

Vida escolar

NUM. 220-SUPL. – EDUCACION VIAL – 1982

Vida escolar

REVISTA
DE LA DIRECCION GENERAL
DE EDUCACION BASICA

Paseo del Prado, 28.—Madrid-14

NUMERO 220
Año XXIV

CONSEJO DIRECTIVO

Presidente:

Pedro Caselles Beltrán

Vocales:

María Teresa López del Castillo
Matilde Muñoz Pereira
Hernán León de Blas
Juan I. Hernández Martín-Romero
José M.ª Merino Sánchez

DIRECTORA:

María Pura Sánchez Fernández

SECRETARIO DE REDACCION:

Antonio Molina Armenteros

CONSEJO ASESOR:

Agustín Escolano Benítez
Jesús Mesanza López
Alberto del Pozo Pardo
Ana M.ª Trabanco Iglesias
Agustín Velasco Garrido
Carlos Arribas Alonso
José Hernández Salguero
Amalia Bayón

Director de este número:

Joaquín E. Díaz Pardo

Coordinador:

Ignacio Olmos Vicente

Edita:

Servicio de Publicaciones
del Ministerio de Educación y Ciencia
Ciudad Universitaria.—MADRID-3

Imprime:

RUAN, S. A. P.º de la Industria, s/n.
Alcobendas (Madrid)

Depósito legal: M. 9.712-1958
ISBN: 0506-872-X

Servicio de Publicaciones: MEC

Tirada: 75.000 ejemplares

sumario

EDUCACION VIAL ESCOLAR

| | <i>Págs.</i> |
|--|--------------|
| Presentación | 2 |
| Propósito y contenido de la Educación Vial: Educación vial y Educación integral, por <i>Joaquín E. Díaz Pardo</i> | 3 |
| Los objetivos y contenidos de la Educación Vial en la normativa vigente, por <i>Carlos Arribas Alonso</i> . | 5 |
| La Educación Vial y el profesor, por <i>Tomás Ramos Llanos</i> | 9 |
| Planificación y metodología de una clase de Educación Vial, por <i>Rodolfo González García</i> | 11 |
| Programa Multimedia de Educación Vial, por <i>José Costa Ribas</i> | 15 |
| Sugerencias para la realización de actividades y recursos didácticos en la enseñanza de la Educación Vial, por <i>Joaquín E. Díaz Pardo</i> | 17 |
| El itinerario casa-colegio, un tema fundamental de la Educación Vial, por <i>José L. Pedragosa Raduá</i> . | 24 |
| Los Parques Infantiles de Tráfico como recurso didáctico: Su funcionamiento y organización. Modo de utilizarlos y de participar en ellos los centros escolares, por <i>Manuel Iglesias Quesada y Luis G. Fernández Fernández</i> | 28 |
| El medio rural: Apuntes sobre una aproximación a la Educación Vial escolar en este ámbito, por <i>Emilio Durán</i> | 33 |
| Los Padres y la Educación Vial, por <i>Fernando Alonso-Martínez Saumell</i> | 36 |
| III Conferencia mixta celebrada por el Consejo de Europa y la Conferencia Europea de Ministros de Transportes sobre Educación Vial infantil y juvenil, por <i>Joaquín E. Díaz Pardo</i> | 38 |

NOTA IMPORTANTE: Para todas las cuestiones relacionadas con la suscripción, renovación de la misma, cambio de domicilio, números atrasados, números sueltos y anomalías en la recepción de la Revista, deberán dirigirse EXCLUSIVAMENTE a la Sección Comercial del Servicio de Publicaciones del Ministerio de Educación y Ciencia, Ciudad Universitaria, s/n., Madrid-3.

PRESENTACION

La tarea conjunta que nuestras Direcciones Generales emprendieron en los tres últimos años, para que la educación vial fuese incluida en los programas de E.G.B., y para que su implantación fuese una realidad en todos los centros escolares, ha dado ya algunos frutos: de una parte, esta enseñanza ha sido recogida, en sus contenidos fundamentales, en los actuales programas renovados tras haber sido sistematizados en la Orden del Ministerio de Educación de 18 de febrero de 1980; de otra parte se ha editado y distribuido el Documento de Apoyo para la educación vial, del que ya se han publicado dos ediciones, en número total de más de 100.000 ejemplares, con el objeto de que sea un instrumento útil de asistencia al profesorado.

Con estas acciones se ha cumplido una importante fase en el plan de implantación de la educación vial, que será completada con la próxima aparición de un programa Multimedia, como material de apoyo para el desarrollo de este sector educativo.

Pero el protagonista de todo ello es el profesor, pieza fundamental para que la educación vial no sea una enseñanza marginal, sino que forme parte consustancial de la educación integral y ciudadana del escolar.

Nuestro país no puede quedarse atrás en una preocupación que en otros países ya se ha traducido en larga experiencia educativa. Y no podemos ser ajenos a las recomendaciones de la última Conferencia del Consejo de Europa y la C.E.M.T. sobre la necesidad y obligación de que los escolares sean formados en este área educativa.

Este número de «Vida Escolar» que con carácter monográfico ahora presentamos al profesorado, pretende ser un eslabón en esta segunda fase, que ya queremos sea de implantación real de la educación vial, y ser de alguna utilidad al profesor, recogiendo una serie de temas fundamentales, en forma de artículos, así como actividades y sugerencias dirigidas a aquél para ayudarle en una labor para la que desde aquí queremos una vez más estimularle.

Pedro Casellés Beltrán
Director General de Educación Básica

Antonio R. Bernabéu González
Director General de Tráfico

PROPOSITO Y CONTENIDO DE LA EDUCACION VIAL: EDUCACION VIAL Y EDUCACION INTEGRAL

Por Joaquín E. DIAZ PARDO (*)

En el conjunto de relaciones de convivencia civil, en sus distintos ámbitos, en que se inserta la persona en su condición de ciudadano, desde las más generales del individuo como parte de la colectividad nacional, hasta las que se establecen a nivel local, vecinal o doméstico, es preciso, para que tal convivencia se desarrolle ordenadamente, que ésta se rija por una serie de normas y reglas, y que éstas sean conocidas y cumplidas por cada miembro de la comunidad social.

Esas relaciones de convivencia se enmarcan, como es sabido, en lo que denominamos genéricamente comportamiento social del individuo. Y es claro que el comportamiento y la conducta social de la persona, tanto en su participación en la «res pública», como en esos niveles menores, pero importantes de la vida local y familiar, han de ser formados, a través de la acción educativa, desde el inicio de la vida del que ha de ser ciudadano adulto, debiendo ser la escuela el instrumento fundamental de esa formación.

La escuela, junto con el entorno familiar, es el ámbito ideal en el que esa educación del comportamiento cívico ha de ser dirigida y formada. En la inteligencia de que el escolar, futuro ciudadano en el sentido pleno, que sea educado correctamente para el desarrollo de su persona como integrante responsable y solidario de la colectividad social, adquirirá una formación y unos hábitos de ciudadanía que se traducirán en otras facetas de la convivencia cotidiana.

En el curriculum escolar se han incorporado últimamente enseñanzas y contenidos que se integran en esa disciplina global que es la educación ciudadana, como son la enseñanza de la Constitución española, el conocimiento de las instituciones políticas del sistema democrático y su funcionamiento, junto con las que constituyen los contenidos generales referidos a la sociedad y otros aspectos de la vida colectiva, incluidos en lo que se denomina «área de ciencias sociales». Todo ello, con un sentido global e integrador se

encuadra en lo que se ha venido en llamar educación integral. Y ello partiendo de la evidencia de que, junto a las disciplinas o enseñanzas convencionales: Geografía, Historia, Matemáticas, Ciencias Naturales, etc., al escolar debe también formársele «para la vida».

La educación vial, al lado de otras enseñanzas ahora incluidas en los programas de E.G.B., como la educación sexual, la educación para el medio ambiente, para la salud, el consumo, etc., forma parte de ese marco de aprendizaje «para la vida», complementando la formación cultural convencional del escolar, y ello constituye un importante contenido de esa educación integral.

La educación vial, siguiendo la definición que se recoge en el «Documento de Apoyo para la educación vial en Preescolar y E.G.B.» (1), tiene como objetivo la formación del comportamiento del ciudadano, en tanto que usuario de las vías públicas, en su condición de peatón, conductor o viajero.

Así, la educación vial escolar es la que persigue tal objeto, teniendo como destinatario de esa educación al niño escolarizado, debiendo matizarse que el alumno de E.G.B. es fundamentalmente peatón y, eventualmente conductor de bicicletas.

Deduciremos lógicamente de tal definición que la Educación vial debe concebirse como una faceta de la educación ciudadana, en ese aspecto de carácter social a que antes se aludía. Un adecuado comportamiento vial es una parcela del comportamiento cívico, que exige su correspondiente forma educativa, lo que justifica, obviamente, el que la educación vial forme parte de esa

(*) Funcionario de la Escala Técnica. Jefe de Misiones Educativas de la Dirección General de Tráfico.

(1) Este manual editado con ese título, y al que se hará referencia en este número monográfico de «Vida Escolar», está publicado por el Servicio de Publicaciones del Ministerio de Educación en la colección «Estudios y Experiencias Educativas», serie E.G.B., núm. 3.

educación ciudadana que constituye, por su lado, parte sustancial de lo que llamamos educación integral, como antes queda dicho.

Ese encuadre que la educación vial tiene en la educación ética y cívica, no significa que aquella debe reducirse a un repertorio de reglas de cortesía y convivencia como traducción del comportamiento ciudadano correcto, aunque esto importe y presida los demás aspectos de la educación vial. Además de ello el objetivo último y esencial de la educación vial escolar viene justificado esencialmente por el propósito de defender al niño frente a los peligros que eventualmente se derivan del tráfico, enseñándole las reglas y normas por las que se rige el tráfico de conductores y peatones, junto con una serie de instrucciones y técnicas defensivas, de una parte, con el objeto de que comprenda el fenómeno del tráfico rodado, de otra, haciéndole adquirir una serie de hábitos de comportamiento en relación con la circulación. Unos y otros han de formar lo que se ha venido en denominar «sentido vial». Y al propio tiempo se logrará, mediante esta enseñanza una inversión de futuro para cuando el escolar sea usuario adulto.

Esas reglas, normas e instrucciones son simples y poco numerosas: por lo que al comportamiento peatonal respecta (que es lo fundamental de la educación vial, como se decía), circular por la izquierda en carretera, cruzar por los lugares adecuados y reglados en toda clase de vías, hacerse ver durante la noche, y algunas más, junto al conocimiento de algunas señales útiles para el peatón, y, las que puedan afectar al niño conductor de bicicletas y otras normas de seguridad cuando se es viajero, constituyen prácticamente los contenidos esenciales de la educación vial.

Sin embargo, si de eso sólo se tratara, de impartir la enseñanza del conocimiento de esas normas, bastarían unas cuantas sesiones o unas breves y continuas campañas educativas a realizar en las

escuelas. Pero la educación vial es algo más: esta enseñanza, presidida por esa disciplina en la que se engloba que es la educación ética y cívica o educación del comportamiento ciudadano, debe impartirse en base a esos contenidos fundamentales antes referidos sintéticamente, pero acompañados de una serie de actividades y recursos didácticos, etapas y niveles que suponen en su conjunto la metodología de la enseñanza de la educación vial. De modo que esas normas y reglas sean además conocidas y comprendidas por el escolar; y formen parte de sus hábitos de comportamiento; puesto que, en definitiva, el propósito esencial de esta enseñanza, es la creación de hábitos en el niño en relación con el tráfico, de hábitos concretos que le salvaguarden de sus peligros y le acostumbren a respetar los derechos de los demás usuarios, cumpliendo los deberes que le corresponden, como parte de ese fenómeno de la circulación del que inevitablemente forma parte.

Este número monográfico, del que ya existe un precedente (2), tiene como fin, además de divulgar el tema de la educación vial ante el profesorado de E.G.B., acercarle a su problemática, y aproximarle a algunos temas importantes de la educación vial, y ofrecer cierta información sobre su normativa. Al propio tiempo, y esto es lo que quizá pueda hacer de este número monográfico algo útil, se recogen actividades que, como sugerencias, se proponen al profesor, para que, con la ayuda del Documento de Apoyo ya citado, asistan al profesor en la tarea en la que, desde aquí pretendemos estimularle y motivarle, y no sólo porque esta enseñanza sea ya legalmente obligatoria, sino porque, se trata de algo tan importante como es educar al escolar en una parcela de su curriculum con la que se pretende algo tan vital como es salvaguardar su integridad física.

(2) «Educación Vial», Vida Escolar, núms. 168-169, abril-mayo de 1975, Servicio de Publicaciones del Ministerio de Educación.

LOS OBJETIVOS Y CONTENIDOS DE LA EDUCACION VIAL EN LA NORMATIVA VIGENTE

Por Carlos ARRIBAS ALONSO (*)

La Educación Vial ha recibido en los últimos años un gran impulso al ponerse en práctica distintas líneas de acción convergentes en la educación del niño, tanto de forma institucionalizada como de manera informal. Peligraba no ya la educación del niño, sino la propia vida y habla que hacer todos los esfuerzos posibles para evitarlo.

El «B.O.E.» publica el 29 de febrero de 1980 la Orden de 18 del mismo mes sobre la incorporación de la educación vial a los niveles de Educación Preescolar y Educación General Básica. Los tres artículos de esta disposición dicen:

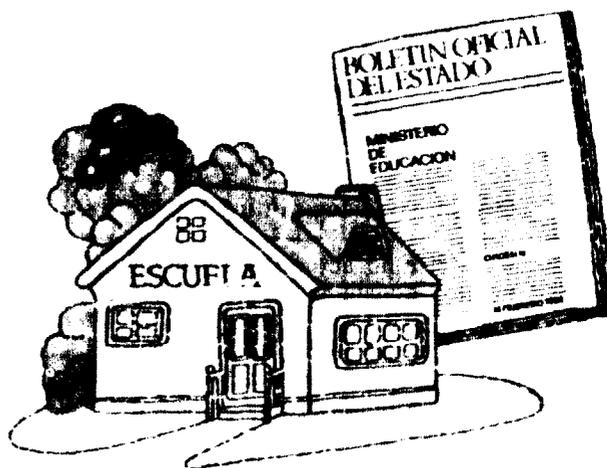
Primero.—A partir del curso escolar 1980-81, y hasta tanto se aprueben los programas renovados de la Educación General Básica, se atenderá en Educación Preescolar y General Básica a los objetivos y contenidos sobre educación vial que se recogen en el anexo.

Segundo.—En Educación Preescolar y cursos primero y segundo de Educación General Básica estas enseñanzas se integrarán en las áreas de experiencias; en los cursos tercero, cuarto y quinto de Educación General Básica, en el área de Ciencias Sociales, y en la segunda etapa en el programa de educación ética y cívica aprobado por Orden ministerial de 6 de octubre de 1978.

Tercero.—Los libros de texto y material didáctico complementario correspondientes a la educación vial deberán recoger y tratar aquellos contenidos y aspectos didácticos que se consideren necesarios para el logro de los objetivos previstos en el anexo.

Con esta norma que logra la actualización de este aspecto educativo, como parte fundamental de la formación de la persona, se asegura la incorporación de estos objetivos a los Programas

Renovados en fase de ensayo y se consigue no sólo que se trate y apoye desde los libros de texto y material didáctico, sino desde todos los medios de comunicación: prensa, radio y televisión. Pero no es suficiente y los niños siguen muriendo a



causa del tráfico; así pues hay que renovar permanentemente con toda la energía y medios posibles los objetivos puestos en las disposiciones, que sólo fructificarán cuando lleguen a la mente del niño y del adulto.

¿Cuáles son esos objetivos?

La Orden de 18 de febrero de 1980 fija los siguientes:

1.—Comprender la necesidad de establecer unas medidas de defensa y seguridad que prote-

(*) Inspector de Educación Básica. Jefe del Servicio de Planes de Estudio y Orientación, de la Dirección General de Educación Básica.

jan a los ciudadanos de los peligros derivados del tráfico.

- 2.—Descubrir la importancia que tiene para el bien de la comunidad el respecto a la norma establecida y despertar el deseo de colaboración activa y positiva de todos sus miembros.
- 3.—Incidir desde el campo específico de la educación vial en lo que constituye el objetivo primordial del sistema educativo: la formación integral del individuo en todas sus dimensiones; personal, social, ética y moral.
- 4.—Reconocer la incidencia del tráfico en los distintos modos de vida rural o urbano haciendo especial hincapié en la importancia de este fenómeno en la sociedad actual.

5.—Conocimiento de la problemática del tráfico en el entorno local, regional y nacional.

6.—Crear, desde los primeros años de escolarización, una dinámica capaz de integrar en el alumno:

- El conocimiento básico de las normas de circulación.
- La creación de actitudes de apertura, respeto y sentido de responsabilidad ciudadana.
- La formación de un criterio moral autónomo orientado a comprender y asumir el valor intrínseco de la norma, en cuanto garantía de la seguridad y el bien de la comunidad.

Desde el punto de vista más operativo y ciñéndonos a los tres Ciclos de la Educación General Básica, los objetivos son:

PREESCOLAR Y CURSOS 1.º Y 2.º DE E.G.B.

| Orden Ministerial de 18 de febrero de 1980 | Programas renovados |
|--|--|
| <p>Fomentar en el niño actitudes de conciencia ciudadana y desarrollar hábitos encaminados a la adquisición del sentido vial.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Reconocer e identificar las señales verticales y horizontales de tráfico más frecuentes en su entorno, así como las realizadas por los agentes de circulación. 2. Adquirir hábitos y actitudes de observación y respeto a las normas de circulación. 3. Circular con seguridad por la calle utilizando: <ul style="list-style-type: none"> — Pasos de peatones con o sin semáforo o agente. — Pasos de cebra y otros. — Refugios en el centro de la calzada. 4. Comportarse adecuadamente y con seguridad en el uso peatonal de las carreteras. 5. Actuar y reaccionar con prudencia y decisión ante situaciones imprevistas de peligro personal. 6. Hacerse ver cuando se circula de noche. | <ul style="list-style-type: none"> ● Adquirir hábitos de educación vial. ● Saber cruzar correctamente una calle: con semáforo, con paso de cebra, con guardia urbano, sin indicaciones de tráfico. |

CICLO MEDIO

| Orden Ministerial de 18 de febrero de 1980 | Programas renovados |
|---|---|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Conocer las normas de circulación peatonal y adquirir hábitos de comportamiento y prudencia en el uso de las vías públicas como peatón y viajero. <ol style="list-style-type: none"> 1.1. Conocimiento de normas y adquisición de hábitos para la circulación peatonal en ciudad. 1.2. Conocimiento de normas y adquisición de hábitos para la circulación peatonal en carretera. 1.3. Especial referencia al comportamiento peatonal durante la noche. 1.4. Habituarse a los alumnos a hacerse ver cuando circulen por ciudad o carretera. 1.5. Adquisición de correcto comportamiento del escolar como viajero. 2. Conocer, identificar, interpretar y respetar las diversas señales reguladoras del tráfico. <ol style="list-style-type: none"> 2.1. Señalización vertical. 2.2. Señalización horizontal. 2.3. Señalización de los agentes de circulación. | <ul style="list-style-type: none"> ● Conocer y respetar las normas de circulación como peatón (en ciudad, carretera y en coche) y como viajero (en el transporte escolar, público y privado) y adquirir hábitos de prudencia al interpretar las señales de tráfico y concediendo especial importancia a las del entorno. |

CICLO SUPERIOR

| Orden Ministerial de 18 de febrero de 1980 | Programas renovados |
|--|--|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Desarrollar en el alumno el sentido de la responsabilidad referido a la conducción de la bicicleta y el ciclomotor, haciéndole tomar conciencia del peligro que supone cualquier infracción de las normas y señales relativas a la circulación. <ol style="list-style-type: none"> 1.1. Peligros y responsabilidades. 1.2. Normas fundamentales comunes a la bicicleta y al ciclomotor. 1.3. Prohibiciones comunes a la bicicleta y al ciclomotor. 1.4. La bicicleta: Nociones mecánicas y motrices. | <p>Los programas renovados están en fase de consulta. No obstante parece deducirse de las observaciones recibidas y de la experiencia de estos años que debe insistirse en las actitudes y hábitos que llevan a comportamientos correctos.</p> |

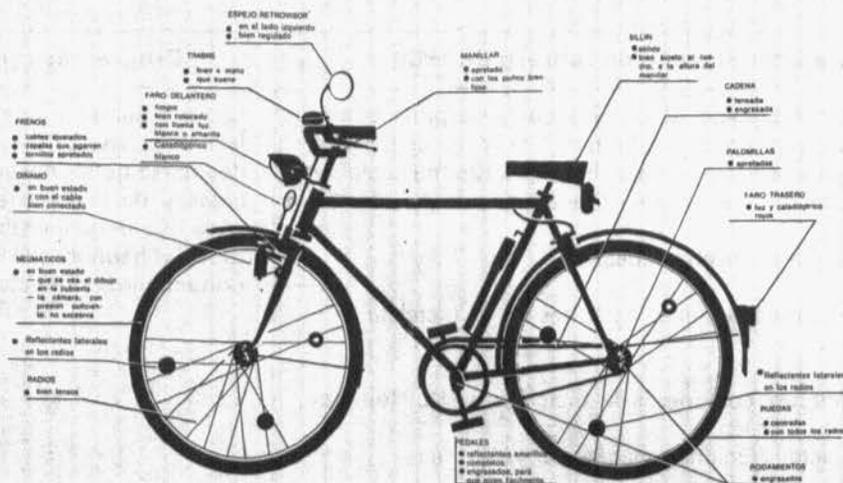
Orden Ministerial de 18 de febrero de 1980

Programas renovados

- 1.5. Elementos fundamentales de la bicicleta. Importancia de su conservación.
 - 1.6. Consejos y recomendaciones prácticas para la conducción de bicicletas.
 - 1.7. El ciclomotor. Sus características. Requisitos para su conducción. Normas y consejos para su mantenimiento.
 - 1.8. La importancia de «ser visto» cuando se circula durante la noche. Uso y mantenimiento de los elementos del alumbrado.
2. Conocer las primeras medidas de seguridad que se deben tomar en caso de accidente. Normas e instrucciones de socorrismo.
- 2.1. Conducta ante un accidente de tráfico; medidas de seguridad que deben practicarse.
 - 2.2. Normas e instrucciones de socorrismo.

Aunque en los Programas Renovados aparentemente se han limitado los objetivos con respecto a la Orden de 18 de febrero de 1980, esto no se corresponde ni con la intención ni con la realidad. Ejemplo: en Preescolar y Ciclo Inicial «la adquisición de hábitos de educación vial» por ser más general recoge todos los enunciados en la Orden Ministerial. No precisa tanto, es verdad, porque esta precisión aparece en las actividades sugeridas que acompañan a los Niveles Básicos Renovados de cada Ciclo.

Desde el punto de vista práctico, que en definitiva es lo que cuenta, sobre todo cuando lo que anda en juego es la vida del niño, es necesario que el profesor, y nosotros estamos seguros de que lo hace, utilice cuantos recursos crea necesarios para conseguir de los niños, ciudadanos que sepan «caminar y circular» sin poner en peligro su propia vida o la de los demás.



LA EDUCACION VIAL Y EL PROFESOR

Por Tomás RAMOS LLANO (*)

Partiendo del supuesto de que la Educación Vial escolar se integra en las áreas de formación del comportamiento ciudadano como consecuencia del hecho del tráfico, que ha generado en las sociedades modernas una nueva y conflictiva relación de convivencia en las vías públicas, al tener los individuos que utilizarlas y compartirlas con los demás ciudadanos, al volante de un automóvil, manejando los mandos de un vehículo de dos ruedas, transitando como peatones por ellas o, simplemente, siendo transportados como viajeros, tenemos que llegar a la conclusión de que es necesario iniciar esta formación lo antes posible. Pero ¿a quiénes corresponde esta responsabilidad? Es evidente que a los padres y a los profesores. ¿Por qué a los profesores? Son múltiples las razones justificadoras de esta atribución. Pero por hablar solamente de algunas de ellas, vamos a intentar analizar las razones que llamaríamos sociales, económicas, jurídicas o legales y de eficacia.

Es frecuente, aunque equivocado, considerar a la Educación Vial infantil como una especialidad técnica en la línea del aprendizaje de la conducción, que debe ser impartida por personal especializado en los conocimientos del Código y señales de la circulación. Este pensamiento es tan erróneo como considerar, llevando la cuestión a los límites del absurdo, que una madre no está capacitada para enseñar a su hijo a caminar, y que esta tarea debe ser encomendada a puericultores o pediatras, o que la enseñanza de cualquier hábito enmarcado en la educación ciudadana requiere el concurso de expertos en relaciones públicas.

La llamada pomposamente «educación vial» no es otra cosa que el adiestramiento del niño para que adquiera los hábitos de comportamiento suficientes para desenvolverse con soltura, sin riesgos, y comprendiendo y respetando a los demás, al

hacer uso de nuestras calles y plazas, conviviendo con los demás ciudadanos. Por ello, parece razonable considerar que estos conocimientos deben adquirirse en el seno de la familia y en el Centro docente; sin embargo, los padres a veces no son los mejores educadores, y los profesores, en ese contacto diario y constante con sus alumnos, llegan al niño con mayor facilidad y autoridad.

Por razones de economía: Si el Estado dispone de toda una red de centros docentes, al frente de los cuales se encuentran auténticos expertos en pedagogía, resulta mucho más económico aprovechar esta organización docente y encomendar esta tarea a los profesionales de la enseñanza que crear organizaciones paralelas para estos cometidos, que quedarían en manos de profesionales del tráfico, pero inexpertos en pedagogía. El papel de los profesionales del tráfico deberá ser de apoyo y ayuda, en la medida en que ésta sea necesaria, a la organización docente española, pero no atribuirse la paternidad de esta responsabilidad para la que no están preparados pedagógicamente.

Por razones jurídicas o legales: Porque si bien desde el año 34, fecha de publicación del primer Código de la Circulación, se atribuye originariamente esta competencia al profesorado de todas las escuelas y colegios, tanto oficiales como particulares, la Orden ministerial de 18 de febrero de 1980, el Decreto 69/1981, de 9 de enero y la Orden de 17 de enero de 1981, incorporan la Educación Vial a los Programas Oficiales de la E.G.B., con fijación de sus objetivos generales, cristalizando así en nuestro Derecho positivo la inquietud europea puesta de manifiesto machacona y reiteradamente por el Consejo de Europa, la

(*) Funcionario de la Escala Técnica. Jefe de Sección de la Jefatura Provincial de Tráfico de Madrid.

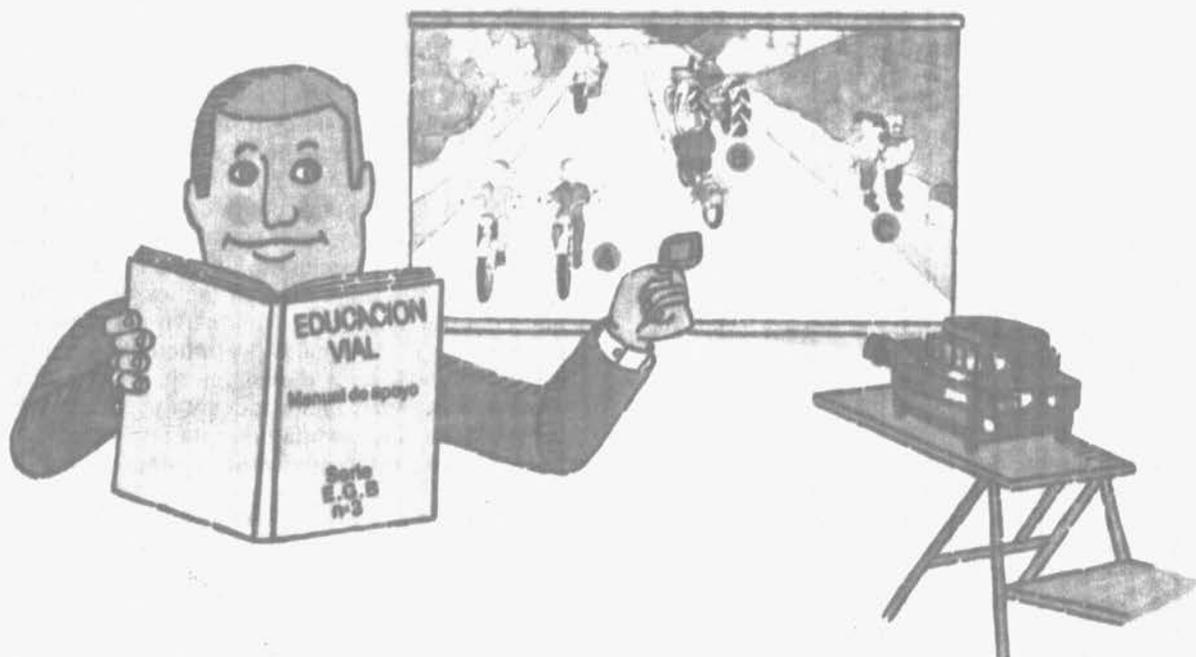
Conferencia Europea de Ministros de Transportes y el Consejo Económico para Europa de las Naciones Unidas.

Por último, por razones de eficacia, ya que la persona más idónea para ayudar a aprender al niño es su profesor, nadie mejor que los profesores conocen su imagen ante el niño, que al despertar a la vida jerarquiza los valores, primero, en función de lo que pueda leer en letra impresa, pero después, en base a lo que le diga su profesor.

Como se ha indicado anteriormente, la Educación Vial es crear hábitos de comportamiento ciudadano en el niño para que al utilizar las vías públicas sepa lo que debe hacer, y porque sabe

reconocer a tiempo los riesgos, lo que no debe. Para adquirir hábitos es preciso reiterar una y otra vez una conducta, una vez que se ha llegado a la convicción de que aquélla constituye el comportamiento correcto, y esto donde se puede hacer más fácilmente es en el Centro docente, uno y otro día, de la misma manera que se perfeccionan la lectura y la escritura diariamente, aun cuando se esté asistiendo a una clase que nada tiene que ver con el área del lenguaje.

En fin, sobran razones para justificar el área en la que debe quedar inscrita la Educación Vial, lo que es necesario además es que el profesor esté motivado y convencido de la importancia de su papel en esta importante enseñanza.



PLANIFICACION Y METODOLOGIA DE UNA CLASE DE EDUCACION VIAL

Por Rodolfo GONZALEZ GARCIA (*)

Ya hace tiempo que la Educación Vial se asomó a alguna de nuestras escuelas, pero hoy aparece como materia obligatoria y sus contenidos están incorporados, con base legal y una necesidad clara de desarrollo en la escuela. Su importancia viene exigida por dos razones muy concretas:

- 1.^a La escuela no puede volver la espalda a la realidad.
- 2.^a Es en la escuela donde el niño debe obtener los conocimientos y actitudes necesarios, para moverse en la calle con un mínimo de seguridad. Sería imposible el desarrollo de la Educación Vial de una manera práctica individual o en centros especializados, por falta de medios y de tiempo.

Nos encontramos, pues, ante una obligación específica: planificaremos esta materia dentro del «currículum» de nuestra propia escuela.

No olvidemos que se trata de una materia con características especiales, y que los expertos opinan que es preferible hacer de ella un área distinta, porque su objetivo primordial consiste en la adquisición de un cierto comportamiento en la circulación, como peatón, como conductor o como viajero; sin excluir la posibilidad de integrar la Educación Vial dentro de otras materias a títulos complementario. Pero lo que no constituye, de ninguna manera, es un elemento aislado en la educación general. Estará conectada con aquellas áreas a las que complementa o completan a ella misma. La realidad de nuestra escuela actual, las ordenanzas que la rigen y las orientaciones que nos guían, nos la presentan dentro de las áreas de experiencias, de Ciencias Sociales y en el programa de Educación ética y cívica, según la etapa de E.G.B. Pero la planificación de la Educación Vial pide una cierta autonomía, dadas sus propias peculiaridades, si bien en perfecta conexión y

ensamblaje con los diferentes elementos del «currículum» en que se despliegue.

Un modelo de planificación podría ser el siguiente:

En el desarrollo de este modelo nos encontraremos con estos aspectos importantes:

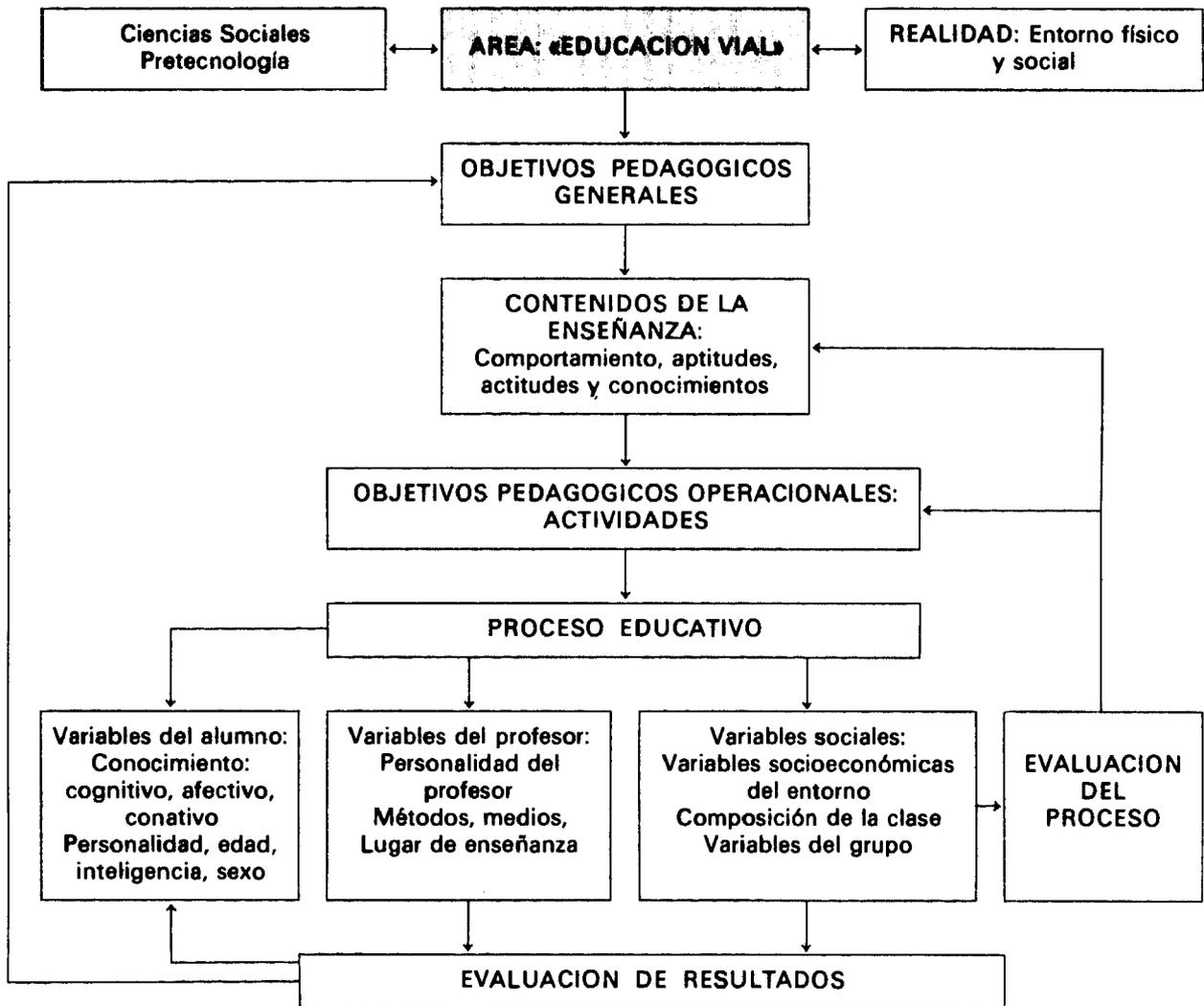
- Formulación de objetivos pedagógicos generales.
- Análisis de un «comportamiento modelo» que nos permita formular los objetivos operacionales.
- Formulación de objetivos operativos. Como a la hora de programar actividades, encontraremos infinidad de situaciones de tráfico que tendrán como protagonista al niño, será necesario atenerse a ciertos objetivos operativos, seleccionados en función de su importancia y practicabilidad, y que sean transferibles a otras situaciones similares.

Después pasaremos al análisis del proceso educativo, en el que debemos controlar las variables provenientes de los alumnos, entre las que la edad y el sexo tienen una influencia elevada en Educación Vial.

De las variables procedentes del profesor destacamos especialmente la metodología y los medios utilizados.

Los métodos de carácter teórico tienen un rendimiento aceptable a la hora de mejorar los conocimientos del hecho circulatorio. Pero pierden todos sus efectos en el desarrollo de comportamientos y actitudes frente a la circulación.

(*) Profesor de Educación General Básica. Licenciado en Pedagogía.



Son los métodos activos, la formación práctica, la actividad autónoma individual o en grupo, del alumno, los que obtienen mejores resultados. Una programación de actividades que permitan trabajar al alumno independientemente, es totalmente necesaria en Educación Vial.

No podemos olvidar los procedimientos de modificación de comportamiento, y una mirada constante al despertar de la responsabilidad y autonomía del niño, que necesitará en cuanto se encuentre como protagonista en las vías públicas.

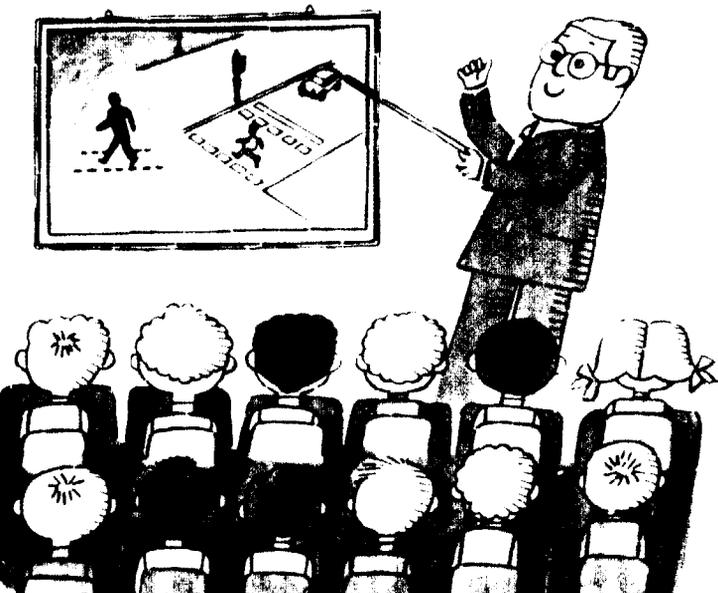
Todos ellos deben apoyarse siempre en su aspecto positivo, esto es, con ayuda de recompensas y reinformación en caso necesario.

El lugar y formas de enseñanza exigen también nuestra atención. La sala de clase, apoyada en

medios audiovisuales, nos permite dirigirnos al gran grupo o a grupos reducidos; nos facilita la adquisición de conceptos y normas de circulación, de una manera global.

La actividad de los alumnos se pone en marcha con la simulación de situaciones de tráfico, en clase, sobre la maqueta, en el patio del colegio o en el parque infantil de tráfico; simulaciones que pueden ser muy eficaces, pero quiero llamar la atención sobre dos aspectos que le restan parte de su valía: el grado de abstracción necesario, que sobrepasa las posibilidades de los alumnos más jóvenes, y la posibilidad de que el niño la tome sólo como un juego y no como una situación educativa.

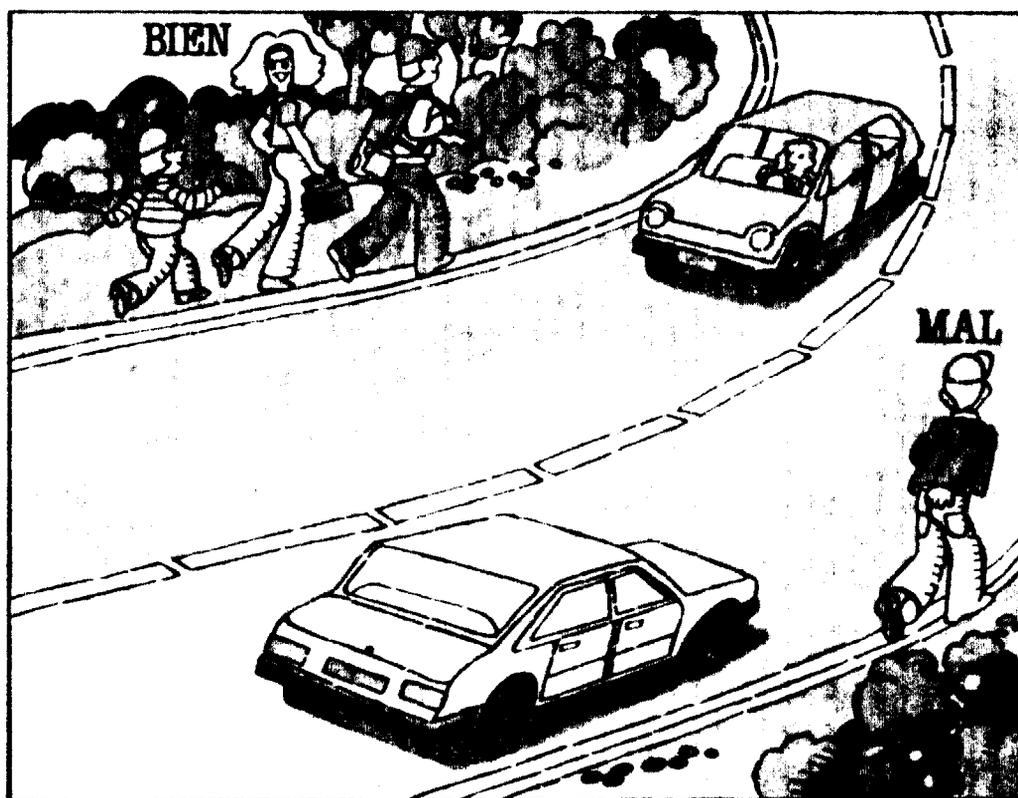
Las actividades realizadas sobre el mismo lugar

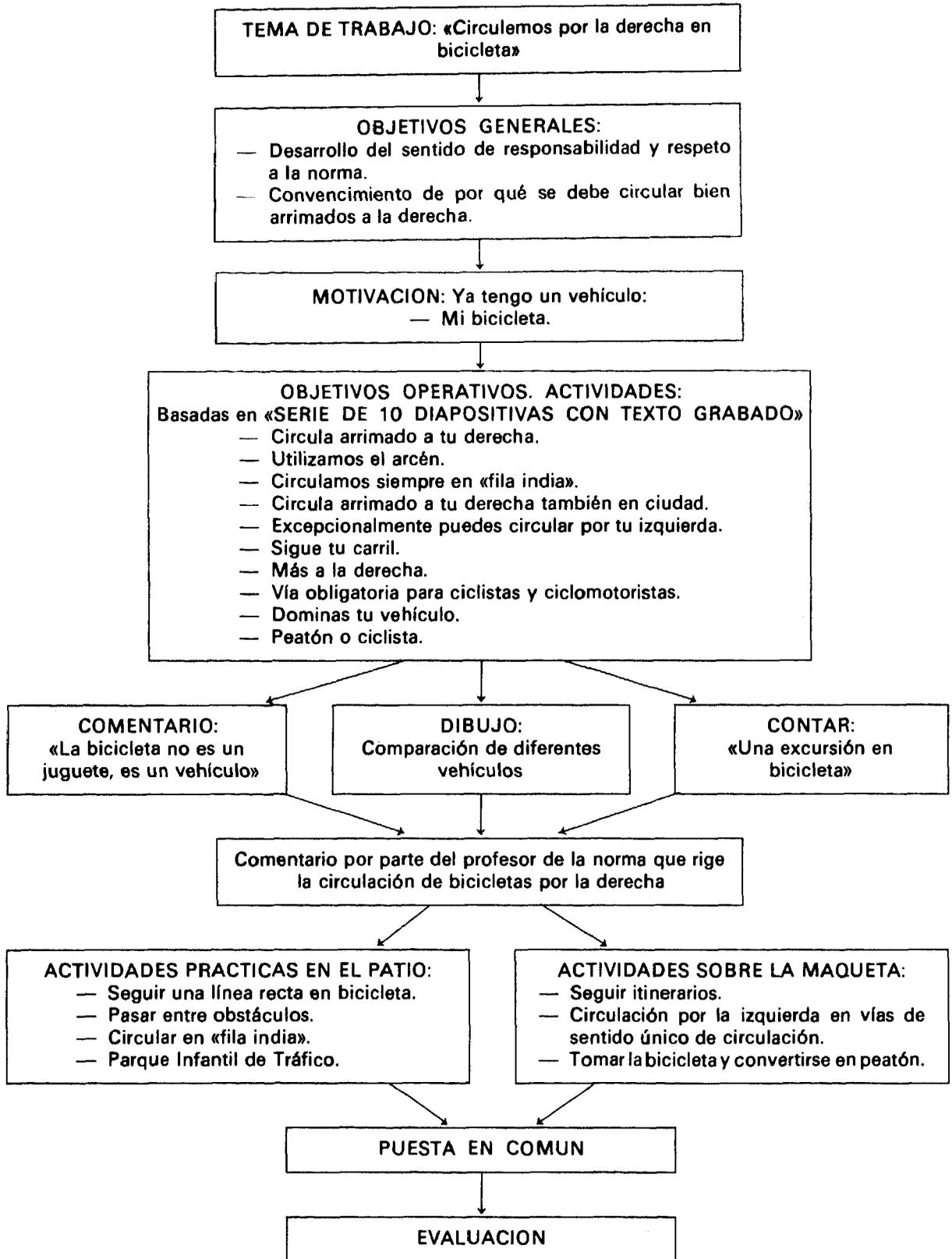


de circulación son las que dan mejores resultados, desde el punto de vista de la modificación de comportamientos. Esto nos permite aprovechar los paseos, las excursiones, los viajes escolares, las

propias experiencias de los chicos y de sus padres, como momentos y elementos de Educación Vial.

Los medios pedagógicos utilizados juegan un papel de máxima importancia en este área. Hasta ahora, en nuestro país, sólo hemos contado con algún material impreso, entre el que destacamos el texto dirigido al profesorado «Documento de Apoyo para la Educación Vial», editado por el Servicio de Publicaciones del Ministerio de Educación; pero pocos medios audiovisuales ha tenido el profesor a su alcance, y, sin embargo, son los realmente necesarios; diapositivas, transparencias, films, videos, murales, franelogramas, constituyen un auténtico apoyo de la materia que nos ocupa. Los profesores españoles contaremos muy pronto con un «Programa Multimedia para la Educación Vial», que se está elaborando, y al que se incorporan los medios necesarios, al que se hace referencia en otro artículo de este número. Insertamos a continuación un *ejemplo de programación de un «tema de trabajo» de Educación Vial*, correspondiente al ciclo superior, a título de posible modelo y en base a los contenidos que sobre tal tema de trabajo «Circulemos por la derecha en bicicleta», se recoge en el citado Documento de Apoyo para la Educación Vial.





PROGRAMA MULTIMEDIA DE EDUCACION VIAL

Por José COSTA RIBAS (*)

Los programas escolares suelen estar siempre recargados y dejan poco tiempo al profesor para dedicarlo a actividades no estrictamente académicas. Sin embargo, la vida real es infinitamente más rica que la que reflejan dichos programas y los problemas a que deberá hacer frente el alumno tan pronto salga de la escuela, bastante más complejos y variados de los que pueda presentarle la escuela a través de las distintas disciplinas.

Actualmente se pretende enriquecer el currículum de la Educación Básica incorporando de alguna manera al quehacer escolar áreas tan importantes como la Educación Vial, la educación afectivo-sexual, la educación para la salud, el consumo, informática..., etc. Aunque algunas de ellas, como la Educación Vial, tienen ya desde hace algunos años carácter obligatorio, la verdad es que por unas razones u otras no han llegado a consolidarse plenamente y los resultados alcanzados no son excesivamente satisfactorios.

La novedad de esta nueva etapa iniciada con la implantación de los Programas Renovados, es que la Administración educativa, en este caso la Dirección General de Educación Básica, no se ha limitado a elaborar unos nuevos programas de Educación Vial, ni siquiera a la publicación del «Documento de Apoyo de Educación Vial», ampliamente difundido por todas las escuelas. Está elaborando también otros documentos e instrumentos de apoyo y ayuda al profesorado, entre los que aquí queremos destacar el «Programa Multimedia de Educación Vial».

El «Programa Multimedia», un instrumento didáctico

Un «programa multimedia» añade al concepto más tradicional de «programa» (objetivos, conte-

nidos, actividades), un *planeamiento* de las variables que intervienen en el proceso de aprendizaje, una especial consideración de los *medios y recursos didácticos* necesarios para la enseñanza-aprendizaje y un perfecto *ensamblaje* de todos los componentes a través de su *ensayo-evaluación-revisión* que permitirá su mejor adaptación al alumno.

Los principios pedagógicos en que se inspiran estos «programas multimedia» son bien conocidos.

- La «enseñanza» del profesor y el «libro de texto» son tan sólo dos *fuentes* de aprendizaje. Existen muchas más: los propios compañeros; la «experiencia» del alumno; los «recursos» de dentro y fuera de la escuela; impresos de todas clases; materiales audiovisuales, aparatos y herramientas...
- Al diversificar las «situaciones y actividades de aprendizaje» (investigar, experimentar, manipular, visionar, construir, exponer..., individualmente, en equipo...), aumentan las posibilidades de que el alumno pueda encontrar la que sea más acorde con sus circunstancias personales, posibilitando una enseñanza más individualizada en la que cada alumno rinda al máximo de sus posibilidades. Se consigue también un aprendizaje más rico, ya que además de conocimientos el alumno aprende técnicas de trabajo intelectual y modos de resolver sus problemas.
- Los alumnos son capaces de aprender muchas cosas por sí solos, de un modo independiente; no hay por tanto necesidad de

(*) Inspector de Educación Básica. Jefe del Servicio de Evaluación e Innovación Educativa, de la Dirección General de Educación Básica.

que el profesor «enseñe todo a todos», pero sí de que dedique una parte importante de su tiempo a las tareas de dirección y orientación del aprendizaje de sus alumnos.

- Parece necesario contrarrestar la práctica generalizada del «aprendizaje» de un solo libro, sustituyendo —progresiva y parcialmente— los «libros de texto», de adquisición y uso individual, por libros y material de aula, de uso colectivo.

El «Programa Multimedia de Educación Vial»

Con el diseño y elaboración de «programas multimedia», la Dirección General está trabajando actualmente con los correspondientes a Educación Vial, Educación Afectivo-sexual, Educación Musical y Apoyo Audio a los programas de lenguaje— se pretende un doble objetivo:

- Dotar al profesorado de E.G.B. de medios e instrumentos didácticos que hagan posible la incorporación de estas nuevas enseñanzas en las mejores condiciones posibles, facilitándoles la tarea.
- Introducir progresivamente en las escuelas una modalidad de enseñanza-aprendizaje más centrada en los medios didácticos, en la tecnología educativa y en el trabajo autónomo de los alumnos y menos en el libro de texto y en el trabajo repetitivo del maestro.

El «Programa Multimedia de Educación Vial» ha sido diseñado y elaborado por un equipo mixto, compuesto por expertos en tráfico (don Joaquín Enrique Díaz Pardo y don Luis Gonzalo Fernández Fernández), profesores de E.G.B. (don Rodolfo González García y doña Carmen Carrizosa Blanco) y tecnología de la educación (doña Aurora Martín Martín), bajo la coordinación y supervisión de la Dirección General.

Abarca los tres ciclos de E.G.B.: Inicial, Medio y Superior. En el primero se pretende inculcar al niño hábitos de comportamiento peatonal y de viajero. En el Ciclo Medio el trabajo se centra en el

comportamiento del niño como peatón. En el Ciclo Superior se contempla al chico como posible usuario de bicicletas y se le dan a conocer las normas generales de circulación, tendentes a su seguridad.

El «programa» de cada ciclo se compone de una guía del profesor en la que se le dan, dispuestos para su utilización en la clase, los contenidos y la orientación metodológica, el material audiovisual (diapositivas, cassettes, carteles, maquetas, transparencias...) y las actividades a realizar por el alumno. Todo ello presentado de un modo claro, sencillo, de forma que el profesor pueda utilizarlo de un modo inmediato, sin preparación previa. Esta ha de ser la característica fundamental del «programa», que pretende ayudar al profesor y facilitarle su trabajo y no agobiarle con instrumentos complejos y sofisticados.

Otra de sus características ha de ser la de constituir una alternativa a la enseñanza centrada todavía en exceso en el libro de texto. El «Programa Multimedia de Educación Vial» exige un trabajo escolar más apoyado en los medios y recursos didácticos y en el aprendizaje autónomo de los alumnos. Estos, individualmente o en grupo, de un modo independiente o con escasa ayuda del profesor, con el «Programa Multimedia» y los medios previamente preparados y dispuestos en el aula, estarán en condiciones de ir trabajando por su cuenta y de alcanzar por sí mismos los objetivos fijados y evaluar sus progresos.

Disponibilidad de los «Programas Multimedia»

Los «Programas Multimedia» de que se ha hecho mención están ya finalizados en su diseño y elaboración o en fase muy avanzada.

En el caso concreto del «Programa Multimedia de Educación Vial» se están elaborando los presupuestos para su posible publicación por el Servicio de Publicaciones del Departamento. En el supuesto, probable, de que el Departamento lo autorice, se haría una primera edición de carácter experimental. Una vez experimentado y evaluado podría procederse a su generalización a todos los Centros.

SUGERENCIAS PARA LA REALIZACION DE ACTIVIDADES Y RECURSOS DIDACTICOS EN LA ENSEÑANZA DE LA EDUCACION VIAL

Por Joaquín DIAZ PARDO (*)

En el Documento de Apoyo para la Educación Vial en Preescolar y E.G.B., a que tantas veces se hace referencia en este número de «Vida Escolar», se recogen una serie de recursos didácticos que se sugieren al profesor. De otra parte se encuentra en este momento en fase de proyecto —que posiblemente sea realidad para el curso escolar 1982-83— un Programa Multimedia de Educación Vial, integrado por unas guías para el profesor y una serie de elementos didácticos de uso colectivo de aula, así como para trabajo autónomo del alumno. A este programa multimedia se hace referencia en el presente número, en un artículo de don José Costa, Jefe del Servicio de Evaluación e Innovación Educativa de la Dirección General de Educación Básica.

Con independencia de tales recursos y elementos didácticos pretendemos recoger aquí algunos de ellos, a título de sugerencia, que puedan ser de utilidad al profesor, unos de carácter colectivo y otros para ser realizados individualmente por el alumno. Alguno de dichos recursos didácticos, como los Parques Infantiles de Tráfico, son objeto de tratamiento independiente, en razón a su importancia y entidad; otros como las maquetas de tráfico, aunque formarán parte, presumiblemente, del paquete que incluye el «Programa Multimedia» y también se recogen en el aludido Manual de Apoyo, sin embargo, la incluimos aquí por considerar que es un elemento didáctico de fácil utilización y eficacia pedagógica, sin que sea imprescindible una guía para su uso.

Con frecuencia los profesores ponen de manifiesto que se encuentran desasistidos de material didáctico para impartir esta enseñanza. Es indudable que es de utilidad el que los centros escolares estén provistos de elementos pedagógicos (tales como diapositivas, murales, etc.), para su tarea, y próximamente podrán disponer de ellos, además de

algunos que ya existen y que edita la Dirección General de Tráfico; sin embargo, entendemos que el profesor, teniendo en su mano el Manual de Apoyo y alguna dosis de imaginación, puede, sin dificultad, motivar al alumno y despertar su interés y aprendizaje de los contenidos de esta enseñanza, con algunas actividades que, según el nivel del niño y su entorno habitual, puedan completar la mera enseñanza teórica.

Recogemos a continuación, sin pretensión exhaustiva, algunas actividades, unas para ser realizadas en el aula y otras de carácter extraescolar, que esperamos sirvan de orientación. Es obvio advertir que el profesor escogerá aquella o aquellas que mejor se adapten al nivel del escolar y la etapa en que se encuentren y que, en todo caso, le pueden servir de indicación para enriquecerlas con su aportación personal y lo que la propia realidad de la escuela demande.

Además de tales actividades y recursos, el profesor podrá, a título personal, así como a indicación de los alumnos, desarrollar otras aquí no recogidas, si así lo estima oportuno.

MAQUETAS DIDACTICAS

Las denominadas maquetas didácticas aplicadas a la Educación Vial, tienen especial interés por su carácter motivador, así como porque con ellas se despierta el espíritu lúdico del niño, pues permiten, si no exactamente el juego, sí el desarrollar algunos contenidos de la Educación Vial de modo que el escolar tenga participación activa y hasta autónoma si así se quiere.

(*) Funcionario de la Escala Técnica. Jefe de Misiones Educativas de la Dirección General de Tráfico.



Este recurso didáctico es muy utilizado en otros países, y así lo recomiendan muchos manuales didácticos de Educación Vial que se utilizan en Europa.

La maqueta a que nos referimos aquí, no es la llamada maqueta de tamaño real que se utiliza en algunos países, como Francia, en la Educación Vial preescolar, sino reducidas.

Este elemento resulta enormemente versátil, pues permite su utilización en prácticamente todas las etapas de E.G.B., diferenciando su uso en una u otra etapa en la complejidad que quiera dársele y en las actividades más o menos simplificadas que sobre ella se desarrollen.

La maqueta puede ser de dos clases:

- Prefabricada.
- Para construir en clase.

La *maqueta prefabricada* es de más fácil utilización, pues ya viene diseñada e incluye, dibujadas en su superficie, situaciones concretas de tráfico: calles, cruces, aceras, etc., a las que se incorporan vehículos a escala, muñequitos que hagan las

veces de viandantes o peatones, semáforos, señales, etc. Estas maquetas, como antes indicábamos, formarán parte del «paquete» de elementos del Programa Multimedia, y es de suponer que salgan al mercado.

● Maqueta para construir en clase

Este tipo de maqueta, si bien carece de la ventaja de estar ya diseñada en sus situaciones de tráfico: calles, carreteras, cruces, etc., sin embargo, tiene a su favor que al tener que ser construida en clase, puede servir como actividad plástica y hasta resultar divertida por la participación de los alumnos.

Modo de construirla

Se puede utilizar una madera de contrachapado, por ser más resistente que el llamado tablex, de 1 m², aproximadamente si la maqueta ha de ser de uso colectivo, o bien, de 25 cm² si quiere utilizarse individualmente para cada alumno. En la

maqueta se dibujarán vías, cruces, pasos de peatones, y toda clase de señales horizontales (líneas continuas, discontinuas, pasos de cebra, etc.). Es interesante construir una maqueta con supuestos de tráfico urbano y otra con situaciones interurbanas o carreteras, haciendo especial énfasis en aquellas que correspondan al medio habitual del escolar, esto es, según éste viva en el medio rural o urbano.

Los elementos para incorporar a la maqueta pueden ser aportados por los niños, tales como coches pequeños, camiones, autobuses, etc., de los que se utilizan como juguetes; así como pequeños muñecos o juguetes que hagan las veces de peatones. Por otra parte, los mismos escolares pueden construir señales verticales, semáforos, casas, etc., procurando respetar la escala en la medida de lo posible.

También sería útil que cada escolar haga una maqueta, aunque sea sobre cartulina, del barrio en el que vive, para que así conozca y se habitúe al tráfico de su medio vecinal, así como otra colectiva sobre el entorno del centro escolar, lo que puede ser de gran utilidad para el estudio de los itinerarios casa-escuela, que suelen ser situaciones frecuentes en que los niños son víctimas de accidentes.

Modo de utilizar la maqueta

Tanto sea prefabricada o construida en clase la maqueta tiene como propósito fundamental el que los escolares hagan itinerarios a instancia del profesor, así como para que éste explique sobre ella, con los elementos de la maqueta en movimiento, los distintos aspectos, situaciones y reglas del tráfico, especialmente dirigidas al comportamiento peatonal y a la conducción de bicicletas.

Su uso será parecido a los murales pero con la ventaja de que pueden dinamizarse los elementos que sobre la maqueta se sitúen.

Si la maqueta es colectiva y de 1 m² de dimensiones, el número idóneo de alumnos para trabajar sobre ella es de unos diez; sobre maqueta de 25 cm² pueden trabajar un niño o dos.

Si es el profesor el que trabaja sobre ella y los niños están alrededor, puede ser utilizada tanto para explicaciones como para diagnosis o evaluación de lo enseñado.

- *Situaciones en ciudad:* Se pueden hacer ejercicios, solicitándolo de cada niño individualmente o con varios (de modo que cada uno represente un personaje: un escolar sea el

conductor de un camión, otro de un coche, otros peatones, etc.), que consistan en hacer itinerarios: vete del punto A al B, de casa a la tienda, a la escuela, etc. Con ello se comprobará si el escolar comprende las señales, las distintas situaciones, etc. Tales itinerarios se cambiarán con frecuencia.

- *En carretera:* Se realizarán también ejercicios consistentes en itinerarios, practicando la circulación peatonal (explicando gráficamente porque ha de ser por la izquierda y los peligros de no hacerlo, por ejemplo); ejercitar técnicas defensivas (cómo circular cuando la carretera es estrecha, hacerlo siempre por el arcén, si existe, cruzar por lugares donde no haya curvas y cambios de rasante, proximidad y velocidad de los vehículos, etc.).

ENCUESTAS

Esta actividad puede ser muy útil, pues el escolar participa activamente y le obliga a reflexionar cuando se le haga evaluar la encuesta, según su edad, o lo haga el propio profesor.

Pueden realizarse encuestas entre familiares, vecinos, o cualquier otra persona de su ciudad o población.

Puede hacerse *por temas* (por ejemplo, velocidad, cinturón de seguridad, adelantamientos, etc.), en la que los destinatarios sean adultos, o bien los propios niños de otros centros escolares (en este caso versará sobre temas peatonales fundamentalmente).

El profesor propondrá una encuesta con preguntas que tendrán relación con aquellos aspectos que el profesor entienda que son de mayor interés según el entorno del niño y los problemas del barrio o de su ciudad.

Un modelo de encuesta podría ser el siguiente:

Tema: *El respeto de los peatones en ciudad a las señales que les afectan (para ser encuestados niños).*

Pregunta a) ¿Respetas los pasos de peatones en general?

SI

NO ¿porqué?

Pregunta b) ¿Aunque el semáforo dirigido al peatón (silueta u otro sistema) esté en rojo, cruzas si no vienen vehículos?

SI
NO ¿por qué?

Pregunta c) Si se aproxima un vehículo a 30 m. ¿cruzas pensando que te da tiempo o que puede reducir la velocidad?

SI
NO ¿por qué?

Pregunta d) ¿Cruzas la calle en diagonal pensando que te resulta más cómodo aunque sea peligroso?

SI
NO ¿por qué?

Pregunta e) ¿Te molesta que los coches no se paren cuando vas a cruzar por un paso de peatones?

SI
NO ¿por qué?

Pregunta f) ¿Te parece que es igual que tú cruces por un sitio indebido o con el semáforo en rojo para ti, que un coche no se para cuando te «toca» pasar a ti?

SI
NO ¿por qué?

Pregunta g) Cuando vas en autobús o en el coche de tu padre ¿te has fijado lo peligroso o al menos molesto que resulta que un peatón cruce inesperadamente?

SI
NO ¿por qué?

Este modelo tiene carácter orientativo y pueden proponerse encuestas sobre temas muy variados, así como algunas dirigidas a adultos.

El número de personas encuestadas puede ser a partir de 25.

El escolar, sobre todo si ya es del ciclo superior debe él mismo hacer por escrito una valoración de resultados de la encuesta con explicación de porcentajes, y su opinión sobre esos resultados. En otro caso el propio profesor hará tal valoración si el nivel o etapa de los niños no permite hacerlo autónomamente.

Este ejercicio pueden realizarlo los escolares en grupos, por lo que se desarrollará el trabajo en equipo.

ESTADISTICAS

Los escolares del ciclo superior pueden hacer ejercicios de estadística muy simples, sobre los datos oficiales que se dan semanalmente de accidentes, clasificándolos por grupos de usuarios (peatones, ciclistas, conductores de turismos, de motos, camiones, etc.), o sobre causas o factores (adelantamiento, velocidad, niebla, noche, lluvia, etcétera).

Después del ejercicio estadístico del que acompañamos a continuación *dos cuadros*, a título de ejemplo, el escolar, si es posible en equipo, hará por escrito un análisis de su valoración personal y de soluciones al problema de accidentes.

En el caso de escolares de pequeñas o medianas poblaciones, la estadística puede hacerse sobre los accidentes de la provincia, y si hubiera datos, sobre accidentes de la localidad.

DIBUJOS

Puede proponerse al escolar la realización de dibujos creativos sobre temas de tráfico, libremente o sobre un tema propuesto.

Esta actividad puede ser muy motivadora, pues existe un concurso anual de dibujos que convoca la Dirección General de Tráfico, que tiene una fase provincial y otra final nacional.

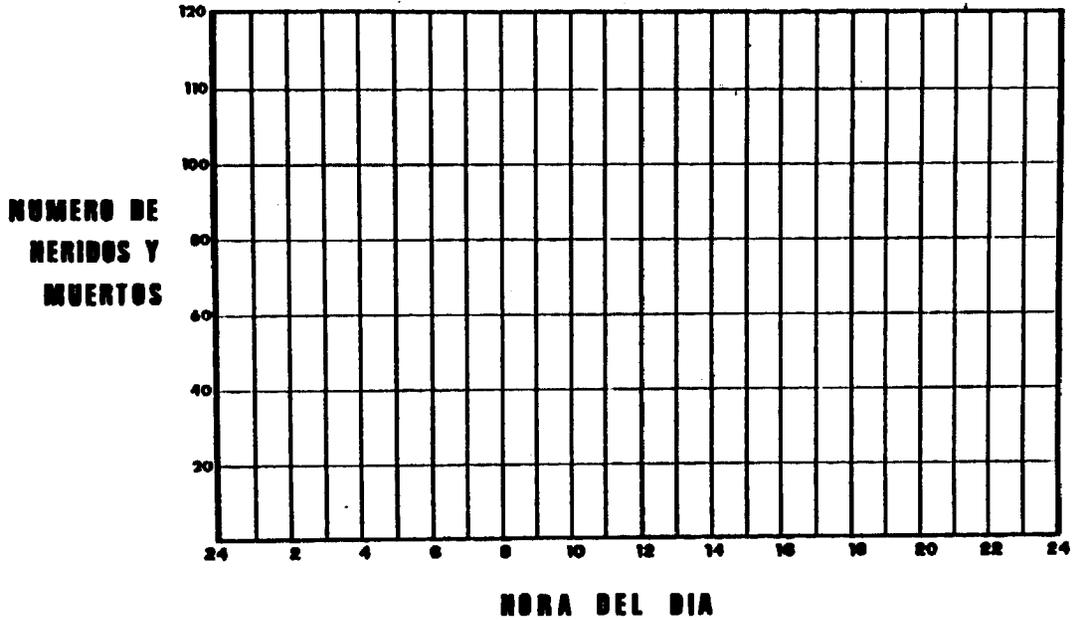
En este concurso pueden participar todos los escolares de España, y se realizan exposiciones y se entregan varios premios (1).

COMENTARIOS DE PRENSA

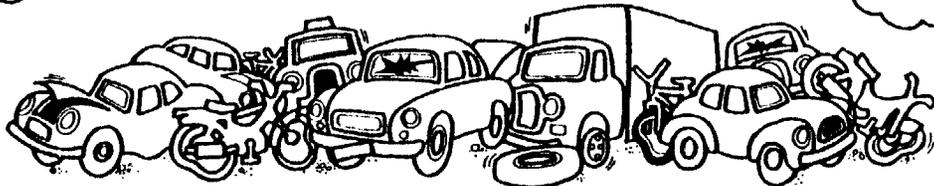
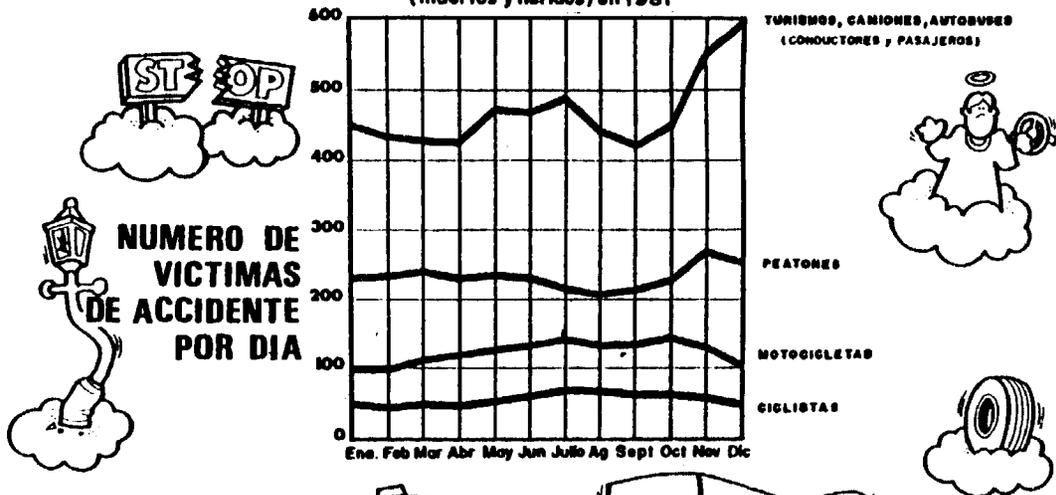
Mediante ejercicios de redacción u oralmente el profesor puede proponer al escolar la realización de comentarios sobre hechos de tráfico, que hayan sido objeto de tratamiento en la prensa: noticias de accidentes, comentarios sobre hechos de tráfico de la provincia o localidad, como estado de las carreteras, puntos peligrosos, etc.

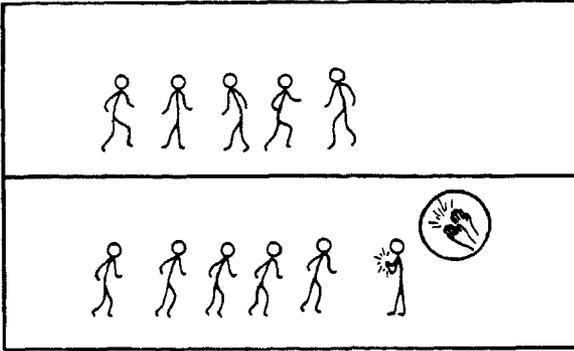
(1) Para mayor información el profesor puede dirigirse a la Dirección General de Tráfico. Sección de Divulgación. Josefa Valcárcel, 28, Madrid-27, o a la Jefatura de Tráfico de su provincia.

Promedio de personas muertas o heridas cada hora (en fines de semana)

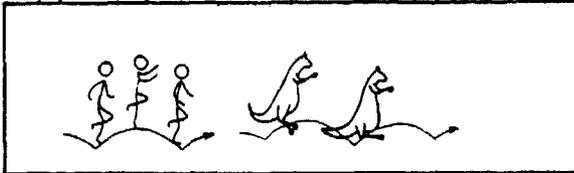


PROMEDIO DIARIO DE VICTIMAS (muertos y heridos) en 1981

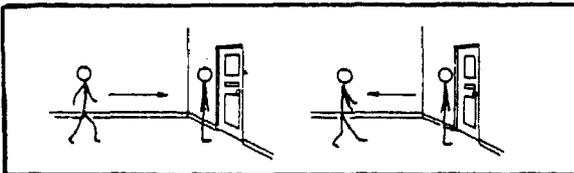




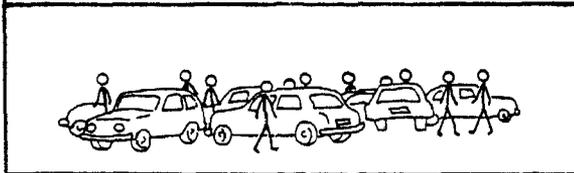
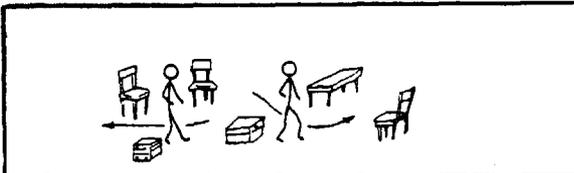
Andar hacia adelante, girar a derecha e izquierda, dar media vuelta, a indicación del profesor (con una palmada, por ejemplo).



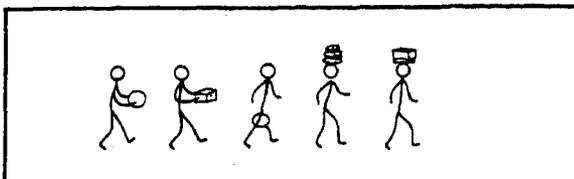
Saltar un pequeño obstáculo.



Caminar hacia adelante y hacia atrás.



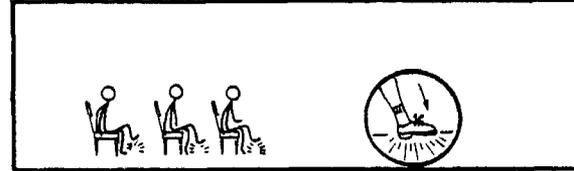
Caminar en el espacio, relacionando objetos.



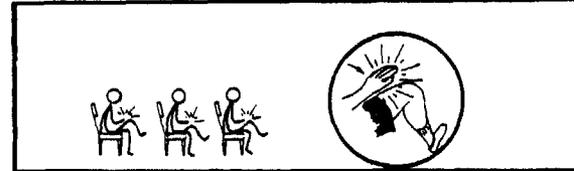
Caminar con objetos sobre la cabeza y sobre las manos.



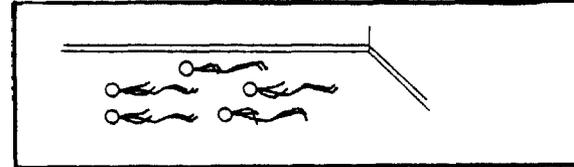
Palmear, a indicación del profesor, la mano izquierda con la derecha y viceversa.



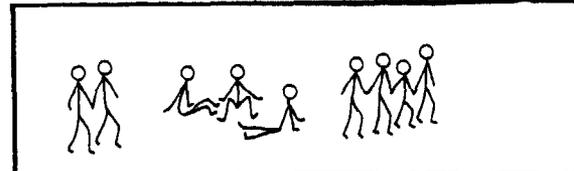
Dar con el pie izquierdo y el derecho, alternativamente y cambiando el orden, siguiendo las instrucciones del profesor.



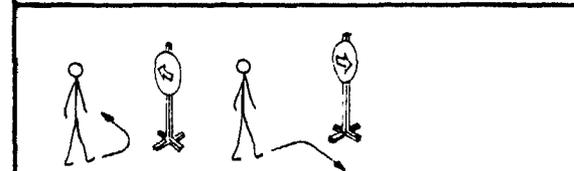
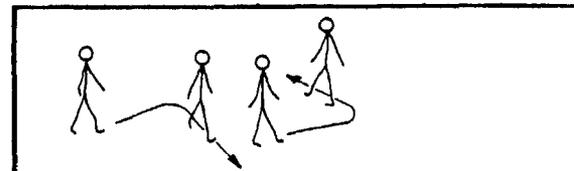
El mismo ejercicio anterior, pero palmeando en las rodillas.



Tumbados en el suelo reconocer los pies y las manos izquierdos y derechos, moviéndolos alternativamente.



Relacionar a los compañeros que están de pie, por el lugar espacial que ocupan: delante, detrás, a mi izquierda, a mi derecha, etcétera.



Marchar a izquierda y derecha, cambiando súbitamente, siguiendo la voz del profesor o situando señales u obstáculos que obliguen a girar en una u otra dirección.

ACTIVIDADES PARA PREESCOLAR Y 1.º Y 2.º DE E.G.B.

Los recursos y actividades didácticas hasta aquí recogidas como sugerencias para el profesor, son de aplicación en los ciclos medio y superior, esto es, desde 3.º hasta 8.º de Básica, según como se planteen y adaptándolos en su complejidad o simplicidad al nivel y entorno del niño.

Por lo que se refiere a preescolar y 1.º y 2.º de E.G.B., y salvo excepciones, no parece que ninguna de las actividades aquí sugeridas puedan ser utilizadas para los escolares de esta etapa primera.

Y si bien en el documento de apoyo se recogen para preescolar, 1.º y 2.º, una serie de actividades de orden corporal, verbal y plástico, queremos recoger aquí, a título de ejemplo, con el objeto de que sirvan de pauta indicativa para luego ser enriquecidas y ampliadas con actividades de igual naturaleza, una serie de posibles actividades, todas ellas de orden corporal encaminadas a desarrollar la comprensión del espacio por parte del niño, dentro de lo que viene en llamarse psicomotrices.

En la primera edad del niño es fundamental que conozca su «espacio» y el que le rodea inmediatamente. En este sentido es esencial que por ejemplo

conozca, de manera automática, su derecha y su izquierda, que sepa caminar en diversos sentidos y direcciones, haciéndolo con una llamada o indicación del profesor.

Como podrá comprobarse en las ilustraciones de la página anterior que sirven de base a tales actividades, estas son algunas de las que habitualmente ya se practican en la educación de la psicomotricidad, desarrollando el aspecto de juego y aplicándolas indirectamente a la educación vial. El conocimiento del propio espacio que rodea al niño, el saber hacia qué lado debe mirar, el «saber andar», además de desarrollar su capacidad psicomotriz ha de ser de utilidad para andar por las calles.

SALIDAS Y EXCURSIONES

Aprovechando salidas del centro con motivo de actos culturales o recreativos, en autobús o a pie, se puede indicar a los alumnos, previamente a la actividad extraescolar, que tomen notas de temas o situaciones concretas de tráfico que observen durante el itinerario para que, con posterioridad, hagan un comentario y su correspondiente valoración.



EL ITINERARIO CASA-COLEGIO, UN TEMA FUNDAMENTAL DE LA EDUCACION VIAL

Por José L. PEDRAGOSA RADUA (*)

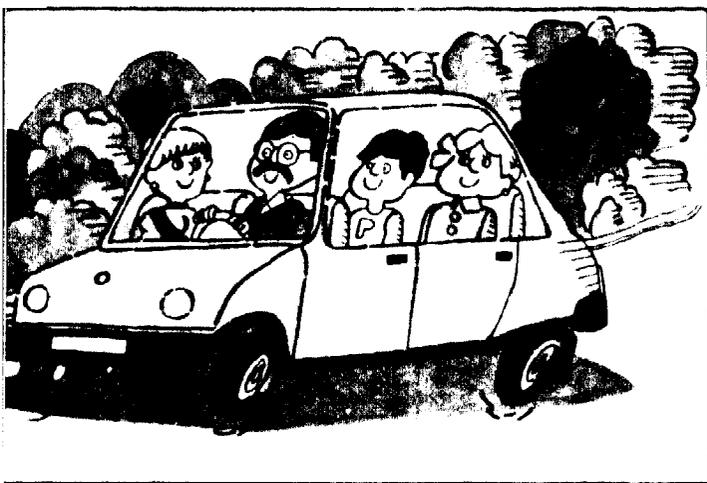
A partir del 2.º Nivel de E.G.B., es muy conveniente que el profesorado en alguna clase de **Ética y Cívica** que destina a la **Educación Vial**, atienda el importantísimo tema del **ITINERARIO CASA-COLEGIO**.

Nada mejor, como referencia al **profesor**, que facilitarle cuatro apartados dedicados al **niño**, y que, sin duda, pueden proporcionarle **materia para** dos sesiones dedicadas al tema:

1. RESUMEN.
2. RECUERDA.
3. ACTIVIDADES.
4. VOCABULARIO.

En cada apartado se distinguen **dos conceptos** de itinerario bien diferenciados:

- A) El itinerario a pié.
- B) El itinerario en vehículo.



Conviene, pues, realizar ejercicios duales que valgan para los niños que van de casa al colegio y viceversa en ambas modalidades.

1. RESUMEN

A. ITINERARIO A PIE

A. 1. Los niños debéis conocer lo que os rodea pero no sólo el entorno geográfico, nacional, provincial, comarcal, municipal o del barrio, sino hasta el mínimo detalle de la calle y del trayecto de casa al colegio.

Tan importante para tu supervivencia es saber que por un cruce pasan camiones a gran velocidad como comerte el bocadillo del desayuno. Hay que vivir.

A. 2. Los niños debéis saber además que en la calle se convive con las demás personas. En la calle te relacionas principalmente con personas desconocidas. La convivencia en la calle es algo distinta a la relación con las personas del colegio o de tu casa.

A. 3. Sobre ruedas, sobre un vehículo, las reacciones de las personas cambian. Y por eso, a veces, no se entienden bien con las que van a pié.

A. 4. La calle es peligrosa. Tú, niño

(*) Funcionario de la Escala Técnica. Ex Subdirector General de Circulación de la Dirección General de Tráfico.

peatón o ciclista, puedes sufrir daños al entrar en contacto con un coche, un camión, un autobús o una motocicleta. Debes saberlo. Y conviene que te acostumbres a pensar en ello.

La costumbre y las reglas de andar o circular bien pueden ser en un momento determinado tu salvación evitándote un accidente.

B. ITINERARIO EN VEHICULO

- B. 1. En el transporte escolar todos los niños iréis sentados y haréis siempre caso de lo que os diga el conductor o su acompañante. Es bueno hablar y reír pero no chillar y pelearos porque podéis distraer al conductor del autocar. Hay que ser puntual y llegar al menos 5 minutos antes de que pase a recogeros el autocar. Es un buen consejo repasar la lección del día cuando vais al colegio en el autocar y leer la lección del día siguiente cuando volveis.
- B. 2. Cuando viajais en el coche de turismo de vuestro padre, familiar o amigo aún debéis comportaros mejor, sin distraer al conductor, sin jugar ni tocar los mandos, ni los abridores de las puertas o las ventanas, ni los seguros. No os asomareis al exterior ni pediréis que os dejen conducir, los niños no iréis nunca en los asientos delanteros; siempre detrás y preferiblemente bien sujetos. Subiréis y bajaréis del coche por el lado de las aceras.
- B. 3. Si utilizais autobús o metro (transporte colectivo) hay que respetar el orden de la cola para entrar. No hay que correr cuando llegue el autobús sin comprobar antes de cruzar si hay peligro. No se sube ni se baja hasta que el vehículo esté totalmente parado. Una vez dentro procuraréis ir sentados pero si véis de pié a ancianos, señoras con bebés, embarazadas o mutilados, les cederéis el asiento. Si vais de pié, agarraos a las barras o asientos. No gritéis ni juguéis porque podéis molestar. Hay que

prepararse con tiempo para subir, y, sobre todo, al bajar, no cruzar por delante o detrás del autobús.

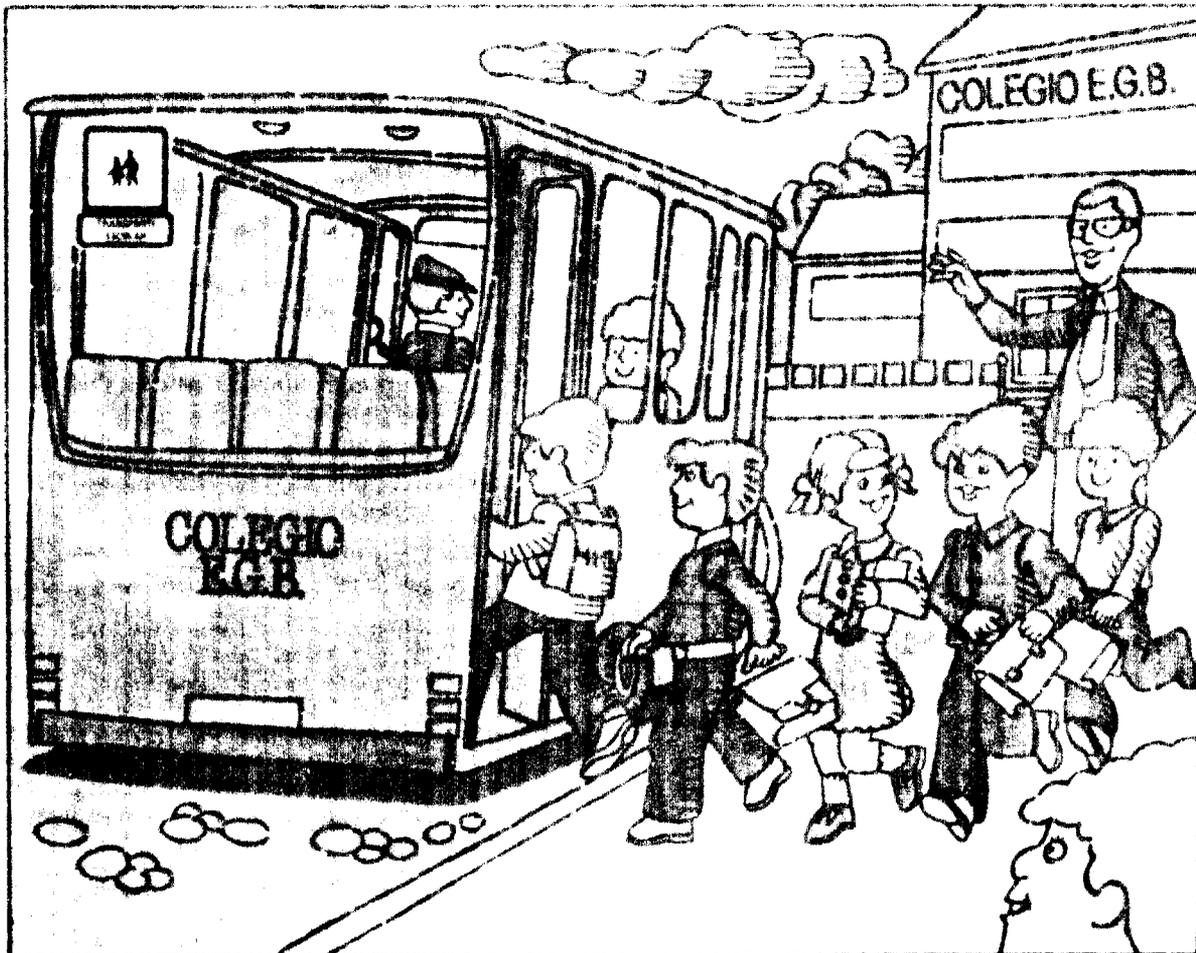
2. RECUERDA

A. ITINERARIO A PIE

- Debes saberte de memoria el camino de casa al colegio.
- Conviene utilizar el camino más seguro y evitar el cruce de las calles por sitios peligrosos.
- En la calle no todos te conocen. Puedes perderte o puedes dañarte. Debes vigilarte a ti mismo.
- Conviene que sepas la dirección y el teléfono de tu casa por si te pierdes.
- Aunque al cruzar una calle tú ves a los coches, no se sabe si ellos te ven o te han visto. Procura asegurarte.
- Recuerda que las personas a veces se comportan extrañamente sobre ruedas (conduciendo coches o motocicletas). Desconfía siempre de lo que puedan hacer.
- Lo primero que debes pensar al salir del colegio es que en la calle hay peligro. Debes mantener este pensamiento en tu mente hasta que te acostumbres. Luego ya es fácil porque lo recuerdas siempre.
- El principal causante de los accidentes de tráfico es el hombre. Por su distracción o por su error.
- El conductor de tu cuerpo en la calle como peatón, eres tú mismo. El acelerador no sirve mucho para los que andan.
- Puede ser muy útil cuando viajes en un coche que aconsejes a quien conduce que no beba alcohol, que se abroche el cinturón de seguridad o que no corra excesivamente.

B. ITINERARIO EN VEHICULO

- En el transporte escolar, siempre sentado y en orden.
- En los coches de turismo no conviene



distraer al conductor jugando o pidiéndole cosas.

- Es muy importante no cruzar la calle por delante o detrás del autobús. Es mejor que el autobús se haya ido.

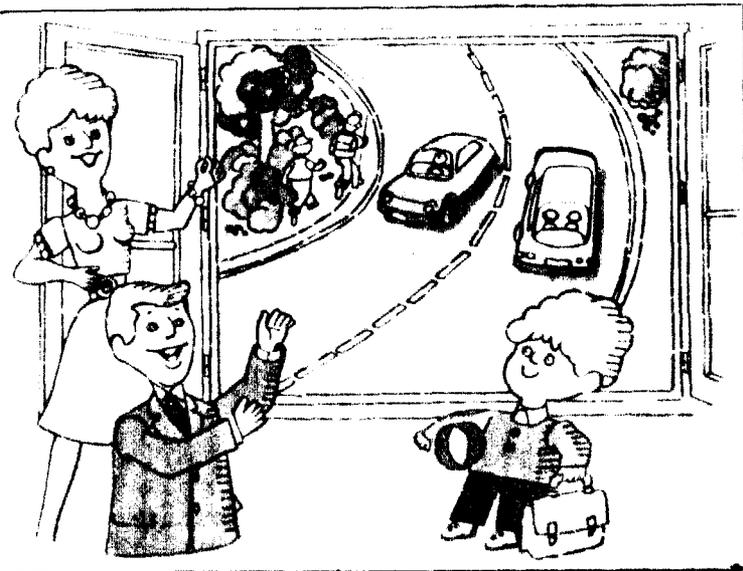
3. ACTIVIDADES

A. ITINERARIO A PIE

- Escribe brevemente cómo es el camino de tu casa al colegio. ¿Por dónde pasas? ¿Qué calles cruzas? ¿Cómo vas?
- Repasa mentalmente cuáles son las calles más peligrosas que cruzas de casa al colegio y por qué.
- Dibuja el barrio cercano al colegio y píntate a ti saliendo al acabar las cla-

ses. Con una raya roja pon por donde pasas.

- Por si un día te pierdes, pon el nombre de tres personas a las que pedirías ayuda.
- Haz una ficha de ti mismo: nombre, apellidos, edad, dirección, teléfono, nombre del padre y nombre de la madre.
- Pon en orden los vehículos que si te atropellaran te harían más daño: bicicleta, camión, motocicleta, turismo.
- Pon en orden de importancia las causas que normalmente tú piensas pueden originar un atropello: el reventón de una rueda de un coche, el despiste del peatón, la velocidad del coche, la lluvia o una señal de tráfico.
- Dibuja un atropello.



- Subraya las palabras que tienen que ver con un accidente de tráfico: sol, dolor, ambulancia, mesa, arbusto, médicos, llanto, fútbol, armario, golpe.

B. ITINERARIO EN VEHICULO

- Escoje hacer alguno de los tres dibujos siguientes:
 - 1.º Un vehículo de transporte escolar por fuera y el mismo por dentro.
 - 2.º El coche de tu padre o de algún familiar por fuera y también por dentro.
 - 3.º Un vehículo de transporte colectivo por fuera y también por dentro.
- Haz una redacción sobre alguno de estos tres temas:

- 1.º Mi viaje del colegio a casa en el transporte escolar.
- 2.º El último viaje que hice en el coche de mi familia.
- 3.º Mi último viaje en autobús.

4. VOCABULARIO

A. ITINERARIO A PIE

- Calle, carretera, camino, calzada.
- Vehículo, coche automóvil.
- Peatón, viandante.
- Bicicleta, ciclomotor, motocicleta, turismo, camión, autobús.
- Ciclista, motorista, conductor, camiónero.
- Usuario, pasajero.
- Itinerario, trayecto.
- Tráfico, circulación vial.
- Parque de automóviles, censo de conductores.
- Peligro, riesgo.
- Accidente, seguridad vial.
- Atropello, colisión.
- Víctima, herido, muerto.

B. ITINERARIO EN VEHICULO

- Transporte escolar.
- Conductor, chófer.
- Acompañante.
- Transporte colectivo.
- Mandos.
- Asientos.
- Cinturón de seguridad.
- Disciplina.

LOS PARQUES INFANTILES DE TRAFICO COMO RECURSO DIDACTICO: SU FUNCIONAMIENTO Y ORGANIZACION. MODO DE UTILIZARLOS Y DE PARTICIPAR EN ELLOS LOS CENTROS ESCOLARES

Por Manuel IGLESIAS QUESADA
y Luis G. FERNANDEZ FERNANDEZ (1)

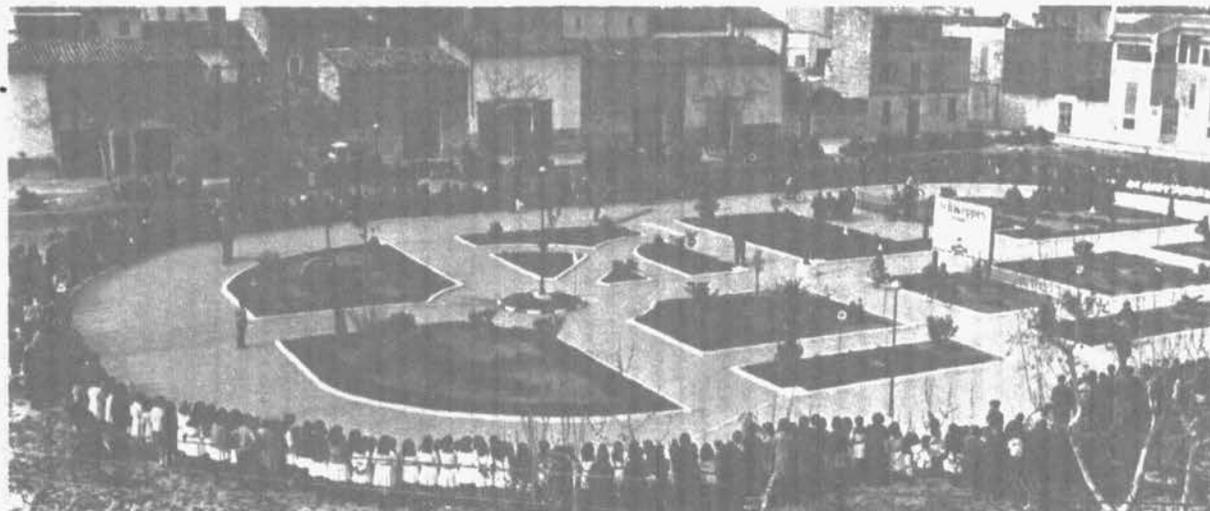
Los Parques Infantiles de Tráfico están concebidos como un recurso didáctico para la enseñanza de la Educación Vial.

Consisten en una instalación dotada de los elementos precisos para que los niños practiquen sus conocimientos sobre circulación, enriqueciéndolos con otros que la teoría no puede facilitarles. Para ello, es imprescindible que su montaje y funcionamiento estén perfectamente orientados y presididos por un acertado criterio pedagógico, sintetizado en el desarrollo de las siguientes ideas:

1. Ha de ser una fiel reproducción de las circunstancias que normalmente se presentan en la circulación real, más o menos, una ciudad en pequeño, con sus calles, plazas, cruces, guardias, vehículos, semáforos, etc.
2. Debe tener exclusivamente carácter edu-

cativo y estar dirigido por personal especializado que regule su función, manteniendo el orden necesario para que, sin perder amenidad, todo se desarrolle en él como en una clase de cualquier otra asignatura. Sin embargo, su enseñanza, como decíamos al comienzo, es de alguna manera singular, ya que no se persigue primordialmente, que los niños adquieran unos conocimientos concretos de la materia, como suele hacerse con otras disciplinas, sino que ésto ha de producirse, de forma marginal, una vez que el niño tome conciencia de la peligrosidad del tráfico y de la necesidad de adoptar, en consecuencia un comportamiento adecuado, razonable y seguro. Comportamiento que se logrará con la formación y potencia-

(1) Funcionarios de la Escala Ejecutiva de la Dirección General de Tráfico.



Parque Infantil de Tráfico de La Puebla (Mallorca)



Parque Infantil de Tráfico de León

ción del espíritu cívico-ciudadano, del aprendizaje de unas normas y de la creación, con la práctica, de hábitos de comportamiento a las mismas.

No se trata pues, de que los niños aprendan a conducir, sino «a conducirse».

Los Parques Infantiles de Tráfico han venido, en el pasado, a suplir, en cierta medida, la laguna existente en materia educacional, ya no legislativa, pues el artículo 7 del Código de la Circulación (año 1934), ya venía contemplando su obligatoriedad. Hoy, que la educación vial constituye una enseñanza recogida en los programas de Educación General Básica, los Parques Infantiles de Tráfico pasan de ser un elemento supletorio de aquella educación vial inesistente a un elemento didáctico y motivador complementario de la enseñanza que el niño reciba en el aula.

SUS MODALIDADES

Al objeto de cumplir más eficazmente la función para la que fueron creados los Parques, expuesta anteriormente, se concibieron en dos modalidades:

a) Parques fijos o de construcción permanen-

te, pensados para núcleos urbanos a partir de los 50.000 habitantes, y

b) Parques móviles o desmontables, idóneos para actuar temporalmente, en localidades de menor concentración demográfica y en centros escolares, especialmente, de grandes ciudades, donde la asistencia de los niños a los parques fijos, si los hubiera, puede presentar dificultades de transporte o de otra naturaleza.

La promoción de instalaciones fijas se inició en 1962, mediante invitación a los Ayuntamientos, Cajas de Ahorros, Clubs, etc., a colaborar, con la construcción de Parques fijos, a la solución de un problema tan acuciante como la instrucción vial de los niños, habida cuenta que ya en aquella época, el número de escolares víctimas en accidentes de circulación exigía medidas urgentes y eficaces.

La respuesta fue muy positiva y pronto surgieron instalaciones en diversas localidades españolas hasta superar el medio centenar, actualmente en funcionamiento. La mayor parte de ellas son de titularidad municipal, otras, menos, de las Cajas de Ahorro, o de Colegios, y hasta alguna hay, financiada por suscripción popular. La cons-

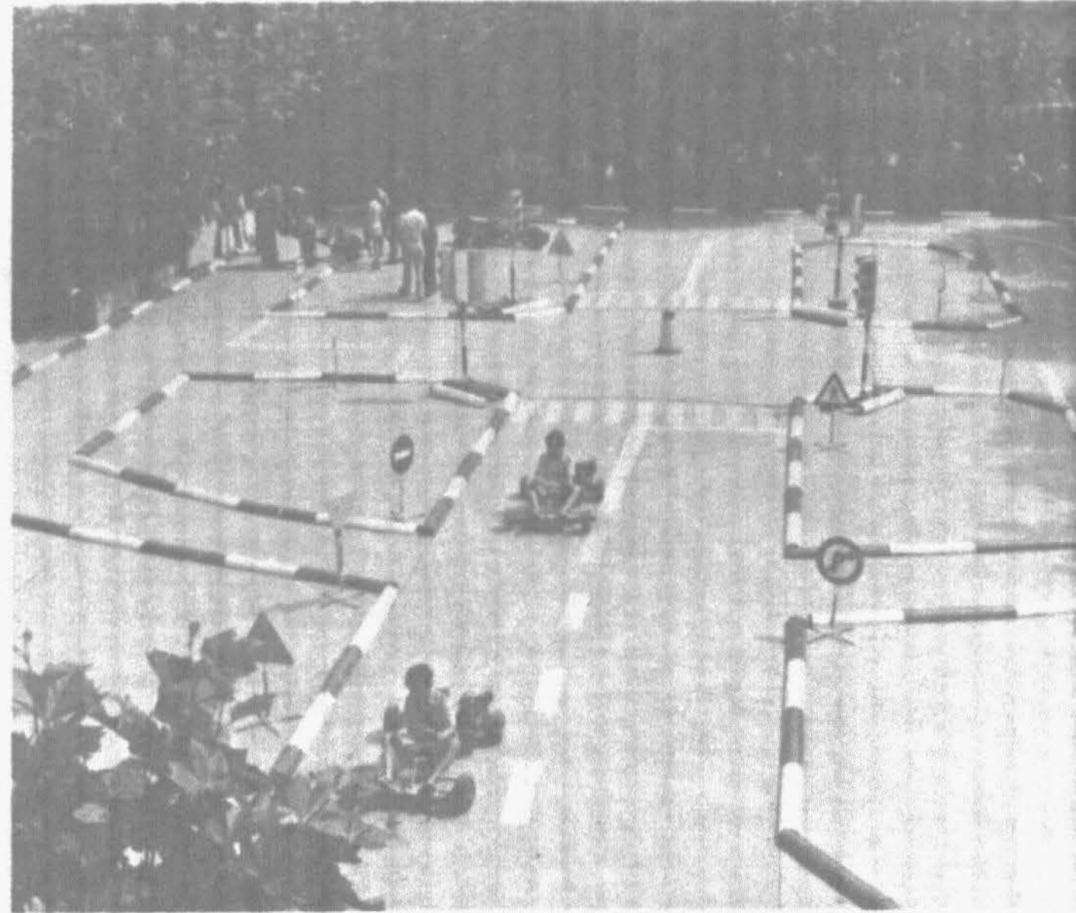
trucción de nuevos parques fijos está subvencionada por la Dirección General de Tráfico, como Organismo promotor, con el 10 por 100 del montante del presupuesto de obras e inversiones, sin incluir el valor del solar; aparte del asesoramiento técnico para su construcción y posterior funcionamiento.

Los niños deberán asistir a este tipo de parques, integrados en sus clases, por turnos de Colegios, sin embargo, la mayor parte de la asistencia registrada, lo es individualmente.

Los Parques Infantiles de Tráfico móviles, dependientes de esta Dirección General, fueron creados, en base a su versatilidad, para suplir la falta de instalaciones fijas, mediante actuaciones en localidades donde no existen y, también, en los colegios que dispongan de espacio adecuado, un mínimo de 20 x 40 metros de pista asfaltada o cementada, para su instalación y cuenten con una matrícula de alumnos superior a 500, que justifique el desplazamiento y actuación de un equipo durante una semana. Estas actuaciones son, por supuesto, sin cargo alguno para el solicitante, que puede ser un Ayuntamiento o un Centro escolar, nacional o privado.

Al objeto de que las actuaciones de los Parques, no pierdan, en ningún momento, su carácter educativo, no deben coincidir nunca, con manifestaciones de otro tipo, festejos locales o patronales, que puedan desvirtuar la imagen del parque y convertirlo en mera atracción.

La Dirección General de Tráfico tiene actualmente en funcionamiento doce equipos o Unidades Móviles de Parques Infantiles de Tráfico, diez regionales y dos nacionales o de apoyo, que



cubren con sus actuaciones las diez zonas en que, a este efecto, se considera dividido el país.

Cada una de estas Unidades dispone de un vehículo especialmente carrozado para transportar el material necesario para la instalación y funcionamiento de un Parque Infantil: balizamiento, señalización, vehículos, megafonía, etc., y material didáctico, al mismo tiempo que para ser utilizado como oficina y taller.

El equipo humano de estas Unidades lo componen: dos monitores especializados y un conductor-mecánico.

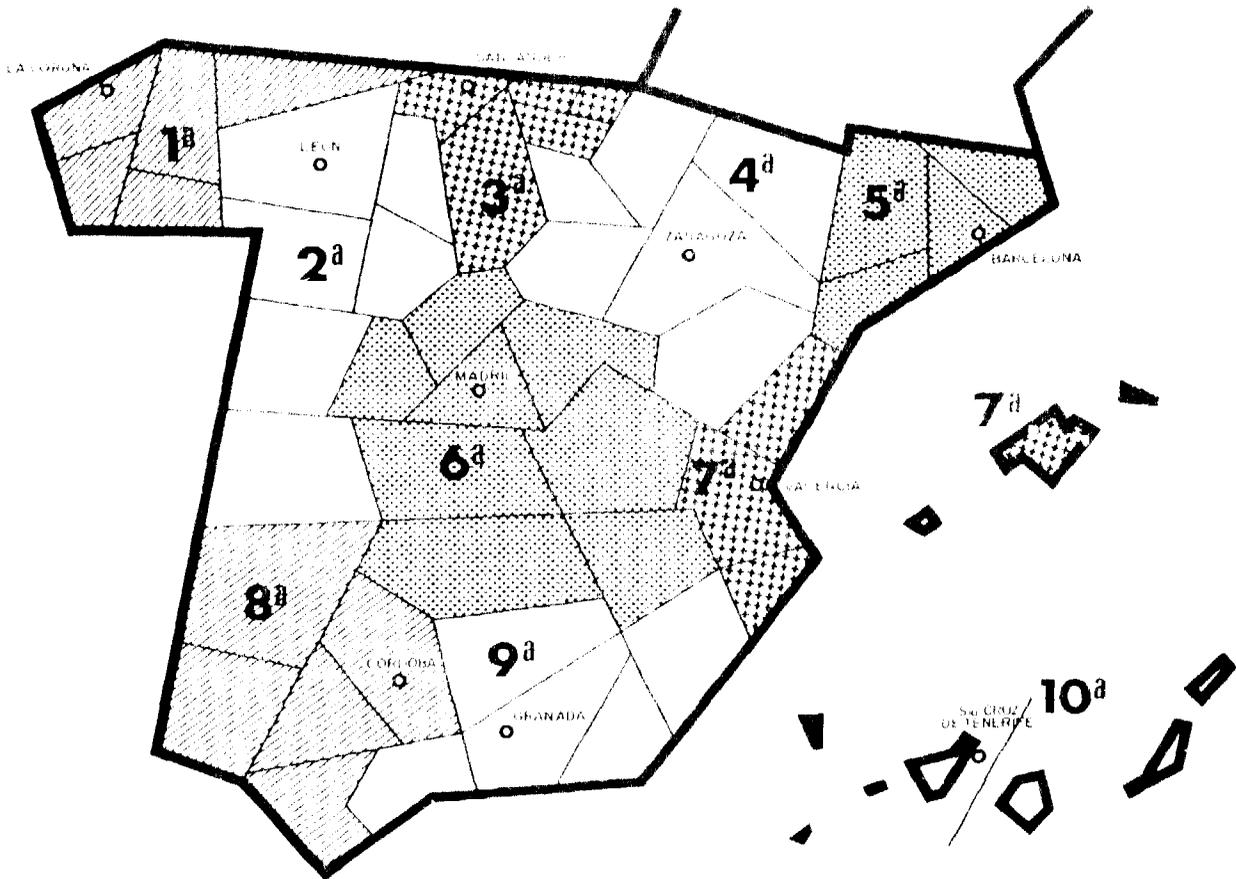
PROGRAMA DE ACTIVIDADES DE LOS PARQUES INFANTILES DE TRAFICO

Aunque la enseñanza en los Parques es de por sí amena y de gran poder de atracción para los niños, cuenta además con un nuevo aliciente que es el de la competitividad. A tal fin la Dirección General de Tráfico convoca todos los cursos escolares un Campeonato de Parques Infantiles, al que pueden concurrir todos los Parques fijos existentes, como también los móviles que hayan realizado previamente un concurso interescolar.

Estos torneos están abiertos a todos los niños en edades comprendidas entre 8 y 14 años, ambos inclusive, y se divide en tres fases:

- 1.º Torneo eliminatorio local.
- 2.º Torneo eliminatorio de zona. *
- 3.º Torneo nacional.





Los cuatro participantes con mejor puntuación individual son preseleccionados para la formación del equipo para representar a España en la Copa Internacional de Parques Infantiles de Tráfico, competición igualmente anual convocada por la Prévention Routiere Internationale, entre los países miembros que la componen y entre los que se encuentra España, representada por la Dirección General de Tráfico.

La Copa Escolar Internacional se viene celebrando con la asidua participación de España desde 1963, habiendo alcanzado el primer puesto en cinco de sus 18 ediciones, y el segundo en otras dos, significativo índice del buen funcionamiento y orientación de nuestros Parques Infantiles.

¿COMO SE PUEDE SOLICITAR LA ACTUACION DE UN EQUIPO O UNIDAD MOVIL DE PARQUES INFANTILES DE TRAFICO?

Simplemente, dirigiéndose en tal sentido a la

JEFATURA DE TRAFICO de la provincia donde radique el solicitante.

Las ciudades sede de las Unidades Móviles de Zona (ver mapa), así como las direcciones de las Jefaturas Provinciales de Tráfico de las mismas son:

BARCELONA:

Gran Vía de les Corts Catalanes, 184.
Teléfono 331 14 66.

CORDOBA:

Avenida Conde Vallenano, 1 y 3.
Teléfono 29 11 44.

LA CORUÑA:

Concepción Arenal, s/n.
Teléfono 28 83 77.

GRANADA:

Avenida Alfacar, 1.
Teléfono 27 17 12.

LEON:

San Agustín, 9, 1.º
Teléfono 22 00 06.

MADRID:

Cea Bermúdez, 35.
Teléfono 243 17 00.

SANTA CRUZ DE TENERIFE:

Avenida Anaga, s/n.
Teléfono 27 28 50.

SANTANDER:

San Fernando, 4.
Teléfono 23 64 64.

VALENCIA:

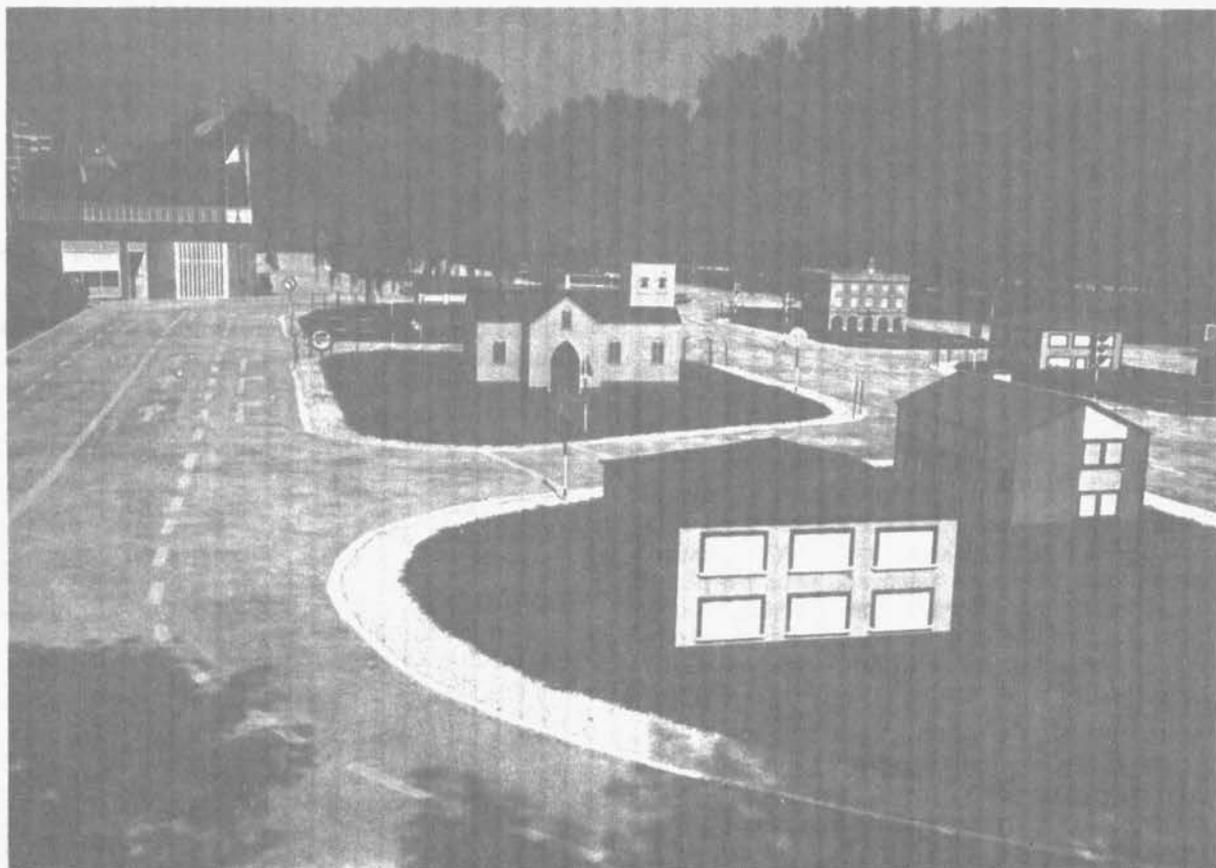
Los Maestros, 2.
Teléfono 331 82 03.

ZARAGOZA:

Avenida de Gómez Laguna, s/n.
Edificio Universitas II.
Teléfono 35 89 00.

La Dirección General de Tráfico dispone además de dos Unidades Móviles que aplica a sus campañas específicas de Educación Vial y, también, como apoyo de aquellas Unidades de Zona que precisen refuerzo para atender su mayor demanda.

Estas Unidades dependen de la Sección de Divulgación de la Dirección General de Tráfico, calle Josefa Valcárcel, 28, Madrid-27.



Parque Infantil de Tráfico de Gijón

EL MEDIO RURAL: APUNTES SOBRE UNA APROXIMACION A LA EDUCACION VIAL ESCOLAR EN ESTE AMBITO

Por Emilio DURAN (*)

Ningún mediterráneo se descubre si se afirma que las circunstancias (el yo y las circunstancias orteguiano) vienen a condicionar de manera decisiva los comportamientos humanos. Una conducta homogénea, constante a lo largo del tiempo sufre un cambio de actuación, un dislocamiento acusado cuando el ámbito de su realización, el medio en que se desenvuelve varía de forma o de ritmo.

Si la Educación Vial no es sino aquella parcela de la educación global del individuo matizada por la peculiaridad del ámbito (la circulación a través de las vías públicas) en que se proyecta, no puede por menos de pensarse que cuando la Educación Vial se trata de impartir en el medio rural, las singularidades de éste, obligará a destacar aspectos que en los núcleos urbanos de gran demografía pueden tener menos interés o bien impulsará a testar trascendencia a muchos que en grandes poblaciones revisten capital importancia.

Un deseo de precisión nos obligaría a perfilar cuidadosamente la noción del medio rural. No queríamos incidir en el chiste fácil del que— en aras de un ambiente ecológicamente óptimo— proclamaba con énfasis que lo ideal sería que las ciudades se construyesen en el campo. No; no van por ahí los tiros, sino por el afán de concretar el término de medio rural a los efectos de la singularidad que estimamos debe conllevar la educación vial en las zonas rurales.

Realmente, el medio rural ha de entenderse con un criterio de gran amplitud, ya que no debe concretarse en exclusiva a aquel sector cuya vida se desenvuelve en pequeños núcleos aislados (cortijadas, aldeas, haciendas, etc.), sino que con una explicable extensión pueden abarcar aquellas entidades, incluso demográficamente medias, en las que la repercusión y tangencias de «lo rural» resulta acentuadamente marcado.

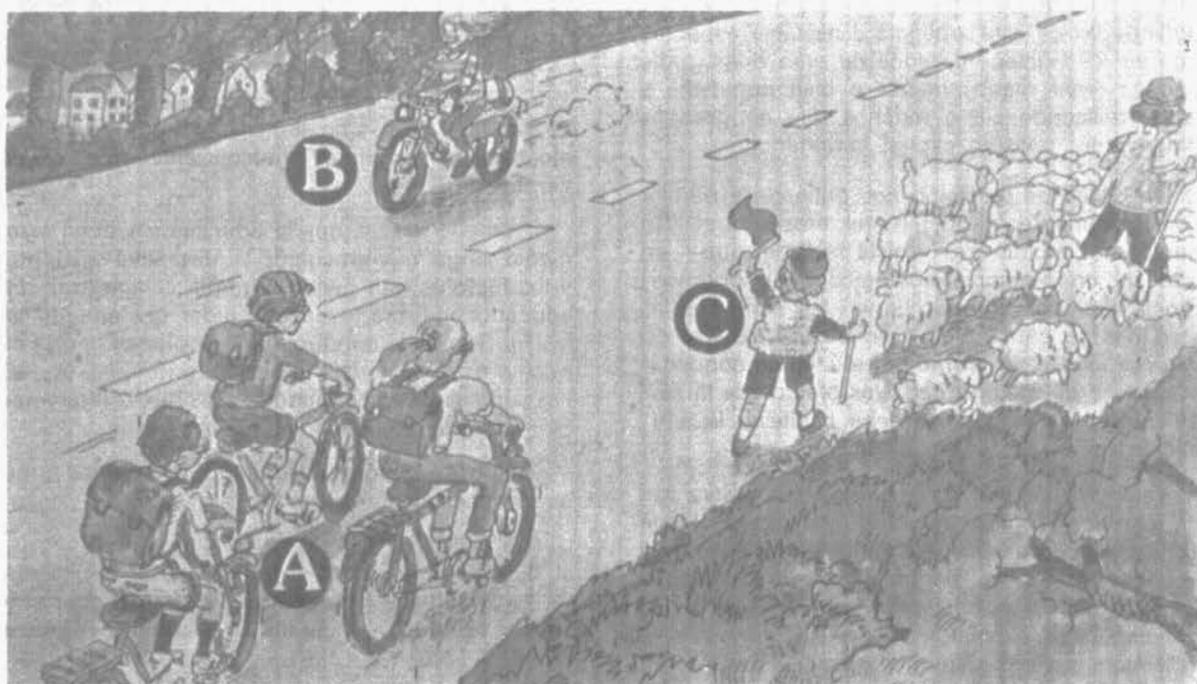
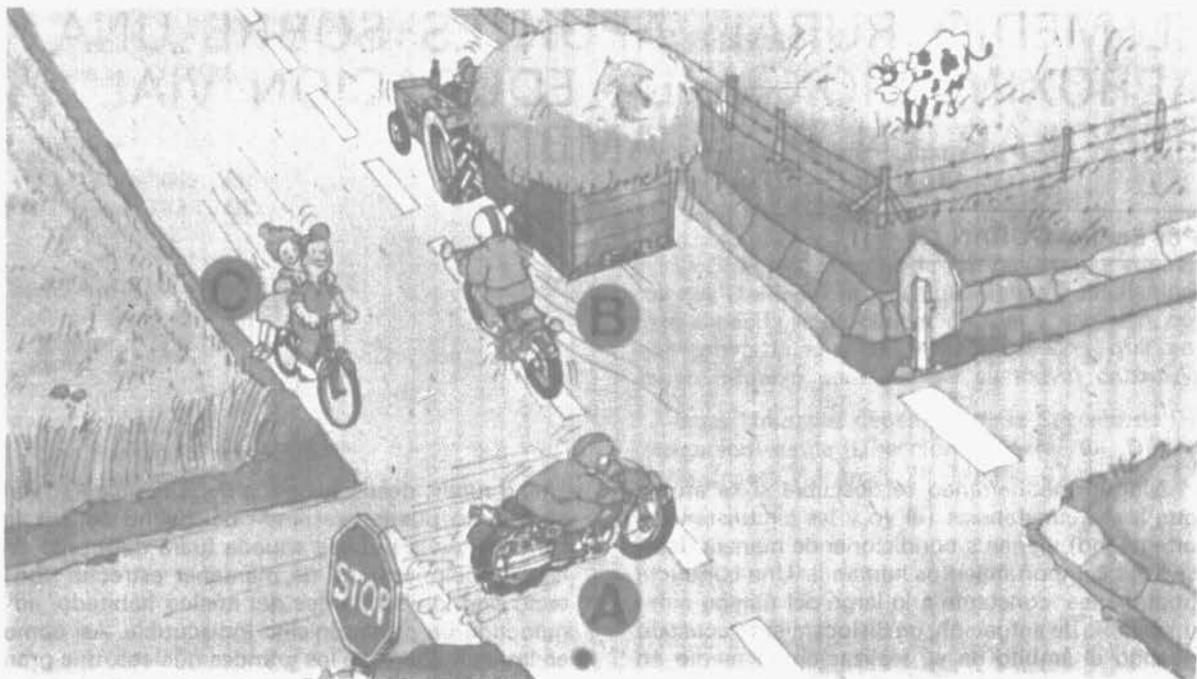
«Lo rural», desde la óptica de la Educación Vial escolar no puede prescindir del hecho de que la carretera («vía pública situada fuera del casco de las poblaciones») ha de mantener estrecho contacto con los habitantes del núcleo habitado, adquiriendo un protagonismo indiscutible. Así como en las capitales o en los grandes núcleos, una gran mayoría de la población puede prescindir de tener contacto con las carreteras que pueden acceder a ellas o que las atraviesen (vida urbana «introvertida», urbanísticamente hablando, e incluso sociológica), en el medio rural, la carretera o carreteras mantienen una preeminencia dentro de los elementos que estructuran el soporte de su existir. Piénsese no sólo en las frecuentes conexiones a través de esa vía con la capital de la provincia o del partido judicial (asuntos administrativos, jurídicos, atenciones médicas y hospitalarias, culturales, deportivas, etc.), sino lúdicas (paseos, romerías, etcétera) y escolares (desplazamientos a los centros docentes).

Todo ello motiva que la Educación Vial en este medio tenga muy en cuenta la normativa existente y los factores «sui generis» que la caracterizan. El educador insistirá —sin descuidar obviamente la instrucción de la conducta del escolar en lo que el núcleo rural tiene de «ámbito urbano»— en aquellas parcelas de lo circulatorio a las que la intervención de la carretera le da un matiz propio.

Esta intervención del educador estimamos puede desglosarse en dos ramas:

- A) El niño como peatón, y
- B) El niño como conductor de bicicletas (incluso, tratando de agotar el tema y siempre atendiendo a la infinita riqueza

(*) Funcionario de la Escala Técnica. Jefe de Sección de la Jefatura de Tráfico de Sevilla.



Ilustraciones cedidas por la Prévention Routière Française, 91311 Montlhéry, Francia

de situaciones atener en cuenta, habría que pensar en el niño como encargado de la conducción de ganado —suelto o en grupo— o de vehículo de tracción animal —bien fuera montado o no en él— y empeñado o no las riendas o el ronزال).

La primera perspectiva (el niño peatón), aparte de considerar como aplicables las normas y consejos comunes al habitante de núcleos ciudadanos urbanos y al de los rurales (circulación por aceras, cruces, etc.) deberá considerar de manera más destacada cuál ha de ser la conducta del niño en su contacto con la carretera. Creemos básico inculcarles:

1. Que la circulación por la carretera ha de hacerse siempre por la izquierda, motivándole razonadamente que tal norma no es sino en base a que si lo hace así verá en todo momento acercarse el tráfico de frente, podrá prevenirse y evitar dolorosas sorpresas. Explicarle que, en cambio, si se circula por la derecha, los vehículos al acercarse por detrás, no podrían ser vistos por él y le costaría trabajo apartarse a tiempo. Sólo en casos excepcionales —un barranco o cortadura peligrosas en la margen izquierda— podría justificarlo y adoptando precauciones, hacerlo por el lado derecho.
2. Que alguna o algunas calles del pueblo tienen la consideración de travesía («calle que queda comprendida dentro del desarrollo de una carretera») y que, si bien, se encuentra limitada la velocidad de circulación por ellas, no es menos cierto que existen demasiadas infracciones con secuelas gravemente dañosas por no respetar los límites marcados. No debe olvidarse que el conductor que atraviesa una travesía, no siempre adquiere inmediatamente la mentalidad de estar atravesando un núcleo habitado, sino que continúa circulando con «espíritu de carretera», es decir, con un tope de velocidad normalmente alto, en relación a las condiciones de la vía.
3. Tanto en las travesías como en las carreteras que, por su proximidad al pueblo necesitan ser cruzadas por los habitantes, son frecuentes los casos de que tales cruces no se encuentren señalizados. Si a esta circunstancia se añade la velocidad que puede no ajustarse al límite marcado, el peligro se incrementará notablemente. Es preciso insistir en algunos puntos esenciales para que los niños aprendan a cruzar:

- a) Deben calcular la distancia y la velocidad a que pueden acercarse los vehículos en ambos sentidos de la circulación.
- b) Comprobar la visibilidad existente y que no aparezca mermada por árboles, vehículos aparcados, etc.
- c) No intentar efectuar el cruce en las intermediaciones de curvas sin visibilidad o en cambios de rasante.
- d) Extremar las precauciones durante la noche y en los días de niebla, lluvia intensa, nevada, etc.

Que no olviden que si bien el vehículo, por sus luces, es visto por el peatón, éste no siempre es advertido por el conductor. La utilización de elementos que permitan ser contemplados por el conductor (linternas, prendas de color claro, material reflectante, etcétera) son de extremada importancia.

Si contemplamos al niño bajo la perspectiva de conductor, bien sea de bicicletas, ciclomotores o incluso de carros de tracción animal, o de ganado suelto o en rebaño, las precauciones han de extremarse al tratarse de un «riesgo añadido» en que al de su propia persona, debe sumar el cuidado del vehículo o animales bajo su gobierno, con la peculiaridad de que, al tratarse en el primer caso de vehículos de dos ruedas, debe mantener el equilibrio, siempre inestable, y en el segundo, tener presente la contingencia de que los animales se desboquen o asusten.

En ambos casos cumplir con rigor las normas existentes, procurando que los menores —por ninguna causa— puedan hacerse cargo de la conducción de vehículos de tracción animal (precepto incumplido en tantas ocasiones) y adoptar para la circulación nocturna —sólo ésta en casos de extrema necesidad— el material reflectante idóneo.

Muchas otras facetas pueden advertirse en la Educación Vial escolar en el medio rural: desde la insistencia en prohibir la manipulación en los vehículos que transportan mercancías peligrosas, estacionados en los pueblos, en ocasiones indebidamente, hasta las recomendaciones para evitar el colgarse de la parte trasera de los carros y remolques agrícolas y el orden y precauciones que deben adoptarse para subir (y principalmente bajar) en los autobuses de transporte escolar.

Pero dada la gran variedad de supuestos que pueden advertirse en el medio rural, creemos que debe ser el profesor, de modo continuado y en vista de la observación de su entorno el que vaya alertando a sus alumnos de los riesgos existentes y de las medidas a adoptar para evitarlos.

LOS PADRES Y LA EDUCACION VIAL

Por Fernando ALONSO-MARTINEZ
SAUMELL (*)

Si la educación vial ha de ser primordialmente una educación «en y para» la seguridad en el sistema del tráfico, en cuanto educación, que indudablemente es, no puede prescindir en su aspecto claramente educacional de dos de los principios, o criterios, básicos para el éxito de todo proceso educativo en general: la continuidad, y la progresividad.

Por ello, es obvio que la escuela, o el colegio, constituyen el marco más adecuado para desarrollar un programa eficiente, encaminado a ese aspecto específico de la formación del niño, y en ese marco escolar nadie a su vez mejor situado, y con una posición más favorable, que el propio profesor para programar y llevar adelante, de acuerdo con aquellos principios, la tarea educativa necesaria, y de coordinar, dentro de ella, las apor-

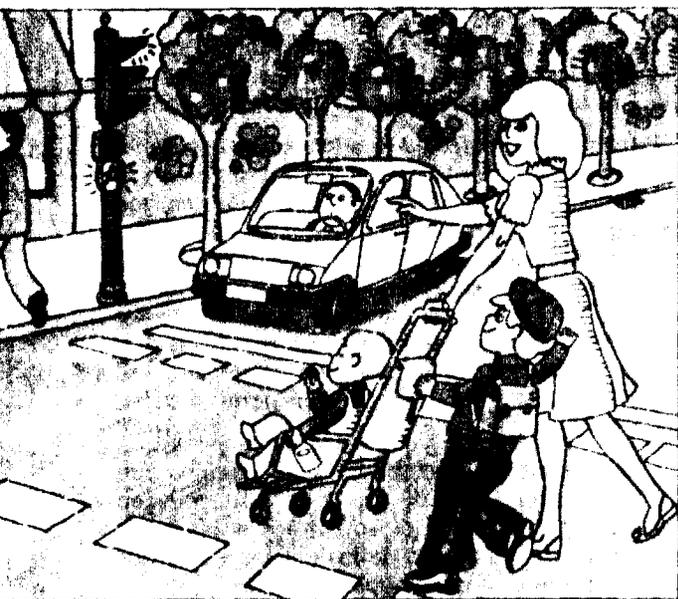
taciones extrínsecas a la escuela. Entre ellas ocupan lugar preferente las propias de los padres, que en esa primera edad escolar revisten extraordinaria importancia, en especial la de la madre.

Por ello, a la pregunta de que si los padres han de jugar algún papel en el proceso educativo de la circulación vial pueda contestarse con el Prof. K. Jolly que quizá el papel de mayor responsabilidad corresponda precisamente a los padres (1).

En casa, el niño va gradualmente aprendiendo a distinguir entre lo que es seguro y lo que es peligroso, o lo que puede dañarle. Pero con relación a su desenvolvimiento dentro del entorno del tráfico está muy lejos de ser capaz de hacer lo mismo, porque los riesgos son muy distintos y es preciso conducirlo, enseñarle, vigilarle.

El niño, además de estar dotado de una gran dosis de curiosidad e iniciativa, actúa con impulsividad, escasa capacidad de concentración, y una natural falta de previsión. Pero tiene, quizá por ello, una gran capacidad de imitación, de copiar lo que ve, en especial a los mayores y sobre todo a los que tiene más cerca de él, a sus padres. Pero lo que se le escapa en ese proceso de imitación es lo que motiva o fundamenta la conducta del adulto, el por qué del comportamiento que observa (2).

Quizá el modo más natural de participar en el proceso educativo es el de hacerlo con y por el *ejemplo*. Pero aquí también está el mayor riesgo de ello, si no se tiene conciencia clara de las grandes diferencias entre el comportamiento habitual de un adulto y el de un niño. El primero, por ejemplo como peatón, actúa a un nivel de riesgo cuyas



(*) Jefe del Servicio de Seguridad Vial. Dirección General de Tráfico.

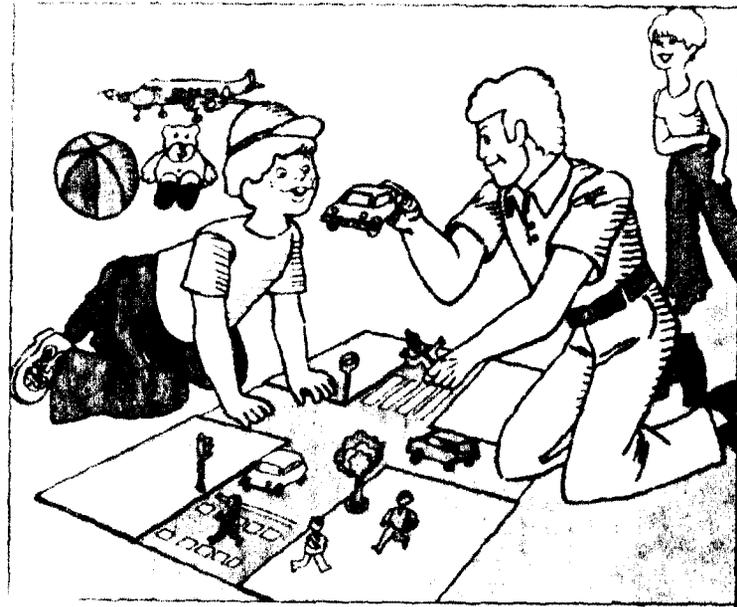
(1) Prof. Ken Jolly, «Children & Traffic» M. MacMillan Education, 1977.

(2) J. Piaget, «The Child's Conception of Movement and Speed» Routledge & Kegan, 1970.

situaciones salva por su mayor madurez, que le da mayores posibilidades de márgenes de error, que, aunque escasos, pueden resultar suficientes en gran parte de los casos para la seguridad. Sin embargo, esos métodos aplicados por los niños que los ven y los copian, serán siempre desastrosos, cuando no fatales. El niño no tiene juicio ni capacidad suficientes para copiar esa conducta de los mayores, porque, en especial, los conceptos de velocidad, movimiento y distancia, que el adulto maneja de manera subconsciente, son totalmente inapropiados para el niño, con los riesgos ciertos que ello entraña. Por ello, la importancia de percatarse de que en seguridad vial, más que en ningún otro campo de la educación, hay que adaptarse, como dice J. Piaget (2), con todo *realismo* a las necesidades y capacidades de los niños. Esto deben tenerlo muy presente los padres para no fiarse de falsas apariencias, que encierran en sí mismas un grave riesgo.

La educación vial es una tarea esencialmente compartida, y que debe concebirse como un proceso de cooperación que concierne fundamentalmente a padres, profesores y niños, y que por ello es esencial que el colegio mantenga un contacto continuo con los padres para tenerles informados del desarrollo de sus programas de seguridad vial. Esta información resulta imprescindible porque los padres en general no saben lo que es necesario enseñar, cómo debe ser esta enseñanza, o en qué momento del desarrollo del niño deben inculcarse en éste las diversas aptitudes y conocimientos. Los padres deben ser conscientes, por supuesto, del objetivo a alcanzar, pero para ello deben recibir toda la información necesaria de los educadores para cooperar en la consecución de estos objetivos.

Por parte de los profesores pueden escogerse diversas formas para contactar con los padres de sus alumnos y de implicarlos en la tarea educativa de la seguridad vial. Una forma puede ser por comunicaciones o cartas circulares que pueden acompañarse con el cuaderno escolar de manera periódica. También puede utilizarse el contacto directo por medio de reuniones, padres-profesores, en el propio colegio o por medio de entrevistas de carácter individual. Los mismos niños pueden ser, en muchas ocasiones, el mejor mensajero con los padres, haciéndoles que expliquen lo que van aprendiendo e incluso fomentando la redacción de cartas o pequeñas composiciones, para que las lleven a sus padres, sobre temas de seguridad vial. También la organización de exposiciones de dibujos, trabajos, etc., de los niños en los locales del colegio, proporciona un buen medio de comu-



cación y de planteamiento de la necesaria cooperación de los padres.

El mejor método quizá pueda ser el de utilizar todos los que hemos citado de manera coordinada y según una programación que el propio profesor debe hacerse al comienzo del curso, para llevar a cabo una verdadera campaña de contacto informativo los padres de los niños.

Una buena sugerencia para establecer y mantener estos contactos con el máximo de eficacia, y facilitar e incentivar al propio tiempo la cooperación de los padres, puede ser la de promover la creación de Clubs Infantiles para los niños y también para los padres, ya que deben ser éstos los que asumen la dirección de ellos. Estos Clubs, de los que existen diversos modelos (3), desarrollan un amplio abanico de actividades, pero centradas todas en la cooperación de los padres en el proceso educativo de los niños, promoviendo reuniones periódicas, actos infantiles, edición de folletos, de cuentos infantiles, de actividades, etc. Estas actividades dirigidas y dentradas en los niños pueden actuar de manera muy positiva en los propios padres, no sólo fomentando su interés por estos Clubs, sino promoviendo un mejor conocimiento de lo que debe ser la educación por el ejemplo y coordinando, en definitiva, la labor del profesor con la de los padres en la casa de los alumnos.

(2) J. Piaget, obra citada.

(3) «The Tufty Club» Royal Society for the Prevention of Accidents. (RoSPA) Education Department. Cannon House, Birmingham.

III CONFERENCIA MIXTA CELEBRADA POR EL CONSEJO DE EUROPA Y LA CONFERENCIA EUROPEA DE MINISTROS DE TRANSPORTES SOBRE EDUCACION VIAL INFANTIL Y JUVENIL

Por Joaquín DIAZ PARDO (*)

La inquietud e interés que suscita un tema tan importante como es la problemática de los accidentes de tráfico entre la población infantil y juvenil, no podía ser ajena a las organizaciones e instancias internacionales, y, particularmente a aquellas que se ocupan de la seguridad vial de los temas relacionados con la educación.

Así la CEMT (Conferencia Europea de Ministros de Transportes), organismo internacional que agrupa a 23 países, 19 de ellos de Europa, que tiene como uno de sus fines la seguridad vial, en el marco del transporte, de una parte y, de otra, el Consejo de Europa, organismo internacional europeo que agrupa a 21 Estados, uno de cuyos propósitos es la cooperación internacional en el terreno científico, cultural y educativo, acordaron celebrar en su tercera edición una conferencia internacional, teniendo por objeto el problema de la seguridad vial entre los niños y jóvenes y en concreto la educación vial, como medio para paliar el problema de los accidentes de tráfico.

Esta Conferencia ya tuvo su precedente, en una primera celebrada en París en 1963, y después, en 1971 en Viena.

Esta III Conferencia, con carácter mixto, al celebrarse conjuntamente por los dos organismos internacionales citados, tuvo lugar en Estrasburgo, sede del Consejo de Europa, entre los días 2 al 4 de diciembre de 1980.

Un doble objetivo tuvo esta Conferencia sobre Educación Vial infantil y juvenil:

- En primer término determinar la situación en que se encuentra la educación vial escolar en los distintos países en el momento presente a la vista de las conferencias precedentes de París y Viena.
- En segundo lugar, examinar qué progresos

se han realizado, así como las acciones y medidas a promover, de cara a sensibilizar a los niños y jóvenes sobre los riesgos de la circulación. Y, con carácter general, investigar los medios para lograr no sólo el conocimiento de las reglas del tráfico por parte de los escolares, sino sobre todo, formar el «comportamiento vial» de éstos.

La Conferencia estuvo precedida de una serie de reuniones de trabajo preparatorias que se desarrollaron a lo largo de 1980, con el fin de elaborar y definir los temas a tratar.

Participaron en la Conferencia representaciones de 19 países (Austria, República Federal de Alemania, Grecia, Islandia, Irlanda, Luxemburgo, Países Bajos, Noruega, Portugal, ESPAÑA, Suecia, Suiza, Turquía y Reino Unido), con un total de 59 delegados, así como representantes de países asociados (Austria, Canadá, Japón, Estados Unidos), observadores (la UNESCO, ONU, OMS, OCE, Comisión de la CEE), además de diversas autoridades locales representantes de la Asamblea del Consejo de Europa, y, organizaciones no gubernamentales, entre las que habría que destacar a la Prévention Routière Internationale.

Esta Conferencia internacional pone de manifiesto el interés y preocupación que, a nivel internacional, se dedica al problema de la educación vial.

En la ponencia que abrió la sesión de la Conferencia, sobre la situación general en que esta enseñanza y su problemática se sitúan en los distintos países europeos, se puso de manifiesto que únicamente en un año, durante 1978, hubo medio millón de niños y jóvenes entre 0 y 20 años, que

(*) Funcionario de la Escala Técnica. Jefe de Misiones Educativas de la Dirección General de Tráfico

fueron víctimas de accidentes de tráfico, como muertos o heridos. Esta cifra escalofriante, evidencia la entidad del problema.

Las sesiones se programaron en tres secciones o áreas de temas, que a continuación sintetizamos para la información del profesorado, con el objeto de que pueda enmarcar los grandes temas de la educación vial y conozca los problemas que ella plantea en sus distintos aspectos (1).

Sección I: Situación General: Problemática de los accidentes de tráfico de que son víctimas niños y jóvenes, a la vista de las alarmantes estadísticas.

Importancia de su enseñanza cuyo contenido no debe limitarse a las reglas fundamentales del Código de la Circulación, sino a la creación en el escolar de un auténtico «sentido vial».

Sección II: ¿Qué ayuda puede aportar la escuela para mejorar la situación?

Se destacaron las siguientes ideas fundamentales a este respecto:

1. La Educación Vial constituye un problema de educación integral de carácter social y humano y a la vez la enseñanza de ciertas reglas y normas.
2. El problema de la educación vial debe ser objeto de una acción coordinada del profesorado, de los padres y autoridades de tráfico.
3. La Educación Vial debe ser adaptada a los niveles escolares, edades y entorno del niño, y tener en cuenta las diferencias de sistemas escolares de cada país.
4. Motivar al profesorado sobre la importancia de esta disciplina.
5. Estimular el ejemplo del profesor como adulto de cara al escolar.
6. Relación entre educación vial y educación sanitaria en los programas escolares, aunque sean enseñanzas diferentes.
7. La Educación Vial como parte de la educación integral demanda métodos de enseñanza específicos, como por ejemplo el trabajo en grupo, la dinámica de grupo, el juego y la simulación.
8. Por lo que respecta a la educación de los adolescentes en relación con el tráfico, tener muy presente la especial aptitud psicológica en esta edad.

Sección III: ¿Qué ayuda pueden aportar los elementos y asociaciones para-escolares?

Se puso aquí de relieve el papel importante que las organizaciones exteriores a la escuela pueden jugar, debiendo ser éstas una prolongación directa de la enseñanza vial que se imparte en la escuela.

Sobre esta base se elaboraron las siguientes propuestas de recomendaciones:

1. Las medidas que se tomen para mejorar el itinerario casa-escuela, constituyen un importante factor de seguridad, siendo deseable que este aspecto sea objeto de un estudio en común de profesor, padres alumnos y representantes de las autoridades responsables del tráfico.
2. Sería deseable que las autoridades públicas competentes remitiesen a los centros escolares unas relaciones conteniendo medidas a adoptar para hacer más seguros los itinerarios casa-escuela, con objeto de que tales medidas fuesen objeto de examen por parte de los profesores, padres y alumnos (como por ejemplo utilización de transporte escolar que responda a adecuadas exigencias técnicas de seguridad, que los escolares lleven elementos reflectantes por la noche, etcétera).
3. Tener en cuenta, a pesar de las dificultades de diverso orden que plantea, la importancia que tienen las «patrullas escolares».
4. Reconocer el papel que pueden jugar la Administración Pública y las asociaciones paraestatales como complemento de la actividad educativa de los centros escolares.
5. Estimular la creación y elaboración de material didáctico destinado a la educación vial.
6. Los grandes medios de comunicación, fundamentalmente la televisión, pueden jugar un papel muy importante en este tema.

Como síntesis de las conclusiones y recomendaciones adoptadas en esta importante conferencia habría que destacar cuatro aspectos fundamentales

(1) Para información en detalle sobre los temas tratados en la Conferencia, se encuentra disponible un documento editado en francés e inglés que puede ser solicitado al Servicio de Publicaciones del Consejo de Europa, F-67006, Strasbourg Cedex, Francia; a la CEMT, 19 Rue de Franqueville, 75775 PARIS CEDEX 16, o bien en España a través de Mundi-Prensa Libros, S. A., Castelló, 37, MADRID-1; bajo el título de III Conferencia Mixta sobre «La Formación de los Niños y adolescentes sobre Seguridad Vial».

en los que pudieran resumirse los temas de que fue objeto aquélla:

- La necesidad de motivar, asistir y formar a los profesores, quienes tienen bajo su responsabilidad la educación escolar de los niños.
- El importante papel que tienen los padres, de deber compartir esa educación cívica en la que se encuadra la educación vial, sobre todo en la primera edad, siendo además ejemplo de comportamiento.
- Llevar a cabo una labor de investigación que permita evaluar los resultados de la educación vial (aunque esta sea a largo plazo), analizando el conjunto de factores de orden sociopsicológico que puedan oponerse a una satisfactoria educación para la seguridad vial en los colegios.

- El papel que deben jugar los organismos públicos, tanto a nivel de infraestructura y vigilancia de itinerarios escolares, como de los propios agentes de tráfico educando en la calle.

Habría, en fin, que señalar que la larga experiencia de muchos países europeos en materia de educación vial, en cuya mayoría esta enseñanza tiene carácter institucional y se imparten sus contenidos regularmente dentro de los programas escolares, así como las recomendaciones y conclusiones de esta III Conferencia sobre Educación Vial, debe invitarnos a servir de estímulo a todos los sectores de la sociedad a quienes concierne el problema: Administración Pública, centros escolares, profesores y padres, a no demorar más la implantación real de la educación vial en todos los centros escolares de España.

