

1-1-2004

Estudio comparativo de los niveles de conocimiento y comprensión sobre educación vial en estudiantes de básica y media en el Colegio San Luis de la Policía Nacional

Luis Antonio Montaña Mendoza
Universidad de La Salle, Bogotá

Follow this and additional works at: https://ciencia.lasalle.edu.co/maest_docencia

Citación recomendada

Montaña Mendoza, L. A. (2004). Estudio comparativo de los niveles de conocimiento y comprensión sobre educación vial en estudiantes de básica y media en el Colegio San Luis de la Policía Nacional. Retrieved from https://ciencia.lasalle.edu.co/maest_docencia/111

This Tesis de maestría is brought to you for free and open access by the Facultad de Ciencias de la Educación at Ciencia Unisalle. It has been accepted for inclusion in Maestría en Docencia by an authorized administrator of Ciencia Unisalle. For more information, please contact ciencia@lasalle.edu.co.

**ESTUDIO COMPARATIVO DE LOS NIVELES DE CONOCIMIENTO Y
COMPRENSIÓN SOBRE EDUCACIÓN VIAL EN ESTUDIANTES DE BÁSICA Y
MEDIA EN EL COLEGIO SAN LUIS DE LA POLICÍA NACIONAL**

LUIS ANTONIO MONTAÑA MENDOZA

**UNIVERSIDAD DE LA SALLE
DIVISIÓN DE FORMACIÓN AVANZADA
MAESTRÍA EN DOCENCIA
BOGOTÁ-2004**

**ESTUDIO COMPARATIVO DE LOS NIVELES DE CONOCIMIENTO Y
COMPRENSIÓN SOBRE EDUCACIÓN VIAL EN ESTUDIANTES DE BÁSICA Y
MEDIA EN EL COLEGIO SAN LUIS DE LA POLICÍA NACIONAL**

LUIS ANTONIO MONTAÑA MENDOZA

Tesis para optar el título de
Magíster en Docencia

Director
ALBERTO PARDO NOVOA
Psicólogo

**UNIVERSIDAD DE LA SALLE
DIVISIÓN DE FORMACIÓN AVANZADA
MAESTRÍA EN DOCENCIA
BOGOTÁ-2004**

Nota de Aceptación

Firma del Jurado

Firma del Jurado

CONTENIDO

	Pag
Resumen Analítico	
Introducción	
1. Problema	1
1.2 Formulación del problema	4
1.3 Justificación	4
1.4 Objetivos	5
1.4.1 Objetivo general	5
1.4.2 Objetivos específicos	5
1. Marco de referencia	6
2.1 Marco conceptual	6
2.1.1 Educación vial	7
2.1.2 Control de la circulación	7
2.1.3 Seguridad vial	7
2.1.4 Conductor	8
2.1.5 Peatón	8
2.1.6 Pasajero	8
2.1.7 Transporte	9
2.1.8 Vehículo	9
2.1.9 La vía	9
2.1.10 Señalización y comunicación	9
2.1.11 Técnicas de gestión	10
2.1.12 Saberes significativos	10
2.2 Marco legal	12
2. Metodología	30
3.1 Tipo de estudio	30
3.2 Grupo de Estudio	30
3.3 Grupo de sujetos	31
3.4 Instrumentos	32
3.5 Estructura del cuestionario	33
3.5.1 Distribución de las preguntas según niveles de profundidad de los conocimientos	33
3.5.2 Naturaleza de la indagación de cada pregunta	34
3.6 Procedimiento	34
3.6.1 Primera etapa	34
3.6.2 Segunda etapa	35
3.6.3 Tercera etapa	35
3.6.4 Cuarta etapa	36
4. Presentación de resultados y análisis grupo A (6 Y 7)	37
4.1 Identificación general	37
4.2 Conocimientos generales	38

4.3	Conocimientos y comprensión del código de tránsito	40
4.4	Prelaciones y convenciones en tránsito terrestre	44
4.5	Peatón y conductor	50
5.	Presentación de resultados y análisis grupo B (10 y 11)	60
5.1	Identificación general	60
5.2	Conocimientos generales	61
5.3	Conocimientos y comprensión del código de tránsito	63
5.4	Prelaciones y convenciones en tránsito terrestre	68
5.5	Peatón y conductor	75
6.	Análisis comparativo de los resultados de los grupos A y B	84
6.1	Naturaleza de indagación de cada pregunta	84
6.1.1	Socialización	84
6.1.2	Información	84
6.1.3	Conocimiento y significado	85
6.1.4	Sentido	86
6.2	Niveles de conocimiento y significado	86
6.2.1	Nivel elemental	87
6.2.2	Nivel medio	87
6.2.3	Nivel alto	89
7.	Conclusiones	91
8.	Sugerencias	93
9.	Propuesta de mejoramiento: aportes en educación vial para el Currículo escolar	94
9.1	Objetivo general	95
9.2	Estrategia didáctica	95
9.3	Estrategia pedagógica	104
	Bibliografía	
	Anexo A cuestionario	

RESUMEN ANALÍTICO

Con el presente proyecto de investigación se aborda la exploración de los niveles de conocimiento y de comprensión que sobre educación vial tienen estudiantes de básica y media del Colegio San Luis de la Policía Nacional entorno a la normatividad de Tránsito vigente en general y de manera específica respecto a los elementos que intervienen en su desarrollo como son: conductor, peatón, vehículo y vía.

El estudio permite identificar posibles cambios (de incremento o de disminución) de conocimientos en los grados de referencia de educación básica 6 y 7 y de educación media, 10 y 11 con el fin de derivar de allí alguna problemática relacionada con la educación vial.

El instrumento utilizado fue un cuestionario aplicado a la población objeto. La información derivada de este estudio permite hacer recomendaciones y/o sugerencias al Colegio San Luis para el diseño y ejecución de acciones educativas encaminadas a lograr actitudes y compromisos pertinentes a dicha información.

INTRODUCCIÓN

Desde 1938 se ha visto el interés por el gobierno nacional de incrementar la educación vial y hoy por hoy se hace necesario más que nunca teniendo en cuenta el crecimiento del flujo vehicular que involucra altos índices de accidentalidad.

Según estadísticas reportadas por la Policía Nacional de enero a mayo tanto de 2001 como de 2002 la accidentalidad total en Bogotá involucró 28.778 accidentes de tránsito, de estos 496 fueron homicidios.

Estudiosos del área de tránsito como lo es el investigador, desde 1989 ha indagado sobre los orígenes de la accidentalidad y sus consecuencias y ha llegado a la conclusión que por falta de **EDUCACIÓN** del conductor y peatón será este fenómeno ocasionando grandes pérdidas de vidas y daño materiales.

El presente informe se estructuró como documento formal en nueve capítulos, así:

- CAPÍTULO I: Problema
- CAPÍTULO II: Marco de Referencia
- CAPÍTULO III: Metodología
- CAPÍTULO IV: Presentación de resultados y Análisis Grupo A (6 y 7)
- CAPÍTULO V: Presentación de resultados y Análisis Grupo B (10 y 11)
- CAPÍTULO VI: Análisis Comparativo de los Resultados de los Grupos A y B
- CAPÍTULO VII: Conclusiones
- CAPÍTULO VIII: Sugerencias
- CAPÍTULO IX: Propuesta de Mejoramiento

AGRADECIMIENTOS

- Al Doctor ALBERTO PARDO NOVOA, Director de la tesis, quien con su mística profesional, conocimientos y experiencias me orientó a desarrollar este proyecto de investigación, como un aporte fundamental en educación vial a la comunidad estudiantil del colegio San Luis de la Policía Nacional.
- Al Señor Coronel ALVARO ARTURO ESGUERRA VELEZ, rector del Colegio San Luis de la Policía Nacional, quien permitió realizar la investigación en el establecimiento educativo.
- A EDNA, JULIANA ANDREA y ANDRÉS FELIPE, por el apoyo y estímulo que me brindaron, ayudándome a vencer los obstáculos que se me presentaron y así lograr la culminación de este trabajo de investigación.

1. PROBLEMA

Desde 1938 se ha constituido en interés del estado colombiano la enseñanza obligatoria de normas sobre circulación y tránsito a fin de lograr una formación en educación vial. Prueba de ello es del Decreto 463 del 11 de marzo del año mencionado que desde hace más de 64 años estableció dicha obligatoriedad y los métodos para lograrlo y que hoy día se constituye en un antecedente singular y significativo por la visión prospectiva que enmarca de naturaleza preventiva, y de formación de una conciencia ciudadana sobre el uso de la vía pública y las relaciones que allí se establecen, entre peatón y conductor.

La problemática derivada del tránsito se evidencia entre otros aspectos en el crecimiento o aumento del tránsito cuyo flujo permanente involucra altos índices de accidentalidad.

Según estadísticas reportadas por la Policía Nacional sólo en los meses de enero a mayo tanto de 2001 como de 2002 la accidentalidad total en Bogotá involucró 28.778 accidentes de tránsito. De estos 496 fueron homicidios como puede observarse en la tabla No. 1

HOMICIDIOS AÑO 2001-2002				
MES/AÑO	2001	2002	VAR	%
ENERO	61	47	-14	-23
FEBRERO	68	40	-28	-41
MARZO	82	59	-23	-28
ABRIL	53	59	6	11
MAYO./6	18	9	-9	-50
TOTAL	282	214	-68	-24

Tabla No. 1 Fuente Estadística Tránsito

Los accidentes con lesionados involucraron en el nuevo periodo 11.115 personas (ver tabla No. 2)

ACCIDENTES CON LESIONADOS AÑO 2001-2002				
MES/AÑO	2001	2002	VAR	%
ENERO	1.362	1.173	-189	-14
FEBRERO	1.295	1.296	1	0.1
MARZO	1.422	1.384	-38	-2.7
ABRIL	1.345	1.357	12	0.9
MAYO/6.	243	238	-5	-2.1
TOTAL	5.667	5.448	-219	-4

Tabla No. 2 Fuente Estadística Tránsito

En choques simples se presentaron 17.167 casos como se aprecia en la tabla No. 3.

CHOQUES SIMPLES AÑO 2001- 2002				
MES/AÑO	2001	2002	VAR	%
ENERO	2.035	1.703	-332	-16
FEBRERO	2.063	1.979	-84	-4
MARZO	2.400	2.098	-302	-13
ABRIL	1.975	2.180	205	10
MAYO/6	407	327	-80	-20
TOTAL	8.880	8.287	-593	-7

Tabla No. 3 Fuente Estadística Tránsito

En todos los aspectos se evidencia una tendencia a disminuir la accidentalidad que sería interesante explorar si se debe al mejoramiento de las vías, al incremento de servicios públicos a través de transmilenio, a una mejor conciencia cívica vial por parte de conductores y peatones o a la penalización a través de multas cada vez más costosas.

Como se ve en estas cifras el problema es grande por cuanto minuto a minuto este hecho anómalo deja secuelas tanto de daños materiales producto de las colisiones vehiculares como de víctimas fatales o incapacidades permanentes que deterioran la calidad de vida de los afectados como lo muestran las estadísticas reportadas por la Policía Nacional 2001-2002.

Los aspectos propiamente viales señalan a su vez que la situación del tránsito es crítica por cuanto el aumento del número de vehículos no lleva consecuentemente un incremento de la red vial o de mejoramiento de la actual. Esta falencia en las políticas y en los métodos de planeación no se compadece con los requerimientos de la población usuaria.

Esta situación permanente ha ganado niveles de complejidad creciente y se constituye en tema de interés para responder desde los procesos de educación a una formación que conozca, comprenda y asuma reglas de circulación y tránsito.

Todos estos datos y análisis de la accidentalidad llevan a sospechar que tanto peatones como conductores, es decir el ciudadano en general desconoce y/o no practica esas pautas de comportamiento. Más aún podría pensarse que aunque se conocieran, se carece del sentido y significados sociales de ellas, en cuanto principios que organizan el comportamiento colectivo en esta dimensión de la civilización moderna. Por otra parte la educación vial no se incluye actualmente como una de las áreas obligatorias del currículo de la educación formal contempladas en el artículo 23 de la ley 115 de 1994, en tanto se considera que se debe abordar como un eje transversal propio de las competencias ciudadanas.

Este estudio sistemático en educación vial, centra su interés en realizar un aporte significativo a la formación de los jóvenes, explorando primero que todo el conocimiento que tengan de las normas sobre circulación y tránsito y del sentido que atribuyen a ellas. La información derivada de este estudio permitirá hacer las

recomendaciones y/o sugerencias al colegio San Luis para el diseño y ejecución de acciones educativas encaminadas a lograr actitudes y compromisos pertinentes a dicha formación y a todos aquellos otros colegios que deriven enseñanzas de este estudio.

1.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

¿Qué niveles de conocimientos sobre educación vial poseen los grupos de estudiantes de referencia del presente estudio?

¿Cuál es la comprensión que tienen del sentido de las normas sobre circulación y tránsito?

¿Cuáles semejanzas y diferencias existen en conocimiento y comprensión del tema de estudio entre estudiantes del grupo A (6º y 7º) y estudiantes del grupo B (10º y 11º) en el colegio San Luis?

1.3 JUSTIFICACIÓN

Con esta investigación se pretende explorar los niveles de conocimientos y comprensión que de la educación vial poseen los estudiantes de básica secundaria de los grados 6º y 7º (grupo A) y los estudiantes de educación media grados 10º y 11º (grupo B) para verificar si existen diferencias en su formación sobre esta temática.

Por otra parte desde el punto de vista profesional el proyecto es de singular importancia en tanto oportunidad para aportar sugerencias y propuestas sobre educación vial dada la vasta experiencia del autor en este campo del conocimiento derivado de su práctica y de su reflexión personal. La información obtenida permite también establecer núcleos y/o estructuras del conocimiento y

comprensión del sentido de las normas sobre educación vial que requieren especial atención a través de programas educativos que el Colegio San Luis considere pertinente incluir en su proyecto educativo institucional. Finalmente con los instrumentos diseñados para el presente estudio de caso, se puede abordar un trabajo de mayor amplitud en otros colegios de Bogotá que permite fundamentar posibles generalizaciones a la población escolar de educación básica y media en la ciudad capital.

1.4 OBJETIVOS

1.4.1 Objetivo general

Explorar y analizar los niveles de conocimiento y de comprensión sobre educación vial en la población de referencia del presente estudio.

1.4.2 Objetivos específicos

1.4.2.1 Determinar y analizar semejanzas y diferencias entre los estudiantes del grupo A (6º y 7º) y los estudiantes del grupo B (10º y 11º) sobre la educación vial.

1.4.2.2 Establecer a partir del análisis de los resultados de este estudio, criterios y principios de educación vial con los cuales orientar el diseño de estrategias didácticas para fortalecer el conocimiento y comprensión de esta dimensión formativa de los estudiantes.

2. MARCO DE REFERENCIA

2.1 MARCO CONCEPTUAL

Para el desarrollo de este trabajo las disposiciones legales sobre tránsito y transporte se entienden referidas al sistema de clases de personas, objetos, entidades, relaciones, propósitos y procedimientos que constituyen los elementos sobre los cuales ellas se establecen.

En este marco conceptual se explicitan dos dimensiones:

- El sistema conceptual general básico (socialización - primaria) de los elementos que constituyen el hecho sociocultural del tránsito y transporte (educación informal).
- La estructura de principios y normas que organizan civilmente el funcionamiento del tránsito y transporte (educación formal).

En este segundo conjunto de disposiciones se pueden identificar dos niveles:

- El contenido de cada norma y de conjuntos de ellas.
- El sentido o propósito de cada una de las normas.

Una vez explicitado el sistema conceptual general de tránsito y transporte se procede a exponer la estructura de la normatividad en sus dos niveles, ya que con base en ella se construyen los instrumentos, se organiza, se procesa y se analiza la información recogida.

2.1.1 EDUCACIÓN VIAL

Es un elemento formativo que juega un papel fundamental en la generación de actitudes e interiorización de hábitos y conceptos para ayudar a consolidar la cultura ciudadana en la vía urbana y rural, y que se evidencia en el respeto y cabal cumplimiento de las señales y normas que regulan el tránsito.

2.1.2 CONTROL DE LA CIURCULACIÓN

Son mecanismos para establecer que lo que se diseñó se debe cumplir como fue previsto de acuerdo a los objetivos, políticas, metas, establecidos para el cumplimiento de la misión.

2.1.3 SEGURIDAD VIAL

Se entiende por seguridad vial, el conjunto de actividades que deben concurrir con la prestación del servicio del transporte en condiciones óptimas de tal manera que se minimicen los factores de riesgo que afectan los ámbitos de la salud, el bienestar y la calidad de vida en general. La seguridad vial se constituye así en una de las grandes preocupaciones de los países desarrollados dados los índices de frecuencia y severidad de la accidentalidad que se registran paralelos al crecimiento de la circulación. Esta preocupación por la seguridad vial se extiende casi a la totalidad de la población del planeta y crece día a día la sensibilidad del individuo ante la necesidad de reducir los riesgos por todos los medios posibles en torno a los agentes y factores en que concurren. De ahí que en los países desarrollados se hacen grandes esfuerzos por mejorar las técnicas aplicables a un fenómeno tan complejo como la circulación de vehículos automotores involucrando para ello la mirada interdisciplinaria desde la cual hacer una comprensión y actuación mucho más integral de la seguridad vial. A nivel de los equipos para mejorar la visibilidad y la seguridad vial en los últimos años se cuenta con una

amplia gama de elementos entre los cuales es necesario elegir los más pertinentes a la luz de las condiciones de la vía y el tránsito y cimentar una cultura del mantenimiento para garantizar su buen estado después de instalados. Tradicionalmente en la seguridad vial se involucran el conductor, el vehículo y la vía. Sin embargo en este proyecto se incluye también el peatón como un agente protagonista que puede verse involucrado bien como víctima o como causante de la accidentalidad; en este sentido el peatón también debe acoger su comportamiento y sus actitudes a las normas vigentes sobre tránsito y transporte. El hecho de no conducir un vehículo no lo exime de la responsabilidad social frente a eventuales accidentes en la vía.

2.1.4 EL CONDUCTOR:

En los vehículos cuyos movimientos se producen por el esfuerzo de algunas de las personas situadas en el mismo, así como en los vehículos de motor mecánico, el conductor es la persona que maneja el mecanismo de dirección; y en los vehículos de tracción animal, sea sueltos o en grupos, se considera como conductor a la persona en cuyo cargo está el animal o animales, vaya montada o desmontada y empuñe o no las riendas.

2.1.5 PEATON

Persona que transita a pie o por una vía.

2.1.6 PASAJERO

Persona distinta al conductor que se transporta en un vehículo.

2.1.7 TRANSPORTE

Es el traslado de personas, animales o vehículos por una vía pública o privada abierta al público.

2.1.8 EL VEHÍCULO

En general designa todo artefacto o aparato capaz de circular por las vías públicas, como son: los carros, coches, ómnibus, automóvil, camión tractocamión, tractor remolque, motocicleta, y bicicleta, entre otros.

2.1.9 LA VIA

Es todo camino que puede ser utilizado sin limitaciones como son: carretera o vía interurbano, calle o vía urbana, travesía, pista, acerca, andén, puente autopista, troncal, transversal, entre otros.

2.1.10 SEÑALIZACIÓN Y COMUNICACIÓN

Con estos sistemas se procura suministrar información que contribuya a prevenir y evitar que se produzca accidentes y daños derivados de situaciones conflictivas del tráfico. Estas situaciones son susceptibles de mejoras sustanciales con ayuda de nuevas técnicas de gestión y control de la circulación. Una información dinámica en tiempo real, es básica para mantener la fluidez del tráfico, pues permite al usuario conocer sin retraso los factores perturbadores que puedan afectar eventualmente el itinerario elegido como son los accidentes, los tramos en obras, las congestiones, las condiciones meteorológicas y el estado del pavimento.

Las diferentes clases de señales se pueden clasificar en tres:

REGLAMENTARIAS
Tienen por objeto indicar a los usuarios de las vías, las limitaciones, prohibiciones o restricciones sobre su uso; su violación, constituye una falta. Por lo general su forma es circular, su color es rojo, con fondo blanco y símbolos negros; una línea oblicua en color rojo indica “prohibición”.
PREVENTIVAS
Tienen por objeto advertir al usuario de la vía, la existencia de una condición peligrosa y la naturaleza de ésta. Tienen forma cuadrada y se colocan con una de las diagonales en sentido vertical, su fondo es amarillo, símbolos negros y color negra.
INFORMATIVAS
Tienen por objeto identificar las vías y guiar al usuario proporcionándole la información que puede serle necesaria y útil.

2.1.11 TECNICAS DE GESTIÓN

Son verificaciones (exámenes, pruebas, chequeos) que se realizan para comprobar la eficiencia y eficacia a través del conocimiento del peatón y del conductor, mediante la evaluación de sus procesos funcionales.

2.1.12 SABERES SIGNIFICATIVOS

En el marco de una educación de calidad es deseable que niños y jóvenes tengan acceso a saberes significativos, esto es que estén vinculados a lo vivencial y a lo social y que además sean válidos porque tienen conexión con la realidad de los estudiantes.

El carácter confiable de estos saberes lo define su abordaje a través de las áreas del conocimiento.

Por esta razón la educación vial tiene un soporte pedagógico que conduce a que el ciudadano en general tome conciencia que la observancia de la ley no solo responde a una imposición normativa, sino a un pacto social de sana convivencia que de no atenderlo genera en muchas ocasiones a pérdidas de vidas.

Es así como el desarrollo humano propio del ciclo vital de una persona, encuentra en la escolarización y socialización momentos formativos que revierten en el proyecto y sentido de vida de los estudiantes, contribuyendo así a su capacidad humana para desempeñar múltiples papeles en la sociedad en donde pone en escena habilidades, actitudes y comportamientos; por ello la educación vial busca que los individuos interioricen y tomen conciencia que las decisiones en la vía tienen consecuencias profundas sobre la calidad de vida de ellos mismos, sus familias y conciudadanos.

2.2 MARCO LEGAL

Para una adecuada comprensión de los términos que se utilizan en el desarrollo de los artículos del Código Nacional de Tránsito Terrestre (Decreto 1344 de agosto 4 de 1970), se presenta una categorización de los conceptos que son básicos para explorar el significado y el sentido que ellos tienen dentro del espíritu de la norma mencionada.

CATEGORÍAS	TÍTULO	CAPÍTULOS	ARTÍCULOS	CONTENIDO Y SIGNIFICADO	SENTIDO
Disposiciones Generales	I	I. Principios y Definiciones	1º. Objetivo y Cobertura	Regulación de la circulación de los peatones, animales y vehículos por las vías de uso público	Se hace con el fin de garantizar la seguridad y la comodidad de las personas mediante reglamentación precisa.
			2º. Definiciones	El anexo A, presenta una categorización de las definiciones presentadas en el artículo 2º, mediante un lenguaje preciso y unificado que permita ser accesible a todas las personas	Facilitar la interpretación y la aplicación del código

CATEGORÍAS	TÍTULO	CAPÍTULOS	ARTÍCULOS	CONTENIDO Y SIGNIFICADO	SENTIDO
			3º Autoridades de Tránsito	Precisar las diferentes instancias a nivel central y seccional.	Entidades, organismos y agentes a quienes compete y son responsables del tránsito.
			9º Requisitos para ser agente de Transporte y Tránsito	Ser bachiller Curso de formación en la materia según los criterios del INTRA.	Garantizar idoneidad y calidad en el ejercicio de la función regulativa del tránsito.
			10º Acreditación	Revisión técnico-mecánica, manejo de equipos, aplicación de exámenes teóricos y de aptitudes, mediante criterios de acreditación de quienes prestan servicios y funciones como peritos.	Ofrecer márgenes confiables de seguridad
Normas de Admisión al Tránsito	II	I. Enseñanza automovilística	11º Escuelas, entidades o establecimientos de enseñanza automovilística	Define quiénes están facultados para realizar cursos y prácticas de enseñanza automovilística, formados y capacitados en la conducción de vehículos	Garantizar a los usuarios la idoneidad requerida.
			19º Requisito para obtener la Licencia de Conducción	Edad según categoría, saber leer y escribir, certificación legal aptitud física, mental, aptitud para conducir cumplimiento de las normas de tránsito, fijar los parámetros que permitan velar por la seguridad	Tanto al proteger al conductor como a los demás usuarios de la vía.

CATEGORÍAS	TÍTULO	CAPÍTULOS	ARTÍCULOS	CONTENIDO Y SIGNIFICADO	SENTIDO
		III. Vehículos Sección 1ª	40 a 79ª Vehículos en general	Regulaciones generales determinadas en el Código para transitar en las condiciones señaladas: <ul style="list-style-type: none"> - Perfecto estado y funcionamiento del vehículo. - Sistema de frenos - Relación potencia/ peso bruto. - Tipo y diseño de llantas reglamentarias. - Parabrisas y vidrios. - Sistema de luces. - Señales acústicas. - Controles de dirección. - Prevención y Seguridad - Control de la contaminación. - Comodidad y seguridad - Higiene - Manejo adecuado de la carga - Reserva y Control Técnico-mecánica - Certificado de movilización y seguro obligatorio 	Proteger la vida de las personas mediante estrictos controles a las óptimas condiciones de los vehículos. Garantizar excelente visibilidad y prevención de accidentes mediante maniobras confiables Minimizar riesgos a los usuarios cuando se movilizan u ocupan las vías, así como proteger y garantizar la prestación de servicio médico oportuno y pertinente en caso de algún percance.

CATEGORÍAS	TÍTULO	CAPÍTULOS	ARTÍCULOS	CONTENIDO Y SIGNIFICADO	SENTIDO
		Sección 2a	8 a 84: Requisitos especiales según tipo o clase de servicio.	Condiciones de los vehículos de enseñanza automovilística, vehículos de servicio público, de carga, de estudiantes.	Proteger la integridad física del aprendiz, del instructor y de los usuarios de la vía mediante dispositivos de control e información. Prevenir accidentes y lograr seguridad para todos.
		IV Licencia de Tránsito	87 a 93: Estructura d la Licencia de Conducción	Datos precisos sobre la Licencia de Tránsito expedida por la autoridad competente	Garantizar la certificación y la competencia para ejercer la conducción dentro de parámetros de seguridad.
		V Placas	95 a 103 Características de las placas	Precisa la ubicación en la parte delantera y trasera del vehículo, los tipos de placa según tipo de servicio, la textura y composición de las placas y los permisos respectivos.	Proteger a las personas de engaños por parte de inescrupulosos. Garantizar la atención debida según la categorización señalada en la placa.
		VI Servicio y características de vehículos	104 a 108 Modificaciones y autorizaciones	Establece cambios autorizados modificación de características, prohibición de cambios y transformaciones y permisos de grabación al número de chasis.	Mantener estándares de calidad y de originalidad al vehículo para evitar hurtos, el uso indebido de vehículos frente a hechos ilícitos. Proteger los bienes patrimoniales de los propietarios de los vehículos.

CATEGORÍAS	TÍTULO	CAPÍTULOS	ARTÍCULOS	CONTENIDO Y SIGNIFICADO	SENTIDO
Normas de Comportamiento en el Tránsito	III	I Reglas Generales	109 Cumplimiento y observación de las normas de tránsito	Describe y precisa para conductor y peatón las normas a cumplir y la señalización pertinente.	Garantizar un adecuado uso de las vías para evitar accidentes derivados de la no obediencia de las normas, exigir el acatamiento a la señalización con el fin de disminuir los riesgos a los usuarios de la vía. Estas normas implican respeto por las demás personas.
		II Clasificación y Uso de las Vías	110 Prelación en la Vías	Precisa los tipos de vías y su prelación tanto dentro del perímetro urbano como en las zonas rurales, mediante regulaciones en el uso de las vías	Salvaguardar la integridad física de los usuarios
		III Señales de Tránsito	111 y 112 Clasificación e interpretación	Determina señales, convenciones, demarcaciones e instrucciones. Se explicitan en el marco conceptual de este proyecto de inversión.	Instruir a los usuarios sobre el tipo de señales darlas a conocer y educar sobre su interpretación..
			113 a 116	Señala pautas para la colocación de señales en sitios autorizados según requerimientos y medidas bien de prohibición y/o de prevención, mediante información oportuna a través de la señalización autorizada.	Garantizar al usuarios y al personal que realiza obras en las vías la prevención de accidentes

CATEGORÍAS	TÍTULO	CAPÍTULOS	ARTÍCULOS	CONTENIDO Y SIGNIFICADO	SENTIDO
		IV Regulación del Tránsito	117-118 y119 Énfasis Formativo	Describe las señales, gestos ubicación y accesorios que se utilizan en la regulación dl tránsito. Se profundiza en el marco conceptual	Formar en los usuarios de la vía una concientización sobre la adecuada interpretación de las señales realizadas por los agentes de tránsito con el fin de lograr disminuir los riesgos en la vía que comprometen la vida de los usuarios.
		V Peatones	120 a 123	Regula el uso, los comportamientos, restringe la circulación inadecuada en los cruces y establece las responsabilidades de los peatones. La precipitud de los peatones ocasiona muchos accidentes que se evidencia en las crecientes estadísticas	y educar al peatón en normas que garanticen su vida y la de la de las demás personas. Todas estas especificaciones descritas buscan evitar lesiones e irreparables pérdidas de vida. La finalidad es lograr seguridad personal y de las demás personas y evitar así perjuicios de toda índole.
		VI Conducción de vehículos	124 a 127 Prevalencia en la vía y Restricciones	Estipula el respeto por manifestaciones, marchas o formaciones y prevalencia de vehículos.	Garantizar la integridad física de los usuarios de la vía y el ágil y oportuno desplazamiento de los vehículos. Crear conciencia del adecuado manejo de los vehículos y de la observancia de las normas.

CATEGORÍAS	TÍTULO	CAPÍTULOS	ARTÍCULOS	CONTENIDO Y SIGNIFICADO	SENTIDO
			128 a 147 Precauciones a través de señales e intersecciones	Indica señales que puede hacer el conductor cuando carezca de luces, las manifestaciones permitidas y en general la regulación de los movimientos de los vehículos. Precisar mecanismos que permitan informar tanto a los peatones como a otros conductores de cambios de la dirección y/o sentido d los vehículos. Las restricciones para adelantar sin poner en riesgo la vida de las personas y demás prohibiciones que garanticen seguridad en la vía.	El uso del espacio público para el peatón revierte en calidad de vida y nuevas condiciones emanadas en la interacción social. Esto contribuye al bienestar general en tanto un desplazamiento seguro convoca a disfrutar el entorno urbano y sus múltiple posibilidades de autorregulación y del respeto a las otras personas. Una ética cívica que prevalezca sobre los intereses particulares egoístas. Una sana convivencia viene de la observancia de normas mínimas como las señaladas.
		VII Velocidades	148-149 Regulación de la Velocidad	Señala las velocidades y las distancias de aproximación entre vehículos en la vía mediante la regulación de la velocidad.	Garantizar la seguridad de las personas y el control de los vehículos.

CATEGORÍAS	TÍTULO	CAPÍTULOS	ARTÍCULOS	CONTENIDO Y SIGNIFICADO	SENTIDO
		VIII Ruidos	150-151 Señales Acústicas	Establece parámetros para evitar ruidos y sonidos emanan de los vehículos y así controlar la contaminación auditiva	Contribuir al bienestar, salud y comodidad de las personas.
		IX Precauciones y Recomendaciones	152-154 Prohibiciones	Describe las prohibiciones en torno al aprovisionamiento de combustible	Controlar situaciones y sustancias que pongan en riesgo la vida de las personas.
		X Ciclistas	155-156 Normas de conducción de bicicletas	Describe la forma de conducir las bicicletas y regula los desplazamientos en la vía y su regulación con otros vehículos.	Proteger mediante precauciones y normas la vida de los ciclistas con medias que garanticen, visibilidad, estabilidad en la bicicleta.
		XI Transporte de Cadáveres	157 Cortejos Fúnebres	Establece que la autoridad local de tránsito reglamentará el manejo de los cortejos fúnebres.	Garantizar un adecuado uso de la vía y prever medidas de protección a los usuarios de la vía
		XII Tránsito de animales	158-160 Manejo de semovientes.	Da orientación para la movilización de animales por las vías públicas y regula la movilización de éstos.	Evitar accidentes por imprudencia de quienes dirigen los desplazamiento.

CATEGORÍAS	TÍTULO	CAPÍTULOS	ARTÍCULOS	CONTENIDO Y SIGNIFICADO	SENTIDO
		XIII Servicio particular Público	162-174 Manejo de pasajeros y equipajes	Describe las condiciones en que deben viajar los ocupantes, el monto permitido, las condiciones del vehículo.	Garantizar comportamientos seguros que permitan velar por la seguridad de las personas adultas y en particular por los niños
Sanciones	IV	I Incumplimiento de las normas de tránsito	175-225 Descripción de sanciones	Detalla las sanciones en su monto y cobertura según la infracción respectiva. Las sanciones oscilan entre multas de un salario mínimo (en el caso de no llevar o portar el carné especial) y multas de hasta 50 salarios mínimos (quienes diseñan y distribuyen la placa única nacional sin autorización de autoridad competente) Las sanciones del artículo 224 llegan inclusive a 500 salarios mínimos.	Los 50 artículos del capítulo I están orientados a sancionar a quienes aún no son conscientes de las consecuencias que tiene para sí mismo y para en otros sus comportamientos inadecuados en la vía. Garantizar márgenes confiables de seguridad.
		II Por parte del Peatón	226- Amonestacion es a los peatones	Describe las sanciones en que incurrn los peatones por no acatar las normas de tránsito	Sancionar tanto a conductores como al peatón es para lograr que se respete la vía y a las demás personas.

CATEGORÍAS	TÍTULO	CAPÍTULOS	ARTÍCULOS	CONTENIDO Y SIGNIFICADO	SENTIDO
		III Sanciones	227-235 Tipo de sanciones	Detalla las sanciones para infractores desde la amonestación hasta la suspensión de la licencia y el arresto.	Ejercer con efectividad un mayor control que permita la protección d la vida de las personas usuarios de las vías públicas
		IV Competencia	236 a 242 Criterios para proceder	Determina los topes de las infracciones según la competencia de cada agente o autoridad de tránsito en primera o segunda instancia, así como los criterios para proceder tanto las autoridades como el infractor. Se pretende que la sanción no exceda el alcance de la infracción y no afecte los derechos de las personas y a su dignidad.	Explicitar las competencias y el debido proceso mediante el cual las autoridades y los infractores deben asumir sus responsabilidades respetando siempre el derecho a la legítima defensa y a ser asistido por un abogado titulado en ejercicio.
		V Recursos y Consulta	243 a248	Señala los procedimientos para presentar recursos de reposición y apelaciones.	Establecer pautas para garantizar a las personas comprometidas el debido proceso y los medios para que la apelación de las sanciones esté dentro del respeto a los ciudadanos.

CATEGORÍAS	TÍTULO	CAPÍTULOS	ARTÍCULOS	CONTENIDO Y SIGNIFICADO	SENTIDO
		VI Actuación en caso de infracciones penales o de daños	249 a 252 Atribuciones y derechos de las autoridades	Presenta las atribuciones de las autoridades ante hechos penales, da orientaciones para la elaboración de informes, actas conciliaciones. orientar el desarrollo de los procedimientos, así como dejar constancias e informes.	Garantizar la confiabilidad de los hechos y documentar su ocurrencia para proteger los derechos de quienes se ven involucrados.
		VII Actuación en caso de alteración Psíquica	Artículo 253-255 Manejo de comportamientos por alteraciones Psíquicas.	Describe cómo proceder para atender casos de embriaguez o estudios de alteraciones psíquica en conductores .Establece normas de seguridad para la integridad física de las personas y de sus bienes materiales	Proteger la vida del conductor y de las demás personas . . Se busca evitar muertes, lesiones y demás secuelas derivadas de muertes irresponsables por parte de los conductores.
		VIII Ejecución de la sanción	256-257 Competencias para su aplicación y recaudo	Describe las competencias de los diferentes entes y organismos para el recaudo de multas y su destinación en inversión y busca garantizar que las multas se recauden y se inviertan en beneficio de todos a través de programas de tránsito, educación y seguimiento vial.	Fortalecer la formación y la toma de conciencia frente a las responsabilidades que todos deben tener como conductor o peatón en la observancia de las normas de tránsito.

CATEGORÍAS	TÍTULO	CAPÍTULOS	ARTÍCULOS	CONTENIDO Y SIGNIFICADO	SENTIDO
		IX Caducidad	258 Términos sobre contravenciones	Establece la vigencia y la caducidad de las acciones, señala los términos, la vigencia y la suspensión de las acciones por contravenciones.	Evitar a los involucrados y hacer claridad en los términos de las sanciones.
		X Seguros y responsabilidad	259-262 Otorgamiento y obligatoriedad del seguro	Describe los tipos de seguros, las entidades que los expiden y las sanciones con sus términos. El aumento del flujo vehicular, el crecimiento demográfico y los cambios en la estructura vial demandan acciones de protección.	Proteger la integridad física de las personas, garantizar su atención inmediata en caso de accidentes. Garantizar la vida a los usuarios y su protección oportuna.
		XI Aplicación de otros códigos y disposiciones finales.	263-264 Vigencia y reformas	Describe la vigencia y las reformas y las adiciones del título IV	Introducir modificaciones que garanticen una mejor regulación contemplada en códigos complementarios y afines para evitar inconsistencias y contradicciones en la aplicación de sanciones.

Cada uno de los cuatro títulos descritos y analizados del decreto 1344 de 1970 han sido actualizados, reformados y complementados a partir de una mínima reglamentación desarrollada en la década del noventa. Las nuevas exigencias y necesidades derivadas del aumento poblacional y de flujo vehicular así como los nuevos requerimientos de las vías públicas y privadas han demandado dichas modificaciones.

Para una mejor ilustración sobre esas modificaciones que han presentado estas reformas, se explicitan a continuación algunas de ellas por su importancia derivada en la protección a la integridad física de las personas.

CATEGORÍA	NORMA	CONTENIDO Y SIGNIFICADO	SENTIDO
Seguro Obligatorio	Decreto No. 1032 del 18 de abril de 1991	Artículo 1º Regula integralmente al seguro obligatorio de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito y establece su obligatoriedad del seguro de daños a terceros.	Garantizar oportunidad y calidad de atención médico hospitalaria
		Artículo 2º Definición de automotores. Establecer con claridad qué aparato según sus características, es un vehículo automotor y establecer excepciones con el fin de precisar el objeto de reglamentación.	
		Artículo 3º aseguradoras caracterización entidades asegurados.	Garantizar la autorización y legalidad a fin de proteger a los usuarios de fraudes eventuales.
		Artículo 4º. Atención obligatoria a las víctimas	Garantizar la atención médico- hospitalaria en caso de accidentes de tránsito con el fin de ofrecer apoyo oportuno a las víctimas de accidentes.
		Artículo 5º Función del seguro. Esto implica un sentido y una intencionalidad muy clara de no desamparar a las víctimas.	Proteger y amparar a las víctimas de accidentes de tránsito, aún aquellos causados por automotores no asegurados.
		Artículo 6º Cobertura y cuantía del seguro obligatorio: establecer hechos y protecciones a las víctimas de accidentes de tránsito, desde las lesiones, incapacidades o muerte	Garantizar la protección de las víctimas.

CATEGORÍA	NORMA	CONTENIDO Y SIGNIFICADO	SENTIDO
		Artículo 7º y 11º Indemnizaciones	Garantizar que las indemnizaciones se hagan mediante mecanismos de reglamentación ante las aseguradoras, dentro de criterios y procedimientos que garanticen su pago oportuno y a su vez proteja de fraude a las aseguradoras. Esta racionalización y verificación de criterios es garantía tanto para las víctimas como para las aseguradoras.
		Artículo 24 Sanciones por incumplimiento de la obligación de tomar el seguro.	Garantizar el tipo de sanción a que se hace acreedora la persona que incumpla la obligatoriedad de tomar el seguro con el fin de exigir su cumplimiento como condición para garantizar la atención oportuna a las víctimas.
		Artículo 29 Vigencia. Con la vigencia anual se busca que toda persona cuente con este mecanismo	Protección para sí mismo y para los demás que se vean involucrados en un accidente de tránsito.
		Artículo 35 Revisión al régimen General. La revisión al régimen general busca que a través del seguro terrestre establecido en el Código del Comercio y en la Ley 45 de 1990 se asuma lo no previsto en el decreto No. 1032 del 18 de abril de 1991.	En el análisis de este Decreto se observa que su intencionalidad está orientada a proteger la vida del ser humano y no sólo de vehículo como objeto de responsabilidad social. Busca regular las relaciones entre las personas en el marco de una normatividad formativa que conduzca a una ética donde prime el respeto por todas las personas

CATEGORÍA	NORMA	CONTENIDO Y SIGNIFICADO	SENTIDO
Criterios para la planeación del transporte	Ley 105 de diciembre 30 de 1993	Capítulo II Artículo 2º Principios Rectores: Soberanía del pueblo Intervención del Estado sobre circulación integracional, nacional e internacional de seguridad.	Garantizar la soberanía del pueblo sobre todos los sectores: territorio, espacio aéreo y el mar territorial, para ejercer el derecho y la obligación que le otorga la soberanía al pueblo de regular las relaciones entre las personas: es el pacto social en razón de los principios orientados de la acción social.
		Artículo 3º Principios del transporte público: movilización acceso, utilización, racionalización en el uso, condiciones, carácter público del servicio de transporte. Específicamente en el ámbito del transporte se declara éste como un servicio público. Esta norma cobija una amplia gama de aspectos que incluyen el adecuado uso del servicio de transporte sin afectar los intereses de las personas, de las colectividades y del ambiente.	Es una industria que se rige por principios que garantizan un servicio con calidad oportuno y seguro para proteger la vida de las personas y su calidad de vida a partir de estos principios se garantiza la seguridad del servicio. Todos pueden acceder a él y son veedores de su calidad y que su impacto ambiental. No deteriore el entorno vital. Como puede observarse en su contenido, la norma conlleva un sentido social mediante la regulación integral del servicio de transporte, que como la educación se constituye en una función social de carácter público.
Protección a Personas	Decreto No. 407 del 31 de julio de 1997	Medidas preventivas de protección a la vida es el énfasis de esta norma.	Enfatizar en la protección de la vida de la personas usuarios del transporte.
		Artículo 1º Uso del casco protector	Proteger la vida de los motociclistas mediante indicaciones precisas.

CATEGORÍA	NORMA	CONTENIDO Y SIGNIFICADO	SENTIDO
		Artículo 2º Uso del chaleco reflectivo, especificaciones	Destacar la visibilidad del motociclista mediante el color amarillo y las bandas reflectivas y así prevenir accidentes.
		Artículo 3º Sanciones por incumplimiento.	Regular la conducta de los usuarios y llevarlos a cuidar la vida.
		Artículo 4º Mecanismos para garantizar su cumplimiento	Estimular el sentido de responsabilidad en los usuarios exigiendo el cumplimiento de las normas
		Artículo 5º Carácter formativo y preventivo de las disposiciones	Formar al infractor concientizarlo del carácter formativo de estas disposiciones con el fin de que aprenda a cuidar su propia integridad física y la de los demás.
Características del chaleco Reflectivo	Acuerdo No. 34 del 10 de Nov/99	Artículo 1º características del chaleco reflectivo	Educación vial que busca estandarizar comportamiento en los diferentes usuarios y regular las características.
Chaleco Reflectivo y Casco Protector	Decreto 407 de 1997	Artículo 4º	Crear conciencia en la ciudadanía de la necesidad del proteger su vida y la de los demás.
Educación ética y en valores	Acuerdo No. 39 de 1999	Artículos 1º y 2º Normas básicas en el área de Ética y en valores humanos	Los énfasis sancionatorios tienen su cumplimiento en unos procesos formativos iniciales y permanentes en la población escolar que lleven a crear conciencia de su seguridad y protección.
	Decreto 950 de Dic 30 de 1999	Artículo 3º Inclusión de los números en chaleco y casco. Corroborar la obligatoriedad establecidas en los acuerdos anteriores y normas afines	Preservar la vida y seguridad de las personas.

Si bien a partir del 6 de septiembre de 2002 entró en vigencia el nuevo código de tránsito y transporte, decreto ley 769 del 6 de agosto de 2002, éste dispone de un año contado a partir de la fecha de su publicación para realizar las reglamentaciones a que haya lugar. Por otra parte los contenidos y los significados de este nuevo código se han ampliado y se han hecho pertinentes a las nuevas demandas de los usuarios y de la infraestructura vial, pero su sentido e intencionalidad es el mismo que ilumina todos estos referentes de las disposiciones sobre circulación y tránsito constituyen en sí un marco obligado, para cualquier acción educativa de un ciudadano consciente y responsable del beneficio y servicios del transporte vehicular.

A partir de los significados y sentidos de esta normatividad se elaboró el instrumento para recoger a través de él los conocimientos y comprensión que sobre el tema tienen los sujetos estudiados. En la presentación de la metodología se explicará cómo se procedió al respecto.

3. METODOLOGÍA

3.1 TIPO DE ESTUDIO

Dada su naturaleza diagnóstica y por ser un estudio de caso, el presente trabajo es de carácter exploratorio y descriptivo. Los resultados y análisis no se generalizan a ningún otro grupo, pero sí arrojan indicios acerca de fenómenos que resultan interesantes para profundizar en otros trabajos de mayor generalidad.

3.2 GRUPO DE ESTUDIO (Población)

El Colegio San Luis de la Policía Nacional constituye la población objetivo dado el miembro institucional del autor que se le facilitó el acceso a la información y a la aplicación de recomendaciones.

Se toman como referentes los 1182 estudiantes del Colegio San Luis de la Policía Nacional, distribuidos en los niveles de Preescolar, Básica y Media quienes se constituyen en la población de contexto.

La distribución de la población estudiantil puede observarse en la siguiente tabla.

Distribución total por grupos y cursos según registros de matrícula en el año 2003:

GRADOS ESCOLARES	CURSOS			# ESTUDIANTES MATRICULADOS
	01	02	03	
JARDÍN	20	20	21	61
TRANSICIÓN	32	33		65
SUBTOTAL PREESCOLAR				126
PRIMERO	30	28	30	88
SEGUNDO	35	32	32	99

TERCERO	38	38	36	112
CUARTO	31	33	32	96
QUINTO	36	36	36	108
SEXTO	33	30	31	94
SEPTIMO	29	35	34	98
OCTAVO	33	33	35	101
NOVENO	30	31	31	92
SUBTOTAL BÁSICA				888
DÉCIMO	27	31	25	83
ONCE	27	28	30	85
SUBTOTAL MEDIA				168
TOTAL ESTUDIANTES				1.182

Tabla No. 4 Fuente: Colegio San Luis de la Policía Nacional. Abril de 2003.

3.3 GRUPO DE SUJETOS (Muestra)

Para efectos del presente estudio se conforman dos grupos A y B. El primero corresponde a estudiantes de 6º y 7º grado de educación básica secundaria, cursos 01 y el segundo grupo (B) lo constituyen los estudiantes de 10º y 11º grado, cursos 01 quienes como se observa en la tabla No. 4, se distribuyen así:

Grupo A: Curso 601 un total de 33 estudiantes
 Curso 701 un total de 29 estudiantes
 Para un total de 62 estudiantes.

Grupo B: Curso 1001 un total de 27 estudiantes
 Curso 1101 un total de 27 estudiantes
 Para un total de 54 estudiantes.

Se toman estos cursos extremos del bachillerato (inicio y final) para contrastar la presencia y/o ausencia de educación vial en el Colegio San Luis a la luz del avance curricular en estos grupos de referencia.

Esta franja poblacional se justifica porque los escolares están expuestos bien como pasajeros o como peatones al influjo informativo por parte de adultos significativos para ellos como los padres, educadores y familiares quienes bien por la palabra o por el ejemplo se constituyen en modelos a imitar. De esta forma son sujetos que de diversas maneras están siendo educados, o socializados en torno a las normas de tránsito y transporte y acerca del sentido de ellas para la convivencia social.

Por otra parte en los grados 6º y 7º se podrían evidenciar los logros formativos adquiridos en la básica primaria y son a su vez el ciclo de la educación en donde se inicia la secundaria en tanto que 10º y 11º constituyen la culminación del bachillerato y podrían mostrar los logros formativos de todos los niveles anteriores en materia de educación vial. Para evitar un muestreo por cursos al interior de cada grado, se optó por seleccionar los grupos 01; por ello el grupo de sujetos quedó constituido así: de 6º y 7º, 62 estudiantes y de 10º y 11º, 54 estudiantes para un total de 116 estudiantes a los cuales se les indagó a través de cuestionario escrito.

3.4 INSTRUMENTOS

Para abordar el estudio de los niveles de conocimiento en términos de contenido y significado por una parte y por otra, el sentido que los estudiantes tienen y posee sobre las normas de tránsito, terrestre, se diseñó un cuestionario conformado por cinco categorías de análisis, (identificación, conocimientos generales, nivel de conocimiento y comprensión del código nacional de tránsito terrestre, prelación y convenciones en tránsito terrestre y peatón y conductor.

Las preguntas tienen tres niveles de complejidad como se observa en la tabla de la pagina 32.

3.5 ESTRUCTURA DEL CUESTIONARIO

El cuestionario aplicado fue concebido para evaluar el nivel de conocimiento y comprensión que los estudiantes tienen sobre las normas de tránsito terrestre.

Esta indagación se estructuró sobre la base del grado de dificultad que cada pregunta contiene (ver 3.5.1) y sobre la naturaleza de cada una de ellas (ver 3.5.2).

3.5.1 DISTRIBUCIÓN DE LAS PREGUNTAS SEGÚN NIVELES DE PROFUNDIDAD DE LOS CONOCIMIENTOS.

GRADO DE DIFICULTAD DE LAS PREGUNTAS	CODIFICACIÓN DE LAS PREGUNTAS	TOTAL	
		NUMERO	PORCENTAJE
Elemental	2.1 – 2.2 – 2.3 – 4.3 – 4.4	5	22
Medio	3.1 – 3.2 – 3.5 – 4.1 – 4.5 – 5.3 – 5.5 – 5.7 – 5.9	9	39
Alto	3.3 – 3.4 – 4.2 – 5.1 – 5.2 – 5.4 - 5.6 – 5.8 – 5.10	9	39
TOTAL		23	100

Para el contenido de cada pregunta ver anexo No. 1.

3.5.2 NATURALEZA DE LA INDAGACIÓN DE CADA PREGUNTA.

CODIGO DE LA PREGUNTA	SOCIALIZACION	INFORMACION	CONOCIMIENTO Y SIGNIFICADO	SENTIDO	TOTAL	PORCENTAJE
2.3	X				1	4
1.1 – 1.2 – 1.3 – 2.1 – 2.2		XXXXX			5	22
3.1 – 3.2 – 3.3 – 3.5 – 4.1 – 4.3 – 4.4 – 5.1 – 5.2-- 5.3 – 5.7			XXXXXXXXXXXX		11	48
3.4 – 4.2 – 4.5 – 5.4 – 5.6 – 5.8				XXXXXX	6	26
TOTAL	1	5	11	6	23	100

3.6 PROCEDIMIENTO

El estudio se desarrollo en cuatro etapas así:

3.6.1 Primera Etapa:

Revisión de estadísticas de accidentalidad vial de los años 2001 y 2002, según fuente de la Policía Nacional en la ciudad de Bogotá.

El propósito de esta revisión fue documentar o sustentar la problemática abocada en la descripción y planteamiento del problema a fin de verificar la pertinencia del estudio.

3.6.2. Segunda Etapa:

Recolección de información a través de un cuestionario estructurado en categorías de análisis según los criterios derivados del marco teórico.

Este cuestionario se validó mediante la técnica de “Juicio de Experto” con la triangulación de fuentes así:

- Un especialista en tránsito urbano y de carreteras (Oficial de la Policía)
- Un jefe operativo de tránsito urbano (Oficial de la Policía)
- Una estudiante de séptimo grado (Gimnasio Fuentes del Río)

El propósito de la validación que corrobora la pertenencia de los contenidos, la claridad de los enunciados y la coherencia interna del cuestionario. A partir de esta aplicación se realizaron los ajustes requeridos.

3.6.3. Tercera Etapa:

Procesamiento de la información. El cuestionario se aplicó por parte del investigador de manera personal a cada uno de los estudiantes de la muestra y se diligenció a la misma sección de la aplicación. Se procedió luego a la tabulación según cada ítem y categoría de análisis.

Se realizó la tabulación por separado cada grupo A y B de la muestra. Para tal fin se elaboraron las tablas de frecuencia con los números de respuestas (frecuencia absoluta) y los porcentajes correspondientes (frecuencia relativa) y se diagramó el gráfico respectivo.

3.6.4. Cuarta Etapa:

Análisis y conclusiones. El análisis se realizó mediante la descripción de los datos a la luz de las categorías de análisis para cada grupo y luego comparando los dos A y B y así llegar a las conclusiones del estudio

4. PRESENTACIÓN DE RESULTADOS Y ANALISIS

4.1 IDENTIFICACIÓN GENERAL

A continuación se muestra el resultado del cuestionario aplicado al grupo A (estudiantes de los grados Sexto y Séptimo) en torno a la identificación general, se abordaron 3 ítems: edad, género y curso.

Edad en años			Total Estudiantes	Porcentajes
De 10 a 11	De 12 a 13	14 o más	62	100%
27	32	3		

Tabla No. 5 Fuente: Cuestionario grupo A.

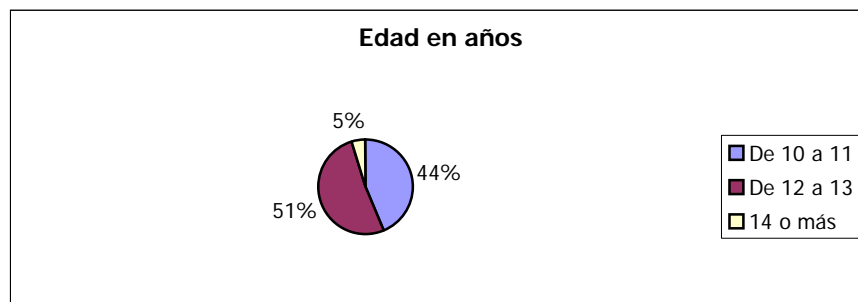


Gráfico No. 1 Fuente: Cuestionario grupo A.

GENERO	CURSO		Total	Porcentaje
	Sexto	Séptimo		
Masculino	21	13	34	55%
Femenino	12	16	28	45%
Total	33	29	62	100%

Tabla No. 6 Fuente: Cuestionario grupo A.

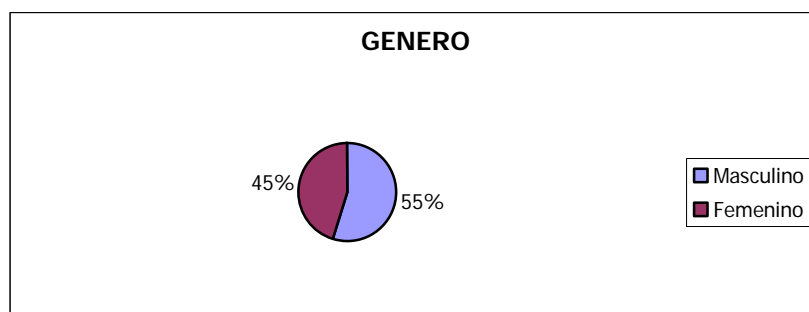


Grafico No. 2 Fuente: Cuestionario grupo A.

En la identificación general se aprecia que el número de estudiantes es mayor entre las edades de 12 y 13 años (51%), mientras que un (48%) es de 14 o más años, además en estos grupos hay mayoría de hombres (55%).

4.2 CONOCIMIENTOS GENERALES

A la pregunta si sabe conducir o no automóviles los resultados son los siguientes:

Sabe conducir	%	No sabe conducir	%
30	48%	32	52%
Total		62	

Tabla No. 7 Fuente: Cuestionario grupo A

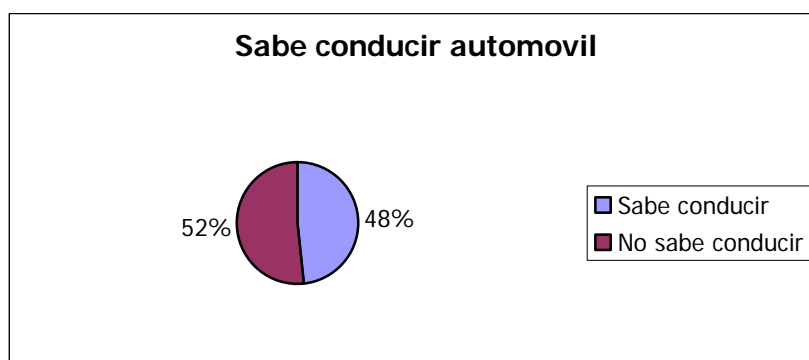


Grafico No. 3 Fuente: Cuestionario grupo A.

La mayoría de los estudiantes no saben conducir (52%), circunstancia apenas lógica ya que la ley autoriza únicamente a partir de los 15 años; los que ya saben

se han adelantado a procesos que no son propios de su edad, desde luego el 100% no posee licencia de conducción, como es de esperarse en este rango de edad.

Por otra parte los conocimientos acerca de tránsito los estudiantes lo han logrado a través de:

Entidades	Numero de respuestas señaladas	Porcentaje
Familia	52	72%
Policía	7	10%
Medios de comunicación	7	10%
Colegio	3	4%
Otros	3	4%
Total	72	100%

Tabla No. 8 Fuente: Cuestionario grupo A

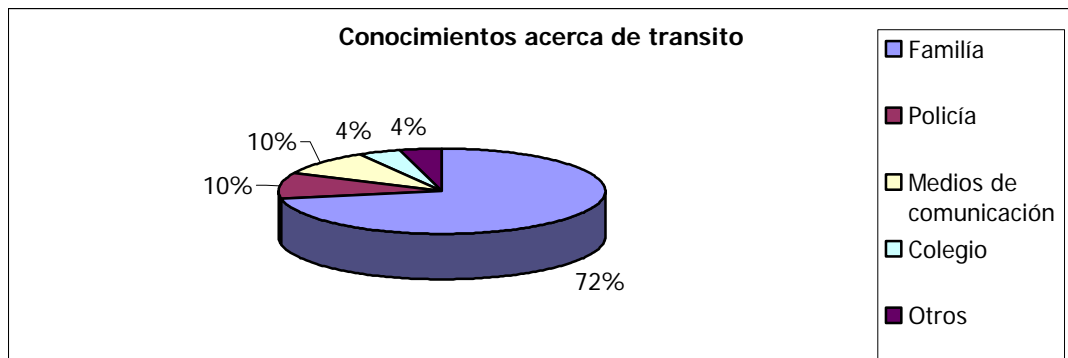


Gráfico No. 4 Fuente: Cuestionario grupo A

En los estudiantes los conocimientos adquiridos en el área de tránsito han sido principalmente a través de la familia (72%), policía y medios (20%), y por intermedio del colegio solo un 4%, circunstancia preocupante puesto que ni la institución educativa ni el Estado se han comprometido a dar una instrucción adecuada. Por ello es de resaltar el interés de la familia por educar a sus hijos en este aspecto.

4.3 CONOCIMIENTO Y COMPRESIÓN DEL CODIGO DE TRANSITO

A continuación se presentan los aspectos relativos al nivel de conocimientos y comprensión del código nacional de tránsito y transporte.

A la pregunta ¿Conoce la existencia del código nacional de tránsito terrestre? El resultado fue el siguiente:

Conocimiento	Numero de estudiantes	Porcentaje
Si conoce el código	22	35%
No conoce el código	40	65%
Total	62	100%

Tabla No. 9 Fuente: Cuestionario grupo A

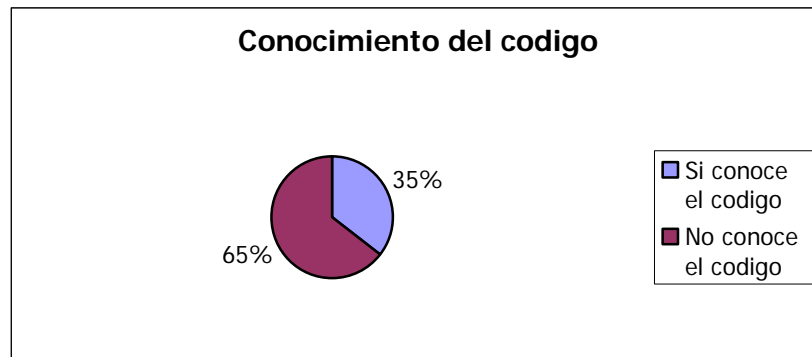


Gráfico No. 5 Fuente: Cuestionario grupo A

Un 65% de los estudiantes no conocen el Código Nacional de Transito esto se debe a que la institución educativa no lo ha suministrado, y lo poco que conocen lo han hecho a través de la familia.

En cuanto a la utilidad del código citado anteriormente se obtuvo:

Utilidad	Numero	%
Para conocer las normas de transito	34	55%
Prevención de accidentes	8	13%
No contestan	20	32%
Total	62	100%

Tabla No. 10 Fuente: Cuestionario grupo A

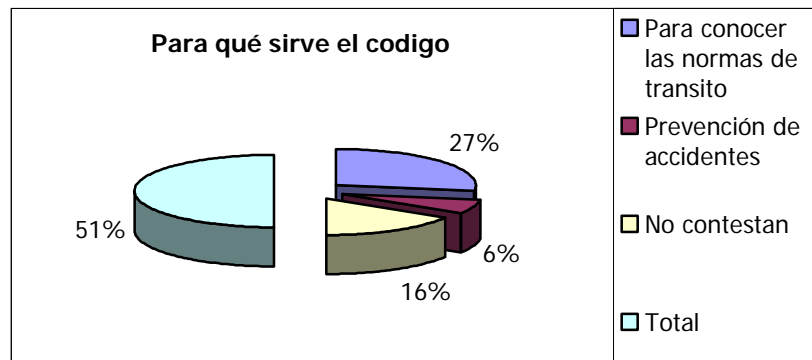


Gráfico No. 6 Fuente: Cuestionario grupo A

Es importante recalcar que los alumnos opinaron que el código es una ley que estipula normas de tránsito de estricto cumplimiento y que permite evitar accidentes.

Respecto a las características que debe tener una escuela automovilista se estableció que (Pregunta N0. 3.3):

Características	Número de respuestas	Porcentaje
Docentes capacitados	38	41%
Vehículos en buen estado	41	45%
Licencia de funcionamiento al día	13	14%
Total	92	100%

Tabla No. 1 Fuente: Cuestionario grupo A

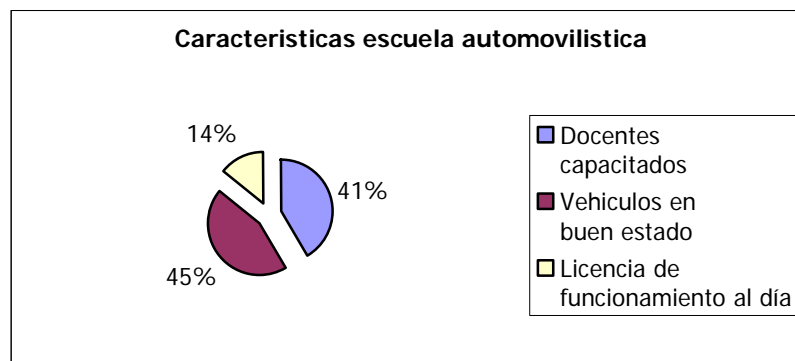


Gráfico No. 7 Fuente: Cuestionario grupo A

Una escuela automovilística debe tener un equipo automotor en buen estado,(45%) la mayoría opinan que si, así mismo un cuerpo de profesores idóneos (41%) y desde luego licencia de funcionamiento al día (14%). Parece que resultara importante para estos estudiantes que la escuela cuente con buenos vehículos para la instrucción, la importancia de tener estos y competentes instructores no es percibida ni por lo menos de la mitad de los sujetos.

Esto muestra un vacío respecto del sentido por el cual se autorizan las escuelas automovilísticas.

Así mismo las razones de las características de la escuela de automovilismo se deben a:

Por qué se exige	#	%
Formar buen conductor	30	48%
Por seguridad	17	27%
Permanencia	1	2%
Permiso	2	3%
No contesta	12	19%
Total	62	100%

Tabla No. 12 Fuente: Cuestionario grupo A



Gráfico No. 8 Fuente: Cuestionario grupo A

Las anteriores características se requieren para formar un excelente conductor y mantener desde luego la buena fama de la escuela.

En cuanto a los factores que intervienen en la accidentalidad de tránsito se tiene:

Factor	Número de respuestas	Porcentaje
Embriaguez	36	37%
Velocidad	25	26%
Desconocimiento de las normas de tránsito	37	38%
Total	98	100%

Tabla No. 13 Fuente: Cuestionario grupo A

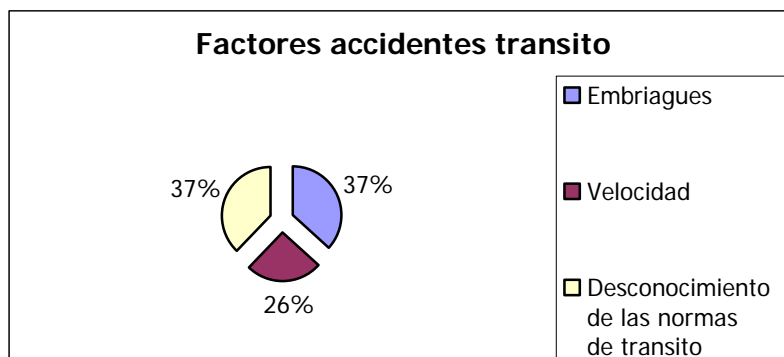


Gráfico No. 9 Fuente: Cuestionario grupo A

El grupo identificó tres causas principales de accidentabilidad que coinciden en cuanto a los estudios. Es importante señalar que el desconocimiento de la norma tiene mayor porcentaje que la misma velocidad y la embriaguez.

4.4 PRELACIONES Y CONVENCIONES EN TRANSITO TERRESTRE

A la pregunta en caso de emergencia a que vehículos se les debe dar paso inmediato los resultados fueron los siguientes:

Vehiculos	Numero de estudiantes que opinaron	Porcentaje
Ambulancia	59	35%
Policia	54	32%
Bomberos	40	23%
Defensa civil	18	11%
Total	171	100%

Tabla No. 14 Fuente: Cuestionario grupo A

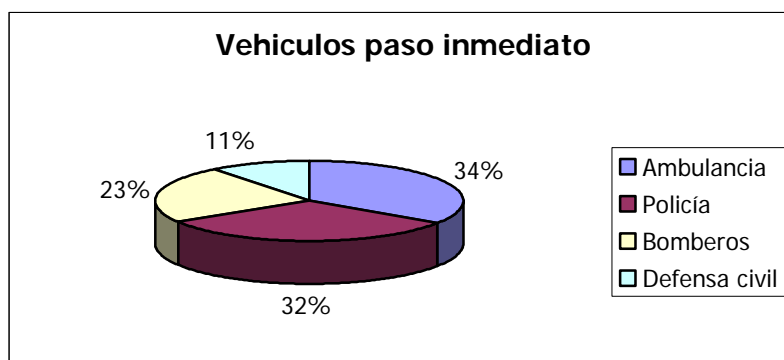


Grafico No. 10 Fuente: Cuestionario grupo A

Respecto a la razón de la preferencia que se le da a este tipo de vehículos, las respuestas fueron:

Preferencia	Numero de alumnos	Porcentaje
Rapidez para atender un siniestro	34	64%
Para llevar heridos al hospital	19	36%
Total	53	100%

Tabla No. 15 Fuente: Cuestionario grupo A

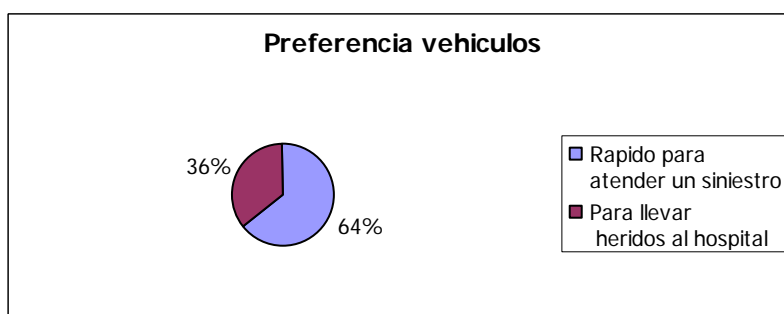


Grafico No. 11 Fuente: Cuestionario grupo A

Respecto a este aspecto la prelación que se le da al vehículo, es porque tienen que ir a atender un siniestro y/o llevar un herido al hospital. En este sentido se evidencia conciencia cívica y humanitaria de los estudiantes.

En cuanto a la simbología de las señales de tránsito los resultados son los siguientes:

Señales	Color	Respuesta Correcta	Respuesta Incorrecta	Significado	Respuesta Correcta	Respuesta Incorrecta
Informativa	azul	45	17	Da información	35	27
Reglamentaria	roja	39	23	Obligatoria	31	31
Preventiva	amarilla	41	21	previene	25	37

Tabla No. 16 Fuente: Cuestionario grupo A

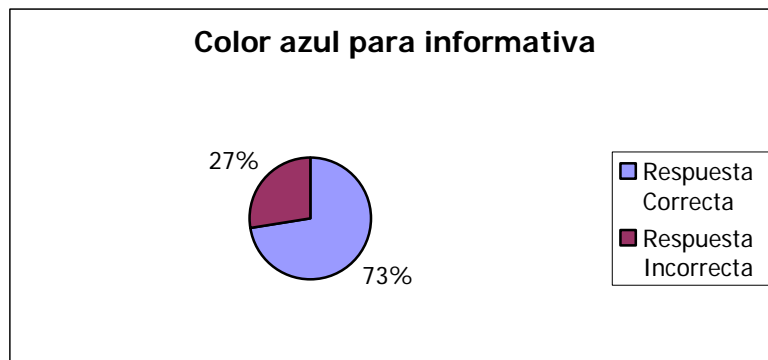


Grafico No. 12 Fuente: Cuestionario grupo A

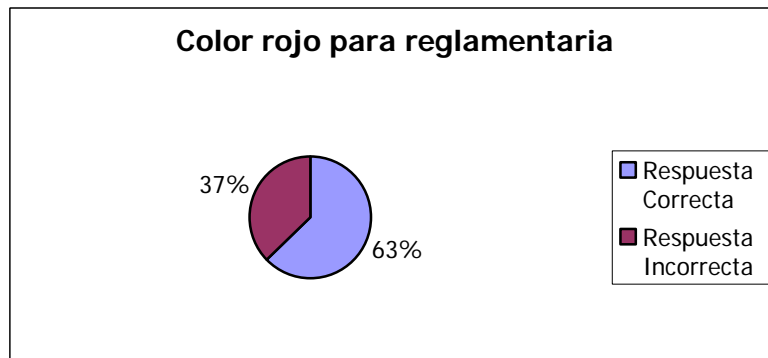


Grafico No. 13 Fuente: Cuestionario grupo A

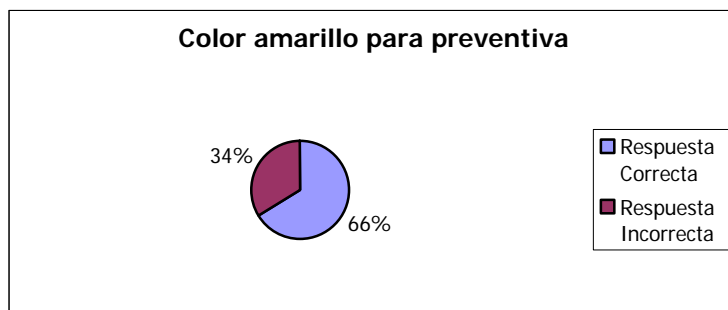


Grafico No. 14 Fuente: Cuestionario grupo A

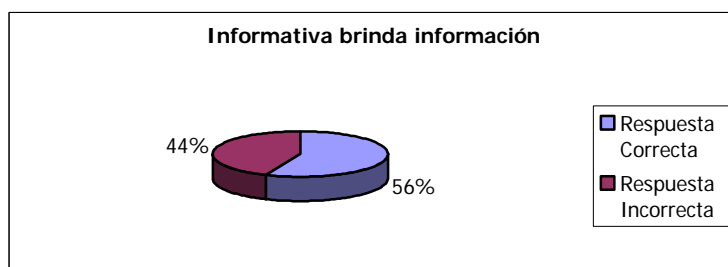


Grafico No. 15 Fuente: Cuestionario grupo A

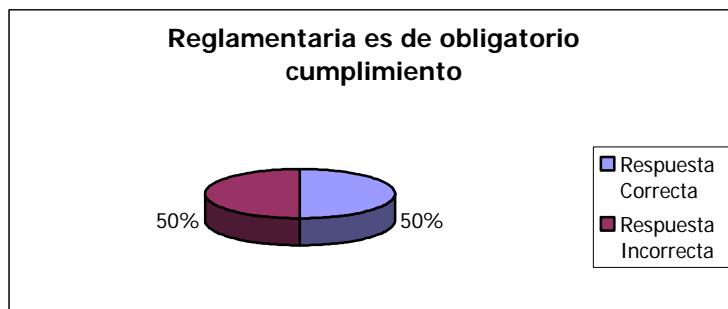


Grafico No. 16 Fuente: Cuestionario grupo A

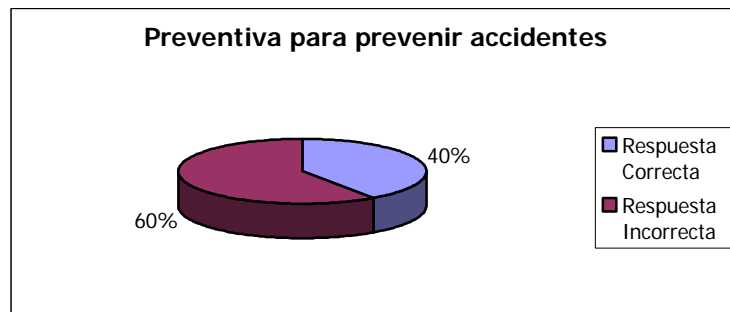


Grafico No. 17 Fuente: Cuestionario grupo A

En los gráficos anteriores, se evidencia que existe un desconocimiento alto de la asociación entre colores y tipos de señales. En cuanto al significado de las mismas: Igualmente se concluye que existe un alto desconocimiento respecto al significado de las señales de tránsito.

Respecto al semáforo y sus colores se obtuvieron los siguientes resultados:

Color	Significado	Respuesta correcta	Respuesta Incorrecta
Amarillo	Alerta cambio	59	3
Verde	Continué	61	1
Rojo	Pare	61	1

Tabla No. 17 Fuente: Cuestionario grupo A

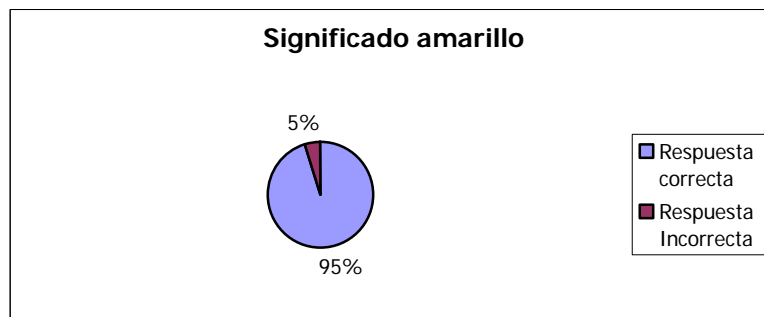


Grafico No. 18 Fuente: Cuestionario grupo A

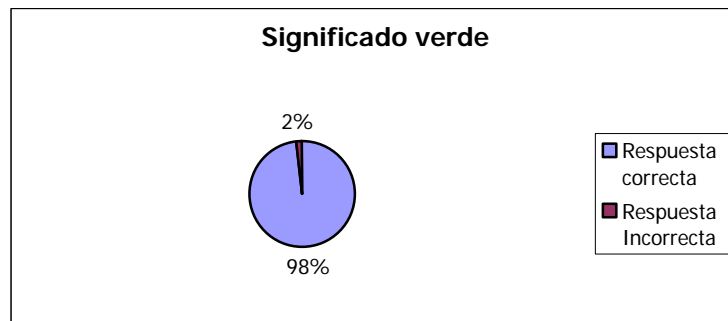


Grafico No. 19 Fuente: Cuestionario grupo A

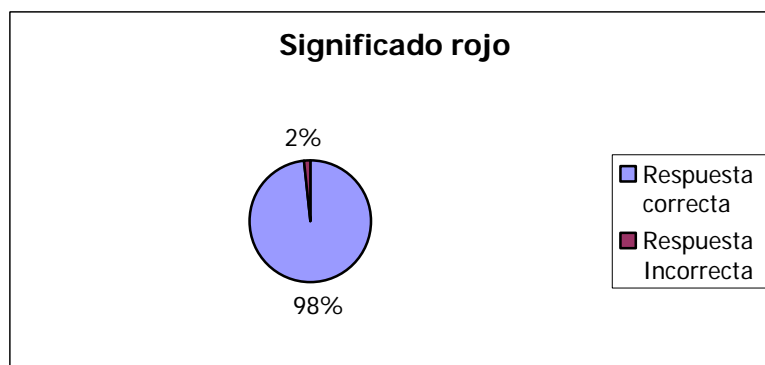


Grafico No. 20 Fuente: Cuestionario grupo A

En cuanto al significado de los colores en el semáforo, casi el 100%, como es de esperarse conoce estas convenciones.

Respecto a la función de la señalización se obtuvo lo siguiente:

Función	Numero	Porcentaje
Cobrar multas	9	7%
Organizar tránsito	51	42%
No se equivoquen	1	1%
Evitar accidentes	61	50%
Total	122	100%

Tabla No. 18 Fuente: Cuestionario grupo A

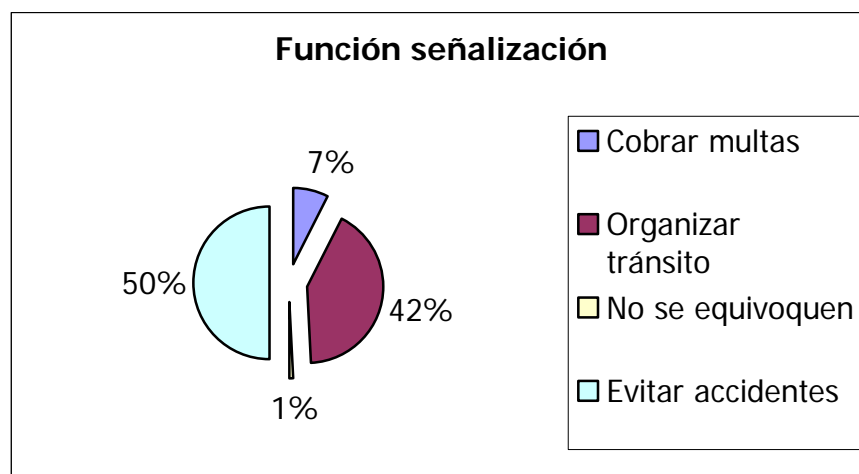


Grafico No. 21 Fuente: Cuestionario grupo A

Se observa que la mayoría de los estudiantes tienen claras las funciones de las señales de tránsito así como su importancia y comprenden el sentido de éstas.

4.5 PEATON Y CONDUCTOR

A la pregunta de las responsabilidades del peatón los resultados se muestran a continuación:

Responsabilidades del peatón	No alumnos	%
Cruzar por los puentes peatonales y franjas autorizadas	46	62%
Cumplir con las normas de tránsito	28	38%
Total	74	100%

Tabla No. 19 Fuente: Cuestionario grupo A

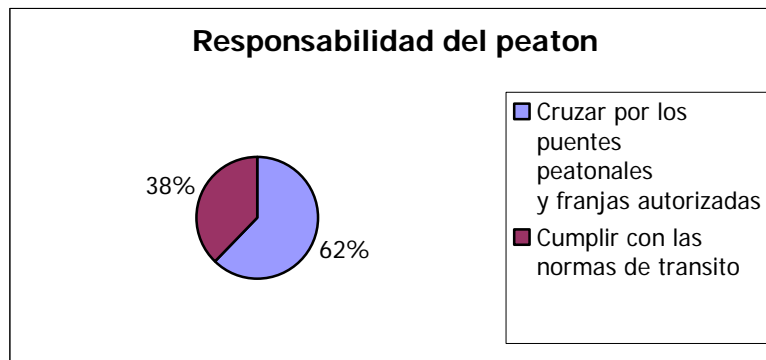


Grafico No. 22 Fuente: Cuestionario grupo A

Los estudiantes en calidad de peatones demuestran conocimiento y comprensión de las reglas existentes para los peatones y detallan éstas dando prioridad al respecto a las señales. Esto significa que hay conciencia de la importancia de las normas para la convivencia y seguridad en la vía.

Normas	No alumnos	%
Respetar las señales de tránsito	46	48%
No conducir a altas velocidades	10	10%
Usar el cinturón de seguridad	12	13%
No ingerir licor	18	19%
Respetar al peatón	10	10%
Total	96	100%

Tabla No. 20 Fuente: Cuestionario grupo A

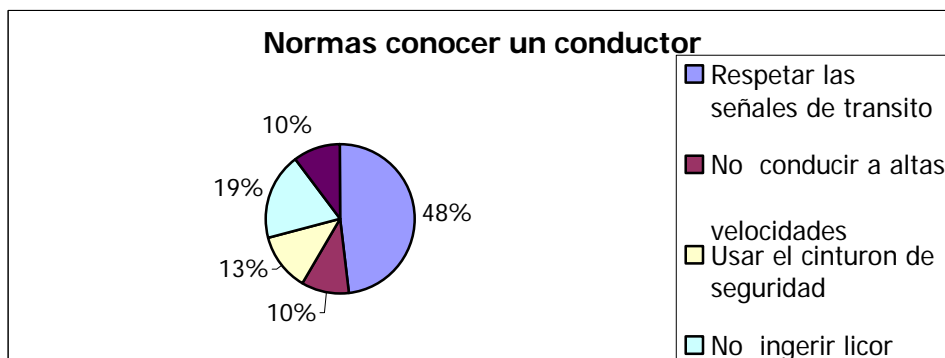


Grafico No. 23 Fuente: Cuestionario grupo A

Son importantes estas aseveraciones porque algunos lo hacen por intuición, otros porque se lo han comentado o por los resultados funestos en los accidentes de tránsito que se observan en televisión. Pareciera que hay mayor énfasis en cumplir que en la reflexión sobre la trascendencia de garantizar la vida del peatón.

En cuanto al uso del casco y chaleco reflectivo por parte de los motociclistas el resultado fue el siguiente.

Funciones	Si	No
Para facilitar su visibilidad	45	17
Para ofrecerles seguridad	62	0

Tabla No. 21 Fuente: Cuestionario grupo A

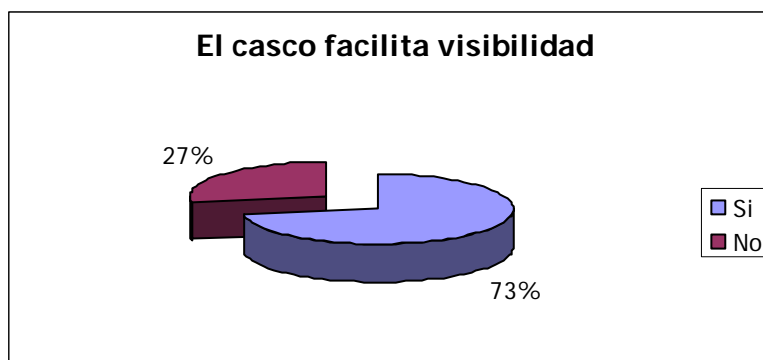


Grafico No. 24 Fuente: Cuestionario grupo A

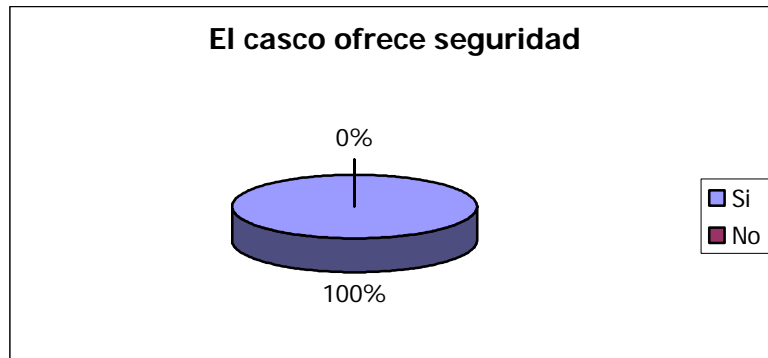


Grafico No. 25 Fuente: Cuestionario grupo A

Los estudiantes opinaron en un (100%), que el casco y el chaleco reflectivo sirven para facilitar la visibilidad de los motociclistas. En este caso se observa que los estudiantes ven esta disposición en términos de accesorios o prendas obligatorias, mas no como una disposición que busca garantizar seguridad para preservar la vida de los motociclistas.

Por otro lado la necesidad de conocer las normas de tránsito por parte del conductor y el peatón se sustenta en lo siguiente:

Necesidad	No alumnos	%
Para evitar accidentes	45	75%
Seguridad peatón y conductor	10	17%
No contesto	5	8%
Total	60	100%

Tabla No. 22 Fuente: Cuestionario grupo A

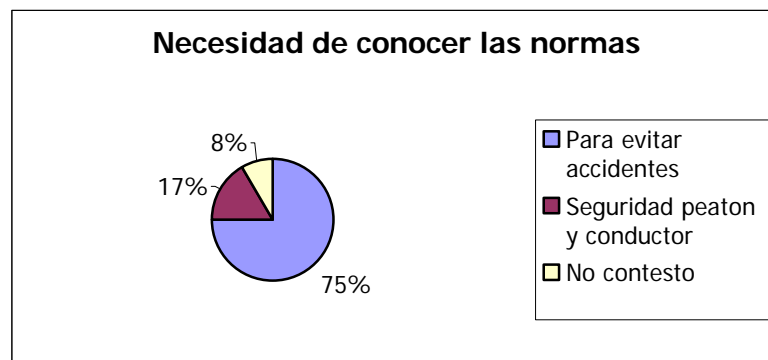


Gráfico No. 26 Fuente: Cuestionario grupo A

Lo deseable si se tuviera claro el sentido de la norma sería garantizar seguridad tanto al peatón como al conductor.

De igual manera la no-observancia de las normas de tránsito se considera una falta y se sanciona con:

Tipo de sanción	No Alumnos	%
Curso de formación	28	42%
Multa	38	57%
Arresto	1	1%
Total	67	100%

Tabla No. 23 Fuente: Cuestionario grupo A

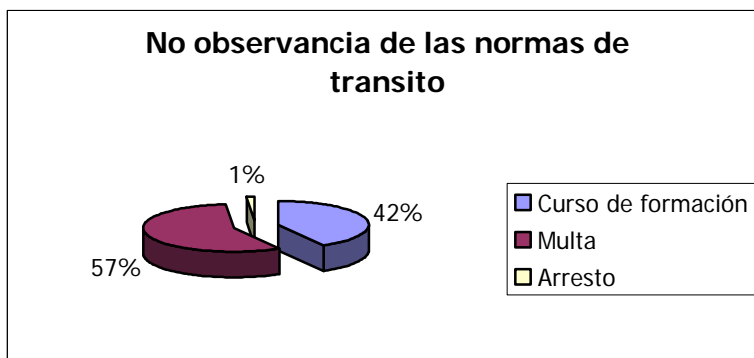


Grafico No. 27 Fuente: Cuestionario grupo A

En cuanto a las sanciones por infringir las normas de tránsito, los estudiantes priorizan las sanciones y menor porcentaje el curso de formación esto con el fin de que la gente aprenda a respetar las normas de tránsito. Como se ve es reiterativo lo normativo por encima de la conciencia cívica y consecuencias derivadas de la irresponsabilidad en las acciones.

En cuanto al motivo de los diferentes tipos de sanción se estableció:

Por qué	No. Alumnos	%
Aprender a respetar las normas de tránsito	62	100

Tabla No. 24 Fuente: Cuestionario grupo A

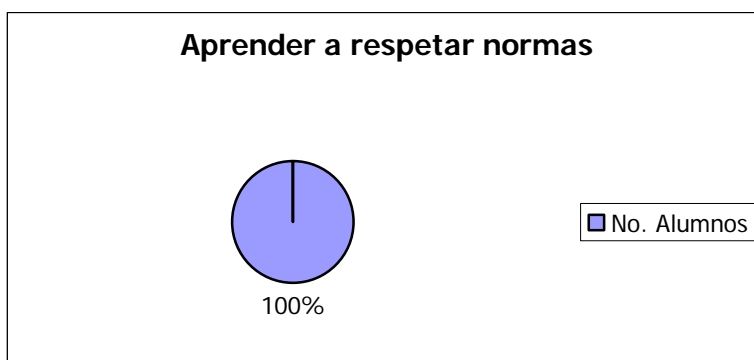


Grafico No. 28 Fuente: Cuestionario grupo A

Para este aspecto hubo unanimidad (100%) en que la sanción lleva a aprender a respetar las normas. No se evidencia respuestas encaminadas a ver en la sanción una estrategia formativa que se asuma con responsabilidad para la seguridad en la vía y no sólo por cumplir la norma.

Respecto a las características que debe tener un vehículo escolar se logró establecer que:

Características vehículo escolar	Numero de alumnos que opinaron	%
Puerta de emergencia	58	46%
Logotipo palabra escolar	58	46%
Carrocería de color blanco	5	4%
Sirena de emergencia	4	3%
Total	125	100%

Tabla No. 25 Fuente: Cuestionario grupo A

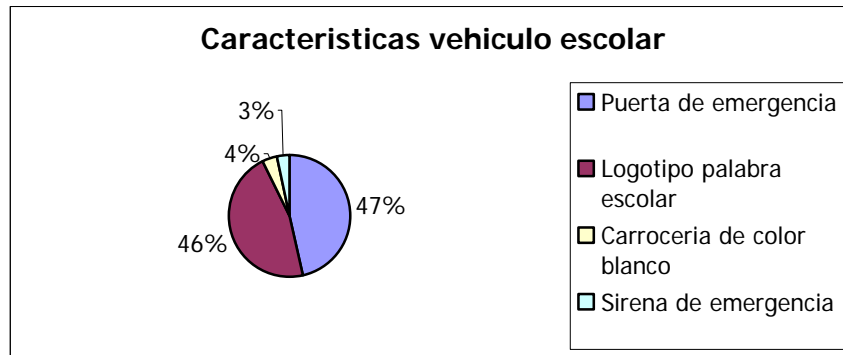


Grafico No. 29 Fuente: Cuestionario grupo A

En cuanto a la razón de estas características que debe tener un vehículo escolar:

Explicación	Numero de alumnos	%
Para ser identificados y respetados	62	100%
Total	62	100%

Tabla No. 26 Fuente: Cuestionario grupo A



Gráfico No. 30 Fuente: Cuestionario grupo A

Los estudiantes opinaron en un (100%) que estas características son necesarias para ser identificados plenamente y por ende respetados en la vía.

En cuanto a las características que debe tener un conductor de vehículo escolar se tienen:

Características	No de alumnos	%
Ser mayor de 30 años	53	45%
Estar uniformado	48	40%
Ser mujer	14	12%
Colocar música a alto volumen	4	3%
Total	119	100%

Tabla No. 27 Fuente: Cuestionario grupo A

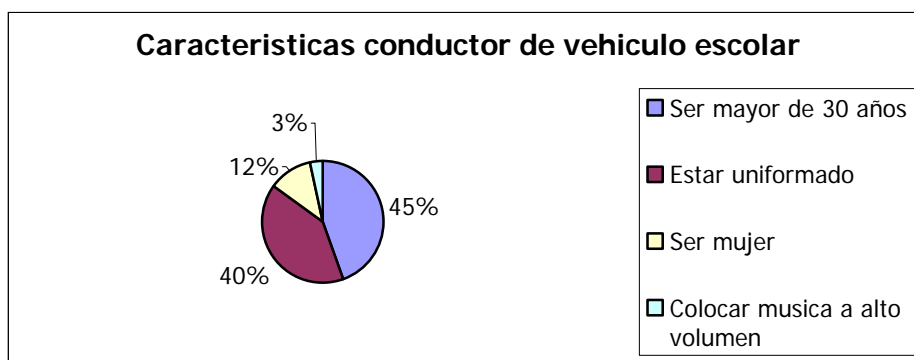


Grafico No. 31 Fuente: Cuestionario grupo A

La tabulación de las razones dadas en las respuestas aparecen descritas en la tabla siguiente:

Explicación	No alumnos	%
Edad mayor de 30 años es una persona madura y responsable	38	83%
Estar el conductor uniformado es fundamental para ser identificado y por ende respetado	8	17%
Total	46	100%

Tabla No. 28 Fuente: Cuestionario grupo A

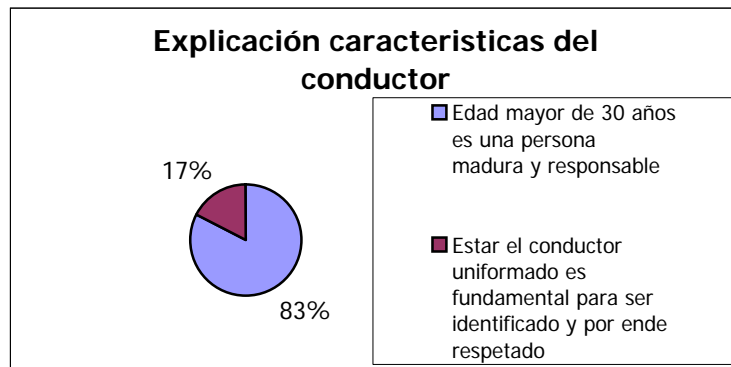


Grafico No. 32 Fuente: Cuestionario grupo A

Para los estudiante existe una asociación entre edad, madurez para tomar decisiones y ser ciudadano responsable en la conducción del vehículo.

5. PRESENTACIÓN DE RESULTADOS YANALISIS: GRUPO B (10 Y 11)

5.1 IDENTIFICACIÓN GENERAL

A continuación se muestra el resultado del cuestionario aplicado al grupo B en torno a la identificación general, se abordaron 3 ítems: edad, género y curso.

Edades en años			Total Estudiantes	Porcentajes
De 13 a 14	De 15 a 16	17 o más	54	100%
7	37	10		

Tabla No. 29 Fuente: Cuestionario grupo B.



Grafico No. 33 Fuente: Cuestionario grupo B.

GENERO	CURSO		Total	Porcentaje
	Décimo	Once		
Masculino	15	12	27	50%
Femenino	12	15	27	50%
Total	27	27	54	100%

Tabla No. 30 Fuente: Cuestionario grupo B.

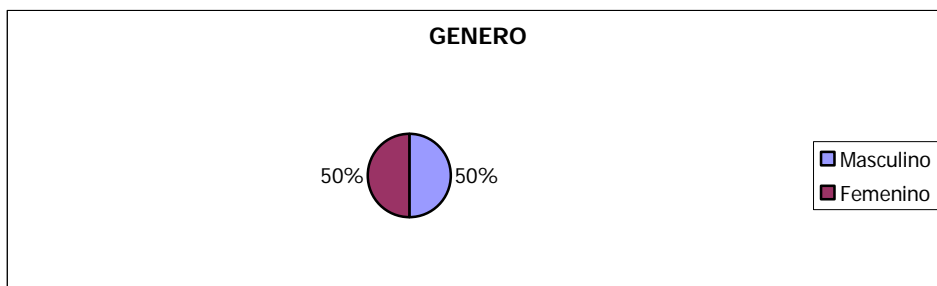


Grafico No. 34 Fuente: Cuestionario grupo B.

En la identificación general del segundo grupo (B) se aprecia que el número de estudiantes es mayor, entre las edades de 15 y 16 años (58%) resaltando que es una edad apropiada y autorizada para conducir, hay igualdad de proporción de hombres y mujeres, luego el genero no seria una variable que determinara tendencias o singularidades en las respuestas del grupo B.

5.2 CONOCIMIENTOS GENERALES

A la pregunta si sabe conducir o no automóviles los resultados son los siguientes:

Sabe conducir	%	No sabe conducir	%
35	65%	19	35%
Total		54	

Tabla No. 31 Fuente: Cuestionario grupo B

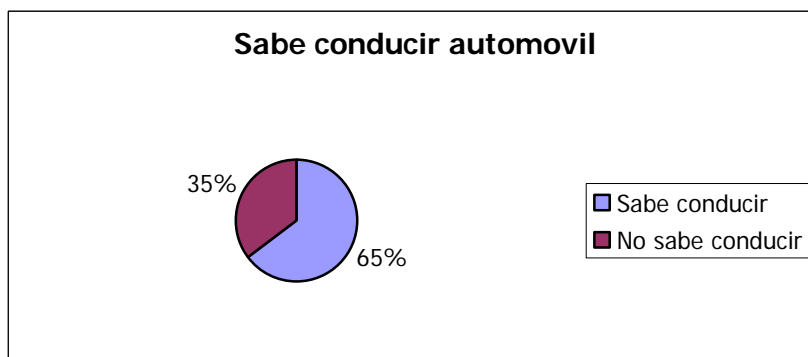


Grafico No. 35 Fuente: Cuestionario grupo B.

Dado que la mayoría de los estudiantes sabe conducir pero carece de licencia de conducción lo cual es un hecho preocupante si se tienen en cuenta que la mayoría son hijos de oficiales que tienen vehículo y se les facilita la posibilidad de conducir; Este aspecto llama fuertemente la atención, ya que es una irresponsabilidad por ser hijo de autoridad que conoce las normas de tránsito y permiten que se de este tipo de situación que pondría en riesgo tanto su vida como la de los demás.

Si tiene licencia de conducción	%	No tiene licencia de conducción	%
6	11%	48	89%
Total			54

Tabla No. 32 Fuente: Cuestionario grupo B

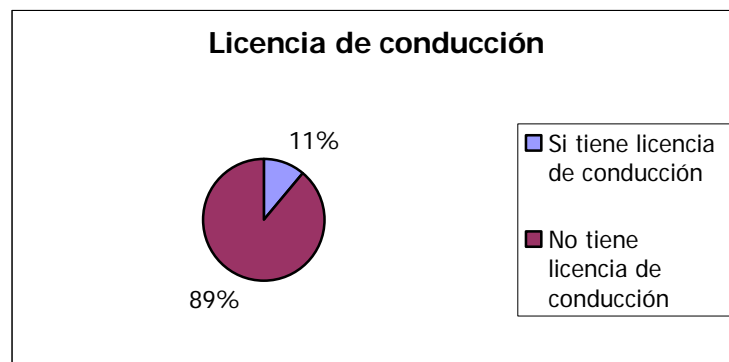


Gráfico No. 36 Fuente: Cuestionario grupo B.

Entidades	Numero de respuestas señaladas	Porcentaje
Familia	45	63%
Policía	7	10%
Medios de comunicación	12	17%
Colegio	1	1%
Otros	0	0%
Total	65	90%

Tabla No. 33 Fuente: Cuestionario grupo B

Por otra parte los conocimientos acerca de tránsito los estudiantes lo han logrado a través de la familia. En este sentido se constituye en un ámbito de socialización en educación vial desde muy temprana edad.

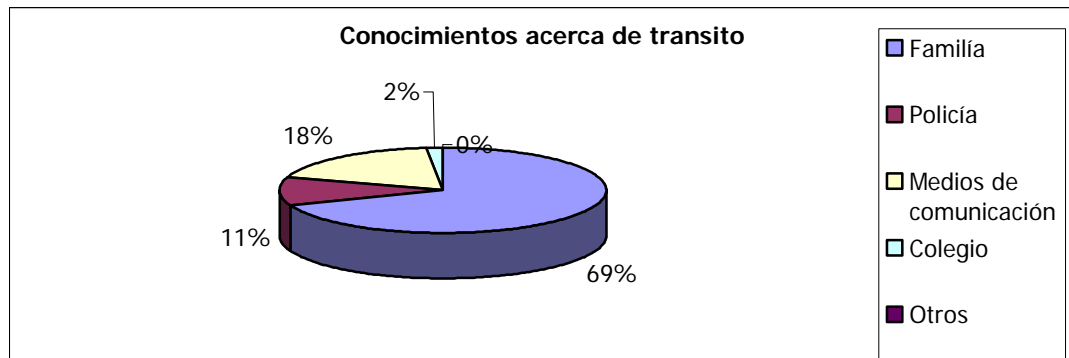


Gráfico No.37 Fuente: Cuestionario grupo B

Es preocupante en este aspecto que el colegio no esté cumpliendo con lo ordenado por parte del Ministerio de Educación, en lo referente a brindar conocimiento de tránsito y la actividad policial en cuanto a educación vial se ha desviado y más bien cumplen una función represiva.

5.3 CONOCIMIENTO Y COMPRESIÓN DEL CODIGO DE TRÁNSITO

A continuación se presentan los aspectos relativos al nivel de conocimientos y comprensión del código nacional de tránsito y transporte.

A la pregunta ¿Conoce la existencia del código nacional de tránsito terrestre? El resultado fue el siguiente:

Conocimiento	Numero de estudiantes	Porcentaje
Si conoce el código	37	69%
No conoce el código	17	31%
Total	54	100%

Tabla No. 34 Fuente: Cuestionario grupo B

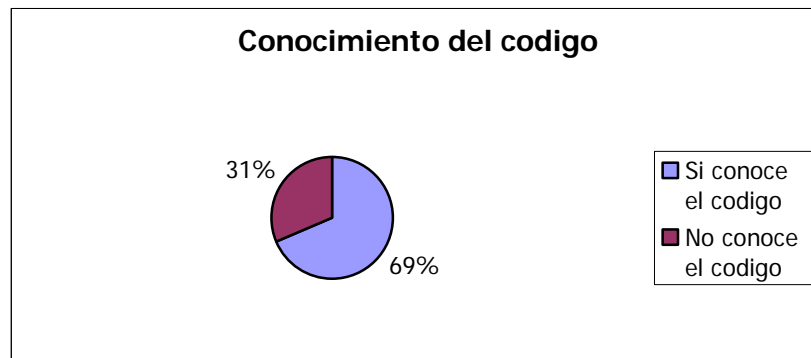


Gráfico No. 38 Fuente: Cuestionario grupo B

En cuanto a la utilidad del código citado anteriormente se obtuvo:

Que hay una marcada tendencia por parte de los estudiantes a enfatizar en el carácter normativo del código mas no en su carácter de herramienta que favorezca la convivencia social.

Utilidad	Numero	%
Indicar normas de transito y transportes	45	83%
Mejorar la convivencia ciudadana	9	17%
No contestan	0	0%
Total	54	100%

Tabla No. 35 Fuente: Cuestionario grupo B

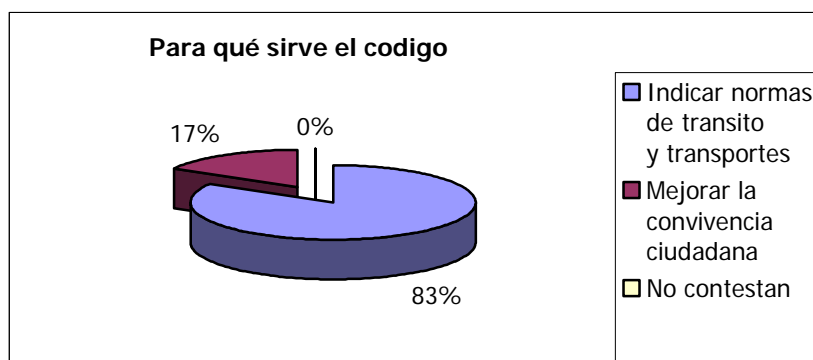


Grafico No.39 Fuente: Cuestionario grupo B

Es importante recalcar que los alumnos opinaron en un 83% que el código es una ley que estipula normas de tránsito de estricto cumplimiento. Mientras que un 17% opinaron que mejora la convivencia ciudadana. De aquí se concluye que la mayoría conoce a este nivel la norma, desde su contenido y significado pero poco peso dan a su sentido para la convivencia.

Respecto a las características que debe tener una escuela automovilista se estableció que:

Características	Número de respuestas	Porcentaje
Capacidad para transmitir conocimientos a través de docentes idóneos	40	74%
Vehículos en buen estado	14	26%
Total	54	100%

Tabla No. 36 Fuente: Cuestionario grupo B

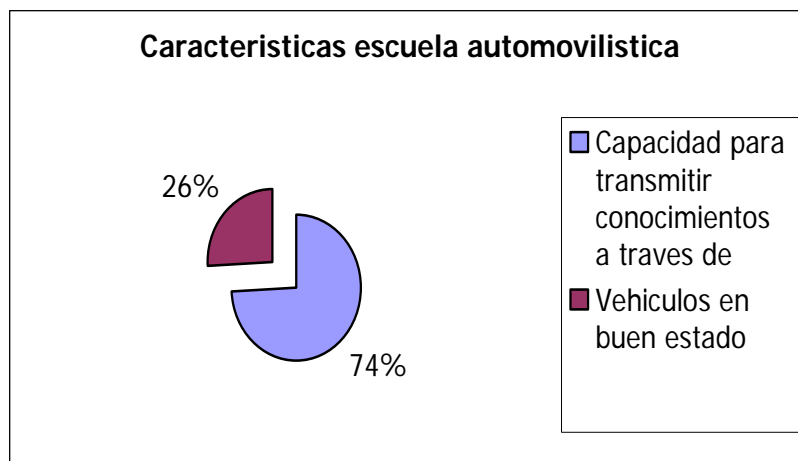


Grafico No. 40 Fuente: Cuestionario grupo B

Tanto en la tabla 36 como el grafico 40 se vuelve a evidenciar el énfasis en los conocimientos mas no en el sentido visto como seguridad para los usuarios de la vía mediante el buen estado de los vehículos o automotores que se utilizan en las escuelas de conducción.

Así mismo las razones de las características de la escuela de automovilismo se deben a:

Por qué se exige	#	%
Formar buen conductor y/o peatón	50	93%
Para que el conductor no cometa infracciones en la practica	4	7%
Total	54	100%

Tabla No. 37 Fuente: Cuestionario grupo B

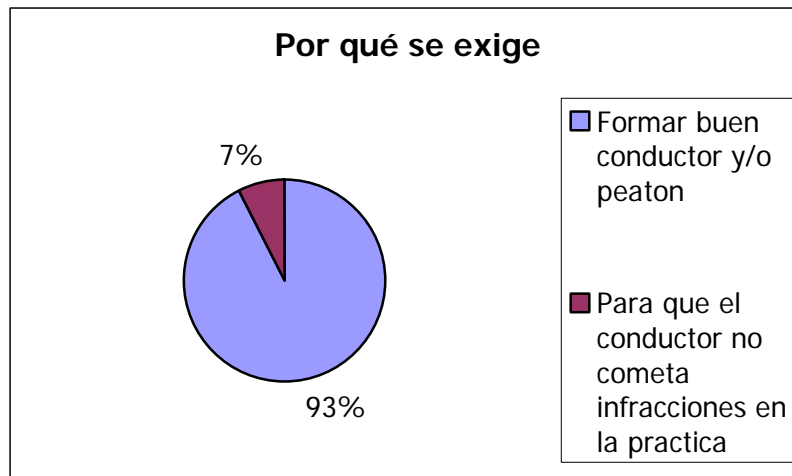


Grafico No.41 Fuente: Cuestionario grupo B

Se puede establecer según la información anterior que para los estudiantes las escuelas de automovilismo son centros de estudio con planes académicos sólidos, docentes idóneos y a eso se le suma que tengan un buen equipo automotor para la enseñanza. Lo anterior con miras a formar un excelente conductor y peatón, así hacia el futuro se va evitar muchos accidentes de tránsito. Esto puede interpretarse como un alto grado de comprensión y no solo de conocimientos sobre las normas de tránsito.

En cuanto a los factores que intervienen en la accidentalidad de transito se tiene:

Factor	Número de respuestas	Porcentaje
Embriaguez	30	56%
Velocidad	15	28%
Desconocimiento de las normas de tránsito	9	17%
Total	54	100%

Tabla No. 38 Fuente: Cuestionario grupo B

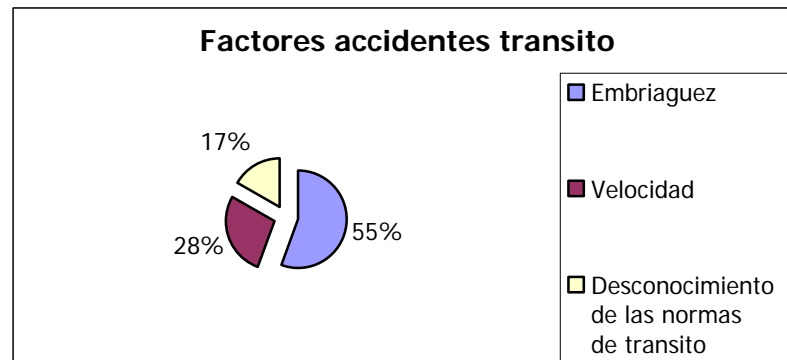


Gráfico No.42 Fuente: Cuestionario grupo B

Los estudiantes tienen claro los factores que generan accidentalidad. Esta situación seguramente les va a servir para su comportamiento y compromiso en la práctica de actividades de tránsito, tanto como peatón o como conductor.

5.4 PRELACIONES Y CONVENCIONES EN TRANSITO TERRESTRE

A la pregunta en caso de emergencia a que vehículos se les debe dar paso inmediato los resultados fueron los siguientes:

Vehículo	Numero de estudiantes que opinaron	Porcentaje
Ambulancia	34	33%
Policía	32	31%

Bomberos	29	28%
Defensa civil	8	8%
Total	103	100%

Tabla No. 39 Fuente: Cuestionario grupo B

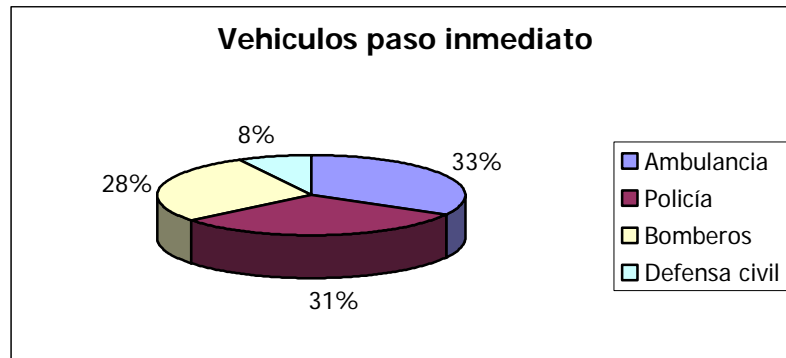


Gráfico No. 43 Fuente: Cuestionario grupo B

Predomina en los estudiantes inminentemente el sentido humanitario, ya que las funciones de estos vehículos están orientados a salvar la vida de los ciudadanos afectados por cualquier eventualidad.

Respecto a la razón de la preferencia que se le da a este tipo de vehículos, las respuestas fueron:

Preferencia	Numero de alumnos	Porcentaje
Para que se puedan desplazar rápido a atender una emergencia	28	80%

Para que no se accidenten por la velocidad que llevan	7	20%
Total	35	100%

Tabla No. 40 Fuente: Cuestionario grupo B

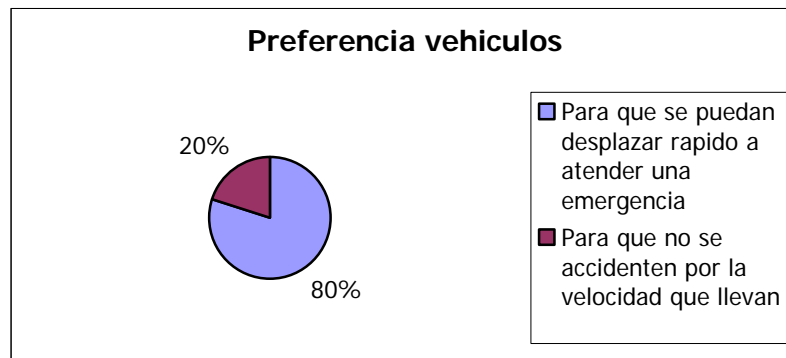


Gráfico No. 44 Fuente: Cuestionario grupo B

Como se observa, hay una alta comprensión del criterio de oportunidad en la prestación del servicio de emergencia.

En cuanto a la simbología de las señales de tránsito los resultados son los siguientes:

Señales	Color	Respuesta Correcta	Respuesta Incorrecta	Significado	Respuesta Correcta	Respuesta Incorrecta
Informativa	Azul	43	11	Da información	40	14
Reglamentaria	Roja	37	17	Obligatoria	33	21
Preventiva	Amarilla	35	19	previene	40	14

Tabla No. 41 Fuente: Cuestionario grupo B

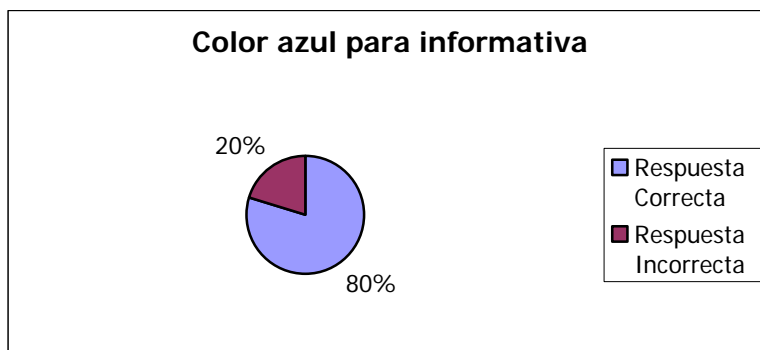


Grafico No. 45 Fuente: Cuestionario grupo B

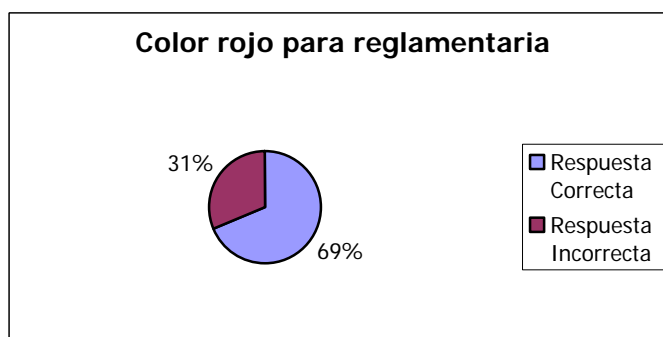


Grafico No. 46 Fuente: Cuestionario grupo B

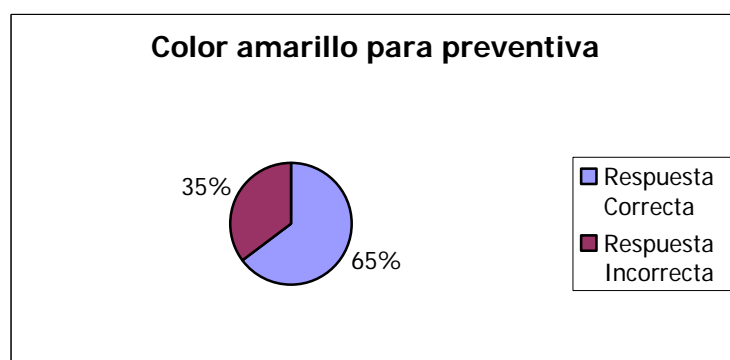


Grafico No. 47 Fuente: Cuestionario grupo B

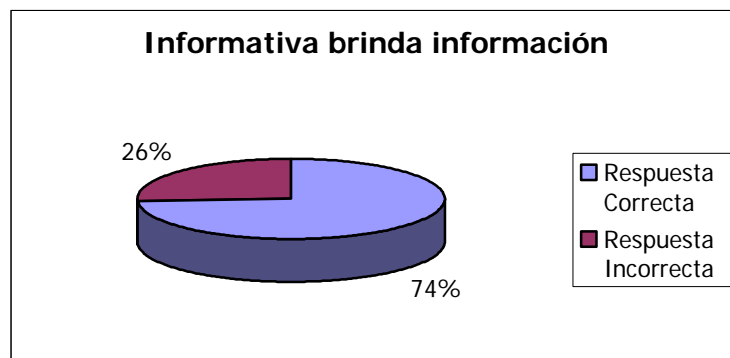


Grafico No. 48 Fuente: Cuestionario grupo B

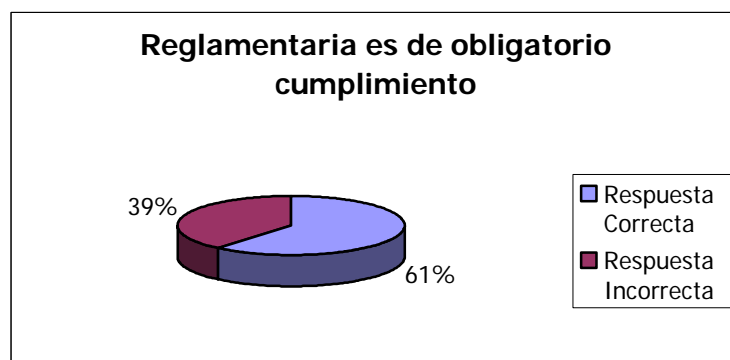


Grafico No. 49 Fuente: Cuestionario grupo B

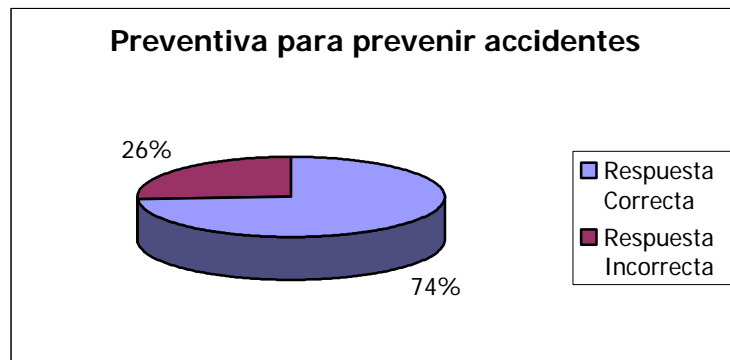


Grafico No. 50 Fuente: Cuestionario grupo B

Según los gráficos anteriores, se concluye que existe un desconocimiento relativamente alto de la asociación colores y tipos de señales. En cuanto al significado de las mismas: se concluye que existe una mejor comprensión del sentido de las señales de tránsito, ya que las respuestas del grupo B se cuentan mas hacia el impacto de conductas inapropiadas en la vida de las personas.

Respecto al semáforo y sus colores se obtuvieron los siguientes resultados:

Color	Significado	Respuesta correcta	Respuesta Incorrecta
Amarillo	Alerta cambio	52	2
Verde	Continué	53	1
Rojo	Pare	52	2

Tabla No. 42 Fuente: Cuestionario grupo B

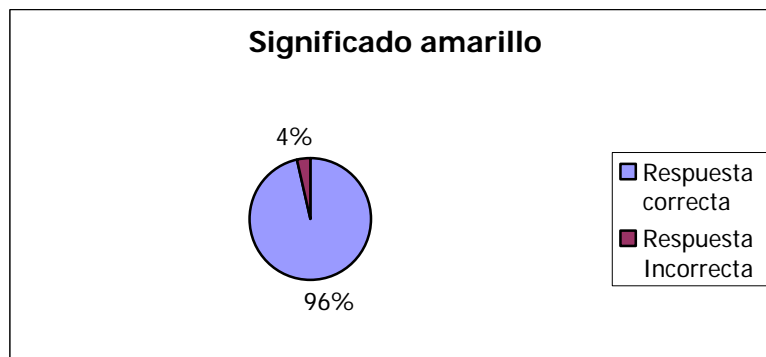


Grafico No. 51 Fuente: Cuestionario grupo B

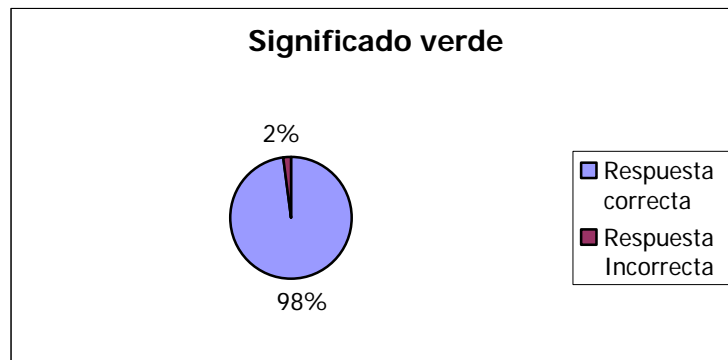


Grafico No. 52 Fuente: Cuestionario grupo B

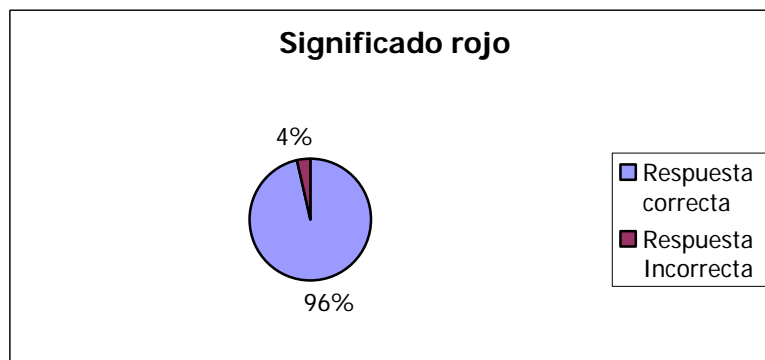


Grafico No. 53 Fuente: Cuestionario grupo B

En cuanto al significado de los colores en el semáforo, existe un adecuado conocimiento así como de la función de la señalización :

Función	Numero	Porcentaje
Cobrar multas	1	1%
Organizar tránsito	49	48%
No se equivoquen	1	1%
Evitar accidentes	51	50%
Total	102	100%

Tabla No. 43 Fuente: Cuestionario grupo B

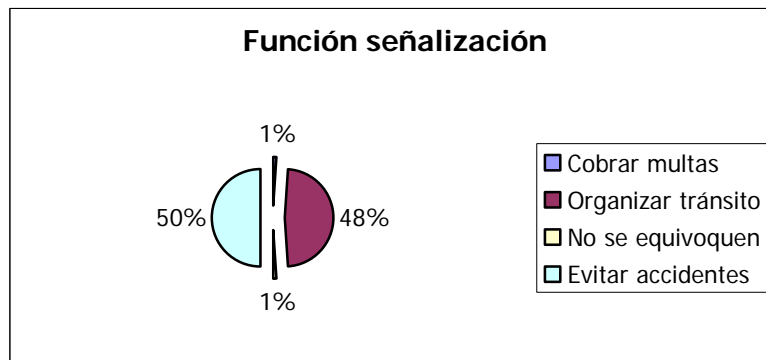


Grafico No. 54 Fuente: Cuestionario grupo B

Se concluye así que la mayoría tiene una alta comprensión del sentido de las funciones de las señales de tránsito así como su importancia para la convivencia sana en la vía pública.

5.5 PEATON Y CONDUCTOR

A la pregunta de las responsabilidades del peatón los resultados se muestran a continuación:

Responsabilidades del peatón	No alumnos	%
Pasar por las zonas o sitios autorizados para peatones	53	98%
Tener cuidado con los peatones	1	2%
Total	54	100%

Tabla No. 44 Fuente: Cuestionario grupo B

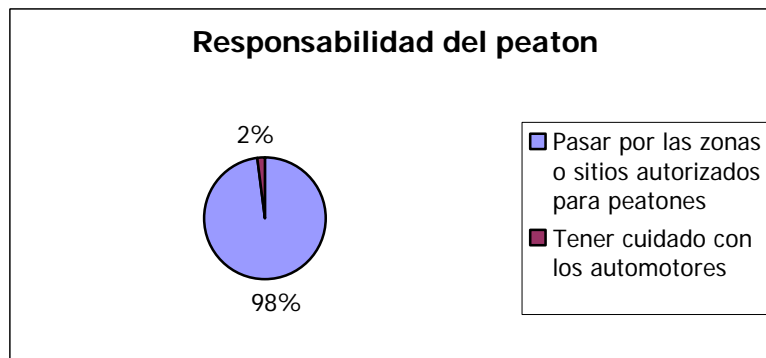


Grafico No. 55 Fuente: Cuestionario grupo B

Como se observa existe una absoluta comprensión de la responsabilidad del peatón para hacer uso adecuado de sitios que garanticen su seguridad.

Por otra parte se indagó por las cinco principales normas que deben conocer los conductores.

Normas	No alumnos	%
Respetar las señales de tránsito	47	48%
Cumplir con la velocidad autorizada	11	11%
Usar el cinturón de seguridad	10	10%
No conducir embriagado	22	22%
Llevar el equipo de carretera	8	8%
Total	98	100%

Tabla No. 45 Fuente: Cuestionario grupo B

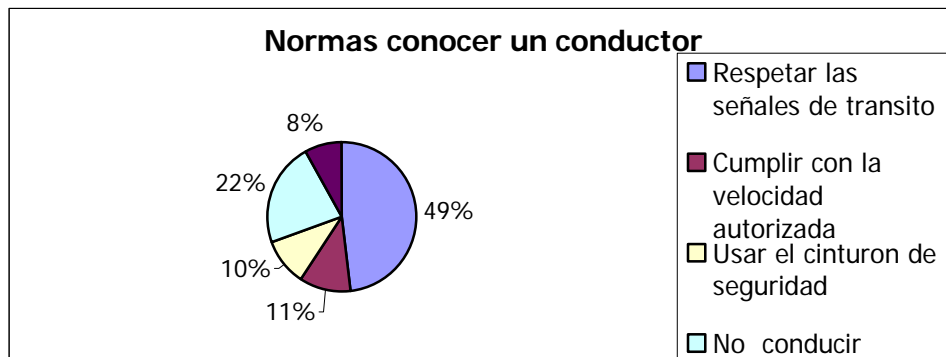


Grafico No. 56 Fuente: Cuestionario grupo B

Los estudiantes que en su mayoría saben conducir vehículos, y conocen el código nacional de tránsito terrestre, destacan el respeto por las señales de tránsito.

Son importantes estas aseveraciones bien porque lo hacen por intuición, porque se los han comentado o porque han visualizado resultados funestos en los accidentes de tránsito que se observan en televisión. Sin embargo sería deseable

una mayor comprensión del sentido de los comportamientos y actitudes de los usuarios de la vía, en este caso el conductor.

En cuanto al uso del casco y chaleco reflectivo por parte de los motociclistas el resultado fue el siguiente.

Funciones	Numero	%
Para facilitar su visibilidad	49	47%
Para ofrecerles seguridad	51	49%
Para uniformarlos	2	2%
Para poderlos identificar	2	2%
Total	104	100%

Tabla No. 46 Fuente: Cuestionario grupo B

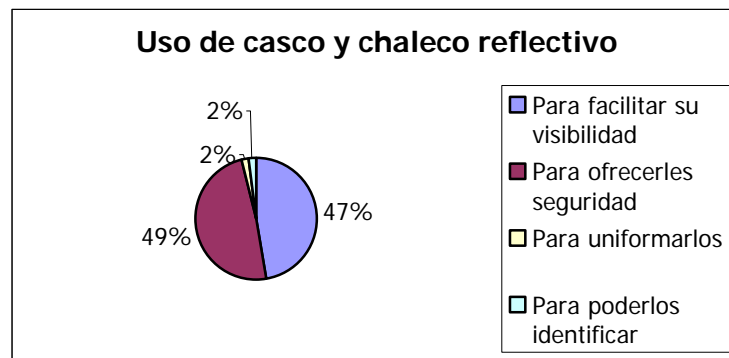


Gráfico No. 57 Fuente: Cuestionario grupo B

Para este grupo prevalece la seguridad del motociclista, la preservación de su vida; dan a esta respuesta un sentido más global que la de visibilidad. Esto estaría indicando una mayor comprensión de las normas.

Por otro lado la necesidad de conocer las normas de tránsito por parte del conductor y el peatón se sustenta en lo siguiente:

Necesidad	No alumnos	%
Para evitar accidentes	51	94%
Para que haya convivencia pacífica	3	6%
Total	54	100%

Tabla No. 47 Fuente: Cuestionario grupo B

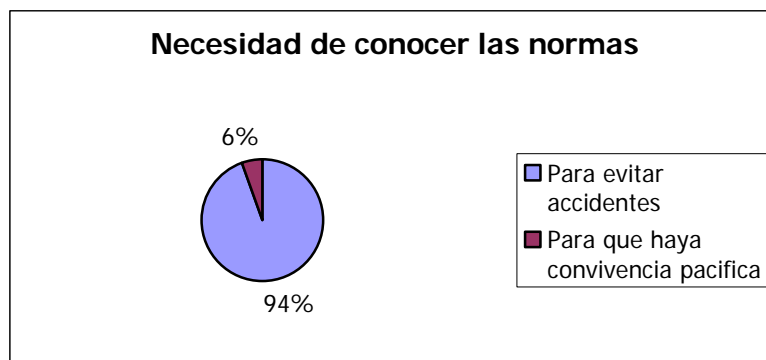


Gráfico No. 58 Fuente: Cuestionario grupo B

De igual manera la no observancia de las normas de tránsito se considera una falta y se sanciona con:

Tipo de sanción	No Alumnos	%
Curso de formación	29	54%
Multa	25	46%
Arresto	0	0%
Total	54	100%

Tabla No. 48 Fuente: Cuestionario grupo B

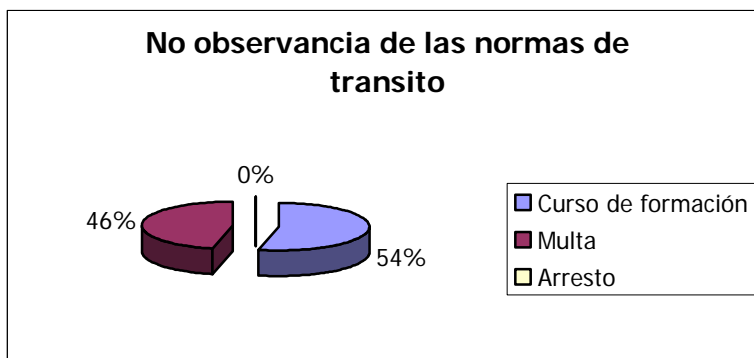


Grafico No. 59 Fuente: Cuestionario grupo B

En cuanto al carácter de los diferentes tipos de sanción los estudiantes argumentaron en su totalidad que se orientan a aprender de respetar las normas de tránsito. No estudian el sentido que tendrían otras opciones formativas, por encima de las punitivas.

Esta es una concepción que evidencia poca comprensión del sentido de las normas.

Por qué	No. Alumnos	%
Aprender a respetar las normas de tránsito	54	100

Tabla No. 49 Fuente: Cuestionario grupo B

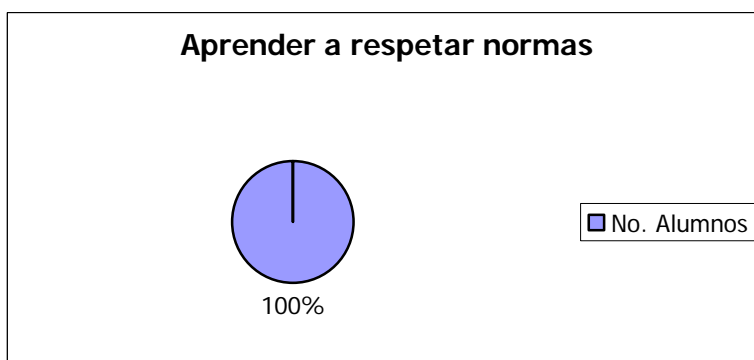


Grafico No. 60 Fuente: Cuestionario grupo A

Respecto a las características que debe tener un vehículo escolar se logró establecer que:

Características vehículo escolar	Numero de alumnos que opinaron	%
Puerta de emergencia	52	48%
Logotipo palabra escolar	52	48%
Carrocería de color blanco	1	1%
Sirena de emergencia	4	4%
Total	109	100%

Tabla No. 50 Fuente: Cuestionario grupo B

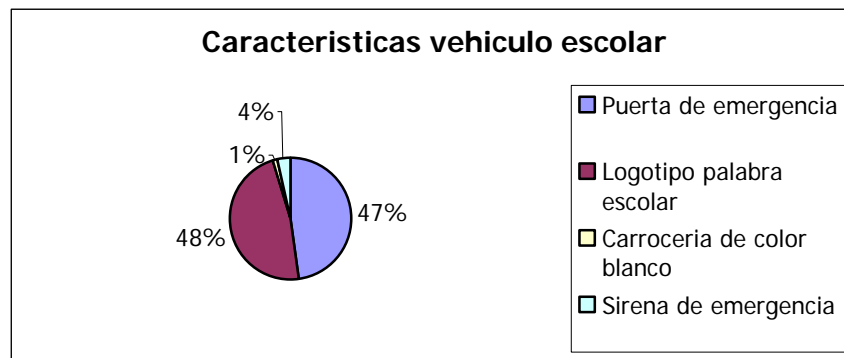


Grafico No. 61 Fuente: Cuestionario grupo B

En cuanto a la razón de estas características se tiene que:

Explicación	Numero de alumnos	%
Para ser identificados y respetados	49	78%
Puerta de emergencia para salir rápido en caso de un accidente	14	22%
Total	63	100%

Tabla No. 51 Fuente: Cuestionario grupo B

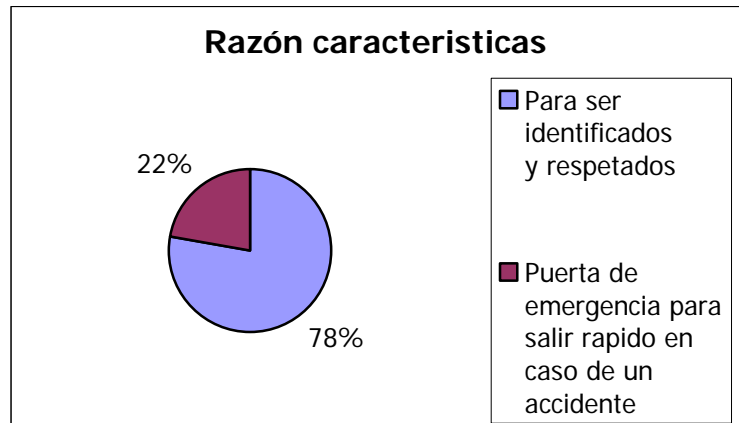


Grafico No. 62 Fuente: Cuestionario grupo B

En cuanto a las características que debe tener un conductor de vehículo escolar se tienen:

Características	No de alumnos	%
Ser mayor de 30 años	49	47%
Estar uniformado	50	48%
Ser mujer	4	4%
Colocar música a alto volumen	2	2%
Total	105	100%

Tabla No. 52 Fuente: Cuestionario grupo B

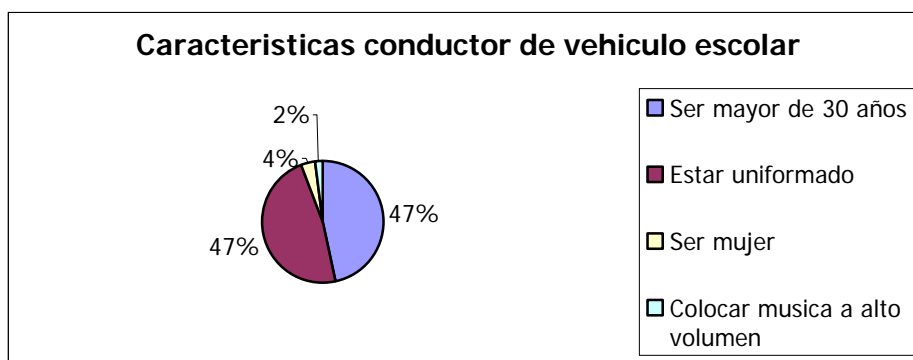


Grafico No. 63 Fuente: Cuestionario grupo B

Los estudiantes opinaron que un conductor de vehículo escolar debe ser una persona adulta y portar uniforme, dado que el cargo exige de un conductor maduro y responsable, bien presentado que se puede identificar y respetar por los demás. La tabulación de las razones de las respuestas dadas, aparecen descritas en la tabla siguiente:

Explicación	No alumnos	%
Edad mayor de 30 años es una persona madura y responsable	39	67%
Uniformados mayor disciplina, se distinguan de los demás conductores	19	33%
Total	58	100%

Tabla No. 53 Fuente: Cuestionario grupo B

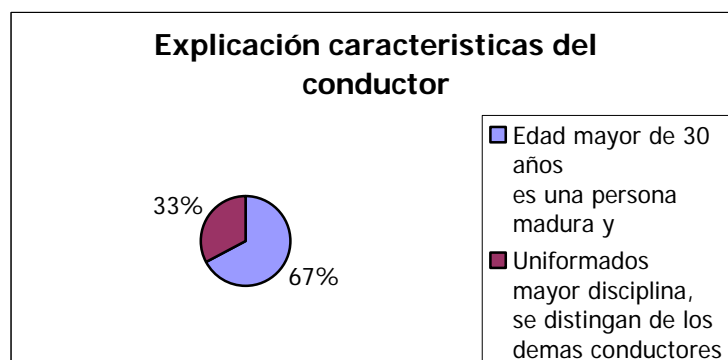


Grafico No. 64 Fuente: Cuestionario grupo B

ANEXO A

NIVEL DE DIFICULTAD	PREGUNTAS	NUMERO	%
Elemental	2.1-2.2-2.3-3.3-4.1-4.2	6	32
Medio	2.1-2.2-2.3-3.3-4.1-4.2	6	32
Alto	2.8-2.9-3.1-3.2-4.3-4.4-4.6	7	36
Gran Total.		19	100

6. ANÁLISIS COMPARATIVO DE LOS RESULTADOS DE LOS GRUPOS A Y B

6.1 NATURALEZA DE INDAGACIÓN DE CADA PREGUNTA (VER TABLA 3.5.2)

Con el fin de explorar a nivel global los diferentes aspectos del análisis del cuestionario las 23 preguntas se codificaron en las siguientes categorías: socialización, información, conocimiento y significado, y fundamentalmente el sentido que los estudiantes le otorgaron a la pregunta formulada.

6.1.1 SOCIALIZACION

En la familia la fuente de socialización del conocimiento sobre las normas de tránsito terrestre tal como lo sustentan los resultados de la indagación de la pregunta 2.3. en este sentido el colegio como referente de este tipo de enseñanza está a la zaga de llevar el liderazgo sobre la educación vial de los estudiantes.

6.1.2 INFORMACION

Las preguntas referenciadas con los nomencladores : (1.1- 1.2.- 1.3- 2.1 -2.2) del cuestionario indagaron aspectos que permitieron hacer comparaciones entre los dos grupos en términos de : edad, género, curso, conducción de vehículos y licencia para conducir.

Los resultados señalan que el grupo A (6 y 7) tienen en promedio una edad entre 12 y 13 años, su distribución por género es de 55% hombres y 45% mujeres de educación básica secundaria.

El grupo B (10 y 11) tienen una edad promedio entre 15 y 16 años con una distribución equitativa del 50% hombres y 50% mujeres quienes cursan los grados de educación media académica .

En el grupo A dada su corta edad la mayoría no conduce vehículos ni tienen licencia de conducción mientras que en grupo B la mayoría si sabe conducir y posee licencia de conducción.

6.1.3 CONOCIMIENTO Y SIGNIFICADO.

Esta categoría fue indagada a través de 11 preguntas esto significa el 48% de las del cuestionario, referenciadas con los ítems 3.1 – 3.2 - 3.3 – 3.5 – 4.1 - 4.3 5.2 – 5.3 y 5.7.

Las preguntas que exploran conocimientos sobre las normas de tránsito, evidencian que los estudiantes del grupo B demuestran estar mejor informados y reconocen en el código un mecanismo de formación ciudadana sobre educación vial (preguntas 3.1 – 3.2 – 3.3 y 3.5).

El conocimiento sobre prelación y convenciones explorado por los ítems 4.1 – 4.3 y 4.4 señala que para todos los estudiantes es claro el conocimiento sobre las prelación de los vehículos en la vía pública que prestan servicios a la comunidad en la atención de emergencias.

Respecto al conocimiento de las normas o disposiciones sobre peatones y conductores los estudiantes en ambos grupos A y B explicitan la obligatoriedad de estas personas de observar lo establecido en el código de tránsito y transportes como mecanismo para preservar su vida y evitar accidentes, de esta manera se garantiza seguridad a todos en la vía pública. Los encuestados ven necesario el uso de implementos, accesorios y distintivos para la identificación y seguridad de personas y vehículos.

6.1.4 SENTIDO

En cuanto al sentido o intencionalidad que los estudiantes de ambos grupos (A y B), dan a las normas establecidas para el tránsito terrestre precisan argumentos como:

es necesario que las escuelas de automovilismo realicen una adecuada formación de los conductores pues esto lleva a proteger la integridad física tanto del aprendiz como del instructor y de los usuarios de la vía, así como a prevenir accidentes (pregunta 3.4).

Por su parte el sentido que otorgan a la prelación de vehículos está referido a facilitar la atención oportuna y garantizar la integridad física de los usuarios. (pregunta 4.2).

el sentido que explicitan los estudiantes sobre señalización está orientado a ver en ellos un mecanismo de organización de tránsito así como instruir y educar sobre la interpretación de las mismas (pregunta 4,5).

Las razones que los estudiantes dan sobre la importancia de conocer las normas por parte del conductor y del peatón están sustentadas sobre la base de ver en ellas una oportunidad para preservar la vida humana y evitar secuelas derivadas de los siniestros originados por la irresponsabilidad tanto de conductores como de peatones (preguntas 5.4 y 5,6).

La identificación de los vehículos escolares es para los estudiantes un aspecto que tiene sentido en tanto permite que se reconozcan estos vehículos para ofrecer seguridad y protección a los estudiantes.

6.2 NIVELES DE CONOCIMIENTO Y SIGNIFICADO

(VER TABLA 3.5.1)

A partir del análisis del cuestionario aplicado a los grupos A y B se pudo identificar el nivel de conocimiento de los estudiantes categorizados en tres niveles de dificultad: elemental, medio y alto.

6.2.1 NIVEL ELEMENTAL

Las preguntas referidas al nivel elemental (32%) muestran que la mayoría de los estudiantes del grupo A (6 y 7), no sabe conducir, en tanto que la mayoría del grupo B (10 y 11), si sabe conducir (pregunta 2.1).

Este hecho se debe a las diferencias de edad que existen entre el grupo A y el grupo B. Esto se observa también en la tenencia o no de la licencia de conducción que en el grupo A el 100% no la tiene, pero en el grupo B algunos si la poseen (pregunta 2.2).

El origen del conocimiento sobre el código nacional de tránsito terrestre según lo indagado, deriva de la familia y no del colegio como podría esperarse específicamente en el grupo B (10 y 11) por estar finalizando estudios de educación media, (pregunta 2.3)

Este aspecto es de vital importancia como un aporte de la investigación en el sentido de retroalimentar a las autoridades académicas del colegio.

En cuanto al significado que los estudiante atribuyen a las señales informativas, reglamentarias y preventivas, en ambos grupos se observa una adecuada identificación tanto del color de cada una como de su significado (pregunta 4.3). esta misma situación se evidencia en el conocimiento y significado de los colores del semáforo (pregunta 4.4).

6.2.2 NIVEL MEDIO

En cuanto al nivel de conocimientos sobre los aspectos indagados en el cuestionario sobre el código de tránsito terrestre en los dos grupos se dan porcentajes similares de conocimiento y es significativo el hecho que los estudiantes ven en el código un mecanismo informativo sobre las normas de

tránsito pero no destacan su carácter punitivo o sancionatorio (preguntas 3.1 y 3.2).

El análisis de los factores que según los estudiantes contribuyen a ocasionar los altos índices de accidentalidad automotriz se precisan en ambos grupos en términos de embriaguez y exceso de velocidad; mientras que el desconocimiento de las normas de tránsito tienen un mayor peso como generador de accidentes para el grupo A que para el grupo B (pregunta 3.5).

En este punto es necesario resaltar que el conocimiento de las normas de tránsito podrían incidir en que los estudiantes mayores sintieran una mayor confianza en el saber como tal, pero que en un momento dado descuidan su aplicación por no considerarlo un factor significativo de riesgo.

En torno a la prelación que tienen algunos vehículos en la vía pública, en ambos grupos dan una respuesta similar en tanto consideran a las ambulancias con dicha prelación (pregunta 4.1)

En la indagación sobre la función que cumple la señalización, en ambos grupos se enfatizó con altos porcentajes las opciones de organización del tránsito y la de evitar accidentes. (pregunta 4.5).

Los dos grupos con porcentajes similares sustentan el uso del casco y del chaleco reflectivo en las motocicletas como una medida encaminada a facilitar la visibilidad y ofrecer seguridad (pregunta 5.3).

Respecto a los conocimientos de las normas de tránsito por parte del peatón el grupo A argumentan que es una falta que se sanciona a través de una multa y en el grupo B con un curso de formación (pregunta 5.5).

En la distribución de las respuestas de los dos grupos se observa coincidencia en señalar que la puerta de emergencia y el logotipo con la palabra “escolar” son las dos características más importantes que debe portar el transporte escolar (pregunta 5.7).

Por su parte la indagación sobre las características del conductor del vehículo escolar, señala que en ambos grupos ser mayor de 30 años y estar debidamente

uniformado son los aspectos mas significativos entre las dos opciones dadas. (pregunta 5.9).

6.2.3 NIVEL ALTO

En este nivel se ubican las razones y / o argumentos sobre las respuestas dadas por los estudiantes de los grupos A (6 y 7) y B (10 y 11) al cuestionario aplicado.

En cuanto al nivel de conocimiento que los estudiantes tienen acerca de las características de una escuela de automovilismo, se evidencia que el grupo B le da mayor importancia a la capacitación a través de docentes idóneos, mientras que el grupo A prioriza el buen estado de los vehículos (pregunta 3.3).

Las razones que dan los estudiantes frente a las características señaladas para las escuelas de automovilismo se refieren en su mayoría a la formación de buenos conductores y en segundo termino a ofrecer seguridad en la prestación del servicio (pregunta 3.4)

Respecto a las razones que los estudiantes dan sobre la prelación de los vehículos en la vía pública, argumentan que se debe hacer para facilitar el desplazamiento con rapidez y en segunda estancia para atender los siniestros (pregunta 4.2).

Frente a las responsabilidades del peatón en la vía pública casi las totalidad del grupo B manifiesta la obligatoriedad de transitar por zonas demarcadas para el peatón y atender señales del flujo vehicular, mientras que los del grupo A manifiestan el uso de puentes peatonales y en la observancia de las normas de transito (pregunta 5.1).

En su orden, las reglas básicas de tránsito, señalados por los grupo A y B que un conductor debe conocer son :

- Respetar las normas de transito.
- Usar el cinturón de seguridad.
- No ingerir licor.
- No conducir a grandes velocidades.

- Respetar al peatón.

Como se puede observar en ambos grupos se comparte la visión del respeto a las normas de tránsito como prioridad señalada así como no conducir embriagado ni a altas velocidades y usar el cinturón de seguridad (pregunta 5.2).

En torno a las razones que dan los encuestados sobre la importancia de conocer las normas de tránsito terrestre tanto por parte del peatón como del conductor los dos grupos coinciden que esto evita la ocurrencia de accidentes, el grupo A sustenta en el sentido que también contribuye a ejercer seguridad en la vía pública y el grupo B manifiesta que el conocimiento de las normas propicia y fomenta la convivencia pacífica (pregunta 5.4).

Respecto a la pregunta porque se sanciona al peatón por la no observancia de las normas de tránsito los estudiantes respondieron en su totalidad grupo A y B que tiene como propósito hacer respetar las normas de tránsito y evitar que se cometan faltas en este aspecto (pregunta 5,6).

En torno a las razones que dan los estudiantes sobre para que tienen las características estipuladas los vehículos de transporte escolar sustentan que para que sean identificados y respetados grupo A y el grupo B agrega que para facilitar la evacuación de los niños se exige la puerta de emergencia en caso necesario (pregunta 5.8).

Respecto a las exigencias edad (mayor de 30 años) y portar el uniforme los dos grupos de estudiantes sustentan que esto busca garantizar que quien conduzca sea una persona madura y responsable y que el uniforme conlleva a respeto y fácil identificación (pregunta 5.10).

7. CONCLUSIONES

Las indagaciones, los análisis en cada grupo y los resultados comparativos permiten concluir en atención a los objetivos propuestos:

- Los niveles de conocimiento y significado (elemental, medio y bajo), sobre los aspectos indagados en educación vial predominan en ambos grupos al confrontarlos con los niveles de comprensión a que los encuestados otorgan a la normatividad. Esto estaría relacionado con la fuente del conocimiento sobre el código de tránsito terrestre que en ambos grupos se origina en la familia.

Es probable que este proceso de socialización por ser de carácter informal no este mediado por acciones de reflexión, de comprensión, de asignación de sentido propias de los espacios de circulación del conocimiento como lo es la escolarización.

El conocimiento de las convenciones, señalizaciones y significados utilizados en la educación vial; estos elementos son indicadores de una relación en su vida cotidiana con las normas de tránsito y es deseable en ese sentido un trabajo educativo mas fundamentado y funcional para atender situaciones en que se ven inmersos ante cualquier eventualidad en la vía pública.

De ahí la necesidad de instaurar la educación vial como un componente curricular que se aborde desde la perspectiva del sentido y comprensión que regulaciones de esta naturaleza, tiene para la preservación de la vida

humana. Esta es la intencionalidad de la propuesta formativa del Ministerio de Educación Nacional (M.E.N.)

- Tanto la edad de los estudiantes como el nivel académico que cursan marcan algunas diferencias entre los dos grupos dados los procesos de maduración personal y social así como los logros pedagógicos en torno a la construcción del sentido e institucionalidad de las acciones. Es así como se observa en el grupo B mayores avances en los niveles de comprensión y no solo de conocimientos normativos.
- En el grupo A se evidencian más los conocimientos con intención punitiva, sancionatoria, normativa regulada del código, frente a una visión más centrada en la seguridad, la responsabilidad y el impacto de los comportamientos de los usuarios de la vía pública que se hace explícita en algunas respuestas del grupo B.
- Esto lleva a afirmar que el grupo A atribuye al código una función represiva, mientras que el grupo B se orienta más a interpretarlo y comprenderlo en un sentido formativo.
- El interés formativo de este proyecto no es el de introducir una cátedra formal de educación vial en el currículo, sino desarrollar competencias entorno a la comprensión de la educación vial, como una cultura de una ética ciudadana propicia para una sana convivencia.

8. SUGERENCIAS

- Estas actitudes pueden ser canalizada en la institución escolar para orientar procesos de monitoria, talleres y otras estrategias didácticas para que en los tiempos escolares de servicio social obligatorio (grado undécimo) se revierta en los grados Sexto y Séptimo un trabajo sistemático sobre educación vial entorno a la toma de conciencia, formación de valores, y convivencia en el marco de la seguridad y respeto por la vida humana.
- Esto llevaría que de la observancia de estas normas emerja una conciencia cívica que propicie una sana convivencia especialmente en los caóticos entornos urbanos.
- La educación vial puede articularse al desarrollo de proyectos transversales como los de competencia ciudadana que tiene para cada grado un énfasis específico de formación. Por ello se sugiere articularlos desde una perspectiva interdisciplinaria en la institución.

9. PROPUESTA DE MEJORAMIENTO : APORTES EN EDUCACIÓN VIAL PARA EL CURRÍCULO ESCOLAR

Un proceso de investigación como el desarrollado durante el presente estudio quedaría inconcluso si no va acompañado de una propuesta de mejoramiento que retome los resultados y oriente el desarrollo de acciones concretas para fortalecer aquellos aspectos en donde se requiere intervención.

En este caso en particular se diseñó una propuesta que contrasta la situación actual con el deber ser, es decir la situación deseable o la que se aspira lograr mediante una estrategia pedagógica.

Se espera que su fundamentación y pertinencia motive a las autoridades educativas a implementar las sugerencias presentadas para convertirlas en acciones de mejoramiento que involucren conocimientos, sugeridos y sobre todo comprensión y sentido entorno a la educación vial y su incidencia en la calidad de vida en particular en la ciudad capital.

9. PROPUESTA
APORTES EN EDUCACIÓN VIAL PARA EL CURRÍCULO ESCOLAR

9.1 OBJETIVO GENERAL
FORTALECER EL DESARROLLO DE CONOCIMIENTOS, SIGNIFICADOS Y SENTIDOS QUE LOS ESTUDIANTES TIENEN ACERCA DE LA EDUCACIÓN VIAL.

9.2 ESTRATEGIA DIDÁCTICA
CONTRASTACIÓN DE LA SITUACIÓN ACTUAL DE EDUCACIÓN VIAL Y EL DEBER SER DE ESTA COMO FUNDAMENTO DE LA PROPUESTA.

CATEGORIAS	SITUACIÓN ACTUAL	PROPUESTA DE MEJORAMIENTO
SOCIALIZACIÓN	Los estudiantes en la actualidad lo poco que conocen acerca de tránsito terrestre lo han conseguido a través de la familia. En este sentido el colegio no ha asumido esta responsabilidad no obstante la exigencia de políticas por parte del ministerio de transporte, ministerio de educación y gobierno distrital sobre educación vial a impartir en los establecimientos educativos.	Ante la situación actual del tránsito terrestre y su creciente complejidad, debe hacer parte el sector educativo como herramienta de socialización y desarrollo convivencial implica desde luego el conocimiento de las normas de

		<p>transito que regula la movilidad en los centros urbanos. La educación es un elemento formativo que juega un papel fundamental en la generación de actitudes e interiorización de hábitos y conceptos para ayudar a consolidar la cultura ciudadana en la vida urbana y que se evidencia en el respeto y cabal cumplimiento de las señales y normas que regulan el transito. Esas posibilidades de vivenciar ambientes de socialización deben generar disposiciones de apertura y aproximación de valores, una construcción colectiva conceptos (estudiante – profesor) que tengan en cuenta los principios pedagógicos : reflexivo- productivo – de relevancia y de perspectiva.</p>
--	--	--

INFORMACIÓN	Los grupos de estudiantes A y B poseen edades entre 10 y 11 y 15 y 16 años respectivamente, el género masculino y femenino en Forma equitativa ; el grupo A no sabe conducir, mientras que el grupo B si lo sabe y algunos tienen licencia de conducción.	Tanto para los estudiantes del grupo A como para los estudiantes del grupo B se sugiere una orientación dentro del proyecto educativo institucional en busca de unos logros que hagan posible el desarrollo de la evolución de competencias en movilización como un sistema que afecta la convivencia pacifica y la utilización del espacio público.
CONOCIMIENTO Y SIGNIFICADO	Los estudiantes demuestran estar bien informados y reconocen además el código de transito terrestre como un mecanismo de formación ciudadana en torno a la educación vial. También tiene claro la prelación de los vehículos en marcha para atender alguna emergencia; conocen las señales de transito y su utilización, así como las responsabilidades de conductores y peatones en la observancia delas normas de transito para evitar accidentes.	Estos conocimientos individualizados deben socializarse en el aula de clase como objeto del currículo escolar; es asi como un docente para transmitir estos conocimientos debe ser idóneo, con gran sentido cívico y conciente de la problemática de movilidad de peatones y conductores; es decir conocedor de la complejidad de la

		<p>organización social, mediador con capacidad de escucha, reflexivo e inspirador con la pedagogía del ejemplo, es un acompañante en el proceso que anima el cambio cultural. Pero la labor del docente no debe ser aislada pues se trata de integrar la educación con el desarrollo curricular, en este sentido estarán presentes varias áreas del conocimiento a través de sus ejes de formación: reconocer contenidos, analizarlos, interpretarlos y hacer un uso o aplicación de ellos mediante la argumentación o a través de la ejecución de tal manera que esos saberes pueda situarlos con solvencia en otros contextos de interacción demostrando así su competencia para proponer nuevas</p>
--	--	--

		<p>soluciones que lleven a resolver problemas en convivencia como en relaciones personales y sociales. Algunas estrategias planteadas por el fondo de prevención vial se orienta a crear ambientes de aprendizaje para recrear desempeños en educación de tránsito que requieren sesiones activas de trabajo en equipo. Estas pueden ser juegos simuladores de circunstancia de tránsito, intercambios de experiencias en mesas redondas y paneles, encuentros con grupos que permiten contactar situaciones especiales, reflexionar e interactuar y organización de visitas de campo como espacios para ellos se sugiere además ambientar la institución con elementos que</p>
--	--	---

		<p>demanden acciones de organización, para la movilización por ejemplo: pasos peatonales, semáforos, parqueaderos y señales de velocidad con el fin de que el alumno se acostumbre a caminar despacio evitando así en sus desplazamientos accidentes. Estas dinámicas le imprimen una experiencia lúdica que permite asumir las normas con motivación y compromiso para guiar la conducta como peatones. El propósito formativo es sedimentar valores de organización y de respeto por las convencionales sociales que son garantía de una movilización segura para todos. Por otra parte las orientaciones sobre prevención de accidentes se proponen metodologías que aproveche el</p>
--	--	--

		<p>conocimiento de la ciudad, su estructura vial, sus sitios de recreación, usos de espacios públicos y en general sitios de interés para sus habitantes. Esta estrategia puede articularse con la gama de materiales escritos e impresos con que cuenta la institución educativa para la movilización. En especial sirven de refuerzo algunas ayudas audiovisuales con material de películas o transparencias; la dramatización de comerciales del fondo de prevención vial y el diseño de comerciales propios o lemas, permiten promover acciones y hacerlas perdurables.</p> <p>Las películas de educación en tránsito que muestran prácticas de movilización organizada pueden</p>
--	--	--

		<p>ser muy útiles como referentes para el inicio de debates, debido a contrastes existentes en el entorno. Con estos elementos el colegio puede diseñar foros, talleres, conversatorios en los grados, en las direcciones de grupo, en eventos comunitarios entre otros.</p>
SENTIDO	<p>Es la intencionalidad del estudiante le da a la movilidad de tránsito y demás aspectos que se encuentran inmersos en el desarrollo del mismo. Por ejemplo ellos interpretan que las escuelas automovilísticas deben ser exigentes en cuanto a profesores y planes de estudios para sacar conductores responsables; en cuanto a la prelación de algunos vehículos opinan que es para su movilización rápida y urgente a atender un siniestro; que la señalización de tránsito es indispensable para evitar accidentes; en cuanto a la identificación de los vehículos es indispensable para poderlos reconocer y ejercer de alguna manera respeto y prelación.</p>	<p>En cuanto al sentido que el estudiante otorga a la educación de tránsito se refiere a los niveles secuenciales de apropiación que debe alcanzar el estudiante para comprender, entender y actuar en el sistema de movilidad. El sentido le da la razón de ser al cumplimiento de las normas de tránsito y entender desde allí la importancia de esta, para la convivencia social en general y organizar el tránsito en particular</p>

		<p>cuando se comprende la institucionalidad y el propósito de algo, la apropiación e interiorización de la norma es mas de convicción y formación personal que de temor a la sanción y este hecho es valurte de todo proceso educativo.</p> <p>Para concretar en un diseño curricular algunos contenidos y actividades por grado (muestra del estudio) la presente propuesta sugiere una secuencia temática así:</p>
--	--	--

9.3 ESTRATEGIA PEDAGOGICA

GRADOS	SOCIALIZACION	INFORMACION	CONOCIMIENTO Y SIGNIFICADO	SENTIDO
6 Y 7 EDUCACION BASICA SECUNDARIA	Trabajo en grupo para diseñar convenciones de movilización de estudiantes dentro de las instalaciones del colegio, en coordinación con el programa de prevención de desastres	Conversatorio sobre las condiciones de edad, grado de madurez mental y aptitud física para conducción de vehículos en la vía pública.	Diseño y montaje de exposición. Con el fin de realizar exposiciones sobre señales, carteleros con índices de accidentalidad, comparendos y partes de un vehículo, funciones de la policía vial y montaje de un miniparque de tránsito.	Debates en torno a las razones de las normas y del sentido del actuar mediante la confrontación de los compañeros de curso; no solo sobre educación vial sino sobre educación ética y formación ciudadana.
10 Y 11 EDUCACIÓN MEDIA ACADÉMICA	Trabajo en grupo en coordinación con autoridades locales o juntas comunales para establecer redes de seguridad vial (Mesa redonda para analizar las responsabilidades fundamentales del usuario de la vía (conductor – peatón)	Talleres de formación en torno del código nacional de tránsito dirigido a compañeros de básica primaria del mismo colegio.	Abordaje de la incidencia cultural en el manejo y apropiación e impacto de las normas en la organización social de

	necesidad de señalización, semáforos etc.)			la ciudad.
--	--	--	--	------------

BIBLIOGRAFÍA

- ACEVEDO J. Y J. BARRERA “El Transporte en Bogotá, Problemas y Soluciones” . Instituto CER de Investigaciones. Bogotá 1978.
- Acuerdo 039. Consejo de Bogotá del 17 de Diciembre de 1999
- Código Nacional de Tránsito Terrestre, Decreto 1344 del 4 de agosto de 1970.
- Constitución Política de Colombia, 1991
- Código Nacional de Tránsito Terrestre , Ley 769 del 6 de agosto de 2002.
- Diario Oficial No. 287, Ministerio de Educación Nacional, Decreto No. 463 de 1938 “Por el Cual se hace Obligatoria para los Establecimientos de Educación la Enseñanza de las Reglas de Circulación y Tránsito”.
- Educación de Tránsito “Orientaciones Pedagógicas y Organizativas en Tránsito para la Ciudad de Bogotá”, Fondo de Prevención Vial año 2002.
- Ley 115 General de Educación del 8 de febrero de 1994
- Normas de Tránsito para Andar a Pie y en Bicicleta, Sin Peligro, Editorial Norma 1990.
- RODRÍGUEZ, A. y García J. “ Estrategias Para la Prestación de Vigilancia, Regulación y Control del Tránsito y Transporte”. Colección Cultural, Santafé de Bogotá 1997.

- Secretaría de Tránsito y Transporte. "Guía Para el Usuario en la Vía", Santafé de Bogotá 1996.
- SENAI. "Conducción Defensiva ". Sao Paulo Brasil 1989

UNIVERSIDAD DE LA SALLE
MESTRIA EN DOCENCIA UNIVERSITARIA
SEMINARIO DE INVESTIGACION

ESTUDIO COMPARATIVO DE LOS NIVELES DE COMPRESION Y
CONOCIMIENTO SOBRE EDUCACION VIAL EN ESTUDIANTES DE
BASICA Y MEDIA EN EL COLEGIO SAN LUIS DE LA POLICIA
NACIONAL

FECHA DIA----- MES----- AÑO-----

CUESTIONARIO PARA ESTUDIANTES

Su respuesta es decisiva para el éxito y pertinencia del presente estudio.

OBJETIVO: Conocer los niveles de conocimiento y comprensión que la población estudiantil posee sobre educación vial, con el fin de fortalecer sus saberes y/o diseñar estrategias de mejoramiento .

1. IDENTIFICACIÓN GENERAL.

1.1 Edad-_____ años

1.2 Genero. M___ F___

1.3 Curso._____

2. CONOCIMIENTOS GENERALES

2.1 Sabe usted conducir automotores? Si_____No_____

2.2 Tiene licencia de conducción? SI_____No_____

2.3 A través de quienes ha logrado los conocimientos que tiene acerca de tránsito terrestre?

Familia_____Policía_____Medios de Comunicación_____

Colegio_____Otro__ Cual_____

3.NIVEL DE CONOCIMIENTO Y COMPRESIÓN DEL CODIGO NACIONAL DE TRANSITO TERRESTRE

3.1 ¿Conoce usted la existencia del Código Nacional de Transito Terrestre?

Si _____ No _____

3.2 Sabe usted para que sirve el citado Código?

3.3 Enuncie tres características que debe tener una escuela de automovilismo.

3.4 Para que se exige esas características?

3.5 Enumere mínimo 3 factores que según su apreciación personal contribuyan a ocasionar los altos índices de accidentalidad automotriz

4. PRELACIONES Y CONVENCIONES EN TRANSITO TERRESTRE

4.1 En caso de emergencia a cuales vehículos se les debe dar paso inmediato en la vía pública? Nombre 4 de ellos.

4.2 Por que o para que tienen esa preferencia

4.3 Existen señales de tránsito Informativas, Reglamentarias y Preventivas ; diga su color y significado:

Tipo de señal	Color	Diga lo que significa
Informativa		
Reglamentaria		
Preventiva		

4.4 Describa el significado de cada uno de los colores del semáforo

Amarillo_____

Verde_____

Rojo_____

4.5 Para que existe toda esa señalización. Marque con X solamente 2 de ellas

- a. Poder cobrar multas, según la infracción_____
- b. Ayudar a organizar el transito_____
- c. Que nadie se equivoque_____
- d. Evitar accidentes de transito_____

5. PEATON Y CONDUCTOR.

5. 1 Que responsabilidades tiene un peatón en la vía pública?

5.2 Elabore una lista de 5 normas o reglas básicas de transito que usted considere debe conocer un conductor

5.3 A los motociclistas se les exige utilizar casco y chaleco reflexivo. Para qué?. Marque con X sólo 2 respuestas

- a. Para facilitar su visibilidad_____
- b. Para ofrecerles seguridad_____
- c. Para uniformarlos_____
- d. Para poderlos enumerar_____

5.4 En general por qué es necesario tanto en el peatón como en el conductor conocer las normas de tránsito terrestre?

5.5 La no observancia de las normas del peatón contempladas en el código de tránsito, se considera una falta y se sanciona, así: (elija solo una respuesta)

Curso de formación.____

Multa.____

Arresto____

Otro__ Cual?_____

5.6 ¿Por qué se sanciona así?

5.7 Que características debe tener el transporte escolar respecto del vehículo en general? Señale con X, solo 2 de ellas.

- a. Puerta de emergencia_____
- b. Carrocería de color blanco_____
- c. Logotipo con la palabra escolar_____
- d. Con sirena de emergencia_____

5.8 Para qué tiene dichas características

5.9 Que características debe tener el conductor del vehículo escolar? Marque con X, sólo 2 de ellas.

- a. Preferiblemente ser mujer____
- b. Ser mayor de 30 años____
- c. Colocar música a alto volumen____
- d. Estar debidamente uniformado____

5.10 Por qué?

Gracias por su colaboración
