

Movilidad escolar en el ITGSR: proyectos de intervencion para la educacion integral¹

Camilo Andrés Ibañez Cetina

Trabajadores Sociales
Instituto Técnico Gonzalo Suárez Rendón
cibañez@jdc.edu.co

Jerson David Alarcón cabrera

Trabajadores Sociales
Instituto Técnico Gonzalo Suárez Rendón
jalarcon@jdc.edu.co

Recepción: 8 de agosto de 2018

Aprobación: 13 de noviembre de 2018

Artículo de reflexión

Resumen

El presente artículo de tipo reflexivo, nace de la experiencia vivida en la implementación del proyecto PIME, a cargo de la disciplina de Trabajo Social en el ITGSR. El debate teórico y crítico, gira en torno a las exigencias que trae consigo la educación integral y la relación que tiene con proyectos como este. Posteriormente se presentan algunos aportes que podría hacer de proyectos similares, iniciativas de alto impacto en adolescentes del ITGSR y demás instituciones educativas.

El componente metodológico del presente texto, se basa en la revisión teórica de lo que conlleva la educación y haciendo una relación con las necesidades encontradas mediante la fase de diagnóstico del proyecto

¹ Se agradece a los Docentes Líderes del proyecto Movilidad Escolar ITGSR: Yohn Daniel Amaya Balaguera, Carolipo Ardila Peña, Camilo Galán Galán, Fanny Patricia Gálviz Pinzón, Inés Moreno González.

transversal. Cabe resaltar que para dicho diagnóstico se utilizó una metodología mixta, mediante el uso de técnicas como la encuesta de opinión de medición por escala, y la observación no participante. Mediante estas, se puede concluir que los estudiantes presentan inadecuados hábitos en movilidad, que no existen las garantías de infraestructura para la seguridad y que instituciones como tránsito y policía hacen poca presencia en el sector.

Palabras clave: movilidad escolar, educación integral, proyecto PIME, adolescencia, escuela.

“Nadie educa a nadie, nadie se educa a sí mismo. Los hombres se educan entre sí con la mediación del mundo”.
Paulo Freire.

Abordaje contextual

El Instituto Técnico Gonzalo Suárez Rendón (ITGSR), es una institución educativa de carácter público que acoge a 1589 estudiantes con edades que oscilan entre los 5 y 18 años de edad, los cuales, en su gran mayoría habitan en los barrios circunvecinos como el topo, Altamira, Carmen, Bello Horizonte entre otros. El alumnado y sus familias, representan una población con realidades complejas, conflictivas y habitualmente se manifiestan en necesidades dignas de ser intervenidas desde las ciencias sociales y humanas como la disciplina de trabajo social, la cual

“promueve el cambio social, la solución de problemas en las relaciones humanas, el fortalecimiento y la liberación de las personas para incrementar su bienestar” (Pérez y Oliva, 2014, p. 1).

A la fecha, la escolarización en Colombia es obligatoria y esta normatizada bajo la ley 115 de 1994, por la cual se establece la obligatoriedad de la educación como un proceso de formación permanente personal, cultural y social que se fundamenta en un desarrollo integral de la persona humana, de su dignidad, de sus derechos y de sus deberes (Art 1, ley 115 de 1994).

Según la constitución política de 1991 en su artículo 67, una de las finalidades de la educación es el pleno desarrollo de la personalidad sin más limitaciones que las que le imponen los derechos de los demás y el orden jurídico dentro de un proceso de formación integral, Física, psíquica, intelectual, moral, espiritual, social, afectiva, ética, cívica y demás valores humanos. De igual manera, tiene como objetivo la formación en el respeto a la vida y a los demás derechos humanos, a la paz, a los principios democráticos, de convivencia, pluralismo, justicia, solidaridad y equidad, así como el ejercicio de la tolerancia y la libertad.

Es ineludible pensarse en la escuela como el lugar en donde se brindan

conocimientos básicos en asignaturas como matemáticas, física, química, biología, español, y artes, siendo este un gran error. La escuela es mucho más que ese lugar en donde se enseña una diversidad de conocimientos segmentados es un espacio de socialización y construcción social en el cual pasamos gran parte de nuestras vidas intentando adquirir conocimientos teóricos, técnicos, prácticos y vivenciales, que garantizan la supervivencia y el desenvolvimiento en la vida social y en la cotidianidad de cada persona.

Según lo identificado mediante el diagnóstico y apoyado por docentes y administrativos del ITGSR, se presenta una grave situación de riesgo para el alumnado en el momento de egresar de la institución educativa, ya que a causa de los malos hábitos en la vía por parte de los y las estudiantes, y la inadecuada infraestructura representa un riesgo para peatones y conductores. Además, se debe mencionar que infortunadamente, un hecho coyuntural que le dio importancia al plan interno de movilidad escolar fue la muerte de un estudiante a causa de una imprudencia vial. Este hecho resalta la necesidad de la institución en trabajar esta temática en su comunidad educativa.

Adicionalmente, existe una gran necesidad en temas de infraestructura dentro y fuera de la institución, ya que la señalización fuera de la

institución es precaria y esta en un estado deficiente, lo cual acrecenta la posibilidad de siniestros viales y accidentes de los miembros de la comunidad académica.

Una de las dificultades relevantes presentadas en la institución, es la poca importancia que tienen los estudiantes del ITGSR en temas concernientes a la seguridad vial, ya que no perciben esto como un tema a tratar en aulas educativas, debido en parte a la concepción que tiene el alumnado sobre la educación y la escuela.

Por último, cabe señalar que este documento se escribe bajo la necesidad de sistematizar la experiencia vivida en la implementación del proyecto PIME, por parte de la disciplina de trabajo social en el ITGSR.

De la pedagogía, la escuela y la seguridad vial del alumnado

El sistema de educación tradicional, junto con la natural actitud de resistencia de los jóvenes ante las normas impuestas por instituciones educativas y demás figuras de control, forjan un panorama conflictivo, el cual requiere asumir pedagogías alternativas, que fortalezcan el desarrollo integral del estudiante, superando la visión de educación técnica y operativa, en donde el estudiante está programado para repetir y no para aprender en pro de su “óptimo” desenvolvimiento

social caracterizado por la competitividad. Plantean Estupiñán y Agudelo (2008), interpretando a Freire, que a la “escuela se le puede conceptualizar como un espacio donde se tejen diversas madejas culturales sobrepuestas, entrelazadas y matizadas en la vida académica, social, política y vivencial, experimentada por los diversos actores que conforman este entramado cultural” (p.34).

Para lograr la educación integral se han planteado planes y proyectos encaminados al fortalecimiento de la educación y la formación holística de los estudiantes, añadiendo a los espacios académicos conocimientos básicos de convivencia y bienestar estudiantil que abarcan temas como, hábitos saludables, buenos modales, cuidado personal, comunicación asertiva, movilidad vial, toma de decisiones, inteligencia emocional entre otras nociones elementales que se deben practicar para afianzar en los educandos cultura ciudadana y formación integral del sujeto.

Los proyectos transversales para la educación escolar en Colombia pretenden contribuir a la mejora de la calidad de vida de los y las estudiantes, ya que, mediante los conocimientos brindados por dichos proyectos, se expanden las capacidades de desenvolvimiento social y se consolidan actitudes saludables y óptimas para los sujetos sociales.

En este orden de ideas, la escuela resulta ser más que un espacio de interacción social, es un escenario en donde se crean relaciones interpersonales que permiten la transformación paulatina de la realidad social y/o el contexto.

La movilidad, es un componente el cual marca el desarrollo urbanístico de la sociedad y del cual depende gran parte de la dinámica social. Por su parte Miralles- Guasch (2002), (citados por Gutiérrez, 2013), sostiene que

La geografía de los transportes puede definirse como el estudio de los sistemas de transporte y sus impactos territoriales y la movilidad cotidiana como la suma de los desplazamientos realizados por la población de forma recurrente para acceder a los bienes y servicios de un territorio determinado (p.63)

En este orden de ideas, se puede afirmar que el transporte y la movilidad tienen relación directa con las dinámicas laborales y así mismo con las relaciones sociales que en los territorios se construyen. Esta aseveración, es una de las teorías clásicas del tema de movilidad y transporte, la cual tiene por nombre “La geografía del transporte”, según autores como Gutiérrez (2013), mediante la cual se hace un análisis profundo de la importancia del transporte, la movilidad y el desarrollo social y la evolución de las poblaciones.

Por otro lado, es ineludible referenciar la importancia que tiene el espacio público, ya que en este convergen una gran diversidad de costumbres, creencias, hábitos, y demás características de los individuos de las comunidades. Es decir que espacio público, es el resultado de la relación del individuo que lo usa con sus expresiones culturales, con sus relaciones funcionales con la ciudad, lo cual es percibido como la manifestación de valores comunes a un grupo humano (Gonzales, 2009).

Dicho lo anterior, es relevante resaltar el espacio público como un lugar en de construcción social, a lo que autores clásicos como Boja (1988) llamarían “la ciudad educadora”, lo cual afirma que el espacio público y en especial su uso, adquiere sentido en la medida en la que la gente no solo socializa, sino que aprende y construye su propio conocimiento. Es por esto y bajo esta teoría de “ciudad educadora” que el espacio público “debe ser un espacio constructor de conocimiento que permita reflejar la cultura y las expresiones sociales que fomenten el aprendizaje de “ser ciudadano” y el de vivir en comunidad” (Gonzales, 2009, p. 37)

Bajo estos postulados teóricos se enmarca el Plan Interno de Movilidad Escolar (PIME), el cual es una estrategia que pueden contribuir a esa transformación paulatina, dis-

minuyendo las cifras de siniestros viales. En Colombia, durante el primer semestre del 2017, fallecieron 4.707 personas por siniestros viales, 27.676 resultaron heridas por algún accidente en la vía (Observatorio nacional de seguridad vial, 2017). Cabe señalar que 2.367 fueron las víctimas fatales por accidente en motocicleta y 1.243 los peatones fallecidos por el mismo hecho, siendo estos los más afectados por los siniestros (Observatorio nacional de seguridad vial, 2017).

Dicho proyecto es emitido por la alcaldía mayor de Tunja mediante la circular No |. 2018. EE 522, por el cual se ordena a instituciones educativas públicas y privadas del municipio la implementación del mismo, respondiendo con ello a normas como la ley 1503 del 2011 y el decreto 2851 de 2013, mediante las cuales se estipulan los lineamientos para la formación de hábitos, comportamientos y conductas en la vía. Con la ejecución de dicho proyecto (PIME), se pretende “aportar a la construcción de un ciudadano ejemplar, en donde el espacio público sea para las personas un ejercicio de dignidad humana”. (Alcaldía mayor de Tunja, 2018).

Experiencia y metodología

La ejecución del proyecto PIME en el Instituto Técnico Gonzalo Suárez Rendón, tuvo una fase de diagnóstico que se realizó mediante la

aplicación del instrumento denominado escala de Likert, la cual es una encuesta de medición de actitudes y opiniones”, que “consiste en un conjunto de ítems presentados en forma de afirmaciones o juicios ante los cuales se pide la reacción de los participantes” (Hernández, Fernández y Baptista, 2010). En este sentido, se elaboró dicho instrumento utilizando afirmaciones referidas a las temáticas de movilidad escolar y seguridad vial. Mediante este se quiso conocer la perspectiva de los estudiantes en cuanto a la movilidad y seguridad dentro y fuera de la institución. El mencionado instrumento se aplicó a una muestra de bachillerato adscritos a los grados noveno, décimo y undécimo, los cuales suman una población de 358 estudiantes encuestados. Además de los estudiantes, también hicieron parte otros representantes de la comunidad estudiantil, específicamente a 7 docentes, 4 administrativos y 2 directivos.

Por medio de la escala Likert se pudo identificar que los encuestados reconocen que al terminar la jornada y salir de la institución, se genera un espacio de aglomeración y “desorganización” el cual conlleva riesgos, y se estableció como una de las amenazas más significativas en la institución entorno a la seguridad de su comunidad estudiantil y uno de los componentes más importantes a tratar en la ejecución del proyecto. Adicionalmente, los estu-

diantes manifiestan no haber percibido un trabajo de acompañamiento por parte del comité de movilidad institucional pese a haberse conformado en el primer semestre del 2018.

En la segunda parte de la investigación correspondiente al diagnóstico social en movilidad, se utilizó la técnica de observación no participante y su instrumento el diario de campo. En este se consignaron encuentros espontáneos de los estudiantes durante su jornada escolar, identificando que existen riesgos entorno a su movilidad dentro y fuera de la institución, especialmente en momentos de gran flujo peatonal y vehicular, los cuales son los espacios donde mayor se denotan las necesidades de los estudiantes en cuanto a temas de movilidad, por ende, se convierte en un escenario de malestar para la comunidad estudiantil. Dentro de las necesidades se encontró el inadecuado uso de los espacios públicos por parte de la comunidad educativa, escasa señalización dentro y fuera de la institución e infraestructura que poco permite la seguridad vial de los peatones. Además, se pudo identificar que existen malos hábitos de conductores (entre ellos padres o familiares que recogen a sus hijos), aunado a la ausencia de entidades correspondiente como agentes de tránsito y policía nacional.

El inadecuado hábito de los estudiantes en cuanto al uso de espacios públicos, tiene una razón psicológica y social, por un lado, está la posición del estudiante adolescente, desafiante con las normas establecidas, resistente al orden social impuesto y con la necesidad de probar los límites de sus libertades. Por otro lado, está la naturaleza del adolescente como sujeto social, con la necesidad de interactuar con sus pares y crear relaciones interpersonales que lo hagan sentir socialmente incluido (Papalia, 2009).

En tercer lugar, se realizó un trabajo de reconocimiento y evaluación de la infraestructura interna y externa de la institución, apoyados por un formato de revisión de infraestructura (FRI) diseñado con el fin de realizar un peritaje que permitiera evidenciar a cuenta propia el estado de las instalaciones y los sectores colindantes a la institución, en cuanto a movilidad vial se refiere, permitiendo así evaluar diferentes aspectos que favorezcan o afecten de algún modo la movilidad escolar de la comunidad académica. Algunos de los factores a tener en cuenta en la aplicación del FRI, es la existencia de riesgos que conllevan la interacción entre vehículos y peatones dentro y fuera de la institución educativa, la debida demarcación y/o señalización de caminos y parqueaderos designados para automotores y bicicletas, de igual manera se evalúa la existencia, y adecuado estado

de los andenes disponibles para el tránsito de peatones o ciclistas.

Lo evidenciado mediante el proceso investigativo de diagnóstico, indica que la ausencia de entidades como la secretaria de tránsito y policía nacional, aunado con la poca cultura cívica y ciudadana, permite las imprudencias viales por parte de los peatones y vehículos. Esto junto con la escasa señalización y la inadecuada infraestructura que pone en riesgo la integridad de la comunidad educativa y habitantes del sector. En este orden de ideas, el proceso de intervención consta de un gran elemento de gestión ante instituciones competentes como, la secretaria de tránsito y transporte, policía nacional y bomberos, articulado con un elemento de prevención y educación en la vía, dirigido a estudiantes y demás representantes de la comunidad estudiantil.

Es entonces necesario hablar de la brecha existente entre las prioridades de las instituciones afiliadas al sistema educativo tradicional, preocupado esencialmente por la difusión de conocimientos segmentados, operativos y técnicos, y la formación en valores, capacidades y aptitudes sociales propias de sujetos de derecho pertenecientes a un sistema social.

La brecha existente entre los conocimientos segmentados por asignaturas y la educación que se de-

berían tener niños y adolescentes, responde a las falencias de un sistema educativo excluyente, en donde la cobertura es la prioridad y el sujeto se ve no como una persona en desarrollo sino como un recipiente de información. De igual manera se debe decir que el aumento de la cobertura educativa puede tener un impacto importante sobre las posibilidades de movilidad social (entendida como la posibilidad de elevar el status social) siempre que el logro escolar represente la adquisición de habilidades y destrezas analíticas verdaderamente útiles para la resolución de problemas tanto en ámbito laboral como en el social. (Corporación Andina De Fomento, 2007. p.80)

La educación entonces debe ser un proceso permanente, continuo, humanizador, que permita asumir habilidades no solo para el desenvolvimiento social, sino para la resolución de problemas y la mejora continua del bienestar social y el capital humano. Se debe pensar entonces un sistema educativo que rompa esquemas de conocimientos estandarizados, pensado desde y para los sectores más desfavorecidos, con compromisos políticos y sociales, capaces no solo de desenvolverse en el entramado social, sino de transformar positivamente su contexto.

Bajo el enfoque de esta lógica de inclusión estudiantil y educación

alternativa, (casi imposible de asumir en el sistema colombiano de educación en colegios públicos), se generan relaciones más profundas entre el educando, su contexto y sus recursos, permitiéndole no solo aprender, sino aplicar dicho aprendizaje en su cotidianidad y sus relaciones sociales, fortaleciendo su identidad y pertenencia a un determinado territorio.

Ahora bien, existen proyectos encaminados al fortalecimiento de habilidades sociales, la humanización y dignificación de la escuela y sus educandos, que aplicándolos de manera “tradicional” no tienen mayor impacto, puesto que la figura del docente, quien es el supervisor y proveedor del conocimiento, limita la participación y genera un nivel mayor de resistencia ante los procesos de intervención que se pueden desarrollar con los estudiantes. Asumir temáticas de ciudadanía, manejo de emociones, hábitos saludables y movilidad estudiantil como temáticas de un del pensum académico obligatorio, resulta no ser tan agradable para los estudiantes. De la misma manera, intervenir necesidades de movilidad estudiantil mediante el uso exclusivo de personal docente como agente controlador, no brinda herramientas y aprendizajes significativos en los estudiantes adolescentes, ya que, debido a su etapa de desarrollo, en la cual desafía con mayor frecuencia las normas, (Papalia, 2009)

se obtiene una negativa, rechazo y resistencia ante ejercicios como este. Estos dos representan los desaciertos en los que se puede caer con mayor frecuencia en la implementación de proyectos como el PIME y hábitos saludables por parte de las instituciones educativas públicas y privadas.

Posterior a la fase del diagnóstico, se realiza la debida formulación y/o planeación del proyecto, en el cual se propuso como objetivo general “Impulsar la adecuada Movilidad Escolar en la comunidad educativa del Instituto Técnico Gonzalo Suarez Rendón mediante el diseño e implementación de estrategias de pedagogía integral”, para lo cual se realizó un proceso de gestión ante entidades competentes como la secretaria de tránsito y transporte, policía nacional y cruz roja. Como resultado de este proceso de gestión, se contó con la participación y capacitación de la secretaria de tránsito, institución encargada de instruir al 45% de la comunidad académica del ITGSR en temas referentes a la movilidad vial.

Adicionalmente, se solicitó un peritaje técnico en temas de señalización e infraestructura mediante al cual se identificaron las necesidades de la institución en cuanto a su infraestructura para la seguridad de la comunidad educativa y personas en intermediación a la institución.

La experiencia en la implementación del proyecto gira en torno a la creación del semillero de movilidad, en donde bajo la metodología del trabajo social de grupo, se consolidó un equipo de trabajo conformado por estudiantes, docentes y administrativos del ITGSR, mediante el cual se ejecutaron las actividades dirigidas a estudiantes y docentes. Dicha ejecución tuvo dos componentes principales, visual y auditivo.

Componente visual

Mediante la creación del semillero, se iniciaron actividades lideradas por estudiantes y dirigidas a todos los miembros de la institución, en donde se socializaron durante el tiempo de recreo, frases alusivas al tema de movilidad, lo cual tuvo como propósito generar la reflexión del estudiantado respecto a sus hábitos en la vía.

Adicionalmente, se realizó un mural alusivo a los buenos hábitos en la vía. En dicha actividad, participaron alrededor de 15 estudiantes del semillero y tuvo una gran acogida por parte de el alumnado y administrativos de la institución. Además, como parte de este componente, se demarco mediante huellas pintadas en el piso, el sendero peatonal al interior de la institución, haciendo énfasis en la importancia de transitar por la derecha y de manera tranquila. Esta actividad fue realizada por voluntarios de todo el colegio inte-

grando docentes y estudiantes en un mismo trabajo mancomunado.

Posiblemente una de las actividades más representativas y acogidas por la comunidad educativa fue un performance callejero de mimos, los cuales, mediante el uso de recursos artísticos y creativos, realizaron dos jornadas de intervención que avocó a la reflexión en cuanto al uso de espacios públicos, haciendo énfasis en la importancia de transitar por el andén al momento de egresar de la institución. Esta actividad, logró un impacto relevante puesto que tuvo gran acogida por parte del alumnado e incluso la comunidad de inmediaciones del plantel educativo. En esta actividad resaltó la importancia del uso del arte como estrategia pedagógica para intervenir en contextos educativos.

Componente auditivo

Reconociendo la importancia del arte como estrategia pedagógica y teniendo en cuenta las potencialidades de los alumnos del ITGSR, se propuso la creación de una canción de rap con el tema de educación vial, esta actividad estuvo a cargo de los estudiantes de 11-4 con quienes se escribió dicha canción para la socialización ante estudiantes y docentes. Esta actividad fue muy gratificante para nosotros como ejecutores del proyecto PIME, pero aún más para quienes hacen y sienten al rap como un estilo de vida, que en muchas ocasiones no es reconocido

como música, y mucho menos como una estrategia educativa.

Además de ello, y respondiendo al componente auditivo del proyecto PIME, se realizaron tres jornadas en donde la estrategia pedagógica se basó en reproducir un audio simulador de un accidente de tránsito. Esta actividad se realizó a la hora de la salida de la institución, momento en el cual, por diversos factores, se acrecienta el riesgo de los y las estudiantes del plantel educativo. Esta actividad logró disipar a los estudiantes, quienes presentan el hábito de irrumpir en las vías en un acto de socialización que se mezcla con la imprudencia.

Las estrategias mencionadas con anterioridad fueron acogidas con total agrado por parte del alumnado quienes en diversas ocasiones manifestaron querer hacer parte del semillero de movilidad, siendo este un logro del proyecto ya que no solo se reconoció como un espacio necesario en la institución, sino como un espacio acorde a las necesidades sociales y de expresión juvenil.

Aportes y recomendaciones

Mediante la ejecución del Plan Interno De Movilidad Escolar (PIME), se logra visibilizar la importancia de la creación de espacios (semilleros) para tratar temas concernientes a educación ciudadana, hábitos saludables, movilidad vial y demás componentes “no académicos” pero de vital im-

portancia para la formación integral de los y las estudiantes, lo cual se ve reflejado en los hábitos y comportamientos en diferentes espacios como el público, en donde se construye y dinamiza la vida social.

Además, se pudo resaltar la importancia que tiene el trabajo articulado entre instituciones y el compromiso que tienen estas frente a la formación de ciudadanos, ya que el proceso de gestión tiene que ser permanente e ininterrumpido.

Por otro lado, se logra motivar a los estudiantes a hacer parte de grupos de estudio alternativos a las clases programadas por la institución, permitiendo que el estudiante del ITGSR forje autonomía y autosuficiencia en el proceso de aprendizaje.

Por lo anterior, se debe generar espacios de participación y construcción colectiva de aprendizaje, en el cual el estudiante sea el protagonista y se le permita aprender desde su propio vivir y sentir, basándose en las experiencias que su contexto le brinda. Además de ello, es importante generar mediante procesos de gestión desde las instituciones educativas para con instituciones competentes a la temática del proyecto a tratar. Estos espacios deben tener como objetivo principal la humanización del espacio común, puesto que de poco sirve entender la señalización y saber por dónde se debe transitar si no se comprenden las diferencias y se irrespeta el espacio vital de otra persona.

Siendo así, es fundamental la ejecución de pedagogías alternativas y modernas implementadas desde las instituciones de carácter educativo, que impacten positivamente al individuo en formación en cada uno de sus planos de desarrollo humano, contribuyendo esto a la formación de una sociedad humanamente más equitativa fortalecida por experiencias y conocimientos suficientes para generar una adecuada convivencia entre sí, aportando ciertamente a un desarrollo humano trascendente que permita mejorar las condiciones de vida de los sujetos sociales inmersos en ella.

Por tal razón, se deben ampliar las visiones de lo que se comprende por educación, ya que esta no solo significa el conocimiento expuesto en las aulas. La educación no formal, entendida como los espacios en donde le niño juega y aprende en entornos familiares y comunitarios, siempre ha sido tanto o más influyente que la educación formal, ya que resulta ser más espontánea, reflexiva e inclusiva. (Carbonell, 2015).

Para que proyectos como el PIME logre tener resultados e impacto significativo, es necesario pensarse planes de estudio inclusivos, que rompan el esquema del “docente conocedor absoluto” y que permita a los alumnos aprender y aplicar su aprendizaje mediante su contexto y experiencia como sujeto social. Para ello, es necesario pensarse la pedagogía como un ejercicio de relación y comunicación horizontal en donde el estudiante sea

el protagonista principal del conocimiento generado en el aula y tenga la posibilidad y motivación de aplicar dicho aprendizaje en su realidad social. Estas estrategias pedagógicas pueden aportar en mayor medida a la formación educativa integral del estudiante, permitiéndole la potencialización de sus capacidades y virtudes y por ende generando un mayor bienestar en la escuela y fuera de ella.

Asumir conocimientos de ciudadanía, política, valores y respeto comunitario mediante proyectos de intervención o “extra clase” debe tener un componente articulador entre instituciones. Es decir, es realmente pertinente y necesario realizar procesos de gestión permanente que vinculen entidades competentes en los temas a tratar y que su aplicación se garantice como una estrategia innovadora, lúdica, que permita asumir conocimientos de manera menos “tediosa” para un estudiantado inconforme y desinteresado en su formación escolar.

Proyectos de aprendizaje cívico, cultural y social como el PIME, no deben ser estandarizados, por el contrario, deben ser iniciativas contextualizadas, en donde su aplicabilidad sea ininterrumpida y brinde una permanencia en tiempo y espacio, preferiblemente con rutas de atención institucionalizadas y equipos de trabajo definidos y que muestren continuidad.

Para lograr un impacto real y tangible en la comunidad educativa, se deben buscar estrategias que motiven e incentiven a los estudiantes a la participación, incluso haciéndolos parte de los equipos de trabajo y parte del diseño metodológico de las estrategias generadas. Para el caso específico del ITGSR y respondiendo a las finalidades de proyecto PIME, se crea el semillero de ciudadanía y cultura con miembros de la comunidad educativa como líderes estudiantiles, coordinadores y demás directivos que voluntariamente deseen hacer parte de este espacio de formación.

Referencias

Boja, J., (1988) *Ciudad y democracia*. Rev. Foro N°5 Bogotá- Colombia.

Carbonell, J. (2015). *Pedagogías del siglo XXI- Alternativas para la innovación educativa*. Editorial: octaedro. Disponible en: http://investigacionpedagogicaunam.weebly.com/uploads/1/0/8/8/10888154/pedagog%C3%8Cas_del_siglo_xxi__alternativas_para_la_innovaci%C3%B2n_educativa_-_jaume_carbonell_sebarroja_-_2015_.pdf

- Corporación Andina De Fomento (2007). *Oportunidades en América Latina- Hacia una mejor política social*. Editorial: Oficina de Políticas Públicas y Competitividad. Disponible en: <https://www.caf.com/media/3093/Cap3.Educacionparalamovilidadsocial.pdf>
- Corts, M., Ávila, A., Calderón, M., & Montero, A (s. f). *HISTORIA DE LA EDUCACIÓN: cuestiones previas y perspectivas actuales*. Disponible en : <https://idus.us.es/xmlui/bitstream/handle/11441/38280/HISTORIA%20DE%20LA%20EDUCACI%C3%93N.pdf?sequence=1>. Consultado 5 de agosto de 2018.
- Estupiñán, N., & Agudelo, N. (2008). Identidad cultural y educación en Paulo Freire: reflexiones en torno a estos conceptos. *Revista Historia de la Educación Latinoamericana*, (10), 25-40.
- Gonzales, C., (2009) *El uso social del espacio publico y sus vínculos con el sistema integrado de transporte masivo. Caso Cartagena*. Proyecto de grado. Pontificia Universidad Javeriana.
- Gutiérrez, A. (2013). ¿Que es la movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte. Bitácora 21. Dossier Central. Universidad nacional de Colombia.
- Hernández, S., Fernández, C., Baptista, L. (2010). *Metodología de la investigación*. Quita edición. Editorial Mc Graw Hill.
- Murcia, N. & Melo, L. G. (2011). *Sentidos del perder y del ganar. Selección y discriminación en juegos Intercolegiados*. *Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales, Niñez y Juventud*, 2 (9), pp. 669 - 682.
- Observatorio nacional de seguridad vial. (2017). *Boletín estadístico de víctimas en hechos de tránsito*. Serie: BTE_2018009; febrero, 2018. Recuperado de http://ansv.gov.co/observatorio/public/documentos/Bolet%C3%ADn_Estadistico_2017_Cauca.pdf.
- Papalia, D. Wendkos, S. Duskin, R. (2009). *Psicología del desarrollo: De la infancia a la adolescencia*. México D.F. Editorial Mc Graw Hill.
- Pérez, M., Oliva, M., (2014). *Trabajo Social, "pobreza/s" e intervención en el contexto latinoamericano. La diversidad como desafío*. Margen No.72.
- Secretaria de Educación Pública de México (2017). *Aprendizajes clave para la educación integral*. Ciudad de México. ISBN: 978-607-97644-0-1- Impreso en México.

