



**Juan
Comanie**

Agregado de Seguridad
Interior Adjunto
Dirección de la Coopera-
ción Internacional
Embajada de Francia

Educación vial

- Francia y España se distinguen en el mundo por ser los países más avanzados en seguridad vial. Han sido los referentes para el Gobierno colombiano para lanzar los lineamientos pedagógicos en materia de seguridad vial.

- En Colombia se produjeron 6.120 muertes en 2013 por accidentes de tránsito.



Entrevista al agregado de la Embajada francesa Juan Companie: miembro del Instituto policial de la seguridad Nacional de Francia, enmarcada en el lanzamiento de las orientaciones pedagógicas para la "movilidad segura", del Ministerio de Educación de Colombia, Bogotá, 16 julio de 2014.

1. Ruta Maestra: En Francia pasaron de 16.545 muertes en 1972 a 3.427 en 2013. ¿Cómo lo lograron?

Juan Companie: El hecho de que sea en Francia una prioridad nacional, más allá de ese término, se plasmó en un esfuerzo de toda la sociedad francesa: desde las élites políticas encabezada por el Presidente de la República, pasando por los diferentes ministerios, que fueron los que tuvieron que aplicar esta política para mejorar la infraestructura, mejorar la seguridad y la fiabilidad de los cargos; ha-

ciendo que las leyes de la seguridad vial se aplicaran, al dar fuerzas del orden los medios técnicos y humanos para aplicar y tener tolerancia cero con los infractores.

El papel de la educación en Francia fue determinante. Desde comienzos del 2000 se integró el temario de educación vial de manera obligatoria en la enseñanza desde preescolar hasta los 18 años. El objetivo era que los usuarios del espacio público, desde muy temprana edad tuvieran, los conocimientos en esta materia y se concientizaran de lo importante que

Disponible
en PDF



<http://www.santillana.com.co/rutamuestra/edicion-8/articulos/17>

es y seguirá siendo el hecho de ser un buen usuario del espacio público, sea peatón, ciclista, motociclista o conductor vehicular.

2. RM: ¿Qué elementos han sido determinantes para lograr la disminución de las elevadas tasas de mortalidad por accidentes de tránsito?

JC: El principal punto ha sido adaptar e imponer unas normas de conducción y hacer que se apliquen, ya que una cosa es imponer leyes y otra que se cumplan. Desde que en el año 1972 se alcanzó la punta de más de 16.000 muertos, se han ido adaptando normas como el cinturón, el casco, el límite de velocidad, el no uso de drogas o alcohol, entre otras medidas. La aplicación severa de estas normas ha sido muy influyente. También la educación dentro del marco escolar y la educación de la sociedad a través de campañas de concientización y la publicidad. En Francia no se vende un carro porque corra o porque sea potente, se vende con el argumento comercial de que es seguro y confiable.

3. RM: ¿Cómo se deberían articular los diferentes actores de la sociedad para trabajar mancomunadamente en educación vial?

JC: Aquí hay alto nivel. Este tema: muy temprana edad dos temas muy importantes: el primero, un impulso político fuerte y al más alto nivel. Este tema llegó a ser una prioridad nacional porque el Presidente decidió que fuera así y, por lo tanto, cuando la prioridad viene del más alto nivel del poder político obviamente los que están abajo van a aplicar lo que dice el Presidente. Y también, en segundo lugar, hace falta una respuesta cohesionada, a nivel de los ministerios: transporte, educación, justicia, interior, que tienen que actuar mancomunadamente. Si lo hacen de manera cohesionada y hay una visión global se podrán ver resultados. Así mismo, el poder político que marca la aplicación de leyes tiene que ir de la mano con los actores sociales como asociaciones de víctimas, constructoras, etc., y también tener un discurso claro, de constancia, de tolerancia cero y de educación para la ciudadanía. No puede ser una prioridad de

un día tras un hecho trágico solamente, tiene perdurar en el tiempo y ser una acción continuada y cohesionada desde todos los estamentos tanto públicos como privados.

4. RM: ¿Cómo contribuye la red policial a la pedagogía de la educación vial (como actores represivos y preventivos)?

JC: Nosotros venimos a apoyar y completar los programas de educación vial. Desde nuestra experiencia como policías, hemos sido actores, protagonista y testigos de lo que son los resultados de la mala educación vial. Lo vemos en forma de accidentes, de dramas, de traumas causados, por lo tanto, a la hora de explicar cuando uno se basa en las vivencias y ejemplos, es mucho más eficaz. Además, el hecho de llegar uniformado a dar un discurso preventivo y educativo, refuerza el mensaje que se transmite; también disponemos de apoyos pedagógicos, de videos y material que permite ilustrar, despertar y mantener el interés de los más pequeños, incluso de los adolescentes.

5. RM: ¿Cuál es el papel de la educación en este proceso de formación de ciudadanos responsables en materia de seguridad vial?

JC: El papel de la educación es igual de fundamental que el de la ley, de la infraestructura o la calidad de los carros, ya que al fin y al cabo un carro es una herramienta y el que lo maneja es un ser humano. Como en otros aspectos, a este conductor hay que educarlo y hay que inculcarle desde muy pequeño unos principios básicos de convivencia. El papel de la educación es fundamental, ya que forja los ciudadanos y los hace buenas personas. En el aspecto de la conducción es igual, ya que el respeto a sí mismo y a los demás es fundamental porque cuando uno maneja una herramienta que pesa varios centenares de kilos, a alta velocidad, puede ser un peligro. De ahí la importancia de educarlos desde muy jóvenes.

6. RM: ¿Cómo es el programa de formación académica en seguridad vial que se imparte en Francia?





JC: El programa es progresivo, se aplica desde el preescolar hasta los 18 años, por lo tanto, es adaptado a la edad de los estudiantes. Es transversal ya que cada asignatura puede tener un aspecto de educación vial, ya sea en la física, la química, la literatura, los idiomas, se vinculan de una manera u otra con ejemplos o vivencias. Por ejemplo, en física los temas de frenada, velocidad, distancias de seguridad, de consecuencias de un impacto según el ángulo y la velocidad, etc. También se plasma en la adquisición de conocimientos que están controlados con unos certificados que permiten decir que un alumno recibió una enseñanza, la entendió y es capaz de aplicarla. Estos certificados son obligatorios. Por ejemplo, para manejar un ciclomotor de hasta 49 cm³ o para presentar el examen de la licencia de conducción de carros, se debe obtener el certificado previamente en el colegio.

7. RM: ¿Cómo se aterriza la educación vial en Francia, a través de los diferentes certificados, en los diferentes niveles? ¿Se podría aplicar para el caso de Colombia?

JC: ¿Por qué no? Es útil para conseguir el objetivo que nos planteamos, es muy factible poder integrarlo a las pruebas acá en Colombia para saber si el estudiante adquirió el nivel de conocimientos que se plantea para cada uno de los niveles. En Francia, se decidió plasmar y concretar esta educación vial para que sea tangible, para que el niño, el adolescente, reciba unos conocimientos y luego los asuma y los tenga consignados en

un documento con valor oficial, por lo tanto, sería muy factible hacerlo acá.

Estos documentos se entregan desde preescolar hasta los 16 años y entre los más emblemáticos están: el que se obtiene para conducir ciclomotor, el cual se obtiene a los 14 años y es obligatorio para manejar ciclomotores de hasta 49 cm³ y sólo es posible conseguirlo en el marco escolar. El siguiente es un certificado que es imprescindible para aprender a manejar un carro, lo cual se hace fuera de la esfera escolar, en escuelas de conducción. Pero si el adolescente no obtiene este certificado no puede presentarse a formación, ni examen de conducción de carro.

8. RM: ¿Debería ser entonces la obtención de la licencia de conducción uno de los resultados de lo que hemos aprendido a lo largo de los años de colegio?

JC: La licencia de conducción para carros es el resultado final de un proceso de formación educativa que empezó desde preescolar en Francia, que luego se completa en escuelas de conducción. En el caso de los carros, es imprescindible que el aprendizaje que se recibe en la escuela haya sido plasmado en un proceso continuo desde preescolar hasta los 18 años. El certificado lo emite cada centro educativo, pero es un documento oficial que está reglamentado por el Ministerio de Educación, y el contenido, la forma, y el nivel de exigencia teórico y práctico para obtenerlos los define el Ministerio.

VIDEO: Video: Un enfoque de educación vial 'Saber Moverse', el caso de Francia.



<http://www.santillana.com.co/rutamaestra/edicion-8/articulos/17>

Modelo pedagógico

Estrategias Comunicativas



Es un **programa** para el desarrollo de las **habilidades comunicativas** cuyo propósito es ayudar a niños y jóvenes a convertirse en lectores y escritores competentes, comprometidos y capaces de analizar, razonar y comunicar con eficacia sus ideas. El programa incluye diferentes **estrategias** de aprendizaje que el estudiante puede utilizar para leer y escuchar; comprender lo que lee y escucha; recordar, resumir y analizar información; y comunicarse apropiadamente, de manera oral y escrita.



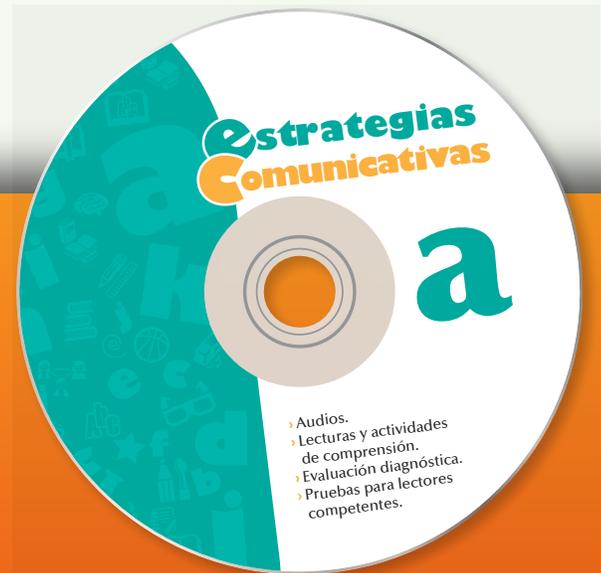
Estrategias de lectura y escucha



Estrategias de oralidad



Estrategias de escritura



Además, el programa ofrece:

- ▶ Una **matriz de seguimiento y evaluación** del desarrollo de las habilidades de lectura y comprensión.
- ▶ Un **CD** con material complementario para apoyar el programa de desarrollo de las habilidades comunicativas:
 - > Audios.
 - > Lecturas y actividades de comprensión.
 - > Una evaluación diagnóstica.
 - > Dos pruebas de lectura electrónica.
 - > Cuatro pruebas para lectores competentes.