SED
155

ntaciones
para la educación en

TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL



MESA DE TRABAJO INTERINSTITUCIONAL

Ministerio de Educación
Inés Parra de Azuero
Ángela María Correa Vélez
Elkin Agudelo

Ministerio de Transporte
Oscar Davis Gómez
Patricia Manga

Secretaría de Tránsito de Cundinamarca
Beatriz López

Secretaría de Educación de Cundinamarca
Luz Marina Góngora R.
Mireya González

Secretaría de Educación del Distrito Capital
Henry Charry

Fondo de Prevención Vial
Francisco José Fernández Mejía
Hernán Darío Alzate Montes. (Coordinador)

Autores
Hernán Darío Alzate Montes (Coordinador)
J. Enrique Cabeza Barrios
José Antonio Delgado Beteré
Carmen Nelly Villamizar A.

Revisión de estilo
Marta Patricia García
J. Enrique Cabeza Barrios

Diseño
Paola Andrea Colmenares Pérez

Ilustración
Luis Enrique Salcedo

Impresión
Panamericana Formas e Impresos S.A.

FONDO DE PREVENCIÓN VIAL

Francisco José Fernández Mejía
Director Ejecutivo

Jorge Rozo Gómez
Director Administrativo

Claudia Bayona Pinilla
Coordinadora de Medios

Hernán Darío Alzate Montes
Consultor

SED 155

ORIENTACIONES PARA LA EDUCACIÓN EN

TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

NUESTRO DOCUMENTO

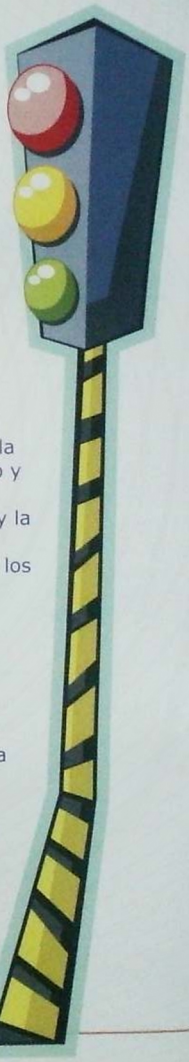
Las Orientaciones para la Educación en Tránsito y Seguridad Vial, que se entregan para escrutinio de los colombianos como una publicación de carácter educativo y formativo, son consideradas por el Fondo de Prevención Vial como un paso adelante en la búsqueda y mejoramiento de la calidad de vida ciudadana, y en el esfuerzo por reducir las altas tasas de accidentalidad a las que se ve sometido diariamente el país, las cuales afectan, de una manera o de otra, cada rango de edad, cada grupo poblacional, cada rincón de nuestro territorio. Será compromiso de todos y cada uno de nosotros contribuir a la generación de estrategias y compromisos para su minimización.

Hemos denominado al documento "Orientaciones", por ser ésta una expresión muy significativa en el ambiente educativo, toda vez que encierra la connotación de "pautas", "caminos", "propuestas", "principios" que apoyan a los docentes y agentes educativos en general en el fondo todos lo somos en el proceso de enriquecimiento de la temática y de los caminos pedagógicos y didácticos que la desarrollan.

Nuestro documento difiere fundamentalmente de cualquier otro que se dedique a la misma temática; lo hemos concebido pensando en aportar una base fundamental para continuar, ahora con más refinadas, objetivas y concretas herramientas conceptuales la tarea de educar, con los maestros colombianos, en el marco de una propuesta que propone el respeto a la vida, la seguridad, y la posibilidad de desplazamiento y movilidad seguros, como ejercicio de la convivencia pacífica, de todos los integrantes de nuestra sociedad.

Apreciados maestros, padres de familia, conductores, usuarios de la vía, niños, niñas y jóvenes, ustedes van a encontrar en estas páginas elementos esenciales de la educación y formación en tránsito y seguridad vial. Pero no sólo eso; también van a percibir el interés y la preocupación de todo el país por orientar nuestros esfuerzos hacia los valores del respeto a la vida en todas sus dimensiones.

Finalmente, las personas interesadas en desarrollar esta temática en diferentes medios o formatos libros, videos, casetes, carteles, etc. tendrán en ellas una plataforma o base pedagógico-conceptual que les ayudará a contribuir significativamente a la meta ambiciosa que nuestro documento encierra.





AGRADECIMIENTOS

Agradecemos y valoramos profundamente la colaboración e impulso que le brindaron a este proceso, por el **MINISTERIO DE EDUCACIÓN NACIONAL**, la Doctora Cecilia María Vélez White, Ministra de Educación, Carmen Emilia Pérez, Directora de Calidad de la Educación Preescolar, Básica y Media y Valeria Eberle Arcila, funcionaria de la Dirección de Calidad de la Educación. Por el **MINISTERIO DE TRANSPORTE**, el Doctor Andrés Uribe Gallego, Ministro de Transporte y el Doctor Óscar David Gómez Director General de Transporte y Tránsito

Se destaca la participación en la lectura, los comentarios y las ideas aportadas al documento, de:

Elvia María González Agudelo de la Universidad de Antioquia
Rosa Pérez y Amparo Reve de la Secretaría de Tránsito de Medellín
Mireya González, de la Secretaría de Educación de Cundinamarca

Se agradece especialmente el análisis conceptual y metodológico del documento, a:

Carmenza Rey Cadena, docente de la Institución José Celestino Mutis, Fusagasugá.
Ruth Mireya Cely T., Directora de Núcleo, Guayabetal.
Javier Guasca, docente de la Institución Juan José Neira, Machetá.
Juan Carlos Mora, Rector de la Institución Mana Blanca, Facatativá.
Sandra Victoria Sarmiento, docente del I.E.D. el Porvenir, Bogotá, D.C., Localidad 7.
Rina Aidé Toro, Coordinadora del I.E.D. Unión Europea, Bogotá, D.C., Localidad 19.



CONTENIDO

PRÓLOGO 8

1. CONCEPCIÓN DE LAS ORIENTACIONES 11

2. CONTEXTO 15

2.1 LA PROBLEMÁTICA ACTUAL DEL TRÁNSITO EN COLOMBIA 17
2.2 SUSTENTO LEGAL 20

3. SUSTENTO CONCEPTUAL 23

3.1 CARACTERIZACIÓN 24
3.2 EJES GENERADORES 25
3.2.1 El respeto a la vida
Orientaciones Pedagógicas
El Código Nacional de Tránsito y el derecho a la vida 26
3.2.2 La movilidad humanizadora
Orientaciones Pedagógicas
El Código Nacional de Tránsito y la movilidad humanizadora 29
3.2.3 El espacio público socializador
La accesibilidad al espacio público.
Orientaciones Pedagógicas
El Código Nacional de Tránsito y el espacio público socializador 31
3.2.4 La seguridad vial como bien común
El comportamiento humano frente a la seguridad en el tránsito
La movilidad y la seguridad en el tránsito
Orientaciones Pedagógicas
El Código Nacional de Tránsito y la seguridad vial como bien común 36
3.2.5 El valor de las normas de tránsito. Apropiación de valores y conocimiento de las normas como medio de protección de la vida.
Orientaciones Pedagógicas.
El Código Nacional de Tránsito y el valor de las normas de tránsito. 42

4. LOS PROCESOS PEDAGÓGICOS 47

4.1 CARACTERIZACIÓN 50
4.2 CRITERIOS
Adecuación a los intereses y problemas de los estudiantes
Adecuación al desarrollo evolutivo del estudiante
Adecuación al entorno socio-cultural del estudiante 52

5. FINALIDADES EDUCATIVAS 55

5.1 EJE GENERADOR FINALIDAD EDUCATIVA 57
5.2 COMPETENCIAS BÁSICAS 60

6. ORIENTACIONES PARA EL DESARROLLO DE LOS PROCESOS EDUCATIVOS EN TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL 63

6.1 BÁSICAS
Como parte del PEI
Dentro de los procesos de aprendizaje institucionalaprendizaje institucional 64



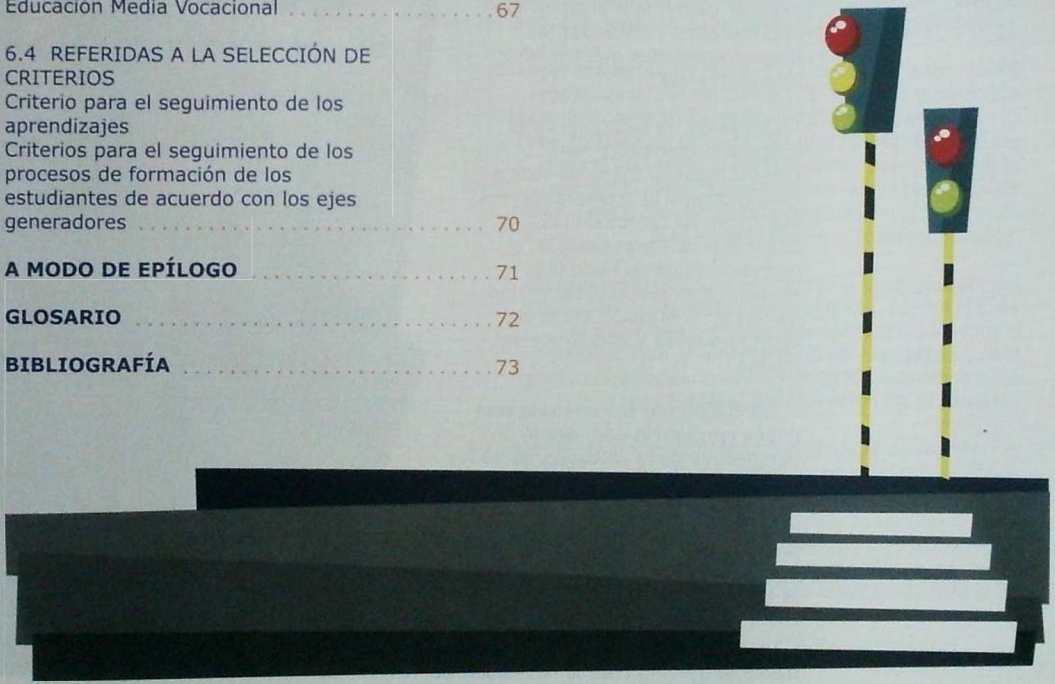
6.2 OPERATIVAS
Prioridades pedagógicas por considerar 66
6.3 ADECUADAS A LOS DISTINTOS NIVELES
Preescolar
Educación Básica
Educación Media Vocacional 67

6.4 REFERIDAS A LA SELECCIÓN DE CRITERIOS
Criterio para el seguimiento de los aprendizajes
Criterios para el seguimiento de los procesos de formación de los estudiantes de acuerdo con los ejes generadores 70

A MODO DE EPÍLOGO 71

GLOSARIO 72

BIBLIOGRAFÍA 73



PRÓLOGO

Nos ha tocado en suerte vivir los últimos lustros del siglo XX y el inicio de este nuevo siglo; épocas marcadas por acelerados cambios que han determinado nuestras vidas. Todo se ha transformado tan vertiginosamente que es difícil asimilar de manera positiva sus implicaciones y entender las responsabilidades que conlleva esta nueva era.

La ciencia, la tecnología y el desarrollo económico han transformado el modo de vida a nivel global, y la proliferación del automóvil ha cambiado las interacciones humanas y la percepción que se tiene del espacio, generando la necesidad de una armonización entre el espacio público y el disfrute del mismo.

Mundialmente se consolida una nueva conciencia que, desde la perspectiva de la salvaguarda de los Derechos Humanos, busca crear interacciones, hábitos y comportamientos que permitan procesos de socialización, calidad de vida y seguridad, en la movilidad y en el manejo del espacio público.

La búsqueda de un mejor ser humano frente al tránsito crea la necesidad de





concientizar a la población en cuanto a que su desplazamiento es más seguro para cada uno y para los demás si su comportamiento se estructura en acciones encaminadas a tomar decisiones seguras que minimicen los riesgos en la vía en la movilidad dentro del espacio público.

La formación en circulación y tránsito en los planteles educativos se planteó legalmente desde 1938 (Decreto 468); sin embargo, está obligación no fue lo suficientemente asumida ni interiorizada, por falta de continuidad en las acciones que las autoridades fueron emprendiendo.

En este momento es clara, para todas las autoridades responsables, la necesidad de generar y ofrecer a todos los ciudadanos, a través del sistema educativo (Ley 769, 2002, artículo 56) una formación para las diversas interacciones espaciales que minimice la accidentalidad, sobre todo en las poblaciones de niñez y personas de edad avanzada, los grupos más vulnerables frente a la accidentalidad.

Si bien es cierto que el tránsito y la seguridad vial son temas complejos y muy amplios, también lo es el que una formación adecuada en los campos básicos está al alcance de todo ciudadano y, por tanto, debe incluirse en la formación integral que la Ley General de Educación ha propuesto.

Finalmente, la necesidad de una adecuada utilización del espacio público, uno de los indicadores más significativos del desarrollo de un conglomerado humano, nos invita a educarnos para hacer parte del mismo, siguiendo unas normas que todos respetemos, de modo que ser peatón, ciclista, motociclista, o conductor no constituya un riesgo latente, sino una opción segura para acercarnos más a él.

Los Autores



1

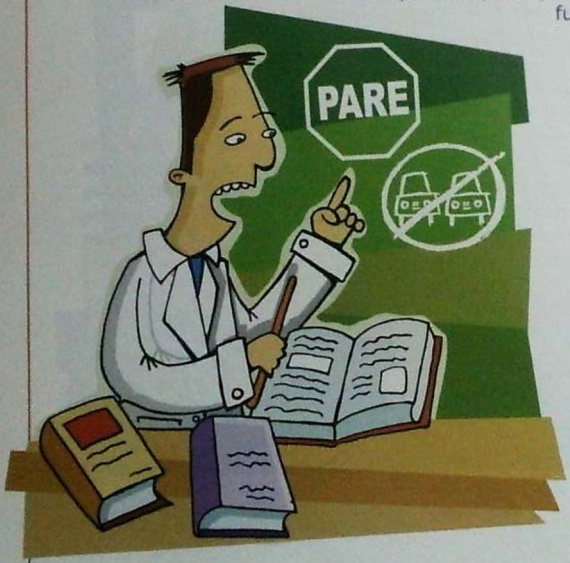
CONCEPCIÓN DE LAS ORIENTACIONES

"El uso intenso y permanente que hacemos a diario de toda clase de vehículos para transportarnos, hace de ellos espacios de convivencia en los que tenemos que comportarnos de manera inteligente y civilizada, ya que de ello depende no sólo nuestro bienestar y el de quienes viajan con nosotros, sino la seguridad de todos."

El libro de la convivencia, El Tiempo, Bogotá, 2003

Las orientaciones para la educación en tránsito y seguridad vial que se presentan a la comunidad educativa del país dan cumplimiento a lo establecido por la Ley 769 de 2002 (artículo 56). La educación en tránsito y seguridad vial se concibe como parte fundamental de la formación y educación ciudadana, elemento imprescindible en la creación del nuevo tipo de cultura cívico-ética planteada en el Plan Decenal y en los Lineamientos Generales de los Procesos Curriculares del MEN como el cambio más importante en la calidad total de la educación.

Las orientaciones aquí presentadas abordan la educación en tránsito y seguridad vial como parte de las temáticas generales desarrolladas por las competencias ciudadanas, temas que pueden ser abordados desde el área de ciencias sociales o de ética y valores, pero que involucra, de un modo u otro, todas las materias del currículo oficial. Constituyen una guía de trabajo para la formación en un campo que no es una asignatura y, por tanto, no puede trabajarse como tal. Por otra parte implica que las competencias, construidas en las diferentes áreas fundamentales, deben hacerse también evidentes en el desarrollo educativo frente a temáticas como el tránsito y la seguridad vial.



Asumen, además los profundos cambios que se han producido en los distintos saberes académicos y en las aproximaciones teóricas y metodológicas educativas que fundamentan los lineamientos y estándares publicados hasta la fecha por el Ministerio de Educación Nacional, y caracterizados por el paso de una educación transmisionista de conocimientos a una concebida como aprendizaje continuo, participativo y significativo.

La formación se plantea como un sistema articulado en cinco ejes generadores, que se consideran claves y prioritarios:

1. **El respeto por la vida**
2. **La movilidad humanizadora**
3. **El espacio público socializador**
4. **La seguridad vial como bien común**
5. **El valor de las normas de tránsito**



El enfoque holístico permite utilizar los distintos saberes y procedimientos que se han ido adquiriendo a lo largo de la formación, para afrontar y manejar problemas en situaciones complejas que no podrían ser resueltas desde un solo campo del saber o desde la normatividad legal per se.

Las orientaciones se ofrecen como una hipótesis innovadora de trabajo a los profesores del país, por dos constataciones evidentes:

1. Ni el tipo de educación en tránsito y seguridad vial ni el endurecimiento de las sanciones que se ha venido realizando en este campo a lo largo de los años han logrado cambios significativos de las conductas cívicas esperadas en el tránsito, la seguridad vial, la movilidad en los espacios públicos, el cuidado de la vida y el respeto o valoración de las normas.

2. Los replanteamientos técnicos y culturales que se han ido consiguiendo en busca de mejores y más elevados niveles de calidad hacen imperativo que también en este campo se planteen modelos que asuman la complejidad y los sesgos contextuales y hagan posible la concreción de los fines de la ley de tránsito, y la generación de una nueva cultura ciudadana del espacio socializado.[1]

Pedagógicamente, los ejes generadores se proponen:

- Buscar la participación responsable de todos los actores sociales, en el desarrollo de temas como el tránsito y la seguridad vial.

- Formar una cultura ciudadana para compartir un espacio público en el que prime el respeto por los demás y la seguridad vial como un bien común.

- Retomar saberes y vivencias, y contribuir a la formación de hábitos en el tránsito y la seguridad vial, interiorizados por individuos y colectividades, de acuerdo con lo previsto por el Artículo 56 de la Ley 769 de 2002.

- Trascender la mera información y transmisión de conocimientos, para buscar la aceptación social crítica y ponderada de la necesidad de una mayor seguridad vial, una convivencia más tolerante ante los conflictos y una valoración y respeto convencido del valor de las normas de tránsito y convivencia social existentes.

1 Cf. Morin, El método, Los Siete Saberes Necesarios para la Educación del Futuro.



- Generar y afianzar una cultura de la movilidad en todos los actores involucrados, para que minimicen los riesgos en sus desplazamientos y disfrute del espacio público.

- Identificar los accidentes de tránsito como una de las grandes manifestaciones de violencia de la sociedad que debe ser afrontada y evitada a partir de una cultura del tránsito asumida como consenso social.



Reiteramos que no se habla aquí de una "nueva materia" que el profesor debe aprender y enseñar, aunque es claro que como todo ciudadano debe tener un conocimiento adecuado del nuevo código de tránsito. Lo fundamental es concientizarse y concientizar a los que le rodean, de la necesidad de plantear acciones propositivas que cooperen con las autoridades para superar la problemática actual del tránsito; el resultado será una convivencia ciudadana de calidad.

La formación en este campo busca que las comunidades educativas generen posibilidades pedagógicas adecuadas para su situación. Insistimos: lo prioritario en esta formación es la interiorización y apropiación intersubjetiva de los ejes generadores, en consecuencia con las normas básicas del código.

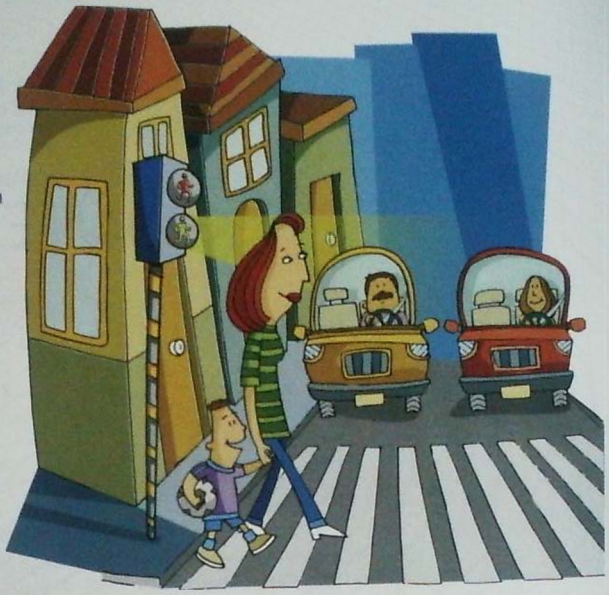
2

CONTEXTO

"Comprender y participar en procesos históricos es un reto que cada persona y cada generación deben afrontar; una oportunidad para poner en juego su creatividad y su inteligencia, de tal forma que puedan hacer aportes apropiados de acuerdo con las circunstancias y los recursos de que dispongan. Podría decirse que a cada generación le corresponde tomar decisiones y autogestionar su crecimiento, y que con ese propósito debe tratar integralmente y hasta generar determinadas crisis como condición necesaria para transformarse."

Lineamientos generales de los procesos curriculares, MEN.

En Colombia, como en muchos países, la población tiende a concentrarse en las ciudades, lo cual crea y profundiza una crisis en diversos aspectos de la vida social. Entre ellas, la necesidad de readecuar la estructura vial; la mejora y racionalización de los medios de transporte; el desarrollo de los planes de seguridad vial; la recuperación, mejoramiento y ampliación de los espacios públicos, para posibilitar una mejor calidad de vida para todos.



Si como se admite y se proclama en nuestra Constitución, la mayor riqueza de un país está constituida por las personas que lo integran, es imperativo que ciudadanos y gobernantes den atención prioritaria a una de las causas que produce más pérdida de vidas humanas y genera gran número de conflictos: los accidentes de tránsito.

Los nuevos planteamientos del Código Nacional de Tránsito en Colombia se orientan a posibilitar que la movilidad sea vista como manejo responsable de los espacios públicos, como seguridad en el tránsito, como manifestación del respeto a la vida, como aceptación de que toda colectividad puede y debe ser agente creador de una cultura de convivencia y mejor calidad de vida para todos, especialmente para los más vulnerables, entre ellos, niños, adultos mayores y discapacitados.

Por ello, el nuevo Código Nacional de Tránsito, Ley 769 de 2002, establece en su

Artículo 56 la obligación de impartir, a todo lo largo del sistema educativo, los cursos de tránsito y seguridad vial previamente diseñados por el gobierno nacional.

Como su nombre lo indica, las orientaciones para la Educación de tránsito y seguridad vial son una propuesta para guiar acciones que permitan no sólo impartir conocimiento de normas a los estudiantes, sino la participación de peatones, viajeros, conductores, agentes y autoridades de tránsito, etc., en la creación de una cultura ciudadana, con mayor calidad en la movilización por distintos espacios, que garantice a todos los beneficios del vivir en sociedad.

Nuestra cultura, que ha sido caracterizada en ocasiones como la "cultura del vivo" (García Márquez) o la "cultura del atajo" (Mockus, Bromberg), necesita el apoyo de la educación para que las leyes que se promulgan como base del orden social no queden en letra muerta, y para que todos y cada uno se hagan responsables de generar una cultura de respeto a la vida y a la seguridad de los otros, de tolerancia y creatividad ante las deficiencias infraestructurales, de colaboración responsable en el cuidado del espacio y del mobiliario públicos.

2.1 LA PROBLEMÁTICA ACTUAL EN EL TRÁNSITO Y LA SEGURIDAD VIAL EN COLOMBIA

Los accidentes de tránsito, por sí solos, constituyen uno de los graves retos que deben afrontar las sociedades modernas. El aumento y desplazamiento de la población y el incremento de vehículos, tanto en el campo como en las ciudades, ha modificado notoriamente el sistema de vida, ocasionando enfrentamientos entre el hombre y la máquina como usuarios de la vía, lo que trae consigo el aumento de la accidentalidad.



En la comunidad existe la impresión de que la seguridad vial sólo preocupa como instrumento de control público, sin que llegue a



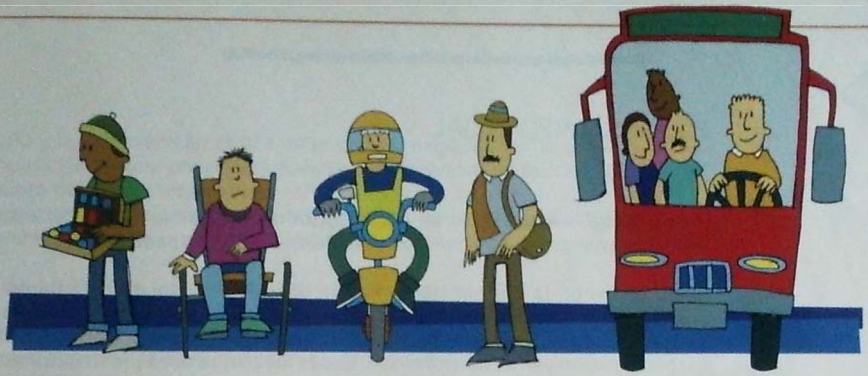
identificarse y a interesar como uno de los grandes problemas de la sociedad,[1] que ha generado un impacto de alto costo social, económico y psicológico, y debe ser resuelto mediante la consolidación de una cultura del tránsito en la cual se tome conciencia de que "la seguridad vial depende de todos y es para todos".

A escala mundial, la accidentalidad vial se ha constituido en uno de los principales problemas en los últimos tiempos; cada año más de 45 mil hombres, mujeres y niños mueren en las carreteras europeas víctimas de accidentes de tránsito. Según estudios realizados, uno de cada tres europeos debe someterse una vez en su vida a un tratamiento médico para solventar las consecuencias de un accidente.[2]



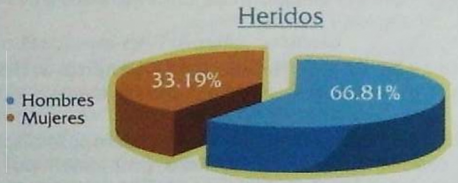
2 La distracción, es un elemento que incide en las causas de accidentes de tránsito. Este factor es el más común de lo que parece a simple vista. La distracción son maniobras breves y sencillas que apartan al conductor por instantes de estar concentrado y atento. A pesar de lo breve de esos instantes, el vehículo ha recorrido en el lapso de tiempo algunos metros, que lo llevan a enfrentarse con distintas situaciones presentes en los accidentes que, en condiciones de atención normal, son fácilmente evitables. Las maniobras más peligrosas entre otras son: Utilizar un teléfono celular, encender un cigarrillo, ojear la prensa, revistas, comer o tomar líquidos, manipular la radio, sacar un objeto de la guantera o buscar algo que se ha caído al piso, aplicarse las damas maquillaje, buscar direcciones o sitios de interés.

www. Palmino.com.ar/alerta vial.htm



1 Ver Daniel Zuccarelli, Fundamentos para la elaboración de un programa de educación vial destinado a docentes, profesores e instructores viales.





Estadísticas de accidentalidad año 2002

Estadísticas de accidentalidad año 2002

Según el documento Forensis 2002 Datos para la Vida, elaborado por el Fondo de Prevención Vial y el Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses, en Colombia en el año 2002, con una población de 43.070.704 habitantes, ocurrieron 189.933 accidentes de tránsito, en los que perecieron 6.063 personas, de las cuales el 79.36% eran hombres y el 20.64% mujeres. Así mismo, se registraron 42.837 heridos, 66.81% hombres y el 33.19% mujeres.

Lo que significa algo así, como un accidente urbano cada 2.2 minutos, un muerto cada 83 minutos, un herido cada 11 minutos.

2.2 SUSTENTO LEGAL

Para estas orientaciones se parte de un criterio fundamental: el respeto a los Derechos Humanos, consagrados en la Carta de las Naciones Unidas.

Históricamente, la normatividad ha sido considerada como un conjunto de reglas que permiten convivir en sociedad, y es una de las herramientas más importantes de las que se vale el estado para educar, formar, organizar, racionalizar y facilitar el desplazamiento vial de las personas. Desde luego que tales prescripciones y normas deben estar acompañadas de acciones que permitan que lo que se ordena no quede sólo por escrito.

Se han promulgado normas sobre diferentes temas referidos a la movilidad y el tránsito, por ejemplo, la recuperación del espacio público, el plan nacional de seguridad vial, la revisión técnico-mecánica de vehículos, revisión de gases, medidas de restricción de placas, educación en el tránsito, conservación de vías, etc. A continuación aparece la más importante legislación al respecto:

La Constitución Política Colombiana, en su artículo 24, contempla el derecho que tiene el colombiano de desplazarse libremente por todo el territorio nacional.

Decreto 468 de 1938, artículo 1: "A partir de la vigencia del presente Decreto las Universidades, los colegios de segunda enseñanza y las escuelas primarias oficiales y privadas tendrán la obligación de suministrarles a sus alumnos enseñanza de las reglas de circulación y tránsito".

Ley 33 de 1986 Código Nacional de Tránsito, artículo 257: "Los recaudos por concepto de multas se destinaran a planes de tránsito, educación y seguridad vial".

Ley 115 de 1994, Ley General de Educación, artículo 5: Fines de la Educación. Todos y cada uno de los trece fines propenden por la formación integral del colombiano; para las Orientaciones en Educación en Tránsito y Seguridad Vial se resaltan los siguientes:

1. Sobre el pleno desarrollo de la personalidad...;
2. La formación en el respeto a la vida...;
4. La formación en el respeto a la autoridad legítima...;

6. El estudio y la comprensión crítica de la cultura nacional...;
10. La adquisición de una conciencia para la conservación, protección y mejoramiento del medio ambiente...;
12. La formación para la promoción y preservación de la salud y la higiene, la prevención integral de problemas socialmente relevantes...

Ley 115 de 1994, Ley General de Educación, artículo 13: "Objetivos comunes de todos los niveles", plantea el desarrollo integral de los educandos mediante acciones estructurales encaminadas a formar la personalidad y la capacidad de asumir con responsabilidad y autonomía sus derechos y deberes. Proporcionar una sólida formación ética y moral, fomentar prácticas democráticas para el aprendizaje de los principios y valores de la participación y organización ciudadana y estimula la autonomía y la responsabilidad".



Decreto 1860 de 1994, reglamentario de la Ley 115 de 1994, artículo 39: "Servicio Social Estudiantil: el servicio social que prestan los estudiantes de educación media, tiene el propósito principal de integrarse a la comunidad para contribuir a su mejoramiento social, cultural y económico colaborando en los proyectos y trabajos que lleva a cabo y desarrollar valores de solidaridad y conocimiento del educando respecto a su entorno social"

Ley 769 de 2002 -Código Nacional de Tránsito, artículo 56: "Obligatoriedad de enseñanza. Se establecerá como obligación en la Educación Preescolar, Básica Primaria, Básica Secundaria y Media Vocacional impartir los cursos de tránsito y seguridad vial previamente diseñados por el Gobierno Nacional". En su parágrafo, delega a los Ministerios de Transporte y Educación para expedir la reglamentación atinente al artículo.

La Directiva Ministerial No.13 de agosto 14 de 2003, plantea "Con el propósito de adelantar las acciones necesarias para desarrollar este tema de manera efectiva, se recomienda a las secretarías de educación, en el marco de sus competencias:"

a). "Realizar un trabajo conjunto con las secretarías de tránsito ... y crear un comité que involucre personal tanto del sector educativo como de tránsito, con el propósito de diseñar y desarrollar estrategias pedagógicas que sean apropiadas por las instituciones educativas que ofrezcan educación preescolar, básica y media. También será labor del comité identificar y apoyar experiencias significativas en instituciones escolares, las cuales pueden servir de referencia a otras escuelas y colegios".

b). "Teniendo en cuenta que la educación para el respeto al espacio público y la movilidad, son temas estrechamente ligados al desarrollo de las competencias ciudadanas, y dado que se trata fundamentalmente de una práctica social y cotidiana, ... estos temas pueden ser abordados desde el área de las ciencias sociales o de ética y valores, como ya lo han venido haciendo algunas instituciones educativas".



3

SUSTENTO CONCEPTUAL

"El estar en el mundo, la representación de lo existente y la apuesta a una manera de estar mejor en él, de suyo se convierten en problemas vivenciales que requieren el recurso de la razón (...) la cual no debe suponer un solo tipo de racionalidad, sea esta de fines o de valores."

Lineamientos curriculares: Educación Ética y Valores Humanos.

3.1 CARACTERIZACIÓN

El sustento conceptual de la Educación en Tránsito y Seguridad Vial contiene los principios y objetivos planteados por la Ley General de Educación, los establecidos en los distintos lineamientos que para diversas áreas ha formulado el Ministerio de Educación Nacional, los saberes admitidos que se manejan en las distintas disciplinas, y las experiencias acumuladas por nuestro país y distintas organizaciones internacionales en el campo específico.

Todo lo anterior aconseja trabajar la educación en el tránsito de manera holística, impulsado por las ciencias sociales o ética y valores, pero integrado al



currículo en todas las áreas obligatorias y fundamentales. Intenta, básicamente, acordar los grandes lineamientos y ejes generadores de ese nuevo estilo de cultura que se propone para lograr tomar conciencia, como sociedad, de los problemas en juego, de las alternativas que podemos utilizar para lograr una movilidad, un tránsito y un respeto a la vida que nos permitan gozar de una mejor calidad de vida.

Las orientaciones se plantean como una hipótesis de trabajo, para ser enriquecida y replanteada a partir de las experiencias de aprendizaje que diariamente se realizan en nuestras instituciones educativas, de modo que puedan ser afrontadas más adecuada y autónomamente en sus contextos concretos respectivos. Por lo mismo, no se especifican los aspectos puntuales que cada

institución debe programar de acuerdo con las necesidades de su entorno.

Lo novedoso de las presentes orientaciones es, por una parte, el ser planteadas como un todo para conseguir las competencias necesarias y así lograr un tránsito seguro y responsable; por otra, el reconceptualizar una serie de conocimientos que a fuer de supuestos acaban siendo ignorados, los cuales, interiorizados adecuadamente en los procesos pedagógicos, permitirán conseguir las competencias esperadas.

Por todo lo anterior, el sustento conceptual de la educación en tránsito y seguridad vial, se centra en:

La adquisición de las competencias que permitan a los ciudadanos un saber hacer seguro, responsable y ético, para salvaguardar los derechos a la vida propia y la de los demás, en las diversas situaciones de tránsito, y respetar la convivencia en los distintos espacios públicos en los que se mueven como peatón, pasajero o conductor.

La apropiación competente de las interrelaciones del factor humano y físico que integran el tránsito, en relación con las normas y disposiciones de ley que le regulan.[1]

1 Factor humano (peatón, pasajero, conductor, autoridades). Factor físico (vía, vehículo, dispositivos de control-señales de tránsito, semáforos, demarcaciones).

3.2 EJES GENERADORES

En diversas corrientes de la educación moderna, los ejes generadores se utilizan como estructuras articuladoras de los procesos de aprendizaje que se realizan en el aula; indicando, más allá de los aspectos puntuales o concretos, la interpretación, explicación, comparación o valoración de fenómenos complejos que afectan la existencia personal y social de los seres humanos.[2]

2 Ver Lineamientos de Ciencias Sociales. Ministerio de Educación Nacional. Bogotá 2002.



Los siguientes hechos justifican la selección de los ejes generadores que presentamos a continuación:

- Los vehículos son armas potencialmente letales por descuido o ignorancia y factores de violencia; por ello, **se enfatiza el respeto a la vida.**

- Un inadecuado comportamiento en la interacción de los usuarios de la vía pone en riesgo una movilidad para la convivencia y la socialización; por ello, **se enfatiza en la movilidad humanizadora.**

- En el espacio público las personas entran en contacto con el día a día de la convivencia en sociedad, en un lugar determinado para distintos fines; es por ello que **se hace hincapié en el espacio público socializador.**

- La seguridad de los ciudadanos en todos los contextos y espacios es una prioridad básica para preservar el derecho a un bien común para todos; por ello, **se enfatiza en la seguridad vial como bien común.**

- **El respeto a las normas de tránsito** es elemento fundamental para conseguir una nueva cultura que las asuma como parte del ejercicio ciudadano; por ello se hace especial énfasis en su valor.

3.2.1 EL RESPETO A LA VIDA

Cuando nos referimos en estas Orientaciones al respeto a la vida, la ubicamos en una perspectiva concreta: La vida humana como un eje generador de la Educación en tránsito y seguridad vial. Lo anterior quiere decir que la Educación debe propender por la formación de personas conscientes del valor de la vida, del valor de su dignidad humana, y de los derechos y obligaciones que emanan de ese valor universal que es la vida.

Dado el carácter axiológico que tiene la educación en cuanto al respeto a la vida como valor supremo, se debe tener en cuenta que es un proceso continuo, a través de toda la vida del individuo, en el cual juega un papel preponderante considerar la totalidad de la persona humana en forma holística y en su contexto.



Orientaciones pedagógicas

Las perspectivas de aprendizaje en este eje se deben desarrollar en forma espiral, de lo más simple a lo más complejo, en las siguientes direcciones:

Toma de conciencia de derechos y responsabilidades, para formar individuos en el desarrollo de su propia dignidad, autoestima y respeto a la vida e integridad propia y ajena.

Competencia comunicativa que se fundamenta en la certeza de que el diálogo es una posibilidad rica en encuentro de saberes, posiciones ideológicas, religiosas, reconocimientos de diferencias de todo tipo, lo que permite allanar la complejidad de los conflictos de la vida diaria

Desarrollo de autocontrol, que lleva consigo la capacidad de cumplir órdenes y de entender y clasificar valores, normas sociales y comunicativas.

Autorrealización, como opción personal para la construcción de la propia identidad, sin olvidar la responsabilidad de formar un mundo mejor y respetuoso de la dignidad humana.

Convivencia social, que, en primer lugar, reconoce y respeta las diferencias biológicas y culturales; y, en segunda instancia, reconocimiento de que existe una normatividad compartida por todos, cuyo eje central está en la justicia y la dignidad humana.

Desarrollo de la capacidad creativa y propositiva, que permite ver la realidad de manera novedosa y original para encontrar alternativas cuando se consideren necesarias.

El Código Nacional del Tránsito y el derecho a la vida

El Código Nacional de Tránsito se fundamenta en el derecho a la vida; su articulado está integrado de forma tal que apunta a crear condiciones de seguridad en el tránsito para todos y cada uno de los colombianos.

En sus apartes traza políticas en el ámbito nacional, respecto a responsabilidades, formación y comportamientos, procedimientos y sanciones, que solo pretenden instar al factor humano a cumplirlas, con el único propósito de coadyuvar a que el derecho de circular libremente, se ejerza de forma organizada y vigilada, como garantía de seguridad en la movilidad y accesibilidad en el espacio público.

La intención del Código no ejerce su efecto sin la voluntad del hombre, que debe concientizarse del valor preciado de la vida y de que puede perderla por no observar las normas de tránsito y no utilizar los elementos de protección: el cinturón de seguridad, el casco, el chaleco, la revisión técnico-mecánica y el equipo de carretera, según el caso.



Por último, es fundamental hacer conciencia de que un ser humano, en cualquier etapa, circunstancia o situación en la vía, no es un obstáculo, es un ser humano. Acá se presenta en su mayor dimensión el respeto a la vida: se debe desarrollar el reconocimiento de que la vida humana es un principio soberano, e inalienable.

3.2.2 LA MOVILIDAD HUMANIZADORA



Para los seres humanos vivir o coexistir en el mundo implica ocupar un espacio y desplazarse en él. Nos referimos a la movilidad espacial, que involucra fundamentalmente el derecho a la libre movilización, el libre acceso a lugares públicos y la seguridad en la libre movilización.

La negación de la movilidad, como derecho humano de vivir dignamente, impide explorar el mundo, trasladarse independientemente, experimentar y disfrutar de manera directa y natural la naturaleza, los lugares de recreación, de encuentro y, en general, el espacio público.

El derecho de la persona a la movilidad, que implica para el otro un respeto a su autodeterminación de realizar actividades éticas, ha de existir y prevalecer como prioridad, si se quiere construir y crear en este mundo circunstancias realmente humanas y dignas de vivirlo.

La movilidad segura, como derecho inalienable de las personas, se aplica en cualquier circunstancia, lugar y ambiente donde se encuentre un ser humano, su mascota, su vehículo, sus pertenencias.

Cuando nos referimos a una movilidad humanizadora, racional, libre, espontánea, no sólo hablamos de seguridad; aludimos también a que el lugar donde se quiere llegar o estar debe tener un ambiente agradable, sin inconvenientes de salubridad, desaseo y descuido que impidan la grata y libre movilidad o desplazamiento en él.

Orientaciones pedagógicas

Desarrollar una competencia intersubjetiva que permita afrontar dialógicamente las posibles complejidades que se encuentran en los desplazamientos.
Dar importancia al reconocimiento de los propios sentimientos ira, enfado, angustia... ante problemas de movilidad, para poderlos canalizar en formas sociales adecuadas.

Desarrollar posibilidades de autorealización e identidad referidas a la colaboración que puede darse en distintos niveles para lograr una movilidad de mejor calidad para todos.

Promover la tolerancia para las formas diversas de estar en el mundo de distintos grupos y personas, e intolerancia ante cualquier abuso que perjudique la libre movilidad social.



El Código Nacional de Tránsito y la movilidad humanizadora

El peatón, el pasajero, el conductor y el agente de tránsito son personas que contribuyen a que las condiciones de las vías (caminos, aceras, andenes, bermas) sean de flujo fácil y armónico e, igualmente, a que la movilidad sea segura y todos se desplacen por los sitios señalados para transitar. La escuela, en el proceso de formación de sus estudiantes, ha de desarrollar el reconocimiento y la valoración de las normas sociales de convivencia en el espacio.

Los incidentes más notorios que comúnmente se desarrollan en la vía, tienen que ver con la intolerancia y la agresividad verbal y física de las personas cuando ocurre cualquier conflicto o accidente; la escuela y la familia han de desarrollar el autocontrol de la persona, que lleva consigo la capacidad de ser tolerante y de respetar al otro, o a sí mismo.

Un retén, establecido con los requerimientos legales, no puede considerarse como un obstáculo; por el contrario, es un puesto de control legítimo que evita circunstancias peligrosas o desagradables en la vía; la escuela ha de desarrollar la conciencia de que existen normas que se deben cumplir, y que propenden por el bienestar ciudadano.

Los vehículos, que permiten la movilización deben mantenerse en óptimas condiciones de funcionamiento; por ello, el Código señala su revisión periódica, para conseguir una movilidad segura, ágil y oportuna, en la medida de lo posible.

El vehículo siempre debe transitar por la vía que está delimitada o señalizada para su utilización. La formación recibida en la institución educativa, en cuanto al desarrollo del autocontrol del estudiante y al reconocimiento de normas que debe cumplir, contribuye a una mejor y más humana movilidad.

3.2.3 EL ESPACIO PÚBLICO SOCIALIZADOR

El espacio público se ha concebido siempre como el sitio de interacción de los habitantes de un lugar, perteneciente a la colectividad y a toda la población. Puede ser abierto, como es el caso de escenarios públicos, plazas de mercado, estadios, parques, vías, puentes peatonales; o cerrado: teatros, museos, bibliotecas, almacenes, hospitales, escuelas. El espacio público cerrado suele ser más exigente, por lo que los detalles en el comportamiento cobran una especial importancia, y existen normas que no es prudente ignorar. En particular, estas áreas son las que le dan cohesión e identidad a la sociedad.

El espacio público es eminentemente social, ya que tiene que ver con toda la dimensión de la interacción humana y la convivencia. Es el que asociamos con la identidad o forma de comportarse típica de nuestras distintas regiones. Los principios sustentadores producidos por ricas tradiciones, a las que llegamos a través del conocimiento, reflejan una estructura de valores en cuanto al respeto y valoración de lo público, que equivocadamente se considera "de nadie" y es en realidad responsabilidad de todos.

El espacio público es decisivo en la calidad de vida de un lugar, por tratarse de áreas físicas del patrimonio colectivo, donde interactúan los habitantes de la ciudad o campo, por razones de movilización, recreación, contemplación o actividades culturales y económicas.

La importancia de recuperar y ampliar el espacio público se justifica por ser el lugar donde el hombre entra en contacto con el día a día de la sociedad, donde se materializan y expresan las relaciones de poder de sus habitantes y las formas de organización social, así como su desarrollo económico y tecnológico.[1]

1 Clases de espacios públicos: El espacio construido, el espacio privado y el espacio social.



El espacio público tiene varias funciones:

- De bienestar: lugares que se construyen, organizan, cuidan y mantienen para contribuir al mejoramiento de la calidad de vida de las personas.

- De ejercicio de derechos y deberes: El buen uso de los elementos del espacio público es uno de los deberes más importantes para sus habitantes.[1]

1 Los habitantes tienen derecho a: Tener acceso, movilizarse y usarlo libremente, expresar en él su opinión y formas de pensar, ya sea individual o colectivamente y disfrutar de un ambiente sano que les permita desarrollarse integralmente. Tienen el deber de: Respetar las reglas de uso, no privatizarlo o encerrarlo, y colaborar en su mantenimiento.



- De encuentro: áreas destinadas a la diversión y el entretenimiento; éstas pueden ser Pasivas, cuando su finalidad es ambiental y paisajista, como plazas, parques, lugares históricos, y Activas, como las destinadas a la práctica de deportes, los escenarios culturales, las ciclorrutas y los parques infantiles.

- De identidad: El espacio público constituye un referente imprescindible en la construcción de identidad de sus habitantes; les permite recrear la historia de la cuidad o vereda y confrontarse con sus continuas transformaciones.

Según su función y origen, el espacio público consta de tres grandes grupos de elementos:

- Los elementos naturales: Los sistemas orográficos, hídricos, el aire, la flora, la fauna, el suelo, son factores que inciden en la forma de la ciudad o región, en la disponibilidad de los recursos y en la posibilidad de disfrute de sus habitantes. Se trata de la red de espacios y corredores que sostiene la biodiversidad y los procesos ecológicos esenciales a través del territorio.[2]

- Los elementos complementarios: la señalización, el mobiliario y la arborización, contribuyen como elementos de socialización de los ciudadanos generando espacios seguros y de disfrute.[3]

- Elementos construidos: Comprende la red vial, la red de servicios, las edificaciones y estructuras arquitectónicas y demás obras que permiten habitación, movilidad, encuentro y producción de bienes y servicios.

Ciudades y poblados dependen de sus sistemas de calles, en los que se ofrecen servicios de transporte. Cuando estas vías se utilizan más allá de su capacidad de diseño se originan problemas de tránsito, cuya severidad se puede medir en términos de accidentalidad y congestión. En nuestras zonas rurales escasean las vías carreteables y son sustituidas por caminos, adaptados para el tránsito de vehículos, personas y animales, que comunican veredas y corregimientos entre sí.

2 La principal finalidad de la estructura ecológica, es la conservación y recuperación de los recursos naturales, como la biodiversidad, el agua, el aire, del ambiente deseable para el hombre, la flora y la fauna.

3 El mobiliario urbano es: de comunicación: como los teléfonos públicos y los buzones, de información: columnas de carteles; de organización: los bolardos, los paraderos, los semaforos, de ambientación: como bancas, monumentos, relojes y fuentes de agua; de servicio: casetas, kioscos de ventas; de higiene y salud: los baños públicos, las canecas; de seguridad: las barandas, señales de tránsito, tapas de alcantarillas. Alcaldía de Bogotá, Defensoría del Espacio Público, año 2000.



En cuanto a las partes integrantes de la vía acera o andén, berma, calzada, carril, cuneta, cruce e intersección, sardinel y separador lo importante es diferenciar el uso que tiene cada una de ellas para el desplazamiento humano, tal como se hace para los vehículos en la calzada.

La accesibilidad al espacio público

Los espacios públicos se deben caracterizar por tener vías de comunicación que proporcionen acceso en la cuidad o zona rural. La accesibilidad es la facilidad de desplazamiento entre los distintos espacios humanizados, en los cuales el hombre entra en contacto con sus pares y con su entorno, ya sea físico, social o cultural. La accesibilidad debe estar debidamente planeada, de tal manera que contribuya a la socialización de la población humana en sus distintas condiciones y edades.

En el espacio público existen barreras u obstáculos que restringen la autonomía personal de movilidad y acceso. La superación de estos impedimentos es una cuestión de carácter gubernamental y de cultura cívica.

El gobierno debe responsabilizarse de la puesta en marcha de normas tendientes a implementar instalaciones físicas o medios que ayuden a eliminar los impedimentos o a facilitar la movilidad en el acceso al espacio público. A la sociedad civil corresponde exigir su cumplimiento, asociándose e instalando obligaciones de inmediato cumplimiento, tales como tutelas y derechos de petición.[1]

También son barreras cierto tipo de conductas del comportamiento humano, que obstaculizan la movilidad y la accesibilidad en el espacio público: las personas que se detienen a hablar a mitad de la escalera o en las puertas de las edificaciones, los vehículos estacionados en lugares destinados para paso peatonal, vehículos estacionados de forma que impiden la adecuada visibilidad o movilidad, falta de precaución al cruzar las calles y comportamientos similares en otras situaciones.

1 En el transporte urbano, no debe existir ningún tipo de discriminación para las personas en razón a su discapacidad, por ello que a este le corresponde poseer unidades vehiculares accesibles a todas las personas con discapacidad, tanto por la altura de la plataforma, como por los sistemas mecánicos de ascenso y descenso, de información, de iluminación y de seguridad.

Orientaciones Pedagógicas

Generar conciencia de la importancia del respeto al espacio público como opción colectiva, sin perder de vista la responsabilidad individual, para mantener un hábitat agradable donde la gente acceda de manera segura al sitio de encuentro.

Desarrollar el convencimiento de que la convivencia y la solidaridad social tienen un espacio en el cual se hace visibles, y, por tanto, propender por su cuidado y organización para que el desplazamiento sea ágil y seguro.



Conocer, asumir y practicar la normatividad en tránsito, con el fin de no importunar a los demás usuarios del espacio público, el cual es un lugar de encuentro donde las personas desarrollan su conciencia ciudadana de respeto y consideración por el otro.

Asumir y propiciar un ambiente de tolerancia y respeto, en cualquier espacio en el cual las personas de toda condición, se sientan responsables, tomadas en cuenta, y gozando de un ambiente de tranquilidad, justicia y paz.



El Código Nacional de Tránsito y el espacio público socializador

El Código Nacional de Tránsito, Capítulo VII, Tránsito de Personas en Actividades Colectivas, en sus apartes traza políticas y delega funciones para que las vías públicas sean reguladas y permitan una accesibilidad y movilidad segura ante el impacto que pueda producir su intervención por arreglos, desfiles, manifestaciones.

En el Capítulo X Clasificación y Uso de las Vías, enfatiza la prelación que tiene el peatón en la vía, exceptuándola sobre las vías férreas, autopistas y arteriales.



En su significado profundo, el Código expresa el deseo de que los seres humanos, las personas y los factores físicos, que intervienen en el tránsito y el transporte, asuman ciertas prácticas, deberes y obligaciones en el cotidiano ejercicio de la ciudadanía; en este sentido, nos invita planteando a la comunidad educativa un desafío a tratar de hacer ambientes agradables y libres de obstáculos y peligros, en aras de la tranquilidad ciudadana.



3.2.4 LA SEGURIDAD VIAL COMO BIEN COMÚN

Este es uno de los ejes generadores que requieren toda la atención de quienes están vinculados con los procesos de enseñanza-aprendizaje; la seguridad no es asunto de una sola persona, sino de un conjunto de personas, mejor, de toda la sociedad.

Literalmente se diría que seguridad vial es desplazamiento libre y exento de todo daño en la vía, y equivale a evitar accidentes de tránsito que, en su mayoría, son evitables si se toman las precauciones necesarias.

En el tránsito todos nos consideramos expertos, como advertía Christian Gerondeu en su libro La mort inutile; hay tantos expertos en seguridad vial como conductores. La experiencia popular nos demuestra que cuando van al volante los conductores creen tener siempre la razón o, al menos, justificación para las infracciones que cometen.

Lo anterior lleva a pensar que la seguridad vial debe ser formadora de las conductas que se desarrollan en las vías o espacios públicos, fundamentadas en la necesidad de compartir con otros seres humanos un espacio de respeto, tolerancia, solidaridad, paz y justicia, valores que se traducen vida y mejor calidad de vida.

La seguridad vial se basa, en el fondo, en una reflexión sobre cosas sencillas de la vida cotidiana, sobre las interrelaciones que tienen lugar en los espacios públicos y en los distintos tipos de movilidad, orientada a la obtención de un conjunto de actitudes positivas frente al transito; su estructuración sólo se logra en un tiempo prolongado; sus resultados contribuyen a salvar vidas y al aumento del respeto por los otros.

El comportamiento humano frente a la seguridad en el tránsito

La conducta humana es el cimiento en el cual se deben fundamentar los programas de educación en tránsito, cuyas normas actúan como escudo protector de la vida. Su valor puede ser ponderado de diversos modos según creencias, costumbres educación, cultura, etc., pero, más allá de toda consideración, la vida humana es un valor absoluto e inviolable desde todo punto de vista.

Por lo tanto, aquello que debe seguirse preguntando siempre sobre la seguridad:[1]

- ¿Cuál es el valor que cada uno da a su propia vida?
- ¿Cuál es el valor que se le da a la vida de los demás?

La respuesta, consciente o inconsciente, explica la raíz del problema de la accidentalidad. Al respecto puede establecerse una tipología de sujetos:

- El que respeta las normas de tránsito por cuidado de su propia vida y la de los demás.
- El que con su comportamiento irrespeta la vida propia y la ajena.
- El que respeta su propia vida, pero no la de los demás.
- El que cree respetar la vida de los demás y no respeta la suya.
- El que no toma en cuenta los límites que le impone la sociedad.

Las estadísticas han demostrado que los factores vía y vehículo no son las causas predominantes de la accidentalidad. Por el contrario, a las personas o a los seres humanos se debe la mayoría de los errores y su índice de participación en los accidentes está entre el 80% y el 90%.

1 Ver Daniel Zuccarelli. Fundamentos para la elaboración de un programa de educación vial destinado a docentes, profesores e instructores viales.

La conducta de la persona lo invade todo; no sólo está en la base del comportamiento del usuario de las vías públicas, en el acto de movilizarse por ellas como peatón, ciclista, motociclista o conductor, sino que se halla, o puede hallarse, en directa relación con el estado del vehículo (responsabilidad del conductor, del fabricante, del taller de reparación); incluso, en cierto modo, se relaciona con la propia vía (planeación, proyecto geométrico, mantenimiento) y por ende, con la reglamentación del tránsito, que puede no ser la más adecuada.[1]

1 Ver La seguridad vial ,José María Altozano Moraleda.

Analizado el comportamiento humano, se originan varias teorías que admiten la transformación que sufre el conductor, por cuando el vehículo sirve como liberador de angustias y neurosis diversas. La agresividad, que se genera en la conducción es conocida en el ámbito de la medicina como el "síndrome del automotor", que está referido a la alteración de la personalidad producida por el hecho de manejar un vehículo. La sensación de poder y fuerza que el vehículo transmite al conductor contrasta con la prudencia y respeto que la misma persona evidencia en cualquier otra actividad.[2]

2 C. f. La seguridad vial ,José María Altozano Moraleda. La fórmula de las cuatro E, sintetizan una acción concertada por parte de quienes en un sentido u otro, están llamados a protagonizarlas: Education (educación), Enginering (ingeniería), Enforcement (autoridad), Emergency.(primeros auxilios)

Todo desplazamiento tiene cuatro dimensiones. La primera es el Propósito, que constituye el elemento inductor y causa la necesidad de transporte; la segunda es la dimensión Espacial, en el sentido en que cada viaje tiene un origen (escuela, por ejemplo), una vía y un destino (casa, por ejemplo); la tercera, la dimensión Temporal, está determinada por el período en que se realiza el viaje, las horas pico, es decir, las fluctuaciones de mayor demanda para los desplazamientos; y la cuarta, el Modo y Medio,[3]que se utilizan para desplazarse.

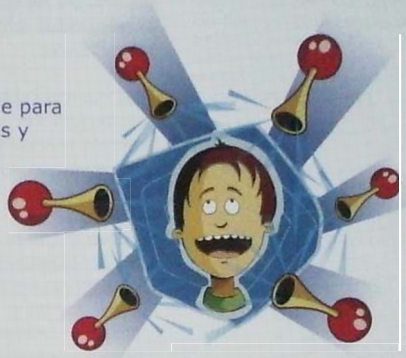
3 Modo(terrestre, férreo, marítimo, fluvial, aéreo); Vía (calles, carrilera, mar, ríos, aire) ; Medio (vehículos- a pie, tren, barco, canoa, avión)

Estas dimensiones inciden en la conducta humana, especialmente en el medio terrestre, por ejemplo cuando el conductor realiza maniobras, esquivando huecos y alcantarillas con el propósito de ganarle al tiempo (violando las normas de tránsito); por su parte, el pasajero que aborda vehículos de transporte sin importarle los amontonamientos al interior del mismo lo cual impide la circulación dentro de su habitáculo está atentando contra su seguridad y la de otros (incendios, atracos).

La congestión en el tráfico se produce, en muchos casos, por la relación número de vehículos y capacidad física de calles que no fueron diseñadas para un volumen dado y el no conservar una distancia prudencial entre

vehículos ocasiona frecuentemente accidentes de transito. Es ahí, entre pitos, contaminación ambiental, y estrés, donde debe actuar la educación en tránsito y seguridad vial (derechos y comportamientos estructurados en el tiempo).

La movilidad y la seguridad en el tránsito



La movilidad es una necesidad de desplazamiento que se tiene para satisfacer aspectos naturales, económicos, culturales y sociales y depende de las reacciones físicas, culturales y psicológicas de las personas.

La reacción condicionada está relacionada con los hábitos de quien se moviliza; las personas acostumbradas a utilizar cierto recorrido o calle desarrollan un hábito que se convierte en destreza. Por lo general, el hábito formado con apropiación de las normas y las conductas cívicas es la mejor defensa contra accidentes.

La reacción psicológica es un proceso intelectual que culmina en un juicio. Los estímulos percibidos por el ojo o el oído son enviados al cerebro y éste ordena el movimiento a los músculos, para tomar la decisión de actuar.

El tiempo mínimo de reacción diferente en cada persona es un factor básico; es, por ejemplo, el que tarda un conductor que está detenido en espera del cambio de luz del semáforo en reaccionar, cuando pasa de rojo a verde, y poner en marcha el vehículo. Los factores que pueden modificar las facultades del usuario de la vía en cuanto a tiempo de reacción son: fatiga, enfermedades o deficiencias físicas, alcohol y drogas, estados emocionales, época del año, condiciones del tiempo, y el cambio del día a la noche y viceversa[4](C.f. Ing. de Tránsito Caly Mayor et. al.).

La movilidad vinculada con el tránsito se puede definir como la libertad que posee el actor humano, ya sea como peatón, ciclista, motociclista, conductor o pasajero, para desplazarse por cualquier vía o espacio público.

4 La conducción de un vehículo automotor, se ve afectada por las leyes físicas: de fricción, gravedad, fuerza centrífuga y la fuerza de impacto.



En la movilidad, la percepción del diseño y características de una vía, del flujo de circulación, del tipo de vehículo (Metro, Transmilenio, bus, "chiva", etc.), y los límites de velocidad establecidos son de vital importancia.

La mayoría de los accidentes de transito sufridos por peatones ocurren entre otras razones porque éstos no utilizan puentes peatonales ni cebras, los niños no están tomados de la mano de un adulto al cruzar la calzada, no caminan por el lado derecho de las aceras y, usualmente, muchas personas que se desplazan por la ciudad vacilan al cruzar las calles y, repentinamente, intentan hacerlo corriendo. En las zonas rurales en las que no existen dispositivos de control el comportamiento más común es el de cruzar la vía corriendo, o cruzar carreteras en puntos donde la visibilidad no es plena.

¿Qué es el vehículo para el conductor? Por lo general el que conduce un vehículo conoce las partes que lo integran y el mantenimiento del mismo, pero, ¿posee la destreza y el comportamiento para interactuar frente al tránsito? Un conductor sin formación integral en conducción y cultura ciudadana puede correr el peligro de utilizar la unidad vehicular como un arma homicida para él y para los que están en su entorno.

La autoridad de tránsito es la llamada a dirigir, organizar y agilizar el tránsito, con el propósito de evitar congestiones que en oportunidades producen accidentes de tránsito. Cuando ocurren accidentes con víctimas es obligación cívica llamar a un centro hospitalario y a las autoridades, tomar medidas para asegurar el entorno de la víctima y proceder a prestar los primeros auxilios, procurando ser muy cautelosos, ya que en oportunidades el moverla puede traer consecuencias nefastas.

Los dicientes índices de accidentalidad han llevado al gobierno colombiano a trazar acciones mancomunadas con autoridades municipales y entidades particulares, buscando mejorar o cambiar las conductas frente al tránsito y, por ende, reducir la accidentalidad.[1]

1 Convoca a todas las autoridades, se implementaron los parques infantiles, realiza el programa de medicina preventiva, pauta radial, televisiva, se crean patrullas escolares, crea y promueve el programa Rueda la Rueda.

Orientaciones Pedagógicas

Crear una capacidad crítica para tomar decisiones argumentadas y orientadas al apoyo de la seguridad personal y la de los demás.

Asumir progresivamente la necesidad de tomar las precauciones más adecuadas ante los diversos factores y en distintos roles peatón, viajero, conductor.

Se acostumbra a prever en sus desplazamientos los puntos de orientación necesarios, las vías más adecuadas y un comportamiento que disminuya la probabilidad de poner en peligro a otros.

Puede ir reconociendo y argumentando la necesidad de evitar sustancias que pueden afectar su desplazamiento, y la conveniencia de tomar medidas preventivas revisión- respecto al medio de locomoción usado.



El Código Nacional de Tránsito y la seguridad vial como bien común

Todos y cada uno de los artículos y capítulos del Título III del Código Nacional de Transporte tienen alguna relación con la seguridad vial, establece las normas de comportamiento. Allí se alude, por ejemplo, a peatones, la conducción de vehículos, ciclistas y motociclistas, señales de tránsito, límites de velocidad, protección ambiental, procedimientos de control de tránsito.

Desde luego que la negación de la seguridad vial, por cualquier deficiencia, de autoridades, normativa, ambiental, humana, vehicular, de la vía, etc.- no deja de ser una preocupación de la sociedad que clama y necesita vivir sin la zozobra y el temor de perder la vida o sufrir alguna discapacidad o mal. Surge una pregunta: ¿Qué puede hacer la escuela para que, con el tiempo, se disminuyan los peligros de las vías, causados por la movilización descuidada?



La respuesta no es fácil ni la solución es a corto plazo. Con estas Orientaciones proponemos e iniciamos un camino, para que las instituciones educativas colombianas contemplen todo lo referente al tema.

Se reitera que allí, en la escuela y en la familia, es donde se comienzan todos los procesos formativos de las personas. Se insiste también, que la seguridad, en general, y la seguridad vial tiene que ver con el respeto a la vida de la persona, y con la de "el otro".

A este respecto las insistencias básicas en el aula se harán con base en los avances que hace el niño en el conocimiento de su individualidad, para conocer la de los demás. Igualmente, con el ahínco en el respeto de la vida, en la prevención de sucesos y en la valoración de circunstancias que atenten contra la vida y seguridad de las personas.

3.2.5 EL VALOR DE LAS NORMAS DE TRÁNSITO

Toda sociedad bien organizada y respetuosa de la convivencia armónica y pacífica, debe plasmar en forma positiva, atendiendo a las circunstancias, los cánones o reglas de comportamiento social. Una reglamentación es el producto de la observación y la experiencia de la vida en comunidad, y los legisladores la hacen formulando principios para que las actividades se desarrollen bajo ciertos parámetros de organización ciudadana.

Indudablemente, las normas, en general, se han establecido dentro de principios democráticos, en consonancia con las necesidades que una sociedad tiene de darle organización, sentido y finalidad a sus actividades. De ahí su valor social y ético. En nuestro caso, las normas de tránsito que buscan organizar y sistematizar las actividades del ejercicio ciudadano en su movilidad y desplazamiento son resultado de una necesidad sentida, pues con su aplicación se beneficia, protege y cuida la vida de las personas.

Las primeras normas de conducta que conoce una persona son las trazadas en su hogar; tales patrones pueden ser arraigados en su comportamiento si sus padres, o quien haga sus veces, demuestran, con sus hábitos y actitudes positivas, acatamiento de normas socialmente aceptadas; de lo contrario, se crea en el niño la inseguridad entre lo verdadero y lo falso. Los padres de familia deben ser ejemplo de un comportamiento ético, en el cual palabras y acciones se correspondan.

La naturaleza es la primera formadora del ser humano, la que espontáneamente dictamina los ciclos de la vida, la evolución y funcionamiento de su organismo. La familia es el medio de formación y orientación del futuro adulto que se integrará a una sociedad claramente necesitada de seres capaces de convivir y respetar al otro, de obrar con solidaridad y sensatez, para que el mundo competitivo no dé paso al olvido de la igualdad del ser humano.

La convivencia en sociedad, algo propio mas no exclusivo de lo humano, consiste en vivir con otros, aprendiendo con y de ellos, autolimitándonos y comunicándonos para compartir o subsanar la carencia de autosuficiencia; es en la interacción donde se hace posible la condición ciudadana democrática, la satisfacción de las necesidades humanas fundamentales, el ejercicio de derechos y deberes, el reconocimiento y las sanciones que individualizan a cada persona.

El filósofo colombiano Estanislao Zuleta[1] une estrechamente el compartir con la democracia. Afirma que" la democracia implica la exigencia del respeto. El respeto significa tomar en serio el pensamiento del otro: discutir con él sin agredirlo, sin violentarlo, sin ofenderlo, sin aprovechar los errores que cometa o los malos ejemplos que presente, tratando de saber qué grado de verdad tiene; pero, también, al mismo tiempo significa defender el pensamiento propio".

1 Antonio Elizalde y Patricio Donoso. Formación en Cultura Ciudadana, tomado de la conferencia preparada para el Primer Seminario Nacional de Formación Artística y Cultural organizado por el Ministerio de la Cultura y realizado en Bogotá 1998.





Existen infinidad de normas que apuntan a proteger un derecho o a dirimir un conflicto; en nuestro caso, más que pensar en estructurar unas orientaciones de derechos y deberes, se tendría que pensar de qué servirían, si aquellos a quienes están dirigidas no tienen una formación que les señale que su comprensión y respeto, lleva a proteger el derecho a la vida y a garantizar la satisfacción de las necesidades fundamentales de la especie humana.

La educación para la vida en democracia contribuye a conformar sociedades más integradas y participativas, lo cual se realiza a través del conocimiento moral y cívico, la búsqueda y reafirmación de valores que propicien la convivencia, la responsabilidad, la tolerancia, la solidaridad y la justicia, promoviendo la formación de individuos solidarios en lo social, productivos en lo económico, respetuosos de los Derechos Humanos y conscientes del valor de la naturaleza para la continuidad de la vida.

Apropiación de valores y conocimiento de las normas como medio de protección de la vida

Las sociedades humanas y las personas viven desde sus inicios en creencias o en actitudes en la búsqueda y construcción del conocimiento, que con el transcurrir de los tiempos toman distintas formas: mitos y religiones, en algunos casos o ciencia en otros. Ni sociedades ni personas pueden vivir sin algún tipo de consideración, en torno a las cuales organizan la vida en cuanto a valores y establecimiento de jerarquías.

El conocimiento es una actividad mediadora entre el ser vivo y su entorno. El humano se adapta a su medio cuando es capaz de controlar sus acciones, manifestándolas entre él y su entorno para garantizar su supervivencia, pero siempre bajo la perspectiva de una creencia o valor.

La realidad, en cuanto creación humana, es mediadora entre lo que podemos y sabemos percibir de ella, y las alternativas que tenemos para cambiarla por representaciones más adecuadas o satisfactorias. Esta reconstrucción de nuestra relación con la realidad es continua; el adaptarnos a nuevas formas de trabajo, el aceptar las restricciones establecidas por los dispositivos de seguridad en el tránsito, el acomodarnos a los valores que las autoridades presentan como necesarias para un mejor desenvolvimiento de la sociedad, son ejemplos a los cuales estamos habituados.



En el caso del tránsito, el lenguaje de signos se utiliza en los elementos de control: señales de tránsito, semáforos (peatonales, vehiculares, direccionales) y demarcaciones viales. La señal por sí misma debe incitar al conductor a adoptar medidas de precaución, o a ejecutar una maniobra con el interés de conservar su propia vida, la de otros conductores y la de los peatones, y a estos últimos a efectuar desplazamientos seguros.

Los dispositivos de control indican a los usuarios las precauciones (prevenciones) que deben tomar al movilizarse en el tránsito, las limitaciones (restricciones) establecidas por las autoridades en los desplazamientos en el espacio público, y las informaciones (guías) en el recorrido del viaje.

Las normas son señales de comunicación concebidas para proteger un derecho o dar soluciones a un posible conflicto. Su finalidad es establecer cómo debe comportarse la persona en sociedad y constituyen un ideal, una obligación.

Las Orientaciones para la Educación en Tránsito y Seguridad Vial son una respuesta a esa finalidad, mediante procesos pedagógicos, metodológicos y didácticos que hacen más cercana la realidad existente a las aspiraciones de nuestra sociedad.



Orientaciones Pedagógicas

Desarrollar una aceptación gradual en las etapas del desarrollo ético y la interiorización de normas y valores.

Apoyar socialmente la necesidad de que todos los ciudadanos se hagan responsables y divulgadores de las normas de tránsito

Promover la convicción de que el respeto y cumplimiento de las normas son parte esencial de la nueva cultura ciudadana que plantea nuestra Constitución.



Desarrollar la capacidad de reconocimiento e identificación de los dispositivos de seguridad vial como elementos necesarios para el mejor desplazamiento en el espacio, que permiten la protección de la vida y la integridad humana y el uso racional del mismo.

Fomentar el conocimiento y utilización de las medidas de seguridad y prudencia de acuerdo con las normas fundamentales de la movilización, así como las normas que se refieren al control de la contaminación o cualquier tipo de acciones nocivas para la salud humana.

El Código Nacional de Tránsito y el valor de las normas de tránsito

A través de todo su articulado, el Código Nacional de Tránsito trata de abarcar en alguna medida la mayor cantidad de aspectos relativos al tránsito y, lo que es muy notorio, de expresar la necesidad de que desde las aulas escolares se dé inicio a una educación socializadora, respetuosa del espacio público, respetuosa del derecho a la vida, la movilidad y la accesibilidad.

Si miramos con alguna atención y comprensión los 170 artículos del Código, observamos que nos está señalando la urgente necesidad que tenemos los colombianos de organizarnos, educarnos y cumplir ciertos mandatos, bajo el riesgo de caer en un caos que, posteriormente, traerá grandes pérdidas en recursos humanos y económicos.

Es por lo anterior que las Orientaciones para la Educación en Tránsito y Seguridad Vial han hecho hincapié en la importancia que tienen, en la formación ciudadana, el conocimiento y respeto por de la normatividad señalada. No es por casualidad que las normas de tránsito han sido concebidas como un eje generador, sino porque, realmente, la ausencia de conocimientos acerca del mundo de las vías propicia, en general, todo tipo de injusticias y discordias nocivas para el bienestar social de los colombianos.

4

LOS PROCESOS PEDAGÓGICOS

"Es necesario redefinir el concepto de ciudadano que no es sólo quien puede elegir y ser elegido, sino el sujeto activo en la definición y búsqueda de los destinos colectivos. Este protagonismo supone interés por la suerte común, participación en las deliberaciones colectivas, capacidad de propuesta, iniciativas de acción individual y colectiva, autonomía y responsabilidad en la toma de partido en los asuntos cruciales".

Lineamientos curriculares: Constitución política y democracia.
MEN



Contra lo que sugiere la simple visión cotidiana, la movilidad en el espacio público, el tránsito y la seguridad peatonal-vehicular son fenómenos extremadamente complejos consistentes en interacciones de espacios, personas, vías y vehículos con sus respectivos ambientes y dinámicas determinados por factores históricos, sociales, económicos, físicos, fisiológicos, psicológicos, técnicos y legales.

Este universo presenta dos características inquietantes. Por una parte, los espacios y las movilidades son constructos culturales que deben ser continuamente reconstruidos para que permitan el cumplimiento de su razón de ser: el bienestar de los ciudadanos y el ejercicio de sus derechos y deberes. Por otra, el hecho de que en la coyuntura actual el carro haya desplazado a las personas, los parqueaderos a las viviendas, y las vías rápidas que aíslan a las calles y plazas que congregan, creándose un espacio-tiempo extremadamente breve, resultado de la velocidad y la urgencia típicas de la llamada "posmodernidad"; de esta forma, se encuentran siempre presentes en el ambiente la amenaza, el riesgo, la posibilidad de dañarse y dañar a otros. Es más probable morir atropellado por un vehículo que a causa de las balas disparadas por un delincuente y, sin embargo, sólo esto último parece alarmar.

La movilidad y el tránsito en los espacios públicos se han transformado en fenómenos sociales de primera magnitud cuya realidad teórica nadie desconoce o discute. El deseo y la necesidad de movilidad rápida y espacios de esparcimiento, sentidos por la población en general y concebidos como un bien social, han inspirado gran parte de las demandas técnicas y culturales de nuestra época.

No obstante, en el conjunto de la sociedad aún no se ha tomado la suficiente conciencia, ni se ha hecho responsable, de la problemática y exigencias que plantea la convivencia en derecho, tanto en esos espacios como en el manejo del tránsito y la seguridad vial; en esas dimensiones el conflicto de relaciones que cualquier fenómeno social genera, se muestra con mayor intensidad, porque es en él donde cada persona, desde su nacimiento hasta su muerte es, al mismo tiempo, sujeto activo y pasivo, beneficiaria y, eventualmente, víctima.



Espacio público y tránsito son fenómenos específicamente humanos en su origen y desarrollo, que se apoyan necesariamente y utilizan elementos materiales y culturales según determinadas posibilidades, actitudes, conocimientos y aptitudes, tanto individuales como colectivos; ello da lugar a una amalgama de formación compleja, de cuya naturaleza final dependerá el que se orienten hacia el bien y la seguridad sociales, siendo claro reflejo del nivel de tolerancia y formación de una sociedad, de la calidad de su desarrollo y de su grado de civilidad, tanto en lo individual como en lo colectivo.

En ambos campos movilidad espacial y tránsito seguro la información es imprescindible y, por lo tanto, también lo es la necesidad de encontrar canales educativos más efectivos, en cada momento y situación concretos. Pero, sobre todo, es esencial la formación auténtica, aquella que incidiendo en valores profundos de solidaridad y respeto los estimula y refuerza.

"Este tema, por estar fundamentado en el respeto por el derecho a la vida, a la movilidad, en disfrute del espacio público, en el reconocimiento y respeto por las normas y las leyes, se encuentra inscrito en las temáticas generales desarrolladas por las competencias ciudadanas y puede ser abordado de manera muy efectiva con herramientas de trabajo educativo como los Estándares en Competencias Ciudadanas."[1]

1 Directiva Ministerial 13 de 14 de agosto de 2003

"En tanto los estándares y el programa de competencias ciudadanas son socializados en todo el país, estos temas pueden ser abordados desde el área de ciencias sociales o de ética y valores, como ya lo han venido haciendo algunas instituciones educativas",[2] para que los estudiantes desarrollen las competencias previstas, tomen conciencia de su responsabilidad en el logro de una mejor calidad de vida para todos, y contribuyan, de forma activa y crítica, al mejoramiento de la circulación vial y la conservación del espacio público como bien común, especialmente para niños, adultos mayores y discapacitados.

2 Idem.

4.1 CARACTERIZACIÓN

Dado que la educación en tránsito, seguridad vial y movilidad en los espacios públicos es un aspecto clave de la formación ciudadana integral, es evidente que no puede reducirse al simple aunque necesario conocimiento de normas y señales, o a consejos prácticos para movilizarse en diferentes espacios.



El sentido profundo de la Educación previsto por el artículo 56 de la ley 769 de 2002, en consonancia con la Ley General de Educación, radica en el desarrollo pleno de competencias cívico-morales que permitan un nuevo sistema de relaciones y convivencia tolerante en el tránsito y en el manejo de los espacios públicos, dando prioridad al desarrollo de la seguridad y el disfrute socializador, responsable y ordenado de los distintos espacios públicos.

Por lo tanto, el respeto a las normas de tránsito y movilidad en los espacios públicos, la prioridad de la seguridad vial, la convivencia y tolerancia en distintos lugares no deben ser presentados como algo meramente normativo o impuesto, sino como una valiosa y necesaria consecuencia del ejercicio de los derechos, deberes y beneficios que supone la convivencia social en distintos ámbitos. La experiencia internacional muestra que los sistemas educativos orientados en tal sentido logran niveles más humanizadores de las competencias cívicas desarrolladas.

Los Lineamientos generales de procesos curriculares (MEN 1998) formulan una pregunta problematizadora y significativa como base de los replanteamientos que proponen. Pregunta que aunque posiblemente no puede responderse es imprescindible afrontar: ¿en qué mundo y para qué mundo educamos? Las posibles respuestas-preguntas que se generan son múltiples y deben ser asumidas no como antagónicas sino como dialécticas:



- ¿Para el mundo de la globalidad virtual, o para el desarrollo de nuestra multietnicidad y multiculturalidad?
- ¿Para buscar la viabilidad de la democracia, la tolerancia y la paz o para sobrevivir a la violencia en aumento en todos los campos sociales?
- ¿Para potenciar "la cultura del vivo y del atajo" o para hacer factible para todos una vida digna y una democracia participativa real basada en la concertación, el diálogo y la ética civil?
- ¿Para aprender a aprender crítica, argumentada y tolerantemente el consenso-disenso negociado, o para manejar más competitiva y excluyentemente los medios que facilitan sitios privilegiados en la rueda de la fortuna?

La Ley General de Educación y los Lineamientos Curriculares son muy claros al respecto; las prioridades de la educación son:

- El pleno desarrollo de las personas y los grupos del país
- La plena vigencia de los deberes y derechos humanos
- El respeto por las diferencias individuales y culturales
- El desarrollo de la autonomía individual e institucional
- El pleno ejercicio de la democracia participativa

¿Qué relación tiene todo lo anterior con las Orientaciones que presentamos? La respuesta puede focalizarse en la prioridad de desarrollar las competencias necesarias para generar una cultura de la seguridad, del respeto a la vida, del cumplimiento de las normas, del cuidado de lo público como responsabilidad de todos y cada uno de los ciudadanos.



4.2 CRITERIOS

En sus dos grandes vertientes: manejo competente de hábitos de comportamiento cívico en espacios públicos y aprendizaje en seguridad vial que los anglosajones denominan Road safety education, los planteamientos vigentes han mostrado a nivel internacional dos circunstancias:

- Es de suma importancia adquirir durante la etapa de educación obligatoria valores ciudadanos para la seguridad y convivencia en los espacios públicos.

- Los accidentes de tránsito no suelen deberse a desconocimiento o ignorancia de las normas, sino a su inobservancia o irrespeto, es decir, a la falta de asimilación e interiorización de los mismos como mínimos básicos del comportamiento cívico.

Igualmente, se ha observado que:

- Durante los primeros años de escolarización y hasta cuando se consiguen mínimos básicos de dominio corporal, la enseñanza de elementos de señalización no tiene los efectos esperados.

- Dado que durante la etapa preescolar y la de educación básica, los niños utilizan las vías públicas en calidad de peatones (en algunos casos como ciclistas, o haciendo uso de otros medios de desplazamiento que forman parte de sus actividades lúdicas), y usufructúan el espacio público, usualmente bajo el control de adultos, las prioridades en estos niveles han de ser, la formación responsable de la conducta peatonal del niño y el uso ordenado y respetuoso de los espacios públicos.

Adecuación a los intereses y problemas de los estudiantes

El enfoque de la Ley General de Educación sugiere como prioridad el centrarse en preguntas significativas y problemáticas para los alumnos. El niño no siempre expresa con claridad sus intereses y no es consciente de los problemas y responsabilidades que le atañen de una forma u otra. Por ello, es necesario que el profesor interactúe dialógicamente para poder captar inquietudes, intereses o preguntas que deben ser los "ganchos" o "perchas" (Vigotsky) en los cuales fundamentar los procesos de socialización pertinentes.

En general, puede decirse que en esta etapa hay una gran curiosidad e interés por todo lo relacionado con vehículos y es común que los niños, también las niñas, jueguen con coches, camiones, motos y bicicletas; que hablen de viajes o comenten carreras y persecuciones automovilísticas vistas en televisión. Tales aspectos tienen gran funcionalidad, por ser saberes propios-populares desde los cuales deben desarrollarse los procesos de aprendizaje, aclarando o revaluando aspectos distorsionados por los medios de comunicación que es preciso plantear y revisar desde las grandes finalidades plasmadas en el Plan Decenal de Educación y los Lineamientos Generales para posibilitar un nuevo tipo de ciudadano y de cultura participativa, dialogante, tolerante y capaz de superar la violencia presente en muchos campos de nuestra sociedad actual.



Adecuación al desarrollo evolutivo del estudiante

En esta etapa el niño tiene una serie de características neurológicas, psicológicas y físicas que le limitan a la hora de enfrentarse con distintas situaciones de tránsito y movilización en diferentes espacios públicos. Específicamente resaltamos las siguientes:

Desde el punto de vista neurológico, la movilidad está regida por las leyes cefalocaudal y próximodistal. Esto implica que la percepción visual de los niños de los seis a los doce años de edad es sólo de 110º, en ese período empiezan a alcanzar la visión periférica de los adultos; la limitación visual dificulta la detección del movimiento en la periferia del campo, obligando a los niños a girar la cabeza para detectar movimientos laterales, lo que implica un aumento en el tiempo de reacción requerido para identificar objetos que se localizan en esas "áreas negras". También tienen limitaciones para localizar la dirección del sonido, requiriendo de la confirmación visual para detectar la fuente de emisión del mismo; otra dificultad que se añade es la lentitud para estimar



las distancias y la velocidad de los objetos, lo que conlleva la imposibilidad de calcular muy bien el tiempo que tarda un vehículo en llegar a la posición en la que se encuentra el niño.

Desde el punto de vista psicológico, una atención básica controlada sólo se consigue a partir de los cinco años; esto hace que en situaciones de tránsito o movilidad en espacios públicos muchas veces los niños presten atención a aspectos intrascendentes, descuidando cuestiones básicas de seguridad para sí mismos o sus acompañantes. Otra dificultad se refiere al proceso de toma de decisiones, al no poder ponderar adecuadamente distintos factores: inadecuada percepción de la causalidad; impulsividad reactiva; lentitud en el procesamiento de información; dudas sobre la propia autonomía... todo lo cual indica que al plantear aprendizajes el profesor debe situarse en lo que Vygotsky llama 'zonas de desarrollo próximo o potencial'.

En el aspecto físico, existe también una serie de dificultades para los niños y niñas, que no deben ser ignoradas ni por los adultos ni por los niños: estatura, que impide percibir por encima de vehículos detenidos o de otro tipo de obstáculos, impulso de correr sin mirar hacia los lados cuando salen de detrás de un vehículo, etc.

Adecuación al entorno sociocultural del estudiante

Las situaciones de tránsito y desplazamiento en espacios públicos deben dentro de una contextualización general distinguir al menos las siguientes situaciones:

- Poblaciones rurales diseminadas y alejadas de grandes vías.
- Poblaciones rurales de mediando tamaño y atravesadas por arterias o vías nacionales.
- Ciudades de mediana población.
- Grandes ciudades en las que deben estudiarse el tránsito y los espacios públicos en zonas céntricas y comerciales, residenciales y periféricas, ya que implican problemas disímiles.

5

FINALIDADES EDUCATIVAS

"Creemos que las condiciones están dadas como nunca para el cambio social, y que la educación será un órgano maestro. Una educación de la cuna hasta la tumba, inconforme y reflexiva, que nos inspire un nuevo modo de pensar y nos incite a descubrir quiénes somos en una sociedad que se quiera más a sí misma. Que aproveche al máximo nuestra creatividad inagotable y conciba una ética y tal vez una estética para nuestro afán desaforado y legítimo de superación personal...Por el país próspero y justo que soñamos: al alcance de los niños."

Gabriel García Márquez. Colombia al filo de la oportunidad.
Misión Ciencia, Educación y Desarrollo

Buscando aportar a la formación de ciudadanos comprometidos con la consecución de una convivencia más ordenada, segura y respetuosa de la normatividad, la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito, en su artículo 56, estableció la obligación de impartir Educación en Tránsito y Seguridad Vial, en Educación Preescolar, Básica y Media.

Atendiendo a los Fines de la Educación establecidos en la Ley General de Educación y en los Lineamientos generales de los procesos curriculares, y a los estándares establecidos por el Ministerio de Educación Nacional, se enuncian las siguientes finalidades de acuerdo con los ejes generadores propuestos entendidas como los grandes alcances que inspiran al Código Nacional de Tránsito en su esfuerzo por disminuir, en lo posible, el alto impacto que en morbilidad, mortalidad y violencia se observa en este campo.



5.1 EJE GENERADOR - FINALIDAD EDUCATIVA

EJES GENERADORES	FINALIDADES EDUCATIVAS
EL RESPETO A LA VIDA 	I. Tomar conciencia de que los accidentes de tránsito son problemas graves que pueden ser superados por la formación en comportamientos frente a aquéllos. II. Familiarizarse con las medidas que pueden y deben tomarse en caso de accidente o peligro (principios básicos del socorrismo, llamada a las autoridades...), de modo que se facilite una actuación responsable y solidaria que contribuya a la protección de la vida. III. Formar en el convencimiento de que la solidaridad en el tránsito forma parte del patrimonio ético de cada ciudadano. IV. Formar en el respeto a la vida de los seres humanos, ante los peligros que se presentan en cualquier circunstancia, tiempo y lugar, en el tránsito. V. Tomar conciencia de las consecuencias de la conducción a gran velocidad, imprudente, y/o bajo los efectos del alcohol, drogas o fármacos.
LA MOVILIDAD HUMANIZADORA	I. Desarrollar autonomía en el dominio creciente del cuerpo, en sus posibilidades y limitaciones, en los distintos procesos de movilidad que se emprendan. II. Observar, analizar y caracterizar el entorno local, departamental y nacional, de modo que pueda darse la movilización segura y autónoma en redes viales y espacios públicos.

EJES GENERADORES	FINALIDADES EDUCATIVAS
	III. Crear el hábito de programar el tiempo frente a las actividades de movilidad, para evitar el estrés, la violación de las normas de tránsito, y la agresividad. IV. Apropiar el conocimiento de los elementos que garantizan la seguridad vial, y que permiten una accesibilidad y una movilidad seguras en los desplazamientos, minimizando los accidentes de tránsito. V. Identificar la accesibilidad con la facilidad del desplazamiento que debe existir para todas las personas.
EL ESPACIO PÚBLICO SOCIALIZADOR 	I. Utilizar los espacios públicos como un bien común que debe ser cuidado, preservado y respetado, y en el cual deben seguirse normas básicas de comportamiento. II. Propiciar un comportamiento tolerante y una atmósfera de respeto, solidaridad, convivencia pacífica y justicia. III. Solidarizarse de forma empática con los problemas que les ocurren a otros en la vía pública, aunque no se esté involucrado en ellos. IV. Conocer y respetar el mobiliario urbano, por ser este, de utilidad común, generador de identidad, pertenencia y expresión tangible del concepto de "lo público". V. Asumir la responsabilidad del respeto al espacio público, por ser este un patrimonio de todos y para todos.

EJES GENERADORES	FINALIDADES EDUCATIVAS
LA SEGURIDAD COMO BIEN COMÚN 	I. Formar y capacitar para tomar decisiones ponderadas ante situaciones que se afrontan en el tránsito, dando prioridad a la seguridad, al respeto a la vida y al desarrollo de la convivencia. II. Comprender cómo los vehículos pueden verse afectados por diversos factores que requieren precauciones y cuidados especiales. III. Aceptar que los medios de transporte pueden ser "armas potencialmente letales" si no se toman en cuenta situaciones personales, el estado del tiempo y las características del entorno. IV. Aceptar la importancia de la utilización de elementos que permitan al conductor una mejor visualización de las personas que se encuentran en la vía. V. Crear el hábito de respeto por los agentes de tránsito; por las señales, las marcas viales y los semáforos, así como la utilización de puentes peatonales, y cinturón de seguridad.
EL VALOR DE LAS NORMAS DE TRÁNSITO 	I. Valorar las normas de tránsito como una señal de vida, respetándolas y entendiéndolas como necesarias para la supervivencia. II. Valorar las normas y los dispositivos de seguridad en el tránsito, como elementos necesarios para garantizar el orden y la seguridad en los desplazamientos. III. Asumir los conceptos básicos implicados en la movilidad y la accesibilidad en el tránsito (en vías y espacios públicos) como responsabilidad cívica, sin restricciones de edad o discapacidad. IV. Solucionar problemas que se presentan en la movilidad, a través del diálogo y la comprensión, y no mediante el enfrentamiento, la violencia o la agresión.

5.2 COMPETENCIAS BÁSICAS



La discusión que han suscitado la conceptualización y apropiación pedagógica de las competencias se ha enriquecido fundamentalmente en la actualidad. Para el caso que nos ocupa, la Declaración Mundial sobre Educación para Todos (1990) expresó la noción de Necesidades Básicas de Aprendizaje como una idea que abarca "tanto las herramientas esenciales para el aprendizaje (como la lectura y la escritura, la expresión oral, el cálculo, la solución de problemas), como los contenidos básicos de aprendizaje (conocimientos teóricos y prácticos, valores y actitudes) necesarios para que los seres humanos puedan sobrevivir, desarrollar plenamente sus capacidades, vivir y trabajar con dignidad, participar plenamente en el desarrollo, mejorar la calidad de su vida, tomar decisiones fundamentales y continuar aprendiendo".

Si se ubica en un contexto actual, la noción de "necesidades básicas de aprendizaje" ha sido superada, en favor de una visión más general de conocimientos y competencias para la vida, generados en la educación y en la formación escolar y familiar; pues, en la medida que se habla de competencias, el énfasis se centra en el estudiante que tiene que adquirirlas y desarrollarlas.

Analicemos brevemente la expresión competencia desde el punto de vista etimológico: La palabra competir viene del latín competere; petere, significa "pedir", "tender a", "aspirar"; cum significa "con", y sugiere la idea de compañía, de compartir. Entonces, competere indica un ir al encuentro de una misma cosa, aspirar a algo, contender o luchar dos o más personas por alcanzarlo; por ejemplo, competir en una partida de ajedrez. De competere también deriva la palabra competer (pertenecer, incumbir): Este asunto me compete, me incumbe. La palabra competente se utiliza también para nombrar a quien esta investido de autoridad para atender ciertos asuntos: Un juez competente; competente también es el que conoce de una disciplina, un arte o una ciencia: Es muy competente en geografía. En general, competente, o que tiene competencia, se dice de alguien que se



desempeña eficientemente en determinada actividad humana; este último significado se acerca más al que se intenta esclarecer.

El significado de competencia que propone el Dr. Carlos Vasco Uribe, nos permite ubicarnos en el contexto de estas Orientaciones:
"Una competencia puede describirse más precisamente como un conjunto de conocimientos, habilidades, actitudes, comprensiones y disposiciones cognitivas, metacognitivas, socioafectivas y psicomotoras apropiadamente relacionadas entre sí para facilitar el desempeño flexible, eficaz y con sentido de una actividad o cierto tipo de tareas en contextos relativamente nuevos y retadores".

En un principio el término competencia se gestó e incorporó en la industria y la empresa; se tomaba en una de sus acepciones de emulación, confrontación, y mejoramiento de un producto para obtener óptimos rendimientos económicos.

Hasta hace muy poco se afirmaba que "en la onda de promover la lógica empresarial y con ella el argumento pro eficacia," la educación en un mundo globalizado y neoliberal, pretende, como en la industria, resultados medibles, cuantificables, comparables, etc., sin que se tenga en cuenta que la materia prima de la educación es el hombre integral en todas sus dimensiones, diferente a la materia prima de una fábrica de carros, vestidos o ropa.

Actualmente se ha hecho conciencia de que ya sea mediante el desarrollo de "competencias", "desempeños", "habilidades", "actuaciones", "logros", o "estándares", se debe propender por la calidad de la educación.

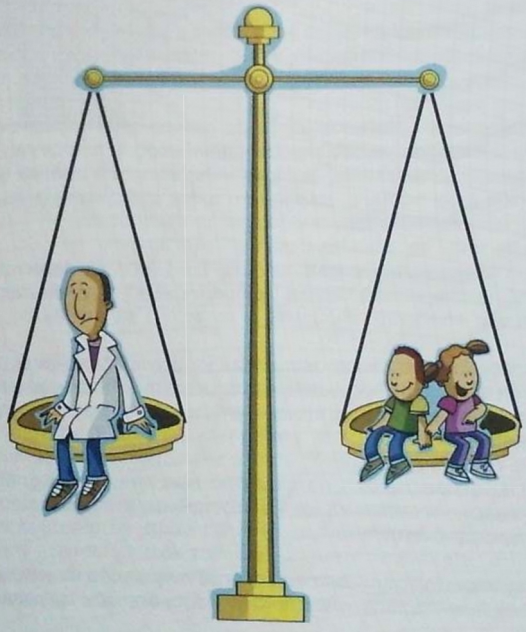
Es indudable que las competencias humanas, adquiridas y desarrolladas en el proceso de la formación integral del estudiante, van de la mano de la calidad de la educación, y la calidad de la educación se mide, o se evalúa, por las competencias de quienes las promueven (los docentes) y quienes las desarrollan en el acto pedagógico (estudiantes).

La calidad es un valor que se define en una situación concreta. Sus significados dependen de la perspectiva social desde la cual se contempla y de los sujetos que la mencionan: políticos, educadores, padres y madres de familia, sociedad en general.

Las competencias básicas que permiten el comportamiento respetuoso y racional y la movilidad segura de todas las personas en cualquier sitio, circunstancia y actividad, al acatar las normas de tránsito y

seguridad, se cimientan de manera holística y transdisciplinaria a través de todo el proceso educativo y formativo de los estudiantes, y tienen como resultado una toma de conciencia de la responsabilidad social, y la obligación de contribuir activamente a la mejora de las condiciones de tránsito, seguridad vial y movilidad.

Según el punto de vista educativo y formativo, las competencias básicas no conciernen exclusivamente al sistema educativo; son también una obligación formativa de la familia y la sociedad en general, en lo relativo a lo social y lo humano, a los problemas éticos del comportamiento y al respeto, igualmente básico, de normas.



6

ORIENTACIONES PARA EL DESARROLLO DE LOS PROCESOS EDUCATIVOS EN TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

"Un modelo curricular por competencias nos ubica ante un escenario que va más allá de la modernización de la escuela, y nos obliga a entrar en la discusión por el tipo de sociedad y ser humano que queremos formar. Nos encontramos ante la necesidad y el reto de una nueva escuela, otra escuela; con una nueva visión educativa en que las relaciones entre la sociedad, educación y desarrollo busquen explicitar un 'deber ser' social y un 'deber ser' individual desde donde se construya y tome sentido la significatividad del aprendizaje."

Currículo por competencias.
Luisa Pinto Cueto

6.1 BÁSICAS

Como parte del PEI



La educación en tránsito y seguridad vial debe ser integrada como obligación legal y responsabilidad profesional al PEI aprobado para cada institución. Para que no se convierta en un simple formulismo sino que impulse y aglutine a todos los actores educativos, las finalidades y competencias que se definan deben partir de un cuidadoso análisis del entorno de la escuela, en el cual participen niños, profesores, padres, secretarías de tránsito, Cruz Roja, policía de tránsito local..., para determinar en primer lugar qué tipo de accidentalidad es el más frecuente en el contexto en el que se mueven los actores, cuáles son los comportamientos y riesgos más comunes en las distintas edades y qué acciones se consideran prioritarias.

Sobre tal base, el segundo paso consiste en llegar a acuerdos acerca de las finalidades de formación, las competencias que se espera obtener al final de cada nivel, y el tipo de cooperación y ayuda que cada actor debe y puede ofrecer, ya sea en la realización de proyectos, charlas o visitas, creación de los materiales necesarios para simular un parque de tránsito, recreación de ambientes en la institución y la realización de actividades con la utilización de materiales pedagógicos dentro de la misma, la utilización de alternativas tecnológicas e interactivas de recreación y aprendizaje, obtención de videos o materiales educativos ya desarrollados, consultando la página web: www.fonprevial.org.co, de modo que todos y cada uno se sientan ejerciendo sus derechos y deberes al tiempo que participan en el proceso de creación de una nueva cultura ciudadana.

Dentro de los procesos de aprendizaje institucional

Las Orientaciones señalan los principios que deben enmarcar la educación en este campo. Como es obvio cada escuela debe acordar a partir de los planteamientos de las distintas áreas las competencias que deben gestarse en cada una, y las distintas acciones, juegos, simulaciones, módulos, proyectos en los que periódicamente se trabajará cada competencia específica por lograr en un nivel determinado.

Distintas experiencias internacionales muestran que en la escuela se logran los mayores resultados cuando se dedica un tiempo significativo, en forma específica, (Uruguay, España, EEUU, alrededor de cuarenta o



cincuenta horas por semestre), a la concreción de distintas actividades para la formación en tránsito, seguridad vial, movilidad y comportamiento en espacios públicos.

La educación que plantean estas Orientaciones busca tanto el desarrollo físico, mental, síquico, social y ético de los niños como ciudadanos, como la adquisición de aprendizajes de observación, conductas de autoprotección, solidaridad, respeto y capacidad de convivencia, y la superación de conflictos en distintos espacios y roles de acuerdo con el nivel de desarrollo evolutivo.

La educación en tránsito y seguridad vial propuesta no se centra (no debe centrarse) en la simple adquisición de conocimientos; busca y quiere obtener que los ejes generadores planteados sean asumidos e interiorizados como valores que ordenan la convivencia ciudadana, para lograr mayores niveles de calidad de vida para todos, teniendo como referentes las normas legales y tradicionales existentes.

El punto de partida de esta educación puede y debe ser la observación directa, los saberes populares que maneja el estudiante, y las posibilidades que brindan los distintos medios de comunicación social, evitando insistir en los aspectos negativos como motivadores.

En concreto, el equipo de profesores de una institución y los responsables de la misma sabrán que la formación en este campo ha producido las competencias esperadas cuando los estudiantes, según su etapa evolutiva:

- Sustenten sus acciones en el respeto por la vida, la comprensión, valoración y respeto por las normas y el uso y disfrute apropiado del espacio público

- Desarrollen las cautelas necesarias para desenvolverse con seguridad y atención a su preservación y la de otros, en distintas situaciones de tránsito o desplazamiento en lugares públicos

- Se muestren capaces de analizar y corregir errores propios o de otros sin entrar en conflictos innecesarios o reacciones violentas

- Actúen en forma que no dañen, obstaculicen o interfieran el desplazamiento normal y seguro de los demás.

- Ofrezcan ayuda en situaciones problemáticas o de riesgo a niños, adultos mayores, discapacitados

- Afronten las normas como posibilidades valiosas de crear un nuevo tipo de orden y de ciudadanía donde cada uno pueda desarrollar sus posibilidades con seguridad y tolerancia.

6.2 OPERATIVAS

Prioridades pedagógicas por considerar

La educación en tránsito y seguridad vial se encuentra inscrita en las temáticas generales desarrolladas por las competencias ciudadanas, entre tanto, estos temas pueden ser abordados desde el área de ciencias sociales o de ética y valores, pero todas y cada una de las materias pueden y deben aportar mucho al desarrollo de esta educación y todos los docentes están en la obligación profesional de hacerlo, bajo el impulso de las directivas de cada institución educativa.

No obstante, a los directamente encargados del desarrollo de las actividades periódicas de juegos, módulos o proyectos, etc. que se acuerden en cada institución, les sugerimos las siguientes consideraciones:

Respecto al manejo de los ejes generadores

Debido a su complejidad, los problemas que surgen actualmente en la interacción de los habitantes de un espacio requieren ser abordados desde la pluralidad sistémica de los conocimientos de diversas disciplinas. Por ello, para permitir una adecuada apropiación las actividades, logros y competencias que se vayan logrando deben estar impregnados de significación y valores.

- El respeto por la vida, más allá de sus raíces éticas, debe relacionarse sistemáticamente con la existencia del día a día, haciendo continuas referencias a cómo se la pone en peligro cuando se ignoran las normas establecidas: no usar el puente peatonal, no utilizar señales indicadoras, detener un vehículo en lugares prohibidos, no bajarse del lado del andén, detener un vehículo sin la señalización adecuada, etc.

- La movilidad humanizadora propia de nuestra especie implica el ejercicio de la libre circulación, y el acceso a lugares públicos, observando normas básicas de convivencia: circular por la derecha o la izquierda (según el caso), no obstaculizar el desplazamiento de otros, cuidar el mobiliario urbano, respetar las señales indicadoras, dar especial atención a los grupos más vulnerables (niños, ancianos, discapacitados).

- El espacio público socializador destinado a favorecer la convivencia y las actividades necesarias del diario quehacer social exige ser asumido como un bien común del que todos son guardianes y responsables, patrimonio de una identidad cultural, posibilidad de encuentro ordenado y seguro, sitio de esparcimiento.

- La inseguridad en el tránsito es una de las mayores causas de muerte violenta a nivel mundial; dado que más del cincuenta por ciento de ellas se debe al no reconocimiento de las señales de tránsito, al cambio no señalizado de carril, y a la utilización de velocidades no permitidas, es imprescindible hacer una continua referencia tanto a las normas fundamentales fijadas por el Código Nacional de Tránsito, como al seguimiento y apoyo a las distintas campañas que el Ministerio y las Secretarías de Tránsito han emprendido y continuarán emprendiendo, a través de una difusión constante por medio de carteles, boletines, videos, etc., en las distintas instituciones.

El éxito de las normas de tránsito radica en la superación del viejo hábito criollo; "las leyes se acatan pero no se cumplen"; por ello, es imprescindible que las normas sean asumidas no como meros imperativos legales sino como la explicitación de los valores de convivencia ética y cultura que les dan sentido y las justifican

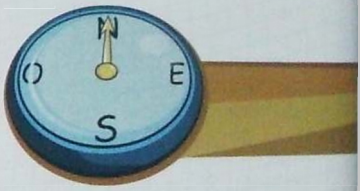


6.3 ADECUADAS A LOS DISTINTOS NIVELES

Con respecto a los grandes principios antes enunciados, adecuación al desarrollo evolutivo de los educandos, selección significativa de intereses y problemas y ponderación del contexto en el que viven y recordando que existen abundantes documentos y material audiovisual producidos en el país y en muchos otros, los cuales se pueden bajar sin problemas de Internet se sugieren algunos aspectos para considerar en cada nivel:

Preescolar

En este nivel el acercamiento está centrado en una aproximación holística al reconocimiento y manejo del cuerpo y el entorno inmediato. Las áreas que más pueden aportar al desarrollo de las competencias necesarias son educación física, arte y lenguaje. Las prioridades fundamentales de aprendizaje radican en la adquisición de movimientos ordenados en el aula o en la institución, la familiarización con el desplazamiento por la derecha, la identificación y el reconocimiento de las figuras y colores de las señales básicas, la realización de juegos de reacción inmediata a órdenes e instrucciones y el reconocimiento básico de sonidos usuales en el medio; con estas bases se puede desarrollar un proyecto de juego en un parque de tránsito, con elementos creados por los propios niños.



Educación Básica

Está basada en el principio de conocimiento globalizador, procurando el desarrollo del reconocimiento de espacios y la autonomía de movimiento en ellos; las distintas experiencias internacionales siguieren que en calidad de módulos básicos se trabaje la normatividad que permite el afrontamiento de la calle, el barrio, las zonas y vías de la ciudad y, en las últimas etapas, del departamento.

En este nivel las normas deben estar contextualizadas en su función integradora de las situaciones sociales, como base de la convivencia, seguridad y actividad lúdica. Las áreas que más pueden aportar son ciencias sociales, ética y democracia, ciencias naturales y ecología; se considera importante, como ya se había dicho, que el estudiante empiece a movilizarse con ayuda de plano y brújula en las salidas que se realicen en grupo, las cuales pueden centrarse en un proyecto de reconocimiento y caracterización de la ciudad o alguna de sus zonas. Es igualmente importante que los niños y niñas ubiquen la estructura original de la ciudad sus procesos de formación, nomenclatura y manejo de direcciones, que responden a normas generales en todo el país.

Otros aspectos que no deben descuidarse son los relativos a las distintas tipologías de vías y sus características, la velocidad de circulación en las mismas, etc. Dado que en esta etapa es usual que los alumnos empiecen a usar la bicicleta en distintos espacios, es importante, no sólo que la institución familiarice con las normas del código existentes para estos vehículos, sino que organice competencias internas, simulando trazado de calles, señalizando, utilizando agentes de tránsito, etc. Es obvio que en esta etapa el alumno debe alcanzar las competencias necesarias para movilizarse con seguridad, tolerancia y respeto como peatón, viajero o conductor. Es además necesario aprovechar las reuniones con padres de familia para involucrarlos, apoyarlos, darles orientaciones y escuchar sugerencias, en busca de una mayor seguridad para todos.

Educación Media

Para posibilitar el que los estudiantes asuman las responsabilidades ético-cívicas que les corresponden, para lograr una mejor calidad de vida y para que manejen los autocontroles que permiten evitar problemas generados por el alcohol, los fármacos, la velocidad y la violencia. Las áreas de apoyo a las Ciencias Sociales, más adecuadas para esta etapa son las Ciencias Naturales, Matemáticas y Física. Los aspectos prioritarios por trabajar son una adecuada familiarización con todo lo relativo a las características de los vehículos, revisión técnica y mecánica de los mismos, licencias de tránsito, conocimiento adecuado de las señales, clasificación y uso de vías en los medios rural y urbano y tipo de sanciones que conlleva el incumplimiento de las normas.

Como señalábamos anteriormente, es importante que todas las referencias normativas se contextualicen significativamente por referencia a los ejes y utilizando las competencias obtenidas en distintas materias, para que se interiorice su razón de ser y se valoren genuinamente; en Física, por ejemplo, puede verse muy claramente la necesidad de mantener separación entre vehículos según su velocidad y peso, ya que de ello depende que puedan ser frenados eficazmente sin poner en peligro a otros; o que los límites de velocidad en zonas urbanas, rurales o de autopistas contribuyen a la seguridad requerida y tienen su razón de ser en relación con el estado de la vía, la circulación de peatones, las condiciones climáticas, etc.



6.4 REFERIDAS A LA SECCIÓN DE CRITERIOS

Criterios para el seguimiento de los aprendizajes

Dado el carácter de estas Orientaciones, no puede hablarse de una evaluación similar a la que se realiza en las materias. Las sugerencias que siguen se deben utilizar más bien como criterios relativos a los aspectos que pueden observarse cuando se desarrollen juegos, simulaciones, proyectos y actividades planteadas modularmente para identificar el nivel de competencias que muestran los alumnos en un saber hacer en contexto.

Los profesores Ciencias Sociales y Ética y Valores, de los distintos niveles y cursos, deben establecer y seleccionar entre los criterios que se señalan los más convenientes en cada etapa, de acuerdo con el desarrollo evolutivo de los estudiantes, y concretar los aportes que pueden proporcionar las distintas materias.

No se relacionan específicamente los criterios por grados o niveles dada, por una parte la diversidad socio-cultural de nuestras escuelas y, por otra, el que muchos de los criterios deberán ser trabajados en una espiral creciente de complejidad a lo largo de toda la formación escolar.

Parte de la selección de criterios que haga el docente debe tener en cuenta los principios de transversalidad y transdisciplinariedad específicas que se dan en cada institución.

Para una evaluación formal como tal, sugerimos utilizar las pruebas censales que se vienen desarrollando en distintas partes del país, las pruebas del ICFES, o la evaluación de competencias ciudadanas.

Como es obvio, estas sugerencias pueden y deben ser utilizadas también en el diseño de las distintas actividades que planeen los profesores para llevar a cabo los procesos de aprendizaje en tránsito y seguridad vial; aconsejamos se dé prioridad a las alternativas lúdicas, para conseguir la apropiación adecuada de conocimientos y valores, y el desarrollo de una cultura de la seguridad, la tolerancia y la ética cívica.

A MODO DE EPÍLOGO

Toda construcción humana es y ha sido, en definitiva, resultado de un juego de interacciones personales y sociales. Cuando se requiere superar una larga inercia cultural es imprescindible más allá de los cambios de normatividad necesarios- replantear en forma problémica, enriquecedora y significativa las creencias que justifican y dan sentido al paso de una cultura "del vivo" o "del atajo", a una cultura ciudadana responsable y ética, capaz de manifestarse en las competencias que plantean nuestra Constitución y la Ley General de Educación.

Las Orientaciones para la Educación en Tránsito y Seguridad Vial que se han planteado pretenden reforzar ambos aspectos, pero son apenas "algo escrito". Su posible vitalidad y capacidad de impulsar cambios, dependerá de esos miles de esfuerzos que en todos los rincones del país deberán emprender los docentes con muchos, pocos o escasos medios para hacerlas viables. Creemos que nuestra población, en todas sus instancias, es capaz de lograrlo. Y deseamos que ellos, sus hijos y descendientes consigan asomarse a esa Colombia, tierra del futuro, que todos debemos seguir soñando y haciendo factible, lenta pero infatigable y con entera convicción.

Queremos seguir convencidos de que la prioridad de Colombia, más allá de todo el orden y desorden que trae la cruda realidad de cada día, es seguir esforzándose por posibilitar y crear algo digno de ser conservado; todo ello, porque debemos creer que nuestro mundo es la esperanza, como en las viejas utopías, de un mundo mejor, más justo, equitativo y solidario.



GLOSARIO[1]

[1] Para facilitar el acuerdo entre la variabilidad de las connotaciones de las palabras, presentamos un vocabulario cuyo significado está propuesto en el sentido más amplio.

Conceptuar: Organizar los pensamientos, juicios, consideraciones y opiniones que se tienen sobre un tema o una teoría, y su expresión.

Constructo cultural: Elaboración mental, conocimiento o saber construido por la experiencia humana, respecto al mundo social y natural circundante.

Contexto: Lo conforman un conjunto de circunstancias o ambientes (de tiempo, lugar, modo) en el que se sitúa un hecho, opinión, o criterio.

Dialógico: se refiere al diálogo como una actitud de apertura hacia el otro, con el interés de comprenderlo y, posteriormente, llegar a acuerdos.

Ejes generadores: Son aquellos aspectos conceptuales básicos de una disciplina, arte o ciencia, dentro los cuales caben todas las temáticas que contienen.

Multiculturalidad: Se refiere a la existencia, variedad y cantidad de culturas, tradiciones y modos de vida que deben considerarse dignos de reconocimiento y respeto.

Multietnicidad: Se refiere a la existencia, variedad y cantidad de etnias, u organizaciones sociales con tradición, lengua y cultura propias, que deben considerarse como sujetos de respeto y atención.

Movilidad: Capacidad de desplazamiento o cambio de lugar, producida por un movimiento.

Lineamientos curriculares: Son caminos o pautas conceptuales, teóricas o prácticas de tipo general, que indican posibles métodos, actividades, criterios que pueden facilitar el desarrollo de unos contenidos, en las instituciones educativas.

Transdisciplinario: Tópico, materia, disciplina o asunto que se conoce más ampliamente si se apela, para ello, otras ciencias o artes.

Tránsito: "Es la movilización de personas, animales o vehículos por una vía pública o privada abierta al público".

Transporte: "Es el traslado de las personas, animales o cosas de un punto a otros a través de un medio físico".

Transversalidad: En nuestro caso se refiere a que la educación en tránsito y seguridad vial, y sus contenidos, se extiende a través de todas y cada una de las áreas obligatorias y fundamentales.

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".

BIBLIOGRAFÍA

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ. Manual de diseño y ubicación de elementos en el espacio público-mobiliario. (cinco cartillas), Bogotá, 2000.

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ. Defensoría del Espacio Público, Bogotá, 2000

ALTOZANO M., José María. La seguridad vial un programa en marcha. Imprenta Nacional de España, Madrid, 1980.

ÁLVAREZ, Ma. Nieves et al. Valores y temas transversales en el currículum. Edit. Laboratorio Educativo, Caracas, 2000.

CALY MAYOR, Rafael et. al. Ingeniería de tránsito: fundamentos y aplicaciones. Edit. Presencia, Bogotá, 1995.

CURTIS, Robert G. Desarrollo urbano. ESAP, Bogotá, 1992.

DELORS BUSQUET, María et al. Los temas transversales: claves para la formación integral. Edit. Santillana, Aula XXI, Bogotá, 2000.

DELORS, Jacques. La Educación encierra un tesoro. Informe de la CIE para el siglo XXI, Unesco-Santillana, 1996

ELIZALDE ANTONIO, DONOSO PATRICIO, Formación en Cultura Ciudadana-Conferencia preparada para el Primer Seminario Nacional de Formación Artística y Cultural, organizado por el Ministerio de la Cultura, Bogotá, 1998.

FONDO DE PREVENCIÓN VIAL, Educación en Tránsito, orientaciones pedagógicas y organizativas en tránsito para la ciudad de Bogotá. 2002

JORDÁN, José A. La escuela multicultural un reto para el profesorado. Paidós, Barcelona, 1995.

KOHLBERG, L. La psicología del desarrollo moral. D. de Crouwer, Bilbao, 1992.

REPÚBLICA DE COLOMBIA, Ministerio de Cultura. Conferencia para el Primer Seminario Nacional de Formación Artística y Cultural. Bogotá, 1998.

REPÚBLICA DE COLOMBIA, Ministerio de Educación Nacional. Lineamientos Curriculares de Ciencias Sociales. Impresión Editores Gráficos de Colombia, Bogotá, 2002.

REPÚBLICA DE COLOMBIA, Ministerio de Educación Nacional. Lineamientos Curriculares de Lengua Castellana. Impresión Creamos alternativas, Bogotá, 1998.

REPÚBLICA DE COLOMBIA, Ministerio de Educación Nacional. Lineamientos Curriculares de Constitución Política y Democracia. Impresión Creamos alternativas, Bogotá, 1998.

REPÚBLICA DE COLOMBIA, Ministerio de Educación Nacional. Lineamientos Pedagógicos de Preescolar. Impresión Creamos alternativas, Bogotá, 1998.

REPÚBLICA DE COLOMBIA, Ministerio de Educación Nacional. Lineamientos Curriculares de Educación Ética y Valores Humanos. Impresión Creamos alternativas, Bogotá, 1998.

REPÚBLICA DE COLOMBIA, Ministerio de Educación Nacional. Plan decenal de Educación 1996-2005, Bogotá, 1996.

REPÚBLICA DE COLOMBIA, Ministerio de Transporte y Fondo de Prevención Vial, Código Nacional de Tránsito. Bogotá, septiembre de 2002.

TORRES, Jurjo, El currículo oculto. Edit. Morata, Madrid, 1996.

BIBLIOGRAFÍA EN INTERNET

PAVES, María Isabel. Espacios públicos integrados y accesibilidad como objetivo cívico. Método Saint Jones desde 1982

Palmino, Revista No. 13

SEGURIDAD VIAL, Revista Vía No. 5, El portal de cultura vial

Razón y Palabra, Comunicación y Democracia

Seguridad vial, Un Problema de Conciencia

Sasturies, Accesibilidad y Movilidad Sostenibles

Publicaciones y Logos.

www.fonprevial.org.co

fonprevial@cable.net.co - www.fonprevial.org.co

República de Colombia
Ministerio de la Protección Social

Libertad y Orden

República de Colombia
Ministerio de Educación

Libertad y Orden

República de Colombia
Ministerio de Transporte

Libertad y Orden

FONDO DE PREVENCION

PREVENIR ES VIVIR

Entidad administrada por las compañías aseguradoras del SOAT:

Agrícola de Seguros
Compañía Agrícola de Seguros S.A.
Compañía Agrícola de Seguros de Vida S.A.

COLPATRIA
SEGUROS COLPATRIA S.A.

CENTRAL DE SEGUROS

LIBERTY SEGUROS S.A.

MUNDIAL

La Previsora S.A.
COMPAÑIA DE SEGUROS

SEGUROS DEL ESTADO S.A.



Fondo de Prevención Vial
Tels.: 2 10 66 36 - 2 10 66 69 Fax: 2 10 70 22
Bogotá D.C., Colombia