**Universidad Nacional Mayor de San Marcos**
**Universidad del Perú. Decana de América**
Facultad de Ciencias Sociales
Escuela Profesional de Trabajo Social

# Gestando bienestar entre la producción y la maternidad: Sistematización de la experiencia de diseño e implementación del primer programa de acompañamiento integral para trabajadoras gestantes y lactantes en Molitalia (2025 – 2026)

**TRABAJO DE SUFICIENCIA PROFESIONAL**

Para optar el Título Profesional de Licenciada en Trabajo Social

**AUTOR**

Andrea Xiomara CARRANZA BARRIONUEVO

**ASESOR**

Dr. Jorge GARCÍA ESCOBAR

Lima, Perú

2026




Reconocimiento - No Comercial - Compartir Igual - Sin restricciones adicionales

https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/

Usted puede distribuir, remezclar, retocar, y crear a partir del documento original de modo no comercial, siempre y cuando se dé crédito al autor del documento y se licencien las nuevas creaciones bajo las mismas condiciones. No se permite aplicar términos legales o medidas tecnológicas que restrinjan legalmente a otros a hacer cualquier cosa que permita esta licencia.

## Referencia bibliográfica

Carranza, A. (2026). *Gestando bienestar entre la producción y la maternidad: Sistematización de la experiencia de diseño e implementación del primer programa de acompañamiento integral para trabajadoras gestantes y lactantes en Molitalia (2025 – 2026)*. [Trabajo de suficiencia profesional de pregrado, Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Facultad de Ciencias Sociales, Escuela Profesional de Trabajo Social]. Repositorio institucional Cybertesis UNMSM.

## Metadatos complementarios

| | |
|---|---|
| **Datos de autor** | |
| Nombres y apellidos | Andrea Xiomara Carranza Barrionuevo |
| Tipo de documento de identidad | DNI |
| Número de documento de identidad | 73857364 |
| URL de ORCID | https://orcid.org/0009-0008-7041-6323 |
| **Datos de asesor** | |
| Nombres y apellidos | Dr. Jorge García Escobar |
| Tipo de documento de identidad | DNI |
| Número de documento de identidad | 25770337 |
| URL de ORCID | https://orcid.org/0000-0001-8972-3165 |
| **Datos del jurado** | |
| **Presidente del jurado** | |
| Nombres y apellidos | Mg. Cesar Auguto Chia Ramirez |
| Tipo de documento de identidad | DNI |
| Número de documento de identidad | 09846881 |
| **Miembro del jurado 1** | |
| Nombres y apellidos | Dr. Jorge Aquiles Rueda Huerta |
| Tipo de documento de identidad | DNI |
| Número de documento de identidad | 08471008 |
| **Miembro del jurado 2** | |
| Nombres y apellidos | Dra. Angie Edell Campos Lazo |
| Tipo de documento de identidad | DNI |
| Número de documento de identidad | 46215896 |
| **Datos de investigación** | |
| Línea de investigación | ODS 5: Igualdad de Género<br>1. Género, feminismo y poder |

| | |
|---|---|
| Grupo de investigación | NO APLICA |
| Agencia de financiamiento | NO APLICA |
| Ubicación geográfica de la investigación | **País:** Perú<br>**Departamento:** Lima<br>**Provincia:** Lima<br>**Distrito:** Los Olivos<br>**Avenida:** Av. Universitaria N.º 6464<br>**Mz.:** C<br>**Lote:** 5<br>**Lotización:** Industrial Molitalia |
| Año o rango de años en que se realizó la investigación | 2025 - 2026 |
| URL de disciplinas OCDE | Otras ciencias sociales:<br>https://purl.org/pe-repo/ocde/ford#5.09.00 |

**UNIVERSIDAD NACIONAL MAYOR DE SAN MARCOS**
(Universidad del Perú, DECANA DE AMÉRICA)
**FACULTAD DE CIENCIA SOCIALES**
**VICEDECANATO ACADÉMICO**

## *ACTA DE SUSTENTACION DEL TRABAJO DE SUFICIENCIA PROFESIONAL*

*En Lima, siendo el día veintiséis de setiembre del dos mil veintiséis se reunieron los Miembros del jurado calificador integrado por los profesores: Mg. Cesar Auguto Chia Ramirez (Presidente), Dr. Jorge Aquiles Rueda Huerta (Miembro) y Dra. Angie Edell Campos Lazo (Miembro).*

*Verificado el Trabajo de Suficiencia Profesional* ***"Gestando bienestar entre la producción y la maternidad: Sistematización de la experiencia de diseño e implementación del primer programa de acompañamiento integral para trabajadoras gestantes y lactantes en Molitalia (2025 – 2026)"****, presentado por la Bachiller Andrea Xiomara Carranza Barrionuevo. Una vez concluida la sustentación, el Jurado procedió a la calificación con el siguiente resultado:*

Dieciséis (16)

*Luego del proceso de sustentación, calificación y comunicación del resultado graduanda, el Jurado, de conformidad con el Reglamento General de Grados y Títulos de la Facultad, acordó otorgar a la Bachiller Andrea Xiomara Carranza Barrionuevo el* ***TÍTULO PROFESIONAL DE LICENCIADA EN TRABAJO SOCIAL*** *y, para dejar constancia, se extendió la presente acta y firmaron:*

*Mg. Cesar Auguto Chia Ramirez*
*Presidente*

*Dr. Jorge Aquiles Rueda Huerta*
*Miembro*

*Dra. Angie Edell Campos Lazo*
*Miembro*

*Dr. Jorge García Escobar*
*Asesor*

UNMSM
Firmado digitalmente por MELENDEZ DE LA CRUZ Juan Felipe FAU 20148092282 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 19.10.2026 09:40:29 -05:00

*Dr. Juan Felipe Meléndez de la Cruz*
*Vicedecano Académico*

UNIVERSIDAD NACIONAL MAYOR DE SAN MARCOS
Universidad del Perú, Decana de América

## Anexo 1

## CERTIFICADO DE SIMILITUD

Yo, Jorge García Escobar, en mi condición de asesor acreditado mediante DICTAMEN N.° 0015-2026-EPTS-FCCSS/UNMSM del Trabajo de Suficiencia Profesional cuyo título es: “Gestando bienestar entre la producción y la maternidad: Sistematización de la experiencia de diseño e implementación del primer programa de acompañamiento integral para trabajadoras gestantes y lactantes en Molitalia (2025 – 2026)” presentado por la bachiller Andrea Xiomara Carranza Barrionuevo, para optar el Título Profesional de Licenciada en Trabajo Social, CERTIFICO que se ha cumplido con lo establecido en la Directiva de Originalidad y de Similitud de Trabajos Académicos, de Investigación y Producción Intelectual. Según la revisión, análisis y evaluación mediante la plataforma PIDS, el documento evaluado cuenta con el 2% de similitud, nivel PERMITIDO para continuar con los trámites correspondientes y para su **publicación en el repositorio institucional.**

Se emite el presente certificado en cumplimiento de lo establecido en las normas vigentes, como uno de los requisitos para la obtención del Título Profesional de Licenciada en Trabajo Social

Lima, 19 de septiembre de 2026

Firma del Asesor _____

Nombres y Apellidos del asesor: Jorge García Escobar

DNI: 25770337

## Dedicatoria

A mi familia, por estar siempre a mi lado y sostenerme en cada paso; a mi hijo Bruno, mi mayor motor, alegría y la razón por la que siempre busco dar lo mejor de mí; y a mis queridas mascotitas, que con su compañía silenciosa me acompañaron en tantas noches de estudio y esfuerzo.

A todas las personas que le ponen corazón a lo que hacen, aun cuando los proyectos cambien o no terminen como esperábamos.

**Agradecimientos**

A mi querida Universidad Nacional Mayor de San Marcos, especialmente a la Facultad de Ciencias Sociales y a la Escuela Profesional de Trabajo Social, por abrirme nuevamente sus puertas y darme las herramientas teóricas y metodológicas que guiaron mi formación académica en todo este proceso.

Un agradecimiento especial a mi asesor, el Dr. Jorge García Escobar, por su paciencia, compromiso y el acompañamiento firme a lo largo de este camino académico.

# ÍNDICE

DEDICATORIA

AGRADECIMIENTOS

INTRODUCCIÓN

I. PRESENTACIÓN ..... 1

1.1. De dónde nace este proceso y qué buscamos con la sistematización ..... 1

1.2. Lo que se aborda y cómo se movió la intervención ..... 2

1.3. A quiénes se orienta este informe y su dimensión participativa ..... 3

II. CONTEXTUALIZACIÓN ..... 5

2.1 Contexto Institucional de la Intervención ..... 5

2.2 Caracterización de la población ..... 7

2.3 Objetivos de la intervención ..... 8

2.4 Actores involucrados ..... 10

2.5 Principales acciones realizadas ..... 11

III. OBJETIVOS Y PREGUNTAS DE SISTEMATIZACIÓN ..... 14

3.1 Objeto de sistematización ..... 14

3.2 Eje de sistematización ..... 14

3.3 Objetivos ..... 14

3.4 Hipótesis de acción ..... 15

3.5 Preguntas de sistematización ..... 16

IV. METODOLOGÍA DE LA SISTEMATIZACIÓN ..... 18

4.1 Enfoque ..... 18

4.2 Procedimiento ..... 18

4.3 Técnicas ..... 19

4.4 Instrumentos ..... 20

4.5 Fuentes de información e informantes ..... 21

4.6 Criterios éticos ..... 21

V. RECONSTRUCCIÓN DE LA EXPERIENCIA ..... 23

5.1 Fases ..... 24

5.2 Momentos críticos y alternativas de solución ..... 27
5.3 Cambio de la estrategia del inicio al final de la experiencia ..... 29
VI. ANÁLISIS INTERPRETATIVO ..... 30
6.1 Reconstrucción del proceso metodológico ..... 30
6.2 Logros e impactos del proyecto ..... 34
CONCLUSIONES ..... 39
RECOMENDACIONES ..... 41
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS ..... 42
ANEXOS ..... 45

# INTRODUCCIÓN

Hablar de seguridad vial en una ciudad como Lima y Callao no es simplemente referirnos a normativas de tránsito escritas en un manual o a un conjunto de señales pintadas sobre las pistas; es enfrentarse diariamente a un escenario urbano complejo, representado por el caos vehicular, la infraestructura deteriorada y una vulnerabilidad con la que miles de niños, niñas y adolescentes conviven de manera forzosa en sus trayectos diarios hacia los colegios. Conscientes de esta urgente realidad y de la necesidad de intervenir desde un enfoque preventivo y participativo, surgió Transitando, una iniciativa de intervención social implementada entre los años 2017 y 2020 con el firme propósito de transformar las dinámicas de movilidad urbana desde su centro más importante: los propios centros educativos. El presente trabajo de suficiencia profesional reúne de manera detallada el proceso de sistematización de la intervención ejecutada a lo largo del año 2019. Este periodo representó una etapa clave y desafiante, donde la planificación teórica diseñada en gabinete tuvo que contrastarse cara a cara con la realidad de los salones en los colegios, las dudas de los docentes, las expectativas del alumnado y el reto constante de articular esfuerzos entre diversos actores estratégicos, como la empresa privada, la consultoría social y las propias comunidades educativas. Más allá de limitarse a la cuantificación de cifras, la presentación de indicadores de gestión o el cumplimiento estricto de cronogramas, este documento busca rescatar y visibilizar el lado profundamente humano de todo proceso de intervención social. Se analiza, por ejemplo, cómo los alumnos de quinto y sexto grado de primaria pasaron de ser pasivos espectadores a convertirse en activos investigadores de su propio entorno escolar; cómo los docentes educativos hallaron en las herramientas metodológicas un soporte

pedagógico real para concienciar a sus alumnos; y de qué manera el proyecto logró trascender los límites físicos del aula para incluir a padres de familia, vecinos y transportistas en una responsabilidad compartida. En conclusión, este texto ofrece una mirada reflexiva, analítica y autocrítica sobre lo que significa ejercer el Trabajo Social en el campo, lidiando con la incertidumbre, adaptándose a los imprevistos del contexto y reconociendo que los cambios sociales no ocurren de la noche a la mañana, sino que se construyen pacientemente, paso a paso y de la mano con la comunidad.

# I. PRESENTACIÓN

En esta parte inicial se expone el panorama general que da origen al presente proceso de sistematización, observando las motivaciones y algunos objetivos principales que guían el análisis de la experiencia profesional.

**Figura 1**

*Fotografía del Caos vehicular afuera de centros educativos.*




***Nota.*** Fotografía obtenida de internet.

## 1.1. De dónde nace este proceso y qué buscamos con la sistematización

El presente trabajo recopila y explica la experiencia profesional desarrollada durante la realización del proyecto Transitando, llevado a cabo a lo largo del año 2019 en las distintas zonas de Lima y Callao. Específicamente, la labor consistió en adentrarse de manera directa en los colegios promoviendo espacios de diálogo, acompañamiento y participación activa de la mano de los directores, los profesores y los propios estudiantes, con el propósito de visualizar las problemáticas vinculadas a la convivencia diaria dentro y fuera de los centros educativos sobre temas de seguridad vial.

Abordar este proceso desde la perspectiva de la sistematización no responde únicamente a la necesidad de cumplir con un trámite administrativo o de elaborar un reporte cronológico de cuántas veces se visitaron los colegios. Por el contrario, la verdadera intención radica en hacer una pausa reflexiva para mirar la práctica con detalle, analizando qué estrategias funcionaron, en qué aspectos nos equivocamos y qué enseñanzas dejó el trabajo diario en el campo. Al final de cuentas, el sentido de sistematizar no pasa por repetir manuales estrictos o teorías generales, sino por comprender cómo los profesionales, los profesores, las directivas y la comunidad escolar van transformando su propia realidad y construyendo nuevos aprendizajes al reflexionar sobre lo que ocurre cotidianamente dentro y en los alrededores de los centros educativos.

### 1.2. Lo que se aborda y cómo se movió la intervención

A modo de preámbulo y de manera general, se mencionan los puntos clave que organizaron el abordaje de la experiencia en el proyecto Transitando (desarrollado en 2019), cuyos pormenores y análisis a fondo se desarrollarán detalladamente en los siguientes capítulos de este trabajo:

El proceso de inserción y cómo se logró el ingreso los colegios: La intervención no empezó imponiéndose desde afuera, sino a través de un trabajo de investigación por parte del equipo de trabajo. El ingreso a los colegios se gestionó tocando puertas, presentando la propuesta pedagógica de educación vial a las direcciones y explicando el beneficio directo para los alumnos. Romper esa primera barrera requirió paciencia, diálogo abierto y respeto absoluto por la entrada de cada colegio.

La generación de confianza con directores y docentes: La confianza se construyó en el día a día a través de la escucha activa, la presencia constante en el campo y la validación del rol de los profesores. Al demostrar que el equipo no llegaba a fiscalizar ni a entorpecer

las clases, sino a sumar herramientas útiles para la seguridad de los estudiantes, los docentes y directivos poco a poco abrieron las puertas de las aulas, convirtiéndose en aliados importantes.

El diseño y ejecución de talleres participativos: El trabajo constante enfocado en planificar dinámicas y espacios donde los profesores, directores y estudiantes se involucraban de manera positiva, reflexionando colectivamente sobre el respeto a las normas de tránsito, la prevención de accidentes y el autocuidado en las afueras de sus colegios.

Los retos cotidianos: El planteamiento general de los desafíos del día a día, los obstáculos institucionales, las resistencias al cambio y la forma en que se debió crear soluciones prácticas y creativas dentro del entorno escolar.

El balance crítico de los aprendizajes: El balance general sobre los logros alcanzados y las lecciones que dejó el compartir un periodo prolongado con la comunidad educativa, cuyo análisis se verá más adelante.

Todo este recorrido permite evidenciar de manera clara cómo los conceptos y la teoría del Trabajo Social se cruzan inevitablemente con la realidad, adaptándose con flexibilidad a los problemas complejos de seguridad vial y la convivencia con el entorno.

### 1.3. A quiénes se orienta este informe y su dimensión participativa

Este documento ha sido creado pensando fundamentalmente en los estudiantes, colegas y futuros profesionales del Trabajo Social, así como en los profesores y cualquier persona interesada en la gestión social, educativa y comunitaria. Por ningún motivo pretende constituirse en una guía inflexible o en una fórmula estricta que deba replicarse de forma mecánica, sino más bien en un testimonio sincero, cercano y contextualizado de lo que verdaderamente implica intervenir en el campo.

Se busca que la lectura de estas páginas sirva de apoyo, aliento y referencia para quienes todavía se encuentran transitando por las aulas universitarias, brindándoles una perspectiva real y humana de lo que significa salir a transformar la realidad desde los centros educativos. El Trabajo Social cobra su verdadero sentido cuando se coloca a la persona en el centro, se defiende su derecho a caminar por entornos seguros y se construyen soluciones reales y sostenibles, trabajando de la mano con los profesores, los directores y la comunidad educativa.

**Figura 2**

*Fotografía de visita de socialización del proyecto Transitando ante los directivos de la institución educativa.*



***Nota***. Fotografía de archivo propio.

## II. CONTEXTUALIZACIÓN

En este capítulo se detallan los antecedentes institucionales, la forma de trabajo y los propósitos que guiaron la intervención social del proyecto Transitando. Estudiar este escenario urbano de Lima y Callao nos muestra la precariedad de los espacios públicos y los peligros a los que se enfrentan los estudiantes. Como señala Cifuentes-Gil (2015), las problemáticas sociales en estos espacios exigen ir más allá de una simple ayuda asistencial; se necesita una intervención profesional que siempre cuestione el entorno y, llevando esto al lado educativo, promueva la participación de la comunidad escolar en sus propios espacios cotidiano.

### 2.1 Contexto institucional de la intervención

El proyecto Transitando fue una experiencia de intervención social y responsabilidad social empresarial de manera continua desde inicios del 2017 hasta inicios del 2020. En sus etapas iniciales, durante los años 2017 y 2018, la ejecución se centró en la creación de la página web oficial de Transitando y en la difusión informativa mediante la entrega de volantes afuera de los centros educativos, luego se programaron algunas capacitaciones a alumnos y profesores orientadas a dar a conocer el propósito del proyecto sin realizar todavía trabajos de campo.

Posteriormente, a partir de 2019, se consolidó la intervención directa en las zonas críticas de Lima y Callao, seleccionando colegios que estaban ubicados en lugares con alto desorden vehicular, pistas en mal estado y una clara falta de señalización vial. Esta problemática fue lo más importante de la intervención, ya que estos factores urbanos generaban un entorno de alto riesgo y ponían en peligro la seguridad e integridad de los estudiantes en las afueras de sus centros educativos.

La planificación anual de la intervención que se organizó seguía una secuencia definida: se iniciaba con el mapeo y la selección de las instituciones educativas, continuaba con la ejecución practica y culminaba de forma exitosa en el mes de diciembre con la realización del concurso escolar, espacio en el cual se premiaba al colegio ganador.

En este proceso, el fin en sí del proyecto Transitando se materializaba a través de un concurso escolar. La dinámica consistía en que los alumnos, guiados por un profesor, debían identificar una problemática real que afectaba los exteriores o los alrededores de sus colegios, tales como pistas malogradas, calles no señalizadas, la congestión vehicular de mototaxis, la bulla de los cláxones u otros factores de riesgo. A partir de ello, los alumnos elaboraban y presentaban un proyecto donde exponían el problema y planteaban soluciones creativas de acuerdo con lo que a ellos se les ocurría, como estrategias para sensibilizar a la gente en la calle, intervenciones en la vía pública u otras iniciativas innovadoras.

Todo este trabajo se desarrollaba a lo largo del año escolar, periodo en el cual se realizaban talleres de acompañamiento con los alumnos seleccionados, culminando con la entrega de los proyectos desarrollados y el posterior concurso escolar en el cual se premiaba al colegio ganador.

En enero del 2020, tras finalizar el último ciclo evaluativo, el equipo desarrolló el taller de lecciones aprendidas en la consultoría, diseñado específicamente para evaluar los procesos, identificar las dificultades que se habían presentado a lo largo del año y determinar qué aspectos metodológicos se podían mejorar para empezar nuevamente el año. Sin embargo, luego de la reunión ya no fue posible continuar con el nuevo ciclo de mapeo programado, el cual habría servido para escoger a los nuevos colegios participantes del siguiente periodo.

El proyecto se vio obligado a cerrar definitivamente debido a la llegada de la pandemia por el COVID-19, y a cambios internos en la gerencia de Responsabilidad Social de Toyota.

### 2.2 Caracterización de la población

La población que participó en el proyecto se ubicó en el ámbito escolar de Lima y Callao. Los beneficiarios directos fueron los alumnos de primaria, seleccionando como público objetivo a los alumnos de quinto y sexto grado. La estrategia de la intervención consistió en elegir un solo salón por cada colegio participante; se priorizaron estos grados debido a que se facilitaba un mejor manejo y dinámica grupal al momento de trasladarlos y dictar las charlas de seguridad vial al tratarse de niños de mayor edad.

Un aspecto social muy importante es el entorno urbano y la procedencia de los estudiantes. Los colegios seleccionados se encontraban distribuidos en distritos como San Martin de Porres, Los Olivos, Ventanilla, Carmen de la Legua, El Agustino y Santa Anita, lo que significaba que la gran mayoría de los niños residía cerca de sus instituciones educativas y solían trasladarse a pie o en vehículos locales. Sin embargo, la comunidad escolar enfrentaba serios problemas viales en los alrededores de los colegios debido al desorden del transporte, la falta de señalización o problemas específicos de infraestructura vial que afectaban su seguridad cotidiana en el trayecto de la casa al colegio.

El trabajo pedagógico y de diagnóstico se realizó exclusivamente con un grupo de 15 niños seleccionado por los profesores. Las sesiones de trabajo fueron esporádicas y muy puntuales, planificadas de forma estratégica para ser sencillas y prácticas, evitando así quitarles horas de sus clases regulares o interrumpir su horario escolar. El proceso fue totalmente conjunto; mediante lluvia de ideas, los niños compartían los problemas viales que observaban, mientras se orientaba simultáneamente al profesor.

Se seleccionó a algunos alumnos por colegio (de quinto o sexto grado); la selección de estos estudiantes dependió del nivel de motivación de cada centro educativo. En los colegios donde había menor disposición de los estudiantes, la estrategia consistió en que el propio profesor elegía directamente a los mejores del salón, ya sea por su rendimiento o conducta. Por el contrario, en los colegios más participativos y activos, se informaba a los padres de familia y los mismos salones organizaban concursos internos de talento o conocimientos para definir quienes serían los representantes.

Finalmente, los directores y profesores de los colegios también fueron una parte fundamental de la población beneficiaria. Por un lado, los profesores del aula recibieron apoyo y pautas claras para guiar los diagnósticos junto a sus alumnos. Por otro lado, los directores se beneficiaron al recibir los diagnósticos terminados y las propuestas de mejora, lo que ayudaría a reforzar la seguridad dentro y fuera de sus colegios, se benefició de forma indirecta a los padres de familia y los transportistas de las zonas cercanas.

### 2.3 Objetivos de la intervención

A continuación, se detallan los propósitos centrales y las metas especificas establecidas para guiar las acciones del proyecto en las instituciones educativas beneficiarias.

**Propósitos principales**

El sentido principal de este proyecto fue motivar a las instituciones educativas a analizar su entorno, con la expectativa que el trabajo trascienda el plano documental y contribuya a generar cambios reales en la vía pública.

**Objetivo General:**

- Fomentar una cultura de seguridad vial en instituciones educativas de Lima y Callao mediante la sensibilización comunitaria y la elaboración de propuestas de mejora viables para ser gestionadas ante las autoridades municipales locales.

**Objetivos específicos:**

- Elaborar un diagnóstico participativo y propuestas de mejora vial junto a los alumnos y profesores en cada colegio, para identificar los problemas existentes en su entorno.
- Sensibilizar a la comunidad educativa y a los transportistas de la zona sobre el respeto a las normas de tránsito, promoviendo un compromiso ciudadano positivo y ordenado para la protección de los estudiantes en sus horas de ingreso y salida.

**Metas planteadas**

Para este periodo del proyecto, nos propusimos lograr los siguientes resultados:

- Capacitar y trabajar con alumnos de quinto y sexto de primaria de los colegios seleccionados de Lima y Callao.
- Lograr que todas las instituciones educativas diseñen y entreguen de forma oportuna su proyecto, según el cronograma.
- Fortalecer a la comunidad educativa, para que tomen la iniciativa de presentar el proyecto a sus autoridades locales y puedan visibilizar formalmente la situación.
- Conseguir que los transportistas (mototaxis, motos lineales, buses, etc.), la comunidad educativa y los directores trabajen de manera coordinada para proteger a los estudiantes durante el horario de ingreso y de salida.

## 2.4 Actores involucrados

Para alcanzar las metas planteadas, fue indispensable la colaboración entre el equipo profesional, las instituciones aliadas y los miembros de las comunidades educativas.

A continuación, se presenta la matriz detallada con los actores que participaron en el proyecto y el rol que desempeñaron:

**Tabla 1**

*Matriz de actores involucrados en el proyecto Transitando*

| Nivel de participación | Actor involucrado | Rol en el proyecto |
|---|---|---|
| Profesionales | Equipo de Promotores Sociales | Encargado de planificar las actividades, ingresar a los colegios, dictar los talleres y guiar a los profesores en la realización del proyecto. |
| | Equipo de logística y comunicaciones | Responsable del diseño de los materiales educativos y de la creación del Facebook del proyecto Transitando |
| Instituciones | Empresa privada Financiadora Toyota | Financió el proyecto como parte del área de Responsabilidad Social. |
| | Consultora Social: Apoyo Comunicación | Encargada del diseño de la metodología, la supervisión del trabajo de campo y la evaluación del cumplimiento de las metas establecidas. |
| Comunidad | Estudiantes lideres | Alumnos de quinto y sexto de primaria, que investigaron su entorno escolar e identificaron problemas viales para desarrollar propuestas de mejora. |
| | Docentes | Profesores que acompañaron diariamente a los alumnos, facilitando espacios para la realización de los talleres. |
| | Padres de familia y directores | Apoyaron a los estudiantes en la promoción de la educación vial, tanto dentro como fuera de los colegios. |
| | Transportistas (mototaxis, motos lineales, entre otros) | Conductores de la zona que tomaron conocimiento de las actividades escolares con respecto al ordenamiento vehicular. |

***Nota***. Elaboración propia

## 2.5 Principales acciones realizadas:

A continuación de describen las intervenciones y estrategias ejecutadas en el proyecto para cumplir con los objetivos planteados.

### Estrategias de sensibilización escolar

Estas estrategias buscaron desarrollar conocimientos sobre seguridad vial de una manera divertida y cercana, entregando las herramientas necesarias y motivando la participación activa del colegió. A continuación, se mencionan los componentes de estas estrategias:

- Talleres en el aula: Se desarrollaron sesiones de aprendizaje con alumnos y profesores para promover la cultura vial. Estas actividades se centraron en dinámicas participativas que facilitaron la comprensión de las normas de seguridad vial, logrando que los estudiantes interiorizaran los conceptos mediante el juego.
- Entrega de material educativo: Se distribuyó material educativo y merchandising institucional, los cuales incluían Kits escolares del proyecto Transitando a estudiantes, profesores y directores. Estos materiales se diseñaron para motivar y reforzar la enseñanza teórica.
- Campaña de sensibilización: Se organizaron y realizaron coloridos pasacalles alrededor de los colegios como acción directa; con ello difundieron mensajes de educación vial, fomentaron el respeto a las normas entre los padres de familia, vecinos y conductores de la zona.

**Estrategias de investigación participativa**

Esta estrategia buscó promover que los propios estudiantes, junto al profesor, identificaran los problemas que existentes en su comunidad.

A continuación, se describen los componentes de dicha estrategia:

- Recorridos de reconocimiento: El equipo de trabajo designado por el profesor recorrió alrededor del colegio y ubicó problemas específicos relacionado con la seguridad vial. Esta actividad fue fundamental, ya que permitió a los estudiantes a observar directamente la realidad de su entorno, identificaron situaciones de riesgo y juntaron información importante mediante la observación participativa.
- Elaboración del proyecto: Se brindó acompañamiento técnico y asesoría a cada profesor para el procesamiento de sus hallazgos y la redacción de su proyecto final, el cual incluyó propuestas de solución para el problema encontrado. Durante este proceso, se priorizó, la organización de la información recolectada por los estudiantes, transformando sus vivencias y observaciones en diagnósticos para que puedan diseñar alternativas de solución que fueran viables y creativas para sus colegios.

**Estrategias de articulación y reconociendo comunitario**

Estas acciones de orientaron a movilizar todo el entorno escolar y premiar de forma positiva el esfuerzo de cada equipo.

Las actividades que se implementaron fueron las siguientes:

- Pasacalle escolar: Estudiantes, profesores y algunas autoridades escolares organizaron pasacalles en los alrededores de los colegios. Esta actividad permitió que la comunidad educativa saliera de las aulas para interactuar directamente con

los vecinos y conductores. Durante el recorrido, los estudiantes exhibieron pancartas y materiales informativos, difundieron información con respeto a las normas de tránsito y promovieron un compromiso compartido por la seguridad vial en su entorno escolar.

- Evento de evaluación y clausura del concurso: Se organizó un concurso Inter escolar que integró dos componentes importantes para determinar a los ganadores: la evaluación del proyecto y la participación en actividades del concurso final. En primer lugar, un jurado revisó los proyectos presentados, los cuales destacaron por una redacción cuidada, un diseño colorido y propuestas de solución. En segundo lugar, se realizó el concurso final en un parque zonal ubicado en San Martín de Porres, donde se realizaron juegos educativos sobre seguridad vial, en el cual los alumnos demostraron sus conocimientos y habilidades de manera práctica. Finalmente, se consolidaron ambos resultados para seleccionar al proyecto y equipo ganador, procediendo con una ceremonia de premiación donde se entregaron reconocimientos que validaron el esfuerzo, la creatividad y el compromiso de todos los participantes.

Habiendo recorrido el contexto, la población, los actores y las principales acciones realizadas en campo, resulta importante pasar de la práctica a la reflexión analítica. Como bien señala Jara Holliday (2012), la sistematización de experiencias parte de reconocer que el trabajo de campo no es un simple conjunto de tareas realizadas, sino un proceso social complejo que, al ser ordenado y sistematizado, permite generar conocimientos valiosos desde y para el Trabajo Social.

## III. OBJETIVOS Y PREGUNTAS DE SISTEMATIZACIÓN

En este capítulo se establecieron los objetivos y preguntas clave que sirvieron de guía para ordenar, analizar y reflexionar sobre la experiencia desarrollada.

### 3.1 Objeto de sistematización

La experiencia de intervención profesional en la implementación de las estrategias metodológicas de educación vial con los estudiantes de los colegios de Lima y Callao en el periodo 2019.

### 3.2 Eje de sistematización

El eje de sistematización es la adaptación y desarrollo de las estrategias didácticas y participativas de educación vial para transformar la cultura de seguridad vial y mejorar la convivencia en los entornos escolares de los colegios de Lima y Callao en el periodo 2019.

### 3.3 Objetivos

El proceso se estructuró a partir de las siguientes líneas de acción:

**Objetivo general**

- Reconstruir las estrategias metodológicas del proyecto Transitando, desarrolladas con los estudiantes de los colegios de Lima y Callao durante el periodo 2019.

**Objetivos específicos**

- Describir las técnicas implementadas como parte de la metodología del proyecto Transitando para la enseñanza de la educación vial en los colegios.
- Identificar la respuesta y el nivel de participación de los estudiantes durante el desarrollo de las actividades del proyecto.

- Recuperar los aprendizajes metodológicos obtenidos en la implementación del proyecto, analizando como la educación vial influyó positivamente en la convivencia con el entorno escolar (mototaxistas, conductores, padres de familia y peatones).

### 3.4 Hipótesis de acción

A continuación, se presentaron las hipótesis de acción que orientaron la realización de esta sistematización. Estas propuestas establecieron una relación coherente entre las estrategias metodológicas realizadas y los resultados esperados, sirviendo como base para analizar el impacto del proyecto en la comunidad escolar.

**Hipótesis general**

- Las estrategias metodológicas implementadas en el proyecto Transitando influyeron significativamente en la formación de la conducta vial de los estudiantes y en la mejora de la convivencia con el entorno escolar (mototaxistas, conductores, padres de familia y peatones) durante el periodo 2019.

**Hipótesis específicas**

- La aplicación de diversas técnicas metodológicas, centradas en la participación activa, constituyeron el eje central que permitió transformar la enseñanza de la educación vial en una experiencia importante para los estudiantes.
- El nivel de participación de los estudientes aumentó significativamente al involucrarse activamente en las actividades dinámicas del proyecto Transitando.
- La implementación de las estrategias de educación vial del proyecto Transitando favoreció una convivencia positiva y el respeto mutuo entre los actores del entorno escolar (mototaxistas, conductores, padres de familia y peatones).

### 3.5 Preguntas de sistematización

Para profundizar en la experiencia recorrida, el análisis se orientó a partir de las siguientes interrogantes:

- ¿De qué manera la reconstrucción de las metodologías del proyecto Transitando permite explicar el impacto de la educación vial en Lima y Callao?
- ¿Cómo influyó el desarrollo del proyecto en la transformación de la convivencia escolar durante el periodo 2019?
- ¿Qué técnica didáctica específica resultó más efectiva para enseñar las normas de tránsito?
- ¿Cómo ayudó la metodología participativa a que los alumnos comprendieran los conceptos viales?
- ¿De qué manera los alumnos demostraron haber aprendido sobre seguridad vial?
- ¿Qué evidencias confirman que el aprendizaje vial fue significativo para el alumno?
- ¿Qué dinámicas se aplicaron para asegurar la participación de los alumnos?
- ¿Cómo se acomodaron las actividades para que todos los alumnos participen?
- ¿Cómo se manifestó físicamente el aumento de la participación durante las sesiones?
- ¿Qué comportamientos mostraron que los alumnos estaban comprometidos con las actividades?
- ¿Qué acciones concretas se diseñaron para acercar el proyecto a los actores externos?
- ¿Cómo se logró integrar a padres y conductores en las propuestas del proyecto?

- ¿De qué forma cambió la actitud de los conductores frente al entorno escolar tras el proyecto?
- ¿Cómo se manifestó el respeto mutuo entre peatones, padres y conductores en el entorno del colegio?

**Figura 3**

*Fotografía de recorrido de pasacalle institucional en la zona de intervención.*




***Nota***. Fotografía de archivo propio.

# IV METODOLOGÍA DE LA SISTEMATIZACIÓN

Para el desarrollo de la sistematización del proyecto Transitando, se seleccionó una metodología basada en los siguientes puntos:

## 4.1 Enfoque

Se adoptó un enfoque cualitativo, el cual resultó importante para comprender con claridad los procesos sociales y humanos del proyecto Transitando. Desde esta perspectiva metodológica, tal como mencionan Hernández Sampieri y Mendoza (2018), la investigación cualitativa permitió recoger y estudiar datos importantes sobre vivencias y percepciones de los actores involucrados, sin la necesidad de medirlo todo con números. Esto facilitó reconstruir la realidad social tal como fue experimentada en el área educativa.

## 4.2 Procedimiento

Para el desarrollo de la sistematización, se siguió un procedimiento estructurado que permitió ordenar la experiencia ya vivida. Este proceso comprendió los siguientes puntos:

- Recopilación y organización de la información: En esta parte, se reunieron y organizaron las diversas evidencias digitales del proyecto, incluyendo fotografías, invitaciones, material educativo (diapositivas) y los trabajos enviados por los docentes de cada colegio y demás registros relevantes que se encuentren disponibles. Este conjunto de información sirvió como base documental para reconstruir cronológicamente como se desarrollaron las sesiones y las intervenciones en los colegios.
- Análisis interpretativo de la experiencia: En esta etapa, se analizó la información reunida, centrando la atención en el grupo de estudiantes seleccionados. Este proceso implicó contrastar la planificación inicial del proyecto Transitando con lo

que realmente se ejecutó en el campo A través de este ejercicio, se identificaron las lecciones aprendidas y los cambios importantes en las percepciones y actitudes de los estudiantes frente a la seguridad vial, lo cual permitió darles sentido pedagógico y social a las evidencias vividas.

- Sistematización y comunicación de aprendizaje: En esta etapa final se integraron los hallazgos y evidencias analizadas para fortalecer los aprendizajes obtenidos durante el proyecto Transitado. Este proceso permitió reconstruir de forma técnica y detallada la experiencia educativa vivida, lo cual resultó importante para rescatar el conocimiento generado. A través de este proceso, se comprendió los factores que influyeron en el éxito de las intervenciones y el impacto social alcanzado.
- Finalmente, se sistematizó estos resultados para elaborar conclusiones y recomendaciones que sirvieron como guía y referente para futuras experiencias de intervención comunitaria.

### 4.3 Técnicas

Para mostrar el proceso y ordenar la experiencia vivida, se utilizaron técnicas que permitieron mirar de cerca la práctica profesional, apoyándose en los aportes de Ander-Egg (2011) sobre el trabajo metodológico en el campo social. De esta manera, se utilizaron las siguientes:

- Análisis documental: Técnica que permitió revisar y organizar todos los registros y materiales que quedaron del proyecto. El objetivo fue identificar cómo se desarrollaron las actividades y qué resultados se obtuvieron al comparar lo que planeamos con lo que finalmente se pudo hacer en el campo.
- Entrevistas: Técnica fundamental para recoger la percepción y los testimonios de los participantes del proyecto. Mediante esta técnica, se obtuvo información

valiosa sobre cómo percibieron los profesores de colegio y otros actores clave las actividades realizadas, permitiendo identificar el impacto que se vivió en la intervención.

- Sistematización reflexiva: Técnica centrada en la evaluación critica de la experiencia. Como responsable del proyecto, esta técnica permitió mirar al pasado, valorar el proceso vivido, reconocer las lecciones aprendidas y descubrir aprendizajes que sirvieron para mejorar futuras intervenciones**.**

### 4.4 Instrumentos

Para materializar las técnicas anteriores y organizar la información del proyecto, se utilizaron los siguientes instrumentos:

- Matrices de sistematización: Herramienta diseñada para clasificar y organizar de forma estructurada todos los registros, informes y materiales que se produjeron durante el proyecto. Este instrumento permitió ordenar la información por etapas y temas importantes, facilitando la identificación de las actividades con mayor respuesta.
- Guía de entrevistas: Formato que incluía las preguntas y temas guía necesarios para recoger los testimonios de los profesores. Este instrumento fue esencial para rescatar la voz de los profesores de cada centro educativo, permitiendo capturar sus percepciones y el impacto que la intervención tuvo en ellos.
- Relato de vida: Instrumento destinado al registro de las impresiones y reflexiones sobre lo vivido en la experiencia profesional en el proyecto. Permitió documentar los aprendizajes adquiridos y el desarrollo de la práctica profesional a lo largo del proceso.

## 4.5 Fuentes de información e informantes

**Fuentes de información:** Son el conjunto de registro y materiales que contienen la evidencia de lo ocurrido durante el proyecto Transitando. Estas fuentes sirvieron como base para el análisis.

- Fuentes documentales: Incluyen los registros escritos, planificaciones, materiales didácticos, y demás documentos físicos o digitales producidos durante todo el proyecto.
- Fuentes visuales: Comprenden el conjunto de fotografías y registros gráficos que documentaron las acciones y la participación de los estudiantes durante la intervención.

**Informantes:** Son las personas que, debido a su rol y participación directa en el proyecto, facilitaron la información necesaria mediante las entrevistas.

- Personal educativo: Profesores que participaron en la realización de las actividades y que puedan ofrecer una visión pedagógica sobre el desarrollo del proyecto.
- La responsable de la sistematización: Como autora de la sistematización, se integró la propia práctica y reflexión sobre lo realizado. Este aporte fue fundamental para reconstruir el proceso desde lo profesional, contrastando la teoría con la realidad vivida durante la intervención en el campo.

## 4.6 Criterios éticos

La presente sistematización fue fundamentada en los principios éticos del Trabajo Social, promoviendo un ejercicio profesional responsable y humano.

- Principio de respeto a la dignidad: Se reconoció el valor personal de cada informante, asegurando que la recolección de información sea un espacio de escucha activa y respeto por la persona.
- Principio de confidencialidad: Se protegió la identidad de los informantes y la privacidad de la información delicada, manteniendo la reserva profesional en todo el proceso.
- Principio de autodeterminación: Se respetó la libertad de los informantes para participar en el estudio, asegurando que su consentimiento sea siempre voluntario.

**Figura 4**

*Fotografía de trabajo con el material didáctico en el aula.*

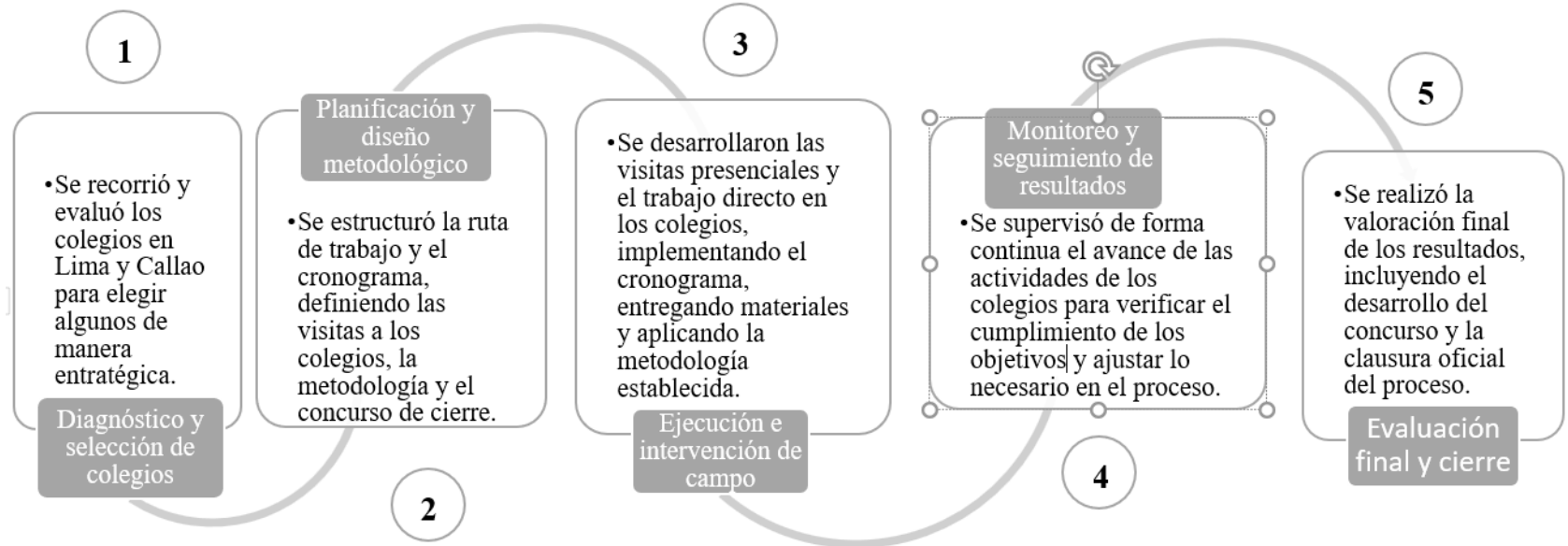



***Nota***. Fotografía de archivo propio.

## V. RECONSTRUCCIÓN DE LA EXPERIENCIA

La reconstrucción permitió examinar cómo se realizó el proceso de intervención, ordenando lo que se hizo en campo y rescatar los aprendizajes vividos (Barnechea, Morgan y Quiroz, 2007). A partir de esta perspectiva, se presentan las cinco fases que estructuraron todo el proceso de intervención:

**Figura 5**
*Secuencia de fases metodológicas de la intervención*




***Nota.*** Elaboración propia

### 5.1 Fases

Con el propósito de guiar de manera ordenada el desarrollo de esta experiencia, el proceso se ha organizado en las siguientes fases:

1. Diagnóstico y Selección de colegios: En esta primera etapa se realizó un mapeo exhaustivo y un análisis situacional de diversos centros educativos, utilizando herramientas de visualización digital como Google Earth y contrastando la información con noticias de internet y conocimientos previos sobre el entorno urbano. Mediante esta revisión, se evaluaron aspectos que vulneraban a los colegios con respecto a la seguridad vial, tales como las deficiencias en la infraestructura de pistas y veredas, la escasa señalización y los problemas de congestión vehicular o estacionamiento informal que afectaban la seguridad de la zona. A partir de esta amplia investigación inicial, se visitó a un número considerable de colegios para evaluar su viabilidad; sin embargo, tras las coordinaciones y la disposición de participación, la cantidad de colegios se redujo a un grupo focalizado que cumplía con las características requeridas y que fueron los que finalmente ingresaron al concurso y al desarrollo del proyecto.
2. Planificación y diseño metodológico: Durante esta segunda etapa se estructuró y desarrolló detalladamente el esquema de trabajo, así como el cronograma general que guió todo el proceso de intervención. Se organizó de forma estratégica el orden de las visitas a los colegios mapeados, estableciendo una logística eficiente para el desplazamiento de la promotora social. Asimismo, en esta etapa se diseñó y elaboró material educativo, específicamente libros de trabajo dirigidos a los estudiantes, los cuales incluyeron ejercicios prácticos y contenidos básicos sobre educación vial para ser entregados durante las visitas. Se planificaron también los lineamientos de trabajo y las coordinaciones con los docentes, definiendo las

fechas clave y los planes de acción definidos. Finalmente se programó la modalidad de las charlas generales dirigidas a los estudiantes y se coordinó toda la logística relacionada con la preparación y entrega del merchandising.

3. Ejecución e intervención de campo: Durante esta tercera etapa se llevó la ejecución de todo lo planificado en el campo, comenzando con las visitas presenciales a los distintos colegios para evaluar su disposición. Tras este recorrido se realizó un filtro definitivo con aquellos colegios que decidieron no participar, consolidando así el grupo oficial con el que se trabajó. Posteriormente, se sostuvieron reuniones de presentación con los directores y los profesores encargados, donde se les explicó detalladamente cuál iba a ser la dinámica del proyecto y se les entregó el cronograma de actividades. En las siguientes visitas los docentes ya debían haber seleccionado a los estudiantes participantes, lo que permitió realizar la presentación oficial con estudiantes y profesores a cargo. Asimismo, se profundizó en la explicación del cronograma de trabajo y se hizo la entrega de los materiales, se tomaron registros fotográficos y se les brindaron algunas charlas de educación vial.

   Como parte fundamental se desarrolló una gran feria informativa sobre seguridad vial en las instalaciones de una universidad. Durante este evento se contó con un módulo especializado del proyecto Transitando donde los estudiantes y profesores fueron invitados y participaron en diversas actividades donde recibieron presentes. Tras recorrer toda la feria, los alumnos y profesores invitados fueron convocados a una charla magistral dictada por el MTC (Ministerio de Transporte y Comunicaciones) sobre educación vial.

   Posteriormente, la última interacción presencial con los profesores se llevó a cabo exclusivamente para la recepción de los trabajos finales elaborados. Finalmente,

todo el proceso culminó con el desarrollo del concurso en el parque ecológico Mayta Cápac y la premiación con la participación activa de los colegios ganadores.

4. Monitoreo y seguimiento de resultados: Durante esta cuarta etapa se estableció un riguroso y constante monitoreo y seguimiento de las actividades planificadas para asegurar el desarrollo adecuado del proyecto. Para apoyar a los docentes, se les facilitó una estructura o modelo de proyecto que les servía de guía para adaptarlo y personalizarlo con los datos de su colegio. En cuanto a la organización, previamente se les había entregado un cronograma general donde se establecieron plazos específicos para las entregas de avances de forma periódica (por ejemplo, cada mes o cada dos meses tenían que enviar por correo electrónico una parte de su proyecto) lo que permitía revisar, retroalimentar y mejorar constantemente lo que venía trabajando. Adicionalmente, como parte clave del monitoreo del impacto en la comunidad educativa, se supervisó que los colegios cumplieran con actividades complementarias propuestas como un plus en su labor: los alumnos y docentes organizaron pasacalles de sensibilización vial en los exteriores de sus colegios con pancartas dirigidas a los vecinos, conductores y mototaxistas, mientras que otros centros educativos presentaron obras de teatro sobre la problemática vial. Todo este proceso fue monitoreado mediante el envío, por parte de los profesores, de fotografías sobre las actividades que ellos realizaban; garantizando así un control coordinado hasta la culminación del proyecto.
5. Evaluación final, concurso y cierre del proyecto: Durante esta quinta y última etapa se llevó a cabo el cierre oficial del proyecto con la evaluación final y el concurso inter escolar, consolidando el esfuerzo de los colegios participantes. A esta etapa decisiva no llegaron todos los colegios, sino únicamente aquellos que

lograron clasificar como finalistas tras el proceso de evaluación previa. El evento contó con la presencia del gerente de Responsabilidad Social de Toyota, quien acudió a presenciar cómo se venía realizando la labor de campo. Durante la jornada se realizaron diversas actividades y dinámicas de concurso enfocadas en la educación y seguridad vial, donde los estudiantes finalistas demostraron los conocimientos adquiridos a lo largo de la intervención.

Posteriormente, después del concurso, se realizó una evaluación interna del proyecto Transitando para analizar los aspectos positivos y negativos. Identificando en que se falló y qué aspectos había que mejorar, revisión que se llevo a cabo en el mes de enero. Finalmente, tras una evaluación, la llegada de la pandemia y el cambio de gerente de Responsabilidad Social en Toyota (quien asumió el cargo con nuevas perspectivas) determinaron la cancelación del proyecto Transitando.

### 5.2 Momentos críticos y alternativas de solución

Durante el desarrollo del proyecto se presentaron diversos retos operativos y logísticos que requirieron ajustes oportunos para garantizar su correcta ejecución A continuación, se detallan las principales dificultades encontradas en cada etapa junto con las alternativas de solución implementadas:

- Metodología/etapa inicial: En lo que respeta a la planificación del proyecto**,** al inicio se estructuró el proyecto para abarcar múltiples grados, sin prever que los niños más pequeños eran muy activos y difíciles de manejar en los salones. Ante esta dificultad se conversó directamente con las profesoras y se restructuró la estrategia, decidiendo que las sesiones se enfocarían en alumnos de quinto y sexto grado de primaria.

- Compromiso y cumplimiento de los docentes: Se presentó el incumplimiento del cronograma por parte de los profesores, quienes no presentaban a tiempo. Ante esta situación, como alternativa de solución se elaboró un proyecto modelo para orientarlos, aclarando que era solo un ejemplo referencial, asimismo como medida correctiva, se indicó que se restarían puntos de forma acumulativa para los que no presentaban a tiempo.
- Coordinación del equipo de trabajo: Se presentó una limitación debido a falta de apoyo por parte de los compañeros de trabajo, en la entrega física del merchandising, lo que generó incumplimientos y molestias de los profesores. Para solucionar esto, se estableció una alternativa logística directa: se indicó al compañero que dejara el material en la dirección del colegio, posteriormente, se coordinaba con la profesora para la entrega personal.
- Cumplimiento de los objetivos del programa: Se identificó que algunos alumnos mostraron timidez, vergüenza y resistencia inicial para participar abiertamente en las actividades de sensibilización sobre seguridad vial, ya que al principio no conocían a la promotora. Para contrarrestar esto, se empleó una estrategia progresiva de motivación, utilizando los obsequios institucionales proporcionados por la empresa, estos incentivos se entregaban de acuerdo al avance del grupo.
- Convocatorias y alianzas institucionales: Se encontró como limitación la desconfianza y rechazo inicial de varios colegios visitados, porque no conocían bien el proyecto. Para resolver esto se organizó una gran feria, donde había un módulo de Transitando, en el cual se realizó un pequeño concurso escolar con premios, posteriormente después de la feria hubo una capacitación de MTC, validando formalmente la seriedad de la iniciativa y reactivando el interés y la participación de los colegios.

- Control y gestión del concurso final: Se presentó una limitación debido al incumplimiento e incongruencia por parte de una docente al presentarse al evento final a algunos estudiantes diferentes a los oficialmente inscritos, lo que generó confusión en la entrega de premios. Como alternativa de solución, se manejó la incidencia de forma interna con la profesora, aunque se evaluó inicialmente retirar los premios, se priorizó el bienestar de los estudiantes para no quitarle los presentes, se cerró el caso con una llamada de atención a la profesora.

### 5.3 Cambio de la estrategia del inicio al final de la experiencia

Al comparar como se inició el proyecto y como finalizó, la estrategia experimentó un cambio importante debido a la adaptación constante frente a la realidad en el campo. Si bien la planificación inicial era ordenada en el papel, la ejecución en el campo exigió flexibilidad al coordinar directamente con los profesores de los colegios (quienes a veces carecían de experiencia en realizar estos trabajos académicos) y algunos estudiantes que mostraban resistencia en participar.

Para hacer frente a estas limitaciones, en primer lugar se conversó directamente con los encargados del área en Toyota para comentarles estos cambios en el cronograma y poder replantear el camino con los hallazgos encontrados, conjuntamente con el equipo organizamos una feria escolar para motivar a los alumnos y demostrarles a los profesores la formalidad del proyecto, debido a que como parte del equipo estaba participando el Ministerio de Transportes y comunicaciones , ese fue un plus que empodero al proyecto.

En definitiva, la metodología pasó de una estructura rígida a una practica y adaptativa, demostrando que el éxito dependió de lo observado en campo, integrar nuevas herramientas de motivación y corregir el rumbo para cumplir los objetivos.

## VI. ANALISIS INTERPRETATIVO

El presente capítulo constituye el núcleo analítico de la sistematización, donde se articulan la reconstrucción de la práctica de campo, los testimonios recogidos en las entrevistas a algunos profesores y la propia experiencia reflexiva desde el Trabajo Social. Esta sección busca ir más allá de la descripción de actividades para analizar cómo las decisiones metodológicas, la adaptación de materiales y el acompañamiento directo en aula permitieron que los estudiantes se convirtieran en actores clave de la seguridad vial en su comunidad. A continuación, se desarrollan las dos dimensiones principales de este estudio: la reconstrucción del proceso de intervención y la valoración de sus logros e impactos.

### 6.1 Reconstrucción del proceso metodológico

La reconstrucción de la experiencia del proyecto Transitando mostró que la planificación técnica que se elaboró en gabinete cambió al entrar en contacto con la realidad en campo. Las actividades no se ejecutaron de manera lineal ni precisa, sino que se fueron adaptando al modo de trabajar de los propios colegios. En este proceso, el rol de la promotora de Trabajo Social fue crucial para articular y mediar entre la empresa auspiciadora (Toyota del Perú), la consultora ejecutora (Apoyo Comunicación) y los colegios. Tal como señala Rozas Pagaza (2001), la práctica profesional en el ámbito social no solo es seguir la teoría de forma rígida, sino que exige un constante reajuste frente a las condiciones reales presentes en cada lugar.

**Coordinación inicial e ingreso a los colegios:** El ingreso a los colegios ubicados de Lima y Callao requirió una labor de gestión para asegurar el compromiso de las autoridades escolares.

- Reuniones con directores: El primer contacto formal se realizó mediante visitas presenciales a las direcciones de los colegios. La promotora social presentó cartas de presentación institucionales y expuso el valor educativo del proyecto, buscando comprometer a la dirección para que asignara formalmente a un profesor responsable que liderara el trabajo con los alumnos.

- Selección de los grados participantes: Aunque en el diseño inicial se planteó una participación más amplia, en el campo se reajustó la focalización hacia los estudiantes de quinto y sexto grado de primaria. El equipo de trabajo evaluó que los estudiantes de grados inferiores (primer a cuarto grado de primaria) presentaban mayores dificultades para la gestión grupal, mientras que en los grados superiores el manejo era idóneo para desarrollar el proyecto.

**Acompañamiento y capacitación a los profesores**: Uno de los principales vacíos identificados fue la presunción inicial de que los profesores poseían competencias previas en formulación de proyectos socioeducativos.

**Apoyo en la formulación de proyectos:** Al iniciar las acciones, se evidenció que los docentes tenían limitaciones para redactar la estructura técnica del proyecto y, en el caso de los profesores de mayor edad, para el manejo de herramientas digitales. Esta situación generó demoras en el cronograma original.

> *"Al principio no sabía cómo escoger el problema de seguridad vial, no sabía que poner exactamente en el proyecto que tenía que presentar, pero la guía modelo y la explicación paso a paso que nos dio la señorita me ayudó a organizarme y estructurar bien mi proyecto que iba a trabajar con los chicos." (Profesora Marta Flores, 49 años).*

**Asistencia técnica personalizada:** Frente a este obstáculo, la promotora social elaboró un proyecto modelo a modo de guía y brindó asesoría detallada a los profesores. Se flexibilizaron los plazos internos de entrega para adaptarse a los tiempos de los colegios, garantizando el cumplimiento de los objetivos para el mes de diciembre de aquel año.

**Motivación y trabajo en aula con los estudiantes:** Para conformar las brigadas de estudiantes por colegio y lograr una participación constante, se aplicaron metodologías divertidas.

- Uso de Kits escolares e incentivos: La entrega del kit de materiales del proyecto (mochilas, libros de trabajo, cartucheras, colores, lapiceros y lápices) funcionó como un elemento de motivación que dio alegría a los estudiantes de cada equipo de trabajo.

  > *"Los alumnos al comienzo estaban tímidos, pero ni bien escucharon de qué se trataba el proyecto y cuáles eran los premios se emocionaron. En las sesiones se llevaban pequeños regalos como chupetines y galletas, y eso los motivaba a responder y a darle más importancia al concurso, mis alumnos recibieron sus regalos y los libros de trabajo los utilizábamos en clases." (Profesora Abigail, 60 años)*

**Manejo de la participación:** Debido al atractivo de los materiales y los incentivos, la demanda de estudiantes superó las cantidades ya establecidas que eran 15 alumnos por colegio. La promotora, en coordinación con los profesores, organizó el proceso de selección en los salones para evitar conflictos entre los estudiantes.

**Investigación participativa de los estudiantes en campo:** Consistió en lograr que las brigadas escolares observaran y analizaran la problemática de tránsito en el entorno de su centro educativo.

- Recorridos de observación: Los estudiantes realizaron salidas de reconocimiento alrededor de sus colegios, identificando zonas de riesgo, falta de señalización, cruces peligrosos e imprudencias del transporte público y mototaxis.
- Elaboración de papelógrafos, diagnósticos: En el aula, los niños expusieron los hallazgos en papelógrafos gráficos, donde dibujaron las zonas críticas, explicaron la problemática y propusieron alternativas de solución.

> *"Me gustó porque empezó a ser iniciativa de ellos. En la clase de Personal Social se dijo a los alumnos que se unieran en grupos y que hagan un papelote sobre un problema vial cerca de la zona. Ellos mismos observaron el problema, lo plasmaron y lo expusieron; fueron a la zona y observaron el problema, fueron mis investigadores, ver a los propios niños explicar en su papelógrafo dónde se cruzan los carros y dónde faltan los semáforos fue la prueba de que entendieron el riesgo real afuera del colegio." (Profesora. Marta Flores, 49 años)*

**Generación de confianza y coordinación institucional:** Ante la falta de un convenio formal firmado a nivel central con el MTC (Ministerio de Transporte y Comunicaciones), la promotora social implementó una estrategia de validación directa en el campo.

- Feria de seguridad vial: Se gestionó la participación de los colegios en una feria temática realizada en una universidad privada. La presencia física e interacción con representantes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en este evento otorgó legitimidad técnica y respaldo institucional al proyecto frente a los profesores.

**Comunicación directa con Toyota del Perú**: La relación con la contraparte empresarial se mantuvo a través de una comunicación fluida sustentada en el conocimiento del campo.

- Justificación de los reajustes: En las reuniones periódicas (presenciales y virtuales), la promotora junto con la consultora social sustentó técnicamente ante los ejecutivos de la empresa la necesidad de flexibilizar las fechas del cronograma, garantizando que el cierre del proyecto se mantendría para el mes de diciembre.

### 6.2. Logros e impactos del proyecto

La ejecución de la intervención no solo cumplió con los indicadores cuantitativos previstos en el diseño original, sino que generó transformaciones cualitativas profundas en los actores involucrados. Estas modificaciones se manifestaron en los cambios de conductas viales por parte de los estudiantes, en el fortalecimiento de capacidades pedagógicas e institucionales, y en el desarrollo de competencias profesionales propias del Trabajo Social. El análisis del impacto del proyecto Transitando revela cómo una intervención socioeducativa puede trascender las aulas escolares y cambiar el ambiente comunitario, a pesar de los problemas estructurales propios de los proyectos responsabilidad social empresarial.

**Resultados y modificaciones de comportamiento por actores sociales**: El proceso de evaluación de los resultados evidenció que cada grupo participante experimentó cambios diferentes derivados de su participación activa en el proyecto Transitando.

- Estudiantes y brigadas escolares: Los estudiantes que integraron las brigadas escolares pasaron de ser receptores pasivos de información a convertirse en promotores activos de la seguridad vial. Como evidencia de su aprendizaje, elaboraron papelógrafos detallados con diagnósticos de los problemas que habían identificado en los alrededores de sus centros educativos y ejecutaron pasacalles comunitarios y representaciones teatrales dirigidas a sus vecinos y transportistas.

El uso constante de los kits escolares dados por el proyecto funcionó como un refuerzo material que consolidó el trabajo.

- Docentes y asesores pedagógicos: Los profesores asignados como representantes de sus brigadas escolares lograron consolidar proyectos escolares de seguridad vial debidamente estructurados y terminados. A través del acompañamiento técnico, mejoraron sus capacidades en el diseño de proyectos socioeducativos e incorporaron metodologías participativas e interactivas dentro de sus actividades habituales de aula.
- Comunidad educativa y entorno local: La influencia del proyecto se expandió más allá de los colegios mediante la participación activa de padres de familia y vecinos en los pasacalles y ferias informativas. Estas acciones permitieron sensibilizar de manera directa a actores clave del transporte informal y local, como los conductores de mototaxis y choferes de rutas urbanas, visibilizando las zonas de peligro vehicular alrededor de los centros educativos.

  *"Como salón hicimos un pasacalle, donde participaron alumnos, profesores y padres, rodeamos zonas cercanas al colegio repartiendo volantes a las combis, mototaxistas y personas que pasaban por el lugar, mostramos también nuestras pancartas sobre educación vial." (Profesora Beatriz Castro, 52 años).*
- Rol de la promoción social: Desde la perspectiva de la intervención profesional, la promotora consolidó una capacidad de intermediación fluida y estratégica entre la empresa privada, la consultora, el sector público y los colegios. La gestión de percances en el territorio permitió reforzar habilidades directas para la adaptación del contexto y el liderazgo de diferentes grupos, compuestos por estudiantes profesores y altos ejecutivos corporativos.

**Respuesta de los alumnos y difusión comunitaria:** Uno de los impactos cualitativos más interesantes del proyecto fue la capacidad de los estudiantes para trascender las paredes del aula y movilizar activamente a su entorno a través de los pasacalles escolares.

- La organización de actividades cerca de la zona: Los colegios que destacaron en el concurso organizaron recorridos masivos por las principales calles aledañas a sus centros educativos. Los estudiantes llevaron pancartas con mensajes elaborados por ellos mismos, repartieron volantes informativos del proyecto a los transeúntes y exigieron directamente a los choferes y transportistas el respeto absoluto a las zonas escolares, también presentaron dramatizaciones reflexivas sobre la educación vial.
- El impacto en los vecinos y comerciantes: Durante estas movilizaciones, la reacción de la comunidad local fue de sorpresa y respaldo. Los propietarios de bodegas, vecinos y transeúntes se detuvieron a leer los carteles y escuchar las advertencias de los estudiantes sobre el peligro vehicular, lo que generó una toma de conciencia colectiva sobre la inseguridad vial en la zona.
- La participación activa de los padres de familia: Los padres se sumaron a la caminata apoyando a los estudiantes y respaldando las demandas de sus hijos frente al desorden del transporte público y mototaxis locales.

> *"Los alumnos hicieron una dramatización sobre la educación vial, nos reunimos en la loza deportiva cerca del colegio donde asistieron padres de familia y las personas de la zona, construyeron con material reciclado una combi y presentamos el numero artístico, les compartimos las fotos a la señorita del proyecto." (Profesora Lilliana Cifuentes, 60 años)*

Asimismo, la alta visibilidad de estas actividades desató que otros colegios deseen sumarse, a través de las redes sociales del proyecto; de este modo, docentes y alumnos de colegios ubicados en zonas periféricas, como una institución educativa en el distrito de San Martín de Porres, se comunicaron de forma virtual para pedir la llegada del proyecto debido a la grave problemática de tránsito que padecían a la salida de sus centros educativos.

**Dificultades e implicancias en la sostenibilidad del proyecto:** El análisis crítico del proceso de intervención permitió identificar los problemas estructurales característicos de los proyectos financiados por empresas privadas.

- Ausencia de reconocimiento oficial permanente: Al no haberse consolidado un convenio formal interinstitucional con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), el equipo interventor enfrentó restricciones para otorgar a los profesores resoluciones ministeriales u otros estímulos de alto valor para ellos. Esta carencia limitó el incentivo profesional a largo plazo para los profesores.
- Interrupción y Cierre de la Intervención: Las actividades del proyecto concluyeron definitivamente en enero de 2020, golpeadas tanto por la llegada de la emergencia sanitaria global de la COVID-19 como por reestructuraciones administrativas internas en la gerencia, área de Responsabilidad Social de Toyota del Perú. Este cese abrupto confirmó la vulnerabilidad de los proyectos de desarrollo social sujetos exclusivamente al financiamiento privado, los cuales corren el riesgo constante de disolverse si no logran articularse tempranamente como políticas públicas estables del Estado.

**Aprendizajes Críticos para la Práctica del Trabajo Social:** La sistematización de esta experiencia dejó tres lecciones fundamentales orientadas a calificar el ejercicio profesional en intervenciones socioeducativas futuras:

- Flexibilidad operativa frente a la rigidez del diseño: La planificación técnica elaborada en gabinete constituye una herramienta orientadora importante, pero la práctica profesional demanda una capacidad constante de adaptación para adecuar los tiempos, instrumentos y metas al contexto real y cotidiano del trabajo de campo.
- Versatilidad comunicativa y empatía intersectorial: El trabajador social debe desarrollar un dominio apropiado del lenguaje y de las técnicas de abordaje, siendo capaz de acomodar su discurso según el interlocutor: utilizando un registro lúdico y afectivo con los estudiantes, un rol orientador y de facilitación pedagógica con los profesores, y un enfoque ejecutivo y basado en evidencias técnicas al rendir cuentas a las directivas de la empresa privada.
- Institucionalización para la sostenibilidad: Toda intervención socioeducativa desde el sector privado debe planificarse desde el inicio relacionándose con los gobiernos locales o ministerios. Así se evita que los resultados dependan únicamente del presupuesto de la empresa o de los cambios de personal en la compañía. Como señala Carlos María de la Balze (2012), es necesario que los colegios interioricen la propuesta en su rutina del día a día para que los cambios se mantengan en el tiempo una vez que el equipo de la consultora y la intervención externa culminen.

## CONCLUSIONES

A lo largo del presente proceso de sistematización de la intervención social desarrollada con el proyecto Transitando durante el año 2019 en los colegios de Lima y Callao, se ha logrado realizar una interesante reflexión crítica sobre la práctica profesional. Lejos de desarrollar un trabajo de actividades administrativas o de cumplir un cronograma formal, esta actividad ha permitido confrontar la planificación teórica trabajada en gabinete con las diferentes dinámicas, tensiones y realidades del trabajo de campo. En consecuencia, las reflexiones derivadas de esta experiencia se organizaron en las siguientes cuatro conclusiones que resumen el sentido, los hallazgos y los aprendizajes de la intervención social:

- La reconstrucción de la experiencia en el proyecto Transitando mostró que trabajar la seguridad vial con los colegios no pudo hacerse rígidamente, sino adaptándose a lo que cada comunidad escolar necesitaba. Trabajar con los colegios, conversar con las autoridades y escuchar lo que contaban, demostró que el Trabajo Social ayuda a conectar a las personas. La práctica enseñó que cuando los estudiantes, los profesores y las familias participaron activamente, se logró establecer pautas claras de convivencia, respeto mutuo y autocuidado que mejoraron el funcionamiento de los colegios y llegaron también afuera en las calles.
- Al revisar las técnicas y herramientas que se usaron, quedó claro que lo planeado en el papel (en gabinete) siempre necesitó ajustarse a los recursos y límites de los colegios, trabajados en campo. Al principio, intentar abarcar muchos grados generó desorden, por lo que se decidió enfocar el trabajo en los estudiantes de quinto y sexto de primaria, quienes respondieron mucho mejor por su edad. También se vio que los profesores, a pesar de sus ganas, a veces no sabían bien

cómo armar proyectos o usar ciertas herramientas digitales. Ahí el apoyo de la promotora social fue clave, dando guías claras y adaptándose a los tiempos de los profesores. Con incentivos como los kits escolares o incentivos diarios se logró romper el hielo y hacer que las sesiones fueran útiles y entretenidas. Esto demostró que una buena metodología no se trató de seguir reglas estrictas, sino de saber acomodarse con criterio a la realidad de la comunidad educativa.

- La respuesta de los estudiantes fue uno de los puntos más firmes de todo el proyecto. Los escolares pasaron de solo recibir información a salir a recorrer las calles con una pauta para observar lo que pasaba. Con la guía de sus profesores, ubicaron los puntos peligrosos, la falta de señales y el desorden de los carros y mototaxis cerca del colegio. Con toda esa información armaron papelógrafos, pasacalles y pequeñas actuaciones para mostrar sus propuestas a los vecinos. Esto demostró que cuando a los alumnos se les dan herramientas y espacios claros, responden con orden, analizan su entorno y exponen sus dudas con total claridad.
- Finalmente, al revisar los aprendizajes que dejó el proyecto, se entendió que, aunque las ferias y movilizaciones lograron convocar a las familias y vecinos, los trabajos financiados por Responsabilidad Social Empresarial dependen de bases frágiles. Como al inicio no hubo convenios claros con el Ministerio de Transporte y Comunicaciones y Municipalidades, el cierre repentino fue un hecho ya sea por la pandemia y por los cambios internos en la empresa Toyota, todo esto demostró que los proyectos privados se caen fácilmente si no se conectaban a tiempo con políticas públicas, buscando alianzas reales con los gobiernos locales para que el trabajo no se quede en el aire.

## RECOMENDACIONES

- Flexibilidad y dinamismo en las actividades: Se sugiere que las futuras intervenciones en el ámbito socioeducativo incorporen desde su fase inicial de diseño, diagnósticos situacionales adaptables e instrumentos flexibles. Esto permitirá adecuar las actividades y cronogramas a las exigencias reales de cada centro educativo, garantizando el cumplimiento de los objetivos centrales sin rígidos esquemas que se trabajaron en gabinete.
- Fomento del protagonismo y la participación activa escolar: Resulta importante fortalecer metodologías participativas que vayan más allá de asistir a talleres, posicionando a los estudiantes como actores clave en la transformación de sus entornos escolares. Para ello, es preciso promover espacios de liderazgo participativo donde sus opiniones e iniciativas tengan un impacto positivo.
- Estrategias para la sostenibilidad interinstitucional: Se aconseja que las organizaciones ejecutoras y los proyectos de responsabilidad social empresarial gestionen convenios formales y alianzas estratégicas a largo plazo con dependencias del Estado y gobiernos locales previo al inicio de las actividades. De esta manera, se evitará la dependencia exclusiva de presupuestos corporativos temporales y se asegurará la continuidad del proyecto en el tiempo.
- Competencias clave para el profesional de Trabajo Social: Con el fin de responder a la complejidad de las intervenciones multisectoriales, se recomienda fortalecer en los trabajadores sociales las capacidades de negociación y mediación entre diferentes actores. Una comunicación adaptada a los distintos actores (alumnos, profesores, directivos de la empresa) permitirá articular con eficacia las metas corporativas, la labor del personal docente y las necesidades reales de la población estudiada.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS


- Ander-Egg, E. (2011). *Metodología y práctica de la animación sociocultural*. Editorial Lumen.
- Ander-Egg, E. (2018). *El taller: una alternativa para la renovación pedagógica*. Editorial Brujas.
- Apoyo Comunicación. (2025). *Estrategias de relacionamiento comunitario y gestión social en el Perú*. https://www.apoyocomunicacion.com
- Aranguren, M. (2015). La sistematización de experiencias como producción de conocimiento desde la práctica. *Revista Latinoamericana de Metodología de la Investigación Social (RELMIS)*, 5(10), 34-47.
- Barnechea, M. M., Morgan, M. J., & Quiroz, E. (2007). *La sistematización de experiencias: producción de conocimientos desde y para la práctica*. Consejo de Educación de Adultos de América Latina (CEALC).
- Batthyány, K., & Cabrera, M. (2011). *Metodología de la investigación en ciencias sociales*. Universidad de la República.
- Cifuentes Gil, R. M. (2011). *Sistematización de experiencias: un campo en construcción para el Trabajo Social y la intervención social*. Editorial Lumen.
- Cifuentes Gil, R. M. (2015). El trabajo social en la intervención familiar y comunitaria. *Cuadernos de Trabajo Social*, 28(2), 215-226.
- De Souza Silva, J. (2006). *¿Por qué sistematizar? Para comprender la práctica y transformar la realidad*. FAO.
- Fals Borda, O. (1987). *Investigación participativa y praxis rural: nuevos conceptos en el desarrollo comunal*. Ediciones Tercer Mundo.
- Fernández, A. (2017). *Intervención social y políticas públicas en América Latina*. Editorial Gedisa.

- Fundación Transitemos. (2021). *Proyecto Transitando: Memoria institucional de educación vial y cultura ciudadana en Lima*. Lima, Perú.
- Galeana, R. (2014). El papel del trabajador social en la gestión de proyectos comunitarios. *Revista Científica de Trabajo Social*, 8(15), 101-118.
- García Salord, S. (2012). *Intervención profesional y especificidad en Trabajo Social*. Espacio Editorial.
- Guba, E. G., & Lincoln, Y. S. (1989). *Fourth generation evaluation*. Sage Publications.
- Hernández Sampieri, R., & Mendoza, C. P. (2018). *Metodología de la investigación: las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta*. McGraw-Hill Interamericana.
- Jara Holliday, O. (2012). *La sistematización de experiencias: práctica y teoría para otros mundos posibles*. Centro de Estudios y Publicaciones Alforja.
- Jara Holliday, O. (2018). *El aporte de la sistematización de experiencias a la teoría y a la práctica emancipadora*. Ediciones Cide.
- Kisnerman, N. (1998). *Pensar el trabajo social: una introducción al conocimiento disciplinar*. Editorial Humanitas.
- Margulis, M. (2010). *Juventud, cultura y vulnerabilidad social en contextos urbanos*. Editorial Biblos.
- Martinic, S. (1984). *Sistematización de la práctica social: conceptos y orientaciones metodológicas*. CIDE.
- Max-Neef, M. A., Elizalde, A., & Hopenhayn, M. (1986). *Desarrollo a escala humana: opciones para el futuro*. CEPAUR.
- Mejía Jiménez, M. R. (2008). *La sistematización: una forma de investigar las prácticas y construir saberes*. Ediciones Desde Abajo.

- Mikkelsen, B. (2005). *Methods for development work and research: A new guide for practitioners*. SAGE Publications.
- Montaño, C. (2000). *La tercera vía y la política social: la focalización de la pobreza*. Editorial Lumen.
- Patton, M. Q. (2014). *Qualitative research & evaluation methods: Integrating theory and practice*. SAGE Publications.
- Torres Carrillo, A. (2004). *Hacer historia desde abajo: experiencias de sistematización de programas sociales*. El Búho.
- Toyota del Perú. (2024). *Programa Transitando: Responsabilidad social y educación vial para el desarrollo sostenible en el Perú*. https://www.toyotaperu.com.pe
- Transitando. (s. f.). *Inicio* [Página de Facebook]. Facebook. Recuperado el 10 de septiembre de 2026, de https://www.facebook.com/TransitandoPeru
- Vasilachis de Gialdino, I. (2006). *Estrategias de investigación cualitativa*. Editorial Gedisa.

## ANEXOS

### Anexo 1

**Figura 6**
*Portada del Plan de Sistematización*

# PLAN DE SISTEMATIZACIÓN

## I. GENERALIDADES:

| | |
|---|---|
| **Título:** | Sistematización de la Intervención Social en el proyecto Transitando: Promoción de la seguridad vial y mitigación de riesgos urbanos en comunidades educativas de Lima y Callao. |
| **Responsable:** | Marillyn Vila Samanez |
| **Institución:** | Apoyo Comunicaciones y Toyota |
| **Programa o proyecto:** | Proyecto Transitando |
| **Área de Trabajo Social:** | Área de Educación y Promoción Social |
| **Ubicación:** | Lima y Callao |
| **Periodo:** | 2019 |

**Nota.** Elaboración propia.

**Anexo 2**

**Instrumento de recolección de información: Guía de preguntas aplicada a los docentes participantes del Proyecto Transitando.**

1. ¿Cómo sintió usted que influyó el desarrollo del proyecto en la convivencia del colegio durante ese tiempo?

2. ¿Qué estrategias o dinámicas aplicó usted en el aula para lograr que los alumnos participaran con entusiasmo y cómo las llevó a cabo?

3. A su parecer, ¿Qué técnicas o juegos resultaron más efectivos para enseñar las normas de tránsito a los estudiantes?

4. ¿De qué manera sintió que la metodología participativa ayudó a los alumnos a comprender mejor los conceptos viales?

5. ¿Qué adaptaciones o ajustes tuvo que realizar usted para lograr que la gran mayoría de los estudiantes pudiera sumarse?

6. ¿De qué forma notó usted ese interés y entusiasmo en los alumnos durante las sesiones?

7. ¿Cómo se dio cuenta de que los chicos realmente habían aprendido y asimilado los conceptos de seguridad vial?

8. ¿Qué evidencias o detalles concretos le demostraron a usted que este aprendizaje fue verdaderamente significativo para ellos?

9. En el día a día, ¿Qué actitudes o comportamientos le mostraron que los alumnos estaban comprometidos con las actividades?

10. ¿Cómo vivió usted el respeto mutuo entre peatones, padres y conductores en los alrededores de la escuela?

11. ¿Notó usted algún cambio de actitud en los conductores o en el entorno escolar tras la intervención del proyecto?

**Anexos 3**

**Reconstrucción de la práctica profesional: Preguntas orientadoras para la autoevaluación.**

1. ¿Cómo viviste el proceso de adaptación de la estrategia desde la planificación inicial en el papel hasta la realidad encontrada en el campo?

2. ¿Qué papel jugaste al coordinar directamente con los profesores y alumnos para superar la resistencia inicial a participar?

3. ¿Cómo manejaste el diálogo permanente con el cliente (Toyota) para justificar la necesidad de flexibilidad y ajustes en el camino?

4. ¿De qué manera propusiste e impulsaste la integración de nuevas actividades que no estaban en el plan original, como la feria?

5. ¿Cómo sentiste que influyó tu capacidad de reacción y diálogo frente a los imprevistos y limitaciones metodológicas encontradas?

6. ¿De qué forma aplicaste las herramientas y alternativas de solución de la matriz para resolver los problemas diarios del proyecto?

7. ¿Qué fue lo más desafiante al momento de articular el trabajo entre los colegios, los auspiciadores y las instituciones de apoyo como el MTC?

8. ¿Cómo lograste mantener el equilibrio y la motivación propia y del equipo ante los momentos de tensión o falta de iniciativa inicial?

9. ¿Qué evidencias consideras que son las más valiosas de tu autoría o gestión para demostrar el éxito del proyecto?

10. ¿Qué cambiarías o replicarías con orgullo si te tocara liderar una experiencia de sistematización similar en el futuro?

11. ¿Cómo valoras el impacto personal y profesional que te dejó liderar o formar parte de esta intervención en seguridad vial?

## Anexo 4

**Tabla 2**

*Matriz de identificación de limitaciones metodológicas y respuestas estratégicas.*

| Actividades | Limitaciones | Alternativas de Solución |
|---|---|---|
| **Metodología/etapa inicial** | Al inicio se estructuró el proyecto para abarcar múltiples grados, sin prever que los niños más pequeños eran muy activos y difícil de manejar en el aula. | Se conversó directamente con las profesoras y se restructuró la estrategia operativa, decidiendo que las sesiones se enfocarían en alumnos de quinto y sexto grado. |
| **Compromiso y cumplimiento de los docentes** | Incumplimiento del cronograma por parte de los profesores, quienes no presentaban a tiempo los avances requeridos. | 1. Se elaboró un proyecto modelo para orientarlos, aclarando que era solo un ejemplo.<br>2. Se aplicó una medida correctiva, se indicó que se restarían puntos de forma acumulativa para los que no presentaban a tiempo. |
| **Coordinación del equipo de trabajo** | Falta de compromiso y apoyo por parte de los compañeros en la entrega física del merchandising, lo que genero incumplimientos y molestias de los profesores. | Se estableció una alternativa logística directa: se indicó al compañero que dejara el material en la dirección del colegio, posteriormente, se coordinaba con la profesora para la entrega personal. |
| **Cumplimiento de los objetivos del programa (sensibilización)** | En el caso de algunos estudiante, ellos presentaron timidez, vergüenza y resistencia inicial para participar abiertamente en las actividades de sensibilización sobre tránsito, ya que al principio no conocían a los facilitadores. | Se empleó una estrategia progresiva de motivación, utilizando los obsequios institucionales proporcionados por la empresa, estos incentivos se entregaban de acuerdo al avance del grupo. |
| **Convocatorias y alianzas institucionales** | Desconfianza y rechazo inicial de varios colegios mapeados, porque no conocían bien el proyecto. | Se organizó una gran feria, donde había un modulo de Transitando, en el cual se realizó un pequeño concurso escolar con premios, posteriormente después de la feria hubo una capacitación de MTC, validando formalmente la seriedad de la iniciativa y reactivando el interés y la participación de los colegios. |
| **Control y gestión del concurso final** | Incumplimiento e incongruencia por parte de una docente al presentar en el evento final a algunos estudiantes diferentes a los oficialmente inscritos, lo que genero confusión en la entrega de premios. | Se manejó la incidencia de forma interna con la profesora, aunque se evaluó inicialmente retirar los premios, se priorizó el bienestar de los alumnos para no quitarle los presentes, se cerró el caso con una llamada de atención a la profesora. |

***Nota.*** Elaboración propia.

**Anexos 5**

**Figura 7**

*Socialización y diálogo sobre el proyecto Transitando con los estudiantes.*



***Nota***. Fotografía de archivo propio.

**Figura 8**

*Charla magistral, del MTC, sobre seguridad vial y exposición del trabajo desarrollado con el proyecto Transitando.*




***Nota***. Fotografía de archivo propio.