

El presente trabajo, “**Introducción a la educación del transeúnte**”, elaborado por el Ministerio de Educación, Ciencia y Tecnología de la Nación, ha sido facilitado por el Consejo Federal de Seguridad Vial y editado para su distribución en el ámbito de la provincia de Buenos Aires, por el Comité de Seguridad en el Tránsito, Instituciones a las cuales el Consejo Provincial de Seguridad Vial agradece por su valioso aporte

MARZO/2005



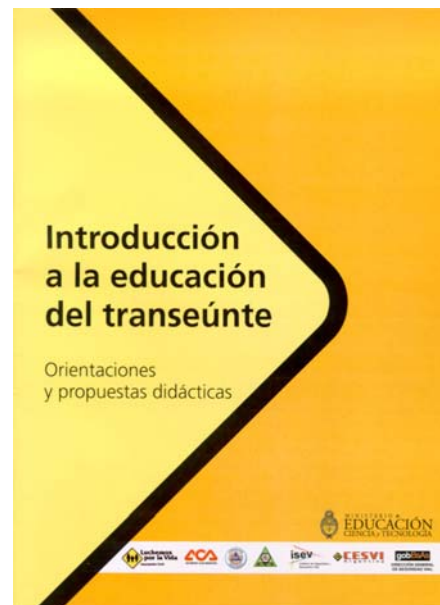
Consejo Provincial de Seguridad Vial
Poder Ejecutivo



Ministerio de Infraestructura,
Vivienda y Servicios Públicos
Subsecretaría
de Servicios Públicos
Gobierno de la Provincia
de Buenos Aires

Introducción a la educación del transeúnte

Orientaciones
y propuestas
didácticas



MINISTERIO DE EDUCACIÓN, CIENCIA Y TECNOLOGÍA

PRESIDENTE DE LA NACIÓN
Dr. Nestor Carlos KIRCHNER

JEFE DE GABINETE DE MINISTROS
Dr. Alberto Ángel FERNÁNDEZ

MINISTRO DE EDUCACIÓN, CIENCIA Y TECNOLOGÍA
Lic. Daniel FILMUS

SECRETARIO DE EDUCACIÓN
Prof. Alberto Estanislao SILEONI

SUBSECRETARIA DE EQUIDAD Y CALIDAD
Prof. Mirta Alicia Margarita BOCCHIO de SANTOS

SUBSECRETARIO DE COORDINACIÓN ADMINISTRATIVA
Lic. Alejandro Javier MORDUCHOWICZ

SECRETARIO DEL CONSEJO FEDERAL DE CULTURA Y EDUCACIÓN
Prof. Domingo DE CARA

DIRECTORA NACIONAL DE GESTIÓN CURRICULAR Y FORMACIÓN DOCENTE
Lic. Alejandra Birgin

Prólogo

Estimados docentes: el 7 de abril la Organización Mundial de la Salud (OMS) conmemora su creación y este año el Día Mundial de la Salud está dedicado a la Seguridad Vial. Resulta oportuna la ocasión, para difundir el cuadernillo que tienen en sus manos como primer paso de un programa permanente y sustentable en el tiempo. La seguridad vial es fruto del esfuerzo consciente de todos los actores sociales, entre los cuales se destacan ustedes, los docentes, por su acción multiplicadora frente a los millones de niños y adolescentes que todos los días asisten a clase.

Los accidentes de tránsito son una plaga mundial que cada año acaba con la vida de más de un millón de hombres, mujeres y niños. Además, otra gran cantidad de personas sufren heridas y algunas de ellas quedan discapacitadas permanentemente. La inmensa mayoría de estos accidentes se producen en los países en desarrollo, y afectan a peatones, ciclistas, motoristas y usuarios de los transportes públicos.

No se trata de agregar al plan de estudio un texto más. El propósito es crear un nuevo espacio de reflexión que nos ayude a mejorar nuestra calidad de vida. Cuando hablamos de educación en valores, estamos hablando de recuperar y fortalecer los rasgos más nobles del ser humano, la solidaridad, el respeto hacia el prójimo, la generosidad.

Queremos recuperar la noción de ciudadanos conscientes, responsables y capaces de controlar y administrar el riesgo propio y ajeno. Confiamos en que este cuadernillo se transforme en una herramienta de trabajo útil y eficaz que contribuya a cambiar los malos hábitos que provocan la pérdida de tantas vidas.

El aporte de todos ustedes es imprescindible para lograr estos objetivos y continuar trabajando juntos formando ciudadanos para la libertad y la democracia.

Daniel Filmus
Ministro de Educación, Ciencia y Tecnología

Presentación

La Organización Mundial de la Salud declaró el año 2004 como el “año de la seguridad vial”. Esta Organización ha categorizado como ‘epidemia’ a los accidentes de tránsito pues constituyen actualmente la 10ª causa de muerte en todo el mundo y se proyecta, si no se toman medidas al respecto, como la 3ª causa de mortalidad mundial para el año 2020¹.

Declarar el año 2004 como el “año de la seguridad vial” tiene como fines proponer diferentes acciones a nivel internacional con el objeto de dominar este flagelo cuyas causas, a diferencia de otros, son perfectamente conocidas, al igual que los medios para evitarlas. Entre esas acciones se encuentran, por supuesto, las vinculadas con la educación.

En este marco, el Ministerio de Educación, Ciencia y Tecnología de la República Argentina junto con otros organismos oficiales, organizaciones no gubernamentales e institutos del sector privado vinculados con esta problemática coordinará una serie de iniciativas para promover la “educación del transeúnte”. La primera de las iniciativas es este cuadernillo dirigido a docentes de EGB y de Polimodal.

Como antecedente de esta propuesta, podemos señalar que ya en el año 2000 este Ministerio editó los cuadernillos que conformaron la serie Los problemas sociales y la escuela. Entre esos cuaderni-

llos se encuentra el dedicado al “Tránsito y la circulación”, escrito por el licenciado Isabelino Siede². Estos materiales fueron presentados a los capacitadores provinciales de *Formación Ética y Ciudadana*, en el marco del *Seminario Nacional de Fortalecimiento Profesional de Capacitadores*, con el fin de que los participantes hicieran sus observaciones y correcciones teniendo en cuenta los contextos específicos de cada región. En esas jornadas hubo consenso en llamar “educación del transeúnte” a la propuesta presentada. Esta denominación muestra la intencionalidad explícita de poner en el centro al sujeto y no a las “vías” o los “caminos”. Se trata de formar al ciudadano que transita, cualquiera sea el medio o la forma que utilice para desplazarse. Es una formación que aborda las normas de tránsito “en el marco de una reflexión sobre la articulación entre los problemas de circulación, las normas pensadas para resolverlos y el contexto geográfico específico”³.

Está científicamente comprobado que, de los tres componentes que interactúan en el sistema del tránsito (el ser humano, el vehículo y el ambiente), es el ser humano el causante principal de los accidentes de tránsito en, al menos, el 85% de los casos. Por eso, la educación sistemática constituye uno de los pilares principales de acción pública para la seguridad vial y la prevención de accidentes.

¹ La Argentina ostenta uno de los índices más altos del mundo en víctimas por esta causa. En nuestro país, en los últimos años han muerto alrededor de 7600 personas cada año (un promedio de 21 personas por día). Constituye la primera causa de muerte (a partir del segundo año de vida) en los menores de 35 años y la tercera, entre los mayores de esa edad. Se estima que, cada año, resultan heridas de gravedad alrededor de 120.000 personas, de las cuales aproximadamente 12.000 quedan afectadas con discapacidades permanentes. A lo que se suman daños familiares y económicos. (Luchemos por la vida, 2003)

² Esta serie cuenta con una introducción de Inés Dussel. Para su lectura, puede ingresarse a la siguiente dirección de la página web del Ministerio de Educación, Ciencia y Tecnología: www.me.gov.ar/curriform/ini-pubhisto.html

³ Siede, Isabelino: *Tránsito y circulación*, Ministerio de Educación, Ciencia y Tecnología, 2001

Educar al transeúnte es mucho más que enseñar normas y señales de tránsito. Y es mucho más que transmitir información pues transitar por las vías de circulación implica un proceso que compromete a la persona toda, en sus aspectos psicofísicos individuales y en su relación con las demás personas, las creencias individuales y sociales y su medio ambiente⁴. La educación al transeúnte ha de considerarse como un contenido transversal pluritemático que promueva el desarrollo de la persona humana en sus dimensiones individual, social y ética. El fin último de la intervención educativa en este ámbito será, como promueve la OMS, la Seguridad Vial y su desarrollo involucrará saberes éticos, normativos, psicológicos, urbanísticos, biológicos, jurídicos⁵.

En este sentido, esta educación forma parte de diversos ejes transversales que suelen estar presentes en los proyectos institucionales.

Los ejes son:

-Educación para la salud: La educación del transeúnte implica aprendizajes de actitudes y comportamientos seguros para la prevención de accidentes, para el cuidado y preservación del bienestar psicofísico propio y de los demás en la vía pública. Conseguir que cada persona sepa que puede ser agente de salud y agente de riesgo es un objetivo primordial de esta educación⁶.

- Educación para la convivencia y la ciudadanía. La educación del transeúnte implica aprender a convivir y compartir con seguridad, responsabilidad y respeto por el espacio de la vía pública, que pertenece a todos aunque muchos sien-

tan como "tierra de nadie". Desde esta perspectiva, es necesario promover el sentido crítico y el compromiso para el desarrollo de acciones y transformaciones del medio en que se habita.

-Educación ambiental. La educación del transeúnte se vincula con la educación ambiental considerada en sentido amplio, es decir, teniendo en cuenta a la misma como un instrumento para transformar el medio ambiente humano, en las vías públicas, para una mejor calidad de vida no sólo en lo relacionado a los aspectos contaminantes del funcionamiento del sistema (contaminación sonora, del aire, visual), sino también para el desarrollo de un ámbito social público de convivencia más armónico, pacífico, sano y seguro⁷.

Así como es responsabilidad del Estado el diseño y realización de políticas para el desarrollo coherente de un sistema de tránsito eficiente y seguro en todas sus partes, es también su responsabilidad educar a la población para la comprensión del sistema del tránsito, sus características de funcionamiento, el por qué y para qué de las normas y reglas que lo ordenan (derechos y obligaciones), sus riesgos y la forma de prevenirlos, de manera de generar en los transeúntes actitudes y conductas seguras, responsables y solidarias en la vía pública para una mejor y sana convivencia social⁸. Esta educación necesita comenzar a la más temprana edad de los educandos y sostenerse a lo largo del proceso educativo. El Ministerio de Educación, Ciencia y Tecnología asume su responsabilidad propiciando el abordaje sistemático de este problema en todas las escuelas del país.

⁴ Isoba, María Cristina, Redefinir la educación vial, Revista Luchemos por la Vida N° 20, 2002

⁵ Manso Pérez, V., 1999

⁶ López Sánchez, F., 1999

⁷ Isoba, María Cristina, op. cit.

⁸ Isoba, María Cristina, El desafío de la educación vial, Revista Luchemos por la Vida N° 0, 1994.

Algunas nociones básicas

- Noción de "tránsito"

Antes de comenzar a desarrollar los diferentes enfoques de la temática resulta imprescindible abordar algunas definiciones. En primer lugar, la definición de "tránsito".

De las diferentes definiciones existentes, elegimos la que entiende "el tránsito como el desplazamiento de vehículos y personas a lo largo de las vías de circulación bajo un sistema convencional de normas". Desde este punto de vista, el tránsito es un sistema organizado y conformado por el hombre. Todas las personas que circulan por la vía pública hacen una parte del mismo, en interdependencia de los unos con los otros. Cada vez que alguien "sale" de su casa, "entra" a formar parte de un todo en movimiento. A todos los que se desplazan, los une el objetivo común de circular de un punto a otro. Cada uno depende de los otros para que el objetivo se cumpla. La conducta individual de cada uno condiciona e influye sobre la de los demás y viceversa. Cada usuario de la vía es responsable de una parte del tránsito⁹.

Si bien la seguridad del sistema depende también de los otros elementos que lo conforman (la claridad y efectividad de las reglas que lo ordenan, las condiciones adecuadas del camino y su señalización, y las de los vehículos, que circulan en él) son las personas, los usuarios de la vía (peatones, conductores y pasajeros), quienes en cada momento y en cada lugar, con su comportamiento, terminan de conformar y definir las características del mismo. Todos los usuarios de la vía pública tienen derecho a circular libremente por la vía pública, y todos comparten, en tanto "hace-

dores" del sistema, una cuota de responsabilidad para que ello sea posible.

- Noción de "accidente"

El diccionario de la Real Academia Española define la palabra "accidente" como "suceso eventual o acción que involuntariamente resulta daño para las personas o las cosas".

La ley Nacional de Tránsito 24449, en su artículo 64, considera "accidente de tránsito" a "todo hecho que produzca daño en personas o cosas como consecuencia de la circulación".

Estas definiciones, en especial la de "accidente", acerca de un hecho que puede suceder o no (eventual), y que no es producto de la voluntad, deja lugar a pensar que es algo inevitable; sin embargo, esta creencia, muy generalizada, que se pone de manifiesto comúnmente ante el relato informal y cotidiano de esta clase de sucesos, no es cierta. Un accidente siempre es no intencional, pero también en la mayoría de los casos puede evitarse tomando algunas precauciones. El análisis detallado de los accidentes de tránsito ocurrido revela que la mayoría de ellos obedecen a causas precisas que podrían haberse evitado. Los accidentes son situaciones posibles de suceder si se dan determinadas condiciones. Conocer y evitar esas condiciones es reducir la posibilidad de que suceda. Es por eso que en los países más avanzados en seguridad vial se han tomado medidas diversas que produjeron significativas bajas en los índices de mortalidad y morbilidad.

⁹ Isoba, María Cristina, El desafío de la educación vial, Revista Luchemos por la Vida N° 0, 1994.

La creencia del accidentes como fatalidad inevitable preocupa a los expertos de todo el mundo, por lo que en algunos ámbitos se procura el uso de otras palabras que no refieran a una creencia de inevitabilidad, tales como choque, colisión, incidente.

Revertir el sistema fatalista de creencias acerca de los accidentes de tránsito constituye una tarea educativa esencial para el desarrollo de una cultura de la prevención.

- Noción de "anomia"

En tanto espacio de intersección social, el tránsito en nuestro país muestra una característica central en esta sociedad: la tendencia anómica, es decir, cierto desprecio por las normas y su cumplimiento. Se trata, en particular, de un tipo específico de anomia, descrita por Carlos S. Nino en su trabajo *Un país al margen de la Ley*¹⁰, la anomia "boba".

Según este autor, existen distintos tipos de ilegalidad. Uno de ellos es la desviación individual que ocurre cuando los individuos encuentran conveniente para sus intereses dejar de observar la ley, es-

perando beneficiarse por ello dada la probabilidad del comportamiento de otros. Otro tipo de ilegalidad se presenta cuando se desarrolla un conflicto social que lleva a un sector a desconocer la autoridad que dicta las leyes en cuestión.

Pero el tipo de ilegalidad llamada por Nino "anomia boba" es de diferente índole, porque implica situaciones sociales en las que todos resultan perjudicados. Se trata de una anomia boba pues no es el resultado de intereses o valoraciones que la ley no pudo satisfacer y que se busca satisfacer al margen de ella.

En una sociedad que padece una anomia boba todos violan la ley hasta tal punto que, por hacerlo, nadie obtiene ventajas sobre otros. Todos salen perdiendo. Así, esta sociedad podría quedar representada por la imagen de dos conductores que no respetan los semáforos pero no llegan más rápido a ningún lado sino que chocan y se arruinan o se matan. En el caso del tránsito, la anomia es "boba" porque nadie se beneficia más que por un momento, y finalmente todos se ven ampliamente perjudicados.

¹⁰ Carlos Nino: *Un país al margen de la ley*, Emecé, Buenos Aires, 1992

El sistema del tránsito: una construcción social

En los últimos años, la sociedad argentina ha comenzado a reconocer e interesarse por la temática del tránsito relacionándolo con los accidentes de tránsito, a partir de la creciente difusión del tema en los medios de comunicación, y esto se ha traducido en preocupación y demanda social hacia las autoridades.

En el plano individual coexisten la expectativa y demanda de acciones por parte del estado que producirían disminución de los accidentes (mejoramiento de los caminos, de la señalización, mayores controles y sanciones a los infractores) y la creencia de que en el plano personal no es necesario ningún cambio, pues de producirse la participación en un accidente este sería producto de una circunstancia fatal e inevitable, o responsabilidad de un tercero.

Hay otro aspecto relevante que está presente en la deliberación pública: la normativa de tránsito. La regulación legal se vincula habitualmente con conflictos reales o posibles y, en el caso del tránsito, la normativa surge para mediar entre los intereses de los particulares, o entre estos y el Estado; es decir, para dirimir el uso del espacio público. Esto es necesario porque la población circula en forma continua.

A través de los medios o de reclamos de los padres, llega a las escuelas una demanda de abordaje de los problemas sociales vinculados con el tránsito y la circulación. Diferentes disciplinas contribuyen a ubicar esta problemática en el marco de las políticas públicas y a resignificar la demanda social desde la función específica de la escuela.

Los geógrafos utilizan el concepto de flujo para referirse a los movimientos de personas y vehículos. En mayor o me-

nor medida, la gente transita por diferentes motivos y dedica una parte importante de su tiempo a esos traslados. En cada localidad, la circulación no es igual en todos los barrios ni a toda hora. Los vecinos transitan hacia adentro, hacia afuera o a través de su localidad. Transitan de una ciudad a otra o entre ellas y las zonas suburbanas o rurales.

En este punto se entrelazan los aportes de la historia y la geografía, pues el territorio es una construcción sociocultural cuya condición actual puede rastrearse en el pasado remoto o reciente. En su comprensión se entrelazan la historia y la geografía.

El tránsito es un problema complejo que, a partir de los análisis históricos y geográficos, suscita reflexiones jurídicas y éticas. El campo jurídico reúne toda la legislación y jurisprudencia emanada de diferentes niveles del Estado para el tránsito y el transporte. La reflexión ética, en tanto, recoge los problemas vinculados con las consecuencias previsibles en las acciones de los transeúntes y las responsabilidades emergentes del ejercicio del derecho de tránsito en el seno de una sociedad.

La movilidad es una necesidad y un derecho de todos los ciudadanos, ya que contar con medios de transporte adecuados es parte de la calidad de vida, cualquiera sea el entorno donde habite cada uno. El habitante de las zonas rurales tiene modalidades y necesidades de circulación diferentes de quienes radican en localidades medianas o grandes urbes, pero sus derechos son iguales y merecen la misma atención.

Posibilitar y garantizar un tránsito de calidad en condiciones de equidad es res-

ponsabilidad del Estado, quien tiene el deber de regular el ejercicio de estos derechos, pues tal es el origen y el sentido de las normas jurídicas sobre circulación, tránsito y transporte.

La acción del Estado debe tender a que cada ciudadano transite por la vía pública con el mínimo riesgo posible de accidente. Como todo derecho, su regulación demarca responsabilidades: el derecho de cada ciudadano a transitar implica el deber del Estado de permitir, posibilitar y garantizar el pleno ejercicio de ese derecho y, a su vez, la responsabilidad de cada ciudadano es ejercer el derecho propio respetando el de los demás¹¹.

En el tránsito se encuentra presente una cuestión ética que involucra las acciones de los distintos sectores: por más que haya renovaciones en la legislación, no se logran modificaciones inmediatas en las costumbres y mucho menos en las mentalidades.

Gestar la responsabilidad cívica y moral de los transeúntes es parte del desafío más amplio, el de hacer entender que ser ciudadano significa tomar conciencia de los conflictos o problemas que surgen en la realidad más próxima, en nuestro entorno mediato e inmediato, y ser más sensibles para tratar de aportar y contribuir a su mejora.

¹¹ Siede, Isabelino, op. cit.

Crterios para la educacin del transeúnte

Si el eje de la propuesta es la formacin del ciudadano que transita, entonces las normas de tránsito debieran ser entendidas como una necesidad racional de la convivencia en vez de abordarse como decisiones ajenas sin sustento alguno. Este aspecto es fundamental a fin de inscribir la educacin del transeúnte en la educacin para la ciudadanía, pues uno de los propósitos centrales de la escuela es contribuir a la construccin de prácticas morales autónomas y solidarias.

El tránsito reúne derechos y responsabilidades de diferentes sectores, que se traducen en conflictos no siempre fáciles de resolver. En este contexto, la escuela puede aportar al análisis de cuestiones vinculadas con el espacio público, con su uso y su regulacin. La escuela puede y debe preparar a los estudiantes para circular con conciencia de los derechos y responsabilidades que le competen a cada ciudadano; debe prepararlos para participar de los debates que se susciten acerca de las modalidades y las regulaciones de circulacin; debe prepararlos para que asuman una actitud de participacin crítica y creativa en la resolucin de los conflictos que atañen al espacio público en sus aspectos territoriales.

No se trata sólo de que los estudiantes tomen conciencia de la necesidad de respetar las normas, sino de que se apropien del problema y se hagan cargo de analizar la legitimidad de las respuestas.

A su vez, la preparacin para transitar incluye al menos tres aspectos: la formacin del peatn, la formacin del usuario de transporte público de pasajeros y la formacin del conductor de ve-

hículos. Se trata de tres prácticas diferentes y convergentes, pues las modalidades de circulacin van variando según la edad de los alumnos, sus posibilidades económicas, sus elecciones.

En todos los casos, se busca que los estudiantes encuentren significatividad personal y utilidad concreta de los contenidos escolares, a fin de comprometer su interés en el aprendizaje.

El aporte de las disciplinas se inscribe en criterios pedagógicos sobre los cuales se asienta la enseanza. Son criterios de diferente envergadura, pero todos tienen consecuencias didácticas, ya sea en la seleccin de contenidos o en la secuenciacin de las actividades propuestas. A continuacin, presentamos algunos de esos criterios:

Observar y analizar el tránsito y el transporte en situaciones cotidianas

Se requiere una observacin asistida del entorno próximo del alumno para reconocer y relevar los espacios, objetos, las personas y modos de circulacin de los usuarios de la vía pública.

La tarea de enseanza debe incluir las situaciones vitales cotidianas, o posibles, de los estudiantes, estimulando la observacin crítica de los modos de circulacin y transporte y procurando todo el tiempo el involucramiento personal y autocrítico que permita la vinculacin de los conceptos que se enseñarán con la realidad. De esta manera se propicia un análisis estratégico de las decisiones de circulacin en funcin de riesgos y beneficios personales y sociales.

Advertir que la circulación existente no es un fenómeno natural sino una construcción social

La posibilidad de visualizar los problemas y de modificar las actitudes de tránsito depende en buena medida de que los estudiantes puedan concebir otras modalidades posibles. Para ello, es necesario que la enseñanza permita comparar las redes y flujos del entorno cercano con las existentes en otros contextos, que los estudiantes analicen experiencias de otras localidades argentinas o extranjeras, actuales o pasadas, que discutan propuestas elaboradas desde diferentes organizaciones.

La escuela tiene la responsabilidad de habilitar la deliberación sobre problemas del tránsito frente a los cuales los estudiantes pueden tomar posición y generar propuestas.

Mirar el tránsito y el transporte desde diferentes perspectivas

Como toda enseñanza referida a la realidad social, un componente básico para la comprensión de los problemas y para la desnaturalización de las respuestas habituales es facilitar en los estudiantes la adopción de diferentes puntos de vista. En este caso, los conflictos de tránsito se aprecian de otro modo desde la óptica de los peatones, de quienes conducen vehículos livianos o de los automovilistas. Los transeúntes observan aspectos diferentes de la eficacia y perti-

nencia de las redes de los que observan los funcionarios del gobierno; el transporte de pasajeros se evalúa de distinto modo por parte de los usuarios, los empresarios o trabajadores; el recorrido de una línea de transporte de cargas o de pasajeros puede ser indiferente para los habitantes de las ciudades terminales y clave para los habitantes de zonas rurales o pequeñas localidades que se ven afectados por su presencia o ausencia.

A su vez, geógrafos, urbanistas, abogados o ingenieros pueden analizar cada uno de estos problemas desde conceptos y perspectivas disímiles, atendiendo a diferentes objetos de estudio a partir de una misma realidad.

Vincular hechos y derechos

Toda norma tiene sentido en función de los conflictos reales o hipotéticos que busca regular y en relación con ellos debe ser enseñada cada disposición relacionada con la circulación. En tanto la enunciación legal es una respuesta a un problema y, como tal, tiene fundamentos técnicos y políticos, éstos pueden ser revisados y corregidos.

Por tales motivos, la enseñanza de las normas viales tiene que vincular lo legal con la realidad social que busca atender y con las prácticas reales de circulación. El aporte de la escuela a la formación del transeúnte es a través del conocimiento y no puede reducirse a un mero adiestramiento o entrenamiento.

Propuestas didácticas

Educación General Básica

Primer Ciclo

Veo veo¹²

Introducción:

Los transeúntes circulan de diversas formas; incluso un mismo transeúnte puede modificar su estilo de circulación según los momentos del día, según las calles, según lo apurado que esté por llegar a destino. Las diferentes modalidades de circulación de los transeúntes influyen en el aumento o en la disminución de los riesgos de fricción que la circulación trae aparejados. Por eso, existen normas que regulan dicha circulación.

Propósitos:

Se intenta que los docentes puedan abordar con sus alumnos las siguientes ideas:

La circulación genera fricción.

Las diversas modalidades de circulación de los transeúntes pueden aumentar o disminuir los riesgos.

Hay normas que regulan la circulación y que apuntan a disminuir dichos riesgos.

Propuesta:

A través de esta propuesta se analizarán las diferentes modalidades de circulación de los transeúntes.

Primer momento:

El docente organizará el siguiente juego con los chicos. Elegirá la foto de una situación de calle en la que se pueda ver a un conductor en un auto, a otro con-

ductor en un colectivo, a un peatón en la parada de colectivos, a un auto parado sobre la senda peatonal, etcétera. Junto con ella, planteará varias frases sueltas. Por ejemplo:

“Este para justo en el medio y no deja que pasemos los demás”

“Si me detengo justo en la parada, seguro que me agarra el semáforo en rojo”

“Qué peligroso”

“A ver si viene... no veo nada”

“¿Justo ahí se tenía que poner?”

Se presenta la foto y los carteles con las frases. Hay que descubrir a qué personaje le corresponde cada frase. Luego, los niños tienen que explicar, poniéndose en el lugar del supuesto autor de la frase, los motivos por los cuales puede haberla dicho. Otra posibilidad es que el docente, sin dar las frases ya confeccionadas, pida a sus alumnos que les hagan decir a los personajes que están en la foto aquello que consideran que estas personas estarían pensando.

Luego, el docente recuperará las modalidades de circulación de los chicos a través de preguntas como: ¿Por dónde cruzás las calles? ¿Dónde esperás el colectivo? ¿Qué cosas de las que hacés te parece que ayudan a que todos circulen? ¿Qué cosas de las que hacés te parece que dificultan que todos circulen?

Segundo momento:

Luego de la charla, el docente propondrá realizar una salida con el objetivo de que los chicos observen las conductas de

¹² Esta propuesta para EGB 1 es una adaptación de la que se halla en el Documento de Trabajo N° 5 del área de Formación Ética y Ciudadana de la Secretaría de Educación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. El mismo puede leerse en la siguiente dirección de página web: www.buenosaires.gov.ar/educacion/docentes/planeamiento/docum/areas/formetic/doc5.pdf

Propuestas didácticas

los transeúntes durante un tiempo determinado (entre 20 y 30 minutos) en función de analizar qué actitudes ayudan o dificultan la circulación y por qué.

El grupo se dividirá en equipos que centrarán su atención en distintos aspectos. Para orientar a cada grupo en su observación, es conveniente realizar una lista de aspectos. Por ejemplo:

- Equipo “los que cruzan”: dónde esperan los peatones que cambie el semáforo para cruzar la calle; por dónde cruzan la calle los peatones; si respetan o no la indicación de los semáforos;
- Equipo “colectivos”: dónde espera la gente los colectivos; dónde paran los colectivos; si respetan o no la indicación de los semáforos;
- Equipo “autos”: dónde paran los autos cuando el semáforo está en rojo; dónde estacionan los conductores de autos; si respetan o no la indicación de los semáforos;
- Equipo “peatones”: actitudes de la gente que camina: si se “atropellan” o no, si corren en la vereda.

Tercer momento:

En el aula se pondrá en común lo observado y se analizarán las diferentes conductas en términos de riesgos que implican o que evitan, según los casos.

Luego, es recomendable que el docente trabaje con los chicos el contenido de algunas normas existentes que regulan la circulación de los transeúntes. El docente deberá plantear la diferencia entre aquellas situaciones observadas para las que existen normas y aquellas para las que no.

Cuarto momento:

En esta etapa, la propuesta es que los chicos realicen una devolución a la comunidad de lo que han analizado y aprendido en relación con el tema, elaborando alguna manera de mostrarlo y comunicarlo. Se puede hacer a través de diversas vías: afiches en la escuela con tablas y cuadros a partir de los datos recogidos, muestra de dibujos y pinturas, historietas, campañas publicitarias (dentro de la escuela o en el barrio) de las normas estudiadas.

Propuestas didácticas Educación General Básica Segundo Ciclo

1) El juego de la calle (Dramatización áulica)¹³

Introducción:

Si tenemos en cuenta que el tránsito es un sistema organizado y conformado por el hombre, al hacer educación vial o del transeúnte, trabajamos para generar un conocimiento motivador de actitudes y conductas responsables y solidarias en la vía pública. Para que estos aprendizajes se concreten desarrollamos actividades participativas, con la modalidad de talleres, donde el alumno es el verdadero protagonista de la acción, procurando estimular su capacidad reflexiva y de observación para la resolución de situaciones problemáticas, partiendo de su nivel madurativo y de la realidad en la que vive y que le es significativa, para ampliar sus horizontes y brindarle nuevas posibilidades para su vida comunitaria.

Objetivos:

A través del juego se espera que los chicos comprendan que:

- El tránsito es un sistema conformado por todos los que circulamos por la vía pública;
- Cada uno de nosotros es el responsable del tránsito, porque hace a una parte de él;
- En la vía pública dependemos unos de otros;
- Las señales y normas del tránsito son las reglas que ordenan el sistema y es importante conocerlas para evitar accidentes y circular con seguridad.

Propuesta:

Primer momento:

El docente propone preparar del lugar en el que se desarrollará la actividad motivando a los alumnos con el desafío de hacer el tránsito en el aula. Con sus sugerencias y los elementos disponibles (mesas y sillas) los chicos arman una "ciudad".

Se ubican los bancos en el aula de manera que se diferencien zonas cuadradas, ocupadas por ellos, que representarán las manzanas y sendas para circulación (preferentemente estrechas). En esta configuración del espacio es necesario no diferenciar calle y vereda, ni colocar señalizaciones ni normas. Si surge la propuesta en los chicos el docente dirá que "por ahora no" y propondrá imaginar qué edificación compone cada manzana y "armar entre todos la ciudad".

Segundo momento:

Luego, el docente propone a los chicos, que están todos juntos parados al frente del aula: "Cada uno de ustedes será alguien que circula por la calle. Elijan quién quiere caminar (ser peatón) y quién quiere andar en auto (representarán que son conductor y vehículo a la vez)". Pueden elegir el vehículo que prefieran: moto, camión, bicicleta, etc. Tienen que presentarse y presentar el modelo de auto elegido.

Cuando escuchen "¡andando!" cada uno dejará su casa imaginaria, y echará a andar por las calles en cualquier dirección y velocidad... pero, atención, cuando es-

¹³ Esta propuesta es una adaptación de la que se halla en María Cristina Isoba. Luchemos por la Vida. Revista 0 – Año 1 – 1994

Propuestas didácticas

cuchen “ ¡más rápido!” acelerarán. Y al escuchar “ ¡suficiente!”, deberán detenerse. Será el fin del juego.

Tercer momento:

Ya sentados cada uno en su lugar, el docente invita a los chicos a hacer comentarios a partir de algunas preguntas: ¿cómo se sintieron?, ¿qué pasó aquí?, ¿por qué pasó?

El docente debe orientar el diálogo motivando la observación de los chicos sobre: características de la circulación que se generó, situaciones de choque y/o conflicto, causas de estas situaciones (por falta de espacio, porque no había semáforos, manos y contramanos).

Luego de este intercambio, el docente señala algunos conceptos que se han estado trabajando: “ En el juego reprodujimos por un ratito el tránsito en la vía pública. Descubrimos que éste es un ‘sistema’ formado, principalmente, por todos los que circulan por ella, ya sea por la calzada o la vereda. Decimos que es un sistema, porque la conducta de cada uno influye y condiciona la conducta de los otros. En el tránsito interdependemos unos de otros como hemos visto en situaciones ocurridas en el juego. Diferenciando el juego de la realidad, podemos darnos cuenta de que aquí, los roces o choques fueron divertidos, pero en la vía pública pueden ser muy peligrosos. Entre todos, piensen qué cosas pueden provocar accidentes y qué cosas ayudan a evitarlos”.

A partir de las reflexiones de los chicos, el docente introduce el tema de la importancia de que exista un ordenamiento del tránsito (por medio de manos y contramanos, semáforos, pasos peatonales, etc.), y que todos (peatones, ciclistas, automovilistas, etc.) conozcan y respeten las normas y señales, que permiten que

en el sistema del tránsito todos puedan moverse con seguridad. Porque entrar al espacio compartido de la vía pública no es un juego, es cosa seria.

2) Detectives en el tránsito¹⁴**Introducción:**

“Detectives en el tránsito” constituye un taller diseñado para que, una vez comprendido el concepto de tránsito como sistema, el educando comience a reconocer, a partir de la observación crítica del tránsito cotidiano próximo a la escuela, que él también compone diariamente los roles de cada usuario de la vía pública y las características de su comportamiento, comenzando a discriminar reflexivamente los comportamientos de riesgo o inseguros de los seguros. Al ser una propuesta de actividad grupal, la observación y el descubrimiento individual se verá enriquecido con el aporte del grupo de pares y la intervención del docente, que debe procurar estimular por medio de preguntas la observación y reflexión del grupo.

Objetivos:

- Reconocer a cada usuario de la vía pública en su comportamiento habitual dentro del sistema del tránsito.
- Discriminar los comportamientos seguros de los inseguros.
- Reconocer y comprender las situaciones de riesgo que se presentan en el tránsito.
- Identificarse con los observados y desde la propia vivencia, reflexionar acerca de las motivaciones de los mismos.
- Comprender las conductas seguras que evitan posibles accidentes y que permiten una sana convivencia en el sistema del tránsito.

¹⁴ Esta propuesta es una adaptación de la que se halla en Luchemos por la Vida, 1994. Revista Luchemos por la Vida N° 1, 1994

Propuestas
didácticas

Propuesta:

Primer momento:

Observación en grupos del entorno vial de la escuela para registrar, durante 10 minutos, todos los comportamientos de riesgo de los usuarios del sistema (peatones, conductores y pasajeros).

Segundo momento:

De vuelta en clase puesta en común de lo observado y discusión del por qué constituyen conductas de riesgo (reconocimiento de conductas seguras).

Autoreconocimiento-identificación de cada uno entre los comportamientos registrados (¿Yo hago algunas veces lo observado?)

Análisis de las motivaciones de este comportamiento (¿por qué lo hago?).

Reconocimiento guiado (por el docente) de la conveniencia y sentido de los comportamientos seguros.

Análisis de la relación entre la cantidad de comportamientos observados y la cantidad de accidentes de tránsito que se producen (reconocimiento de la causalidad de los accidentes).

Propuestas didácticas

Educación General Básica

Tercer Ciclo

1) Circulación en bicicleta¹⁵

Propuesta

Introducción:

La bicicleta es el medio de transporte más accesible, manual y de fácil conducción. Comúnmente los niños la utilizan desde una edad muy temprana por lo que muchos se inclinan a considerarlo como un juguete. Por el contrario, debe ser tenido en cuenta como un vehículo cuyo conductor debe atenerse a las normas y reglas de circulación.

El docente podrá acercar al niño al mundo de la normativa, la cual surge como una necesidad de la sociedad y cuya observancia debe efectuarla con el consentimiento de que la misma resulta conveniente tanto en lo individual como en lo colectivo.

Objetivos:

Lograr que los alumnos:

- Descubran en el cumplimiento de las normas de tránsito la conveniencia social que las mismas representan.
- Reparen en los riesgos a los que están expuestos por el incumplimiento, tanto propio como de terceros, de la legislación.
- Reconozcan la responsabilidad que les cabe en el adecuado estado de un vehículo para circular en forma segura por la vía pública.
- Comprendan el motivo por el que se establecen las prioridades de paso en la vía pública y la importancia de su respeto.

Primer momento

Análisis del marco normativo:

1) Los estudiantes deben buscar, dentro del texto de los artículos 29° y 30° de la Ley de Tránsito 24.449 aquellos incisos o puntos que se refieren a la bicicleta.

ARTÍCULO 29°- CONDICIONES DE SEGURIDAD. Los vehículos cumplirán las siguientes exigencias mínimas, respecto de:

a) En general:

1. Sistema de frenado, permanente, seguro y eficaz;
2. Sistema de dirección de iguales características;
3. Sistema de suspensión, que atenúe los efectos de las irregularidades de la vía y contribuya a su adherencia y estabilidad;
4. Sistema de rodamiento con cubiertas neumáticas o de elasticidad equivalente, con las inscripciones reglamentarias;
5. Las cubiertas reconstruidas deben identificarse como tal y se usarán sólo en las posiciones reglamentarias. Las plantas industriales para reconstrucción de neumáticos deben homologarse en la forma que establece el Artículo 28° párrafo 4;
6. Estar contruidos conforme la más adecuada técnica de protección de sus ocupantes y sin elementos agresivos externos;
7. Tener su peso, dimensiones y relación potencia-peso adecuados a las normas de circulación que esta ley y su reglamentación establecen,

b) Los vehículos para el servicio de carga y pasajeros, poseer los dispositivos especiales, que la reglamentación exige de acuerdo a los fines de esta ley.

c) Los vehículos que se destinen al servicio de transporte de pasajeros estarán diseñados

¹⁵ Esta propuesta ha sido elaborada por Automóvil Club Argentino (A.C.A) Oficina Educación Vial.

Propuestas didácticas

específicamente para esa función con las mejores condiciones de seguridad de manejo y comodidad del usuario, debiendo contar con:

1. Salidas de emergencia en relación a la cantidad de plazas;
 2. El motor en cualquier ubicación, siempre que tenga un adecuado aislamiento termo-acústico respecto al habitáculo. En los del servicio urbano el de las unidades nuevas que se habiliten, deberá estar dispuesto en la parte trasera del vehículo;
 3. Suspensión neumática en los del servicio urbano o equivalente para el resto de los servicios;
 4. Dirección asistida;
 5. Los del servicio urbano, caja automática para cambios de marcha;
 6. Aislación termo-acústica ignífuga o que retarde la propagación de llama;
 7. El puesto de conductor diseñado ergonómicamente, con asiento de amortiguación propia;
 8. Las unidades de transporte urbano de pasajeros que se utilicen en ciudades con alta densidad de tránsito, un equipo especial para el cobro de pasajes, o bien dicha tarea debe estar a cargo de una persona distinta de la que conduce
- d) Las casas rodantes motorizadas cumplirán en lo pertinente con el inciso anterior.
- e) Los destinados a cargas peligrosas, emergencias o seguridad, deben habilitarse especialmente
- f) Los acoplados deben tener un sistema de acople para idéntico itinerario y otro de emergencia con dispositivo que lo detenga si se separa.
- g) Las casas rodantes remolcadas deben tener el tractor, las dimensiones, pesos, estabilidad y condiciones de seguridad reglamentarias.
- h) La maquinaria especial tendrá desmontable o plegable sus elementos sobresalientes.
- i) Las motocicletas deben estar equipadas con casco antes de ser libradas a la circulación.
- j) Los de los restantes tipos se fabricaran según este título en lo pertinente.
- k) Las bicicletas estarán equipadas con elementos retrorreflectivos en pedales y ruedas, para facilitar su detección durante la noche.

2) Una vez extraídos aquellos puntos referidos a la bicicleta, se le solicitará a los alumnos que, en conjunto, elaboren un listado de todos los elementos que deben estar en perfectas condiciones en el vehículo.

3) A continuación, leerán el artículo 4° de la Ordenanza 38876 de la Ciudad de Buenos Aires

Ordenanza 38847

(...)

Artículo 4° De las funciones de seguridad: Las bicicletas deberán poseer las siguientes características:

- a) Un sistema de frenos que actúa sobre sus ruedas
- b) Una base de apoyo para el pie en cada pedal
- c) Una campanilla timbre o bocina para llamar la atención, cuyo sonido debe resultar audible a 30 metros de distancia bajo condiciones de tránsito mediano.
- d) Un elemento catadióptrico rojo, de superficie no inferior a 20 cm², en la parte trasera. En marcha nocturna deberá utilizar una luz de color blanco, orientada hacia delante, visible desde no menos 150 metros de distancia en condiciones atmosféricas normales
- e) Un elemento catadióptrico blanco, de superficie no inferior a 20 cm² en la parte delantera. En marcha nocturna deberá utilizar una luz de color blanco, orientada hacia delante, visible desde no menos 150 metros de distancia en condiciones atmosféricas normales.
- f) Un elemento catadióptrico, de color blanco, rojo o amarillo en los rayos de cada rueda, visible de ambos lados

4) Luego, responderán a las siguientes preguntas:

- ▣ ¿Suelen llevar las bicicletas todos estos elementos? ¿Cuáles no se observan comúnmente?
- ▣ ¿Estos elementos deben llevarse porque lo establece la norma o por seguridad?

Propuestas didácticas

Segundo momento

1) Los alumnos leen la siguiente parte del artículo 3° de la Ordenanza 38847 del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

Ordenanza 38847

(...)

Artículo 3° De la terminología: Entiéndase por:

a) Vía pública de comunicación para vehículos: Autopistas, avenidas, carreteras, caminos, calles, callejones, pasajes, sendas, pasos de cualquier naturaleza incorporados al dominio público o a las áreas así declaradas por la autoridad, por la que se encuentre autorizado el tránsito de vehículos (Brevemente: vía de comunicación).

b) Ciclorrodados: Vehículos no motorizados que posean dos o tres ruedas.

c) Bicicleta: Ciclorrodado de dos ruedas.

d) Circuito para bicicletas: Sistema integrado y cerrado de calzadas, carriles y sendas para bicicletas

e) Calzada para bicicletas: Sector señalizado por el que exclusivamente pueden circular bicicletas

Cuando esta vía forma parte de una calzada para tránsito general, existirá una separación física o un espacio abierto entre ella y el sector por el que transitan los vehículos motorizados.

f) Carril para bicicletas: Sector señalizado de la calzada, de características análogas al anterior que, cuando forme parte de una calzada para tránsito general, se diferenciará de ella por medio de demarcaciones

g) Sendas para bicicletas: Sector señalizado y especialmente condicionado de las aceras, caminos y senderos peatonales, por el que pueden circular bicicletas.

(...)

2) Luego de esta lectura, los estudiantes deben determinar, dentro de los diferentes tipos de vías de circulación para bicicletas, si existe alguna/s de ellas en el barrio, partido o municipio.

3) A continuación, intercambiarán opiniones sobre ventajas y desventajas de la

utilización de vías exclusivas o que dan prioridad a este vehículo.

Tercer momento:

1) Los alumnos leen el proyecto de ley para la creación de ciclovías de la Prof. Olijela del Valle Rivas cuya fecha es el 09 de abril de 1996

Senado de la Nación:
Fundamentos
Señor Presidente:

La idea de impulsar la habilitación o construcción de ciclovías en las grandes ciudades, como forma de atemperar el impacto negativo que las grandes concentraciones poblacionales tienen sobre la calidad de vida de sus habitantes, no es nueva. Sobre la base del antecedente que constituye la experiencia desarrollada por numerosos centros urbanos europeos, la ciudad de Buenos Aires ha sido objeto de proyectos y estudios tendientes a incorporar en su trama urbana el diseño de vías específicas tendientes a incorporar en su trama urbana el diseño de vías específicas de circulación para este medio de transporte no contaminante. Estos proyectos, sin embargo, parecen carecer todavía de un grado de concentración suficiente como para verse plasmados a corto plazo sobre la realidad.

Una red de ciclovías, convenientemente articulada con las redes de transporte público, debería contemplar en su trazado zonas de estacionamiento y guardería, así como también la posibilidad de viajar con las bicicletas en los medios de transporte público. El diseño de la red debería garantizar el desplazamiento por toda la superficie de la ciudad, sin quedar restringido a un solo sector de la misma, ni tener un mero fin de esparcimiento.

A las ventajas ambientales que podría deparar el uso generalizado de la bicicleta como medio de locomoción, disminución de los ruidos y polución atmosférica, podemos agregar la reducción previsible en la tasa de accidentes de tránsito. Estos factores de beneficio en la calidad de la vida de las ciudades se va complementando, además, por el efecto positivo que el ciclismo, como actividad física, tiene sobre la salud. Como se sabe, la vida sedentaria, característica de la forma de vida urbana, es uno de los más importantes factores de riesgo para las enfermedades de tipo cardiovascular. El ciclismo es una actividad física que se adapta fácilmente a las diversas posibilidades corporales y podría contribuir a evitar en parte el sedentarismo.

Propuestas didácticas

Por las razones expuestas, el Poder Ejecutivo Nacional podría erigirse como promotor y coordinador de estudios de factibilidad que los diferentes gobiernos provinciales y las jurisdicciones municipales correspondientes deberían realizar para llevar a concreción, de acuerdo con las necesidades y posibilidades de cada ciudad, un proyecto de esta naturaleza.

Proyecto de comunicación

El Honorable Senado de la Nación:

Vería con agrado por el Poder Ejecutivo Nacional, a través de los organismos que corresponda, coordine acciones con los gobiernos provinciales y con las autoridades municipales de la ciudad de Buenos Aires para impulsar un programa de desarrollo integral de ciclovías en todos los centros urbanos de alta densidad poblacional del territorio nacional."

2) Luego de la lectura se establece un debate sobre las siguientes cuestiones:

¿Qué propone la autora del proyecto?
¿Qué piensan de esta propuesta?

¿Qué relación hay entre la ciclovía y el cuidado del medio ambiente?

¿Sería factible implementar ciclovías en tu barrio o municipio?

Cuarto momento

Prevía discusión de criterios para el trazado de una ciclovía, se les propondrá a los alumnos que en un plano de la ciudad, municipio o barrio demarquen recorridos tentativos de ciclovías. Mediante la confección de cuadrícula ampliada se puede realizar un plano mural con los distintos recorridos propuestos.

2) La bicicleta como medio de transporte¹⁶

Introducción

La Seguridad Vial no depende solamente de los adultos que conducen automó-

viles, sino también es importante que cada uno tome conciencia de su responsabilidad como peatón o como conductor de bicicletas. Esta actividad busca generar actitudes positivas en los adolescentes que se trasladan en bicicletas para lograr un tránsito más seguro.

Propósitos:

- Promover el interés de los adolescentes respecto de la temática a tratar.
- Incrementar el conocimiento que posee el grupo sobre la temática.
- Promover la consideración y análisis de las distintas conductas de los adolescentes, y la evaluación de sus posibles consecuencias.
- Implementar modalidades de prevención específicas con la participación activa y la reflexión.
- Propiciar en el grupo la emergencia e intercambio de dudas, temores y opiniones en un ámbito de libertad y respeto mutuo.
- Posibilitar al grupo la articulación con contenidos informativos para el desarrollo de actitudes que contribuyan al mejoramiento global de las condiciones de vida, centrándose en la prevención del accidente de tránsito.

Propuesta

Primer momento

El docente introduce la actividad, poniendo en común cuales serán los objetivos y temas que se desarrollarán dentro de la misma:

Luego, los alumnos leen las recomendaciones dadas por CESVI Argentina para la circulación en bicicleta extraídas de la nota "Uso del Casco" en www.cesvi.com.ar

¹⁶ Esta propuesta es una adaptación de la elaborada por CESVI Argentina / Departamento de Seguridad Vial

Propuestas didácticas

Segundo momento

Una vez leídas las recomendaciones, el docente propicia un debate a partir de la lectura de las siguientes situaciones

- Un ciclista va andando por la calle en el medio de los demás vehículos sin la protección que éste necesita y llega a su destino sin ningún inconveniente.
- Un ciclista va andando con sus amigos por la calle en forma paralela hasta llegar a su destino. Usan casco y la protección necesaria para conducirse por la vía pública.
- Un ciclista se conduce por la vereda con el resto de sus compañeros en fila india prestando mucha atención al paso de peatones.
- Un ciclista y un amigo se conducen ambos en su bicicleta con casco. Al llegar a un garage disminuyen la velocidad, observan si está entrando un vehículo y, como no existe ningún peligro, siguen sin inconveniente alguno.
- Un ciclista se conduce por la calle lo más cerca posible de la vereda, utiliza casco y la protección adecuada. Cuando llega a la esquina, observa si viene algún vehículo y, como no avista a ninguno, dobla sin inconvenientes.
- Se organiza una carrera con los chicos del barrio. Todos se alistan en la esquina de la cuadra. Un compañero da la largada y al llegar a la intersección de las calles, por donde nunca pasa ningún vehículo, la mayoría desciende la velocidad, y siguen de largo hasta llegar a la meta final.

Luego de leer cada una de estas situaciones, los alumnos debaten en grupos de no más de 6 personas sobre errores que cometen algunos ciclistas y posibles

consecuencias de esos errores. Finalmente, intercambian pareceres sobre cómo se conduce cada uno de ellos en la vía pública cuando andan en bicicleta o sobre situaciones que hayan presenciado en las que los ciclistas no toman en cuenta las recomendaciones pertinentes.

Tercer momento

El docente presenta un texto en el que se describe una situación riesgosa.

Carla, la mamá de Juan, justo en el horario de salida de su hijo del Jardín de Infantes, debía de realizar un pago en el Banco. Por eso le pidió a Martín (el primo mayor de 13 años), que lo fuera a buscar.

Martín fue a buscar a su primo con su bicicleta. A toda velocidad llegó hasta la puerta del Jardín.

Los chicos saludaron a sus maestras con un beso y salieron ordenadamente.

Juan se puso muy contento al ver que lo había venido a buscar su querido primo.

Como otras veces, Martín lo alzó y lo sentó en el marco de la bici.

Comenzó a pedalear hasta la casa pero, al pasar por encima de una piedra que no había visto, perdieron el equilibrio y los dos cayeron al suelo. Un auto que venía detrás tuvo que frenar de golpe y casi los atropella. Como no llevaban casco, Juan se lastimó la cabeza al golpear contra el asfalto. Al ver la sangre en el rostro de Juan, Martín se asustó muchísimo. Pidió ayuda al conductor que había frenado y éste los llevó al hospital más cercano. Por suerte la herida no era muy profunda pero hubo que coserla con varios puntos.

Luego de leer esta situación el docente propone que los alumnos analicen cada una de las acciones de los protagonistas y que evalúen responsabilidades y otras posibles consecuencias de estas acciones. Finalmente, les pide que rescriban la situación mostrando conductas recomendadas.

Propuestas didácticas

Nivel Polimodal

El sentido de las normas¹⁷

(Actividad para alumnos de primer año de polimodal en interacción con alumnos del último año de EGB 2)

Introducción:

La característica central de la actividad pasa por el rol asignado a los adolescentes. Se trata de considerarlos sujetos activos de la sociedad y no meros receptores pasivos o medios, de modo tal que puedan vivenciar que su acción es capaz de producir cambios en la comunidad.

En la medida en que los adolescentes trabajan activamente buscando información, reflexionando y transmitiendo vivencias a los más chicos, logran una conscientización que los transforma en agentes multiplicadores, ya que forman parte de distintas redes sociales (familia, amigos, instituciones).

En cuanto a los más chicos suele suceder que el trabajo con alumnos mayores es muy bien recibido y permite un abordaje más productivo del tema.

Propósitos:

Que los alumnos:

1. Comprendan el beneficio individual y colectivo que conlleva el cumplimiento de las normas.
2. Promuevan y estimulen el conocimiento de las normas de tránsito, su contenido y funcionalidad, desde una perspectiva interaccional, crítica y vivencial.
3. Se perciban a ellos mismos como sujetos activos de la sociedad y que, en tan-

to ciudadanos, son capaces de producir cambios en la sociedad en que viven.

Momentos de la actividad:

1. Introducción al tema. Investigación-relevamiento.
2. Juego y reflexión acerca del sentido de las normas.
3. Preparación de visita a alumnos del último año de EGB 2
3. Interacción con alumnos del último año de EGB 2.

Primer momento:

Se pone a los alumnos en contacto con noticias provenientes de distintos medios, acerca de accidentes del tránsito, se analizan, se discuten y se trabaja en clase sobre las sensaciones y el impacto afectivo que éstas les generan. Éste resulta un punto fundamental, en tanto permite evaluar con qué grado de sensaciones de indiferencia, impotencia, o sensaciones eventualmente opuestas, nos encontramos al comienzo de este emprendimiento. Luego, los estudiantes salen a recorrer el barrio con el propósito de tener una primera aproximación al problema, funcionando como agentes para la detección y caracterización de los problemas del tránsito. Este trabajo incluye el registro de las distintas infracciones que puedan detectar, en una planilla confeccionada y discutida con anterioridad.

Segundo momento:

Con el objetivo de lograr una comprensión acabada del sentido social de las

¹⁷ Dres. Eduardo Guelerman y José Nesis. Ecos Escuela Secundaria/DGSV.

Propuestas didácticas

normas, se trabaja en base al planteo de distintas situaciones interactivas basadas en la "teoría de juegos".

Juego Auto-Camión:

- a) Se divide a la clase en parejas y se le entrega a cada alumno dos tarjetas, una que tenga escrita la palabra "auto" y otra la palabra "camión" (la palabra puede reemplazarse por un dibujo)
- b) En cada mano del juego cada alumno debe extraer una de las tarjetas, obteniendo distintos puntajes según lo que hayan jugado ambos jugadores: si el primero juega camión y el segundo auto, al primero le corresponden 3 puntos y al segundo 0. Si los dos juegan auto, los dos sacan 2 puntos; y si los dos juegan camión saca 1 punto cada uno. El objetivo es acumular el mayor puntaje posible.

La idea es que parece más conveniente jugar camión, por lo cual los dos tienden a jugar camión y sacan 1 punto cada uno. Si pudieran confiar el uno en el otro los dos jugarían auto y sacarían 2 puntos cada uno, el problema es que se arriesgan a que el otro jugador saque camión y se queden con 0 punto.

La dinámica del juego consiste en hacerlos jugar 5 manos sin poder hablar entre ellos y registrando los puntajes obtenidos. Luego se les permite que conversen y que vean si pueden llegar a algún acuerdo y vuelven a jugar y registrar los puntajes obtenidos. Una vez finalizado se escribe en el pizarrón los resultados de cada pareja en los dos momentos del juego y se discute sobre lo ocurrido y qué es lo que hubiera sido conveniente.

El objetivo del juego es mostrarles

que lo que hace falta es un acuerdo entre los jugadores, de modo que a cada uno le permita saber de antemano qué va a hacer el otro. O sea que los participantes de una situación determinada acuerdan una manera de actuar que les resulta beneficiosa en la medida que todos la cumplen. Ese es el sentido de las normas, para eso existen. La idea es que la sociedad se impone normas que, en la medida de que todos las cumplimos, nos benefician. La norma es un acuerdo social. Todo grupo se establece ciertas normas sin las cuales es imposible operar adecuadamente.

En este punto sería interesante comentarles la idea de Carlos Nino acerca de la anomia boba y el tránsito que figura en este cuadernillo en el apartado "Noción de anomia" e, inclusive, conversar acerca de cómo ven ellos la relación de los argentinos con las normas y qué lugar nos cabe a cada uno. El objetivo es que no se corran del lugar de ciudadanos y entiendan que somos todos los que hacemos esta sociedad y que el tránsito, en la medida que es un espacio donde todos participamos, es el resultado de nuestro comportamiento.

Tercer momento:

Se prepara la visita a los alumnos de EGB: el docente presenta el esquema propuesto para que sea discutido y reelaborado en conjunto con los chicos que realizarán la visita. Una tarea importante es que piensen un juego para que lleven a cabo los alumnos más chicos de modo que se evidencie la necesidad de compartir y acordar las reglas para poder participar del juego.

Propuestas didácticas

Cuarto momento:

Se realiza la visita de los alumnos del polimodal a alumnos del último año de EGB 2.

Se divide a los alumnos que reciben la visita en grupos de 8 a 10 integrantes para que trabajen bajo la coordinación de 2 o 3 alumnos mayores.

Comienzan dialogando a partir de las siguientes preguntas:

- ¿Cómo ven el tránsito? ¿Qué problemas ven?
- ¿Cómo se van de la escuela? ¿Qué riesgos detectan?
- ¿Por dónde cruzan? ¿Usan la senda peatonal?
- ¿Usan cinturón de seguridad?
- ¿Cómo evalúan la conducta de sus padres en el tránsito?
- ¿De quién creen que depende la solución de este problema?

Se colocan todos los alumnos en ronda y se pide que pasen 2 chicos y jueguen a algún juego de cartas que todos conozcan, pero a cada uno se le da, en secreto, reglas distintas de juego. Se los pone a jugar hasta que quede claro que algo no está funcionando y se pregunta a los observadores qué creen que está sucediendo. La idea es mostrar que es imposible jugar si no compartimos las reglas del juego.

Se realiza el juego Auto-Camión de la misma manera que lo hicieron los chi-

cos del polimodal, pero ahora son ellos los que lo explican. Al finalizar los chicos explican que el objetivo del juego es mostrarles que lo que hace falta es un acuerdo entre los jugadores, de modo que a cada uno le permita saber de antemano que va a hacer el otro. La norma es un acuerdo social. Todo grupo se establece ciertas normas sin las cuales es imposible operar adecuadamente.

Ahora se les pregunta de qué modo podrían relacionar los dos juegos que realizaron con la situación en el tránsito. Una vez que los chicos pudieron expresar sus ideas, alguno de los alumnos mayores explica la idea de Carlos Nino acerca de la "anomia boba" y abre la discusión al respecto.

Para terminar se les pide a los chicos que vuelvan a trabajar agrupados como al principio y que, coordinados por los mayores, conversen acerca de las conclusiones que sacaron de la actividad y las vuelquen en una cartulina.

En los casos en que los maestros de EGB quieran seguir trabajando el tema, sería interesante que les envíen a los mayores el resultado de lo hecho.

Es importante que el docente a cargo de los alumnos mayores intente y favorezca el rol activo de sus alumnos, al tiempo que no deja de tener el control sobre la actividad interviniendo cuando lo considera necesario para que la actividad no pierda su rumbo o para clarificar alguna de las ideas a trabajar.

Guía para el desarrollo de la Jornada docente

1) Reunión inicial general

Tiempo estimado: 15 minutos.

La autoridad a cargo presentará el tema ante el equipo docente, y leerá la "PRESENTACIÓN" que figura en el cuadernillo.

A continuación se propondrá la separación en grupos de 6 a 8 personas para el desarrollo de actividades, cuyas conclusiones se volcarán al grupo total como cierre de la jornada.

2) Trabajo en pequeños grupos

Tema: Algunas nociones básicas

Tiempo estimado: 90 minutos

a) Los docentes acordarán una definición de "tránsito"

Luego, leerán el ítem Noción de "tránsito"

Intercambiarán opiniones sobre los siguientes puntos:

- ¿Cuáles serían los aportes enriquecedores del texto leído a la definición elaborada por el grupo?
- ¿Consideran que el transeúnte tiene presente que "cada vez que sale a la calle entra a formar parte de un todo en movimiento, dentro del cual depende de los otros para lograr su fin? Sí. No. Ejemplos.

b) Los docentes saldrán a observar el tránsito circundante.

- Observarán, en grupo, durante 10 minutos, el entorno vial próximo a la escuela (se sugiere dirigirse a una esquina de una calle cercana a la escuela -no más de 4 cuadras, que sea más frecuen-

tada para hacer más rica la observación- para registrar por escrito todos los comportamientos de riesgo de los usuarios del sistema del tránsito -peatones, conductores y pasajeros-).

- De vuelta en la escuela, repasarán el listado de lo observado y se dará lugar a una discusión grupal:

- ¿Por qué se consideran comportamientos de riesgo algunos de los comportamientos registrados? (reconocimiento de conductas seguras).

- ¿Cada uno de ustedes se reconoce en algunos de los comportamientos de riesgo observados? ¿En cuáles? (auto-reconocimiento).

- ¿Si sabemos que son riesgosos, por qué los realizamos? (análisis de las motivaciones de este comportamiento y discusión grupal)

c) Los docentes leerán la noción de "accidente" presente en el cuadernillo.

Luego, intentarán acordar respuestas a los siguientes puntos:

- Qué relación existe entre los comportamientos de riesgo observados y discutidos y lo que han leído?

- ¿Cuáles son sus creencias acerca de los accidentes? ¿Es frecuente creer que los accidentes les pasan a los demás pero no a uno? ¿Qué relación hay entre las observaciones del tránsito por ustedes realizadas y las creencias individuales acerca de los accidentes?

- ¿Se obtienen beneficios personales al realizar comportamientos de riesgo que, en la mayoría de los casos, son considerados infracciones a la ley? Si. No. Ejemplos.

Luego de este intercambio, leerán la noción de "anomia".

- ¿Qué relación existe entre el texto leído y lo conversado con anterioridad?
- ¿Los altos índices de accidentes de tránsito tendrán relación con lo observado y conversado? ¿De qué manera?
- Elaboren una conclusión general resumida de todo lo tratado.

Tema: El sistema del tránsito: una construcción social

(Tiempo estimado: 30 minutos)

Los docentes leerán este ítem que se encuentra en el cuadernillo.

Luego, responderán a los siguientes puntos:

- ¿Cuáles son, a su juicio, los principales problemas del tránsito en su ciudad, pueblo y alrededores?
- ¿Cuál es la responsabilidad de cada ciudadano y cuál la de las autoridades en la resolución de esos problemas? Especificar.
- ¿Se sabe en su comunidad si ha habido muertos o heridos en accidentes de tránsito en el último año? ¿Cuántos?
- ¿Se sabe cuáles fueron los principales factores causantes de esos accidentes?

Tema: Criterios para la educación del transeúnte

(Tiempo estimado 30 minutos)

El coordinador recapitulará lo hecho en la jornada: “Hasta el momento, ustedes

han sido protagonistas de una experiencia didáctica que involucró diferentes actividades, observación directa del tránsito, lectura del texto y reflexiones acerca de lo observado y leído” .

A continuación, los docentes leerán los “criterios” que figuran en el cuadernillo y, divididos en pequeños grupos, responderán:

- ¿Cuáles de los criterios educativos para la pedagogía de la educación del transeúnte consideran que fueron aplicados en las actividades realizadas?
- ¿Consideran que la propuesta de este cuadernillo es adecuada para el tratamiento de la educación del transeúnte? Fundamental.
- ¿Consideran suficiente la capacitación docente para el desarrollo de esta temática? Sí. No.
- ¿Qué temas consideran prioritarios profundizar para próximas capacitaciones y/ o para la confección de materiales educativos?

Las respuestas a estas 4 preguntas deberán entregarse por escrito a la autoridad escolar para ser derivada al Ministerio de Educación, Ciencia y Tecnología.

3) Reunión general de cierre

(Tiempo estimado: 30 minutos)

En plenario, los docentes compartirán las conclusiones de cada grupo.

Fin de la Jornada.

Bibliografía

- Braunschweig, R. (1990) "La revolución del automóvil". Correo de la UNESCO, Año XLIII, N° 10, Octubre de 1990, París, UNESCO.
- Isoba, María Cristina. (1994) "De qué hablamos cuando hablamos de educación vial". Buenos Aires. Revista Luchemos por la Vida N° 1.
- Luchemos por la Vida. (1999) Revista N° 11. "Adolescentes".
- Isoba, María Cristina. (2000) "El tránsito como sistema". Buenos Aires. Novedades Educativas Año 13- N° 121.
- Isoba, María Cristina. (2000). "El riesgo elegido" Revista Luchemos por la Vida N° 15.
- Isoba María Cristina. (2002) "Manual para la conducción segura". Buenos Aires. 2002 Editora.
- Luchemos por la Vida. (2003) Revistas N° 20 y 21. "Redefinir la educación vial".
- Lucini, Fernando G. (1994) Temas transversales y educación en valores. Madrid, Anaya.
- López Sánchez, Félix (1999) "Promoción del bienestar personal y social: el lugar de la Educación vial en la Infancia y la Adolescencia". Jornadas de Educación Vial Infantil. Madrid. Dirección General de Tráfico.
- Manso Pérez, Violeta. (1999). "La educación vial: Fundamentación y ámbitos de actuación". Jornadas de Educación Vial Infantil. Madrid. Dirección General de Tráfico.
- Siede, I., Helman, M. y Micó, G. (1998). Educación al transeúnte. Documento de trabajo N° 5 de Formación Ética y Ciudadana. Buenos Aires, Dirección de Currícula del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.
- Siede, Isabelino (2001) Tránsito y circulación, Ministerio de Educación, Ciencia y Tecnología.
- Nino, Carlos (1992) Un país al margen de la ley, Buenos Aires, Emecé.

Páginas web

www.isev.com.ar Instituto de Seguridad y Educación Vial - Argentina

www.dgt.es Dirección General de Tráfico - Ministerio del Interior - España

www.educavial.com República Argentina

www.educacionvial.renault.es Programa Internacional Renault de Educación Vial 2003/2004

www.ruta0.com Buscador Inteligente de Rutas - República Argentina

www.luchemos.org.ar Asociación Civil Luchemos Por la Vida - República Argentina

www.iam.org.uk Institute of Advanced Motorist - Reino Unido

www.ford.com.ar/kids/ Juegos para niños sobre Educación Vial – Ford – República Argentina

www.seguridadvial.com.ar República Argentina

www.nhtsa.dot.gov National Highway Traffic Safety Administration – USA

www.usuarios.lycos.es/seguridad_Vial/ Asociación Juvenil para la Difusión de Seguridad Vial – ADISEV - España

www.proteccioncivil.gov.ar Dirección Nacional de Protección Civil