

## Transito y Circulación

Programa Nacional de Gestión Curricular y Capacitación  
Subsecretaría de Equidad y Calidad



MINISTERIO *de*  
**EDUCACIÓN**  
CIENCIA *y* TECNOLOGÍA

*El presente cuadernillo, el quinto de la serie Los problemas sociales y la escuela, aborda la problemática del tránsito y la circulación. A partir de una conceptualización, analiza el papel de la escuela frente al problema e instala un marco pedagógico posible para su tratamiento institucional.*

*La serie Los problemas sociales y la escuela es una producción destinada a los docentes, directivos y supervisores que se desempeñan en el sistema educativo. Ha sido elaborada en el marco del Programa Nacional de Gestión Curricular y Capacitación del Ministerio de Educación y bajo la coordinación general de Andrea Brito.*

*El equipo encargado de la edición final del material estuvo coordinado por Daniel Suárez y conformado por Laura Isod, Mónica Perazzo y Beatriz Santiago.*

*Este cuadernillo fue producido bajo la autoría de **Isabelino Siede**, y contó con la colaboración y lectura crítica de los capacitadores de Formación Ética y Ciudadana del Proyecto Fortalecimiento Profesional de Capacitadores (cohorte 2000).*

## **PRESENTACIÓN DE LA SERIE LOS PROBLEMAS SOCIALES Y LA ESCUELA**

*Vivimos en tiempos de cambios, crisis e incertidumbres. En este contexto, nos enfrentamos día a día con manifestaciones de una multiplicidad de problemas sociales que convulsionan la vida cotidiana de las personas y que alteran el funcionamiento de las instituciones sociales. Las actitudes discriminatorias, los hechos de violencia, la desigualdad social y sus consecuencias, las conductas adictivas, la ausencia de conciencia social en los transeúntes y en los conductores, son algunas de las cuestiones que, cada vez más, están presentes en nuestra sociedad y en el acontecer de la vida social e institucional.*

*Estos problemas afectan a la gente, dificultan la convivencia, desdibujan la posibilidad de vivir juntos y, en consecuencia, de proyectar personal y colectivamente el futuro. Y, más allá de las diferencias económicas, políticas y culturales, las distintas sociedades y sus gobiernos comparten hoy la preocupación por encontrar respuestas y alternativas de solución.*

*La escuela no es ajena a esta situación. Muy por el contrario, en tanto institución social y ámbito de convivencia pública, en ella confluyen y se interconectan diversos actores sociales que, a su vez, proyectan sobre el espacio escolar sus experiencias y puntos de vista específicos en relación con estos temas. De esta manera, los problemas sociales circulan diariamente por las aulas, recreos y pasillos de nuestras escuelas a través de los cuerpos y las voces de docentes, alumnos y padres. A menudo se hace difícil buscar una solución desde la escuela porque las manifestaciones críticas de estos problemas sociales nos interpelan personal y éticamente, tensionan nuestras propias convicciones y redefinen en algún sentido el marco de nuestras interacciones.*

*Muchas veces estos problemas sociales obstruyen la concreción de las funciones pedagógicas que la sociedad le ha asignado a la escuela. No obstante la relevancia que tienen para el funcionamiento escolar, generalmente son soslayados, mal tratados o simplemente ignorados por las propuestas de enseñanza. La ausencia de encuadres institucionales, técnicos y pedagógicos adecuados para su abordaje hace que directivos y docentes carezcan de estrategias de trabajo curricular pertinentes, que les den centralidad como temas de enseñanza. A pesar de los afanes cotidianos de los actores escolares, la reflexión y el trabajo institucionales suelen centrarse en aspectos que sólo involucran las dimensiones individuales del problema en cuestión, o bien son considerados como efectos colaterales de situaciones extraescolares.*

*Ante este panorama, es ineludible dar respuestas desde nuestros lugares como profesionales de la enseñanza. La escuela debe encontrar caminos que ofrezcan a los alumnos oportunidades de reflexión y análisis sobre la realidad que viven, que ayuden a recuperar la confianza y el trabajo colectivo, y pongan en juego los valores de la solidaridad y el respeto por los otros. Si bien las posiciones que asumamos, las decisiones que tomemos, las propuestas pedagógicas que desarrollemos, no alcanzarán por sí solas para solucionar los problemas, sí contribuirán en gran medida a comprenderlos y asumirlos como tales, ampliando las posibilidades de actuar sobre ellos.*

*Por otra parte, a partir de esta comprensión de los problemas y de su consideración como problemáticas de enseñanza, la escuela podrá resignificar su función social y actuar desde la convicción de que la educación sigue siendo uno de los pilares centrales para el desarrollo de las sociedades, la convivencia de las personas y la proyección del futuro.*

*La serie de cuadernillos **Los problemas sociales y la escuela** es un intento por colaborar en la tarea de docentes y directivos. Constituye una propuesta, conformada por seis títulos temáticos, destinada a supervisores, directores, maestros y profesores del Tercer Ciclo de la Educación General Básica y de la Educación Polimodal y de la Educación para Jóvenes y Adultos. La colección y cada cuadernillo podrán ser utilizados como herramientas para el trabajo institucional o grupal y como insumos para la reflexión, el análisis y el tratamiento pedagógico de los problemas sociales en la escuela.*

*En cada uno de los cuadernillos se incluyen aspectos conceptuales ligados a los diferentes temas, reflexiones sobre la presencia de estos problemas en la sociedad y en las instituciones educativas, y propuestas pedagógicas orientadoras para su desarrollo en la escuela y en las aulas.*

*Si bien las temáticas abordadas son afines a algunas de las áreas curriculares que hoy se enseñan en las escuelas y pasibles de ser trabajadas en los espacios de Orientación y tutoría o de Definición institucional, consideramos importante que puedan ser tenidas en cuenta por todos los integrantes de la institución.*

Los otros títulos de esta Serie son:

**La escuela y los temas polémicos. Reflexiones y sugerencias en torno a una relación difícil.**

*Este cuadernillo plantea la necesidad de abordar el tratamiento escolar de ciertos problemas sociales en el marco de los proyectos educativos de cada institución. A la vez, reflexiona sobre la naturaleza de dichos problemas, ofrece pautas para su consideración y propone algunos criterios para la enseñanza de los temas más polémicos.*

**Discriminación**

*Este cuadernillo aborda la discriminación en tanto problema social. Desarrolla una caracterización conceptual de dicha temática, reflexiona acerca de las posibles respuestas institucionales que pueden pensarse desde la escuela, sugiere algunos criterios pedagógicos para su abordaje, y ofrece algunas actividades y recursos didácticos.*

**Desigualdad y vulnerabilidad**

*Este cuadernillo aborda el problema de la desigualdad social. Presenta una caracterización conceptual de dicha temática; reflexiona sobre el modo en que esta cuestión afecta el trabajo escolar y sobre el papel de la educación en dicho contexto; propone criterios para el trabajo pedagógico, y sugiere algunos recorridos y actividades para trabajar con los alumnos.*

**Violencia**

*Este cuadernillo aborda la violencia en tanto problema social. Desarrolla una caracterización conceptual de dicha temática y ofrece aportes para una respuesta institucional de la escuela, enriquecidos con testimonios, criterios pedagógicos, contenidos y recursos.*

**Adicciones**

*Este cuadernillo aborda la temática de las adicciones en tanto problemática social. Desarrolla un marco teórico para su abordaje, plantea respuestas institucionales orientadas hacia la prevención y ofrece actividades y recorridos posibles junto con recursos didácticos para el tratamiento del tema en la escuela.*

# Tránsito y Circulación

---

## ÍNDICE

1. Caracterización Conceptual	9
2. Respuesta Institucional de la Escuela	16
3. Criterios Pedagógicos y Contenidos de Enseñanza	20
4. Actividades y recorridos posibles	25
5. Recursos Didácticos	41
6. Bibliografía	42



# 1. CARACTERIZACIÓN CONCEPTUAL<sup>1</sup>.

---

La circulación y el tránsito están presentes en la opinión pública, en los medios de comunicación social, en organismos del Estado y en organizaciones comunitarias. Cotidianamente se denuncian colisiones y la considerable presencia de víctimas fatales como una situación de riesgo para la población. "*Accidentes de tránsito*" es una expresión frecuente en los comentarios informales y en las publicaciones periodísticas.

De este modo, el tránsito suele aparecer vinculado con accidentes, con congestión y, en general, con problemas. Junto con ellos, hay otro aspecto relevante muy mentado 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. Ahora bien, ¿en qué sentido podemos hablar del tránsito como problema social? 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 menor 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.

Hay momentos del día en los que aumenta la cantidad de personas y de vehículos que circulan. Los flujos suelen diferenciarse cuando los principales motivos de los viajes son el trabajo o la recreación. Hay también trabajos cuya actividad central es viajar: los viajantes de comercio, los visitantes médicos, los choferes de larga distancia, los camioneros, entre muchos otros, desarrollan tareas cuyo eje es transitar.

Hay sectores de cada localidad que concentran más movimientos, en los cuales el tránsito es protagonista. En las localidades medianas o grandes urbes, algunas de esas zonas son los centros de transbordo o de transferencia, donde los pasajeros pasan de un medio a otro para completar el recorrido que realizan. En pocas ciudades los centros de transbordo han sido planificados de antemano, pues en la gran mayoría se instalaron por el uso y la costumbre.

En los centros de transbordo de las ciudades suele haber mucha circulación de lunes a viernes, a la mañana temprano y al atardecer. Las terminales de ómnibus y las estaciones de tren (allí donde aún funciona el ferrocarril) generalmente son lugares de

---

<sup>1</sup> Este trabajo es deudor de las reflexiones compartidas con Mariela Helman y Guillermo Micó en la elaboración del Documento de Trabajo N° 5: "Educar al transeúnte", publicado por la Secretaría de Educación de la Ciudad de Buenos Aires en 1998.



mucha circulación, al igual que los puertos y aeropuertos. Es común que existan normas especiales para cada una de esas zonas, en función de atender sus flujos específicos.

Los movimientos de tránsito (*flujos*) se producen por donde hay calles, vías y medios de transporte (*redes*), pero las redes se establecen allí donde se supone que hay necesidades de movimiento. Resolver las diferentes necesidades de transporte es un problema de políticas públicas, para lo cual se organizan las redes de transporte. También se articulan e integran las redes existentes, allí donde el tránsito ha desbordado las planificaciones originales, si es que las hubo, pues las redes no siempre son planificadas en su totalidad: a veces se van construyendo obras parciales que terminan configurando una red, que luego se integran en sistemas generales de circulación. En varias localidades también pueden encontrarse fragmentos de redes inconclusas, que se construyeron sólo parcialmente.

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, según veremos a grandes rasgos.

La conquista española derivó en una colonización basada en una política territorial metódica y constante. La ocupación de las tierras se realizó a través de la fundación de ciudades escalonadas entre los principales centros de explotación económica (zonas de extracción de minerales) y de comunicación con la metrópoli (puertos). De esta manera, cada localidad tenía una función en una vasta red de circulación de mercaderías y ocupación militar. La secuencia de fundaciones propiciadas por las corrientes colonizadoras da cuenta de las intencionalidades e intereses de la época, que determinaron la conformación básica del territorio.

El trazado que podemos reconocer aún hoy en el centro de las ciudades más antiguas del país, y en todas aquellas que se construyeron posteriormente con los mismos criterios, está ordenado en forma de "damero": una cuadrícula regular. Esta distribución, a la vez que permitía los desplazamientos propios de la época, facilitaba el contralor por parte de las autoridades. *"Aquí las ciudades nacen todas calcadas unas de otras, con su plaza mayor al centro, con los mismos edificios situados de la misma manera y con las calles cortándose en exacto ángulo recto, como en un tablero de ajedrez. Aquí se puede atravesar una ciudad de una punta a la otra, en sentido longitudinal y transversal, sin abandonar nunca la línea recta. En Europa, las calles son siempre curvas. La ciudad europea está hecha por los vasallos. Nobles y burgueses la fueron construyendo de a poco. La ciudad americana tiene el sello del Rey. Las normas urbanas precisas son la manifestación física del poder real, que imita el campamento romano. En cualquier lugar que se funde una ciudad, se la hará como manden las leyes"* (Brailovsky y Foguelman; 199, pág. 75).

El trazado original condiciona las posibilidades actuales de transitar. Una de las dificultades actuales para la circulación por centros de ese tipo es que las calles antiguas son más angostas, pues fueron pensadas para otro tipo de tránsito<sup>2</sup>. Las calles modernas, en cambio, suelen tener mayor ancho. Particularmente, las avenidas suelen

---

<sup>2</sup> Esto puede observarse en cualquiera de las ciudades históricas de nuestro país, pues sucede tanto en Buenos Aires, donde el microcentro es una jungla intransitable, como en Jujuy, en cuyas cuadras centrales hay que bajarse de la vereda cuando hay más de dos transeúntes que quieren circular al mismo tiempo. Un ejemplo contrario es Brasilia, cuyo centro está formado por edificios públicos rodeados de parques enormes y surcado por grandes autopistas. Allí es difícil circular como peatón en el centro, pues fue concebida como gran urbe en la era del automóvil.

ser más anchas que las calles, a fin de permitir que los automotores circulen a mayor velocidad. Sin embargo, en las grandes ciudades, a veces las avenidas no dan abasto y las callecitas desiertas permiten transitar con más comodidad.

Es probable que la congestión de las ciudades haya sido uno de los motores históricos de las normativas de tránsito; por ejemplo, en el siglo I se prohibió la circulación de carros durante el día por la ciudad de Roma. Pero su desarrollo ha estado también asociado a los avances tecnológicos y a las disputas entre grupos de interés, por lo cual también expresan una relación de poder: en todos los tiempos, el permiso o la prohibición total o parcial de circular ha sido atributo de quienes ejercen el poder en una sociedad. *"Todos los caminos conducen a Roma"* reza una vieja frase, refiriéndose a lo que pasaba en la antigua Europa, donde cualquier camino llevaba hasta la capital del imperio<sup>3</sup>.

Ya en la modernidad, la circulación ha sido reconocida como un derecho de los ciudadanos, que limita las potestades del Estado. La libertad de tránsito era una de las consignas en el marco de la lucha por los derechos del hombre que acompañó a las revoluciones burguesas de los siglos XVIII y XIX. En tal sentido fue adoptado por la Constitución Nacional que, en el artículo 14, reconoce el derecho de los habitantes de *"entrar, permanecer, transitar y salir del territorio argentino"*. Hubo épocas en que este precepto no fue respetado; por ejemplo, fue cercenado en tiempos de dictadura en nuestro país, cuando abundaban los espacios de tránsito restringido y las detenciones arbitrarias. El Estado democrático, en cambio, tiene el mandato constitucional de regular el espacio público a fin de garantizar que todos los habitantes gocen de este derecho en igualdad de condiciones.

La misma generación de dirigentes que en nuestro país reconoció el derecho de tránsito, tuvo especial interés en favorecer el transporte como puntal de la economía nacional. *"Los ferrocarriles harán la unidad de la República Argentina mejor que todos los congresos. Los congresos podrán declararla una e indivisible; sin el camino de hierro que acerque sus extremos remotos, quedará siempre divisible y dividida contra todos los decretos legislativos"* decía Alberdi en su libro *Bases y puntos de partida para la organización nacional*, ligando el destino político del país a la consolidación de una red ferroviaria.

La formación del Estado nacional y el proyecto agroexportador de fines del siglo XIX requerían nuevas redes de transporte, que crecieron a pasos agigantados en pocas décadas. Las redes ferroviaria y vial se trazaron según lógicas semejantes. La traza de los ferrocarriles siguió antiguas rutas coloniales y luego las nuevas rutas nacionales siguieron el modelo de la red ferroviaria, conectando el interior del país con la Capital Federal en forma de abanico. Este trazado expresó y consolidó la preeminencia de la ciudad portuaria sobre el interior, al erigirla como punto de pivote de las transacciones entre el mercado interno y el externo (principalmente la metrópoli británica). De este modo, las redes se configuraron en función de los flujos de mercadería que formaban parte de los procesos económicos centrales, a la vez que dieron origen a fuertes transformaciones territoriales y demográficas como el establecimiento de nuevas localidades, la decadencia de aquellas que no eran favorecidas en la traza vial y el inicio de flujos demográficos específicos.

---

<sup>3</sup> Algo parecido ocurre en nuestro país, dando cuenta de los intereses que se privilegiaron en la traza vial, como veremos más adelante.

El ferrocarril y el alambrado fueron los dos soportes tecnológicos principales de un fuerte cambio de paisaje en la Argentina de mediados del siglo XIX, que una mirada optimista puede evaluar en términos de progreso: "*La tracción a sangre comienza a dejar su paso a las primeras líneas férreas. El salto es tan grande que puede hablarse de una revolución en el transporte. El espacio geográfico se achica, nuevas tierras se incorporan a la producción y al poblamiento y la nueva nación comienza a hacer efectivo el dominio de su territorio*" (Roccatagliata;1987, pág. 39). Sin embargo, el desarrollo de estos procesos no fue inocuo ni neutro, sino al servicio de la consolidación de una élite económica y en consecuente desmedro de otras alternativas. El disciplinamiento de la fuerza laboral del gaucho (que refleja en buena medida el *Martín Fierro* de Hernández) y las violentas campañas contra los pueblos indígenas fueron la contracara de este proceso de "modernización" del espacio geográfico.

El automóvil llegó para quedarse poco después de que el tranvía eléctrico desplazara la tracción a sangre del centro de algunas ciudades. En su fábrica de Michigan, Henry Ford adoptó la fabricación en serie, basada en la intercambiabilidad de las piezas, y luego la "cadena de montaje" (1913), dispositivo que permitió incrementar notablemente la producción y reducir los costos<sup>4</sup>. Estas innovaciones renovaron radicalmente la industria, por lo que, en los años treinta, se hizo posible fabricar grandes cantidades de productos novedosos y venderlos a precios relativamente accesibles (Gurevich y otros; 1995, pág. 77). Quizás el automóvil fue el más emblemático de esos productos, símbolo de progreso para los sectores medios, que demarcaba un límite entre quienes podían acceder a los nuevos productos y quienes no, a la vez que instauraba un ideal de consumo para estos últimos.

La Segunda Guerra Mundial, al mismo tiempo que impulsó avances tecnológicos vinculados con la contienda, lentificó la distribución de bienes que estaban prontos a cambiar la cotidianeidad de la gente. Tras su fin, la política económica argentina se encuadró en el llamado *Estado de Bienestar*, concepción que predominaba en Occidente, aunque con matices diferenciados en el centro y en la periferia del bloque capitalista. Frente a la crisis del modelo agroexportador y en un escenario político internacional inestable, el proceso de acumulación comenzó a basarse en la ampliación del mercado interno, lo cual supuso incorporar nuevos sectores a la producción y al consumo.

Aquel derecho individual, que originalmente se entendía respetado cuando no había obstáculos explícitos para la circulación, comenzó a entenderse como un derecho social, que requería políticas activas de promoción del transporte público. El carácter redistributivo de estas políticas llevó a una considerable incidencia del Estado en sectores que la economía clásica dejaba en manos del mercado. En ese contexto, las políticas de tránsito y de transporte contuvieron los mismos ingredientes: presencia estatal fuerte y expansión del mercado interno. La primera característica se observa en la nacionalización de los ferrocarriles durante la gestión justicialista<sup>5</sup>; la segunda en la radicación de fábricas automotrices apreciable en la etapa desarrollista.

La venta de automóviles fue uno de los puntales del desarrollo económico en la fase fordista- keynesiana del capitalismo. El automóvil particular fue el medio de

---

<sup>4</sup> El Ford T, que costaba 850 dólares en 1908, pasó a costar 440 dólares seis años después.

<sup>5</sup> La evaluación histórica de esta medida ha estado signada invariablemente por las disputas ideológicas de las décadas siguientes. Romero (1994) plantea una versión contraria a la que sustentó el gobierno de entonces: "Estaban en juego las libras argentinas bloqueadas en Londres durante la guerra y las inversiones británicas radicadas en el país. La pésima situación de las empresas ferroviarias, la descapitalización y obsolescencia, y la pérdida general de rentabilidad hacían conveniente para los británicos desprenderse de ellas. Luego de una larga y compleja negociación, se arregló la compra de los ferrocarriles por un valor similar a las libras bloqueadas [...]. Tras la retórica nacionalista que envolvió esta operación [...], se trataba sin duda de un éxito británico frente a un país que no tenía mejor opción" (pág. 140).

transporte favorecido por el mercado y por las políticas públicas. En esas décadas, las capas medias de la sociedad lo adoptaron como símbolo del desarrollo social y del progreso individual. Su proliferación fue acompañada de grandes obras públicas de construcción de carreteras y nueva legislación de tránsito para atender los cada vez más frecuentes conflictos de circulación. Las ciudades se poblaron de avenidas anchas y luego se las proveyó de un nuevo mobiliario urbano<sup>6</sup>. Otros medios también se vieron favorecidos por los avances tecnológicos y las nuevas redes viales. En las ciudades argentinas el colectivo reemplazó al tranvía y, en las nuevas rutas, rápidas y seguras como nunca antes, los camiones de carga reforzaron su competencia con el ferrocarril<sup>7</sup>.

Hasta mediados de la década del setenta y a pesar de la inestabilidad política local, tanto la economía nacional como la mundial se expandieron y, en ese contexto, las nuevas posibilidades de tránsito modificaron enormemente el territorio al generar nuevas oportunidades de residencia y vincular con mayor eficacia los centros de producción y de consumo. Si cabe buscar un hito de quiebre de aquella idílica línea de progreso, tal vez sea la crisis del petróleo de 1974, que puso en jaque a la economía y trajo a colación el dato de que los automotores requerían cantidades enormes de combustibles derivados de una fuente de energía cara, limitada y de alto nivel contaminante.

Un nuevo escenario se fue configurando en la política y en la economía del mundo. *"A partir de esa década se sumaron tres factores: agotamiento de la capacidad de absorción de los mercados internos y la consecuente necesidad de buscar nuevos mercados; menor tasa de ganancia por parte del capital; y el 'boom' tecnológico"* (Gurevich y otros; 1995. Pág. 82). En la Argentina, las políticas públicas de tránsito se tornaron más erráticas: se regula la circulación de vehículos (por ejemplo, se implementa aquella medida por la cual circulaban unos días los autos pares y otros días los impares), pero no se promueven modos alternativos de transporte de pasajeros y, poco tiempo después, se habilitan nuevas autopistas que facilitan el acceso de autos particulares hasta el centro de las grandes ciudades.

Ya en los años 90, las políticas neoliberales cristalizan la tendencia de concentración de las riquezas. Queda en manos del mercado buena parte de las responsabilidades que el Estado había asumido desde mediados del siglo XX y, a partir de ello, se agudizan enormemente las desigualdades en el acceso a los medios de transporte y se segmentan las redes de tránsito, de modo tal de habilitar flujos diferenciados para grupos de mayor o menor nivel de consumo. El historiador Tulio Halperin Donghi hilvana diferentes aspectos de la transformación que sufre la Argentina del último cuarto del siglo: *"La decadencia de los servicios brindados por el Estado, desde los de salud hasta los educativos, aceleró aun más la transferencia de un conjunto más*

---

<sup>6</sup> Los semáforos, los postes de alumbrado y los carteles de tránsito son parte del mobiliario urbano originado en el transporte, que hoy está presente en numerosas localidades del país, aunque de modo diferenciado. El primer semáforo se instaló en Buenos Aires en 1958. Luego se multiplicó su presencia durante la década del sesenta, reemplazando al policía que dirigía el tránsito desde las garitas. A partir de 1972, el control de los semáforos se realiza por computadoras. La llamada "onda verde" permite la fluidez del tránsito y, a través de semáforos inteligentes se puede variar la duración de la onda verde a lo largo del día o de la semana. En el macrocentro porteño, hay sensores debajo de las calles, que miden el flujo de tránsito y permiten que el equipo controlador cambie de programa automáticamente. La función principal del semáforo es ordenar el tránsito y esto ayuda a disminuir la cantidad de accidentes. Sin embargo, las estadísticas indican que es mayor la cantidad de accidentes mortales en las esquinas donde hay semáforos que donde no las hay. Es probable que este fenómeno se explique por la mayor velocidad con que se permite cruzar las bocacalles, junto con menor precaución para observar si viene alguien por la calle transversal.

<sup>7</sup> La Ciudad de Buenos Aires es la única del país que cuenta también con una red de subterráneos. Su traza imita bajo tierra el recorrido de las avenidas que están sobre ella, esto es, el trazado en abanico que prolonga, dentro de la ciudad, la circulación ferroviaria y vial del territorio nacional.

*amplio de actividades de una esfera pública, abierta en teoría a todos y en los hechos a sectores sociales muy amplios, a otra privada que valora en primer término la exclusividad, es decir, la exclusión de contactos indeseables. También aquí el proceso militar transformó en meta deliberada lo que había sido hasta entonces resultado no previsto, y bajo su égida la era del automóvil (cuyo triunfo buscó completar mediante la brutal cirugía de las autopistas urbanas) floreció en la era del country- club, el hipermercado y cada vez más la escuela, la universidad y el cementerio privados"* (Halperin Donghi; 1993. Págs. 137 y 138).

En 1994, la privatización de los ferrocarriles da cuenta del cambio en el modo de concebir la responsabilidad del Estado sobre el tránsito y el transporte. En forma paralela a ese proceso, la renovación del parque automotor era puntal de una fiebre de consumo que afectaba a los sectores que recuperaron acceso al crédito a partir de la estabilidad monetaria. El tránsito concebido como bien social quedó reducido, a través de estas políticas, a una mercancía más de las que el mercado distribuye inequitativamente.

Se trata de una tendencia claramente visible en Argentina, que también se puede reconocer en otras latitudes: *"Una quinta parte de la humanidad, que se sitúa en América del Norte, Europa Occidental, Japón y Australia, posee por sí sola las cuatro quintas partes de todos los vehículos de motor del planeta. Lo que quiere decir que para la mayoría de los seres humanos el automóvil es algo reservado a los demás. Este moderno invento viene pues a ensanchar aun más el foso que separa la abundancia de la miseria"* (Braunschweig;1990).

Actualmente, el tránsito es un signo de desigualdad social, que se observa tanto en el acceso a los medios de transporte como en la segmentación de las redes que determinan las condiciones de circulación de los grupos sociales. En este contexto, es necesario reivindicar la responsabilidad del Estado de garantizar a todos una circulación digna y adecuada a las necesidades de cada sector.

Entre los aspectos culturales, es necesario considerar al automóvil particular como símbolo y soporte de cierto "individualismo hedonista" propiciado por el mercado. La densidad del parque automotor ha aumentado en forma alarmante los riesgos de circulación en las ciudades y en las rutas, particularmente peatonal, pudiéndose observar el uso del vehículo como herramienta de poder y de desprecio por la vida de los otros: *"La velocidad ha sido siempre una de las obsesiones del hombre, sobre todo del macho ansioso de prolongar sus piernecillas gracias a las botas de siete leguas [...] El automóvil ha exacerbado esa obsesión, le ha dado carácter universal. Una carretera, cuatro ruedas, un volante y, bajo el capó, una fuerza sobrehumana que se puede liberar con la sola presión del pie derecho: es mucho más que un recorrido de un punto a otro, es una sensación muy intensa, un ideal de evasión lejos de todos los engorros materiales y colectivos. Se domina el espacio. Se somete el tiempo"* (Held; 1990. Pág. 10). En la relación entre la desigualdad en el acceso a los medios de transporte y esta modalidad de empleo del automóvil particular, el tránsito vehicular puede llegar a convertirse en una batalla entre pobres y ricos o una cacería en la que a los peatones les cabe el papel de presa.

En este punto, puede comprenderse la expresión de *"problemas sociales vinculados con el tránsito y la circulación"*. El tránsito es un problema complejo que, a partir de los análisis históricos y geográficos precedentes, 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 vecinos, 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 responsabilidad 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. Sin embargo, en la actualidad, el trazado de las redes, el estado de las vías y la organización de los flujos de nuestro país resultan generalmente inadecuados a la cantidad y diversidad de traslados que demandan las actividades económicas y sociales. He aquí un desafío abierto a los gobernantes.

Lograr un sistema eficaz para las nuevas configuraciones urbanas, suburbanas y rurales requiere planificación permanente que maximice las posibilidades de cada medio, que logre un servicio eficaz para las necesidades de los transeúntes y que tenga flexibilidad para adaptarse a los cambios sociales y culturales que afectan la circulación. El tránsito sólo se garantiza para todos:

- con una infraestructura vial adecuada;
- con una organización adecuada de los flujos de tránsito y
- ofreciendo servicios de transporte público<sup>8</sup> de calidad y a precios accesibles.

La acción del Estado debería también permitir que cada vecino saliera de su casa con la tranquilidad de saber que el riesgo de accidente es pequeño. 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 demás. Del mismo modo, hay una responsabilidad de las empresas en los comportamientos que promueve la publicidad<sup>9</sup>. Mientras la circulación se complejiza, crece la preocupación por concientizar adecuadamente a la población acerca de los riesgos del tránsito, a través de los medios masivos de comunicación y de políticas especiales de diferentes reparticiones. La escuela es una de las agencias socializadoras interpeladas.

---

<sup>8</sup> El transporte público es todo aquel que brinda servicios al público en general, ya sea gestionado por el Estado o a cargo de empresas particulares. Es decir, son transportes públicos: el tren, el subterráneo, el colectivo, el taxi particular, etc.

<sup>9</sup> Si, por ejemplo, invita a poner "un tigre en el tanque", no ha de ser para circular a la velocidad de un gatito.

## 2. RESPUESTA INSTITUCIONAL DE LA ESCUELA.

---

El reclamo persistente de que las escuelas fomenten hábitos de circulación desde los primeros grados puede considerarse como una demanda social al sistema educativo, entre otras también muy significativas.

La respuesta tradicional de la escuela a esta problemática ha sido la llamada "Educación vial", entendida básicamente como enseñanza de la normativa legal y los carteles indicadores, con la finalidad de que los alumnos tomen conciencia de lo que tienen que hacer. Actualmente, podemos revisar esta respuesta como parcial e inconsistente para dar cuenta de la problemática real del tránsito y la circulación.

En principio, es prudente advertir sobre algunos riesgos latentes en la demanda social, tal como esta es formulada:

- Un riesgo enorme consiste en depositar una confianza excesiva en la eficacia de la educación formal: aunque se le dedique mucho tiempo escolar y se priorice su enseñanza, la educación vial por sí misma, no será suficiente para revertir las tendencias de accidentes de tránsito. Incluso cuando es eficaz, el interlocutor de la educación formal no es el actual conductor de vehículos, sino menores de edad, por lo que difícilmente llegue a quienes motivan aquellos comentarios de los medios de comunicación social. Sí es posible pensarla como un ingrediente más de las políticas públicas sostenidas que debe implementar el Estado. En consecuencia, resulta necesario ajustar las expectativas y pautar claramente cuál puede y debe ser la responsabilidad de la educación sistemática en esta tarea. De lo contrario, la tarea que emprendemos estará destinada al fracaso.
- Por otra parte, el énfasis puesto en criticar a los conductores imprudentes remite toda la responsabilidad sobre el tránsito a la sociedad, desconociendo el rol de los organismos del Estado. La apelación a la buena voluntad y al compromiso colectivo como responsables últimos y directos terminan favoreciendo una concepción "voluntarista" del cambio social, que los estudiantes reciben como un discurso engañoso o ingenuo que sólo en la escuela se considera válido.

En estos dos aspectos, como en otros casos, la transformación de un problema social en contenido de enseñanza, enfocado de esta manera, puede ser un modo elegante de eliminarlo de la agenda pública. Frente a la problemática del tránsito y la circulación, la responsabilidad del Estado (en los niveles nacional, provincial y municipal) es responder con políticas específicas que tomen en cuenta a todos los actores sociales involucrados.

Es necesario analizar también los riesgos concernidos en la respuesta tradicional de la escuela. En parte, la educación vial comparte como creencia los mismos supuestos que denunciábamos en la demanda social: la eficacia ilimitada de la escuela y la responsabilidad excluyente de los conductores de vehículos. A ellos se agregan otros elementos susceptibles de crítica específica:

- La educación vial tradicional desconoce a sus interlocutores, por lo que selecciona contenidos y utiliza estrategias de otros ámbitos: recurre a mensajes escuetos, lineales y crudos, diseñados para la atención del conductor de automóviles, que pueden ser adecuados para medios masivos, pero de ninguna manera corresponden al contexto de la escuela. Enseña lo mismo del mismo modo a los estudiantes de zonas urbanas, rurales y suburbanas, como si no hubiera significativas diferencias en las experiencias de circulación y necesidades formativas de cada grupo.

- La educación vial tradicional se inscribe en una tradición moralizante, asumiendo como objetivo preponderante difundir las principales normas de tránsito y promover su respeto. Así es como los paquetes didácticos y los materiales impresos especialmente para la educación vial abundan en réplicas de la señalización de tránsito, que es la expresión gráfica de la normativa vigente. De este modo, se realiza una presentación ostensiva de las normas, mediante propuestas repetitivas y mecánicas<sup>10</sup> que no permiten analizar si esas son las únicas o las mejores normas posibles o si hay otros factores que están presentes en el tránsito. Difícilmente pueda conciliarse esta educación vial con la aspiración de contribuir a la autonomía de los alumnos desde la revisión crítica y creativa de las normas y los valores sociales.
- La educación vial tradicional, junto con las campañas masivas, contribuye a crear imágenes temerarias que desacreditan el uso del espacio público y convalidan la tendencia social de encerrarse en las casas o vincularse en los círculos homogéneos de la privacidad<sup>11</sup>. De este modo, se profundizan aún más las grietas en una sociedad que ve debilitarse sus lazos de solidaridad y mutuo compromiso.

Mientras la reflexión didáctica de las últimas décadas ha renovado el interés por el objeto de enseñanza y la particular relación de los sujetos de aprendizaje con ese objeto, lo que ha generado una red de didácticas específicas, la educación vial parece haberse mantenido al margen. Es necesario, entonces, revisar sus propósitos y sus métodos desde las nuevas tendencias en la enseñanza acerca de la realidad social y de la formación ética, a fin de postular nuevos criterios que puedan fundamentar una educación del transeúnte, entendida como propuesta superadora del camino recorrido por la educación vial en nuestras escuelas.

En este sentido, es conveniente hablar de **educación del transeúnte** para poner en el centro al sujeto (en este caso, a los alumnos) y no a “las vías” o “los caminos”, que son elementos inertes. La propuesta es formar al ciudadano que transita, cualquiera sea el medio o la forma que utilice para desplazarse. No se trata de remedar la misma estrategia de otros ámbitos, sino de abordar 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. De este modo, las normas adquieren sentido y pueden 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 educación del transeúnte en la educación para la ciudadanía, pues uno de los propósitos centrales de la escuela es contribuir a la construcción de prácticas

---

<sup>10</sup> Mediante esta enseñanza centrada en la normativa, se suelen inducir conductas puntuales en los alumnos: “no cruces sin mirar”, “esperá la indicación del semáforo”, etc. Así, se reproduce en el aula el mismo tipo de mensajes que establecen las campañas masivas de prevención de accidentes. En ambos casos, se repiten consignas breves sobre conductas muy puntuales y específicas. Sin embargo, el tipo de relación entre alumno y docente es muy diferente del que hay, por ejemplo, entre la publicidad televisiva y el televidente.

<sup>11</sup> Esta es la advertencia de Tonucci (1996): “La calle es enemiga y debe ser eliminada, aislada, abandonada. El ciudadano de bien se cierra en su casa, toma garantías en relación al exterior y recorre la calle sólo en la seguridad de su auto y, si tiene un perro, la utiliza como lugar donde llevarlo para que satisfaga sus necesidades. Paralelamente, las personas que están obligadas a vivir en la calle ven empeorar sus condiciones y se alejan progresivamente de los que viven encerrados en sus casas. Por un lado, los niños reclusos solos confiados a la televisión, por otro los niños de la calle, que juegan entre inmundicias, se vuelven salvajes, agresivos y peligrosos para asegurarse lo necesario para la subsistencia. Los reclusos de las casas empiezan a temer a los habitantes de las calles, los evitan, los denuncian, y hasta llegan a pedir su supresión, pagando a sicarios y a escuadrones de la muerte. Y no me estoy refiriendo a una posible trama de novela de ciencia ficción sino a lo que en realidad está sucediendo en parte en muchas de nuestras ciudades europeas, y a la terrorífica pero coherente conclusión de estas circunstancias en las grandes metrópolis de América del Sur”. (págs. 112-113)



morales autónomas y solidarias, en las cuales las normas se respetan por convicción y no por mera obediencia a la autoridad. Esto plantea Cullen: *“Enseñar a convivir no es meramente socializar o adaptar a los individuos al orden social dado. [...] Educar es socializar pero mediante la enseñanza de saberes legitimados públicamente, que por lo mismo implican un aprendizaje en condiciones de sujetos autónomos, capaces de comunicarse argumentativamente sus razones, de reconstruir históricamente los saberes acerca de las reglas sociales y de convivencia, y de fundamentar éticamente su pretendida legitimidad”* (Cullen; 1997. Pág. 211).

La circulación reúne derechos y responsabilidades de diferentes sectores, que se traducen en conflictos no siempre fáciles de resolver. En un contexto de crisis de lo público, adquiere relevancia el aporte de la escuela al análisis de cuestiones vinculadas con el espacio público, con su uso y su regulación. La escuela puede y debe preparar a los estudiantes para circular por la ciudad 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 circulación; debe prepararlos para que asuman una actitud de participación crítica y creativa en la resolución de los conflictos que atañen al espacio público en sus aspectos territoriales.

Como criterio pedagógico rector, *la* educación del transeúnte recrea las situaciones de circulación y se centra en el análisis de los criterios más adecuados para tomar decisiones en cada contexto de circulación. Esta enseñanza basada en las situaciones reales o hipotéticas de circulación, promueve el pensamiento estratégico en la toma de decisiones<sup>12</sup>. Esto supone incluir como variable de análisis la conducta esperada por parte de los otros actores y reflexionar sobre el modo en que las conductas de circulación de cada uno facilitan o dificultan el normal desplazamiento del conjunto.

Un abordaje de este tipo tiene sentido específico en la trayectoria formativa de los estudiantes, cualquiera sea el contexto geográfico en que se encuentran, en tanto incluye una lectura y adecuación a ese entorno específico. Si, por ejemplo, una ruta o una vía de ferrocarril cortan en dos la localidad, es probable que su impacto en la circulación local sea tan significativo que justifique partir de allí los proyectos de enseñanza, antes de avanzar hacia situaciones que no están presentes o no tienen tanta relevancia en el contexto local. Cabe aclarar también que la significatividad no depende de la cercanía física, sino de la relevancia que un aspecto tiene para las modalidades de circulación de la población, en general, y de los estudiantes, en particular.

En síntesis, el siguiente cuadro expresa algunas de las transformaciones reseñadas en lo que va de la educación vial tradicional a la educación que proponemos para el transeúnte:

---

<sup>12</sup> Edgar Morin opone la "estrategia" al "programa" como dos modos de establecer guiones para la acción. Mientras el programa determina a priori la secuencia de acciones, *"la estrategia busca sin cesar juntar informaciones y verificarlas, y modifica sus acciones en función de las informaciones recogidas y de las casualidades con las que se encuentra en el camino"* (Morin; 1999, pág. 66).

EDUCACIÓN VIAL TRADICIONAL	EDUCACIÓN DEL TRANSEÚNTE
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Apelación a la responsabilidad de los vecinos</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Análisis de las responsabilidades de la sociedad y del Estado</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inducción de conductas puntuales</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Desarrollo del pensamiento estratégico y la responsabilidad social vinculada al tránsito</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Centrada en normas legales</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Centrada en criterios para tomar decisiones</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Presentación ostensiva de las normas legales</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reflexión sobre la articulación entre problemas, normas y contexto geográfico</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Saberes propios del conductor de vehículos</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Selección y secuenciación de saberes, según las características de circulación de los alumnos</li> </ul>

Para garantizar una respuesta institucional contextualizada, toda propuesta de enseñanza parte de analizar las características de circulación de los estudiantes actuales. Si cabe usarlos como representantes de su época, es considerable el cambio que va de Mafalda a Matías, dos personajes que circulan por la ciudad de modos muy distintos. En la tira de Quino, ubicada en los años sesenta, Mafalda juega con sus amigos en la calle y en la plaza, se sienta en la puerta de su casa, recorre las veredas, va a hacer las compras al almacén, habla con el policía de la esquina. El barrio es un territorio conocido y, a la vez, fascinante estímulo para sus observaciones críticas. Matías, en cambio, es un niño porteño de los noventa, que contrasta sus opiniones con su mamá, dentro de su casa. En la tira de Sendra, las referencias a la calle son menores y el único espacio de relaciones es la escuela o el micro en que Matías viaja a la colonia de vacaciones. Es claro que ambos son ejemplos de "clase media" y no representan a todos los chicos. ¿Dónde están los otros? Cada vez más en un circuito diferenciado: la calle que Matías desconoce es el único espacio disponible para numerosos chicos y chicas que la recorren pidiendo plata, repartiendo estampitas, lavando parabrisas, muchas veces al servicio de un adulto o joven jefe de banda que los explota. Las rejas de las casas son los nuevos límites entre dos únicos barrios: el de los que están fuera y el de los que están dentro. De ambos lados los chicos crecen con carencias, pero en un caso las familias eligen la seguridad; en el otro no hay elección, hay exclusión y abandono.

En un contexto de significativa segmentación social, la imagen de ambos personajes invita a repensar los propósitos formativos de los estudiantes, a partir de comprender las modalidades de circulación de la población de cada escuela. Algo semejante ocurre con los chicos de zonas urbano-marginales o de zonas rurales, escasamente reflejados en los medios de comunicación, cuyas modalidades de circulación se han modificado a partir del deterioro del transporte público, del cierre de ramales ferroviarios que dejó localidades incomunicadas, de la expansión de vías de circulación rápidas para automóviles que han segmentado barrios antes más integrados.

En este contexto, analizar las características de circulación de los estudiantes actuales significa anclar las finalidades generales de la educación del transeúnte en una definición específica de propósitos para cada institución, que cristalice lo que efectivamente la educación formal puede aportar para contribuir a la resolución de esta problemática.

### **3. CRITERIOS PEDAGÓGICOS Y CONTENIDOS DE ENSEÑANZA.**

---

En este apartado abordaremos la reflexión sobre los propósitos, las fuentes, los criterios didácticos y las ideas básicas que permiten orientar la educación del transeúnte en EGB3 y Polimodal.

Los **propósitos** incluyen una doble vertiente de trabajo: la enseñanza desde la óptica del transeúnte y la deliberación sobre la gestión y regulación pública de la circulación. El primer eje recupera la necesidad de preparar a los estudiantes para transitar, a partir de sus hábitos actuales de circulación y de sus expectativas inmediatas. El segundo eje se vincula con la distribución de saberes relevantes para el ejercicio de la ciudadanía, en su faz de participación en la deliberación política.

La enseñanza escolar debe contribuir a la formación de los estudiantes como sujetos políticos, capaces de participar en la deliberación pública sobre el tránsito y el transporte. Los ciudadanos deben contar con saberes geográficos, históricos, jurídicos o de otras disciplinas que les permitan comprender cada problema e intervenir en la elaboración de posibles soluciones. Si la educación vial tradicional agotaba sus fines en el respeto a la normativa de tránsito, la educación del transeúnte ha de incluir como propósito la producción de la ley, el análisis de las alternativas que, desde el Estado, pueden generarse para dar respuesta a las necesidades de los diferentes actores sociales. De tal manera, 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 preparación para transitar incluye al menos tres aspectos: la formación del peatón, la formación del usuario de transporte público de pasajeros y la formación del conductor de vehículos. Se trata de tres prácticas diferentes y convergentes, pues las modalidades de circulación van variando según la edad de los alumnos, sus posibilidades económicas, sus elecciones, etc. Por otra parte, se trata de prácticas acumulativas, pues nadie deja de ser peatón al pasar a usar transportes públicos o al conducir vehículos. En todos los casos, se trata de que los estudiantes encuentren significatividad personal y utilidad concreta de los contenidos escolares, a fin de comprometer su interés en el aprendizaje. Obviamente, la caracterización propuesta debe adecuarse al contexto de cada escuela, según las modalidades de circulación que prevalezcan en sus alumnos.

En síntesis, la educación del transeúnte tiene dos propósitos centrales en EGB3 y Polimodal:

- Ofrecer a los estudiantes oportunidades de analizar la problemática del tránsito y el transporte en su localidad y en otros contextos, en relación con la estructura social, las características de los territorios y los procesos históricos, a fin de construir criterios para participar de la deliberación pública sobre las políticas y las normas de circulación.
- Brindar a los estudiantes oportunidades de analizar situaciones de desplazamiento, a fin de construir criterios para tomar decisiones desde diferentes modalidades de circulación:
  - como *peatones*, a través del conocimiento del contexto cercano, las situaciones frecuentes y las normas que permiten la circulación peatonal;

- como *usuarios de servicios públicos*, a través del conocimiento de los principales medios locales de transporte, sus circuitos y redes, criterios pertinentes para seleccionar el uso de uno u otro medio según la ocasión y las normas que regulan estos servicios;
- como *conductores de vehículos*, a través del conocimiento de las principales redes viales y sus flujos frecuentes, las principales normas y códigos de señalización y las responsabilidades civiles y penales concernientes.

La consecución de estos propósitos requiere abreviar en diferentes disciplinas y campos de conocimiento, que serán las fuentes para analizar las situaciones desde diferentes perspectivas y construir criterios de resolución.

El análisis de la problemática del tránsito y el transporte involucra ciencias sociales como la Geografía y la Historia, que aportan una mirada de conjunto sobre la relación entre la sociedad y el espacio, en la actualidad y en otros tiempos. Junto con ellas, el aporte del Urbanismo, la Sociología, la Economía y otras disciplinas permitirán ahondar en una concepción social del tránsito personal. Una mirada crítica sobre la circulación en la propia localidad y en otras promoverá en los estudiantes la comprensión de problemas multicausados y complejos.

El Derecho y la Ética, por su parte, aportan a la educación del transeúnte el estudio de la legitimidad y pertinencia de las normas vigentes para intervenir en el tránsito y del transporte, a la vez que contribuyen a la deliberación sobre las responsabilidades del Estado, de las empresas y de la sociedad en la búsqueda de soluciones. Permiten abordar las alternativas de solución que se discuten en los cuerpos legislativos, en los organismos de gestión y en las propuestas políticas de diferentes sectores. Una reflexión ética y jurídica adecuada permitirá analizar la justicia y la solidaridad en el tránsito, el cuidado personal y cuidado del otro y el sentido de respetar las normas.

Se podría agregar a esta síntesis la mirada de la accidentología y la ingeniería de tránsito, la estadística aplicada a estos temas, etc. En todos los casos no se trata de deslindar terrenos siempre difíciles de demarcar entre disciplinas que tienen objetos de conocimiento cercanos, sino de abrir la mirada hacia fuentes no contempladas habitualmente en la educación vial.

El aporte de las disciplinas se inscribe en criterios pedagógicos sobre los cuales se asienta la enseñanza. Se trata de criterios de diferente envergadura, pero todos tienen consecuencias didácticas, ya sea en la selección de contenidos o en la secuenciación de las actividades propuestas:

### ***Hacer visible el tránsito y el transporte en situaciones concretas***

Las actividades vinculadas con la circulación suelen perder visibilidad en la vida cotidiana, pues su sentido radica en ser condición de posibilidad de otras actividades. Por eso, se requiere una observación asistida para relevar los espacios, los objetos, las personas y las costumbres vinculadas con el tránsito y el transporte.

Muchas decisiones personales o sociales implican analizar cuáles son las posibilidades de transporte: al iniciar un trabajo u otra actividad, al comprar una vivienda, al asociarse a un club, etc. A su vez, cuando puede elegir entre varias alternativas, cada transeúnte selecciona los medios de transporte que utilizará según el costo, el tiempo o la comodidad, entre otras variables.

Quienes empiezan a transitar por una ciudad utilizando diferentes medios de transporte, deben aprender qué medios pueden utilizar, dónde buscar la información de las

frecuencias, cómo saber cuánto hay que pagar, cómo reconocer el lugar donde hay que bajarse, etc. Para los niños, los ancianos, los extranjeros o los discapacitados, no siempre es fácil encontrar la información que necesitan ni lograr que los atiendan con el respeto necesario. El conocimiento de la trama urbana es un requisito relevante para la integración social de grupos familiares recientemente llegados a una localidad desde otras regiones del país o del extranjero.

En todos estos casos, la enseñanza escolar puede aportar a dar respuesta a necesidades no siempre reconocibles o demandadas por parte de estos sujetos. En consecuencia, la tarea de enseñanza debe incluir *situaciones* en que el tránsito y el transporte tengan sentido, para vincular con ellas los conceptos que se enseñarán a los estudiantes y para propiciar un análisis estratégico de las decisiones de circulación.

### **Desnaturalizar la circulación existente**

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, etc. Son las alternativas las que permiten ver lo cotidiano con otros ojos y desnaturalizarlo, quitarle su inmutabilidad construida a través de la costumbre.

La enseñanza tiene la responsabilidad de habilitar la deliberación sobre problemas del tránsito frente a los cuales los estudiantes pueden tomar posición y generar propuestas. ¿Conviene rediseñar los centros de transferencia de la localidad? ¿Cuáles son los barrios con mayores necesidades para extender la red de transportes públicos? ¿Qué tipo de señalización puede facilitar la circulación por el centro comercial? Estas y otras preguntas semejantes ayudarán a que los estudiantes se comprometan en una indagación activa, a través de la cual pueden apropiarse del sentido de las normas y contribuir a mejorarlas.

De este modo, si se trata de suscitar una reflexión sistemática, la remisión a las fuentes disciplinares cobra un sentido que no tendría si nuestros propósitos se redujeran a inducir conductas puntuales y preconcebidas. Asimismo, es indispensable que el docente realice una lectura previa de la circulación local y los aspectos que considera relevante abordar en clase, pues a partir de esa mirada podrá formular sus propósitos específicos y seleccionar los materiales que le permitan comparar la circulación local con la de otros ámbitos.

### **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 pertinencia 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, etc.

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. Es probable que también se diferencien en los aspectos colaterales que tienen en cuenta: cómo impacta la asfaltización de las calles en la probabilidad de inundaciones urbanas, la regulación del transporte automotor en los costos de la producción económica, etc.

Cada situación problemática acepta diferentes puntos de vista (entre los actores sociales involucrados) y perspectivas de análisis (incluyendo variados aspectos y disciplinas). Una enseñanza que pretenda abordar en profundidad el tránsito y el transporte ha de propiciar una mirada compleja que articule varios puntos de vista y perspectivas de análisis.

### **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 siempre lo legal con la realidad social que busca atender y con las prácticas reales de circulación, evitando instalar un 'deber ser' irracional o injustificado y fomentando un pensamiento productivo acerca de las leyes: ¿debe haber una norma en este caso?, ¿cuál es la mejor norma para dar respuesta a este problema?

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, como ocurre con algunas propuestas de educación vial tradicional. Se trata de aportar racionalidad y reflexión crítica allí donde esta es posible, pues la normativa vial tiene también numerosos aspectos arbitrarios que se sustentan sólo en la convencionalidad. Por ejemplo, circular por la derecha, adelantarse por la izquierda<sup>13</sup> o frenar frente a una luz roja no son acciones que se puedan justificar por sí mismas. Entendemos que son arbitrarias las normas meramente convencionales, que no tienen otra justificación racional más que el acuerdo entre partes. Se distinguen de aquellas normas que se pueden reconstruir argumentativamente: por ejemplo, los límites de velocidad tienen justificación en la imposibilidad técnica de disminuir los riesgos. La capacidad actual de frenado de un coche que va a 100 km/h es de 80 m. Esta cifra es más alta que la de los autos de décadas pasadas y es probable que en el futuro sufra modificaciones. Mientras tanto, se puede deliberar racionalmente acerca de cuándo, dónde y por qué hay que disminuir la velocidad.

En una etapa evolutiva en que los estudiantes tienden a cuestionar toda norma arbitraria, la tarea de enseñanza debe reflexionar sobre esta característica y plantear el debate acerca de los fundamentos de la convencionalidad misma: ¿por qué es necesario articular normativas viales de todo el país o de diferentes países? Si la escuela no promueve una reflexión crítica sobre los fundamentos de las normas sociales, difícilmente contribuirá a que se integre la problemática del tránsito a la agenda de discusiones de la ciudadanía.

A partir de esta enseñanza sistemática, se espera que los estudiantes puedan construir las siguientes **ideas básicas**:

---

<sup>13</sup> De hecho, el Reino Unido y otros países han adoptado convenciones opuestas a estas.

- El tránsito y el transporte son parte relevante de la configuración del territorio y suscitan diferentes tipos de conflicto entre actores sociales.
- Las redes y flujos expresan la realidad socioeconómica del tránsito y son objeto de las políticas públicas sobre el espacio.
- El Estado tiene múltiples responsabilidades sobre el tránsito y el transporte. Por una parte, las normas de tránsito y las instituciones a ellas vinculada tienen por finalidad regular el ejercicio del derecho de circulación y deslindar responsabilidades sobre los conflictos que se susciten. Por otra parte, el Estado debe proveer recursos igualitarios y cualificados para garantizar la circulación de los habitantes.
- Las respuestas de cada uno a las situaciones de circulación dependen de sus conocimientos geográficos, de su reflexión estratégica y de su respeto por las normas legales y los compromisos éticos involucrados en ellas.

## **4. ACTIVIDADES Y RECORRIDOS POSIBLES.**

---

La formulación de propuestas específicas depende de las características del grupo; de la localidad donde esté ubicada la escuela; de los propósitos que se plantee el docente y los contenidos que seleccione; de los recursos disponibles en la comunidad, entre otros factores, por lo que no es posible diseñar en forma genérica propuestas que directamente se lleven al aula. Presentamos algunas actividades prototípicas, que pueden requerir adecuaciones o inspirar otras semejantes, con el fin de que cada docente o equipo docente pueda formular una propuesta de enseñanza situada, pertinente para su contexto específico:

### ***a. Características de la circulación local***

Estos son algunos de los problemas que suele tener el transporte en las ciudades argentinas:

1. Alto flujo de tránsito hacia un área céntrica, donde se concentran las actividades comerciales y administrativas.
2. Red desequilibrada: corredores que van hacia el centro y pocos corredores que atraviesen la ciudad en otro sentido.
3. Desarticulación jurisdiccional: diferentes reparticiones (la nación, las provincias y los municipios) intervienen en la legislación o el control, sin comunicación suficiente entre sí.
4. Escasa variedad y calidad del servicio de transporte público:.
5. Centros de transbordo ubicados en zonas inadecuadas, mal articulados entre sí, inseguros e ineficientes.
6. Tránsito pasante que circula por zonas que obstaculiza otros tránsitos. Rutas o autopistas que dividen la localidad en diferentes zonas y aíslan unas de otras.
7. Tránsito pesado escasamente regulado o controlado. Falta de estaciones de transferencia de cargas. Cargas y descargas de mercaderías en horarios o lugares inapropiados.
8. Aumento del uso del automóvil particular sin adecuación simultánea de las redes y las normas.



9. Escasos lugares de estacionamiento. Normas inadecuadas o con escaso control de su cumplimiento.
10. Alto índice de accidentes, que ocasionan muertes o deterioros de la salud, pérdidas económicas y creciente inseguridad en la población.
11. Deterioro ambiental: niveles alarmantes de polución del aire y contaminación sonora.
12. Circulación peatonal desprevenida o imprudente. Poco respeto a la señalización peatonal.

A partir de este listado, es posible discutir las características de la circulación local. En forma individual o en pequeños grupos, los estudiantes pueden analizar cuáles de estos problemas observan en su localidad y describir qué indicadores tienen en cuenta al considerar cada problema. El pedido de indicadores permitirá al docente relevar la información con que cuentan los estudiantes: si sólo hacen referencia a experiencias personales, si incluyen el discurso de los medios, si utilizan conocimientos escolares para analizar estos aspectos de la realidad social, etc.

Tras poner en común las distintas percepciones, es conveniente presentar a los alumnos nuevas informaciones sobre la localidad y parámetros nacionales e internacionales, para que cotejen sus impresiones con datos de mayor objetividad. Ese contraste permitirá jerarquizar los problemas y ver cuáles son reales y cuáles no, cuáles son prioritarios y cuáles secundarios. También es conveniente que se discutan alternativas para encontrar o producir nuevos datos sobre cada uno de estos problemas.

### ***b. Ubicarse y orientarse***

La educación del transeúnte debe incluir el conocimiento del espacio cercano y la posibilidad de ubicarse en diferentes recorridos dentro del mismo. Para ello, habrá que partir del conocimiento de los estudiantes acerca de la localidad, para ampliarlo con nuevos factores y modos de graficación en el plano (Bale; 1989). Conviene dedicar un tiempo a la lectura de un plano local, como el que se entrega frecuentemente a los turistas o que integra algunas guías telefónicas:

- *Observación espontánea:* dedique un tiempo a que cada estudiante explore el plano por sí mismo, que descubra su propia casa y los lugares por los que transita, que comente con sus pares lo que le llama la atención.
- *Observación asistida:* observen las referencias e indicaciones de escala. Si hay diferentes planos, pueden compararlas entre ellos. Observen qué elementos aparecen en el plano y reflexionen acerca de por qué figuran en ese caso<sup>14</sup>.
- *Actividades de personalización del plano:* discutan qué elementos o sitios relevantes para el grupo no están indicados en el plano y agréguelo a él y a las referencias.
- *Actividades de valoración de zonas:* discutan cuáles son las zonas más caras, cuáles las de acceso más difícil, cuáles las de mayor congestión vehicular, cuáles las destinadas a actividades económicas específicas, cuáles las más peligrosas para los peatones, etc. Consensúen un código para indicar zonas o barrios con estas u otras características particulares.

---

<sup>14</sup> Por ejemplo, si trabajan con un plano turístico, es probable que aparezcan los sitios de interés para los viajeros, restaurantes y hoteles, mientras que en los planos de las guías telefónicas suelen destacarse otros aspectos.

- *Actividades de anticipación de recorridos:* proponga a los estudiantes diferentes destinos, para que discutan cuáles son las mejores alternativas para realizar los viajes (por rapidez, por seguridad, por comodidad, por economía). Por ejemplo: ¿cómo conviene ir desde la Municipalidad hasta el cementerio? ¿cómo conviene ir desde la escuela hasta el río? Considere trayectos de diferente orden de complejidad. ¿Cuándo conviene utilizar una bicicleta? ¿Cuándo es preferible caminar? ¿En qué casos hay transportes públicos apropiados?
- *Confeción de un plano mural:* conviene que realicen un plano mural, a través de una cuadrícula ampliada, para utilizarlo en las actividades siguientes.

### **c. Centros de transbordo**

Un modo operativo de hallar información local es realizar una encuesta en un centro de transbordo o en un lugar donde haya mucha circulación. La elección del lugar puede surgir del análisis de la circulación local sugerido en la actividad anterior. Estas son algunas cuestiones que pueden considerar al elaborar las preguntas:

- Origen/destino del viaje actual.
- Motivos del viaje (trabajo, estudio, paseo, etc.).
- Medios de transporte empleados en todo el recorrido.

Las cuestiones enunciadas pueden enriquecerse con un sondeo de opiniones, aunque diferenciándolas claramente de los datos de información. Por ejemplo, la opinión de los transeúntes podría recogerse a través de preguntas como las siguientes:

- ¿Cuál cree usted que es el principal problema de tránsito en nuestra localidad?
- ¿Qué necesidades de transporte considera insatisfechas actualmente?
- ¿Qué medidas sugeriría a las autoridades locales para mejorar la circulación?

En el momento de realizar la encuesta, es conveniente observar también la distribución de los espacios que tienen relación con la circulación del lugar: locales de ventas, lugares de espera, canales de información (señalizaciones), sistemas de seguridad, etc. Los estudiantes pueden elaborar croquis para analizar luego en clase y tomar fotografías de algunos sitios o situaciones de interés.

El procesamiento de la encuesta permitirá confrontar los datos obtenidos con las aproximaciones iniciales del grupo de estudiantes (actividad b).

### **Propuestas discutibles:**

Los textos que se presentan a continuación pueden servir para desnaturalizar las opiniones corrientes o las soluciones habituales:

#### ***Política de peatones y veredas***

*"[Para muchos intendentes] facilitar el tránsito significa ensanchar las calles, poner semáforos inteligentes (los que cambian enseguida), aumentar los aparcamientos subterráneos, de manera que los coches no ocupen demasiado lugar. Bueno, este es un análisis ingenuo. Hay un elemento que no se tiene en cuenta: hoy se mueve en una ciudad un porcentaje del 50% de los coches que poseemos —esta es una evaluación que se hace en Europa, me parece que en Argentina es distinto, pero seguro que no se mueven todos—, tenemos un ejército de reserva que está*

*esperando que valga la pena, porque ahora no vale la pena: hay demasiado tráfico, dificultades de estacionamiento, riesgos de multas. Si facilitamos el tránsito estos coches saldrán, y lo que se ha estudiado en Alemania, en Suiza, en el centro y el norte de Europa en donde esto se ha examinado antes que en Italia y otros países, es que se ha mejorado el tránsito por pocos días o pocas semanas, pero después de estas intervenciones costosísimas, se ha llegado a una nueva situación de congestión mucho más grave, con un porcentaje de vehículos mucho más alto, por lo cual es probable que esa no sea la solución. Este es un camino, una previsión irreal, la previsión correcta es invertir todos los recursos sobre la idea contraria: facilitar toda la movilidad peatonal.*

*Por ejemplo, la vereda es un elemento básico. Yo noto aquí en Buenos Aires que no hay para nada una política de las veredas. Se observa que las veredas aquí cambian cada veinticinco metros —cambian de tejido, hay agujeros—, se nota que no ha habido una política peatonal, un respeto por los peatones, porque por el contrario, las calzadas sí están cuidadas. Ahora, lo interesante sería invertir la tendencia: los intendentes normalmente lo que dicen es 'no tenemos presupuesto para las veredas', pero esto es siempre producto de esta política, porque en cambio sí tienen presupuesto para las calzadas. Se podría por un año utilizar ese presupuesto para los peatones. Cuidar a los peatones no significa sólo cuidar las veredas, significa hacerlas bien, bellas, que sea agradable pasear, que el tránsito peatonal no sea sólo un traslado sino un paseo. Por esto vale la pena reducir las calles y dedicar más espacio a los peatones, para que puedan sentarse, para que los niños puedan jugar, para que los ancianos puedan encontrarse.*

*Hay experiencias por ejemplo, para facilitar el cruce de las calles, no en todas las calles, sino eligiendo dónde favorecer a los peatones; la gente puede saber que cada tres cuadras hay un pasaje preferencial para los peatones. Hay una idea también de que la vereda pueda cruzar las calles, es decir, quedándose a su nivel, de manera que los coches deban subir a la vereda y bajar de la otra parte. Es como un freno para el tránsito, pero no lo banal del 'lomo de burro', sino mucho más, porque es lo inverso de lo que hacemos nosotros cuando bajamos de la vereda, que significa que entramos en un territorio enemigo; en este caso sería el coche el que sube a la vereda. En este caso cambia psicológicamente la relación entre coches y peatones, estos son códigos a los que la gente se va acostumbrando".*

(Tonucci; 1996. págs. 15 y 16)

### **Política de bicicletas**

*"Si ofrecemos buenas vías de comunicación en bicicleta, la gente dejará sus coches en casa y se moverá de otra manera. De este modo bajará el número de autos privados que circulan en la ciudad. Esto es lo que están experimentando desde hace años en algunos países y resulta que aumenta el número de peatones y de bicicletas y baja el número de autos privados. Esto significa pensar en un futuro en el cual la ciudad puede ser más ligera, más sana, con más espacio público, porque el otro aspecto crítico es que el 50% del espacio público de la ciudad está 'privatizado', por el hecho de que los coches son ocupados por sus dueños. Esto es un problema muy grande si pensamos en todos los ciudadanos que son sólo peatones, en todos los ancianos, todos los niños, todos los minusválidos o los pobres que no tienen coche; toda esa gente, que son la mayoría, están privadas de la mitad de la ciudad de parte de otra gente que no tendría por qué tener más derechos, porque la propiedad de un auto no otorga más derechos".*

(Tonucci; 1996. págs. 17 y 18)

Se puede pedir a los estudiantes que construyan argumentos opuestos a los que presenta el autor, para luego contrapesar ambas posturas. Como juego de simulación, la discusión puede tomar la forma de una sesión de la legislatura provincial o del órgano legislativo local. Para ello, un grupo podría elaborar un proyecto de ley (o resolución u ordenanza, según sea el caso) sustentado en estas opiniones y otro grupo podría adoptar la posición del partido opositor. Para enriquecer el intercambio, se podrían incluir también representantes de grupos o sectores que pudieran verse afectados por estas medidas (por ejemplo: la cámara de vendedores de automóviles, una asociación vecinal, etc.).

Además de discutir estas propuestas y analizar las posibilidades, beneficios y perjuicios de su implementación local, es conveniente pedir a los estudiantes que produzcan otras argumentaciones propias, vinculando cuestiones como las siguientes: la energía, el mantenimiento del sistema, las obras de infraestructura, la industria automotriz, la pavimentación de las calles, los espacios de estacionamiento, la contaminación ambiental.

También puede ser útil discutir una resolución ya adoptada. La decisión de la comuna de La Plata puede suscitar un diálogo acerca de la conveniencia o inconveniencia de una medida semejante para la propia localidad:

#### **APROBÓ LA COMUNA DE LA CIUDAD DE LA PLATA EL DÍA 22 DE SETIEMBRE COMO "DÍA SIN AUTO"**

*El Concejo Deliberante de la Municipalidad de La Plata resolvió, a través de una ordenanza, designar al 22 de setiembre, como "El Día de la Ciudad sin mi auto", dándole así carácter oficial a la iniciativa propuesta por el "Movimiento Hacia una Ciudad Sustentable", una red integrada por más de 20 entidades ambientalistas de la ciudad.*

*En la ordenanza se resolvió asimismo la autorización para que el grupo promotor de la iniciativa disponga las medidas de ordenamiento de tránsito necesarias para el desarrollo de la jornada, previo estudio efectuado por la Dirección de Control Urbano, como así también prestar apoyo logístico y económico para poder concretar la medida.*

*En principio, quedó también resuelto convertir en dicha fecha a un número determinado de calles céntricas en conductos peatonales y ciclísticos, con prohibición de circulación y estacionamiento de automóviles. Se cumplirá en el horario de 6 a 18 (6 am. a 6 pm).*

*Se han establecido asimismo áreas restringida para el acceso de automóviles con excepción de las entradas y salidas de cocheras, que deberán realizarse a paso de hombre."En todos los casos -explicaron los integrantes del "Movimiento Hacia una Ciudad Sustentable"- no se trata de prohibiciones sino de sugerencias, ya que ésta es una movida en beneficio de toda la comunidad, y de ninguna manera será algo coercitivo, aunque sería muy importante que los automovilistas acompañen esta iniciativa".*

*La jornada "Un día sin Mi auto" será también aprovechada para efectuar mediciones de ruidos y contaminación, las que estarán a cargo de técnicos de la propia Municipalidad y de la Comisión de Investigaciones Científicas.*

FUENTE. Diario El Día de La Plata – 2 de Setiembre de 2000.-

#### **d. Quejas que circulan**

Una carta de lectores puede servir para presentar un caso o un punto de vista sobre la realidad y analizar las vías de resolución.

##### **Trenes de carga sí, pero de pasajeros no**

*Por intermedio de este diario quiero dirigirme a las más altas autoridades de la Nación a fin de que contemplen que varias localidades del interior quedamos sin el servicio ferroviario.*

*La empresa concesionaria suprimió desde hace seis meses los servicios del tren que corría todos los días a Retiro, uniendo las localidades de General Villegas, Lincoln, Los Toldos y cuatro pueblos más de la zona.*

*En esos tramos dos veces por semana circulan trenes cargueros que arrastran hasta cuarenta vagones cargados al máximo. ¿Por qué en las misma vías no pueden circular los trenes de pasajeros de cinco vagones como fue siempre?*

*Yo opino que la autoridad que regula y fiscaliza el cumplimiento de los acuerdos firmados con el Estado debe llamar urgentemente a los concesionarios y exigirles una rápida solución a este gravísimo problema o, caso contrario, anularles la concesión por no cumplir con lo pactado cuando se hicieron cargo de esos servicios públicos.*

*El servicio actualmente lo realizan compañías de ómnibus que van por la ruta a más de cien kilómetros por hora poniendo en gran peligro a los pasajeros. A esto debe agregarse la posibilidad de los asaltos y el mayor costo del pasaje del transporte automotor.*

Adolfo Zorreguieta - Los Toldos, Prov. de Buenos Aires

Clarín - 23 de julio de 2000

- **Para comprender el problema:**

- Ubiquen en un mapa los lugares que se mencionan, las vías férreas que pasan por allí y las rutas nacionales o provinciales que unen esas localidades con otras.
- ¿Qué hechos denuncia el autor? ¿Qué propone?
- La carta cita "lo pactado cuando se hicieron cargo de esos servicios públicos". ¿A qué se refiere? Busquen información sobre la concesión de los servicios ferroviarios y los compromisos asumidos por las empresas en esa circunstancia.

- **Para tomar posición:**

- ¿Cuáles serían los actores sociales que podrían tener una opinión diferente de la que expresa el autor? ¿Quiénes podrían estar de acuerdo? ¿Por qué?
- Reconstruyan cada una de esas opiniones (de la empresa concesionaria, de las compañías de ómnibus, etc.), como si fuera una carta de respuesta al autor.
- Discutan en el grupo: ¿es justo el reclamo? ¿cuáles son las alternativas para darle una respuesta? ¿Quién tendría que hacerse cargo del problema?
- Una vez que lleguen a una posición compartida o que, al menos, clarifiquen las diferentes posiciones, vean el modo de aportar sus reflexiones a los involucrados (al diario, a las empresas mencionadas, etc.)

La estructura de las consignas que se plantean puede orientar el trabajo con otras cartas u opiniones semejantes que permitan deliberar en el aula sobre los problemas de tránsito o de transporte.

#### **d. Hecha la ley**

La ley de Tránsito (24449) incluye, a la vez, contenidos a enseñar y una buena cantidad de recursos, en tanto plantea cuestiones básicas para iniciar indagaciones o suscitar debates. Estas actividades ejemplifican el trabajo que se puede hacer con algunos de sus artículos:

ARTICULO 5.- A los efectos de esta ley se entiende por:

- a) Automóvil: el automotor para el transporte de personas de hasta ocho plazas (excluido conductor) con cuatro o más ruedas, y los de tres ruedas que exceda los mil kg de peso;
- b) Autopista: una vía multicarril sin cruces a nivel con otra calle o ferrocarril, con calzadas separadas físicamente y con limitación de ingreso directo desde los predios frentistas lindantes;
- c) Autoridad jurisdiccional: la del Estado Nacional, Provincial o Municipal;
- d) Autoridad local: la autoridad inmediata, sea municipal, provincial o de jurisdicción delegada a una de las fuerzas de seguridad;
- e) Baliza: la señal fija o móvil con luz propia o retrorreflectora de luz, que se pone como marca de advertencia;
- f) Banquina: la zona de la vía contigua a una calzada pavimentada, de un ancho de hasta tres metros, si no está delimitada;
- g) Bicicleta: vehículo de dos ruedas que es propulsado por mecanismos con el esfuerzo de quien lo utiliza, pudiendo ser múltiple de hasta cuatro ruedas alineadas;
- h) Calzada: la zona de la vía destinada sólo a la circulación de vehículos;
- i) Camino: una vía rural de circulación;
- j) Camión: vehículo automotor para transporte de carga de más de 3 500 kilogramos de peso total;
- k) Camioneta: el automotor para transporte de carga de hasta 3.500 kg de peso total;
- l) Carretón: el vehículo especial, cuya capacidad de carga, tanto en peso como en dimensiones, supera la de los vehículos convencionales;
- ll) Ciclomotor: una motocicleta de hasta 50 centímetros cúbicos de cilindrada y que no puede exceder los 50 kilómetros por hora de velocidad;
- m) Concesionario vial; el que tiene atribuido por la autoridad estatal la construcción y/o el mantenimiento y/o explotación, la custodia, la administración y recuperación económica de la vía mediante el régimen de pago de peaje u otro sistema de prestación;
- n) Maquinaria especial: todo artefacto esencialmente construido para otros fines y capaz de transitar;
- ñ) Motocicleta: todo vehículo de dos ruedas con motor a tracción propia de más de 50 cc. de cilindrada y que puede desarrollar velocidades superiores a 50 km/h.
- o) Omnibus: vehículo automotor para transporte de pasajeros con capacidad para más de ocho personas y el conductor.
- p) Parada: el lugar señalado para el ascenso y descenso de pasajeros del servicio pertinente;
- q) Paso a nivel: el cruce de una vía de circulación con el ferrocarril;

- r) Peso: el total del vehículo más su carga y ocupantes;
- s) Semiautopista: un camino similar a la autopista pero con cruces a nivel con otra calle o ferrocarril;
- t) Senda peatonal: el sector de la calzada destinado al cruce de ella por peatones y demás usuarios de la acera. Si no está delimitada es la prolongación longitudinal de ésta;
- u) Servicio de transporte: el traslado de personas o cosas realizado con un fin económico directo (producción, guarda o comercialización) o mediando contrato de transporte;
- v) Vehículo detenido: el que detiene la marcha por circunstancias de la circulación (señalización, embotellamiento) o para ascenso o descenso de pasajeros o carga, sin que deje el conductor su puesto;
- w) Vehículo estacionado: el que permanece detenido por más tiempo del necesario para el ascenso o descenso de pasajeros o carga, o del impuesto por circunstancias de la circulación o cuando tenga al conductor fuera de su puesto;
- x) Vehículo automotor: todo vehículo de más de dos ruedas que tiene motor y tracción propia;
- y) Vías multicarriles: son aquellas que disponen de dos o más carriles por manos;
- z) Zona de camino: todo espacio afectado a la vía de circulación y sus instalaciones anexas, comprendido entre las propiedades frentistas;
- z') Zona de seguridad: área comprendida dentro de la zona de camino definida por el organismo competente.

- **Para comprender el texto:**

Planteen categorías que permitan agrupar los componentes mencionados en el artículo 5. ¿Cuáles indican zonas? ¿Cuáles indican tipos de vehículos? ¿Cuáles indican componentes o características estables de los vehículos? ¿Cuáles indican características circunstanciales de los vehículos? ¿Cuáles se refieren a autoridades?

- **Para observar:**

¿Cuáles de estos elementos están presentes en la circulación de nuestra localidad?  
¿Cuáles no?

- **Para discutir:**

¿Cuáles son los elementos que dificultan la circulación por nuestra localidad?  
¿Cuáles la facilitan? ¿Cuáles de los que no están deberían establecerse para solucionar problemas actuales?

ARTICULO 24.- La autoridad local, a fin de preservar la seguridad vial, el medio ambiente, la estructura y la fluidez de la circulación, puede fijar en zona urbana, dando preferencia al transporte colectivo y procurando su desarrollo: a) Vías o carriles para la circulación exclusiva u obligatoria de vehículos del transporte público de pasajeros o de carga. b) Sentidos de tránsito diferenciales o exclusivos para una vía determinada, en diferentes horarios o fechas y producir los desvíos pertinentes; c) Estacionamiento alternado u otra modalidad según lugar, forma o fiscalización. Debe propenderse a la creación de entes multijurisdiccionales de coordinación, planificación, regulación y control del sistema de transporte en ámbitos geográficos, comunes con distintas competencias.

- **Para interpretar el texto:**

El artículo 24 de la Ley de Tránsito establece mecanismos que podrían facilitar el desarrollo del transporte colectivo. ¿Cuáles son? ¿Cómo podrían beneficiar la circulación? ¿Qué perjuicios podrían ocasionar? ¿Quién tiene la potestad de adoptarlos?

- **Para discutir:**

¿Sería conveniente adoptar algunos de estos mecanismos en nuestra localidad? ¿En qué zonas? ¿Para qué?

ARTÍCULO 25.- Es obligatorio para propietarios de inmuebles lindantes con la vía pública:

- a. Permitir la colocación de placas, señales o indicadores necesarios al tránsito;
- b. No colocar luces ni carteles que puedan confundirse con indicadores del tránsito o que por su intensidad o tamaño puedan perturbarlo;
- c. Mantener en condiciones de seguridad, toldos, cornisas, balcones o cualquier otra saliente sobre la vía;
- d. No evacuar a la vía aguas servidas, ni dejar las cosas o desperdicios en lugares no autorizados;
- e. Colocar en las salidas de la vía, cuando la cantidad de vehículos lo justifique, balizas de luz amarilla intermitente, para anunciar sus egresos;
- f. Solicitar autorización para colocar inscripciones o anuncios visibles desde vías rurales o autopistas, a fin de que su diseño, tamaño y ubicación, no confundan ni distraigan al conductor, debiendo:
  1. Ser de lectura simple y rápida, sin tener movimiento ni dar ilusión del mismo;
  2. Estar a una distancia de la vía y entre sí relacionada con la velocidad máxima admitida;
  3. No confundir ni obstruir la visión de señales, curvas, puentes, encrucijadas u otros lugares peligrosos;
- g. Tener alambrados que impidan el ingreso de animales a la zona del camino.

ARTÍCULO 26.- Salvo las señales del tránsito y obras de la estructura vial, todos los demás carteles, luces, obras y leyendas, sin excepciones, sólo podrán tener la siguiente ubicación respecto de la vía pública:

- a) En zona rural, autopistas y semiautopistas deben estar fuera de la zona de seguridad, excepto los anuncios de trabajos en ella y la colocación del emblema del ente realizador del señalamiento;
- b) En zona urbana, pueden estar sobre la acera y calzada. En este último caso, sólo por arriba de las señales del tránsito, obras viales y de iluminación. El permiso lo otorga previamente la autoridad local, teniendo especialmente en cuenta la seguridad del usuario;
- c) En ningún caso se podrán utilizar como soporte los árboles, ni los elementos ya existentes de señalización, alumbrado, transmisión de energía y demás obras de arte de la vía. Por las infracciones a este artículo y al anterior y gastos consecuentes, responden solidariamente, propietarios, publicistas y anunciantes.



- **Para analizar el texto:**

Los artículos 25 y 26 de la Ley de Tránsito se refieren a diferentes tipos de señales que pueden afectar el tránsito. Analicen cuáles son y discutan cuál es su sentido. Por ejemplo, ¿por qué los anuncios deben "ser de lectura simple y rápida, sin tener movimiento ni dar ilusión del mismo"?

- **Para observar e intervenir:**

Recorran una zona de los alrededores de la escuela y observen la señalización vial y no vial allí presente. Evalúen si se ajusta o no a las pautas de estos artículos. Si tienen la posibilidad, hablen con los responsables de haber colocado señales en infracción y explíquenles la conveniencia social de adoptar estas pautas.

ARTÍCULO 38<sup>15</sup>.- Los peatones transitarán:

a) En zona urbana:

1. Únicamente por la acera u otros espacios habilitados a ese fin;
2. En las intersecciones, por la senda peatonal;

3. Excepcionalmente por la calzada, rodeando el vehículo, los ocupantes del asiento trasero, sólo para el ascenso-descenso del mismo; Las mismas disposiciones se aplican para sillas de lisiados, coches de bebés, y demás vehículos que no ocupen más espacio que el necesario para los peatones, ni superen la velocidad que establece la reglamentación;

b) En zona rural: Por sendas o lugares lo más alejado posible de la calzada. Cuando los mismos no existan, transitarán por la banquina en sentido contrario al tránsito del carril adyacente. Durante la noche portarán brazaletes u otros elementos retrorreflectivos para facilitar su detección. El cruce de la calzada se hará en forma perpendicular a la misma, respetando la prioridad de los vehículos.

c) En zonas urbanas y rurales si existen cruces a distinto nivel con senda para peatones, su uso es obligatorio para atravesar la calzada.

- **Para analizar el texto:**

El artículo 38 plantea diferentes normas para los peatones, según las características de los lugares por los que transitan. ¿Qué sentido tiene cada norma? ¿Cuáles se adecuan a nuestra localidad?

- **Para observar e intervenir:**

Salgan a una zona de circulación peatonal cercana a la escuela y observen si se respetan estas pautas. En caso contrario, explíquenles a los peatones las ventajas de adoptar estos hábitos de circulación.

---

<sup>15</sup> Observado por: Decreto Nacional 179/95 Art.7 (B.O. 10-02-95). Expresión vetada del inciso a).

- **Para difundir:**

Analicen la posibilidad de llevar a cabo una campaña publicitaria para peatones. ¿En qué aspectos deberían centrarse? ¿Cuáles serían los medios adecuados? ¿Qué organizaciones podrían colaborar?

ARTICULO 44.- En las vías reguladas por semáforos:

a) Los vehículos deben:

1. Con luz verde a su frente, avanzar;
2. Con luz roja, detenerse antes de la línea marcada a tal efecto o de la senda peatonal, evitando luego cualquier movimiento;
3. Con luz amarilla, detenerse si se estima que no se alcanzará a transponer la encrucijada antes de la roja;
4. Con luz intermitente amarilla, que advierte la presencia de cruce riesgoso, efectuar el mismo con precaución;
5. Con luz intermitente roja, que advierte la presencia de cruce peligroso, detener la marcha y sólo reiniciarla cuando se observe que no existe riesgo alguno;
6. En un paso a nivel, el comienzo del descenso de la barrera equivale al significado de la luz amarilla del semáforo;

b) Los peatones deberán cruzar la calzada cuando:

1. Tengan a su frente semáforo peatonal con luz verde o blanca habilitante;
2. Sólo exista semáforo vehicular y el mismo dé paso a los vehículos que circulan en su misma dirección;
3. No teniendo semáforo a la vista, el tránsito de la vía a cruzar esté detenido. No deben cruzar con luz roja o amarilla a su frente;

c) No rigen las normas comunes sobre el paso de encrucijada;

d) La velocidad máxima permitida es la señalizada para la sucesión coordinada de luces verdes sobre la misma vía;

e) Debe permitirse finalizar el cruce que otro hace y no iniciar el propio ni con luz verde, si del otro lado de la encrucijada no hay espacio suficiente para sí.

f) En vías de doble mano no se debe girar a la izquierda salvo señal que lo permita.

- **Para analizar el texto:**

El artículo 44 plantea las regulaciones vinculadas con los semáforos. ¿Qué sentido tiene cada norma? ¿Cuáles son particularmente relevantes para los semáforos de nuestra localidad?

- **Para observar e intervenir:**

Vayan a un cruce señalizado por semáforo en las cercanías de la escuela y observen si se respetan estas pautas. En caso contrario, elaboren una estrategia para explicarles a peatones y conductores de vehículo cuál es el uso que debe hacerse del semáforo.

ARTICULO 54.- En el servicio de transporte urbano regirán, además de las normas del artículo anterior, las siguientes reglas:

- a) El ascenso y descenso de pasajeros se hará en las paradas establecidas;
- b) Cuando no haya parada señalada, el ascenso y descenso se efectuará sobre el costado derecho de la calzada, antes de la encrucijada;
- c) Entre las 22 y 6 horas del día siguiente y durante tormenta o lluvia, el ascenso y descenso debe hacerse antes de la encrucijada que el pasajero requiera, aunque no coincida con parada establecida. De igual beneficio gozarán permanentemente las personas con movilidad reducida (embarazadas, discapacitadas, etc.), que además tendrán preferencia para el uso de asientos;
- d) En toda circunstancia la detención se hará paralelamente a la acera y junto a ella, de manera tal que permita el adelantamiento de otros vehículos por su izquierda y lo impida por su derecha;
- e) Queda prohibido en los vehículos en circulación, fumar, sacar los brazos o partes del cuerpo fuera de los mismos, o llevar sus puertas abiertas.

- **Para analizar el texto:**

El artículo 54 plantea regulaciones para el transporte público urbano de pasajeros. ¿Qué sentido tiene cada norma? ¿Cuáles son particularmente relevantes para los colectivos de nuestra localidad?

- **Para discutir:**

¿Cuáles de estas normas no se respetan en los colectivos de nuestra localidad? ¿cómo podemos promover el conocimiento de estas normas por parte de los usuarios de transporte colectivo? Analicen la posibilidad de diseñar carteles para el interior de los coches o para las paradas.

- **Para conocer otro punto de vista:**

Entrevisten a un chofer de colectivos: ¿cuál es su visión de los hábitos de los pasajeros? ¿cómo es un día habitual de su trabajo? ¿cuáles son los reclamos que ustedes tienen interés de hacerles a los choferes? ¿cuáles son los aspectos que dependen de las empresas o del gobierno local?

ARTICULO 64.- Se considera accidente de tránsito todo hecho que produzca daño en personas o cosas como consecuencia de la circulación. Se presume responsable de un accidente al que carecía de prioridad de paso o cometió una infracción relacionada con la causa del mismo, sin perjuicio de la responsabilidad que pueda corresponderles a los que, aun respetando las disposiciones, pudiendo haberlo evitado voluntariamente, no lo hicieron. El peatón goza del beneficio de la duda y presunciones en su favor en tanto no incurra en graves violaciones a las reglas del tránsito.

ARTICULO 65.- Es obligatorio para partícipes de un accidente de tránsito:

- a) Detenerse inmediatamente;

- b) Suministrar los datos de su licencia de conductor y del seguro obligatorio a la otra parte y a la autoridad interviniente. Si los mismos no estuviesen presentes, debe adjuntar tales datos adhiriéndolos eficazmente al vehículo dañado;
- c) Denunciar el hecho ante cualquier autoridad de aplicación;
- d) Comparecer y declarar ante la autoridad de juzgamiento o de investigación administrativa cuando sean citados.

- **Para analizar el texto:**

Los artículos 64 y 65 abordan diferentes aspectos de los accidentes de tránsito. ¿Qué se entiende por "accidente de tránsito"? Comparen la definición adoptada con las acepciones de la palabra "accidente" que ofrece el diccionario.

- **Para indagar más:**

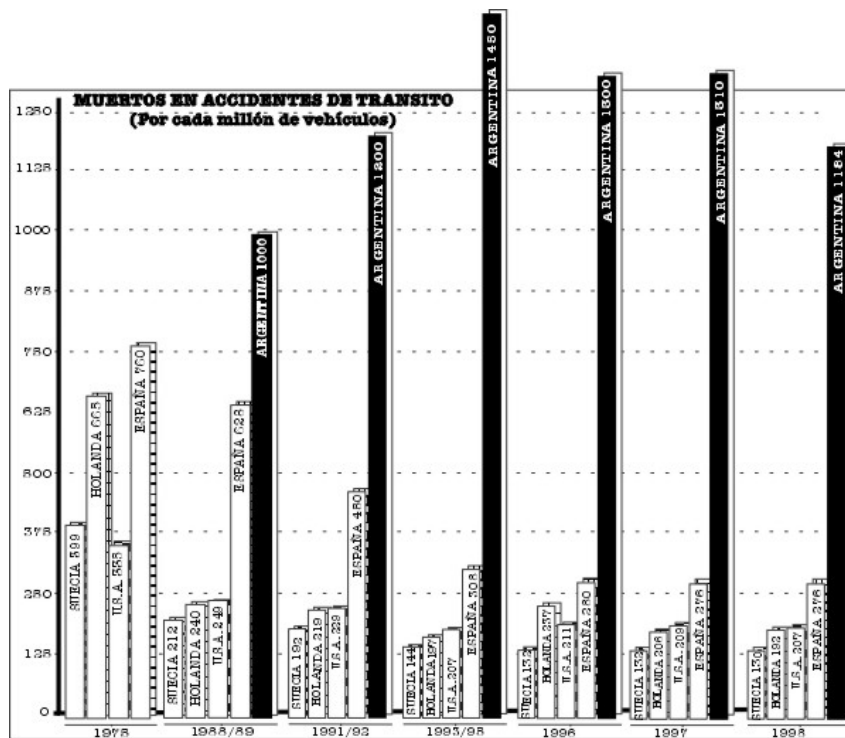
Entrevisten al personal de la policía local. ¿Cuáles son los principales tipos de accidentes que se producen en la zona (en qué lugares, entre qué partes, por qué causas)? ¿Qué actitudes toman las partes intervinientes luego del accidente? ¿Qué tareas realiza la policía local para prevenir accidentes? ¿Qué tareas realiza una vez que ocurren?

- **Para discutir:**

¿Cómo podemos intervenir sobre los accidentes más frecuentes de nuestra localidad? Analicen quiénes serían los destinatarios de una campaña de concientización (peatones, conductores, etc.), cuál sería el mensaje principal y qué medio el más adecuado para realizarla.

### **e. Quien más quien menos**

La Asociación Civil Luchemos por la Vida difunde, a través de su página Web, el siguiente cuadro comparativo de los muertos en accidentes de tránsito en diferentes países del mundo.



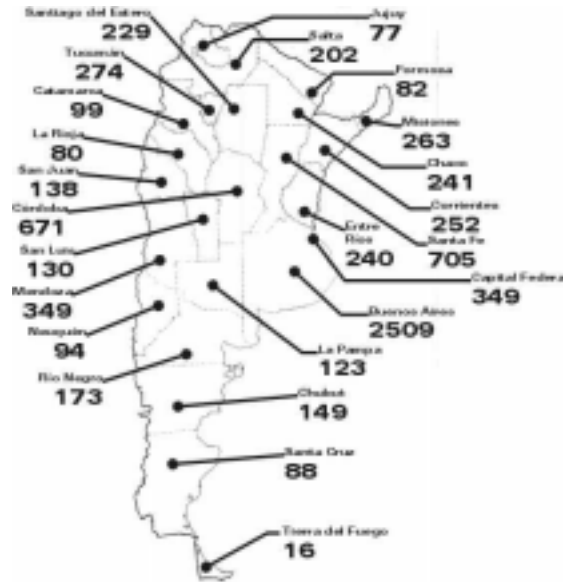
- **Para discutir:**

- ¿Qué aspectos del tránsito influyen para que las cifras de nuestro país sean tan altas?
- ¿Qué factores externos al tránsito pueden incidir también en este caso?

**f. Cifras provinciales**

La Asociación Civil Luchemos por la Vida difunde, a través de su página Web, el siguiente mapa de los accidentes de tránsito con víctimas fatales:

*Accidentes de Tránsito en Argentina: TOTAL DE MUERTOS EN 1999 (Cifras provisionarias al 3 de Enero del 2000): 7.533<sup>16</sup> (Promedio diario: 21 - Promedio mensual: 628)*



- Según los datos insertos en el mapa, ¿cuál es la provincia con mayor cantidad de accidentes fatales? ¿cuál es la de menor cantidad? ¿cuáles son las variables que podrían explicar las diferencias entre una y otra provincia?
- La Provincia de Mendoza y la Capital Federal tienen la misma cantidad de accidentes fatales en 1999. ¿Qué sucede si se coteja esa cifra con la cantidad de habitantes de cada una? ¿Cuál tiene mayor riesgo de accidente por habitante? ¿cuáles son las variables que podrían explicar las diferencias entre una y otra?

<sup>16</sup> Las cifras de este mapa son proyección de los datos habidos hasta el presente, aplicados al nuevo lapso, e incluyendo fallecidos en el hecho o como consecuencia de él, hasta dentro de los 30 días posteriores, según el criterio internacional más generalizado. Las cifras utilizadas son las últimas disponibles (oficiales, de origen policial o municipal, la mayoría), actualizadas. Como la gran mayoría de las cifras originales sólo computan los muertos en el momento del accidente, las mismas también han sido corregidas según índices internacionalmente aceptados, a fin de permitir una apreciación, estudio y comparación seria de la mortalidad en la accidentología vial argentina.

**Índice provincial de muertes<sup>17</sup> anuales por cada 10.000 vehículos:**

<i>Provincia</i>	<i>Índice</i>	<i>Provincia</i>	<i>Índice</i>	<i>Provincia</i>	<i>Índice</i>
Stgo. del Estero	27,2	Salta	12,9	Entre Ríos	7,8
Catamarca	20,3	Río Negro	12,6	Santa Fe	7,7
La Rioja	18,5	La Pampa	12,0	Tierra del Fuego	6,9
Chaco	17,7	Formosa	11,9	Mendoza	6,7
Misiones	15,2	Jujuy	10,3	Neuquén	6,3
Tucumán	15,1	Chubut	9,6	Córdoba	6,3
Corrientes	14,9	Santa Cruz	8,8	Buenos Aires	5,4
San Luis	13,0	San Juan	7,8	Capital Federal	2,0

- ***Para reflexionar y debatir:***

¿Por qué creen que, según indica el cuadro, hay mayor proporción de accidentes fatales en regiones menos urbanizadas del país? ¿Qué características del tránsito y factores externos al tránsito pueden influir sobre estas cifras?

---

<sup>17</sup> Muertes por accidente de tránsito. Datos citados por Losa (2000; págs. 48-49).

## 5. RECURSOS DIDÁCTICOS.

---

En este apartado se consignan algunas direcciones de Internet que presentan informaciones y recursos útiles para elaborar actividades de enseñanza. Los comentarios sobre los contenidos que ofrecen son sólo una orientación inicial, que requiere la evaluación de los docentes, pues cada sitio se modifica con cierta asiduidad.

Los datos que ofrecen estos sitios y la comunicación con las instituciones que los sustentan podrán transformarse en recursos en la medida en que puedan vehicular los propósitos pedagógicos que se plantee cada escuela y equipo docente, para dar cuenta de los contenidos específicos que se pretenda enseñar:

- ✓ Asociación Civil Luchemos por la vida: [www.luchemos.org.ar](http://www.luchemos.org.ar)

El sitio de esta organización no gubernamental ofrece información estadística sobre accidentes de tránsito y materiales para educación vial. Se reproducen los mensajes que la asociación difunde por los medios de comunicación social.
- ✓ Asociación Juvenil para la Difusión de la Seguridad Vial (ADISEV): [www.members.es.tripod.de/Seguridad\\_Vial/internacional](http://www.members.es.tripod.de/Seguridad_Vial/internacional)

El sitio de esta organización con sede en España tiene menús sobre educación vial, los jóvenes y la seguridad vial, medicina del tráfico, listados de fabricantes de automóviles, etc. Presenta un abundante listado de enlaces agrupados por continentes y por países.
- ✓ Automóvil Club Argentino: [www.aca.org.ar](http://www.aca.org.ar)

El sitio de esta entidad que agrupa a conductores de vehículos ofrece variada información textual y cartográfica, a la vez que cuenta con propuestas de educación vial para las escuelas.
- ✓ Centro Argentino de Transferencia de Tecnología Vial (CENATTEV): [www.vial.org.ar](http://www.vial.org.ar)

El sitio de esta fundación tiene abundante información tecnológica y materiales de ingeniería de tránsito. También posee enlaces a organismos internacionales.
- ✓ Consejo Federal de Seguridad Vial: [www.seguridadvial.org.ar](http://www.seguridadvial.org.ar)

Este sitio oficial contiene información sobre legislación, noticias provinciales y enlaces con asociaciones de todo el país.
- ✓ Instituto para la Seguridad y Educación Vial (ISEV): [www.isev.com.ar](http://www.isev.com.ar)

Este centro privado tiene por objeto el estudio y la investigación sobre tránsito y transporte, la educación y la seguridad vial. Además de los contenidos propios, tiene enlaces a otros sitios del país o del exterior.
- ✓ Seguridad Vial: [www.seguridad-vial.com](http://www.seguridad-vial.com)

Este sitio de gestión privada procura la gestación de una "cultura vial". Tiene variedad de menús interesantes sobre educación vial, biblioteca, enlaces con otros sitios, notas para empresas y estudios de casos. También presenta un foro para conductores y un foro para educadores interesados en el tema.

Hay también algunos sitios dependientes de los gobiernos provinciales, que incluyen contenidos sobre seguridad vial y educación. Por ejemplo, el sitio de la Provincia de Catamarca ([www.vialidad-catamarca.com.ar](http://www.vialidad-catamarca.com.ar)) ofrece información sobre rutas, legislación, obras de infraestructura y crónica de actividades de educación vial. También el sitio de la Provincia de Buenos Aires ([www.gob.gba.gov.ar](http://www.gob.gba.gov.ar)) incluye referencias a la normativa de tránsito.



## 6. BIBLIOGRAFÍA.

---

- BALE, J. (1989). *Didáctica de la geografía en la escuela primaria*. Madrid, Morata - MEC.
- BRAILOVSKY, A. E. y FOGUELMAN, D. (1991). *Memoria verde. Historia ecológica de la Argentina*. Buenos Aires, Sudamericana.
- BRAUNSCHWEIG, R. (1990) "La revolución del automóvil" en *Correo de la UNESCO* Año XLIII, N°10, Octubre de 1990, París, UNESCO.
- BROWN, E. H. (1985). *Geografía: pasado y futuro*. México, Fondo de Cultura Económica.
- CARRETERO, M., POZO, J. I. y ASENSIO, M. (1989). *La enseñanza de las Ciencias Sociales*. Madrid, Visor.
- FINOCCHIO, S. (comp.) (1993). *Enseñar Ciencias Sociales*. Buenos Aires, Troquel.
- GRAVES, N. J. (1985). *La enseñanza de la geografía*. Madrid, Visor.
- GUREVICH, R. y otros (1995). *Notas sobre la enseñanza de una geografía renovada*. Buenos Aires, Aique.
- HALPERIN DONGHI, T. (1993). *La larga agonía de la Argentina peronista*. Buenos Aires, Ariel.
- HELD, J. F. (1990): "Una pasión extraviada" en *Correo de la UNESCO*. Año XLIII, N°10, Octubre de 1990, París, UNESCO.
- LOSA, N. O. (2000). *Seguridad vial. Jurisdicción y gobiernos locales. Legislación y educación vial. Jurisprudencia federal, provincial y contravencional*. Mendoza, Ediciones Jurídicas Cuyo.
- MORIN, E. (1999). *La cabeza bien puesta. Repensar la reforma; reformar el pensamiento*. Buenos Aires, Nueva Visión.
- ROCCATAGLIATA, J. (1987). *Los ferrocarriles en la Argentina. Un enfoque geográfico*. Buenos Aires, Eudeba.
- ROMERO, L. A. (1994). *Breve historia contemporánea de la Argentina*. Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica.
- 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 Curricula del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.
- SPYER RESENDE, M. (1989). *A geografia do aluno trabalhador. Caminhos para uma prática de ensino*. São Paulo, Loyola.

TONUCCI, F. (1996). *La ciudad de los Chicos: una ciudad para todos*. Buenos Aires, ADI (Asociación para los Derechos de la Infancia).