



VOLUNTARIADO CORPORATIVO ESTRATEGIA PARA EL APRENDIZAJE
DE LOS COMPORTAMIENTOS RESPONSABLES DEL PEATÓN

ESPERANZA DEL PILAR BERNAL CALDERÓN

UNIVERSIDAD PEDAGÓGICA NACIONAL
DEPARTAMENTO DE POSGRADOS
MAESTRÍA EN EDUCACIÓN
BOGOTÁ, D.C. COLOMBIA
2020



VOLUNTARIADO CORPORATIVO ESTRATEGIA PARA EL APRENDIZAJE
DE LOS COMPORTAMIENTOS RESPONSABLES DEL PEATÓN

ESPERANZA DEL PILAR BERNAL CALDERÓN

TESIS DE GRADO PRESENTADO COMO REQUISITO PARA OBTENER EL TÍTULO DE
MAGISTER EN EDUCACIÓN

ASESOR:

PABLO PÁRAMO BERNAL. PHD.

UNIVERSIDAD PEDAGÓGICA NACIONAL
DEPARTAMENTO DE POSGRADOS
MAESTRÍA EN EDUCACIÓN
BOGOTÁ, D.C. COLOMBIA
2020

Tabla de contenido

Introducción.....	6
Problema.....	7
Justificación.....	9
Marco Teórico.....	12
Antecedentes.....	15
Conceptos básicos.....	18
Objetivos.....	21
Objetivo general.....	21
Objetivos específicos.....	21
Diseño metodológico.....	22
Participantes.....	23
Técnica de recolección de la información.....	24
Procedimiento.....	26
Primera fase.....	26
Segunda fase.....	26
Tercera fase.....	26
Cuarta fase.....	26
Limitaciones.....	29
Resultados y comentarios.....	29
Conclusiones.....	39
Recomendaciones.....	40
Referencias.....	43
Anexo 1.....	49
Anexo 2.....	50
Anexo 3.....	51

Lista de ilustraciones

Ilustración 1. Fases de exploración.....	27
Ilustración 2. Evento de voluntariado corporativo.....	28
Ilustración 3. Reglas y metacontingencias diseñadas a partir de las respuestas de los voluntarios	32
Ilustración 4 Características de un evento de voluntariado corporativo de índole educativo para orientar el aprendizaje de los comportamientos responsables de peatón.	38
Ilustración 5. Propuesta modelo de señalética	42

Índice de tablas

Tabla 1 Ficha Técnica del instrumento	25
Tabla 2 Media aritmética del nivel de seguimiento de las normas de tránsito por parte de los empleados voluntarios	30
Tabla 3 Media aritmética del nivel de seguimiento de las normas de tránsito por parte de los transeúntes peatones	34

Índice de gráficas

Gráfica 1. Nivel de seguimiento de las normas por parte de los empleados voluntarios	31
<i>Gráfica 2.</i> Porcentaje de empleados voluntarios dispuestos a realizar un llamado de atención	33
Gráfica 3. Nivel de seguimiento de las normas por parte de los transeúntes peatones	35
<i>Gráfica 4</i> Porcentaje transeúntes peatones dispuestos a recibir un llamado de atención de otro ciudadano peatón.....	36

Introducción

El desplazarse de un lugar a otro es un factor esencial para cubrir necesidades relacionadas con el bienestar y la supervivencia; es así como los desplazamientos en la modalidad de peatón cobran gran relevancia al ser considerado como agente no contaminante, económico y saludable en donde las vías públicas se convierten en lugares cotidianos y al mismo tiempo transitorios para los ciudadanos que conforman el sistema vial.

Las vías del espacio público están compuestas por un sistema de lugares llamados calles, carreras, avenidas, autopistas, carreteras, etc., por donde transitan vehículos, motos, bicicletas, patinetas y personas; cuyos sujetos usuarios son los conductores, pasajeros y peatones que requieren de reglas que garanticen la convivencia y también salvaguardar la vida ante posibles peligros en donde cada uno debe ser responsable de sí mismo y de los demás; de modo que para poder serlo se requiere de procesos de aprendizaje y práctica de comportamientos que sean estimulados desde la familia, la escuela y la misma vía.

La vía al ser un elemento constitutivo de la ciudad educadora es fuente de conocimiento para el aprendizaje de los comportamientos responsables de los usuarios de las vías y se vale de mecanismos como la red de relaciones sociales en la cual el voluntariado corporativo de carácter educativo con sentido altruista, solidario y de participación comunitaria bajo unas características se convierte en un medio o estrategia para el aprendizaje de dichos comportamientos.

El presente estudio se ha enfocado en la educación de los peatones considerado dentro del sistema vial como uno de los usuarios más vulnerables puesto que el cuerpo está más expuesto a peligros derivados de medios de transporte automatizados y/o mecánicos especialmente cuando no se cumplen las normas de tránsito y movilidad por él mismo o por los demás, como ocurre en el municipio de Mosquera donde por ejemplo en uno de los puntos “se encuentra un puente peatonal que no todas las personas utilizan, aumentando el riesgo de accidentes (...) o algunos o algunos peatones prefieren caminar por la calle y no utilizan el andén” (Alcaldía de Mosquera, 2016, p.39, 41). De ahí la necesidad de incorporar estrategias pedagógicas en las vías del espacio público que permitan promover comportamientos seguros y adecuados que favorezcan el aprendizaje de los comportamientos responsables del peatón de manera sostenible de tal manera que se conviertan en una práctica cultural.

Problema

Como lo indica la Organización Mundial de la Salud, los accidentes de tránsito son un problema de salud pública a nivel global. En Colombia, el peatón es una de las principales víctimas después de los conductores de motos. Según los datos Forensis periodo anual 2018 el total de accidentes de tráfico ocurridos fue de “46.416 casos de los cuales 6.878 corresponde a personas fallecidas y de estas 1.764 pertenece a peatones 25,64%. En cuanto a personas con lesiones no fatales ocurrieron 39.538 casos, de estos 7.797 fueron peatones 19,72%” (Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses p.297, 305). Las cifras citadas son el resultado de una serie de condiciones y comportamientos existentes en las vías del espacio público cuya gestión en materia de prevención de accidentes se ha manejado desde diversas disciplinas de manera fraccionada en razón a que:

Habitualmente se tiene la tendencia a gestionar la seguridad vial desde el punto de vista de la educación vial, la cultura ciudadana y la capacitación sobre normas de tránsito. Por tanto, los análisis de riesgo se han estudiado en forma separada al usuario de la vía pública, al vehículo y al entorno vial. (Forensis (2015, p. 484).

De otra parte, en la última década la mayoría de las intervenciones para reducir o controlar la ocurrencia de los accidentes en las vías se ha orientado especialmente hacia los controles de ingeniería en los vehículos, el diseño de las vías, el comportamiento de los conductores en lo que respecta al control de la velocidad y al consumo de alcohol, “se han logrado avances en áreas importantes como la legislación, estándares de seguridad en los vehículos y mejoras en el acceso a la atención posterior al accidente” (Organización Mundial de la Salud – OMS, 2018, p.xi); sin embargo, en el espacio público, el análisis de las estrategias enfocadas en los procesos de aprendizaje de reglas por parte del peatón para lograr comportamientos responsables es un aspecto que ha de ser mayormente explorado, considerando que durante el cruce de las intersecciones entre dos vías se produce gran parte de la interacción entre peatones y conductores, entre peatones y la vía y entre los peatones con sus semejantes.

Aun cuando a manera de campañas gubernamentales en algunas zonas del país se han desarrollado iniciativas como por ejemplo: Bogotá te doy mi palabra, mírate, todos somos peatones, cebras por la vida, estrellas negras desarrolladas por la Secretaría de Movilidad de Bogotá; o tu compromiso es con vos, desarrollada por la Secretaría de Movilidad de Medellín; o la seguridad vial está en vos, desarrollada por la Secretaría de Movilidad del Valle del Cauca;

guardianes de la vía, y Mosquera transita seguro ambas campañas llevadas a cabo en el mismo municipio. “La mayor parte de este tipo de campañas educativas tiene una duración reducida y pocas veces logran demostrar sus efectos” (Páramo, 2014, p. 13), lo que dificulta un aprendizaje realmente significativo de los comportamientos esperados.

A pesar de los esfuerzos que se adelantan desde la escuela, en el espacio público se evidencia que la principal causa de siniestralidad en los peatones obedece a un comportamiento inadecuado en las vías, como por ejemplo:

Desconocimiento de las reglas que deben guiar su comportamiento cuando circula por la ciudad, el subestimar desde el punto de vista perceptual la velocidad de los automóviles, el “afán” para llegar a un lugar, (Barrero, L. H., Quintana, L. A., Sánchez, A., Forero, A., Quiroga, J. & Felknor, S. 2013), la incompreensión de las señales de seguridad para desplazarse por la ciudad, el jugar en la vía, y más recientemente, se ha identificado como factor de riesgo el uso de las tecnologías móviles. (Páramo, 2014, p.11).

Además, cruzar las vías sin observar o estando bajo el efecto de drogas o del alcohol.

En diversos estudios se ha encontrado que en el entorno rural como en el entorno urbano responden las mismas causas de accidentalidad en lo referente al comportamiento en las vías y según el reporte Forensis 2018 el nivel de escolaridad de fallecidos fue “de básica secundaria o menor” (Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses, 2018, p. 302), lo cual llama la atención en razón a que “un menor nivel educativo se asociaría a más accidentes de tipo atropello con peatones como víctimas, y con bicicletas y buses como vehículos involucrados” (Ruíz, J. y Herrera, A. 2016, p.12); lo que sugiere la necesidad de dirigir acciones preventivas con enfoque pedagógico en las vías del espacio público dirigidas a los diferentes usuarios del sistema vial.

La problemática presentada coincide con las causas de accidentes de tránsito ocurridos en Mosquera que según datos de la dirección de prospectiva y evaluación - Alcaldía Municipal de Mosquera (2019) este es uno de:

Los 116 municipios del departamento de Cundinamarca, ubicado en la provincia de sabana occidente a 23 km de Bogotá, forma parte del área metropolitana de la capital del país. Para el año 2018, contaba con 89.108 habitantes. Limita al norte con Funza y Madrid; Sur Bosa y Soacha; Oriente localidad de Fontibón y parte de Funza; Occidente Bojacá y Madrid. (p. 5, 6).

Por su ubicación este municipio se ha convertido en la principal zona sur occidente de Bogotá debido a sus múltiples vías de acceso que la comunican fácilmente con muchos otros territorios del país lo que ha motivado la construcción de conjuntos residenciales especialmente de interés social y al establecimiento de empresas nacionales y multinacionales, situación que ha contribuido al aumento del parque automotor y a una mayor exposición a riesgos derivados del tráfico “en especial para los peatones, ciclistas y motociclistas” (Secretaría de Gobierno y Participación Comunitaria, s.f., p.34), habitantes y transitorios.

La carrera tercera siendo la vía principal del municipio maneja altos volúmenes de peatones dada la facilidad de acceso al centro, zonas comerciales y de administración municipal hecho que bajo circunstancias de desconocimiento u omisión de las reglas puede dar lugar a comportamientos peligrosos que ponen en riesgo la vida y la integridad de los ciudadanos que se movilizan; es por ello por lo que en el Plan Local de Emergencias se recomienda tener en cuenta este hallazgo:

El cruce del municipio por vías del orden nacional, así como el aumento incontrolado de la población, especialmente de la población flotante, han hecho de Mosquera, un municipio altamente peligroso en términos de accidentes vehiculares, en especial para los peatones, ciclistas y motociclistas. La ausencia de controles efectivos sobre el tránsito, aunado a la debilidad de la fuerza pública en el sector hace que éste sea el riesgo que más morbilidad y mortalidad genera en el Municipio. (Secretaría de Gobierno y Participación Comunitaria revela, 2013, p.33).

Situación que pone en evidencia la falta de autorregulación, responsabilidad y corresponsabilidad en los usuarios de la vías para prevenir eficaz y eficientemente los accidentes de tránsito.

Justificación

Dadas las múltiples causas y los diferentes responsables implicados en los accidentes en las vías, el plan de acción mundial para la década por la seguridad vial establecido por las Naciones Unidas ha propuesto unos pilares de gestión integrados y coordinados con miras a lograr la seguridad vial y dentro de los cuales tiene gran relevancia la educación, concretamente en el “pilar No. 4 -Usuarios de vías de tránsito más seguros” (Organización de las Naciones Unidas ONU, 2011, p. 16). En concordancia con ello en el Plan de Desarrollo de Cundinamarca 2016 –

2020 se establece el objetivo del programa Cultura Ciudadana. Gobernación de Cundinamarca (2016):

Por la Vida y la Paz Unidos podemos más es diseñar e implementar una estrategia intersectorial de prevención y cultura ciudadana para el fortalecimiento de los Derechos Humanos, la transformación de comportamientos de violencia mediante la difusión y apropiación de las normas, la participación ciudadana. (p. 179).

Dentro de este mismo ámbito, el municipio de Mosquera Cundinamarca en sus estrategias busca generar espacios de formación en seguridad vial para todos los actores viales y realizar lazos de cooperación con empresarios para apoyar acciones que contribuyan al cambio cultural en materia de seguridad vial; de la misma manera como “la cultura ciudadana exige motivar la conciencia individual sobre el buen actuar en favor del bien común; el autocuidado de la vida propia, de los demás y los demás elementos del entorno” (Gobernación de Cundinamarca, 2016, p. 179), de forma sostenible.

En tal sentido, uno de los espacios de formación que contribuye al cambio cultural es el que se genera desde el campo de la pedagogía urbana y ambiental, sirviendo como instrumento de éste el voluntariado corporativo (empresarial), entendido dentro de este trabajo de investigación como un proyecto de acción social y de participación comunitaria de los empleados y/o colaboradores de una empresa, cuyas acciones se dirigen principalmente hacia la mejora de la calidad de vida de grupos sociales específicos y de la sociedad en general.

La acción de voluntariado educativa está orientada a apoyar el aprendizaje de conductas necesarias para la adecuada interacción con el ambiente natural y social en las vías del espacio público, por lo tanto, juega un papel fundamental al servir como medio para educar a los peatones “en materia de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía” (Congreso de Colombia, 2011, cap. IV, art. 16), al reconocer que los comportamientos de las personas en gran parte está determinado por el componente ético y moral individual y colectivo que puede llegar a ser aún más importante que las leyes punitivas para incidir en la práctica de conductas responsables.

Al asumir las vías del espacio público como un lugar de encuentro y formación, permite que los empleados voluntarios que, ante todo son ciudadanos, se conviertan en propagadores de las reglas de seguridad vial al mismo tiempo que las aprenden intencionalmente.

Desde el punto de vista educativo “las reglas juegan un papel importante para alcanzar la convivencia, por cuanto median las diferentes formas de relacionarse entre extraños, a través de la autorregulación y el reconocimiento” (Burbano,2009, p.30), que gracias al lenguaje brindan la oportunidad de entendimiento y colaboración.

Hoy en día las compañías desean desarrollar proyectos que vayan mucho más lejos que la mera rentabilidad y junto con sus colaboradores desean participar en iniciativas con visión a largo plazo y con sentido de servicio a la sociedad que logren impactar positivamente en el entorno, ser sostenibles en el tiempo y por consiguiente lograr reconocimiento. “Actividades puntuales, asistenciales y esporádicas días tras días tienden a desaparecer (...) todos somos parte del problema y también parte de la solución” (Red de Voluntariado Corporativo, 2017, p.14). En tal dirección los negocios con propósito o negocio social persiguen el equilibrio entre el beneficio de capital y beneficio social involucrando a distintos grupos interesados (Stakeholder) empleados, clientes, ciudadanos, administraciones y organismos públicos y no gubernamentales.

Por consiguiente, la educación de los comportamientos responsables del peatón en las vías del espacio público a través del voluntariado corporativo implica el diseño y desarrollo de estrategias pedagógicas que concilien intereses particulares con los de la sociedad en general, de manera tal que estimule prácticas cotidianas de autogestión que sean significativas, con valor social y sostenibles en el tiempo. Páramo (2017) dice que:

En la medida en que se establezcan y se hagan explícitas tanto las acciones que se demandan de la acción interdependiente entre las personas y las consecuencias que los individuos valoran por la acción colectiva, se podrá conseguir el cambio cultural duradero o sostenible, por cuanto serán los individuos y no los agentes externos o la publicidad quienes se encarguen de regularse entre sí para mantener la práctica cultural (p.7).

Así se crean oportunidades de aprendizaje, las cuales pueden ser entendidas como aquellas situaciones presentes en un tiempo y espacio público llamado vía que se convierten en escenario para educar a los peatones sobre los comportamientos responsables.

Considerando la problemática presentada y los aspectos que justifican la responsabilidad que cada usuario de la vía tiene frente a la prevención de accidentes de tránsito y las posibilidades educativas que se pueden aprovechar en las vías del espacio público con la participación ciudadana surge el siguiente interrogante: *¿Qué características debe tener un evento de voluntariado corporativo de carácter educativo para orientar el aprendizaje de los*

comportamientos responsables del peatón en el corredor vial de la carrera tercera con calle segunda del Municipio de Mosquera?

Marco Teórico

Los comportamientos inadecuados en las vías y los datos reportados por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses en lo que concierne a la accidentalidad por inseguridad vial evidencian que educar hoy en día en el aula en las competencias para una movilidad segura no ha sido suficiente; “la metodología de enseñanza de la educación en seguridad vial se limita a guías sin que promuevan cambios en los comportamientos” (Ferrer, Smith, Espinosa, Cuellar, Raffo, 2013, p. 11). En razón a ello se hace necesario considerar que “la experiencia del espacio público desempeña un papel muy importante en la formación del futuro ciudadano como parte de la construcción y valoración del sentido de lo público” (Saldarriaga, 1997, p.20), la construcción de prácticas culturales que contribuyan al relacionamiento y bienestar entre los ciudadanos usuarios de las vías, ya que disponen de elementos pedagógicos que, en correspondencia con el enfoque de ciudades educadoras “asumen la responsabilidad de hacer de la ciudad un ámbito de formación ciudadana, individual y colectivo” (Asociación Internacional de Ciudades Educadoras - AICE, 2019, p.11), donde las vías por tratarse de ser uno de sus componentes, también inciden en la construcción de aprendizajes y conocimientos con base en tres dimensiones entendidas cada una como: “contexto contenedor de recursos educativos *-aprender en la ciudad-*; la ciudad como agente educativo *-aprender de la ciudad-*; y la ciudad como contenido u objeto educativo *-aprender la ciudad-*” (Trilla, 2005, p. 82). Quiere decir que una persona que se moviliza en el modo de peatón aprende en la vía; gracias a que contiene diversas posibilidades de aprendizaje. Por ejemplo: cuando el peatón observa que otros que están en su misma condición cruzan por los pasos peatonales obedeciendo la señal de tránsito, se encuentran más protegidos y gastan menos tiempo que si lo hicieran atravesándosele a los vehículos. Los demás peatones se convierten en referentes para él y él mismo se convierte en referente para otros peatones y usuarios de las vías que se movilizan en otra modalidad. Simultáneamente aprende de las vías cuando, por ejemplo, comprende que la velocidad reglamentaria para los vehículos no es la misma en todas las vías; es distinta en una autopista y en una zona escolar porque la vía brinda información de acuerdo con el contexto en el que se encuentra. Adicionalmente la vía se convierte en agente socializador en la medida en que favorece la interacción y modos de actuar

entre usuarios que se movilizan en la misma o distinta modalidad y se transforma en objeto educativo cuando el usuario es capaz de leerla, comprenderla y usarla, apropiándose de ella.

Por lo tanto, se tiene un entorno que interpela al peatón el cual está disponible para incorporar cuestiones de la movilidad vial y en la medida en que entorno y disponibilidad convergen se produce el acontecimiento educativo.

Se debe decir además que los escenarios físicos “en los que el individuo desarrolla su vida cotidiana juegan un importante papel en la configuración de su identidad” (Valeri, 1994, p.6); quien camina por las vías del espacio público aunque su permanencia sea transitoria, su identidad personal durante su uso le imprime el carácter de peatón con valores, creencias, conocimientos, habilidades, sentimientos y códigos de comunicación que le servirán de base para comportarse a la hora de movilizarse de otras maneras ya que el peatón en su interrelación con el lugar, en este caso en particular las vías, puede aprender reglas de convivencia, a identificar peligros, valorar los riesgos de inseguridad vial y generar mecanismos de control para mitigarlos o evitarlos de manera individual o colectiva gracias a la autorregulación, lo cual es posible a partir de la formación de los comportamientos responsables del peatón cuyo fundamento teórico Páramo (2017) parte de :

La naturaleza social de los seres humanos, que al vivir en comunidad requieren del aprendizaje de ciertas formas de actuación que les permita regular la interacción con los demás y con los elementos del ambiente natural y construido de forma responsable (Páramo, 2017, p.7).

Por consiguiente los comportamientos responsables del peatón son entendidos dentro de este trabajo de investigación: como todas aquellas conductas aprendidas y manifestadas por la persona que se moviliza a pie o en silla de ruedas en las vías, caracterizados por facilitar la movilidad entre conocidos y extraños, favorecer la seguridad vial y por lo tanto, la prevención de accidentes independientemente que esté presente o no la autoridad de tránsito para hacer cumplir de manera punitiva la normatividad.

Uno de los elementos que es indispensable a la hora de educar en los comportamientos responsables del peatón es el establecimiento, diseño y planificación de mecanismos denominados reglas de movilidad en las vías, que “impliquen la asociación entre estímulos (condicionamiento clásico), la observación y las consecuencias que siguen a las conductas (condicionamiento operante)” (Páramo, 2013, p.476), así no sucedan de forma directa o

inmediata y que gracias al lenguaje hace posible el aprendizaje en las personas y facilita sus distintas relaciones con el entorno. Es por ello por lo que “la regla generalmente indica qué hacer, cuándo y qué pasaría al realizar la acción. En este sentido, la conducta guiada por reglas puede verse como una conducta bajo el control verbal que especifica contingencias o relaciones con el ambiente (Zettle, 1990)” citado por Páramo, 2016, p. 52.

Las contingencias hacen referencia a una relación condicional entre un comportamiento y las consecuencias derivadas del mismo y que estas últimas sean seguidas por un estímulo reforzador, de ahí que el comportamiento de una persona pueda ser fortalecido por cierta clase de consecuencias, pero no necesariamente porque este los haya producido.

Ahora bien, cuando en grandes grupos de personas en pacto social se producen acciones interdependientes con programación de beneficios sociales, la relación entre ellas y sus consecuencias da lugar a lo que se ha llamado metacontingencia, fenómeno que se origina “cuando hay una relación funcional entre una práctica cultural de un grupo de personas y el resultado que ésta produce; los individuos cooperarán entre sí cuando su comportamiento interdependiente produce mayores consecuencias favorables que el comportamiento independiente” (Páramo, 2010, p. 132), implica que las consecuencias favorables se reproducen a largo plazo y es común a todos los comportamientos.

Por lo tanto, la metacontingencia facilita modificar comportamientos para que sean adecuados y beneficien a una gran mayoría de individuos de tal manera que en el tiempo se mantenga y se convierta en una práctica cultural.

En este estudio la práctica cultural se entenderá como aquella forma de actuar de manera frecuente y similar entre sujetos que viven en un contexto y que ha sido aprendida y transmitida de generación en generación en tanto que se ajusta al entorno y produce resultados cuyo beneficio más que individual es colectivo. Por ello, la metacontingencia es entendida como “la unidad de análisis que abarca una práctica cultural” (Glenn 1988, p. 167), cuya característica más especial es la de implicar consecuencias de comportamientos con beneficio colectivo que van más lejos que las consecuencias del comportamiento individual.

Así entonces en el marco de la pedagogía urbana y ambiental, “la acción educativa en el espacio público sobre los comportamientos urbano responsables (C.U.R) deberá enfatizar en los beneficios colectivos que tienen las prácticas culturales que por igual son mantenidas por acciones de cooperación” (Páramo, 2010, p.135). En este sentido el voluntariado corporativo

entendido como un movimiento de acción social y de participación comunitaria, se convierte en una oportunidad de aprendizaje de los comportamientos responsables del peatón dado que, quien participa en él, no sólo se convierte en modelo a imitar para los demás sino que a su vez tiene la oportunidad de aprender a construir prácticas de relaciones sociales reguladas por reglas que requieren del diseño de metacontingencias para modificar comportamientos en función del beneficio personal y de los demás y que con el tiempo puedan convertirse en una práctica cultural.

Antecedentes

A continuación se presentará de manera lacónica algunas orientaciones y trabajos de investigación que han contribuido a la prevención de riesgos de inseguridad vial a nivel internacional, nacional y local.

A partir de la década de los años cincuenta se empezó a desarrollar en el sector empresarial la metodología del ciclo de mejora continua caracterizada por cuatro etapas que lo componen: planear, hacer, verificar, actuar. Es de esta manera como el ciclo también se ha aplicado a proyectos pedagógicos institucionales y de aula para la educación en seguridad vial.

En la década de los años setenta William Haddon Jr., habló por primera vez del enfoque sistémico de la seguridad vial en donde el comportamiento humano, el vehículo y el entorno actúan como un sistema dinámico con posibilidades específicas de “identificar los problemas; formular estrategias; establecer objetivos; supervisar el desempeño” (OMS, 2004, p.15). Convirtiéndose en base fundamental para el desarrollo de investigaciones e intervenciones en materia de prevención de accidentes de tránsito.

Desde el año 1997 se crea en Suecia el enfoque sistémico para prevenir accidentes denominado Visión Cero. OMS (2004) que:

Aboga por la responsabilidad compartida y por una flexibilidad que permita modificar la atribución de responsabilidades a medida que la ciencia y la experiencia revelen el papel óptimo de la industria automovilística, los planificadores del tránsito, los ingenieros de seguridad vial, los encargados de hacer cumplir la ley, los profesionales de la salud, los educadores y los usuarios de la red vial. (p.9).

Aun cuando la responsabilidad debe ser compartida entre cada uno de los involucrados ya mencionados, los usuarios de las vías de tránsito tienen la responsabilidad a título individual y de manera colectiva de acatar a las reglas en pro de una movilidad segura, lo cual es coherente con

el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 que tiene por objetivo “estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas en accidentes de tránsito en todo el mundo, aumentando las actividades en los planos nacional, regional y mundial” (ONU, 2011, p.8), planteando retos ambiciosos y a la vez esperanzadores.

Adicionalmente la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada en septiembre de 2015 por la Asamblea General de las Naciones Unidas estableció 17 objetivos de desarrollo sostenible cuya responsabilidad recae en los gobiernos, la sociedad civil, la academia, el sector empresarial y los ciudadanos. El objetivo número tres busca “garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades” (ONU, 2016, p.23, 24), cuya meta numeral 3.6., es reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo.

Colombia siendo país miembro de la Organización de Naciones Unidas cuenta con el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011 a 2021. Uno de los valores manifiestos en este plan es “que el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte se realizará de manera libre y consciente por todos, convirtiendo así a la autorregulación y a la corresponsabilidad en mecanismos de educación y ejemplo” (Gobierno de Colombia, 2015, p.58). Valor que con el voluntariado corporativo representa oportunidades de formación de los comportamientos responsables del peatón.

Asimismo, en el Plan Nacional de Seguridad Vial el comportamiento humano está considerado como uno de los pilares estratégicos que debe contemplar actividades de capacitación formal y no formal sobre seguridad vial a diversos grupos lo cual es posible desde el campo de la pedagogía urbana y ambiental.

Para el caso particular de Mosquera el plan local de seguridad vial orienta las acciones integrales para reducir muertes y lesiones en la movilidad, alineado con los ejes del Plan Nacional de Seguridad Vial.

Otro elemento fundamental es el Plan Nacional de Desarrollo 2018 a 2022 que en el ámbito de gobernanza e institucionalidad, intenta entre otros aspectos dentro del objetivo 1 “construir una cultura ciudadana de corresponsabilidad y autorregulación para una movilidad segura” (Gobierno de Colombia, 2015, p. 507) para el bienestar individual y colectivo.

Respecto a las orientaciones que han contribuido a la educación de los comportamientos responsables de peatón en el espacio público, de manera sucinta se mencionan algunas instauradas en el territorio colombiano.

El presidente de la República de Colombia Alfonso López Pumarejo mediante el Decreto número 463 (1938) hizo obligatoria en los establecimientos educativos de Bogotá la enseñanza de las reglas de circulación y tránsito. Los temas relacionados con la educación a los peatones contemplaban:

a) Circulación de vehículos y de peatones; b) Circulación de peatones en las entradas y salidas de edificios públicos y privados, en los teatros, plazas y calles; f) Respeto y obligaciones que se deben a las autoridades encargadas de reglamentar, dirigir y vigilar el tránsito en general. g) Señales, semáforos y demás distintivos de los reglamentos sobre tránsito; h) Calles de vía doble y sencilla. i) Conocimientos en general de los reglamentos fijados por los directores de circulación. (p.1).

En el año 2002 se crea la Ley 769 Código Nacional de Tránsito; con el propósito de disminuir la accidentabilidad y uno de los mecanismos que contempla es la educación a los estudiantes en todos los niveles de la educación preescolar, básica primaria, básica secundaria y media. El capítulo II de la misma Ley lo dedica a los peatones con aspectos como: circulación peatonal, prohibiciones a los peatones, limitaciones a peatones especiales y sanciones a los peatones que incumplan con esta Ley.

Dando un mayor alcance a la Ley 769, el gobierno a través del Ministerio de Educación Nacional creó la Directiva N° 13 en agosto 2003 donde establece que la educación en tránsito y seguridad vial debe ser entendida como un proceso articulado al desarrollo de competencias ciudadanas fundamentado en el respeto por el derecho a la vida a la movilidad, al disfrute del espacio público y al reconocimiento y respeto de las normas y leyes. Competencias que permiten un discernimiento, juicio y desarrollo de habilidades para asumir comportamientos de cuidado de sí mismo, de los otros, del ambiente natural y del espacio público.

De otra parte el Congreso de la República de Colombia en la Ley 1503 (2011) instaura como objeto:

Definir los lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía, y, en consecuencia, la formación

de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública. (capítulo I, artículo 1°).

En efecto la educación y participación de los ciudadanos es fundamental para generar transformaciones sociales.

Desde el campo de la pedagogía urbana y ambiental en relación con la educación de los comportamientos urbano responsables del peatón en el espacio público, a manera de ejemplo en el año 2013 en Cúcuta se llevó a cabo un “estudio piloto en el que se puso a prueba el diseño de una metacontingencia vista como estrategia de gestión urbana educativa para la formación de ciudadanos en comportamientos urbanos responsables CUR encaminados a la convivencia en el espacio público” (Páramo y Contreras, 2018, p. 7). Uno de los aportes del estudio es que confirma como un ambiente social, por más diverso que sea, puede ser planificado a partir de metacontingencias en función de los beneficios tanto individuales como colectivos. Dentro de esta misma línea la Fundación MAPFRE (2014), publicó un estudio desarrollado en cinco zonas de Bogotá identificadas con alta accidentalidad para peatones dentro de la ciudad; el estudio estuvo orientado a:

Definir las reglas que deben guiar el comportamiento responsable del peatón, a difundirlas en el sitio en que es demandado este comportamiento y a fomentar la cohesión social como mecanismo instigador para el seguimiento de la regla resaltando los beneficios sociales sobre los individuales. (p. 16).

Cada uno de los estudios se han convertido en referencia importante en tanto que exponen las condiciones en las que educar en el espacio público propicia comportamientos responsables y sustentables para el bienestar de la sociedad.

Conceptos básicos

A continuación se recogen algunos conceptos que en su mayoría han sido construidos en investigaciones desarrolladas por el grupo de Pedagogía Urbana y Ambiental de la Maestría en Educación de la Universidad Pedagógica Nacional de Colombia campo de estudio de este trabajo de investigación donde el voluntariado corporativo es un instrumento más que puede coadyuvar a la dimensión educativa para el aprendizaje de comportamientos responsables del peatón.

El ‘espacio público’ en esta investigación es entendido como un sistema de lugares físicos rurales y urbanos que generan una red de interacciones entre los ciudadanos y de estos con el entorno inmediato, sirviéndose para ello de representaciones simbólicas que favorecen la

comunicación y el aprendizaje. Análogamente el ‘lugar’ que “por ser transversal a las disciplinas, permite el acercamiento al estudio del espacio público desde una mirada que logra abarcar las diferentes relaciones que se dan entre las personas y el ambiente” (Burbano, 2013, p.32). Por ejemplo: las que se tejen en la vía entre peatones y peatones, conductores y peatones y de estos con las calles, las avenidas, el clima, el idioma, la señalética, etc. En esto juegan un gran papel las ‘reglas’ que dentro de este contexto “son descripciones verbales que orientan el propio comportamiento y el de los demás, enseñan a autorregularse” (Pinilla, 2019, p.82). Es por ello por lo que también se habla de las ‘reglas del lugar’ entendidas como aquellas pautas que influyen sobre la manera de asumir las situaciones en los lugares.

Tanto las oportunidades de aprendizaje en el espacio público y las reglas dan origen a lo que se conoce como el ‘aprendizaje guiado por reglas’ que “median las diferentes formas de relaciones con los extraños, mediante el reconocimiento del “otro” y la búsqueda de la autorregulación sobre el propio comportamiento” (Páramo, 2019 p. 23). Tal capacidad da origen a los ‘comportamientos urbanos responsables’ entendidos como las “formas de actuar entre los individuos y de estos con el ambiente, que contribuyen a la sostenibilidad de la ciudad y a la convivencia entre los habitantes de un macro ambiente diverso y complejo” (Páramo, 2013, p.475). En tal sentido la ‘convivencia ciudadana’ en el contexto de la presente investigación es la manera como los individuos se relacionan entre sí, en “espacios (...) que dan la sensación de cohesión social o de pertenencia a un grupo social” (Páramo, 2017, p. 3-4). En la convivencia ciudadana se comparten reglas que expresan derechos, pero también los deberes de cada uno de los ciudadanos.

Dentro de la misma línea es necesario mencionar el ‘hábitat urbano’ entendido como el “conjunto de sistemas estructurantes que funcionan articuladamente: sistema de movilidad, de servicios públicos, de espacio público” (Burbano, 2013, p.57). Por consiguiente, impactan la ‘calidad de vida’ la cual es entendida como un indicador asociado al bienestar del individuo en distintas dimensiones como por ejemplo: política, económica, social y ecológica.

En tanto que las vías actúan como conectores entre lugares del espacio público siendo dinámicas y no estáticas para los peatones, da lugar a la ‘transitoriedad’ que “incorpora al mismo tiempo significados que están ligados directamente con el espacio (...) y con el tiempo” (Burbano, 2013, p.150). En tal proceso es posible que se establezca una ‘apropiación del espacio’ en donde los ciudadanos en donde los ciudadanos hacen suyos los lugares atribuyéndole

cualidades, creando significados, e identificaciones personales. Es así, que lo que establece el carácter de peatón, es el modo de movilizarse específicamente a pie sobre un lugar del espacio público llamado vía.

A continuación se mencionan otros conceptos constituyentes de la epistemología de la educación vial y del voluntariado corporativo que son fundamentales para esta investigación.

De acuerdo con lo mencionado anteriormente el ‘peatón’ puede identificarse como toda persona que en las vías se moviliza a pie o con la ayuda de prótesis u ortesis. Con el fin de salvaguardar su vida y la de otros usuarios de la vía reconocidos como conductores y pasajeros se desarrollan iniciativas de ‘seguridad vial’ que para el caso particular de Colombia el gobierno la define como el “conjunto de acciones, mecanismos, estrategias y medidas orientadas a la prevención de accidentes de tránsito, o anular o disminuir los efectos de los mismos, con el objetivo de proteger la vida de los usuarios de las vías” (Presidente de la República, 2013, cap. 1c). A su vez el ‘accidente de tránsito’ es definido como todo “suceso ocurrido dentro del territorio nacional, en el que se cause daño en la integridad física o mental de una o varias personas, como consecuencia del uso de la vía por al menos un vehículo automotor” (Presidente de la República, 2015, título 1, artículo 3). En las vías se generan riesgos de distinta naturaleza, uno de ellos el denominado ‘riesgo vial peatonal’ que se traduce en la valoración de la combinación de la probabilidad de que ocurra un evento o exposición a peligros en la vía pública y la severidad de la lesión en el peatón. Asimismo, existe el ‘peligro vial peatonal’ que para la presente investigación es definido como todo elemento, acontecimiento o comportamiento en la vía que tiene potencial de causar algún perjuicio en el peatón.

Ahora bien; moverse de manera segura entre otras cosas implica “estrategias integrales expresadas en planes, programas y proyectos, que van desde promover la cultura del cuidado en la vía como prioridad desde la cultura ciudadana” (Presidencia de la República, 2019, p. 5). Es así como la ‘movilidad segura’ se entiende en el marco de este trabajo como todos los conocimientos, actitudes y aptitudes que se desarrollan con el fin de prevenir los peligros que pongan en riesgo la vida, la salud y la convivencia de las personas en las vías.

Entendida la ‘vía’ como “zona de uso público o privado, abierta al público, destinada al tránsito de vehículos, personas y animales” (Presidente de la República 2002, Art. 1). Por lo que requiere de mecanismos para promover la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras; uno de estos la ‘responsabilidad social empresarial’ concebida como la manera en que

las empresas asumen sus compromisos y la relación con sus stakeholders o grupos de interés. “con impacto positivo en la sociedad o la gestión de riesgos derivados del negocio en aspectos sociales, económicos o ambientales” (Pinillos, 2011, p. 5). Para que sea posible debe ser ‘sostenible’ en el tiempo es decir que tenga la capacidad de satisfacer necesidades presentes y futuras. Algo que contribuye hoy en día es el ‘voluntariado empresarial’ que en el marco de esta investigación se entenderá como un movimiento de acción social y de participación comunitaria de los empleados que desarrolla acciones con carácter altruista, solidario y con integración de los objetivos y metas estratégicas de una compañía que buscan impactar positivamente en su entorno y en la sociedad en general en el corto, mediano y largo plazo. “El voluntariado beneficia tanto a la sociedad en su conjunto como a los individuos que lo ejercen, ya que refuerza la confianza, la solidaridad y la reciprocidad entre los ciudadanos, al tiempo que crea oportunidades de involucración” (ONU, 2015, p.xiv, xv). Además de servir como medio que coopera para generar conciencia y cambiar comportamientos con sentido de respeto y apropiación de las reglas de convivencia en el espacio público.

Objetivos

Los objetivos planteados para la presente investigación se presentan a continuación:

Objetivo general

Diseñar e implementar un evento de voluntariado corporativo de carácter educativo a partir de la identificación de reglas y las metacontingencias necesarias para orientar el aprendizaje de los comportamientos responsables del peatón en la carrera 3ª con calle 2ª en el municipio de Mosquera Cundinamarca.

Objetivos específicos

1. Identificar las reglas verbales para promover mediante la estrategia de voluntariado corporativo el aprendizaje de los comportamientos responsables de los peatones en la vía carrera tercera con calle segunda del municipio de Mosquera
2. Caracterizar las metacontingencias que a través del voluntariado corporativo se fortalecieran en la vía de la carrera tercera con calle segunda para el sostenimiento de los comportamientos responsables de los peatones que se movilizan en el municipio de Mosquera.
3. Diseñar y ejecutar un evento de voluntariado corporativo de carácter educativo del Hospital María Auxiliadora para el aprendizaje de los comportamientos responsables del peatón
4. Con los resultados alcanzados a partir de los objetivos anteriores establecer las bases

para el desarrollo de otros programas de voluntariado corporativo de carácter educativo para el aprendizaje y sostenimiento de los comportamientos responsables de los diferentes usuarios de las vías.

Diseño metodológico

La presente investigación es de tipo descriptivo en virtud de que ha medido las variables de un evento de voluntariado corporativo de índole educativo diseñado con el propósito de identificar las reglas y metacontingencias necesarias para orientar el aprendizaje de los comportamientos responsables del peatón en la carrera 3ª con calle 2ª dentro del espacio público del municipio de Mosquera.

La estructura metodológica contempla unas estrategias generales de índole transversal y propositivo.

Transversal: puesto que las variables han sido medidas en un único momento mediante un instrumento tipo encuesta con muestreo no probabilístico cuya población corresponde a los empleados voluntarios del centro hospitalario María Auxiliadora que accedieron a participar en el estudio previa autorización de cada uno mediante un registro de consentimiento informado. Ver anexo 5. Así como también los transeúntes peatones usuarios de la vía en el momento del evento.

Propositivo: en tanto que el diseño de reglas verbales y metacontingencias para el aprendizaje de los comportamientos responsables del peatón mediante la estrategia del voluntariado corporativo en el municipio de Mosquera están fundamentadas en la estructura conceptual del campo de la pedagogía urbana y ambiental. Es propositivo también en la medida en que se hacen recomendaciones a partir de los hallazgos.

La investigación se llevó a cabo en el corredor vial de la carrera 3ª con calle 2ª del municipio de Mosquera en circunstancias naturales y cotidianas por tratarse de una vía que como se mencionó previamente en el problema presenta unas condiciones causantes de las mayores lesiones y mortalidad de peatones en el municipio.

Adicionalmente en inmediaciones del lugar objeto de estudio, se encuentra la sede principal del hospital María Auxiliadora empresa social del Estado integrante del sistema general de seguridad social en salud, de baja complejidad, que presta servicios del primer nivel de atención de salud a la población residente en el municipio de Mosquera y su área de influencia. Hace parte de la red de prestadores de servicios del departamento en la red Occidente “dentro de

sus objetivos estratégicos está el modelo de atención primaria en salud (APS), con énfasis en salud preventiva, individual, familiar y comunitaria para el mejoramiento de las condiciones de vida de la población Sabana de Occidente” (Hospital María Auxiliadora, 2018, s.p).

Sumado a lo anterior el hospital María Auxiliadora dentro de su plan estratégico en salud preventiva individual, familiar y comunitaria ha buscado desarrollar acciones de apoyo sostenibles encaminadas a la prevención de accidentes de tránsito y una manera de hacerlo es mediante la estrategia de voluntariado corporativo propuesta en este trabajo de investigación para el aprendizaje de los comportamientos responsables del peatón.

El trabajo de investigación se efectuó con recursos económicos y técnicos propios de la estudiante.

Para el evento del voluntariado corporativo se contó con los permisos gestionados por la Secretaría de Movilidad y con la presencia de dos gestores y un agente de tránsito de la Secretaría de Movilidad del municipio de Mosquera.

Participantes

Los participantes del estudio fueron 90 personas ciudadanas usuarias de las vías a modo de peatones, de las cuales el 22% corresponde a empleadas y empleados voluntarios de distintas áreas del Hospital María Auxiliadora y el 78% peatones hombres y mujeres usuarios de la vía carrera 3ª con calles 2ª del municipio de Mosquera transeúntes durante el evento de voluntariado corporativo.

Previo al evento de voluntariado corporativo de carácter educativo en el espacio público, se presentó el proyecto de investigación ante la gerencia general del Hospital María Auxiliadora y ante la Secretaría de Movilidad del municipio de Mosquera. Ver anexo 1. ‘Presentación proyecto de investigación quienes autorizaron la realización del estudio’. Ver anexo 2. ‘Autorización de la Empresa Social del Estado Hospital María Auxiliadora de Mosquera’.

Contando con el visto bueno del Hospital María Auxiliadora, se visitaron las áreas de servicios asistenciales, administrativas y ambulancias con el propósito de convocar a los empleados para conformar el voluntariado corporativo de carácter educativo para educar en la vía pública sobre los comportamientos responsables del peatón. Ver anexo 3. ‘Convocatoria para conformar el voluntariado corporativo de carácter educativo para promover el aprendizaje de los comportamientos responsables del peatón’.

El 10% del total de la planta de empleados del hospital se inscribió de manera voluntaria para participar en el estudio y expresaron su consentimiento para el tratamiento de imágenes personales.

Técnica de recolección de la información

Partiendo de los objetivos y del establecimiento de la población objeto de estudio se identificaron las variables a evaluar de acuerdo con la estructura conceptual del trabajo cuya técnica seleccionada para recoger información primaria fue una encuesta estructurada cuyo instrumento consistió en un cuestionario con preguntas cuantitativas derivada del estudio “los comportamientos urbanos responsables del peatón” (Fundación MAPFRE, 2014) y al que se le realizaron cambios en la escala de medición, y se incluyeron nuevas variables desde el ítem número 12 hasta el ítem número 18 con preguntas preestablecidas, cuyos datos fueron recogidos a través del contacto inmediato con el objeto de análisis. Ver tabla 1. Ficha técnica del instrumento.

La encuesta estuvo destinada a los empleados / colaboradores voluntarios y a los peatones transeúntes. Para tal efecto en el cuestionario se formularon dos preguntas: la número uno, buscó medir el nivel de seguimiento de las normas de tránsito por parte de los peatones empleados voluntarios y los transeúntes. En esta pregunta se presentaron dieciocho variables relacionadas con las normas de tránsito y a continuación de cada una se incluyó la escala de medición Likert con cinco niveles, siendo 1 mínimo y 5 máximo grado de seguimiento. Ver anexo 6. ‘Encuesta para empleados/colaboradores voluntarios’ y ‘Encuesta para transeúntes peatones.’ Ver anexo 7.

La pregunta número dos para empleados voluntarios ver anexo 4, buscó determinar la disposición de los encuestados a corregir a los ciudadanos peatones por el incumplimiento de las normas de tránsito. La opción de respuesta para esta pregunta fue dicotómica con opciones Si y No.

Asimismo la pregunta número dos del cuestionario para peatones transeúntes ver anexo 6, buscó determinar la disposición de los encuestados a aceptar el llamado de atención de otro ciudadano por el incumplimiento de alguna norma de seguridad vial en el espacio público. La opción de respuesta para esta pregunta fue dicotómica Si o No.

El índice de fiabilidad del instrumento modificado fue validado mediante el software estadístico de ciencias sociales SPSS, utilizando el coeficiente Alfa de Cronbach que dio como resultado 0,799 índice de fiabilidad del instrumento; lo que quiere decir que fue relativamente

bueno, debido a que hubo resultados que no tuvieron un grado de coherencia lógica como por ejemplo los ítems número 3: ‘Cruzo la vía por el paso peatonal cebra’ y el ítem 14. ‘Cruzo la vía por la cebra, con mi mascota cumpliendo el código de policía’; y terminaron afectando la consistencia interna del instrumento.

Tabla 1

Ficha técnica del instrumento

Instrumento	Cuestionario 1	Cuestionario 2
Nombre	Encuesta para empleados /colaboradores voluntarios	Encuesta para transeúntes voluntarios
Objetivos	Establecer el nivel de seguimiento de las normas de tránsito para peatones Establecer la disposición de los encuestados a realizar un llamado de atención cuando se infringe una norma de tránsito	Establecer la disposición de los encuestados a recibir un llamado de atención cuando se infringe una norma de tránsito
Fuente de procedencia	Los comportamientos urbanos responsables del peatón. (Fundación MAPFRE, 2014, p. 58)	
Contenido	Pregunta número uno. Multidimensional con 18 ítems de variables medidas.	
Tipo de instrumento	Cuestionario cuantitativo	
Fiabilidad	Análisis de fiabilidad por Alfa de Cronbach realizado por medio del software estadístico de ciencias sociales SPSS ($\alpha = 0.799$) indica que la escala tiene consistencia interna relativamente buena	

Fuente: adaptada Vara, 2010, p. 268

Nota: la tabla está dividida en tres columnas con elementos del cuestionario número 1. y el cuestionario número 2.

Procedimiento

El contexto del trabajo de investigación se desarrolló en la jornada de la mañana dentro del horario laboral de la empresa social del Estado Hospital María Auxiliadora y en cuatro fases de exploración. Ver ilustración 1.

Primera fase: se ejecutó en las instalaciones del hospital en donde los voluntarios en calidad de peatones diligenciaron la encuesta para medir el nivel de seguimiento de las normas de tránsito y la disposición a realizar un llamado de atención a un ciudadano peatón por el incumplimiento de las normas de tránsito.

Segunda fase: se basó en los resultados de las encuestas del voluntariado corporativo permitiendo identificar las reglas y asimismo la caracterizaron de las metacontingencias consideradas necesarias para orientar el aprendizaje de los comportamientos responsables del peatón.

En este mismo momento también se pudo determinar la disposición de las y los voluntarios para realizar el llamado de atención a otros ciudadanos por el incumplimiento de las normas de tránsito.

Tercera fase: consistió en presentarle al voluntariado los resultados del seguimiento de las normas y las reglas y metacontingencias diseñadas que conllevan beneficios tanto individuales como colectivos para los peatones y los demás usuarios de las vías.

Adicionalmente se hizo una actividad de entrenamiento con los voluntarios acerca de la manera de abordar a los transeúntes y como realizar el llamado de atención mediante la verbalización de reglas y metacontingencias para orientar el aprendizaje de los comportamientos responsables de peatón.

Cuarta fase: se diseñó y llevo a cabo un evento de voluntariado corporativo de carácter educativo ejecutado en un lugar del espacio público conocido como la vía carrera 3^a con calle 2^a del municipio de Mosquera; que consistió en medir el nivel de seguimiento de las normas de tránsito por parte de los transeúntes peatones y la disposición de estos a recibir un llamado de atención por el incumplimiento de las normas de tránsito. Quienes respondieron si estar dispuestos a recibir el llamado de atención, de parte de los voluntarios, escucharon las reglas y metacontingencias que cada uno debería seguir para prevenir accidentes.

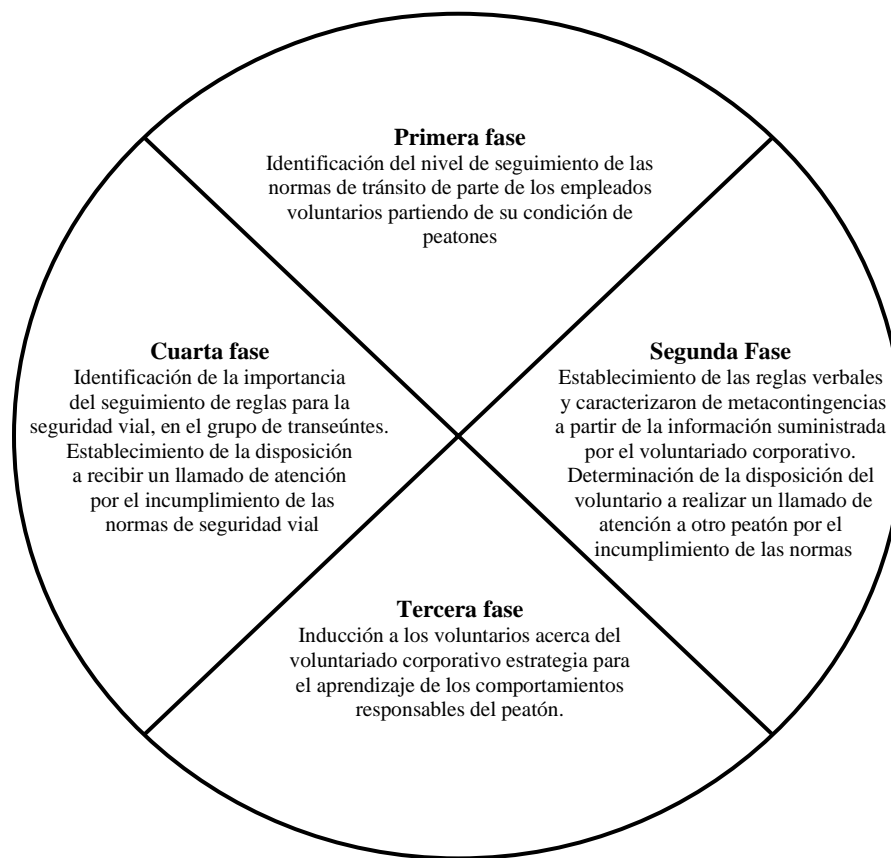


Ilustración 1. Fases de exploración

Fuente: elaboración propia

Nota: se representa en un círculo dividido en cuatro segmentos cada una de las fases de exploración del estudio.

Los resultados de la pregunta número uno de la encuesta se calcularon por medio de la herramienta análisis de datos científicos y financieros de Excel Office 2010 y los datos estadísticos que se miden para cada una de las variables son la media aritmética y la desviación estándar, encontrando en esta última mínimas desviaciones.

Aun cuando la media aritmética debería ser cinco que es el máximo nivel de seguimiento de las normas de tránsito esperado, se acepta el nivel cuatro interpretado dentro del análisis como muy rara vez infringe las normas de tránsito.

Las respuestas con media aritmética en el nivel tres es interpretadas en el marco de este estudio como: a veces se acatan las normas de tránsito para peatones, o da igual cumplirlas o no

cumplirlas; lo que se asume como comportamiento de indiferencia frente a la importancia del seguimiento de las normas de tránsito.

Los resultados de la pregunta número dos se han calculados de acuerdo con el porcentaje de respuestas afirmativas y negativas.

Para el evento de voluntariado corporativo; ver fotos 1., se organizaron cuatro grupos de voluntarios que entre las 10:00 y 12:00 horas del día y por turnos de 30 minutos participaron observando, aplicando la encuesta y realizando el llamado de atención mediante la verbalización de reglas y metacontingencias necesarias para el aprendizaje de los comportamientos responsables del peatón.



Ilustración 2. Evento de voluntariado corporativo

Fuente: elaboración propia

Nota: voluntarios realizando el llamado de atención a peatones transeúntes

Limitaciones

Las limitaciones presentadas durante el procedimiento de investigación obedecieron principalmente a falta de recursos económicos y datos suficientes por parte de la Secretaría de Movilidad recientemente creada para entonces.

Situaciones de tipo administrativo de orden gubernamental por cuanto se presentaron cambios en la planta del personal del hospital; adicionalmente el proceso electoral de alcaldes en el territorio nacional restringió actividades lo cual obligó a replantear el estudio.

En el entorno laboral el tiempo asignado fue insuficiente para que los empleados voluntarios pudieran recibir la formación y entrenamiento con relación al voluntariado.

Resultados y comentarios

A continuación se presentan los resultados desde las categorías teóricas que se manejaron en el proyecto.

Los datos se obtuvieron a partir del cálculo de la media aritmética del nivel de seguimiento de las normas de tránsito por parte de los empleados voluntarios del Hospital María Auxiliadora.

De acuerdo con el criterio establecido y en relación con lo que se encuentra dispuesto en la legislación actual vigente Ley 769 del 2002, Título III, Capítulo II Peatones. Los comportamientos que representan un nivel de seguimiento de normas más inconstante por encontrarse en la escala de seguimiento fueron: el uso del celular mientras cruzan la vía pública, caminar en medio de los vehículos, caminar en el espacio peatonal de la ciclorruta a veces; cruzar algunas veces por los pasos peatonales incluyendo los puentes peatonales son los comportamientos que representan un nivel de seguimiento de normas más inconstante por encontrarse en el nivel tres. Ver tabla 2., y gráfica 1.

Con base en los resultados se identificaron las reglas verbales y metacontingencias necesarias para orientar el aprendizaje de los comportamientos responsables de los empleados voluntarios partiendo de su condición de peatones y que al mismo tiempo servirían de base para educar a otros peatones en el espacio público durante el evento de voluntariado corporativo.

Tabla 2

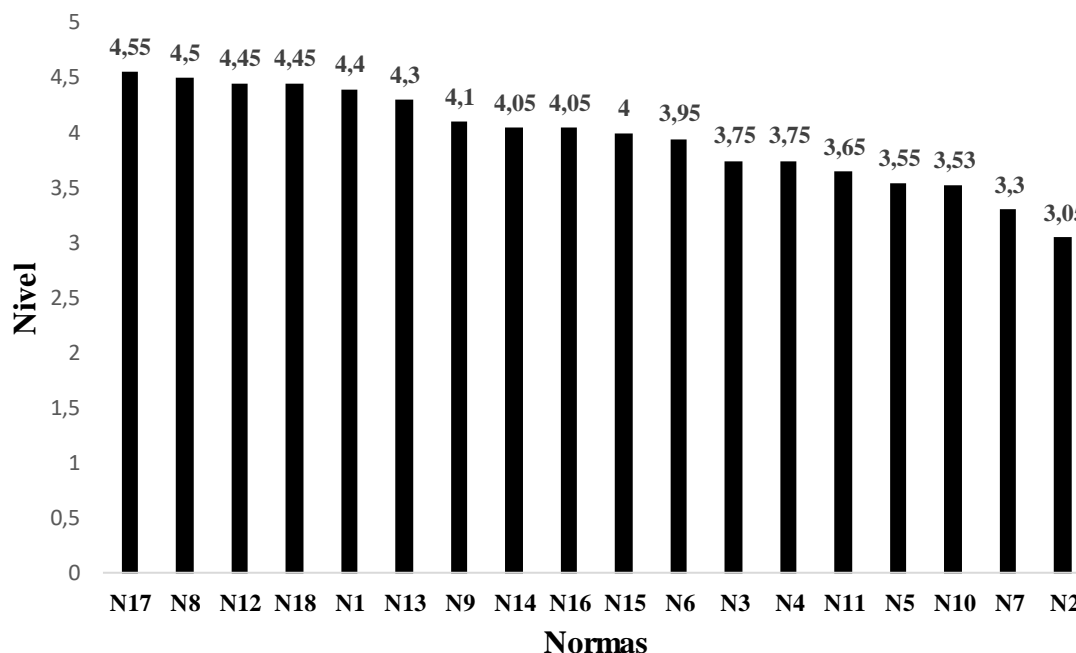
Media aritmética del nivel de seguimiento de las normas de tránsito por parte de los empleados voluntarios

Ítem	Normas de tránsito	Media aritmética
8.	Miro hacia ambos lados antes de cruzar las vías	4,5
17.	Cuando el agente de tránsito y el semáforo dan una señal, atiendo la del agente	4,6
18.	Cuando el semáforo de la ciclorruta se encuentra en verde para las ciclas yo peatón me detengo	4,4
1.	Camino en el anden	4,4
12.	No me paro en la calzada	4,4
13.	Cojo de la mano a los menos de 12 años cuando cruzo la vía por la cebra	4,3
9.	Evito jugar o hacer bromas mientras cruzo las vías	4,1
14.	Cruzo la vía por la cebra, con mi mascota cumpliendo el código de policía	4,0
15.	Ayudo a las personas con discapacidad a cruzar las vías	4,0
16.	No realizo compras en los puestos instalados en la calzada	4,0
6.	Cruzo la vía caminando en vez de corriendo	4,0
3.	Cruzo la vía por el paso peatonal (cebra)	3,8
4.	Hago uso del puente peatonal para cruzar la vía	3,8
11.	No me bajo del bus en la mitad de la vía	3,7
5.	No hablo por el celular mientras cruzo las vías	3,6
2.	Camino en el espacio peatonal de la ciclorruta	3,0
10.	No cruzo la vía entre los vehículos estacionados o en movimiento	3,5
7.	No voy con audífonos escuchando el celular	3,3

Fuente: elaboración propia.

Nota: La tabla consiste en tres columnas en la primera columna del lado izquierdo aparecen dieciocho filas con los números del ítem de las normas, en la columna del centro las normas de tránsito y en la tercera y última columna ubicada al lado derecho se muestran los datos de la media aritmética ordenadas de manera descendente.

Nota de función: =PROMEDIO (A1:A20); (valor B1:B20;valorR1:R20)



Gráfica 1. Nivel de seguimiento de las normas por parte de los empleados voluntarios

Fuente: propia

Nota: la ilustración representa una gráfica de columnas agrupadas, en el eje horizontal del plano aparecen las normas de tránsito organizadas de manera descendente de acuerdo con el nivel de seguimiento que se muestra en el eje vertical del plano.

Las reglas verbales y metacontingencias se diseñaron gramaticalmente en primera y segunda persona en singular y plural, buscando generar reflexión acerca de las consecuencias para sí mismo de sus propios comportamientos y para los otros y generar compromiso entre los peatones empleados voluntarios, al mismo tiempo que sirvieran de apoyo para orientar el aprendizaje de los comportamientos responsables del peatón durante el evento de voluntariado corporativo del Hospital María Auxiliadora.

El diseño de reglas verbales y metacontingencias ver ilustración 2., orientan acerca del momento en que es demandado el comportamiento, indican qué hacer, refiere los peligros asociados con las consecuencias más probables y el beneficio tanto individual como colectivo por el acatamiento de las reglas.

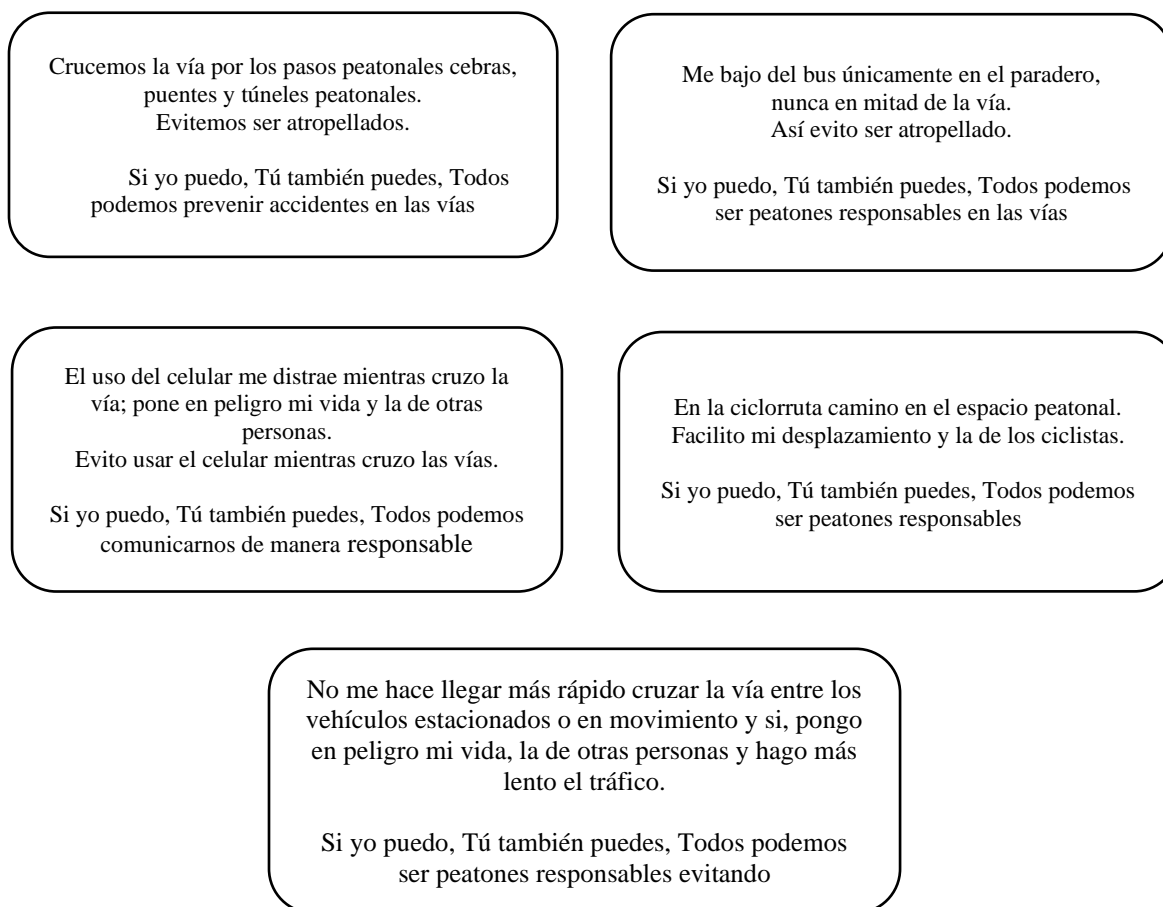
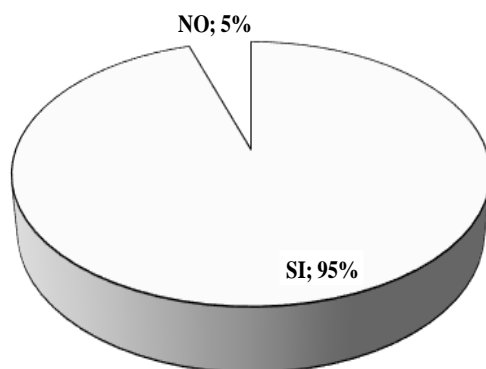


Ilustración 3. Reglas y metacontingencias diseñadas a partir de las respuestas de los voluntarios

Fuente: propia

Nota: Se ilustra en dentro de cinco rectángulos, el diseño de reglas verbales y metacontingencias creadas para orientar el aprendizaje de los comportamientos responsables del peatón.

A la pregunta número dos; ver gráfica 2., el 95% de los empleados voluntarios del Hospital María Auxiliadora respondieron si estar dispuesto a realizar un llamado de atención a un peatón por el incumplimiento de las normas de tránsito. El 5% respondió no estar dispuesto.



Gráfica 2. Porcentaje de empleados voluntarios dispuestos a realizar un llamado de atención

Fuente: propia

Nota: Se representa en un gráfico circular el porcentaje de los empleados voluntarios del Hospital María Auxiliadora que sí y no están dispuestos a realizar el llamado de atención a los peatones que infringen las normas de tránsito.

En cuanto a los datos obtenidos de las encuestas aplicadas a los transeúntes peatones ver tabla 3. y manteniendo el mismo criterio de análisis para los resultados de las encuestas aplicadas a los empleados voluntarios, se encontró que realizar compras en los puestos instalados en la calzada, cruzar las vías mientras usan el celular, cruzar las vías corriendo en vez de caminando, algunas veces cruzar por la cebra mientras caminan con la mascota, cruzar las vías en medio de los vehículos y algunas veces no caminar en el espacio peatonal de la ciclorruta, son las normas con un nivel de seguimiento intermedio ver gráfica 3., lo cual se puede interpretar como indiferencia frente a la importancia que tiene cumplir o no cumplir las normas de tránsito.

Tabla 3

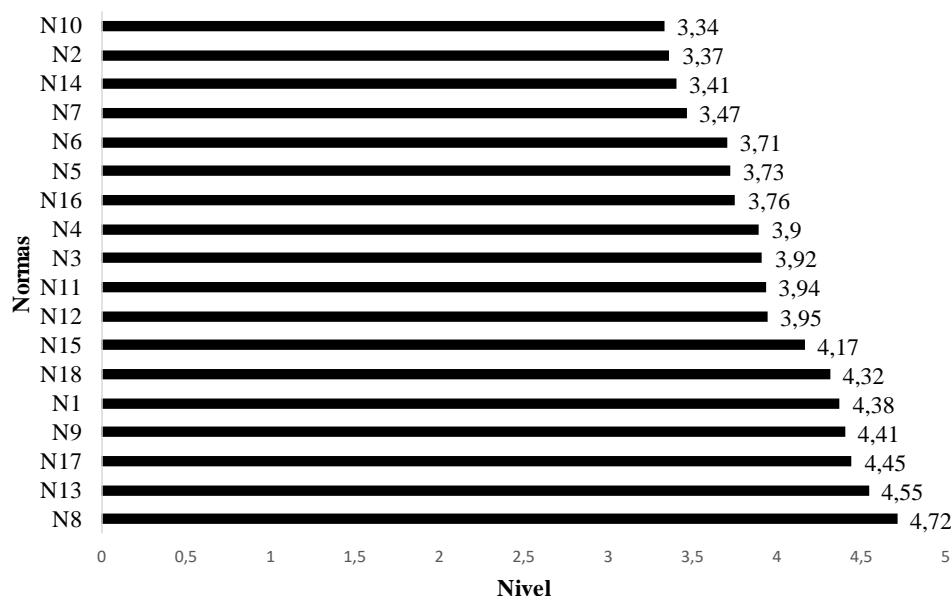
Media aritmética del nivel de seguimiento de las normas de tránsito por parte de los transeúntes peatones

Ítem	Normas de tránsito	Media aritmética
8	Miro hacia ambos lados antes de cruzar las vías	4,7
13	Cojo de la mano a los menos de 12 años cuando cruzo la vía por la cebra	4,6
9	Evito jugar o hacer bromas mientras cruzo las vías	4,4
17	Cuando el agente de tránsito y el semáforo dan una señal, atiendo al agente	4,4
1	Tránsito en el andén	4,3
18	Cuando el semáforo de la ciclorruta se encuentra en verde para las ciclas yo peatón me detengo	4,3
15	Ayudo a las personas con discapacidad a cruzar las vías	4,1
3	Cruzo la vía por el paso peatonal (cebra)	4,0
4	Hago uso del puente peatonal para cruzar la vía	4,0
11	No me bajo del bus en la mitad de la vía	4,0
12	No me paro en la calzada	4,0
16	No realizo compras en los puestos instalados en la calzada	3,8
5	No hablo por el celular mientras cruzo las vías	3,7
6	Cruzo la vía caminando en vez de corriendo	3,7
7	No voy con audífonos escuchando el celular	3,4
14	Cruzo la vía por la cebra, con mi mascota cumpliendo el código de policía	3,4
2	Camino en el espacio peatonal de la ciclorruta	3,3
10	No cruzo la vía entre los vehículos estacionados o en movimiento	3,3

Fuente: propia.

Nota: La tabla consiste en tres columnas en la primera columna del lado izquierdo aparecen dieciocho filas con los números del ítem de las normas, en la columna del centro las normas de tránsito y en la tercera y última columna ubicada al lado derecho se muestran los datos de la media aritmética ordenadas de manera descendente.

Nota de función: =PROMEDIO (A1:A20); (valor B1:B20;valorR1:R20)



Gráfica 3. Nivel de seguimiento de las normas por parte de los transeúntes peatones

Fuente: propia.

Nota: la ilustración representa una gráfica de columnas agrupadas, en el eje horizontal del plano aparecen las normas de tránsito organizadas de manera descendente de acuerdo con el nivel de seguimiento que se muestra en el eje vertical del plano.

En los datos obtenidos de las encuestas de los transeúntes se encontraron normas con el mismo grado de seguimiento de los empleados voluntarios: ir escuchando o hablando por celular mientras cruza la vía, cruzar la vía entre los vehículos estacionados o en movimiento, a veces caminar en el espacio peatonal de la ciclorruta. El tener una media aritmética de tres se ha interpretado que son comportamientos inconstantes por cuanto a veces se siguen o no se siguen las normas.

Por consiguiente el diseño de reglas verbales y metacontingencias diseñadas a partir de los resultados de las encuestas de los empleados voluntarios, sirvieron de apoyo para orientar el aprendizaje de los comportamientos responsables de los transeúntes peatones durante el evento de voluntariado corporativo realizado en la carrera tercera con calle segunda del municipio de Mosquera.

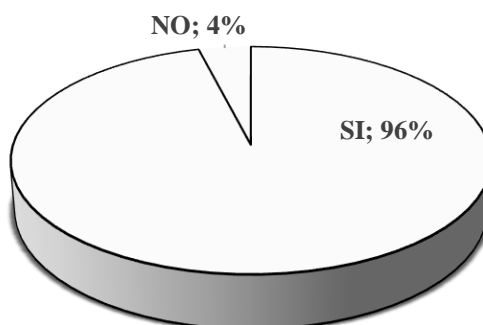
Aunque este trabajo de investigación dentro de los objetivos no contempló medir las razones por las cuales los peatones acatan con mayor frecuencia unas normas, mientras que otras no, según información suministrada de manera informal por parte de algunos de los peatones

encuestados, refirieron no acatar las reglas por presión social algo que se evidencia por ejemplo con el uso descontrolado del celular mientras se transita por las vías del espacio público. Algunos de ellos consideran vital responder o hacer una llamada sin importar el lugar en donde se encuentren, ni advertir los posibles riesgos del entorno.

De otro lado, la razón por la que el seguimiento a la norma de movilidad en el espacio peatonal de la ciclorruta no es el nivel máximo esperado, se asume que puede deberse a falta de procesos pedagógicos en el espacio público, considerando que las ciclorrutas llevan poco tiempo de funcionamiento en el municipio y previo a la autorización para ponerlas a disposición de la ciudadanía no hubo un proceso pedagógico para los peatones residentes ni para quienes se movilizan transitoriamente.

La prisa fue el principal argumento de los peatones encuestados para cruzar las vías en medio de los vehículos estacionados o en movimiento.

Con respecto a la pregunta número dos., el 96% de los transeúntes peatones respondieron si estar dispuesto a aceptar el llamado de atención de parte de otro ciudadano por incumplir las normas de tránsito. El 4% respondió no estar dispuesto. Ver gráfica 4.



Gráfica 4

Porcentaje transeúntes peatones dispuestos a recibir un llamado de atención de otro ciudadano peatón

Fuente: propia:

Nota: La ilustración muestra en un gráfico circular el porcentaje de los transeúntes peatones dispuestos a recibir el llamado de atención de otro ciudadano peatón por infringir las normas de tránsito.

Los transeúntes peatones que respondieron si estar dispuestos a aceptar el llamado de atención y cuya contravención de normas fueron las mismas de los empleados voluntarios, atendieron el llamado de atención del voluntariado corporativo mediante la verbalización de las reglas y metacontingencias diseñadas para tal fin.

La disposición a realizar y aceptar un llamado de atención en ambos grupos tubo un porcentaje muy alto, lo que favorece al aprendizaje de los comportamientos responsables de los peatones en las vías del espacio público.

Hay que decir que los resultados de la presente investigación son de orden teórico científico en la medida en que aporta desde el campo de la pedagogía urbana al acatamiento voluntario de las normas en las vías del espacio público urbano, para contribuir al aprendizaje de prácticas culturales solidarias y seguras para la prevención de los accidentes de tránsito de uno de los usuarios más vulnerables en el sistema vial como son los peatones.

El Voluntariado corporativo de carácter educativo es una estrategia que contribuye a la formación de los comportamientos responsables del peatón.

Es importante destacar que esta investigación realiza un aporte teórico y práctico al caracterizar un evento de voluntariado corporativo que servirá de referente para otros eventos de características similares para la prevención de accidentes de tránsito implicando a más usuarios del sistema vial del municipio de Mosquera y de otras ciudades de Colombia.

A manera de comentarios se destaca la gran disposición de los empleados voluntarios para promover y ser multiplicadores de reglas en las vías del espacio público; y de la misma manera la gran disposición de los transeúntes en este caso peatones para aceptar el llamado de atención de otro conciudadano, máximo cuando se dan cuenta que es una persona que en su misma condición de peatones pero en calidad de voluntario con carácter altruista y solidario desean cooperar para mejorar la calidad de vida y contribuir a la convivencia ciudadana. Este resultado es uno de los elementos clave para el aprendizaje de los comportamientos responsables de los usuarios de las vías y para el sostenimiento de las metacontingencias como practica cultural.

Producto del trabajo de investigación fue el diseño y ejecución de un evento de voluntariado corporativo de índole educativo para orientar el aprendizaje de los comportamientos responsables del peatón en la carrera tercera con calle segunda del municipio de Mosquera el cual estuvo caracterizado por seis aspectos. Ver ilustración 3.

Postura epistemológica en el campo de la Pedagogía Urbana y Ambiental; situado en un contexto social, normativo y empresarial; con participación libre, voluntaria y solidaria de ciudadanos empleados del Hospital María Auxiliadora de Mosquera; acorde con los objetivos estratégicos de la empresa; con acción sistémica para el aprendizaje de los comportamientos responsables del peatón; medio de aprendizaje y autorregulación de comportamientos responsables del peatón en las vías del espacio público en función del bienestar individual y comunitario.

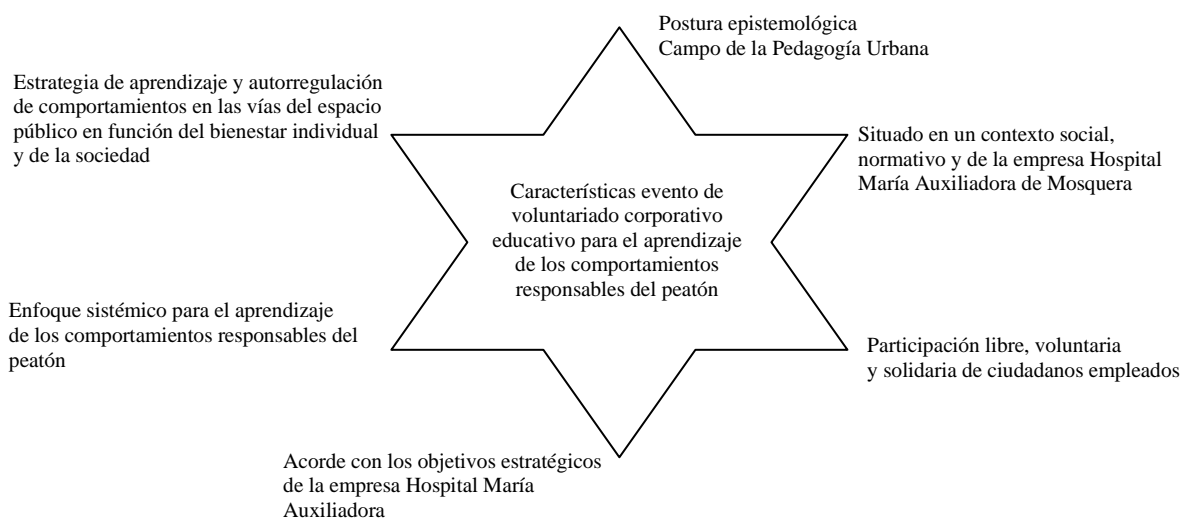


Ilustración 4 Características de un evento de voluntariado corporativo de índole educativo para orientar el aprendizaje de los comportamientos responsables de peatón

Fuente: propia

Nota: Las característica están representadas en una estrella de seis puntas.

A manera de comentarios se puede decir que un evento de voluntariado corporativo de carácter educativo para el aprendizaje de los comportamientos responsables del peatón en el espacio público en principio debe tener ciertas características como las que se han aportado en esta investigación para favorecer el diseño y planificación de metacontingencias como unidad de medida de la práctica cultural.

Además “estaría cumpliendo funciones de información y motivación por cuanto comunican la probabilidad de las consecuencias de los actos y modifica el grado de motivación de los observadores para actuar del mismo modo” (Páramo, 2009, p.37).

Dadas las limitaciones de tiempo y de recursos económicos no fue posible continuar realizando otros eventos de voluntariado, ni diseñar las reglas verbales y metacontingencias necesarias de acuerdo con los hallazgos en las encuestas de los peatones. Estas mismas limitaciones impidieron medir los efectos causados en el aprendizaje.

Conclusiones

A partir de los resultados obtenidos se puede concluir que:

1. Se hace posible orientar el aprendizaje de los comportamientos responsables del peatón en las vías del espacio público mediante la estrategia de voluntariado corporativo, gracias a ciertas características como las que se crearon producto de este trabajo de investigación.
2. Los empleados voluntarios conscientes de su rol de ser peatones en las vías del espacio público y su función de voluntarios, de manera consciente y solidaria se convirtieron en facilitadores en la identificación del nivel de seguimiento de las normas de tránsito base fundamental para establecer las reglas verbales y el diseño de las metacontingencias necesarias para orientar el aprendizaje de comportamientos responsables de los peatones en la carrera tercera con calle segunda del municipio de Mosquera.
3. La gran disposición de los empleados voluntarios para realizar un llamado de atención en el espacio público a otro conciudadano reconocido en su misma condición de peatones que infringen normas, durante el evento de voluntariado corporativo se convirtieron en propagadores de reglas para una movilidad segura y responsable al mismo tiempo que tuvieron la oportunidad de aprenderlas intencionalmente.
4. El mayor porcentaje de transeúntes voluntarios dispuestos a aceptar el llamado de atención de otro ciudadano cuando infringe alguna norma de tránsito se convierte en oportunidades para estimular la autorregulación y aprender comportamientos adecuados y responsables en las vías sin necesidad de que se tenga que acudir a mecanismos punitivos en beneficio de la calidad de vida individual y de la sociedad.
5. La verbalización de reglas entre peatones voluntarios y transeúntes posibilitó un fenómeno dialógico de reconocimiento de sí mismos y el otro de manera empática para dar lugar a los comportamientos responsables.

Recomendaciones

En relación con los hallazgos y conclusiones de la investigación, se enuncian algunas recomendaciones pedagógicas que fomenten el aprendizaje de los comportamientos responsables del peatón mediante el voluntariado corporativo de carácter educativo en las vías del espacio público.

1. La presente investigación podrá servir de base para el desarrollo de otros programas de voluntariado corporativo de carácter educativo para el aprendizaje y sostenimiento de los comportamientos responsables de los diferentes usuarios de las vías en la modalidad de conductores de vehículos, motos, bicicletas así como también los pasajeros.
2. Crear reglas verbales y diseñar metacontingencias en relación con las normas identificadas con nivel de seguimiento tres por parte de los transeúntes peatones.
3. Con el propósito de lograr nuevos aprendizajes de los comportamientos responsables del peatón y hacer posible que estos se mantengan en el tiempo se recomienda seguir realizando con mayor frecuencia en las vías del espacio público jornadas de voluntariado corporativo de carácter educativo de similares características a la de la investigación.
4. Las señaléticas al igual que el mobiliario deben ser consideradas a la hora de diseñar y planificar el espacio público puesto que permiten establecer patrones de uso del espacio con el fin de regular el comportamiento de las personas.
5. Medir el nivel de aprendizaje de los comportamientos responsables de los usuarios de las vías gracias a la acción del voluntariado corporativo de carácter educativo.
6. Adelantar una investigación académica posterior para conocer las razones por las cuales los peatones siguen más unas normas que otras permitirá enriquecer en gran medida el aprendizaje de los comportamientos responsables de los usuarios de las vías.
7. Dar a conocer la investigación a los administradores de la Secretaría de Movilidad de Mosquera, a las directivas y voluntarios del Hospital María Auxiliadora, así como también a otras entidades gubernamentales, sector empresarial y medios de comunicación local del municipio de tal modo que la experiencia se replique.
8. Las señaléticas al igual que el mobiliario deben ser consideradas a la hora de diseñar y planificar el espacio público puesto que permiten establecer patrones de uso del espacio con el fin de regular el comportamiento de las personas.

9. Asignar los recursos que sean necesarios para madurar el evento en proyecto de voluntariado educativo para el aprendizaje de los comportamientos responsables de los usuarios de las vías desde el gobierno municipal y empresarial.
10. Teniendo en cuenta los resultados de estudios similares desarrollados por otros investigadores se recomienda el uso de señaléticas en razón a que “se observaron cambios importantes sobre el comportamiento de los peatones” (Fundación MAPFRE, p. 47), en ese orden de ideas mayor responsabilidad.
11. El aprendizaje de los comportamientos responsables de peatón así como también de los demás usuarios de las vías mediante la estrategia del voluntariado corporativo de carácter educativo en las vías del espacio público se puede enriquecer mediante el uso de señaléticas ver ilustración 5. ‘Propuesta modelo señalética’. Instaladas en forma fija a manera de bandera o usadas de forma itinerante por personas para ubicar de forma visible en zonas del espacio público contiguas a las vías.
12. Mediante escritura alfabética se podrá comunicar las reglas y las consecuencias del comportamiento, a continuación empleando animaciones se busca mostrar el comportamiento adecuado esperado que ha de ejecutarse y que finalmente comunica la metacontingencias al igual que como se hizo con la regla.
13. Es importante decir que este tipo de estrategia es incluyente en la medida que permite incorporar la escritura braille para comunicar a los usuarios de las vías peatones con discapacidad visual y brinda elementos comunicativos más claros para las personas con discapacidad auditiva, solo por mencionar algunos ejemplos.



Ilustración 5.

Fuente: textos

Nota: animaciones de

Propuesta modelo de señalética

creación propia

uso libre, dominio público

Referencias

- Alcaldía de Mosquera. Departamento de Cundinamarca Colombia, 2016. *Plan Estratégico de Seguridad Vial 2016 - 2019*. Municipio de Mosquera
- Asociación Internacional de Ciudades Educadoras. Delegación para América Latina. (2019). *Espacio Urbano y Ciudades Educadoras. Cuaderno de debate No. 5*. Recuperado de <https://www.edcities.org/wp-content/uploads/2019/08/C.-DEBATE-V-espan%CC%83ol.pdf>
- Burbano, A.M. (2009). *La convivencia ciudadana: su análisis a partir del “aprendizaje por reglas.”* Revista Colombiana de Educación, (número 57). Recuperado de: <https://www.redalyc.org/pdf/4136/413635251003.pdf>
- Burbano, A.M, Páramo, P. (2013). La investigación en espacio público desde la academia y las instituciones gubernamentales en Colombia. En A. Burbano (Ed). *La ciudad habitable: espacio público y sociedad* (p. 40). Bogotá, Colombia: Universidad Piloto de Colombia.
- Congreso de Colombia (2011). *Ley 1503*. Recuperado de <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=45453>
- Dirección de prospectiva y evaluación. Alcaldía Municipal de Mosquera Cundinamarca. Colombia (2019). *Ficha básica estadística 2018*. Recuperado de http://mosqueracundinamarca.micolombiadigital.gov.co/sites/mosqueracundinamarca/content/files/000405/20233_ficha-estadistica-2018-corregida.pdf
- El Presidente de la República de Colombia, (1938). Decreto número 463. Recuperado de https://www.mineducacion.gov.co/1759/articles-102714_archivo_pdf.pdf
- El Congreso de Colombia. (2011). *Ley 1503*. Recuperado de <http://web.mintransporte.gov.co/jspui/handle/001/367>
- El Presidente de la República de Colombia. (2002). *Ley 769*. Recuperado de <http://web.mintransporte.gov.co/jspui/handle/001/395>
- El Presidente de la República de Colombia. (2015). *Decreto 0056*. Recuperado de <https://www.minsalud.gov.co/sites/rid/Lists/BibliotecaDigital/RIDE/DE/DIJ/decreto-0056-de-2015.pdf>
- El Presidente de la República de Colombia. Gobierno Nacional (2002). *Ley 769*. Recuperado de <http://web.mintransporte.gov.co/jspui/handle/001/395>


- El Presidente de la República Colombia. (2015). *Plan Nacional de Seguridad Vial Colombia (2011-2021)*. Recuperado de <https://ansv.gov.co/public/documentos/PLAN%20NACIONAL%20DE%20SEGURIDAD%20VIAL.compressed.pdf>
- El Presidente de la República de Colombia. (2015). Decreto 0056. Recuperado de <https://www.minsalud.gov.co/sites/rid/Lists/BibliotecaDigital/RIDE/DE/DIJ/decreto-0056-de-2015.pdf>
- El Presidente de la República de Colombia. (2013). Decreto 2851. Recuperado de <http://wsp.presidencia.gov.co/Normativa/Decretos/2013/Documents/DICIEMBRE/06/DECRETO%202851%20DEL%2006%20DE%20DICIEMBRE%20DE%202013.pdf>
- Ferrer, A. Smith, R. Espinosa, O. Cuellar, M. Raffo, V. (2013). *Análisis de la Capacidad de Gestión de la Seguridad Vial Colombia*. Recuperado de https://scholar.google.es/scholar?hl=es&as_sdt=0%2C5&q=An%C3%A1lisis+de+la+Capacidad+de+Gesti%C3%B3n+de+la+Seguridad+Vial&btnG=
- Fundación MAPFRE (2014). *Los comportamientos urbanos responsables de peatón*. Recuperado de https://www.fundacionmapfre.org/fundacion/es_es/images/los-comportamientos-urbanos-responsables-del-peaton_tcm164-127791.pdf
- Glenn, S.S. (1988). *Contingencies and Metacontingencies: Toward a Synthesis of Behavior Analysis and Cultural Materialism*. Recuperado de <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC2741963/pdf/behavan00059-0069.pdf>
- Gobernación de Cundinamarca. Colombia (2016). *Plan de Desarrollo Departamental 2016 – 2020 “Unidos Podemos Más”*. Recuperado de <http://www.cundinamarca.gov.co/wcm/connect/2a9dd7d1-d693-414a-94cd-37fe5f901e7d/PLAN+DE+DESARROLLO+VERSION+FINAL.pdf?MOD=AJPERES&CVID=IDIW39U>
- Gobierno de Colombia. (2019). *Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022*. Recuperado de <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Prensa/PND-2018-2022.pdf>
- Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses. (2018). *Datos para la vida. Comportamiento de muertes y lesiones por accidente de transporte. Colombia, año 2018*. Recuperado de <https://www.medicinalegal.gov.co/cifras-estadisticas/forensis>

- Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses. (2015). *Comportamiento de muertes y lesiones por accidentes de transporte. Colombia 2015*. Recuperado de <https://www.medicinalegal.gov.co/cifras-estadisticas/forensis>
- Ministerio de Salud y Protección Social, (2019). *Guía para la implementación de la estrategia de movilidad segura, saludable y sostenible. Orientaciones técnicas y metodológicas*. Recuperado de <https://www.minsalud.gov.co/sites/rid/Lists/BibliotecaDigital/Forms/DispForm.aspx?ID=19261>
- Organización Mundial de la Salud. (2011). *Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020*. Recuperado de https://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/es/
- Organización Mundial de la Salud. (2004). *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito. Resumen*. Recuperado de https://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/summary_es.pdf
- Organización de las Naciones Unidas, 2011, *Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020* Recuperado de https://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/plan_spanish.pdf?ua=1
- Organización de las Naciones Unidas OMS (2018). *La Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible: una oportunidad para América Latina y el Caribe*. (LC/G.2681-P/Rev.3), Santiago. ... LC/G.2681-P/Rev.3 ... *países de América Latina y el Caribe*. Recuperado de https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/40155/24/S1801141_es.pdf
- Organización de las Naciones Unidas. (2015). Informe sobre el estado del voluntariado en el mundo. Recuperado de https://www.unv.org/sites/default/files/21337%20-%20SWVR%20report%20-%20SPANISH%20-%20web%20single%20pages_1.pdf
- Páramo, P.F. (2009). *Revista Colombiana de Educación*. Pedagogía Urbana 57. Pedagogía Urbana: elementos para su delimitación como campo de conocimiento (p.24). Bogotá, Colombia: Kimpres Ltda.

- Páramo, P. (2010). *Aprendizaje situado: creación y modificación de prácticas sociales en el espacio público urbano*. Recuperado de <https://doi.org/10.1590/S0102-71822010000100016>
- Páramo, P.F. (2013). *Comportamiento urbano responsable: las reglas de convivencia en el espacio público*. Revista Latinoamericana de Psicología Volumen 45 No 3. Recuperado de <http://dx.doi.org/10.14349/rlp.v45i3.1488>
- Páramo, P.F. (2014). *Los comportamientos urbanos responsables del peatón*. Fundación MAPFRE. Recuperado de https://www.fundacionmapfre.org/fundacion/es_es/images/los-comportamientos-urbanos-responsables-del-peaton_tcm164-127791.pdf
- Páramo, P.F. (2019). *Convivencia ciudadana en ciudades latinoamericanas*. Universidad Pedagógica Nacional, Universidad de la República Uruguay. Colección Educación, Cultura y Política. Primera Edición Bogotá. Recuperado de <http://repository.pedagogica.edu.co/handle/20.500.12209/10000>
- Páramo, P.F. (2016). *Reglas proambientales: una alternativa para disminuir la brecha entre el decir-hacer en la educación ambiental*. *Suma Psicológica*. Konrad Lorenz. Recuperado de <https://doi.org/10.1016/j.sumpsi.2016.11.001>
- Páramo, P.F. (2017). *Convivencia ciudadana*. Universidad Pedagógica Nacional. Documento aceptado para publicar. 3 - 4, 7.
- Páramo, P.F. (s.f) *La recuperación del espacio público para la formación del ciudadano en comportamientos urbanos responsables*, (educación y ciudad 21), 162.
- Páramo, P. y Cuervo, M. (2009). *La Experiencia Urbana en el espacio público de Bogotá en el siglo XX. Una mirada desde las prácticas sociales*. Recuperado de https://www.researchgate.net/publication/268926328_La_experiencia_urbana_en_el_espacio_publico_de_Bogota_siglo_XX
- Páramo, P., & Contreras Díaz, M. (2018). *Formación ciudadana en comportamientos urbanos responsables: Etnografía rápida orientada a la convivencia en el espacio público urbano*. *Cuadernos De Vivienda Y Urbanismo*, 11(22). Recuperado de <https://doi.org/10.11144/Javeriana.cvu11-22.fccu>
- Pinilla, F. (2019), *La promoción de los comportamientos urbanos responsables -CUR- : una alternativa pedagógica para mejorar la calidad de vida*

- de los ciudadanos*. Recuperado de <http://repositorio.pedagogica.edu.co/bitstream/handle/20.500.12209/11370/TO-23648.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Pinillos, A. Fernández, J. (2011). *De la RSC a la sostenibilidad corporativa: una evolución necesaria para la creación de valor*. Recuperado de https://scholar.google.es/scholar?hl=es&as_sdt=0%2C5&q=De+la+RSC+a+la+sostenibilidad+corporativa%3A+una+evoluci%C3%B3n+necesaria+para+la+creaci%C3%B3n+de+valor&btnG=
- Red de Voluntariado Corporativo. (2017). *Informe sobre tendencias e innovación en el voluntariado corporativo*. Recuperado de <https://www.voluntare.org/wpdm-package/informe-tendencias-e-innovacion-voluntariado-corporativo/>
- Ruíz, J., & Herrera, A. (2016). *Accidentes de tránsito con heridos en Colombia según fuentes de información: caracterización general y tipologías de accidentes*. *Revista CES Psicología*, 9(1), 32-46, Recuperado de <http://www.scielo.org.co/pdf/cesp/v9n1/v9n1a04.pdf>
- Saldarriaga, A (1997). *Educación y ciudad*. Recuperado de <http://revistas.idep.edu.co/index.php/educacion-y-ciudad/article/view/259/232>. 20
- Secretaría de gobierno y Participación Comunitaria. Alcaldía de Mosquera Departamento de Cundinamarca Colombia. (s.f.). *Plan Estratégico de Seguridad Vial Municipio de Mosquera 2016 - 2019*. Recuperado de https://mosqueracundinamarca.micolombiadigital.gov.co/sites/mosqueracundinamarca/content/files/000944/47159_documento-pesv-alcaldia-mosquera.pdf
- Trilla, J. (2005). *Educación y ciudad. Bogotá una gran escuela: experiencias nacionales e internacionales*. Recuperado de <https://revistas.idep.edu.co/index.php/educacion-y-ciudad/issue/view/28>
- Valeri, S. (1994). El concepto de identidad social urbana: una aproximación entre la Psicología Social y la Psicología Ambiental. Recuperado de <https://www.raco.cat/index.php/anuariopsicologia/article/viewFile/61126/88865>. 6
- Vara, A. A. (2010). *Desde la idea hasta la sustentación: 7 pasos para una tesis exitosa*. Recuperado de <http://www.administracion.usmp.edu.pe/investigacion/files/7-PASOS-PARA-UNA-TESIS-EXITOSA-Desde-la-idea-inicial-hasta-la-sustentaci%C3%B3n.pdf>
- Vector moto y peatón recuperado de <https://es.vecteezy.com/vectores-gratis/walk>

World Health Organization. (2018). *Global status report on road safety*. Recuperado de <https://apps.who.int/iris/rest/bitstreams/1164010/retrieve>

Anexo 1.**Autorización Empresa Social del Estado Hospital María Auxiliadora**


Hospital María Auxiliadora
EMPRESA SOCIAL DEL ESTADO - MOSQUERA
NIT. 832.010.436-9

Mosquera, Cundinamarca, 10 de octubre 2019


AUTORIZACIÓN ESTUDIO

El Hospital María Auxiliadora Empresa Social del Estado en el Municipio de Mosquera, expresa de manera libre el consentimiento para participar en el estudio "Voluntariado corporativo estrategia para el aprendizaje de los comportamientos responsables del peatón". De igual manera, se compromete a otorgar el tiempo a los empleados que voluntariamente se inscriban para participar en las actividades propias del estudio de acuerdo con la propuesta de las fases de exploración presentada previamente por Esperanza del Pilar Bernal Calderón C.C. #39542.873, quien adelanta el estudio dentro del proceso de tesis de Maestría en Educación en la Universidad Pedagógica Nacional de Colombia.

Cordialmente


Gloria Yanet Gómez V.
Subgerente

Calle 3 No. 2-15 Este Teléfono: 8278686 – Urgencias: Calle 2 No. 2-38 Este. Teléfonos: 8932393
Email: info@esemariaauxiliadora.gov.co
Mosquera – Cundinamarca



Nuestra misión a tu servicio

Fuente: Empresa Social del Estado Hospital María Auxiliadora

Anexo 2

Encuesta para empleados /colaboradores voluntarios

I. Nivel de seguimiento a las normas de tránsito

I.1. Califique entre 1 y 5 en qué grado sigue usted las reglas siendo 1 menor y 5 máximo:

1. Tránsito en el andén	1	2	3	4	5
2. Camino en el espacio peatonal de la ciclorruta	1	2	3	4	5
3. Cruzo la vía por el paso peatonal (cebra)	1	2	3	4	5
4. Hago uso del puente peatonal para cruzar la vía	1	2	3	4	5
5. No hablo por el celular mientras cruzo las vías	1	2	3	4	5
6. Cruzo la vía caminando en vez de corriendo	1	2	3	4	5
7. No voy con audífonos escuchando el celular	1	2	3	4	5
8. Miro hacia ambos lados antes de cruzar las vías	1	2	3	4	5
9. Evito jugar o hacer bromas mientras cruzo las vías	1	2	3	4	5
10. No cruzo la vía entre los vehículos estacionados o en movimiento	1	2	3	4	5
11. No me bajo del bus en la mitad de la vía	1	2	3	4	5
12. No me paro en la calzada	1	2	3	4	5
13. Cojo de la mano a los menores de 12 años cuando cruzo la vía por la cebra	1	2	3	4	5
14. Cruzo la vía por la cebra, con mi mascota cumpliendo el código de policía	1	2	3	4	5
15. Ayudo a las personas con discapacidad a cruzar las vías	1	2	3	4	5
16. No Realizo compras en los puestos instalados en la calzada	1	2	3	4	5
17. Cuando el agente de tránsito y el semáforo dan una señal, atiendo la del agente	1	2	3	4	5
18. Cuando el semáforo de la ciclorruta se encuentra en verde para las ciclas yo peatón me detengo	1	2	3	4	5

II. Disposición de los encuestados a realizar un llamado de atención cuando se infringe una norma.

II.1. ¿Estaría usted dispuesto a hacerle el llamado de atención justo en el momento a una persona por el incumplimiento de reglas para peatones?

Sí ____ No ____

Anexo 3

Encuesta para peatones

I. Nivel de seguimiento a las normas de tránsito

I.1. Califique entre 1 y 5 en qué grado sigue usted las reglas siendo 1 menor y 5 máximo:

1. Tránsito en el andén	1	2	3	4	5
2. Camino en el espacio peatonal de la ciclorruta	1	2	3	4	5
3. Cruzo la vía por el paso peatonal (cebra)	1	2	3	4	5
4. Hago uso del puente peatonal para cruzar la vía	1	2	3	4	5
5. No hablo por el celular mientras cruzo las vías	1	2	3	4	5
6. Cruzo la vía caminando en vez de corriendo	1	2	3	4	5
7. No voy con audífonos escuchando el celular	1	2	3	4	5
8. Miro hacia ambos lados antes de cruzar las vías	1	2	3	4	5
9. Evito jugar o hacer bromas mientras cruzo las vías	1	2	3	4	5
10. No cruzo la vía entre los vehículos estacionados o en movimiento	1	2	3	4	5
11. No me bajo del bus en la mitad de la vía	1	2	3	4	5
12. No me paro en la calzada	1	2	3	4	5
13. Cojo de la mano a los menores de 12 años cuando cruzo la vía por la cebra	1	2	3	4	5
14. Cruzo la vía por la cebra, con mi mascota cumpliendo el código de policía	1	2	3	4	5
15. Ayudo a las personas con discapacidad a cruzar las vías	1	2	3	4	5
16. No Realizo compras en los puestos instalados en la calzada	1	2	3	4	5
17. Cuando el agente de tránsito y el semáforo dan una señal, atiendo la del agente	1	2	3	4	5
18. Cuando el semáforo de la ciclorruta se encuentra en verde para las ciclas yo peatón me detengo	1	2	3	4	5

II. Disposición de los encuestados a recibir un llamado de atención cuando se infringe una norma.

II.2. ¿Estaría dispuesto a aceptar el llamado de atención de otro ciudadano cuando es usted quien incumple alguna norma de seguridad vial?

Sí ____ No ____