

Artículo de investigación

Cómo citar: Salinas, F. (2021). Conocimiento y aplicación de los de planes movilidad escolar por parte de los docentes y directivos de algunas instituciones educativas en la ciudad de Bogotá. *Praxis Pedagógica*, 21(29), 135-150. <http://doi.org/10.26620/uniminuto.praxis.21.29.2021.135-150>

ISSN: 0124-1494

eISSN: 2590-8200

Editorial: Corporación Universitaria Minuto de Dios - UNIMINUTO

Recibido: 20 de febrero de 2021

Aceptado: 12 de marzo de 2021

Publicado: 18 de abril de 2021

Conflicto de intereses: los autores han declarado que no existen intereses en competencia.

Conocimiento y aplicación de los de planes movilidad escolar por parte de los docentes y directivos de algunas instituciones educativas en la ciudad de Bogotá

Knowledge and application of the School Mobility Plans by teachers and managers of some educational institutions in the city of Bogotá

Conhecimento e aplicação dos Planos de Mobilidade Escolar por professores e gestores de algumas instituições de ensino da cidade de Bogotá

Luisa Fernanda Salinas Farfán

Magister en educación de la Corporación Universitaria Minuto de Dios, especialista de proyectos educativos institucionales de la Universidad Distrital y licenciada en psicología y pedagogía, de la Universidad Pedagógica Nacional. Con más de 10 años de experiencia en el campo educativo y proyectos sociales.

Resumen

La presente investigación se desarrolló con el objetivo de dar a conocer cómo se desarrollan los Planes de Movilidad Escolar (PME) establecidos por el Decreto 594 del 2015 en algunas de las instituciones educativas de Bogotá a partir de la descripción y los conocimientos que se tienen sobre este. Como metodología de investigación, se propuso el enfoque de tipo mixto, descriptivo y transversal, basado en el paradigma sociocrítico; como herramientas de recolección de información se aplicó un cuestionario de tipo mixto con 18 preguntas y se hizo una revisión documental. La muestra poblacional seleccionada de forma no probabilística a conveniencia del investigador fue de 81 docentes y directivos de instituciones educativas de Bogotá. Los principales hallazgos evidencian que el 56 % de las personas encuestadas conocen los Planes de Movilidad Escolar, mientras que el 44 % manifiesta que no tiene conocimiento de estos programas, la diferencia no es sustancial, lo que



permite interpretar que los Planes de Movilidad Escolar no tienen un impacto significativo en las instituciones educativas de Bogotá. Se puede decir que, si bien algunas instituciones educativas tienen contemplado dentro de los proyectos educativos ejecutar un PME, estos no generan una conciencia real y comprometida con el tema de seguridad vial, ya que por medio de estos se busca desarrollar los comportamientos y las actitudes para el uso seguro de las carreteras, pues es un tema relevante para el desarrollo de niños y jóvenes como pasajeros, peatones, ciclistas y futuros conductores.

Palabras clave: educación, enseñanza, movilidad escolar, seguridad vial, siniestros viales.

Abstract

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

Keywords: education, road accidents, road safety, school mobility, teach.

Resumo

Esta pesquisa foi desenvolvida com o objetivo de dar a conhecer como os Planos de Mobilidade Escolar (PME) instituídos pelo Decreto 594 de 2015 são desenvolvidos nas instituições de ensino de Bogotá a partir da descrição do conhecimento que se tem sobre a mesma. Como metodologia, foi proposta a abordagem mista, descritiva e transversal baseada no paradigma sociocrítico, como ferramentas de coleta de informações foi aplicado um questionário do tipo misto com 18 questões e feita uma revisão documental. A amostra populacional selecionada de forma não probabilística por conveniência da pesquisadora foi de 81 professores e diretores de instituições de ensino em Bogotá. Os principais achados mostram que 56 % dos inquiridos conhecem os Planos de Mobilidade Escolar, enquanto 44 % afirmam não os conhecer,

a diferença não é substancial, o que permite interpretar que os Planos de Mobilidade Escolar não têm impacto significativo sobre instituições educacionais em Bogotá. Pode-se dizer que, embora algumas instituições de ensino tenham contemplado dentro dos projetos a execução do PME, em seus projetos educacionais, estas não geram uma consciência real e comprometida com a segurança rodoviária, pois buscam desenvolver comportamentos e atitudes para o uso seguro das estradas, pois esta é uma questão relevante para o desenvolvimento de crianças e jovens como passageiros, pedestres, ciclistas e futuros motoristas.

Palavras-chave: acidentes rodoviários, educação, ensinar, mobilidade escolar, segurança rodoviária.

Introducción y antecedentes

La educación vial es un tema que es de gran importancia a nivel global. Por tanto, la Organización Mundial de la Salud (OMS) y la Asamblea General de la Naciones Unidas, en el marco del Decenio de Acción para la Seguridad Vial, definieron la seguridad vial como un aspecto de salud pública, debido a las altas cifras de siniestros viales a nivel mundial.

Los distintos países han realizado inversiones y proyectos que aportan a la disminución de las cifras de siniestralidad, especialmente, desde la mirada pedagógica, incluyendo el tema de la seguridad vial como eje fundamental. Martín Poó *et al.* (2015) escriben el artículo titulado “Educación vial y movilidad en la Infancia” y en este hacen mención sobre la educación vial y la movilidad en la infancia, ellos hacen un aporte significativo en la búsqueda teórica sobre el problema en cuestión, puesto que su texto permite el análisis y la discusión frente a la importancia de la educación vial en países de Latinoamérica. Gracias a los datos estadísticos del artículo, los autores sustentan y sostienen argumentativamente la relevancia de implementar programas de formación y educación sobre la seguridad vial, en los que se promuevan actitudes y comportamientos saludables y responsables. Por otro lado, García-Ros *et al.* (2001), en su investigación “Evaluación de la percepción de riesgo en la educación vial: desarrollo de una escala dirigida a escolares de educación primaria y secundaria”, presentan la importancia de retomar experiencias de otros países con el fin de mostrar la importancia de la educación vial. Asimismo, Jiménez (2010), en su investigación “Adolescencia y prevención de accidentes de tráfico”, permite realizar un análisis y discusión frente a la pertinencia de la implementación de programas preventivos en relación con los riesgos viales, en los cuales se ven implicados los adolescentes; además, este autor recalca la importancia en la formación de los adolescentes respecto a temas de seguridad vial y comportamientos seguros que generen bienestar y salud.

A nivel nacional, y dando respuesta a la solicitud de la Organización Mundial de la Salud, el Ministerio de Educación plantea la necesidad de tener una educación vial, enfocada en los siguientes pilares (Secretaría de Educación Distrital, p. 16): 1. Gestión de la seguridad vial; 2. Vías de tránsito y movilidad más segura; 3. Vehículos más seguros; 4. Usuarios de las vías de tránsito más seguros; 5. Respuesta tras los accidentes. Estos

ejes son fundamentales para la enseñanza de la seguridad vial. Adicionalmente, el Congreso de la República expide la Ley 1503 de 2011, por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía y se dictan otras disposiciones con relación al tema vial. Estos avances a nivel legislativo apuntan a la disminución de los siniestros viales, además de lo anterior, también surge el Decreto 164 de 2007 que plantea las acciones y principios generales de la seguridad para el sector educativo en Bogotá y también está el Decreto 594 de 2015 el cual señala que las instituciones educativas deben incluir dentro de los proyectos transversales, el Proyecto Movilidad Escolar (PME), el cual tiene como fin aportar al desarrollo de una conciencia vial, promoviendo el respeto por el cumplimiento de las normas de tránsito y la responsabilidad como actores viales, y que contribuya al bien común de la sociedad. En este punto, es donde esta investigación toma rumbo y surge la siguiente pregunta a nivel del distrito, como eje problemático de este escrito: ¿de qué manera se desarrollan y lideran los Planes de Movilidad Escolar establecidos por el Decreto 594 del 2015 de algunas instituciones educativas en Bogotá a partir de los conocimientos que se tienen sobre este?

La investigación tiene como objetivo reconocer cómo se desarrollan los Planes de Movilidad Escolar establecidos por el Decreto 594 del 2015 en algunas de las instituciones educativas de Bogotá, a partir de la descripción y los conocimientos que se tienen sobre este decreto.

Metodología

La investigación es mixta en la que se usan las herramientas de aspecto cualitativo y cuantitativo, con enfoque descriptivo transversal, basado en el paradigma sociocrítico. El enfoque empleado es particular y está conectado a cada contexto que se investiga y el de las personas que interactúan, pues incentiva la participación de cada sujeto que esté inmerso en la investigación; además, posibilita las relaciones horizontales, el reconocimiento del otro y la transformación de una realidad. Igualmente, estudia la dimensión interna y subjetiva de la realidad social como fuente del conocimiento, en la práctica de esta investigación, este método tiene el fin de conocer si algunas de las instituciones educativas de Bogotá conocen y aplican

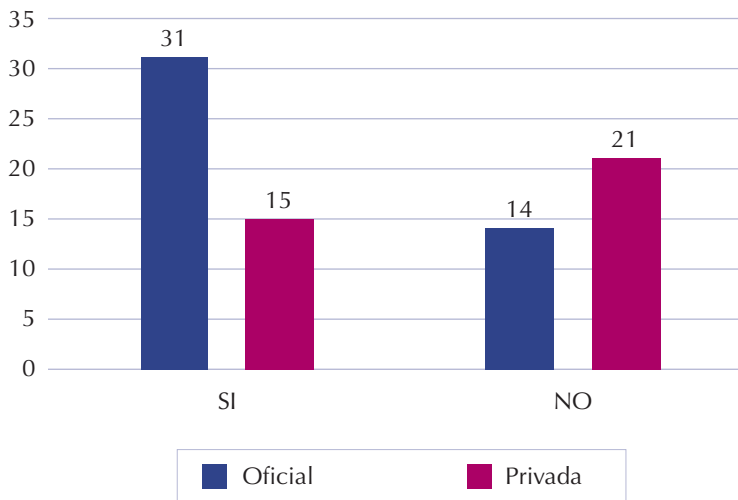
los Planes de Movilidad Escolar, establecidos en el Decreto 594 del 2015. Se contó con una muestra de 81 individuos (docentes y directivos), es una muestra por conveniencia de la investigadora, puesto que es un grupo de sujetos los cuales fueron elegidos por ser accesibles y con un perfil adecuado para el desarrollo de la investigación.

Para la presente investigación, se aplica el cuestionario mixto como instrumento de recolección de datos, conformado por preguntas abiertas y cerradas, ya que, en investigaciones de tipo social, estos cuestionarios son los más usados. Igualmente, se debe a que permite adquirir información relevante y fundamental para la explicación, descripción o la muestra de diferentes correlaciones de fenómenos o variables. Además, este estudio contó con la herramienta de la revisión documental, que es una técnica que tiene como propósito obtener información de fuentes secundarias que aporten a la investigación; esta consiste en consultar diferentes fuentes bibliográficas sobre la forma de abordar las temáticas planteadas en la investigación. Es importante mencionar que la validación de los instrumentos, se dio a través del proceso de evaluación y aprobación por parte de dos expertos.

Resultados

En este apartado, se presentan los resultados obtenidos de la aplicación del instrumento cuestionario mixto realizado a los 81 docentes y directivos que están vinculados al sector privado o público de la educación, con el fin de analizar las diferencias conceptuales que se tienen sobre los Planes de Movilidad Escolar, establecidos por el Decreto 594 del 2015 en las instituciones educativas de Bogotá, a partir de la descripción y los conocimientos que se tienen sobre este decreto.

Figura 1. Pregunta: ¿conoce los Planes de Movilidad Escolar?



Fuente: elaboración propia.

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

Frente a la pregunta: ¿qué sabe usted acerca del Plan de Movilidad Escolar (PME)?, el 16 % de los encuestados respondieron que no tienen conocimiento de los PME; por otro lado, se resaltan las siguientes respuestas de los demás participantes:

D1¹: “es un proyecto que busca que los estudiantes tengan conocimiento de la importancia de la movilidad vial en la ciudad y disminuir el riesgo en el tránsito”.

D2: “es un programa que busca que la movilidad se alinee con la cultura del bienestar y del cuidado”.

D3: “son acciones y estrategias encaminadas a la seguridad vial”.

.....
1 D1: hace referencia a la abreviación de docente 1

D4: “hace referencia a la normatividad que aplica para el transporte escolar”.

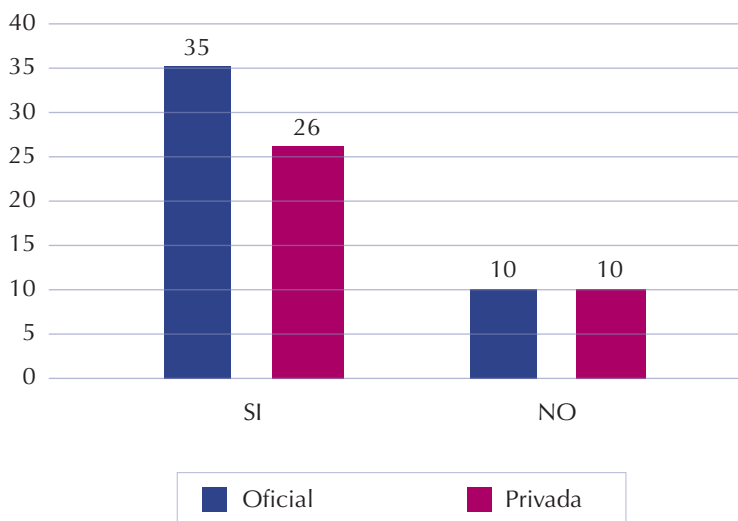
D5: “son un conjunto de acciones para la cultura vial segura”.

D6: “imagino que son planes en los que estudiantes pueden ingresar en otras instituciones educativas”.

D7: “son acciones que realizan todos los integrantes de la comunidad educativa para la cultura vial”.

Cuando se buscó revisar sí en las instituciones educativas se cuenta con un Plan de Movilidad Escolar, los resultados, que presenta en la figura 2, evidencian que el 75 % afirman que la institución educativa donde laboran cuenta con el Plan de Movilidad Escolar, lo que equivale a 61 sujetos de los 81 encuestados; mientras que el 25 % afirman que no cuentan con este plan de movilidad en los colegios. Esto permite interpretar que dos terceras partes de los sujetos encuestados, especialmente las instituciones educativas donde laboral, aplican lo que está en el Decreto 594 de 2015.

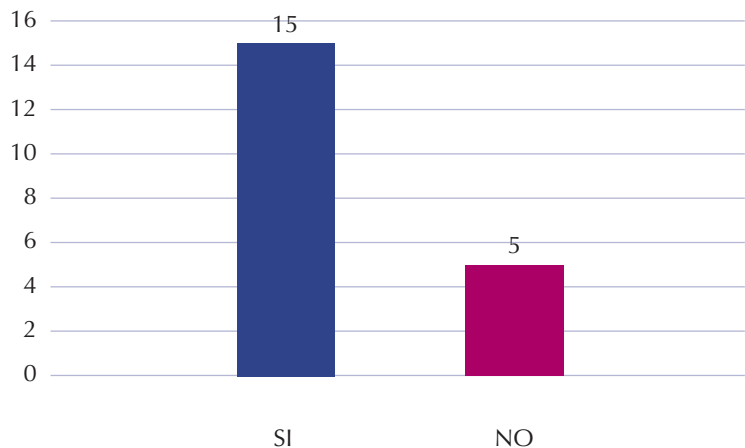
Figura 2. Pregunta: en la institución donde usted labora, ¿cuenta con Plan de Movilidad Escolar?



Fuente: elaboración propia.

Los encuestados a esta pregunta, representada en la figura 3, son los 20 sujetos que respondieron negativamente en la pregunta anterior. Se puede observar en esta figura 3 que el 75 % de los sujetos encuestados están interesadas en generar e incluir este proyecto en el colegio, argumentado “D15: es fundamental que los alumnos desde pequeños formen hábitos sobre movilidad vial y cultura ciudadana”, “Si mejora la calidad de vida y su seguridad es la más adecuada a todo nivel”. Por otro lado, el 25% (5 sujetos) afirman no estar interesados, argumentando con discursos como D23: “Porque la mayoría de la población educativa vive cerca”, “Aunque creo que es necesario, en principio las necesidades más urgentes están atendidas”.

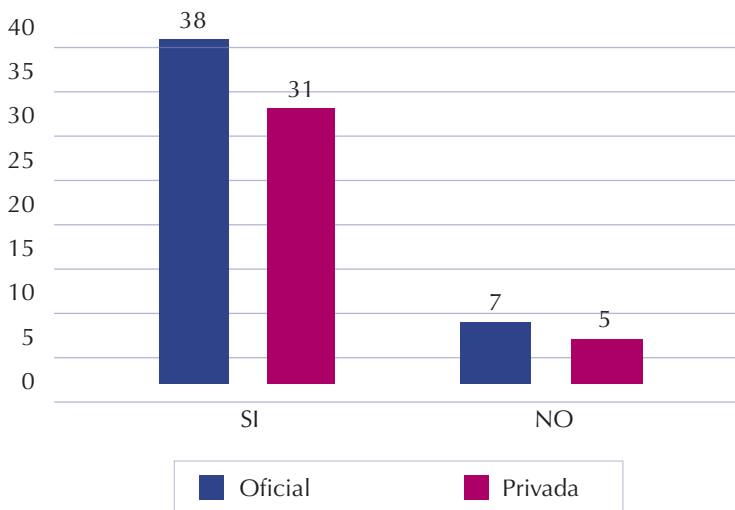
Figura 3. Pregunta: ¿estaría interesado en implementar el Plan Movilidad Escolar en su institución?



De otro lado, al preguntarle a los sujetos de la muestra poblacional, si consideran que el Plan Movilidad Escolar debe ser parte de desarrollo curricular de su institución educativa, en la figura 4, se puede observar que el 85 % de los encuestados afirman que los Planes de Movilidad Escolar se deben vincular a la malla curricular, generalmente argumentando lo siguiente D67: “Hay que hacer parte, como procesos de formación transversales específicos, como educación para la vida y poder cuidar la vida”, “Así lo exige la norma y es lo más competente”, “Para ayuda y cuidado de la vida de los estudiantes”, D59: “La movilidad escolar es una necesidad colectiva”. Por otro

lado, el 15% restante no está de acuerdo con la integración en el currículo de las instituciones educativas, afirmando que: “Al currículo le cuelgan todos los temas y los tiempos no son suficientes”, D41: “Es quitarle espacio de algún tema fundamental, pero de pronto en ética sería fenomenal”, “Es solo un medio de transporte para traerlos y llevarlos de sus casas”.

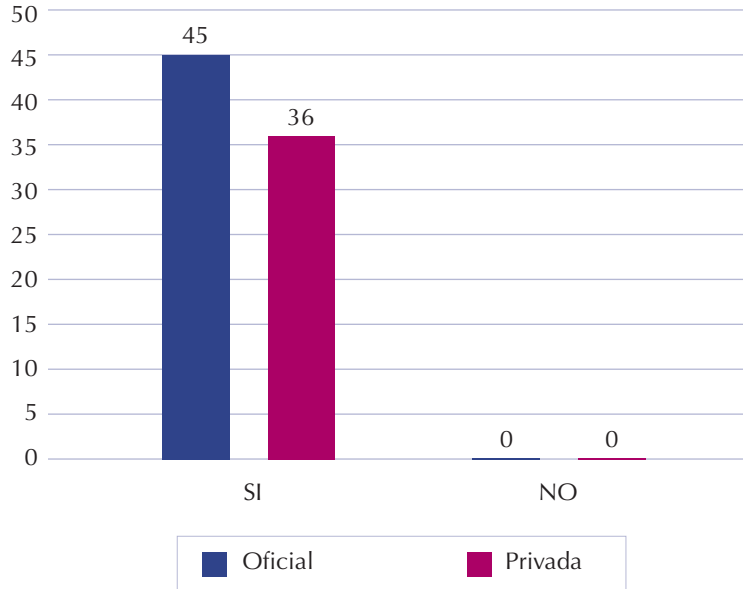
Figura 4. Pregunta: ¿considera que el Plan Movilidad Escolar debe ser parte de desarrollo curricular de su institución educativa? ¿Por qué?



Fuente: elaboración propia.

Se observa, en la figura 5, que el 100 % de los encuestados consideran que la educación vial es una temática que puede aportar al fortalecimiento de las competencias ciudadanas. Al preguntar las razones de su importancia, los encuestados respondieron lo siguiente: D2: “Genera conciencia, cultura”, “Porque no solo se imparte el conocimiento sobre movilidad vial sino que se dan herramientas a las personas para actuar de forma correcta en cualquier contexto”, D77: “Porque hace parte del fortalecimiento de los valores y la cultura ciudadana”, “Porque desarrolla habilidades para cuidarse a sí mismo y cuidar a los otros”, entre otras respuestas que están encaminadas al bienestar de la comunidad.

Figura 5. Pregunta: ¿la educación vial sería un buen generador de competencias ciudadanas? ¿Por qué?



Fuente: elaboración propia.

Discusión

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

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

Si bien se percibe una actitud positiva frente a los procesos de educación vial de los encuestados, el tema de la educación vial sigue siendo un aspecto para desarrollar en los ciudadanos, porque no se tiene la conciencia sobre la participación propia como actor vial. Como usuario de la carretera, se tiene un deber de cuidado legal con todos los demás usuarios de la carretera. Esto significa que cada persona está obligada a tomar las precauciones necesarias para asegurarse de que cualquier acción que tome o no realice, no cause lesiones a otro usuario de la carretera ni daños a la propiedad.

En efecto la seguridad vial no es responsabilidad exclusiva del Gobierno o de las instituciones, puesto que busca reducir las muertes en las carreteras del país, los accidentes de tráfico y mejorar el estado de la seguridad vial, en definitiva, todos deben aceptar la responsabilidad con actores viales. Todos los usuarios de la vía: automovilistas, ciclistas, pasajeros y peatones deben asumir la responsabilidad, ya sean niños, jóvenes o adultos deben conocer las responsabilidades sociales de todos los usuarios de la vía, en materia de seguridad vial. Pues cuando todos los usuarios de la carretera asuman la responsabilidad impartida en la educación vial, mejorará la seguridad vial y la movilidad.

Los trancones, los accidentes y la mala conducción y movilidad de la ciudad no se debe solamente a la infraestructura vial o al caos de la cotidianidad, sino que es la suma de pequeñas acciones que hacen que la movilidad en Bogotá sea un caos, como por ejemplo de pequeñas acciones está que los peatones deben mirar en la carretera mucho antes de cruzar para evitar accidentes, los conductores deben revisar muy bien a su alrededor antes de girar y los ciclistas deben observar a su alrededor antes de cruzar una calle o avenida. Otro ejemplo que no ayuda es no seguir las normas de tráfico, no porque sea una

obligación, sino por tema de seguridad vial, pues cada persona o actor vial debe asumir sus actos como una responsabilidad. La precaución y el conocimiento de las señales de tráfico pueden ser de gran ayuda para reducir los accidentes de tráfico y mejorar la seguridad vial, teniendo la conciencia que, al seguir las señales de tráfico, habrá orden y cordura en la carretera.

Estas son acciones que se deben consolidar en la cultura del ciudadano(a), como un sistema de valores que se transmiten con el ejemplo, desde temprana edad en los hogares y que se complementa en la educación institucional en las escuelas, pero que, además, se consolida en la interacción diaria como actor de la vía.

Gracias a los resultados obtenidos, se puede generar una mirada sobre el impacto de los Planes de Movilidad Escolar y su influencia en los índices de siniestralidad vial en los estudiantes. Por lo tanto, este escrito abre la invitación a indagar a profundidad sobre la relación entre estas dos variables, también a realizar un estudio comparativo entre instituciones que implementan los planes de movilidad y los que no lo ejecutan, asimismo, con el fin de conocer el impacto de la educación vial en las acciones ciudadanas y en la seguridad vial.

Conclusiones

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

Se puede decir que, si bien algunas instituciones educativas tienen contemplado dentro de los proyectos educativos ejecutar PME, estos no generan una conciencia real y comprometida con el tema de seguridad vial, que busca desarrollar los comportamientos y las actitudes para el uso seguro de las carreteras, en especial el desarrollo de lo anterior en niños y jóvenes, ya que son pasajeros, peatones, ciclistas y futuros conductores.

De otro lado, al identificar los fundamentos normativos de la educación vial y los Planes de Movilidad Escolar en el contexto educativo de Bogotá, se percibe que la Secretaría de Educación tiene clara la necesidad de contribuir al seguro y adecuado desplazamiento de los actores viales. Además, quiere brindar a las instituciones educativas empoderamiento en cuanto a las gestiones para una movilidad segura, cuidar la vida, disminuir los siniestros viales y, por supuesto, mejorar los entornos alrededor del colegio, condicionando espacios más seguros para toda la comunidad educativa en temas viales. No obstante, no ha consolidado la implementación de los PME en las instituciones educativas, sino que siguen trabajando en esta ejecución, como ejemplo, está la estrategia “#conMUÉVETE” de la Alcaldía Mayor de Bogotá, que busca generar acciones para promover comportamientos seguros de movilidad escolar en cabeza de la Secretaría de Movilidad.

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

En suma, al responder el interrogante de investigación propuesto sobre la manera en la que se desarrollan y lideran los Planes de Movilidad Escolar, establecidos por el Decreto 594 del 2015 en las instituciones educativas de Bogotá, a partir de los conocimientos que se tienen sobre este, la información recolectada de la muestra poblacional permite observar que es un proceso voluntario e individualizado en cada institución, donde el docente y el directivo que administra decide si implementa el plan, a quién encarga para ejecutarlo y cómo lo difunde; esto sometido a la destinación presupuestal que se

le pueda asignar a este tipo de programas. Lo anterior, es el reflejo de una preparación en competencias ciudadanas que ha sido aligerada en la sociedad colombiana, en la que no se respetan los derechos del otro, pero se priorizan y exigen con vehemencia los propios.

obtenidas por el alumnado en las áreas evaluadas en las Pruebas Nacionales, ya que no se tuvo acceso a los microdatos constituidos por las respuestas a los ítems de cada estudiante. Tal situación impidió la realización de pruebas de contraste para determinar la significatividad en las diferencias de las calificaciones en los grupos bajo estudio, lo cual se convirtió en la principal limitación del presente trabajo.

Aunque la asociación entre la eficacia de la gestión, a partir de un curso de formación, y la mejora de resultados en estudiantes fue demostrada en términos longitudinales, se espera que en investigaciones posteriores se pueda tener acceso a los microdatos indicados anteriormente, para que dichas pruebas de contrastación puedan realizarse, de tal manera que pueda comprobarse o no, de una forma aún más rigurosa, lo que en este artículo se defiende, que es justamente que la formación del liderazgo educativo en la EDCE favorece la mejora de resultados de aprendizajes en el alumnado.

Referencias

Alcaldía Mayor de Bogotá. (2007, 26 de abril). Decreto 164. *Por la cual se adopta la formación en seguridad vial escolar como proyecto pedagógico transversal del currículo para todas las instituciones educativas públicas y privadas de Bogotá D.C.* Registro Distrital 3749. https://www.educacionbogota.edu.co/portal_institucional/sites/default/files/2019-03/Decreto%20Distrital%20164%20de%202007.pdf

Congreso de la República de Colombia. (2011, 29 de diciembre). Ley 1503. *Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones.* Diario Oficial 48298. <https://www.suin-juriscal.gov.co/viewDocument.asp?id=1682377>

Decreto 594/2015. Por el cual se adopta el Plan de Movilidad Escolar – PME para Bogotá D.C., y se dictan otras disposiciones. https://www.educacionbogota.edu.co/portal_institucional/sites/default/files/inline-files/Decreto_Distrital_594_30_de_diciembre_de_2015.pdf

García-Ros, R., Molina, G. y Ferrando, P. J. (2001). Evaluación de la percepción de riesgo en la educación vial: desarrollo de una escala dirigida a escolares de educación primaria y secundaria. *Psicothema*, 13(2), 234-239. <https://reunido.uniovi.es/index.php/PST/article/view/7823>

Martin Poó, F., López, S. S., Tosí, J., Nucciarone, M. I. y Ledesma, R. D. (2015). Educación vial y movilidad en la infancia. *Psicología Escolar e Educativa*, 19(2), 387-395. <http://dx.doi.org/10.1590/2175-3539/2015/0192881>