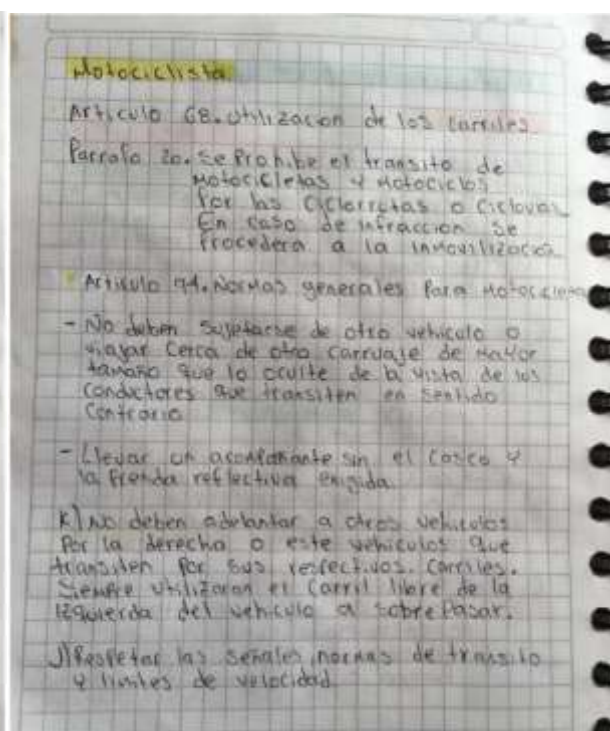
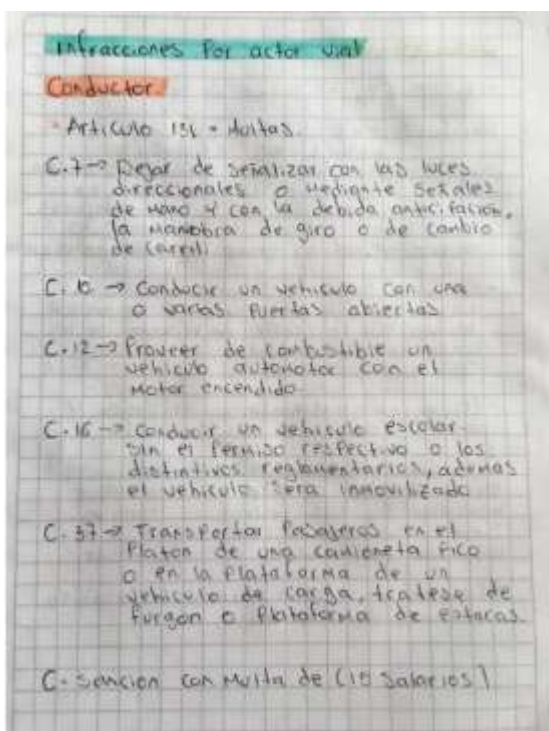
5. Teniendo en cuenta la seguridad vial, ¿El pasajero del vehículo 1, incurrió en alguna contravención al código de tránsito? Indique cuáles y justifique su respuesta.

RTA:

Anexos 7 Evidencia Taller No. 3

 SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO	
Hoja de preguntas y respuestas para trabajo individual en el desarrollo de la capacitación en educación vial	
Código: SG-FM-26	Versión: 1.0
TRABAJO INDIVIDUAL	
Fecha: 08/10/2020	Hora de la capacitación: 3:00 pm
Nombre del integrante: (Por favor, escriba nombre completo, y número de documento de identidad por renglón)	
1. Fabian Steban Serna Useche	No. Doc. 1007 105 724
<p>A continuación encontrarán una serie de preguntas que deben ser resueltas por cada integrante. El texto en negrilla que se encuentra al final de cada pregunta se debe responder al respaldo de la hoja. Si tiene alguna duda consulte la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito</p>	
<p>Preguntas de selección múltiple con única respuesta. Por favor encerrar en un círculo la letra que corresponda a la opción que consideren correcta:</p>	
<p>1. De acuerdo con la normativa vigente: ¿Cuáles son los métodos para determinar los grados de alcohol en el cuerpo humano?</p> <p>a. Alcoholimetría, alcoholuria y alcohosensor. b. Grado cero, primer grado, segundo grado y tercer grado. <input checked="" type="radio"/> Muestra de sangre y aire en los pulmones.</p> <p>¿Qué tipos de sanciones aplican por conducir bajo el influjo del alcohol y sustancias psicoactivas? inmovilización del vehículo, suspensión de la licencia, multas monetarias, horas comunitarias Mencionen dos (2) efectos del alcohol y sustancias en el organismo que consideren ponen en riesgo su integridad o la de los demás al conducir un vehículo. Distorsión de sentidos, pérdida de equilibrio</p>	
<p>2. ¿Cuál es la finalidad de realizar la revisión técnico-mecánica en los vehículos?</p> <p><input checked="" type="radio"/> Mantener el vehículo en buenas condiciones. b. Fortalecer la seguridad vial y aportar a la protección del medio ambiente. c. Generar recursos a través de los centros de diagnóstico automotor.</p> <p>¿Cuáles son los elementos del equipo de prevención y seguridad que siempre se debe llevar en el vehículo? Dibuje cada uno. Gato hidráulico, cruceta, señales de tránsito en forma de triángulo, linterna, extintor, llanta de respuesto</p>	
<p>3. ¿Cuál es el principal factor generador de accidentes de tránsito? ¿Por qué?</p> <p><input checked="" type="radio"/> Vehículo. b. Vía y su entorno. c. Humano.</p> <p>Desde la experiencia de cada integrante, ¿Cuál consideran es el usuario vial más involucrado en accidentes de tránsito? Justifique su respuesta. motociclistas y ciclistas ya que la imprudencia de ellos y el factor del vehículo hacen que sean los principales en accidentes de tránsito</p>	
<p>4. ¿Cuál debe ser la distancia de seguridad o separación entre vehículos de acuerdo a la norma, cuando se transita a una velocidad entre 30 y 60 km/h?</p> <p>a. 10 m. <input checked="" type="radio"/> 20 m. c. 30 m.</p> <p>Escriba tres (3) zonas/lugares en las cuáles deben ir a una velocidad de 30 Km/h. parqueaderos, en zonas escolares, pasos peatonales Investiga que aspectos se deben tener en cuenta con respecto a la velocidad del vehículo y el estado de la vía.</p>	
<p>5. En un cruce semaforizado, el color amarillo, le esta indicando:</p> <p>a. No debe iniciarse la marcha, ni incrementarse la velocidad durante ese lapso. b. Atención para un cambio de luces o señales y para que el cruce sea desalojado por los vehículos. <input checked="" type="radio"/> Todas las anteriores</p> <p>¿Cuándo un conductor es reincidente en el transcurso de seis (6) meses en la comisión de infracciones de tránsito, que sucede? Suspensión de licencia Diga dos (2) consecuencias si no se respeta la señalización horizontal de líneas antibloqueo. multa monetaria</p>	
<p>6. ¿Cuál es la prelación de las señales de tránsito?:</p> <p><input checked="" type="radio"/> Agente de tránsito, señales transitorias, semaforos, señales verticales y señales horizontales. b. Agente de tránsito, señales verticales, señales reglamentarias. c. Agente de tránsito, semáforos, señales reglamentarias.</p> <p>Si al llegar a una intersección, encuentran las siguientes señales, ¿A cuál obedece y por qué? Debemos obedecer al personal de tránsito</p>	
   	

Anexos 8 Evidencia Taller No. 4



Definición de las Señales de Tránsito

- Agente de tránsito → Las señales que imparten los agentes de tránsito y priman sobre los demás.
- Transitorias → o temporales, que son de color naranja.
- Los Señaleros → que pueden ser vehiculares, peatonales o especiales (en vías férreas)
- Señales verticales.
 - Reglamentarias
 - Transitorias
 - Informativa
- Señales horizontales → o demarcadas sobre la vía

Los agentes de tránsito

- Si el agente le muestra la espalda o el frente. Significa que la circulación está cerrada y por lo tanto debe detenerse.
- Si el agente está de lado la vía está libre y puede pasar.

- Si está de frente con los brazos levantados en un ángulo de 90° con respecto al cuerpo y las manos en posición horizontal. Le está previniendo para el cambio de vía libre o cerrada o viceversa.

- Brazo levantado verticalmente alto al frente

- Un brazo levantado y otro extendido

Obliga a detenerse a quienes se encuentren enfrente y detrás del agente

- Moviendo el brazo hacia adelante con linterna

Significa que debe continuar con precaución.

- Brazo hacia arriba señalando con el dedo índice

Significa que le señala la necesidad de meterse en el carril contiguo (Prximo, Cercano)

- Este mismo gesto apuntando hacia los lados

Ordena a detenerse en este sitio al conductor señalándolo.

- **Patrimonio de una vía**

Se balancea de forma vertical y obliga a detenerse solo a los conductores o peatones que el agente de la luz señala.

- **Moviendo de arriba a bajo el brazo extendido**

Reducir la velocidad.

- **Brazo extendido verticalmente con linterna**

Señala la obligación de detenerse

Señales Transitorias

Pueden ser reglamentarias, transitorias y preventivas. Se identifican por su tamaño o color naranja.

Son señales que advierten acerca de la ejecución de trabajos de construcción y mantenimiento de la vía. Tienen como misión alertar al peatón o conductor sobre ciertos peligros.

La forma pueden ser en color naranja con imágenes en negro, también pueden haber conos o vallas del mismo color.

		
Carretera de un Solo Carril	Conos y Barriles	Máquina Pivote
		
Trabajo en la Vía	Resalto	Vía Cerrada

Señaleros = Señal = Dispositivo que controla el tránsito

Señaleros de Semáforos Luminosos

Semáforo vehicular. Tiene como objetivo controlar el tránsito de vehículos en las intersecciones. Se compone de tres luces

- Luz verde = indica vía libre
- Luz Rojo = indica que deben detenerse
- Luz Amarilla = Precaución, permanente cambiara

Si no hay línea de detención, debe detenerse a los metros del semáforo.

Señales Reglamentarias Controlan la circulación de vehículos o actos de los mismos.

- Luz verde = Vía Libre
- Luz roja = No debe adelantarse.

Señales Reglamentarias (No son muy comunes y utilizan las mismas precauciones que el resto)

Señales con advertencia o riesgos Se transmite mensajes de advertencia y prohibiciones.




Señales direccionales, informativas y otras.

Señales Obligatorias




Señales Prohibitorias Tienen como objetivo advertir al usuario de la existencia de un riesgo. Son en forma de triángulo con imágenes en negro y amarillo.

		
Curva a la Derecha	Carretera	Tres carriles (Vehículo a la Derecha)
		
Tormenta	Puente Inseguro	Intersección en Vías

Señales Reglamentarias Tienen como objetivo indicar a los usuarios de las vías las limitaciones, prohibiciones o restricciones, y cuya violación constituye una falta que será sancionada. Son de color rojo, negro y blanco, redondas, triangulares y en forma de pentágono.


		
PARE	NO PASE	Señal de Frente

Señales Informativas Tienen como objetivo identificar las vías y dar al usuario, preferentemente, la información que pueda ser útil. Rectángulo en forma vertical, azul, con blanco e imágenes negras.


		
Site de Parque	Primeros Auxilios	Calle Sin

Señales Horizontales = Son líneas, símbolos gráficos o palabras pintadas en la calle para indicar, advertir y guiar el tránsito vehicular y peatonal.

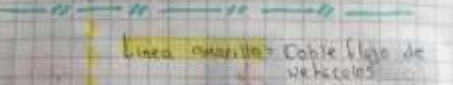
El borde = Separa la calzada de la berma.



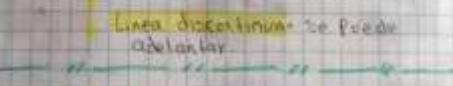
Flechas = Muestran la dirección que debe seguir.



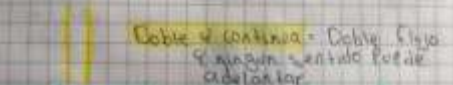
Línea amarilla = Doble fila de vehículos.



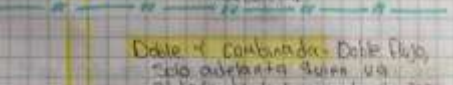
Línea discontinua = Se puede adelantar.



Doble y continua = Doble fila y ningún sentido puede adelantar.



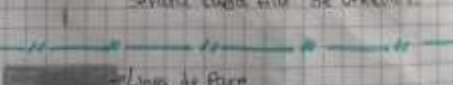
Doble y combinada = Doble fila, solo adelanta quien va al lado de la línea de trazo.



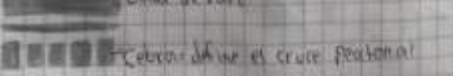
Línea blanca = un solo sentido, separa cada fila de vehículos.



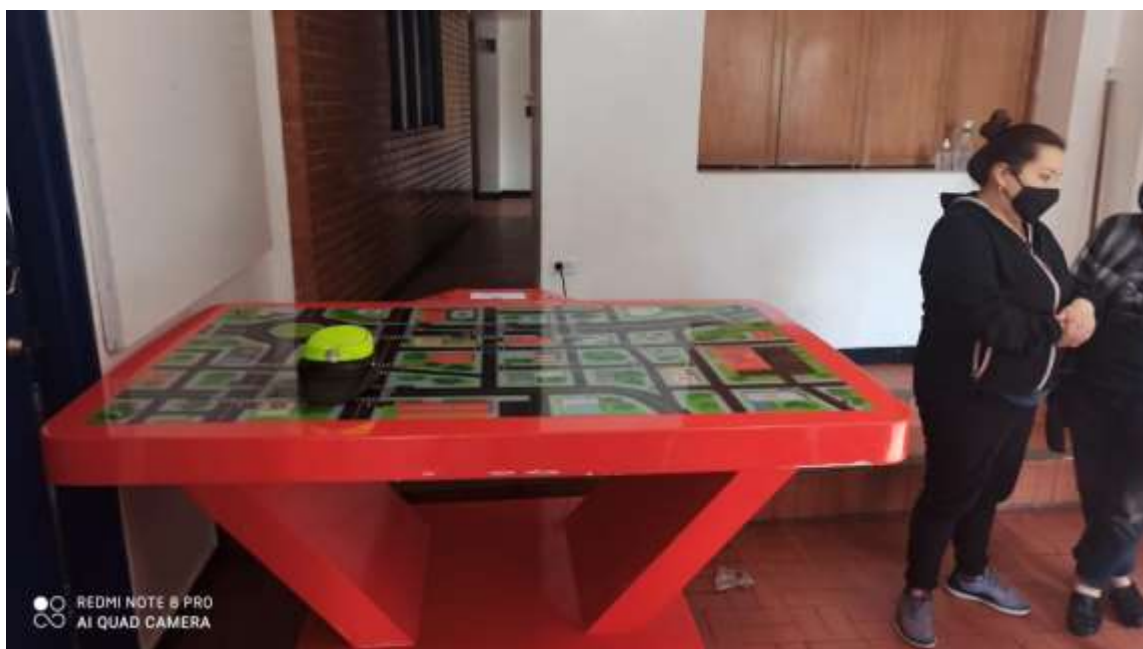
Línea de PARE



Cebos de Vía = el cruce peatonal.



Anexos 9 Evidencia del Vivencial



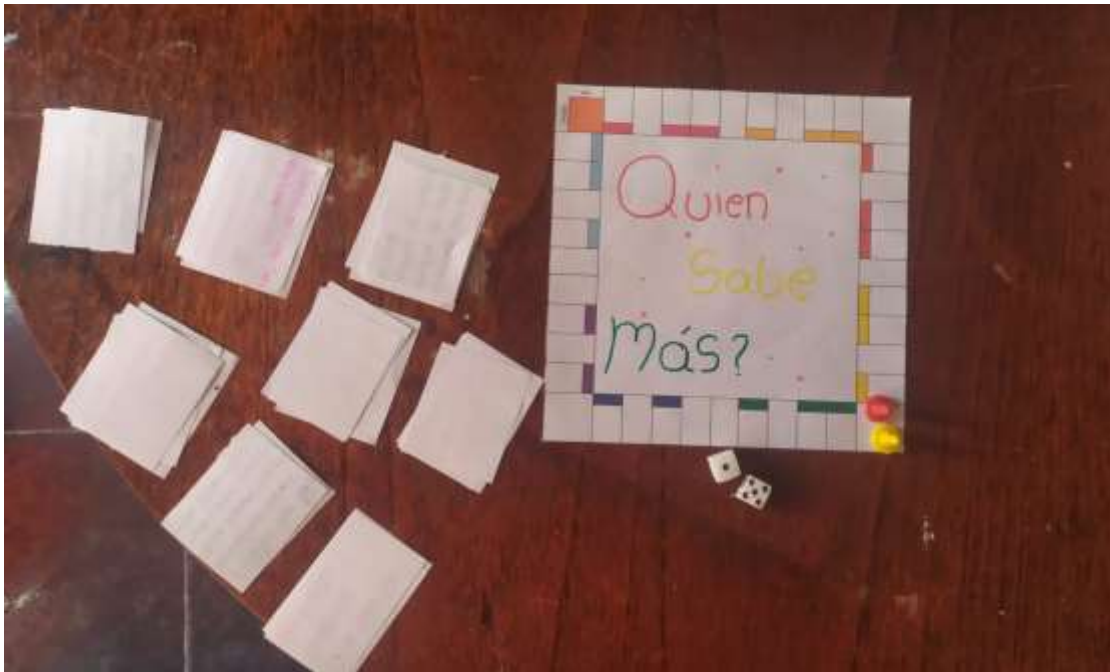
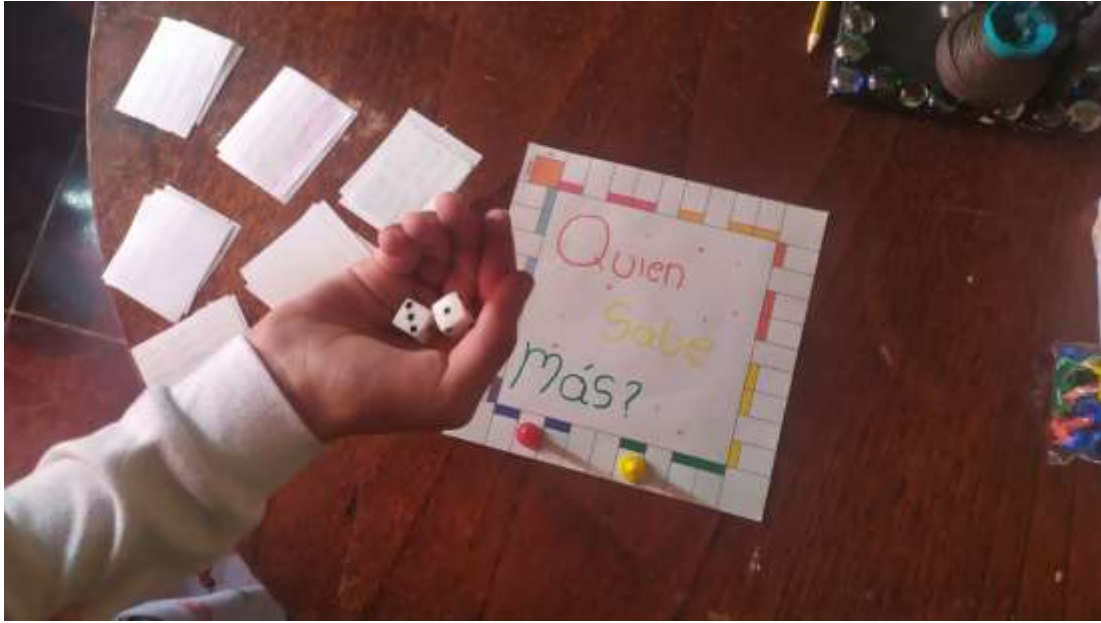




Anexos 10 Evidencia Juegos







Anexos 11 Formato de encuesta final**Encuesta sobre aprendizaje en la Escuela de Seguridad Vial**

1. ¿Considera usted que la señalización de tránsito utilizada en Bogotá, es suficiente para prevención de accidentes?

SI NO

2. ¿Cuál es el límite de velocidad permitido para transitar por las vías de Bogotá?

a. 30Km por hora

b. 60Km por hora

c. 80 Km por hora

d. 50 Km por hora

3. ¿Considera usted que este curso le ayudó a conocer cómo prevenir siniestros en la vía?

SI NO

4. ¿Considera usted que este curso permitió que conociera más la normatividad vigente de tránsito?

SI NO

5. ¿Cuál es la ley que rige el Código Nacional de Tránsito?

a. Ley 769 del 03 de agosto de 2002

b. Ley 769 del 06 de agosto de 2012

c. Ley 769 del 06 de agosto de 2002

d. Ley 769 del 06 de agosto de 2020

6. ¿Considera usted que este curso fue provechoso para su conocimiento?

SI NO

Anexos 12 Evidencia de realización de encuesta

Encuesta sobre aprendizaje en la Escuela de Seguridad Vial

1. ¿Considera usted que la señalización de tránsito utilizada en Bogotá, es suficiente para prevención de accidentes?
- SI NO
2. ¿Cuál es el límite de velocidad permitido para transitar por las vías principales de Bogotá?
- a. 20Km por hora
b. 60Km por hora
c. 80 Km por hora
d. 100 Km por hora
3. ¿Considera usted que este curso le ayudó a conocer cómo prevenir siniestros en la vía?
- SI NO
4. ¿Considera usted que este curso permitió que conociera más la normatividad vigente de tránsito?
- SI NO
5. ¿Cuál es la ley que rige el Código Nacional de Tránsito?
- a. Ley 769 del 03 de agosto de 2002
b. Ley 769 del 06 de agosto de 2012
c. Ley 769 del 06 de agosto de 2002
d. Ley 769 del 06 de agosto de 2020
6. ¿Considera usted que este curso fue provechoso para su conocimiento?
- SI NO

Encuesta sobre aprendizaje en la Escuela de Seguridad Vial

1. ¿Considera usted que la señalización de tránsito utilizada en Bogotá, es suficiente para prevención de accidentes?
- SI NO
2. ¿Cuál es el límite de velocidad permitido para transitar por las vías principales de Bogotá?
- a. 10Km por hora
b. 80Km por hora
c. 80 Km por hora
d. 50 Km por hora
3. ¿Considera usted que este curso le ayudó a conocer cómo prevenir siniestros en la vía?
- SI NO
4. ¿Considera usted que este curso permitió que conociera más la normatividad vigente de tránsito?
- SI NO
5. ¿Cuál es la ley que rige el Código Nacional de Tránsito?
- a. Ley 769 del 03 de agosto de 2002
b. Ley 769 del 06 de agosto de 2012
c. Ley 769 del 06 de agosto de 2002
d. Ley 769 del 06 de agosto de 2020
6. ¿Considera usted que este curso fue provechoso para su conocimiento?
- SI NO

Encuesta sobre aprendizaje en la Escuela de Seguridad Vial

1. ¿Considera usted que la señalización de tránsito utilizada en Bogotá, es suficiente para prevención de accidentes?
- SI NO
2. ¿Cuál es el límite de velocidad permitido para transitar por las vías principales de Bogotá?
- a. 30Km por hora
b. 60Km por hora
c. 80 Km por hora
d. 90 Km por hora
3. ¿Considera usted que este curso le ayudó a conocer cómo prevenir siniestros en la vía?
- SI NO
4. ¿Considera usted que este curso permitió que conociera más la normatividad vigente de tránsito?
- SI NO
5. ¿Cuál es la ley que rige el Código Nacional de Tránsito?
- a. Ley 769 del 03 de agosto de 2002
b. Ley 769 del 06 de agosto de 2012
c. Ley 769 del 06 de agosto de 2002
d. Ley 769 del 06 de agosto de 2020
6. ¿Considera usted que este curso fue provechoso para su conocimiento?
- SI NO

Encuesta sobre aprendizaje en la Escuela de Seguridad Vial

1. ¿Considera usted que la señalización de tránsito utilizada en Bogotá, es suficiente para prevención de accidentes?
- SI NO
2. ¿Cuál es el límite de velocidad permitido para transitar por las vías principales de Bogotá?
- a. 30Km por hora
b. 80Km por hora
c. 80 Km por hora
d. 10 Km por hora
3. ¿Considera usted que este curso le ayudó a conocer cómo prevenir siniestros en la vía?
- SI NO
4. ¿Considera usted que este curso permitió que conociera más la normatividad vigente de tránsito?
- SI NO
5. ¿Cuál es la ley que rige el Código Nacional de Tránsito?
- a. Ley 769 del 03 de agosto de 2002
b. Ley 769 del 06 de agosto de 2012
c. Ley 769 del 06 de agosto de 2002
d. Ley 769 del 06 de agosto de 2020
6. ¿Considera usted que este curso fue provechoso para su conocimiento?
- SI NO