



Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires
Secretaría de Educación
Subsecretaría de Educación
Dirección General de Planeamiento
Dirección de Currícula

Formación Ética y Ciudadana

*Documento de trabajo nº5.
Educar al transeúnte*

GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

**Jefe de Gobierno
Dr. FERNANDO DE LA RÚA**

**Vicejefe de Gobierno
Dr. ENRIQUE OLIVERA**

**Secretario de Educación
Prof. MARIO A. GIANNONI**

**Subsecretario de Educación
Dr. ROGELIO BRUNIARD**

**Directora General de Planeamiento
Lic. MARGARITA POGGI**

**Directora de Currícula
Lic. SILVIA MENDOZA**

Como es de conocimiento público, durante el año 1998 se ha iniciado en el ámbito de la Ciudad de Buenos Aires el proceso que culminará con la sanción por la Legislatura de la Ley de Educación de la Ciudad. Esa ley establecerá el marco normativo para la organización y el funcionamiento del sistema educativo en esta jurisdicción. Hasta entonces, el proceso de actualización curricular se enmarca en la normativa que ha venido definiendo la implementación gradual y progresiva de la Educación General Básica (EGB):

Resolución N° 2846/95.	Primer ciclo de EGB.
Resolución N° 336/96 (15/10/96).	4° grado (1° año del segundo ciclo de EGB) para Escuelas de Gestión Privada.
Resolución N° 746/96 (4/12/96).	4° grado (1° año del segundo ciclo de EGB).
Resolución N° 15/98 (9/1/98).	5° y 6° grados (2° y 3° años del segundo ciclo de EGB).

En consecuencia, hasta la sanción de la mencionada ley, se dará continuidad a la denominación en uso.



Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires
Secretaría de Educación
Subsecretaría de Educación
Dirección General de Planeamiento
Dirección de Currícula

Formación Ética y Ciudadana

Documento de trabajo nº5.

Educar al transeúnte

Lic. Isabelino Siede
Lic. Mariela Helman
Lic. Guillermo Micó

DIRECCIÓN DE CURRÍCULA

**Equipo de profesionales
a cargo de la actualización curricular del Nivel Primario**

Asesora: Flavia Terigi

Coordinadora: Ana Dujovney

Beatriz Aisenberg, Helena Alderoqui, Silvia Alderoqui, Clarisa Álvarez, Paula Briuolo, Claudia Broitman, Andrea Costa, José Chelquer, Graciela Domenech, Adriana Elena, Daniel Feldman, Claudia Figari, Silvia Gojman, Mariela Helman, Horacio Itzcovich, Mirta Kauderer, Verónica Kaufmann, Laura Lacreu, Delia Lerner, Silvia Lobello, Liliana Lotito, Gabriel Marey, Guillermo Micó, Susana Muraro, Nelda Natali, Alberto Onna, Silvina Orta Klein, Cecilia Parra, María Elena Rodríguez, Abel Rodríguez de Fraga, Patricia Sadovsky, Graciela Sanz, Analía Segal, Isabelino Siede, Mariana Spravkin, Adriana Villa, Hilda Weitzman de Levy.

Supervisión editorial: Virginia Piera.
Diseño y diagramación: María Laura Cianciolo.
Diseño de tapa: Laura Echeverría.

ISBN 9879327-09-8

© Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires

Secretaría de Educación

Dirección de Currícula. 1998.

Hecho el depósito que marca la ley N° 11.723

Dirección General de Planeamiento

Dirección de Currícula

Bartolomé Mitre 1249 (1036) Buenos Aires

Índice

1. Circular por la ciudad: derechos y conflictos	
2. Reflexiones sobre el lugar de la escuela	
3. Aportes para fundamentar la educación del transeúnte	
4. Propósitos de la educación del transeúnte	
5. Estrategias de enseñanza	
6. Propuestas de trabajo	
6.1. Propuestas de trabajo para el primer ciclo	
- <i>Muchos caminos para llegar</i>	
- <i>Cruces de calles</i>	
- <i>Veo veo</i>	
- <i>Andar y dejar andar</i>	
- <i>Circular por la escuela</i>	
- <i>Circular por la plaza</i>	
6.2. Propuestas de trabajo para el segundo ciclo	
- <i>Centros de trasbordo</i>	
- <i>Planos</i>	
- <i>Taxis y remises</i>	
- <i>Topos urbanos</i>	
7. Bibliografía citada	
Anexo I	
Anexo II	

Educar al transeúnte

1. Circular por la ciudad: derechos y conflictos

Quienes hoy tienen sesenta años y habitan nuestra ciudad nacieron cuando en ella había un automóvil cada 32 habitantes¹. Crecieron en barrios donde todos se conocían y los chicos disponían a su antojo de baldíos y potreros. El barrio no era propiedad de nadie, pero todos lo sentían como parte de cada uno, pues en él echaba raíces su identidad y la cuadra era una prolongación de la propia casa. Todos confiaban en el progreso de Buenos Aires y leían cuentos donde Caperucita tenía miedo de atravesar el bosque, porque allí podía esperarla el lobo feroz.

Quienes hoy tienen seis años y habitan nuestra ciudad, nacieron cuando en ella había un automóvil cada dos habitantes. Crecen generalmente en edificios de numerosos departamentos y tal vez no saben el nombre de sus vecinos. La ciudad se pobló de autopistas y el ritmo de vida cobró celeridad. Salen poco a la calle, pero ven el mundo a través de su televisor. Estos chicos leen menos cuentos que antes y escuchan a sus abuelos diciendo que el mundo está cada vez peor. Según los noticieros, en la calle no hay más que peligros y el auto es lobo del hombre. La ciudad es de todos y eso parece significar que no es de nadie.

Buenos Aires ha cambiado y cambió la manera de circular en ella. Los habitantes de la ciudad transitan durante buena parte de cada día, en circuitos estables y variables, en calidad de peatones o de conductores. Cada desplazamiento se presenta en una situación particular: ir al trabajo, ir a la escuela, salir a pasear, etc. Frente a cada situación, los transeúntes toman decisiones: “¿me conviene ir en subte o en taxi?”; “¿camino o tomo un colectivo?” Y la respuesta a cada interrogante depende de variados criterios, como la rapidez, la comodidad o el costo. Asimismo, influye en la decisión lo que es esperable que hagan los demás vecinos: “mejor no voy en taxi al centro, porque hay embotellamientos”, “vuelvo en subte, porque el colectivo está lleno”, etcétera.

Para cada habitante de la ciudad, la circulación es una situación cotidiana, que requiere un tiempo y una energía considerables y que, a la vez, tiene un valor económico generalmente no desdeñable. En la ciudad, es habitual que un trabajo se acepte o se rechace por el costo del transporte. A su vez, la elección de escuela para los niños, la compra o alquiler de una vivienda, la opción por una obra social, la inscripción en un club y muchas otras decisiones familiares suelen tener como variable la consideración de las condiciones de traslado.

Buenos Aires tiene alrededor de tres millones de habitantes como población estable residente, pero algunas estimaciones plantean que esa cifra se duplica durante las horas laborables de los días hábiles, con la presencia de trabajadores del Gran Buenos Aires que desempeñan funciones en la Capital Federal. Este es uno de los fenómenos que dan cuenta de que, en términos geográficos, la ciudad es una metrópoli que trasciende los límites administrativos entre Buenos Aires y el conurbano.

Esa circulación masiva se concentra en algunos puntos claves, como los centros de trasbordo o centros de transferencia, las autopistas y avenidas de entrada y de salida de la

¹ Ver Anexo I Población, vehículos patentados y habitantes por vehículo en la Ciudad de Buenos Aires en los años censales”.

Capital Federal, las calles comprendidas por el micro y macrocentro, etc. Esto genera fricción en la circulación: a mayor cantidad de transeúntes, mayor cantidad y complejidad de los problemas de tránsito. A su vez, buena parte de la infraestructura urbana soporta un tránsito para el cual no está preparada. Así es como un porcentaje alto de los accidentes se produce en zonas donde la fricción es alta en determinados momentos del día².

La problemática del tránsito está presente en las preocupaciones de la opinión pública. Tanto los organismos del Estado como diferentes organizaciones denuncian con frecuencia gran cantidad de accidentes en la ciudad de Buenos Aires. Hay consenso en advertir que las cifras de colisiones y la considerable presencia de víctimas fatales plantean una situación de riesgo para la población y de alerta para las autoridades. Como estrategia de resolución, algunas zonas de congestión de vehículos tienen normativas especiales (micro y macrocentro, por ejemplo), pero también es necesario que el Estado promueva alternativas de flujo y el uso de medios colectivos de transporte.

Cualquiera de esas alternativas debería partir de la consideración del tránsito como un derecho de las personas, un derecho que el Estado debe reconocer y cuyo ejercicio debe posibilitar. Esta afirmación es fruto de una conquista largamente anhelada en el marco de la lucha por los derechos civiles que acompañó a las revoluciones francesa y norteamericana en el siglo XVIII. Es también un derecho que fue cercenado en tiempos de dictadura en nuestro país, cuando abundaban los espacios de tránsito restringido o prohibido, las detenciones arbitrarias, etc. Entender que el tránsito es un derecho individual promoverá en los ciudadanos la conciencia de que, como tal, debe ser defendido.

El artículo 14 de la Constitución de la Nación Argentina incluye, entre los derechos de los habitantes, el de “entrar, permanecer, transitar y salir del territorio argentino”. Existe una relación entre la libertad, la dignidad y el poder moverse y transitar. Por tanto, es deber del Estado garantizar su cumplimiento y es deber de cada uno respetar la normativa que garantice el goce de este derecho en igualdad de condiciones.

A su vez, la Constitución de nuestra ciudad asume esta tarea, como un reconocimiento implícito de la importancia que adquiere este problema en el contexto urbano:

“La ciudad desarrolla en forma indelegable una política de planeamiento y gestión del ambiente urbano integrada a las políticas de desarrollo económico, social y cultural, que contemple su inserción en el área metropolitana. Instrumenta un proceso de ordenamiento territorial y ambiental participativo y permanente que promueve: [...]”

9. La seguridad vial y peatonal, la calidad atmosférica y la eficiencia energética en el tránsito y el transporte.” (Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Art. 27.)

Cuando hablamos de que el Estado *garantice* el tránsito, lo hacemos desde una concepción social de la circulación y, en consecuencia, nos estamos refiriendo a la responsabilidad social del Estado.

En nuestra ciudad, tanto como en el resto del mundo, el tránsito es un signo de desigualdad social. Así como, en tiempos de la colonia, la diligencia no era para todos, el tren se inició como un medio caro, frente al popular tranvía y hoy es económico en relación con los

² Ver Anexo I Intersecciones más frecuentes por accidentes de tránsito registrados por causa según orden de importancia.

taxímetros o el uso de autos particulares. En este contexto, la responsabilidad social del Estado es garantizar a todos una circulación digna y adecuada a las necesidades de cada sector.

De este modo, un derecho individual que originalmente se entendía respetado cuando no había obstáculos explícitos para la circulación, se entiende actualmente como un derecho social, que requiere políticas activas de promoción del transporte público para un tránsito de calidad en condiciones de equidad. Este es el sentido del Art. 27 de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. El tránsito se garantiza básicamente para todos:

- con una infraestructura vial adecuada;
- con una organización adecuada de los flujos de tránsito, y
- ofreciendo servicios de transporte público³ de calidad y a precios accesibles.

Como todo derecho, su formulación para ciertos sujetos suscita también responsabilidades. En este caso, 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, el deber de cada ciudadano de ejercer el derecho propio respetando el de los demás.

Posibilitar y garantizar el tránsito es responsabilidad del Estado, el cual tiene la obligación de regular el ejercicio de los derechos de todos los ciudadanos y este es el origen de las normas jurídicas sobre circulación, tránsito y transporte. Regular significa:

- legislar (redactar normas públicas),
- cumplir y hacer cumplir esas normas y
- sancionar a quienes no las hubieran cumplido.

Esa responsabilidad del Estado debería permitir que cada vecino saliera de su casa con la tranquilidad de saber que el riesgo de accidente es muy pequeño. Sin embargo, algunas cifras estadísticas sobre lo que ocurre en nuestra ciudad son realmente alarmantes⁴.

La respuesta al problema no es sencilla y, según diversas opiniones, radica en ámbitos diferentes: algunos creen que hay que legislar más y mejor; otros plantean que se necesita mayor control en el cumplimiento efectivo de las normas; otros insisten en que hay que extender las penalidades a los infractores, para otros la culpa recae exclusivamente en los vecinos. De cualquier modo, queda claro que hay una responsabilidad del Estado que trasciende las posibilidades de la sociedad civil y, más aún, de sus integrantes en forma individual.

¿Qué puede hacer la sociedad frente a este problema? Por una parte, exigir que el Estado cumpla sus tareas básicas en este campo. Por otra, conocer y cumplir la normativa vigente. En este sentido, la cultura porteña parecería reconocer un escaso apego a la normativa, sobre todo en cuestiones de tránsito, y las transgresiones suelen ser vistas como “picardías” o “pioladas”, aun cuando pongan en riesgo la propia vida o la de los otros.

Allí hay uno de los desafíos claves, pues hay un punto en el cual el tránsito nos enlaza inevitablemente: la seguridad del conjunto en la calle depende de las acciones y las actitudes de cada uno. Se encuentra presente entonces, en relación con el tránsito, una cuestión ética que involucra las acciones de los distintos sectores: por más que haya renovacio-

³El 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, etcétera.

⁴ Ver Anexos.

nes en la legislación, no se logran modificaciones inmediatas en las costumbres y mucho menos en las mentalidades. Pero, al mismo tiempo, sería impensable una política de cambio en el tránsito que se sustentara sólo en uno de los dos componentes: el Estado o la sociedad. No se puede pretender que el tránsito de la ciudad dependa exclusivamente de la buena predisposición de quienes circulan, pues la organización de las redes, las normas y el estado de conservación de las vías están a cargo del Estado. Así también, el poder de coacción, de juicio y de penalización debe ejercerse con criterio estable para que los ciudadanos adhieran a una legalidad que ven justa e imparcial. Gestar la responsabilidad cívica y la conciencia moral de los transeúntes es parte del desafío más amplio de construir una sociedad con mayor grado de solidaridad, que permita relaciones mutuas más humanas, en una superior calidad de vida. Su conquista será probablemente un proceso lento, pero que sin duda debemos recorrer.

2. Reflexiones sobre el lugar de la escuela

Mientras la circulación en la ciudad se complejiza, crece la preocupación por concientizar a la población acerca de los riesgos del tránsito, a través de los medios masivos de comunicación y de políticas especiales de diferentes reparticiones. Entre estos esfuerzos, aparece un reclamo persistente hacia las escuelas para que implementen programas de educación vial desde los primeros grados. Se trata de una *demanda social*, entre otras también muy significativas, cuyo sentido el sistema educativo tiene que interpretar, para poder transformarla en contenidos de enseñanza y aprendizaje.⁵

El tránsito insta un campo jurídico y una problemática ética. Atañe a la vida social y exige una regulación de los deberes y derechos de cada uno. Por eso hay un primer nivel de análisis que tiene que ver con la norma jurídica, su sentido, su aplicación, sus sanciones. Pero, como en el resto de la regulación de la vida social, las normas tienen que estar basadas en principios éticos de justicia. Cruzar un semáforo en rojo no sólo es transgredir una norma jurídica que merece una sanción, sino que es también un acto que puede implicar desatender la vigencia de principios de justicia. No es justo que los habitantes de una ciudad no puedan moverse tranquilamente, sin miedo y con garantías de seguridad. El campo jurídico reúne toda la legislación y jurisprudencia emanada de diferentes niveles del Estado para el tránsito y el transporte. La problemática ética, en tanto, recoge los problemas vinculados a las acciones de los transeúntes, sus consecuencias y las responsabilidades que para cada uno involucra el ejercicio del derecho de tránsito en el seno de una sociedad. Ambos niveles interactúan entre sí y merecen ser enseñados en la educación obligatoria. Sin embargo, la problemática ética es quizá más relevante para la enseñanza, porque es parte integrante de la formación de una conciencia moral autónoma y solidaria por parte de los niños, que es propósito prioritario de la escuela.

Se trata indudablemente de una problemática vinculada con el espacio público, con su uso y su regulación, que está teñida de una situación de mayor envergadura que es la crisis de lo público en su conjunto. La circulación reúne derechos y responsabilidades de diferentes sectores, que se traducen en conflictos no siempre fáciles de resolver. La escuela puede y debe:

⁵Otras demandas sociales legítimas y persistentes son, por ejemplo, la educación ambiental, la educación en derechos humanos (ambos incluidos en la nueva Constitución de la Ciudad), la educación para el consumo, etc. Para profundizar en este aspecto, se sugiere consultar el *Documento de trabajo n°1* de Formación ética y ciudadana.

- preparar a los estudiantes para circular por la ciudad con conciencia de los derechos y las responsabilidades que le competen a cada ciudadano;
- prepararlos para participar de los debates que se susciten acerca de las modalidades y las regulaciones de circulación;
- formarlos para que asuman una actitud de participación crítica y creativa en la resolución de los conflictos que atañen al espacio público.

Sin embargo, es prudente advertir sobre algunos riesgos latentes en la demanda social:

El primero es considerar que la tarea de la escuela tiene una eficacia ilimitada. Pero por más que se le dedique tiempo escolar y se priorice su enseñanza, la “educación vial”, por sí misma, no será suficientemente eficaz como para revertir las tragedias de tránsito. Sí es posible pensarla como un ingrediente más de las políticas públicas sostenidas que debe implementar el Estado. En consecuencia, resulta necesario acotar las expectativas y pautar claramente cuál puede y debe ser la responsabilidad de la educación sistemática en este tema. De lo contrario, la tarea que emprendemos estará destinada al fracaso.

Ante la problemática del tránsito, como en buena parte de las temáticas de la Formación ética y ciudadana, es imprescindible delimitar los ámbitos de responsabilidad de la sociedad y del Estado, respectivamente. En este sentido, el segundo de los riesgos presente en el énfasis puesto en criticar a los conductores imprudentes, es que de esta manera se adjudica 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. Sin embargo, por todos los aspectos intervinientes en la problemática del tránsito, este discurso resulta engañoso o ingenuo. Además, en aquellos aspectos en los que sí es pertinente apelar con urgencia a la responsabilidad de los transeúntes en el tránsito, el interlocutor principal es el ciudadano adulto y no los niños.⁶ En este sentido, los mensajes lineales y crudos que exigen atención al conductor de automóviles pueden ser adecuados a los medios masivos, pero de ninguna manera corresponden al contexto de la escuela.

Un tercer riesgo está dado por la deformación en la imagen de la ciudad que la enseñanza de una problemática como esta puede suscitar. La sensación de que es difícil vivir en Buenos Aires se relaciona, entre otras cosas, con problemas de transporte y de seguridad en la vía pública. A bordo de taxis o colectivos, desde el propio auto o la bicicleta, los porteños circulan con más temores que precauciones y cierta nostalgia de tiempos más tranquilos. Como señala F. Tonucci, parece ser que hoy:

“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.

⁶ Nos referimos a que son mayores las responsabilidades de quien conduce un vehículo o quien lleva a un niño de la mano. En el nivel de la prudencia y el cuidado personal y del otro, también asumen una responsabilidad los chicos de edades medias que circulan solos, aun cuando la responsabilidad jurídica de sus actos corresponda a sus padres o adultos a cargo.

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 a 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.” (Tonucci, 1996, págs. 112-113.)

¿Esta es la imagen que deseamos comunicar a los chicos? Contribuiríamos sin duda a profundizar aún más las distancias en una sociedad que ha visto debilitar sus lazos de solidaridad y mutuo compromiso. Convalidaríamos un mensaje que parece estar latente en los medios de comunicación de este fin de siglo: todo puede hacerse desde la propia casa, sin necesidad de circular personalmente por la ciudad y conviene que así sea, porque la ciudad se presenta peligrosa y ajena. Creemos que no se trata de desconocer los problemas y las dificultades presentes, sino de recuperar la calle como espacio propio generando las estrategias necesarias de precaución y cuidados.

Finalmente, un cuarto riesgo consiste en considerar que la educación vial no necesita una fundamentación pedagógica particular. La producción didáctica de los últimos años ha renovado el interés por la relación entre cada campo de conocimiento y su enseñanza, lo que ha generado una red de didácticas específicas. La educación vial, en cambio, parece haberse mantenido al margen de las nuevas tendencias en la enseñanza acerca de la realidad social y de la formación ética, que son los marcos de referencia desde los cuales hoy es necesario revisarla.

Consecuentemente, en este trabajo intentaremos postular algunos criterios que puedan fundamentar, desde el punto de vista didáctico, una **educación del transeúnte**, entendida como propuesta superadora del camino recorrido por la educación vial en nuestras escuelas. En esta línea, nos proponemos también plantear propósitos generales para la educación básica, que den cuenta de lo que efectivamente a la escuela le corresponde y está en condiciones de llevar a cabo para contribuir a la resolución de esta problemática ciudadana. Finalmente, arribaremos a algunas propuestas concretas de trabajo, susceptibles de ser adecuadas, contextualizadas y enriquecidas por cada equipo docente en su comunidad escolar.

3. Aportes para fundamentar la educación del transeúnte

Preferimos 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 por la ciudad**, cualquiera sea el medio o la forma que utilice para desplazarse.

Una enseñanza basada en las situaciones reales o hipotéticas de circulación urbana, permitirá el desarrollo del pensamiento estratégico y la responsabilidad social vinculada al tránsito. Llamamos “estratégica” a la toma de decisiones que incluye como variable la con-

ducta esperada por parte de los otros actores involucrados en cada problema.⁷ A su vez, la inclusión del “otro” como parte del problema da lugar también a que cada uno reflexione en qué medida sus conductas de circulación facilitan o dificultan el normal desplazamiento del conjunto. De lo contrario, la ciudad se torna cada vez más, una jungla donde “todo vale, mientras no me sancionen”. **La educación del transeúnte, entonces, debe recrear las situaciones de circulación y centrarse en el análisis de los criterios más adecuados para tomar decisiones en cada contexto de circulación.**

En el marco de una educación moralizante, la educación vial asumió desde sus inicios, como objetivo preponderante, difundir las principales normas de tránsito y promover su respeto. Aún hoy 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, a veces se realiza una presentación ostensiva de las normas, mediante propuestas repetitivas y mecánicas, que no permiten analizar si esas son las únicas o las mejores normas posibles o si hay otros factores que están presentes en la problemática del tránsito. Pero el problema no está en que sea “normativa”, sino en el carácter descontextualizado, externo y muchas veces ahistórico de su sentido. Tras una educación vial así entendida, podemos ver que subyace una educación moral cuya finalidad es la socialización de los niños en la moralidad vigente, sin aspiración de contribuir a la autonomía de los alumnos desde la revisión crítica y creativa de las normas y los valores sociales.

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 específicas⁸. 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. Lo escueto y lineal del mensaje en este caso, no condice con la *socialización por vía del conocimiento* que debe promover la escuela.

“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.)

En la enseñanza escolar, entonces, se torna necesario plantear una propuesta reflexiva y crítica, que no intente remedar la misma estrategia de otros ámbitos. En consecuencia, **proponemos abordar las normas de tránsito, pero en el marco de una reflexión sobre la articulación entre los problemas de circulación, las normas pensadas para resolverlos y el contexto geográfico de la metrópoli.** De este modo, las normas adquieren sentido y pueden ser entendidas como una necesidad racional de la convivencia, en vez de abordarse como decisiones arbitrarias. Este matiz es fundamental para incluir a la edu-

⁷ Por ejemplo, si un viernes llueve, está prevista una marcha de protesta a media tarde y yo debo ir al macrocentro, ¿qué me convendrá más: ir en auto particular, en subterráneo o en colectivo? ¿Cuánto influye en mi decisión las posibles actitudes de los otros vecinos?

⁸ Queda claro que se trata de indicaciones pertinentes y correctas para quien está por cruzar una calle.

cación del transeúnte en el marco general de la Formación ética y ciudadana, ya que uno de los propósitos básicos del área es desarrollar una moral autónoma y solidaria, en la cual las normas se respetan por convicción y no por mera obediencia a la autoridad.

En consecuencia, será necesario buscar referentes en el saber socialmente legitimado, sobre la base de los cuales se pueda asentar la enseñanza de la problemática del tránsito y la circulación en la ciudad. La educación del transeúnte incluye contenidos provenientes de diferentes disciplinas y campos de saber, particularmente de tres vertientes:

- El DERECHO aporta a la educación del transeúnte el estudio de las normas legales desde la formulación constitucional del derecho a transitar, hasta la normativa vigente para cada aspecto del tránsito y del transporte. Es importante que la escuela básica se plantee la enseñanza de esas normas (al menos en términos generales) y haga hincapié en los procedimientos a seguir en caso de que fuera necesario recurrir a la Justicia. Estos aprendizajes permitirán a los alumnos saber cuándo es legítimo realizar un reclamo judicial, cómo proceder en caso de haber sufrido o provocado un accidente, dónde es posible solicitar asesoramiento, etcétera.
- La GEOGRAFÍA URBANA aporta una mirada de conjunto sobre la relación entre la sociedad y el espacio. Las nociones mismas de tránsito y transporte, junto con las de redes y flujos, son motivo de reflexión sistemática por parte de esta disciplina y su enseñanza permitirá ahondar en una concepción social del tránsito personal. Los alumnos podrán reconocer que hay barrios con ciertas características específicas de circulación (como el macro y microcentro), que hay razones de conveniencia en la elección de uno u otro medio de transporte, que existen zonas de mayor afluencia y fricción en el tránsito, etc. Asimismo, la mirada global sobre la ciudad en movimiento, permitirá a los alumnos analizar y realizar ejercicios de anticipación sobre los problemas actuales y las alternativas de solución que se discuten en los cuerpos legislativos y se nombran cotidianamente en los medios de comunicación social.
- La ÉTICA aporta principios de valoración que permiten, simultáneamente, tener criterios para medir la relación existente entre las normas de tránsito y los derechos humanos que se ven comprendidos en su cumplimiento, y además poder identificar valores —como la solidaridad, el cuidado general y del otro— y contravalores, con todas sus connotaciones culturales y de vida cotidiana que pueden ser comprendidas como significativas por los alumnos. La enseñanza escolar incluirá, entonces, una reflexión sobre la solidaridad en el tránsito, el cuidado personal y el cuidado del otro, así como el sentido de respetar las normas.

En cuanto a la secuenciación de los contenidos de enseñanza, es común que se enseñen en cualquier momento las normas que debe conocer un conductor de vehículos. Obviamente, para acceder al carné habilitante, un adulto debe acreditar conocimientos y habilidades específicas. Pero ¿de qué sirven los mismos conocimientos a alumnos de 8 ó 9 años, por ejemplo? En este caso también, la educación vial tradicional traspola la experiencia de los cursos de manejo al aula, sin un análisis acerca de cuál es el tipo de conocimientos que es pertinente a cada segmento de la escolaridad.

Entendemos que, como las modalidades de circulación van variando según la edad de los alumnos, eso nos permite establecer una secuenciación de saberes. La variedad entre diferentes familias, sectores sociales o zonas de la ciudad, es grande, pero es medianamente habitual que un chico de 8 años camine hasta su escuela, si queda a pocas cuadras, o que vaya a hacer mandados por los alrededores de su casa.

En *primer ciclo*, entonces, pretendemos formar a los niños como peatones, centrándonos particularmente en la circulación peatonal por la zona de la escuela.

Los chicos de 11 suelen viajar en colectivo o subterráneo, por lo que podemos centrar la enseñanza del *segundo ciclo* en formar al usuario de transportes públicos, con particular énfasis en los medios que conectan el barrio de la escuela con el resto de la ciudad.

Recién el *tercer ciclo* permite abordar la formación del conductor de vehículos, si tenemos en cuenta que muchos alumnos usan bicicletas⁹ o, un tiempo después, ciclomotores.

Como se puede observar, los ejes propuestos en forma de escala son acumulativos, ya que nadie deja de ser peatón cuando pasa a usar transportes públicos o al conducir vehículos. A la inversa, hay saberes específicos de las situaciones posteriores, que tienen sentido de enseñanza anticipado. Por ejemplo, para un chico pequeño, bien vale saber que los autos deben detenerse delante de una luz roja o que al sonar la sirena de una ambulancia, los coches despejan el carril central, para que ésta pueda pasar aun con luz roja. En consecuencia, valdrá la pena incluir en cada ciclo ciertos aspectos relevantes de las etapas siguientes, aunque sea a modo de información.

En esta gradualidad, los contenidos de enseñanza pueden rápidamente encontrar significatividad personal y utilidad concreta, lo cual facilita el interés y el compromiso en el aprendizaje por parte de los alumnos. Obviamente, la segmentación propuesta debe adecuarse al contexto de cada escuela, que distribuirá los distintos contenidos, según las modalidades de circulación que prevalezcan en sus alumnos.

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:

EDUCACIÓN VIAL TRADICIONAL	EDUCACIÓN DEL TRANSEÚNTE
• Toda la responsabilidad es de los vecinos.	• Análisis de las responsabilidades de la sociedad y del Estado.
• Inducción de conductas puntuales.	• Desarrollo del pensamiento estratégico y la responsabilidad social vinculada al tránsito.
• Centrada en normas.	• Centrada en criterios para tomar decisiones.
• Presentación ostensiva de las normas.	• Reflexión sobre la articulación entre problemas, normas y contexto geográfico.
• Saberes propios del conductor de vehículos.	• Secuenciación de saberes, según la edad de los alumnos.

4. Propósitos de la educación del transeúnte

La ciudad nos pertenece como escenario público de nuestras vidas y como espacio de construcción permanente de nuestra trama social. Con esta propuesta intentamos brindar a los alumnos y alumnas una herramienta de apropiación de la ciudad. Se trata de avanzar hacia la reconquista de este espacio para los ciudadanos, en detrimento del protagonismo

⁹Un medio de transporte que la escuela puede legítimamente promover, ya que constituye una práctica saludable y económica, no contamina el ambiente y, usado con prudencia, no entorpece la circulación.

que hoy sustentan los automóviles, las autopistas y otras “vacas sagradas” del entorno urbano.

“Ante todo es necesario devolver al ciudadano, a partir de los niños, la posibilidad de reconocer a la propia ciudad y de reconocerse en ella. Es necesario devolver a la ciudad una dimensión compatible con las capacidades de conocimiento y de control de los ciudadanos y especialmente de los niños.” (Tonucci, 1996, pág. 102.)

En función de las consideraciones anteriores, planteamos una secuencia de propósitos que cada escuela puede adecuar a su contexto socioeducativo:

- El propósito general de la educación del transeúnte es brindar a los alumnos oportunidades de analizar los problemas, las normas y los desafíos del tránsito y la circulación en la ciudad, para arribar a criterios autónomos, solidarios y prudentes para tomar decisiones en situación de desplazamiento.
- En primer ciclo, la educación del transeúnte se centra en la *formación del peatón*, orientando a los alumnos en el conocimiento del contexto cercano, en criterios de cuidado en situaciones frecuentes y las normas que permiten la circulación urbana.
- En segundo ciclo, la educación del transeúnte se centra en la *formación del usuario de servicios públicos*, orientando a los alumnos en el conocimiento de los principales medios de transporte urbano, 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.
- En tercer ciclo, la educación del transeúnte se centra en la *formación del conductor de vehículos*, orientando a los alumnos en el conocimiento de los principales medios particulares de transporte (sus características, ventajas y desventajas), las redes viales y sus flujos frecuentes, las principales normas y códigos de señalización y las responsabilidades éticas, civiles y penales del conductor de vehículos.

5. Estrategias de enseñanza

El eje central de la propuesta de enseñanza es **la toma de decisiones por parte de los alumnos**. Para ello, el docente se servirá de situaciones reales (del propio contexto barrial, de las noticias del momento, etc.) o de situaciones hipotéticas diseñadas a tal efecto. En todos los casos, **el objetivo es que los alumnos interpreten los datos de la situación con la información y los conceptos de la geografía urbana, analicen las normas legales involucradas en el caso y postulen una decisión a partir de criterios de autonomía responsable, cuidado personal y solidaridad social**.

Conceptos, normas legales y actitudes son la coordenadas básicas que definen la propuesta de trabajo. Los conceptos y las informaciones provienen fundamentalmente de la geografía urbana, que analiza la organización del espacio, entendido como una construcción social, de la cual participan diferentes actores sociales. Se trata de una rama de la geografía

que suscita mucho interés en ámbitos académicos¹⁰ y puede brindar herramientas concretas para abordar estos temas en la enseñanza.

La educación del transeúnte requiere un camino progresivo, para el cual proponemos algunos ejemplos (ver más adelante), pero que requiere, ante todo, claridad y habilidad por parte del docente. Entendemos que el camino que mejor garantiza una apropiación verdadera y duradera de las actitudes postuladas es el que se basa en una construcción paulatina por parte de los alumnos. En este sentido, la educación del transeúnte comparte las características de toda estrategia de enseñanza cuya finalidad es la formación de actitudes.

“Encaminar de forma progresiva a los alumnos a que tomen decisiones que les atañen directamente [...] es una manera de animar al alumno a que reflexiones sobre sí mismo, sobre sus actitudes hacia la escuela y la sociedad y sobre sus habilidades, conocimientos y deseos. Ésta debe ser una estrategia progresiva [...]. El logro de la autonomía personal se alcanzará en paralelo con el desarrollo de las actitudes de participación, colaboración solidaria y de responsabilidad compartida.” (B. Sarabia, 1994, págs. 188-189.)

En consecuencia, la tarea del docente pasará por momentos diferentes:

- ◇ Al comenzar, como en todo proyecto de enseñanza, definirá los contenidos y los propósitos del trabajo a emprender, teniendo en cuenta las características de los alumnos, las necesidades del contexto escolar y los criterios planteados en este documento.
- ◇ Luego se ocupará de seleccionar o diseñar una situación que sea pertinente, en relación con los contenidos y propósitos, y potencialmente significativa para el grupo de alumnos.
- ◇ Ya en el aula, su responsabilidad será que cada alumno (trabajando individual o grupalmente) entienda la situación y tome posición frente a ella. La situación puede presentarse oralmente, a través de un texto breve o mediante una salida a una zona concreta de la ciudad.
- ◇ A fin de enriquecer la mirada de los alumnos, facilitará la información y promoverá el análisis de los conceptos involucrados. En este punto, puede recurrir tanto a la exposición oral como a textos o recursos de otro tipo.
- ◇ Más tarde, en la instancia de análisis y debate, se ocupará de garantizar la exhaustividad en el tratamiento de los temas (por ejemplo que no queden “hilos sueltos” o propuestas y comentarios desdeñados sin analizar) y el respeto de las reglas propias del intercambio argumentativo.¹¹ Si no se logra un debate pleno y las ideas no se contrastan a fondo, la actitud del docente puede ser más “beligerante”¹², para cuestionar lo necesario y poner sobre la mesa las diferentes posturas presentes en la sociedad. El propósito fundamental de esa “beligerancia” será suscitar un debate más profundo y no anular el diálogo poniendo en juego la jerarquía del rol docente.

¹⁰ Existe un Programa de Transporte Urbano, que funciona en el Instituto de Geografía dependiente de la Universidad de Buenos Aires (Facultad de Filosofía y Letras, Puán 480, Capital Federal).

¹¹ Este tipo de situaciones brinda una buena oportunidad para abordar la enseñanza de la argumentación en el área de Lengua.

¹² Ver Trilla, 1992.

- ◇ A la hora de concluir, hay un abanico de posibilidades en el marco de los conceptos y valores que enunciamos más arriba. Será responsabilidad del docente garantizar que se arribe racionalmente a una de ellas y no a resultados contrarios a la dignidad humana y a la solidaridad social o, con menos pretensiones, contrarios al sentido común.

6. Propuestas de trabajo

6.1. Propuestas de trabajo para el primer ciclo

Muchos caminos para llegar¹³

A) El problema.

Los recorridos que los transeúntes toman para llegar a determinado lugar responden a criterios de elección que se relacionan, por ejemplo, con la adecuación origen/destino, el estado de las calles. Estas elecciones también dependen de factores tales como las características del transeúnte (por ejemplo, si se trata de un niño o de un adulto), los posibles cambios de flujo de tránsito en los distintos momentos del día (saturación en las “horas pico”), etcétera.

B) Qué queremos enseñar.

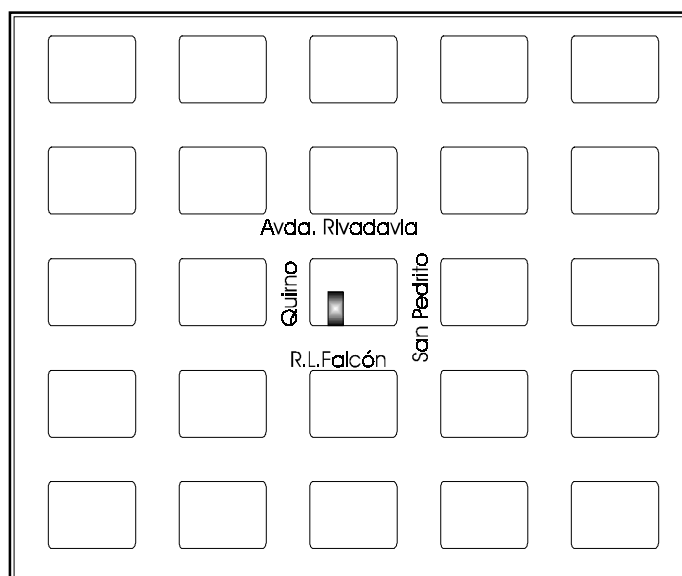
- La circulación implica tomar decisiones.
- Los criterios de decisión varían según las personas y los contextos de decisión.
- El grado de autonomía en las decisiones y en la circulación varía según las edades y las familias.

C) Propuesta de trabajo.

En esta propuesta queremos poner de relieve las decisiones que es necesario tomar en las situaciones de circulación.

El docente analizará con los chicos los **recorridos** que realizan cotidianamente desde las casas para llegar a la escuela, a partir de sus relatos y de un plano. Por ejemplo, en la Escuela N°9 del Distrito Escolar 11, “José María Paz”, se podría utilizar un plano como el que se presenta en la siguiente página:

¹³ Propuesta sugerida para 3º grado.



➤ Primer momento: Trabajo con el plano.

Cada alumno tendrá un plano para trabajar. El docente guiará a los chicos para poder ubicar la escuela. Se organizará una salida en la que se llevará el plano, con el objetivo de identificar y ubicar en él las calles, el sentido de las mismas, las casas de los compañeros más cercanas a la escuela y otros lugares (por ejemplo, un quiosco, la parada de los colectivos, etc.). El maestro revisará que los datos en los planos estén correctamente ubicados.

Luego pueden establecerse comparaciones entre las distancias de las casas de los alumnos que quedaron incluidas en el plano, con respecto a la escuela. Por ejemplo, los chicos dirán frases como éstas: “Mi casa está mucho más cerca que la tuya”, “Nuestras casas quedan igual de cerca pero para otro lado”, etcétera.

➤ Segundo momento: Los recorridos.

El maestro pedirá a los alumnos, como tarea para la casa, que reconstruyan oralmente con ayuda de los adultos el recorrido que hacen desde la casa hasta la escuela. También consultarán los motivos de elección de estos recorridos:

Para organizar la tarea, el maestro puede proponer una serie de preguntas:

¿Qué medio utilizás para llegar a la escuela?

¿Venís solo? ¿Quién te trae? ¿Todos los días es igual?

¿A qué hora salís de tu casa? ¿A qué hora llegás a la escuela?

¿Quién o quiénes eligen el recorrido que realizan?

➤ Tercer momento: ¿Por qué tomamos ese camino para llegar a la escuela?

En la clase, con la orientación del docente, los chicos marcarán en el plano el recorrido que realizan cotidianamente. Luego, compararán los distintos recorridos y plantearán otros posibles.

Respondiendo a la pregunta: “¿Por qué tomamos ese camino para llegar a la escuela?”, los chicos pondrán en común los motivos de las distintas elecciones. Por ejemplo: “sería más corto tomar por Díaz Vélez pero vengo en auto y Díaz Vélez es contramano”, “por tal calle sería más directo pero siempre tiene tráfico, entonces tomamos por tal otra”, “como tenemos que llevar a mi hermano al colegio, nos desviamos un poco”, “sería más directo por tal calle pero como venimos solos con mi hermano mis papás dicen que tal otra es menos peligrosa para cruzar”, “nos gusta comprar golosinas en el quiosco y el de la otra cuadra es más barato así que tomamos por ahí”.

Este pequeño relevamiento permite poner en común los datos obtenidos tratando de establecer relaciones entre la toma de decisiones y estos datos. El docente organizará estos motivos en “criterios” que hará explícitos a los chicos: la comodidad, la rapidez, el costo económico, la seguridad, etcétera.

➤ Cuarto momento: Las decisiones de los chicos.

A través de un plenario en la clase, los chicos analizarán:

- el grado de decisión que tienen en la elección de los caminos, y
- la autonomía con que se manejan en el recorrido que realizan cotidianamente.

El maestro formulará, a modo de inicio, preguntas como:

“¿Qué cosas me dejan hacer solo cuando vengo a la escuela?” (cruzar la calle, comprar las golosinas, sacar el boleto). “¿Por qué?”

“¿Qué cosas me dejan hacer en la calle que antes no me dejaban? ¿Por qué?”

“¿Qué cosas le dejan hacer a mi hermano/primo/amigo que es más grande que a mí no me dejan?”

“¿A todos los chicos del grado nos dejan hacer las mismas cosas? ¿Por qué?”

En la medida en que el grado de decisión y autonomía de los chicos dependen de lo que cada familia cree conveniente en ese sentido, habrá diversidad en las respuestas. Por eso resulta interesante valorar que es lícito que haya diferentes criterios.

D) Recomendaciones y criterios de adecuación.

Durante la salida es importante que cada chico lleve goma, lápiz y alguna tablita o cartón duro para poder apoyarse al completar el plano.

Es conveniente que cada chico tenga más de una copia del plano ya que suelen cometer errores en los primeros trabajos de ubicación.

Las preguntas indicadas para los momentos de plenario constituyen una orientación para el docente, quien podrá adecuar su orden y formulación al contexto del aula.

Cruces de calles

A) El problema.

El cruce de las calles es uno de los espacios más complejos en la circulación de los transeúntes. Por eso, hay normas que ordenan los desplazamientos que allí se realizan. Su conocimiento es una herramienta necesaria para poder circular. Al mismo tiempo, las situaciones en las que se aplican estas normas son muy variadas (según los días, según las horas, etc.) y requieren de un constante ajuste ante los casos concretos.

B) Qué queremos enseñar.

La idea es que los alumnos conozcan las normas que regulan el cruce de las calles así como la utilización y el funcionamiento de distintos semáforos y de la senda peatonal. El objetivo es que, junto con este conocimiento específico, elaboren criterios eficaces para decidir **cómo**, **cuándo** y **tomando en cuenta qué**, deben cruzar la calle.

C) Propuesta de trabajo.

➤ Primer momento:

En el aula, el docente planteará al grupo de alumnos la siguiente pregunta que organizará el trabajo: “¿Qué esquinas les resultan más difíciles de cruzar?”

Probablemente, los chicos hagan referencia a esquinas próximas a sus casas y planteen dificultades relacionadas con el tráfico, los semáforos, etcétera.

➤ Segundo momento:

Se organizará una salida a varias esquinas cercanas a la escuela. Las esquinas deben tener diferentes características en cuanto al tránsito y la presencia o la ausencia de semáforos. También se elegirá alguna que cuente con semáforo de tres tiempos que habilite para girar a la izquierda.

El docente explicitará el objetivo de la salida: “Vamos a tratar de descubrir por qué algunas esquinas son más difíciles de cruzar que otras”.

Guiará a los chicos sobre aspectos que deben ser tenidos en cuenta: presencia o no de semáforos, orientación de la calle en cuanto a la circulación de vehículos, ubicación de la senda peatonal.

En las **esquinas con semáforos**, los chicos se fijarán en los tiempos de cruce de las distintas direcciones, la señalización de los semáforos para peatones y de los semáforos para vehículos. En las esquinas con semáforos de tres tiempos, los chicos observarán dicho funcionamiento y en qué se fijan los peatones al cruzar la calle.

En las **esquinas sin semáforo**, los chicos centrarán su atención especialmente en las conductas de los peatones antes y durante el momento de cruce.

➤ Tercer momento:

En el aula, se organizará una discusión para recuperar lo observado, tomando en cuenta las diferentes variables:

- esquinas con semáforos de dos tiempos,
- esquinas con semáforos de tres tiempos,

- esquinas sin semáforo.

El docente deberá guiar la charla y presentar el contenido de las normas para el cruce de las calles así como las informaciones necesarias en relación con el funcionamiento de los distintos semáforos, la senda peatonal, los aspectos a tomar en cuenta al cruzar la calle.

Para sintetizar el trabajo, los alumnos elaborarán una lista de “consejos útiles y necesarios para poder cruzar la calle”. En ellos aparecerán las normas y otras informaciones que posibiliten los ajustes necesarios para los diferentes tipos de esquinas o para algunas esquinas particulares cercanas a la escuela.

D) Recomendaciones y criterios de adecuación.

- Sugerimos la actividad para 2° y 3° año de la EGB. Como las esquinas a observar deben tener diferentes características, es necesario que el docente previamente defina qué esquinas se visitarán.
- Se puede organizar una nueva salida en la que los chicos, divididos por grupos, supervisados por el docente y algún otro adulto de la escuela, crucen diferentes calles. Ante los diferentes cruces, los chicos deberán elegir por qué esquina les conviene cruzar para llegar a encontrarse con el resto de la clase. Para esta actividad, sugerimos invitar a algunos papás que acompañen y colaboren en la salida.

Veo veo

A) El problema.

Los transeúntes circulan por la ciudad de diversas formas; incluso un mismo transeúnte puede modificar su “estilo” de circulación según los momentos del día, según las calles, según lo apurado que esté por llegar a destino, etcétera.

Las diferentes modalidades de circulación de los transeúntes influyen en el aumento o en la disminución de los riesgos de fricción que la circulación urbana trae aparejados. Por ello, existen algunas normas que regulan dicha circulación.

B) Qué queremos enseñar.

Algunas ideas:

- La circulación genera fricción.
- Las diversas modalidades de circulación de los transeúntes pueden aumentar o disminuir los riesgos.
- Hay normas que regulan la circulación y que apuntan a disminuir dichos riesgos.
- Las diversas modalidades de circulación influyen en el cuidado del espacio público.

El contenido de algunas normas:

- Uso de la zona de espera cuando el semáforo está en “no cruce” para los peatones.
- Dónde tienen que parar los autos cuando el semáforo está en rojo para ellos.
- Reglas de funcionamiento de los semáforos para peatones y conductores.
- Dónde tienen que parar los colectivos.

C) Propuesta de trabajo.

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

➤ Primer momento: ¿Quién dijo, quién dijo?

El docente organizará el siguiente juego con los chicos. Elegirá la foto de una situación de calle: un conductor de autos, un colectivo, un peatón en la parada de colectivos esperando abajo, otro peatón en la parada de colectivos, un conductor que para encima de la senda peatonal..., un auto que quiere doblar, un peatón en la esquina esperando en la calle, otro peatón cruzando por la mitad de calle. Junto con ella, planteará varias frases sueltas:

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

“Si paro justo en la parada, seguro que me agarra el semáforo.”

“¡Qué peligroso!”

“A ver si viene... no veo nada.”

“¿Justo ahí se tenía que poner?”

“Justo acá en frente tengo la panadería.”

Se presenta la foto y los carteles con las frases. Hay que descubrir a qué personaje le corresponde cada frase. Es probable que no haya acuerdo entre los chicos ya que algunas frases pueden haber sido dichas por más de un transeúnte. Precisamente la idea es que los chicos puedan explicitar, poniéndose en el lugar del supuesto “autor” de la frase, los motivos por los cuales puede haberla dicho.

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

➤ Segundo momento:

Luego de la charla, el docente propondrá realizar una salida con el objetivo de que los chicos observen las conductas de los transeúntes durante un tiempo determinado (entre 20 y 30 minutos) en función de analizar qué actitudes ayudan o dificultan la circulación y por qué.

Antes, el docente dividirá a los alumnos en equipos que centrarán su atención en distintos aspectos. Para orientar a cada grupo, es conveniente realizar una lista de puntos por mirar:

- ❖ Equipo “los que cruzan”
 - dónde esperan los peatones que cambie el semáforo para cruzar la calle,
 - por dónde cruzan la calle los peatones,
 - si respetan o no la indicación de los semáforos.
- ❖ Equipo “colectivos”
 - dónde espera la gente a los colectivos,
 - dónde paran los colectivos,
 - si respetan o no la indicación de los semáforos.
- ❖ Equipo “autos”
 - dónde paran los autos cuando el semáforo está en rojo,
 - dónde estacionan los conductores de autos,
 - si respetan o no la indicación de los semáforos.
- ❖ Equipo “peatones y gente de la zona”
 - actitudes de la gente que camina: si se “atropellan” o no, si corren en la vereda, etcétera,
 - comerciantes de la zona y/o a algún vigilante de la esquina: realización de entrevistas con la idea de buscar información sobre problemas que ellos observan en las conductas frecuentes de circulación.

➤ Tercer momento:

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

Luego de este momento, sugerimos trabajar con los chicos el contenido de algunas de las normas existentes que regulan la circulación de los transeúntes. El docente deberá plantear la diferencia entre aquellas situaciones observadas para las que existen normas y aquéllas para las que no.

➤ Cuarto momento:

En esta etapa, la propuesta es que los chicos realicen una devolución a la comunidad de lo que han analizado y aprendido en relación con el tema. Para ello, deberán elaborar alguna manera de mostrarlo y comunicarlo. Se puede hacer a través de diversas vías: afiches en la escuela con tablas y cuadros contruidos a partir de los datos recogidos (por ejemplo, horas observadas, cantidad de gente que cruzó la calle, quiénes lo hicieron por la esquina, etc.), campañas publicitarias de las normas en la escuela y/o el barrio, etcétera.

D) Recomendaciones y criterios de adecuación.

Según las características de los diferentes grupos y barrios en los que la escuela se encuentra se pueden sugerir diversas modificaciones. Por ejemplo, podrían introducirse distintas variables para la observación en la calle:

- Día: hacer la observación en diferentes días de la semana y apuntar diferencias.
- Hora: hacer la observación en diferentes horarios de un mismo día.
- Calles: realizar la observación en calles con más y menos tránsito.

Andar y dejar andar

A) El problema.

Las diferentes modalidades de circulación de los transeúntes también se relacionan con el estado en que se encuentran las calles. Las distintas características del espacio urbano y su mantenimiento por parte del Estado y de los vecinos facilitan o dificultan la circulación; por ello, se encuentran relacionadas con la posibilidad de ejercer el derecho de transitar de todos y cada uno.

B) Qué queremos enseñar.

Algunas ideas:

- Transitar es un derecho.
- Posibilitar, regular y garantizar el tránsito es responsabilidad del Estado.
- El estado en que se encuentran las calles influye en la posibilidad de cuidarlas.

Canales legales que existen para reclamar ante casos concretos en los que el derecho a transitar no pueda ser cumplido o se vea obstaculizado.

C) Propuesta de trabajo.

Esta propuesta tiene relación directa con “Veo veo”, pero en este caso el acento está puesto en el estado en el que se encuentran las calles.

Si en la primera el foco estaba puesto en la conducta y la responsabilidad de los transeúntes, en ésta el acento se coloca en la responsabilidad que tiene el Estado de garantizar el derecho a transitar así como de cuidar el espacio público.

Creemos que los dos aspectos completan la mirada de las situaciones porque están relacionados (por ejemplo, podemos ver que una persona con un cochecito de bebé cruza la calle usando la bajada del cordón de un garage que se encuentra a mitad de cuadra; nuestro análisis quedará incompleto si en la esquina correspondiente no observamos si hay bajadas para cochecitos y sillas de ruedas).

➤ Primer momento:

El docente planteará las siguientes preguntas a los chicos:

¿Qué obstáculos encontramos en las calles que dificultan nuestra circulación por ellas?

¿Qué cosas encontramos en las calles que ayudan a que todos podamos circular?

Para contestar estos interrogantes, se organizará una recorrida con los chicos por el barrio en la que relevarán la presencia o la ausencia de diferentes elementos. El docente orientará a los alumnos en los aspectos que deben fijarse. Por ejemplo:

- semáforos en esquinas que lo requieran, buen funcionamiento de los mismos,
- semáforos sonoros,
- bajadas para sillas de ruedas y cochecitos de bebés en las esquinas,
- carteles para indicar las paradas de colectivos y/o taxis,

- tachos de basura, cuántos hay por cuadra y en qué estado se encuentran,
- pozos y baches en las veredas y las calles,
- operarios realizando arreglos en calles y veredas.

➤ Segundo momento:

En el aula, el docente organizará un plenario para que los chicos categoricen lo que observaron en:

- elementos que resultan obstáculos para la circulación de los peatones,
- elementos que resultan obstáculos para la circulación de los autos,
- elementos que resultan facilitadores para la circulación de los peatones,
- elementos que resultan facilitadores para la circulación de los autos.

Luego de esto, la idea es establecer posibles relaciones entre el estado de las calles y las modalidades de circulación (por ejemplo, podrían aparecer coincidencias: en una cuadra donde hay muchos pozos, la gente suele caminar por donde circulan los autos). Para ello, es necesario retomar los análisis realizados durante la actividad “Vigilante de la esquina”. También es importante que en este momento se analice la presencia de las bajadas para sillas de ruedas, los semáforos sonoros y el estado general de las calles, en relación con la posibilidad de las personas discapacitadas de ejercer su derecho a la circulación.

➤ Tercer momento:

En esta etapa, la propuesta es que los chicos puedan elaborar conclusiones en relación con el tema, con la idea de comunicarlas a la comunidad escolar y/o barrial. Para esto, también se trabajará con ellos sobre los mecanismos legales para presentar reclamos al gobierno en casos de necesidad. En función de lo que hayan observado y analizado, se elegirán diferentes formas y destinatarios: cartas, afiches, boletín informativo, etcétera.

D) Recomendaciones y criterios de adecuación.

Como la propuesta tiene relación con la anterior (en la que se analizaban las conductas de los transeúntes), podría realizarse al mismo tiempo que la otra centrándose en el aspecto que cada una trabaja. Esto facilitará establecer relaciones entre uno y otro tema.

Circular por la escuela

A) El problema.

En este caso no nos referimos a circunstancias de la vía pública, pero sí a las dificultades y los problemas de circulación en un espacio público, como es el que define a la institución escolar, con características y situaciones de circulación y convivencia análogas a las de aquella.

B) Qué queremos enseñar.

Es necesario que los alumnos aprendan a establecer normas de convivencia como un principio de solución a dificultades y problemáticas reales, en el sentido de contextualizadas. Para ello deberán considerar las variables que están en juego en la definición/configuración del problema (elementos presentes, por ejemplo, objetos materiales; aspectos personales, individuales y grupales). También es deseable que los alumnos aprendan que la norma debe ser controlada y revisada (una especie de evaluación) para verificar su eficacia, y —de ser necesario— modificarla y/o reemplazarla. Por supuesto, la experiencia de construir normas debe incluir el debate, la argumentación, la confrontación, dispositivos todos que requieren del trabajo grupal (consenso - disenso).

C) Propuesta de trabajo.

La vida cotidiana en una escuela presenta continuamente situaciones problemáticas en las que la cuestión de la circulación, la convivencia y, en consecuencia, las normas que regulan las relaciones de todos los sectores de la institución, se ponen de manifiesto. Por ejemplo:

- un “accidente” en un recreo; el mismo espacio para todos;
- el descenso y el ascenso por las escaleras en momentos de gran circulación: el horario de entrada, la salida y el regreso de los recreos/algunos recreos;
- salida de la escuela: el “efecto embudo” ante la puerta/hall; los chicos en la calle; la actitud de los chicos, de los padres, de los maestros; etcétera.

➤ Primer momento:

Primera etapa. Puede tomarse cualquiera de esas situaciones y presentarla a los chicos con el pedido de que caractericen, describan (definan) el problema, si se decide tomar uno solo. Será necesario poner en común las diferentes caracterizaciones y llegar a una formulación única que tenga en cuenta los diferentes aspectos que presentó cada equipo. Luego puede solicitárseles que expliquen, piensen, realicen hipótesis acerca de las causas.

En una segunda etapa debe pasarse revista a las normas estipuladas en la institución para circunstancias como la elegida. Es muy probable que aquí deban enfrentar diferentes versiones de la misma norma, e incluso normas contrapuestas; esta circunstancia es muy rica para el aprendizaje en general y sobre todo para el proceso de construcción normativa en particular. Aquí el docente puede volver a pedir hipótesis acerca de tales circunstancias e ir registrando las formulaciones de los niños.

La tercera etapa puede consistir en salir e indagar a representantes de los diferentes sectores de la escuela, acerca de si conoce el problema (es decir: si sabe de su existencia,

si lo puede reconocer como tal), si sabe de la existencia de normas que podrían ayudar a que no ocurriera o a prevenirlo. Muy importante es que los chicos indaguen acerca, por ejemplo, de las siguientes cuestiones:

- cómo los encuestados se han enterado de que tal/es norma/as existe/n,
- cómo y quién/es las formularon,
- quién/es la/s controla/n,
- la vigencia de las mismas y qué determina esa vigencia.

También solicitar opiniones personales: si están o no de acuerdo con la normativa, si la modificarían o la cambiarían, cuál propondrían. Aquí cada grupo puede ocuparse de un sector (otros alumnos —del mismo ciclo y de otros—, docentes, directivos, auxiliares, padres). Es obvio mencionarlo pero, dada la edad de los alumnos de este ciclo, debe estipularse una cantidad manejable de indagados. Esta etapa termina con una puesta en común, en la que es el docente quien muestra cómo va organizándose la información.

➤ Segundo momento:

El segundo momento de esta actividad consiste en conversar con los chicos acerca de situaciones análogas en otros espacios públicos que ellos conozcan. Es importante que puedan explicitar cómo se han resuelto dichas circunstancias, en los casos que así haya ocurrido. Hay múltiples experiencias que los chicos viven con frecuencia: como peatones y usuarios de transporte, en los paseos de compras, incluso cuando ven TV. Aquí no nos importa tanto que mencionen la existencia de normas, lo cual es muy probable que suceda de inmediato —sobre todo luego del primer momento de esta actividad—. Lo que sí interesa es trabajar sobre la materialización de esas normas: carteles con señales, con logos¹⁴, etcétera.

➤ Tercer momento:

Estamos ya en condiciones de proponerles a los chicos la formulación de normas en relación con los problemas seleccionados, es decir que regulen la circulación en el establecimiento, y de carteles que materialicen dichas normas. Estos productos son, por supuesto, el resultado de procesos distintos en la medida en que ponen en juego diferentes competencias, aunque ambos refieren al campo comunicacional.

¹⁴ Los logotipos, si bien no son una norma en el sentido de prohibición, restricción, prevención, son imágenes normadas. Bien pueden utilizarse, en este ciclo, para trabajar lo normativo y la producción de símbolos. Las señales viales también lo son.

Circular por la plaza

A) El problema.

La plaza es un espacio público no institucionalizado en el que la circulación presenta una complejidad particular. Las dificultades que un sujeto tiene que resolver para circular en y a través de este espacio, hacen necesario que tenga en cuenta las normas y los acuerdos que regulan su utilización.

B) Qué queremos enseñar.

- Los diferentes espacios que se recortan en la plaza y su aprovechamiento.
- Normas y acuerdos que regulan la delimitación de los espacios en la plaza y el uso de los mismos.
- La complejidad en la circulación por los espacios públicos y su relación con los diferentes intereses, individuales y grupales, de los usuarios.

C) Propuesta de trabajo.

➤ Primer momento:

El docente propondrá realizar una salida a la plaza más cercana pero que será como trasladar el aula hasta allí. Comunicará entonces que el/los **por qué y para qué**¹⁵ **realizarán la misma**; e invitará a los chicos a formular **algunas reglas “para que todo salga bien”**¹⁶.

Los chicos se agruparán de a dos o tres, y cada grupo recibirá un plano de la plaza en el que están indicados los puntos de referencia más notables o reconocibles, en el caso de que la plaza sea un lugar ya conocido por ellos. En un papel afiche, que se colocará en lugar visible, se presentará un plano igual al anterior pero de mayores dimensiones.

Una vez identificado el lugar, el docente preguntará **para qué sirve la plaza, para qué la usa la gente (¿conviene plantear: “esa/esta plaza”?)**. Las respuestas de los chicos permitirán ir completando los croquis/mapas que poseen, y al mismo tiempo, ir confeccionando un registro con la información más pertinente. Por ejemplo:

- Personas que van a esa plaza, lugares que ocupan y si los mismos están predefinidos (demarcados) o no, actividades.
- Relación entre esas personas y diferentes horarios y/o días.
- Características generales: higiene, estado de los juegos y demás elementos.
- Conservación de la vegetación; etcétera.

Solo en caso de ser necesario se solicitarán explicaciones más amplias o justificaciones; por ejemplo, ante el surgimiento de desacuerdos o de diferentes opiniones acerca del mismo punto.

El último paso previo a la salida es la realización de dos guías: de OBSERVACIÓN y de ENTREVISTA. Diferentes grupos pueden ocuparse de ir a observar diferentes espacios y a

¹⁵ Los propósitos de la salida deben relacionarse con situaciones que se hayan planteado previamente en relación con el tema que nos ocupa, a fin de contextualizar la actividad. Podría darse el caso de que los chicos también pudieran plantear algunos propósitos para la actividad.

¹⁶ Ver *Formación ética y ciudadana, Documento de trabajo n°2, Actualización curricular*, Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, Dirección de Currícula.

entrevistar a las personas que estén ocupándolo en ese momento. En ese caso cada grupo realizará su propia guía en función de lo que crea posible observar y preguntar. El trabajo de cada equipo puede ser monitoreado en una puesta en común en la que los demás colaboren corrigiendo o sugiriendo. Otra posibilidad es que los instrumentos sean únicos y comunes y la designación de espacios y encuestados se realice en el lugar.

➤ Segundo momento:

Una vez en la plaza será necesario establecer de antemano tiempos para la tarea, recordar las normas que se hayan acordado previamente en la escuela y fijar un punto de encuentro.

Los grupos se distribuirán por la plaza con el objetivo de llevar a cabo las siguientes tareas:

– **Observar la parte de la plaza que les haya correspondido y el comportamiento de las personas que están ocupando ese espacio:**

- ✓ ¿es un espacio abierto o con árboles?, ¿con césped o sin él?;
- ✓ si posee juegos y en qué estado se encuentran;
- ✓ ¿cómo incide el accionar de cada uno respecto de los demás usuarios con quienes está compartiendo momentáneamente el lugar?;
- ✓ ¿cómo se relaciona con los elementos del lugar y con el lugar en general?

– **Entrevistar a esas personas:**

- ✓ indagar acerca de por qué y para qué están en la plaza; con qué frecuencia concurren: ¿todos los días o algunos?, ¿en qué horarios?, ¿durante todo el año o en alguna época en especial?, etcétera;
- ✓ indagar acerca de: ¿qué creen ellos que pueden hacer y qué no?, ¿quién dice qué se puede hacer y qué no?, ¿cómo hacen las personas para poder utilizar la plaza sin molestarte?, etcétera.

Terminadas estas tareas, los grupos deberán reunirse en el que se haya acordado para informar brevemente al resto de sus compañeros acerca de lo que han observado y escuchado y, fundamentalmente, para realizar una evaluación acerca del trabajo que acaban de llevar a cabo.

➤ Tercer momento:

Este momento sucede en la escuela. El día siguiente al de la salida, el docente retomará la actividad a partir de preguntas del tipo: “¿Han pensado algo más acerca del trabajo de ayer?”, “¿Qué han conversado en sus casas respecto de la actividad de ayer y qué les han comentado?”, etcétera.

Luego solicitará a los equipos que releen sus apuntes, que los organicen, etc. Transcurridos unos minutos propondrá una puesta en común y registrará lo que vaya surgiendo (aclarando que no se repetirá en la pizarra lo que dos o más grupos mencionen de la misma manera: al lado de la frase/idea se colocará el número o el nombre de los grupos que coinciden). El registro se realizará en dos columnas “OBSERVACIONES” y “ENTREVISTAS”.

A continuación solicitará a los equipos que a partir de lo que ha quedado expuesto en el cuadro escriban sus ideas acerca de:

- Las normas que están presentes en la plaza: de dónde surgen, quién las estipula.
- Otras formas de lograr convivir en la plaza: los acuerdos; quiénes los realizan, cómo se realizan.
- La relación de diferentes personas y grupos con las normas: ¿las normas inciden sobre las conductas o sucede al revés?
- Soluciones posibles a los diferentes problemas que se plantean en relación con las situaciones anteriores.
- Finalmente podrá proponer escribir acerca de:
 - ✓ ¿qué debe hacer cualquier persona que quiera utilizar la plaza o parte de ella?
 - ✓ ¿qué se puede normatizar y qué debe solucionarse mediante acuerdos?
 - ✓ ¿qué es necesario tener en cuenta para establecer acuerdos?
 - ✓ ¿cómo establecer acuerdos?

Este trabajo puede continuar con una nueva visita a la plaza en la que los chicos repartan volantes con frases o *slogans* que hayan surgido de las conclusiones a las que arriben, y vuelvan a conversar con la gente para solicitar opinión respecto de la pertinencia de su trabajo y apoyo en la difusión y el cumplimiento de las mismas siempre que haya acuerdo. Esta instancia final constituye de por sí la evaluación de la actividad.

D) Recomendaciones.

Es necesario tener siempre presente que el docente debe conocer con anterioridad el lugar al que concurrirá con el grupo de alumnos. Una visita previa le brindará información importante acerca de varias cuestiones, a saber: viabilidad de la propuesta/visita o necesidad de cambiar de lugar; diversos aspectos a tener en cuenta, que faciliten, complejicen u obstaculicen la tarea; etc. También en el caso de que sus alumnos conozcan el lugar, recorrerlo con anterioridad le permitirá comprender mejor lo que los chicos digan del mismo.

Dos cuestiones a tener en cuenta respecto de las entrevistas: a) pueden simularse entrevistas en la escuela (primer momento), y b) el docente debe estar atento en la plaza y colaborar con aquellos grupos a los que les resulte más difícil concretar la entrevista en particular. Se sugiere que el docente favorezca la inclusión de otras preguntas que surjan en el momento de la entrevista en forma espontánea.

Sería interesante intercambiar la información obtenida con otro grupo de la misma escuela o de otra/s que realicen la actividad en un horario contrario, o que tenga información de lo que sucede en esa plaza los fines de semana.

6.2. Propuestas de trabajo para el segundo ciclo

Centros de trasbordo

A) El problema.

Los centros de trasbordo son lugares de intercambio de pasajeros entre uno y otro servicio de transporte, nudos de transferencia donde la circulación es protagonista de la vida cotidiana. Por eso mismo, circular por allí requiere conocimientos particulares sobre las redes de transporte y las características de los flujos, como también criterios específicos de orientación y precaución personal.

B) Qué queremos enseñar.

- Los centros de trasbordo: concepto, características relevantes y relación con la circulación en la ciudad;
- Análisis de un centro de trasbordo significativo para la población de la escuela (por su proximidad o por su funcionalidad).

C) Propuesta de trabajo.

➤ Primer momento: análisis en el plano.

Los alumnos se dividirán en equipos de cuatro a seis integrantes¹⁷. Cada equipo contará con un plano o una guía de la ciudad. El docente planteará como consigna que establezcan los recorridos y medios de transporte que utilizarían para viajar desde la escuela hacia tres o cuatro lugares relevantes. Por ejemplo:

- ✓ ¿Cómo irían desde la escuela hasta la Casa Rosada?
- ✓ ¿Cómo irían desde la escuela hasta la cancha de River Plate?
- ✓ ¿Cómo irían desde la escuela hasta el Centro Cultural San Martín?
- ✓ ¿Cómo irían desde la escuela hasta el Parque Chacabuco?
- ✓ ¿Cómo irían desde la escuela hasta la Feria de Mataderos?

Luego, en plenario, cada grupo expondrá su respuesta para cada pregunta y evaluarán entre todos la pertinencia del recorrido propuesto. Lo mismo se hará con cada pregunta.

Al final del plenario, el docente llamará la atención sobre aquellos lugares donde hubo cambio de medio de transporte y preguntará *por qué varios equipos propusieron pasar por allí*. Es probable que los alumnos respondan frases como estas:

“Porque ahí se cruzan el colectivo y el subte.”

“Porque ahí se juntan muchas líneas de colectivo.”

“Porque siempre tenemos que pasar por ahí para ir a diferentes lugares.”

¹⁷ Toda vez que en esta y otra propuesta de enseñanza se hace referencia a la cantidad de integrantes de cada equipo, se trata de una sugerencia operativa que, obviamente, cada docente adecuará a su grupo concreto y particular.

Frente a estas respuesta, el docente planteará que se trata de *Centros de trasbor-*
*do*¹⁸, cuya característica fundamental es que los pasajeros cambian de un medio de transporte a otro. En numerosas ciudades, se trata de espacios que se fueron generando por los flujos mismos y luego dieron origen a redes específicas. En ciudades que se planificaron íntegramente (como Brasilia, por ejemplo) se los previó desde la fundación, pero en las que crecieron mucho más que su traza original, como Buenos Aires, se ubicaron por motivos históricos: donde estaban los Corrales de Miserere, donde se ubicaron las tres terminales ferroviarias que van hacia el norte y el noroeste de la ciudad, donde había un gran mercado de frutas y verduras, etc. De este modo, existen actualmente centros de trasbordo que podemos clasificar según la cantidad de personas que circulan diariamente por cada uno. Según estimaciones, los más importantes, en orden decreciente son: Retiro, Once, Constitución, Chacarita, Liniers, Puente Saavedra, Puente Uruburu, Barrancas de Belgrano, Pacífico y Primera Junta.

Tras la explicación del docente los alumnos volverán nuevamente al plano, para ubicar los centros de trasbordo enumerados y observar algunas de sus características:

- ✓ ¿Cuáles se ubican en terminales ferroviarias?
- ✓ ¿Cuáles cuentan con estación de subterráneo?
- ✓ ¿Cuáles se ubican en torno a una plaza?
- ✓ ¿Qué avenidas pasan por allí?
- ✓ ¿Cuántas líneas de colectivo pasan por allí?¹⁹

Tanto la exposición del docente como la respuesta a estas preguntas quedarán registradas de algún modo en la carpeta de cada alumno.

➤ Segundo momento: visita a un centro de trasbordo.

De los diez centros de trasbordo enunciados como principales, seleccionarán uno que sea significativo para los alumnos y realizarán una salida hasta allí. El objetivo general de la salida es analizar cómo funciona un centro de trasbordo. Los alumnos se dividirán en tres equipos, cada uno de los cuales tendrá una tarea diferente: realizar una encuesta a pasajeros, realizar una entrevista a un trabajador y realizar un croquis de la organización espacial.

❖ Equipo 1: encuesta a pasajeros.

Su objetivo es analizar el origen y el destino de los transeúntes que circulan por ese centro de trasbordo, los motivos del viaje y los medios que utilizan. Para ello, encuestarán a una cantidad considerable de personas, con las siguientes preguntas:

- ✓ ¿De dónde viene?
- ✓ ¿Adónde va?
- ✓ ¿Por qué motivo?
- ✓ ¿Qué medios combina en este viaje?

¹⁸ Otra denominación es "Centros de transferencia", más frecuente entre los urbanistas.

¹⁹ Los planos de venta en quioscos y las guías de la ciudad suelen usar cuadrículas para ubicar zonas de Buenos Aires e indicar qué colectivos pasan por cada casillero. Los casilleros donde hay centros de trasbordo suelen ser los que tienen mayor cantidad de líneas de colectivo.

❖ Equipo 2: entrevista a un trabajador.

Su objetivo es analizar las características del flujo de pasajeros y peatones por el lugar. Para eso, convendrá que entrevisten a alguien²⁰ que trabaja en un medio de transporte o en una actividad vinculada con el tránsito (vendedores de comida, quiosqueros, etc.). Realizarán una batería de preguntas que podrán ir reformulando de acuerdo con las respuestas que vayan recibiendo: ¿en qué momentos del día hay mayor circulación de gente? ¿hay días de la semana con más movimiento? ¿por qué cree que es así? ¿qué pasa los fines de semana? ¿cambia la situación en los meses de vacaciones? ¿por qué cree que es así? ¿suele haber accidentes de tránsito? ¿y peleas o insultos entre la gente? ¿por qué cree que es así? ¿qué opina de la organización del lugar? ¿habría modificaciones que sería conveniente hacer? ¿cuáles y por qué? etcétera.

❖ Equipo 3: croquis de la organización espacial.

Su objetivo es registrar qué elementos hay en el centro de traspaso y cómo se distribuyen. Para eso, contarán con un croquis del lugar²¹, en el que irán ubicando: paradas de colectivos, semáforos, comercios en las veredas y en las plazas, paradas de taxi, bocas de subterráneo, franjas de cruce peatonal, etcétera.

➤ Tercer momento: conclusiones y sugerencias.

Luego de la salida, el mismo día o al día siguiente, se dará un tiempo de clase para que cada equipo se reúna y sistematice la información que obtuvo: el equipo 1 trasladará las respuestas a uno o más cuadros de doble entrada; el equipo 2 sintetizará y pasará en limpio sus apuntes de las entrevistas realizadas; el equipo 3 pasará toda la información a un único croquis del equipo, preferentemente en un papel afiche o similar.

En plenario, cada equipo presentará la información obtenida y dará respuesta al objetivo que se le había planteado. Con dicha información discutirán:

- ✓ ¿cuál es el sentido de que existan centros de traspaso en la ciudad?
- ✓ ¿qué sucedería si no los hubiera?
- ✓ ¿qué normas especiales deberían existir para quienes circulan por ellos?
- ✓ ¿qué precauciones y responsabilidades específicas deben tomar los chicos que circulan por los centros de traspaso?

Las conclusiones de este plenario se asentarán en la carpeta de cada alumno y, de ser posible, se sintetizará de algún modo para su comunicación al resto de la escuela (por ejemplo, a través de una cartelera, una dramatización cuando está toda la escuela reunida, una clase especial para grados inferiores, etcétera).

²⁰ Pueden realizar más de una entrevista, pero es importante que la realicen a fondo, con variedad y cantidad suficiente de preguntas, ya que, a diferencia de la encuesta, la entrevista provee mucha información acerca de matices y opiniones del entrevistado.

²¹ Puede ser una fotocopia ampliada de ese punto en el plano de la ciudad o en una guía. También puede ser un dibujo esquemático realizado por el docente en una escala no inferior a una página de tamaño oficio o similar. Conviene que cada alumno tenga su propio ejemplar para anotar y luego chequear con sus compañeros de equipo.

D) Sugerencias y recomendaciones.

- Siempre que se trabaja por primera vez con un plano o una guía de la ciudad, tanto los adultos como los niños tienden a “ubicarse” en ellos. Surge espontáneamente la frase: “a ver dónde queda mi casa...” También es usual que se busquen otros puntos que son significativos para cada uno: la cancha de Boca, el *shopping*, el Parque Centenario, etc. En consecuencia, conviene que el docente deje un tiempo para la exploración espontánea del plano, que en sí misma ayudará a su posterior utilización sistemática.
- En esta y otras salidas a la ciudad, será conveniente contar con una cámara fotográfica para registrar observaciones puntuales de lo que se está analizando y registrar también la modalidad de trabajo de los alumnos. Las fotos serán un buen material para usar posteriormente en carteleras, reuniones de padres, clases abiertas, publicaciones escolares, etcétera.

Planos

A) El problema.

Las diferentes representaciones del espacio urbano en el plano presentan algunas características y códigos que es preciso poder interpretar para acceder a la información que aquellas contienen.

B) Qué queremos enseñar.

- Planos de la ciudad. Características generales. Elementos que los componen, códigos y criterios para su elaboración y para su interpretación. La referencia: colores y líneas, dimensiones y escalas, límites, direcciones y sentidos, calles, avenidas y autopistas.
- Diversidad de planos y de usos.

C) Propuesta de trabajo.

➤ Primer momento:

El docente comenzará la tarea en el aula presentándoles a cada grupo de alumnos, por escrito, diferentes situaciones en las que sea necesario dar indicaciones a una persona para que se traslade desde un lugar a otro. Por ejemplo:

- Una señora está en (señalar las coordenadas: nombres de las calles) y les pregunta cómo debe hacer para llegar a (la iglesia, la plaza, el Centro de Gestión y Participación, etcétera.).
- Dos señoritas acaban de bajar del colectivo (indicar el número) en (indicar la dirección de esa parada: calle y número); ustedes se dan cuenta de que están perdidas y se acercan para preguntarles qué buscan. Ellas les dicen que necesitan ir a (indicar una dirección en particular: calle y número).
- El maestro necesita saber cómo llegar en auto a la casa de (un alumno en particular, aquel que viva suficientemente alejado de la escuela).

El docente solicitará 1º) que cada grupo escriba las indicaciones que hayan realizado y 2º) que expresen gráficamente esas mismas indicaciones.

Finalizada esta parte de la actividad, el representante de un grupo elegirá una de las situaciones, leerá el enunciado que recibió al comienzo, las indicaciones que han escrito y mostrará el gráfico realizado. Los equipos restantes harán sus exposiciones —oral y gráfica— de la misma situación, también a través de un representante.

Es probable que se presenten diferencias —en más de un sentido— entre los trabajos realizados, lo que permitirá a los chicos observar los distintos modos de representar una misma situación, señalar cuál de ellos es el más adecuado y evaluar por qué. Las demás situaciones recibirán el mismo tratamiento.

➤ Segundo momento:

El docente deberá reunir, para este momento, un conjunto importante de planos de la Ciudad de Buenos Aires o de materiales impresos que contengan dichos planos, de manera que haya por lo menos uno para cada equipo de chicos.²²

Una vez que haya repartido los materiales entre los grupos, esperará que los chicos se familiaricen con ellos y los examinen. Luego formulará una pregunta general:

- ✓ *¿Para qué sirven estos materiales?,*

y tomará nota de las repuestas de los chicos. A ellas deberá volver, al finalizar el trabajo con los materiales, con el fin de ratificar o rectificar las afirmaciones registradas.

Les entregará, finalmente, algunas preguntas que ayuden a los chicos a explorar el material. Por ejemplo:

- ✓ Si son libros ('guías'): *¿Cómo es el formato del material? ¿Tiene tapas? ¿Cómo son? ¿Tienen palabras sueltas, frases o textos? ¿Cuántos colores? ¿Cuántos tipos de letras? ¿Cómo está encuadernado? ¿Qué secciones o partes pueden encontrarse? ¿Tiene índice? ¿Qué contienen cada una de ellas? ¿Cómo están ordenadas? ¿Qué relación tiene cada una con el resto? ¿Existe alguna hoja en la que se explique cómo hay que usar la guía?*
- ✓ Si es un folleto: *¿Cuántas partes pueden reconocerse en él? ¿En cuántas partes está doblado? ¿Por qué? ¿Cómo queda distribuida la información en relación con los pliegues?*

El trabajo con los planos es una muy buena oportunidad para trabajar los diferentes modos de tratamiento de la misma información. Un ejemplo claro de esta situación es, por ejemplo, la forma en que puede presentarse la cuadrícula de distribución de los colectivos. Poner especial interés en estas cuestiones, está en relación con lograr que un usuario pueda buscar y reconocer formas de organización de la información distintas de las que conoce.

El cierre de este momento lo constituye, como se mencionó anteriormente, la vuelta al registro de las respuestas a la primera pregunta, acerca de la utilidad de estos materiales. Es probable que sea preciso señalar —si no ha sido mencionada— la presencia de planos de barrios del Gran Buenos Aires y de planos de la red de subterráneos; pueden estar presentes planos de rutas nacionales y provinciales; etc. La importancia de señalar estos elementos ayuda a construir criterios de selección de estos materiales y a tomar la decisión de qué guía utilizar en función de la necesidad que se plantee.

➤ Tercer momento²³:

El docente planteará a sus alumnos la siguiente situación:

“Ariel es un compañero nuevo que hace apenas dos días ha llegado a Buenos Aires. El sábado pasado llegó desde su provincia natal y hoy, lunes, se ha incorporado a nuestro grupo en la escuela.

²² Pueden ser planos editados por oficinas y agencias de turismo, las conocidas 'guías' que todos consultamos para averiguar cómo hacemos para llegar a algún punto desconocido de la ciudad.

²³ Este tercer momento quizás cobre más sentido luego de haber trabajado las actividades que tratan de las diferentes opciones de transporte en la ciudad.

No ha tenido tiempo de conocer casi nada del barrio, y mucho menos de la ciudad. Vamos a ayudarlo para que pueda trasladarse hasta algunos lugares que, seguramente, le resultarán interesantes.”

Entre todos pueden ‘elegir y determinar’ el domicilio de Ariel y ubicar ese dato en el plano correspondiente, utilizando lo aprendido en el momento anterior. Es decir: se elige la calle y el número del domicilio supuesto, se busca en el índice de calles para determinar las coordenadas en el plano correspondiente, etcétera.

El docente puede preparar de antemano algunas ampliaciones (una para cada equipo) del plano en el que se halla ubicada la escuela. También tendrá que determinar el radio, respecto de la escuela, en el que los chicos podrán ubicar ‘el domicilio de Ariel’, radio que no podrá exceder los límites del plano elegido.

En esas ampliaciones los chicos podrán hacer las anotaciones y marcaciones que necesiten para llevar a cabo las actividades: escribir nombres de calles que por alguna razón no aparezcan, resaltar la numeración de las calles, ubicar los domicilios propios, indicar el sentido del tránsito, indicar la ubicación de lugares que pueden ser tomados como referencias, y todo lo que a ellos se les ocurra y necesiten señalar.

Cada equipo recibirá una tarjeta como la siguiente:

<u>Salida I</u>	<u>Grupo:</u>
Ustedes quieren invitarlo a Ariel a conocer el Zoológico de Buenos Aires y el Rosedal. Tienen que hacer todos los arreglos necesarios:	
✓ Fijar día, hora y lugar (que no puede ser la casa de ninguno) de encuentro.	
✓ Hora aproximada de llegada al lugar y organización de recorridos y tiempos en el lugar. Tener en cuenta si hay horarios establecidos, etcétera.	
✓ Hora y lugar para el regreso.	
✓ Medio/s de transporte a utilizar. Dinero necesario; quién se encarga de juntar la plata y de pagar boletos, fichas de subte.	
✓ Adulto que los acompañe y otras cuestiones que tienen que ver con la seguridad. Registrar los teléfonos de c/u, etcétera.	
✓ Otros.	

Es deseable que cada grupo realice una salida diferente y que en cada caso el docente incorpore un elemento o más, a fin de introducir alguna dificultad. Por ejemplo, que fijen un lugar de encuentro diferente de la casa de alguno (ficha de Salida I).

El docente tendrá previstos diferentes lugares y actividades que es posible visitar y realizar, para sugerirles a los chicos si éstos no tienen ninguna ocurrencia: *Plaza de Mayo y alrededores, barrio de la Boca, ir a ver un estreno a un cine del centro*, son algunas posibilidades.

Sugerencias de dónde y cómo se encuentran, pueden ser: en la puerta de la escuela, uno pasa a buscar a otro y ellos a un tercero, en un bar cercano al primer medio de transporte que deberán utilizar, en la parada del primer medio de transporte, un remise los pasará a buscar por diferentes casas y deberán preparar el recorrido para la ida y el de la vuelta tomando en cuenta que cada chico debe llegar hasta su casa.

También el docente puede proponer situaciones para el regreso en cada oportunidad: en el mismo lugar del encuentro para la salida, llegar a casa de alguno de ellos, esperar en un bar en el centro pues por allí los pasará a buscar un adulto, fijar el lugar de encuentro con el remisero y el recorrido de vuelta.

Cada situación permitirá, además, realizar preguntas acerca de precisiones y ajuste en función de lo que cada grupo haya desarrollado. Por ejemplo: cuestiones relativas a la seguridad; a las previsiones de gastos; averiguaciones de horarios de eventos, funciones de cine, de visita; cálculos de tiempos que insumen los transportes en diferentes horas del día, y según se acerquen o se alejen de zonas de alta concentración de público; etcétera.

Un posible cierre de esta propuesta lo constituye la realización de alguna de las visitas que han trabajado los chicos, para lo cual habrá que hacer los ajustes necesarios.

D) Recomendaciones.

Otra manera de llevar a cabo el primer momento de esta propuesta:

1. Cada grupo recibe una situación, con la consigna de realizar por escrito las indicaciones y el gráfico correspondiente (un pequeño plano).

2. Puesta en común. Pasan dos representantes de dos grupos distintos. Dramatizan la situación que recibió uno de ellos. Por ejemplo:

Alumno A. — ¿Estoy en (las calles mencionadas en la situación A)?

Alumno B. — Sí, exactamente.

Alumno A. — ¿Cómo hago para ir a (la dirección mencionada en la situación A)?

3. Cotejar si lo que el Alumno B indicó coincide con lo que el Grupo A escribió y graficó para la situación A.

De esta manera los chicos también podrán hacer observaciones acerca de qué cosas se ponen en juego (o es necesario poner en juego) en cada una de las maneras de dar las indicaciones: oral, escrita y gráfica.

Taxis y remises

A) El problema.

Los taxis y los remises son dos medios de transporte de pasajeros con los que también cuenta la Ciudad. Existen diferencias y similitudes entre ambos —y entre ellos y los demás medios— que determinan en parte su aprovechamiento. Pero un uso más eficaz depende también de que los usuarios cuenten con algunos conocimientos de diferentes aspectos de la vía pública, por ejemplo: numeración y sentido del tránsito en calles y avenidas, señales fijas e indicaciones para la circulación en diferentes franjas horarias, entre otras.

B) Qué queremos enseñar.

- Taxis y remises: Características generales: similitudes y diferencias.
- Diferentes maneras de organización del trabajo: la “flota de taxis”, el radio-taxi, los dueños y los peones; la “parada” de los taxis y la oficina de remises. Horarios y turnos.
- La tarifa: el “reloj” del taxi, el cálculo por distancias para los remises.
- Normas oficiales que regulan el funcionamiento de taxis y remises. Oficinas de verificación en Lugano para los taxis.
- Controles que puede ejercer un pasajero.
- Acuerdos entre conductores para la circulación y el ascenso de pasajeros.

C) Propuesta de trabajo.

➤ Primer momento:

El docente preparará tarjeta en las que se planteen situaciones como las siguientes. Entregará a cada grupo una para su lectura.

- *Lunes 30 de marzo de 1998. Fin de mes. Emanuel O. no escuchó el despertador, y “siguió de largo”. Se despertó sobresaltado a las 7:20 y se dio cuenta de que apenas le quedaban cuarenta minutos para llegar a una entrevista de trabajo a las ocho en punto en Corrientes y Suipacha. ¡No podía faltar! Saltó de la cama; se bañó, afeitó, vistió y tomó un vaso de leche fría; todo casi al mismo tiempo. A las 7:45 estaba en la calle. Miró el reloj y calculó cuánto podría tardar en colectivo desde Jujuy al 400 (esquina Venezuela) donde vive, hasta el Centro. Escudriñó su billetera, puso cara de “bueh, qué le vamos a hacer”. Y, mientras que con una mano terminaba de arreglarse la corbata, alzó la otra y detuvo un taxi.*
- *El miércoles a la tarde Carola C. fue a casa de Valeria M. porque habían arreglado que se juntaban a la tarde para estudiar para el examen de la Facultad del martes siguiente. Entre una cosa y otra se quedaron estudiando, y charlando, hasta las dos de la madrugada sin darse cuenta. Cuando Carola miró el reloj se puso intranquila. Ella vive en Flores, para volverse a su casa en colectivo tenía que caminar cuatro cuadras oscuras hasta la parada más próxima y esperar más que de costumbre porque a esa hora la frecuencia de los colectivos es menor. Valeria fue hasta la cocina y se fijó en unos imanes que había sobre la heladera. Trajo dos uno decía Radio-taxi y un número de teléfono, el otro anunciaba Remis-*

car y números de teléfonos y de un celular. Llamaron a ambos y averiguaron precios y demoras. Carola optó por el Radio-taxi porque tardaba entre cinco y diez minutos en llegar; además, Valeria le dijo que su papá siempre usaba ese servicio.

- *El viernes pasado Adrián S., como todos los viernes, salió de la escuela y se fue al club San Lorenzo a entrenar básquet, porque juega en las inferiores. Después de la actividad se quedó tomando una gaseosa con los amigos. Cuando se dio cuenta de que se le había hecho más tarde que de costumbre, arregló rápido lo de la bicicleteada del sábado y salió corriendo hacia la parada del colectivo. Buscó en el bolso la billetera. Nada. Revolió con la mano para ver si encontraba algunas monedas. Nada. Pensó en pedirle al colectivero que lo llevara gratis, pero se acordó de las advertencias de su madre: “Si te pasa algo enseguida llámame, que si puedo yo te voy a buscar”. Llamó. Nadie. Su madre ya había salido hacia lo del médico porque Facundito, su hermano, estaba enfermo. Trató de calmarse. Cuando lo logró supo cómo resolver la situación. Volvió hacia el club, porque se acordó que justo enfrente había una empresa de remises y que seguro se acordarían de él pues su madre alguna vez había hablado con los dueños. Tuvo suerte, la señora que atiende los pedidos lo recordaba, y hasta tenía anotados el teléfono y la dirección de su casa. Adrián respiró profundo. Estirado en la parte trasera del auto que lo llevaba a destino pensaba que su madre era “repiola”.*

Finalizada la lectura entregará otras tarjetas con una o dos preguntas —para todos los grupos la/s misma/s— que apunten a la comprensión de las situaciones planteadas. Por ejemplo: ¿Cuáles son las ventajas y las desventajas que obtiene Emanuel (o Carola, o Adrián)?

Cada grupo tendrá que discutir la o las respuesta/s durante algunos minutos. Luego deberá escribirlas para poder comunicárselas mejor al resto de los compañeros.

En una puesta en común cada grupo leerá a los demás la situación que le tocó en suerte y las respuestas a las que arribaron. En segundo término se abrirá la posibilidad de que todos opinen respecto de todas las situaciones, siendo quizás necesario en este punto repetir las lecturas.

El docente debe guiar la reflexión de manera que los chicos puedan considerar las ventajas y desventajas en cada caso. Por ejemplo: Emanuel, yendo en taxi tiene amplias posibilidades de llegar a horario o de no llegar demasiado tarde. También puede pedirle al conductor que vaya por calles más rápidas, aunque en principio se aleje y aumente el costo del viaje. Pero no puede exigirle que se desplace a altas velocidades por la ciudad, aunque las calles elegidas estén poco transitadas, pues cometería una infracción.

Todo lo relacionado al costo de estos transportes es en general una desventaja. Pero las cuestiones que tienen que ver con la seguridad de los pasajeros —un problema que es muy significativo para los chicos— abre la posibilidad de plantear preguntas tales como:

- ✓ ¿qué habrá que hacer para poder utilizar taxis o remises tratando de garantizar la máxima seguridad posible?
- ✓ ¿cómo aparece esto en las situaciones leídas?
- ✓ ¿los personajes podrían hacer algo más para tomar resguardos?

Es importante que en este primer momento los chicos puedan establecer como características ventajosas y sobresalientes de estos transportes *la velocidad, la comodidad y la*

seguridad. El docente, para colaborar en ese sentido, puede ir agrupando las argumentaciones que surjan durante la puesta en común, según esas categorías pero sin mencionarlas, y solicitarles al finalizar que busquen una palabra que abarque a cada grupo de enunciados.

➤ Segundo momento:

El objetivo de este momento es el de escuchar la voz de los conductores de taxis y remises, de manera que los chicos conozcan cuáles son las dificultades y beneficios, ventajas y desventajas de ese trabajo.

Para tal fin pueden organizarse diferentes salidas:

- visita a las oficinas de una flota/empresa de taxis,
- visita a una “parada de taxis”,
- visita a una oficina de remises.

En cada caso se encontrarán con diferentes interlocutores. Será necesario que preparen una entrevista que tenga en cuenta a cada uno de ellos. También existe la posibilidad de que elaboren una entrevista tipo y que le agreguen diferentes preguntas según se trate de un dueño de taxi o de un peón. En este último caso quizás haya diferencias si trabaja para un particular o para una empresa.

Si la visita es a una oficina de remises se encontrarán con diferentes roles: choferes y empleados administrativos (que pueden ser los dueños o no). La visita a una empresa de radio-taxis ofrece la posibilidad de conocer el desempeño del operador del radio así como una organización del trabajo muy particular.

El proceso de elaboración de la entrevista tendrá seguramente un primer momento en el que las preguntas surgirán espontáneamente y de manera desordenada. El docente con su intervención guiará a los alumnos en la identificación de los criterios necesarios para lograr una entrevista organizada, como la que se presenta a continuación sólo a modo de ejemplo.

Presentación

- ◆ *Presentación del entrevistador (o del grupo).*²⁴
- ◆ *Explicitación del motivo y del objetivo de la entrevista y del objetivo.*

Este primer momento de la entrevista es sumamente importante. Los chicos deben aprender que no puede dejarse de lado; entre otras cosas, porque predispone positivamente al entrevistado. Deben conocer muy bien el **motivo** —*llevar a cabo una propuesta de trabajo sobre educación del transeúnte*²⁵— y el **objetivo** —*conocer más a fondo a los trabajadores de estos medios de transporte y las características de su trabajo*— de la entrevista, y deben estar en condiciones de comunicarlos.

²⁴ Pueden realizarse dramatizaciones previas en la escuela. Son actividades muy ricas en su posibilidad de mostrar las dificultades que pueden presentarse y las formas de solución de las mismas. Así, es más fácil que los chicos comprendan, por ejemplo, que si van en grupo tendrán que presentarse todos, pero que la entrevista la llevará a cabo uno de ellos o dos. Los demás pueden tomar notas, controlar que las preguntas vayan siendo formuladas, indicarle al entrevistador que no pase por alto algunas muy significativas, etcétera.

²⁵ Los chicos deben conocer la diferencia entre Educación del Transeúnte y Educación Vial, sobre todo porque la mayoría de los adultos que entrevisten quizás hayan tenido algún tipo de experiencia educativa enmarcada en la segunda.

Cuestionario

Deben ser los chicos los que hagan las preguntas. El docente intervendrá para ajustar las ideas, evitar repeticiones, completar si algunos aspectos no han sido tenidos en cuenta por los chicos, organizar el cuestionario por temáticas y explicitarles por qué lo hace de tal o cual modo.

- ✓ ¿Cómo se inicia su jornada de trabajo? ¿Tiene que presentarse en algún lugar determinado, registrar su ingreso?
- ✓ ¿Cómo decide el recorrido? ¿Siempre hace el mismo? ¿Por qué razones decide cambiar el recorrido?
- ✓ ¿El trabajo tiene variaciones? ¿Cómo y por qué varía? (¿Cómo varía durante el día? ¿y durante la semana? ¿en el mes? ¿en el año?)
- ✓ ¿Cuántas horas trabaja? ¿Toma algún descanso? ¿En qué momento? ¿Qué hace en ese tiempo? ¿Cuántos días trabaja en una semana? ¿Puede tomarse vacaciones?
- ✓ ¿Qué es necesario hacer para trabajar como taxista? ¿Qué tiene que conocer, saber, un taxista? ¿Dónde lo aprende? ¿Debe rendir algún examen?, ¿dónde; ante quién? ¿En qué consiste el examen? Si la respuesta a la pregunta anterior es afirmativa: ¿cuántas veces debe rendir?, ¿por qué?
- ✓ ¿Qué normas tiene que respetar un taxista? ¿Quién las estipula? ¿Quién controla? ¿Son válidas? ¿Por qué (sí o no)? ¿Habría que cambiarlas, modificarlas? ¿Qué normas propondría usted?
- ✓ ¿Hay acuerdos entre los taxistas para las horas de trabajo, es decir, que organicen el trabajo? ¿Cuáles son, en qué consisten? ¿Quién las estableció? ¿Quién controla que esos acuerdos se cumplan? ¿Qué sucede cuando algún taxista no las cumple? ¿Son justas? ¿Cómo se modifican esos acuerdos?
- ✓ ¿Qué debe conocer un pasajero para hacer un uso adecuado de este transporte? ¿Qué puede pedirle un pasajero a un conductor de taxi y qué no?
- ✓ ¿Qué debe ofrecer este medio de transporte a los usuarios para convertirse en un buen servicio?

➤ Tercer momento:

Este momento es el cierre de la propuesta. Es muy probable que durante la entrevista los chicos hayan podido escuchar el relato de anécdotas de parte de los choferes. Son situaciones interesantes para dramatizar en la medida en que los chicos pueden ponerse *en situación*. Se puede proponer también, en la medida en que dichas situaciones lo permita, ver qué elementos habría que modificar para que sucediera lo mismo con el desenlace.

Topos urbanos

A) El problema.

La red de trenes subterráneos es una de las alternativas de transporte de pasajeros con que cuenta la Ciudad de Buenos Aires. Las ventajas y desventajas de la misma guardan estrecha relación con diferentes aspectos que la caracterizan, con distintas circunstancias que la tienen como escenario, y están determinadas, también, por la relación que existe entre aquella y los otros medios y sistemas de transporte.

B) Qué queremos enseñar.

- Los trenes subterráneos: una opción de transporte urbano. Características: las diferentes líneas, horarios, frecuencias, caudal de pasajeros. Historia de los subterráneos de Buenos Aires. Subterráneos de otras ciudades.
- La red de subterráneos. Las estaciones y las combinaciones. Ventajas y desventajas.
- La toma de decisiones para trasladarse en la ciudad: aspectos por considerar.
- Normas que rigen para el uso del transporte subterráneo: lo explícito, lo implícito.

C) Propuesta de trabajo.

➤ Primer momento:

Una manera adecuada de comenzar el trabajo puede ser la formulación, por parte del docente, de preguntas como las siguientes: ¿qué conocen ustedes de los subtes?, ¿qué piensan acerca de por qué se habrá inventado un transporte con esas características? ¿cómo son los subtes en nuestra ciudad? ¿cuántas líneas hay y cuáles son sus recorridos? ¿por qué? ¿todas las líneas empezaron a funcionar al mismo tiempo? ¿para qué los utiliza la gente?

El docente registrará las respuestas de manera selectiva y aplicando criterios de clasificación de la información, y lo hará en un papel afiche con letra suficientemente grande (como si lo hiciera en la pizarra) para que pueda ser consultado por los chicos cuando les sea necesario. De esta forma quedará explicitado tanto lo que los chicos ya saben acerca del tema como los puntos sobre los que será necesario indagar.

Posteriormente repartirá entre los grupos cuatro sobres con algunos materiales producidos por la empresa Metrovías S.A., con información acerca del servicio²⁶. Por ejemplo:

1. Mapas de la red de transportes subterráneos.

Hay gran diversidad de mapas que se pueden conseguir en las oficinas de la empresa mencionada, en planos de turismo, en las guías de planos de la Ciudad, en las agendas personales, etc. Es importante que los chicos tengan acceso a todos los formatos en que se presenta esta información: algunos muestran el tendido de la red sobre planos de la ciudad, otros son una síntesis de la red, y entre ambos hay más opciones.

²⁶ Estos textos fueron extraídos del *CD ROM Institucional ©1997 Metrovías*. El mismo incluye una cantidad importante de información acerca de la Empresa y de las características del servicio que brinda.

2. Textos en los que se presenta reseñada la historia del subterráneo en general y de cada una de las líneas en particular.

3. Información del servicio.

Horarios, frecuencia, tarifas, combinaciones.

4. Datos útiles.

Centro de Atención al Pasajero (C.A.P.), Información de Superficie, Seguridad, Franquiados, Libro de Quejas, Credenciales Estudiantiles.

Los chicos tendrán el tiempo suficiente para explorar los materiales. Transcurrido el mismo, el docente solicitará que indiquen:

- ¿qué conocimientos que ya poseían se han confirmado con la lectura?,
- ¿qué conocimientos han podido ampliar y cuáles han tenido que ser corregidos?,
- ¿qué conocimientos nuevos han adquirido a partir de la lectura?

Una manera operativa de llevar a cabo la actividad es proponerles a los chicos que presenten las respuestas de manera grupal. Para tal fin, el docente puede proveer fichas como las siguientes:

Es probable que los chicos descubran características o situaciones que no fueron previstas en el momento de realizar las preguntas al comienzo de la actividad. El docente deberá advertir que esto puede ocurrir y que en ese caso registren esa información en alguna de las columnas. Las que siguen son posibles formulaciones que los chicos pueden realizar, por ejemplo, en relación con los materiales del *Sobre I*:

“Toda la red está en lo que se llama el centro de la ciudad”,

“La red es muy chica en relación con el tamaño de la ciudad”,

“Los subtes no alcanzan para toda la gente”,

“Hay barrios que no tienen subte o que están muy alejados de los subtes”,

“Se puede ir para el centro desde distintos lugares pero no se puede ir de un barrio al otro sin pasar por el centro”, etcétera.

Estas observaciones que los chicos seguramente podrán realizar refieren directamente a la *configuración radial de la red* y a la *poca conectabilidad que posee*. Tanto el docente como los alumnos descubrirán y señalarán otras características que aquí no se han tenido en cuenta. Es importante y necesario profundizar esa búsqueda y explicitación, pues es la que brindará mayor cantidad de información para trabajos posteriores, a la vez que desarrolla la observación y el establecimiento de relaciones.

➤ Segundo momento:

La información contenida en cada sobre permite, además, realizar otras propuestas. Por ejemplo:

- *A partir de los planos del Sobre I.*

Ubicar los diferentes domicilios de los chicos del grupo respecto de la estación intermedia y/o terminal de la red más cercana. Incluir el uso del subterráneo en la planificación de una salida a dos sitios distantes del barrio en el que se halla la escuela (paseos históricos, museos, ferias artesanales, cines, parques, clubes, estadios, etcétera).

- *A partir de los textos del Sobre II.*

La construcción de los diferentes ramales fue registrada y comentada en los medios periodísticos: diarios, revistas, radio, televisión, cine, según la época y la relevancia que hayan tenido. Otros informantes claves pueden ser las personas, familiares y vecinos, que fueron testigos más o menos cercanos del desarrollo de las obras. Lecturas e indagación en los medios, entrevistas personales, etc., son actividades posibles y altamente significativas

- *A partir del contenido de los Sobres III y IV.*

La planificación de una salida que incluya la utilización de este medio de transporte puede ser una buena oportunidad para corroborar si la información que la empresa brinda respecto de las características y los beneficios o ventajas del servicio, es cierta. Durante el viaje los chicos deberán registrar los datos necesarios según los criterios presentes en el material que han leído:

- **Horarios y frecuencias.** Aquí es importante considerar su pertinencia en las horas pico en la medida en que eso está en relación con los horarios de ingreso al trabajo, colegios, universidades y con el regreso al hogar, también con los horarios de apertura o inicio de actividades que tienen que ver con el esparcimiento (cines, teatros, recitales, etcétera).

- **Tarifas y franquiciados.** Cómo se tramitan las franquicias, duración de las mismas, etc., es el aspecto relevante en este punto.

- **Combinaciones y señalización general.** Respecto de las primeras indagar acerca de las ventajas de su utilización; en el caso de la señalización será importante considerar: su pertinencia y claridad, ubicación, tamaño, colores, legibilidad. Un trabajo previo con ayuda de materiales adecuados y/o especialistas, podría tener como objetivo el aprendizaje de las cualidades y características que una señal debe presentar para constituirse en tal y cumplir con eficacia su función.

De regreso en la escuela podrán realizar las comparaciones correspondientes. Existen oficinas de Atención al Usuario a las que pueden concurrir o comunicarse telefónicamente en caso de que las diferencias entre lo explicitado y lo observado sean demasiado significativas, y averiguar a qué se debe la incongruencia.

Otro aspecto que merece atención es:

- **Seguridad.** Hay múltiples cuestiones en relación con la seguridad que es importante que los chicos indaguen. Por ejemplo: las señales correspondientes, las normas estipuladas para el uso y la permanencia en trenes, andenes, escaleras, el cumplimiento de las mismas tanto por parte de la empresa como de los usuarios. La necesidad de nuevas normas.

7. Bibliografía citada

Constitución de la Ciudad de Buenos Aires, 1996.

Cullen, Carlos. *Crítica de las razones de educar; temas de filosofía de la educación*. Buenos Aires, Paidós, 1997.

Sarabia, Bernabé. “El aprendizaje y la enseñanza de las actitudes” en César Coll y otros: *Los contenidos en la Reforma*. Buenos Aires, Santillana, 1994.

Tonucci, Francesco. *La ciudad de los niños; un modo nuevo de pensar la ciudad*. Buenos Aires, Losada, 1996.

Trilla, Jaume. *El profesor y los valores controvertidos; neutralidad y beligerancia en la educación*. Barcelona, Paidós, 1992.

Anexo I

Los siguientes cuadros forman parte del *Boletín sobre accidentes de tránsito ocurridos en 1992 en la Ciudad de Buenos Aires* producido y editado por la Dirección General de Estadística y Censos de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires. La información sobre los años más recientes fue producida por la Dirección General de Organización, Métodos y Estadística del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

Sugerimos trabajar con el análisis de estos cuadros a partir del segundo ciclo. Luego de su lectura, el docente podrá establecer con los alumnos posibles conclusiones así como elaborar conjuntamente estrategias; por ejemplo, para transitar en momentos particulares del día.

Cuadro 1: Población, vehículos patentados y habitantes por vehículo, en la Ciudad de Buenos Aires en los años censales.

ANO	POBLACION	VEHICULOS PATENTADOS	HABITANTES POR VEHICULO
1887	433.375	9.109	47,6
1895	663.854	15.259	43,5
1904	950.891	30.441	31,2
1909	1.231.698	57.966	21,2
1914	1.575.814	46.791	33,7
1936	2.415.142	74.707	32,3
1947	2.981.043	188.463	15,8
1960	2.966.634	257.467	11,5
1970	2.972.453	469.304	6,3
1980	2.922.829	852.697	3,4
1991	2.965.403	* 1.397.455	2,1

* La cifra corresponde al padrón del 30/09/92 de la Dirección General de Rentas.

Fuente: Dirección General de Estadística y Censos.

Los vehículos patentados indicados en el cuadro anterior comprenden distintos medios de locomoción, que fueron cambiando con el transcurso del tiempo (carros, bicicletas, motos, automóviles, etcétera).

El cuadro nos muestra cómo el incremento de la población se corresponde con un fuerte crecimiento del parque automotor. Ambos crecimientos, junto con otras variables no presentes en el cuadro, dan como resultado un sistema de tránsito sumamente dificultoso dado que hay más personas y más autos transitando por la ciudad.

– Clasificación de los accidentes según tipo

(Esta clasificación permitirá leer y analizar los cuadros 4 a 10 presentes más adelante)

810- Accidente de tráfico por colisión entre un vehículo de motor y un tren.

Excluye:

- colisión de vehículo de motor con objeto impelido por tren ferroviario.
- tren ferroviario golpeado por objeto impelido por vehículo de motor.

812- Otro accidente de tráfico por colisión entre vehículos de motor.

Incluye:

- colisión de vehículo de motor:
 - SAI *
 - . con otro vehículo de motor estacionado, parado, detenido, atascado, con desperfecto mecánico o abandonado en la carretera.

Excluye:

- colisión:
 - . con objeto impelido por otro vehículo de motor.
 - . de reingreso, con otro vehículo de motor.

813- Accidente de tráfico por colisión entre un vehículo de motor y otro tipo de vehículo.

Incluye:

- colisión entre vehículo de motor, de cualquier clase, y:
 - . otro vehículo de carretera (no motorizado) tales como:
 - animal montado por persona.
 - vehículo de tracción animal.
 - velocípedo (bicicleta, triciclo)
 - . tranvía.

Excluye:

- colisión con:
 - . objeto impelido por vehículo de carretera no motorizado.
 - . peatón.
- vehículo de carretera no motorizado golpeado por objeto impelido por vehículo de motor.

814- Accidente de tráfico por colisión entre un vehículo de motor y un peatón.

Incluye:

- colisión entre un vehículo de motor de cualquier tipo y un peatón.
- peatón arrastrado, arrollado, atropellado, golpeado por vehículo de motor de cualquier tipo

Excluye:

- Peatón golpeado por objeto impelido por vehículo de motor.

815- Otro accidente de tráfico por colisión de vehículo de motor en carretera.

Incluye:

- colisión (debida a pérdida de gobierno del vehículo) (en carretera) entre vehículo de motor de cualquier tipo y:
 - . animal (sin guarda) (piara, rebaño).
 - . árbol, piedra, poste, señal de tráfico caídos.
 - . contrafuerte, estribo, pilar (de puente) (paso a desnivel).
 - . derrumbe o deslizamiento de tierra (estacionario).
 - . estructura divisoria intercarretera.
 - . indicador provisional del tráfico.
 - . muro de contención o pared para carretera.
 - . objeto:
 - . arrojado contra vehículo de motor.
 - . impelido por:
 - tren ferroviario.
 - vehículo de carretera (motorizado) (no motorizado).
 - . pretil de seguridad.
 - . valla divisoria o guarda carril.
 - . otro objeto fijo, movable o en movimiento.

Excluye:

- colisión con:
 - . cualquier objeto fuera de la vía pública (resultante de la pérdida de gobierno).
 - . cualquier objeto que normalmente se encuentra fuera de la vía y no se informa como ubicado en ella.
 - . derrumbe o deslizamiento de tierra en progresión.
 - . vehículo de motor estacionado, parado, detenido, atascado, con desperfecto mecánico o abandonado en la carretera.
 - . vehículo de motor golpeado por objeto:
 - . arrojado dentro de o sobre un vehículo.
 - . impelido por tren ferroviario o vehículo de carretera (motorizado) (no motorizado).

* SAI abreviatura de tres palabras latinas que significa "Sin Especificar".

816- Accidente de tráfico por pérdida de gobierno sobre un vehículo de motor, sin colisión en la carretera.

Incluye:

- vehículo de motor (con, que):
 - . falla al tomar una curva
 - . pérdida de gobierno debida a:
 - desatención del chofer.
 - escape de aire o ruptura de una llanta.
 - falla mecánica.
 - somnolencia del chofer.
 - velocidad excesiva.

y:

- colisión con objeto fuera de la carretera.
- parada brusca fuera de la carretera.
- vuelco.

Excluye:

- colisión en carretera consecutiva a la pérdida de gobierno sobre el vehículo de motor.
- pérdida de gobierno del vehículo de motor subsiguiente a colisión en carretera.

817- Accidente de tráfico sin colisión ocurrido al subir a o al descender de un vehículo de motor.

Incluye:

- atrapado por las puertas de un bus.
- lesionado por parte móvil de un vehículo.
- caída:
 - . de un auto, en la calle.
 - . en la escalera de un autobús.

al subir a o al descender de él.

818- Otro accidente de tráfico de vehículo de motor, sin colisión.

Incluye:

- caída, salto o empujón accidental desde.
- envenenamiento accidental escape de gas generados por.
- explosión de cualquier parte de.
- fuego surgido en.
- golpe por objeto arrojado dentro o sobre.
- lesión al ser arrojado contra alguna parte u objeto en.
- lesión causada por pieza o parte en movimiento de.
- objeto arrojado sobre.
- objeto que cae dentro o sobre.
- rotura de cualquier parte de.

un vehículo de motor estando en marcha.

- colisión de tren ferroviario o de vehículo de carretera no motorizado contra objeto impulsado por vehículo de motor.
- golpe a peatón, tren ferroviario o vehículo de carretera (motorizado) (no motorizado) por objeto impulsado por vehículo de motor.
- golpe a vehículo de motor por objeto impulsado por tren ferroviario o por vehículo de carretera (motorizado) (no motorizado).

Excluye:

- colisión de un vehículo de motor contra objeto:
 - . arrojado hacia el vehículo de motor.
 - . impelido por tren ferroviario o por vehículo de carretera (motorizado) (no motorizado).
- envenenamiento por monóxido de carbono generado por motor en funcionamiento de vehículo estacionado fuera de la carretera.

819- Accidente de tráfico de vehículo de motor, de naturaleza no especificada.

Incluye:

- accidente de tráfico SAI *.
- accidente de tráfico de vehículo de motor SAI *.

826- Accidente de vehículo de pedal.

Incluye:

- accidente de vehículo de pedal SAI *.
- caída de un vehículo de pedal.

- colisión entre un vehículo de pedal y:
 - . animal (en manada) (montado) (sin guarda).
 - . otro objeto fijo, movable o en movimiento pero no impulsado por vehículo de motor, tren ferroviario ni aeronave.
 - . otro vehículo de pedal.
 - . peatón.
 - . vehículo de carretera no motorizado, cualquiera.

 - enredamiento en una rueda del
 - golpe por objeto que cae o es arrojado sobre el
 - rotura de cualquier parte del
 - vuelco del
- } vehículo de pedal.

Fuente: Organización Mundial de la Salud. "Clasificación Internacional de Enfermedades". Revisión 1975. Volumen I.

Cuadro 2: Víctimas de accidentes de tránsito ocurridos durante el período 1888 a 1923 en la Ciudad de Buenos Aires.

AÑOS	ACCIDENTADOS POR VEHICULOS			
	Aplastados	Caídas	Choques	Totales
1888	110	166	77	353
1889	116	115	13	244
1890	81	113	17	211
1891	72	100	16	188
1892	73	116	11	200
1893	107	123	13	243
1894	111	123	21	255
1895	111	118	16	245
1896	130	149	29	308
1897	141	166	20	327
1898	211	168	27	406
1899	203	239	37	479
1900	197	295	55	547
1901	167	221	42	430
1902	149	192	49	390
1903	253	185	69	507
1904	232	204	75	511
1905	253	285	98	636
1906	289	286	124	699
1907	266	180	92	538
1908	203	259	139	601
1909	180	265	126	571
1910	141	251	119	511
1911	157	577	142	876
1912	190	663	134	987
1913	167	579	150	896
1914	1115	1279	209	2603
1919	740	697	173	1610
1920	807	929	128	1864
1921	971	698	105	1774
1922	731	852	98	1681
1923	996	1057	133	2186

Fuente: Dir. Gral. de Estadística y Censos.

Cuadro 3: Víctimas de accidentes de tránsito ocurridos durante el período 1948 a 1956 en la Ciudad de Buenos Aires.

Año	Total	Peatón distraído	Conductor distraído	Ascenso y descenso de vehículo en marcha	Contramano o vuelta incorrecta	Choque	Exceso de velocidad	Impericia en el manejo	Otras causas
1948	4402	1697	127	226	72	1143	254	42	841
1949	4121	1705	197	155	20	1122	103	81	738
1950	4032	1074	219	272	53	1302	603	47	462
1951	3597	1587	138	246	29	761	463	18	355
1952	3636	1692	128	288	14	801	317	31	365
1953	3083	2009	131	183	20	281	212	16	231
1954	3756	2295	227	224	15	359	273	11	352
1955	3583	1936	249	208	8	357	310	33	482
1956	3789	1837	232	239	22	461	326	41	631

Fuente: Dir. Gral. de Estadística y Censos.

Cuadro 4: Víctimas de accidentes de tránsito ocurridos durante el período 1980 a 1992 en la Ciudad de Buenos Aires.

Año	Total	810	812	813	814	815	816	817	818	819	826
1980	7553	38	2382	44	2289	180	79	175	946	1412	8
1981	*										
1982	7218										

Año	Total	812	814	815	817	818	819	#	Otros
1983	7353	3108	2029	179	189	857	818		173
1984	7349	2588	2109	143	181	886	1240		202
1985	6997	2152	2310	81	159	792	1346		157
1986	6926	2539	2238	103	139	812	947		148
1987	6647	2861	1993	137	308	594	579		175
1988	6160	2601	1930	108	414	520	380		207
1989	6439	2806	2140	115	427	390	287		274
1990	5928	2655	1960	113	391	304	283		222
1991	7234	3435	2300	119	512	277	387		204
1992	9548	4367	2280	276	495	759	1043		328

* Sin información.

Incluye códigos 810, 813, 816 y 826.

Fuente: Dir. Gral. de Estadística y Censos.

La lectura de los cuadros anteriores permite realizar un análisis a lo largo de la historia en relación con los accidentes de tránsito. Puede notarse que, más allá de que en algunos períodos se registran fluctuaciones en la cantidad de víctimas, la tendencia general es de un incremento del número de víctimas a lo largo del tiempo. Esto puede relacionarse con lo señalado en el cuadro 1.

Cuadro 5: Hechos y víctimas de accidentes de tránsito, por causa, registrados en Hospitales Municipales de la Ciudad de Buenos Aires. Años 1983 a 1992.

Código de causa		1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
Total	Hec.	5841	6038	5753	5667	5448	5246	5216	4829	5812	7565
	Vic.	7353	7349	6997	6926	6647	6160	6439	5928	7234	9548
812	Hec.	2055	1758	1490	1719	1962	1946	1872	1802	2289	2859
	Vic.	3108	2588	2152	2539	2861	2601	2806	2655	3435	4367
814	Hec.	1920	2007	2200	2121	1890	1850	2038	1879	2160	2184
	Vic.	2029	2109	2310	2238	1993	1930	2140	1960	2300	2280
815	Hec.	128	100	64	67	99	83	79	71	77	181
	Vic.	179	143	81	103	137	108	115	113	119	276
817	Hec.	185	177	158	139	300	383	418	376	499	491
	Vic.	189	181	159	139	308	414	427	391	512	495
818	Hec.	778	781	692	725	533	471	345	273	255	685
	Vic.	857	886	792	812	594	520	390	304	277	759
819	Hec.	642	1056	1052	792	517	349	268	254	358	906
	Vic.	818	1240	1346	947	579	380	287	283	387	1043
Otros	Hec.	133	159	97	104	147	164	196	174	174	259
	Vic.	173	202	157	148	175	207	274	222	204	328

Fuente: Dir. Gral. de Estadística y Censos a partir de datos del Dpto. Estadística de la Secretaría de Salud (Hospitales Municipales).

El cuadro muestra el número de hechos y víctimas a lo largo de 10 años clasificándolos según las causas explicadas anteriormente. Analizando el cuadro podemos observar un aumento tanto de los hechos como de las víctimas. Las causas más frecuentes son las siguientes: colisión entre vehículos (812), colisión entre un vehículo y un objeto fijo (815) y accidentes sin colisión al subir o bajar de un vehículo de motor (817). Un dato interesante es que si bien el número de accidentes entre un vehículo de motor y un peatón es elevado en todos los años, éste no sufre grandes modificaciones a lo largo del período tomado.

Cuadro 6: Cantidad de hechos de accidentes de tránsito por causa, según mes. Año 1992. Ciudad de Buenos Aires.

Mes	Total	Código de causa									
		810	812	813	814	815	816	817	818	819	826
Enero	547	1	228	12	129	14	8	33	51	65	6
Febrero	503	0	174	16	141	14	6	32	38	78	4
Marzo	596	1	204	16	170	11	5	50	53	83	3
Abril	597	2	216	12	193	9	4	40	43	75	3
Mayo	613	3	214	10	195	13	2	53	54	67	2
Junio	663	1	228	12	221	13	2	44	58	82	2
Julio	599	1	215	5	181	14	5	36	59	80	3
Agosto	655	2	261	10	196	16	4	27	63	71	5
Setiembre	674	2	252	14	197	21	2	43	68	73	2
Octubre	686	1	279	22	196	16	5	43	57	64	3
Noviembre	706	3	288	7	176	22	4	47	71	87	1
Diciembre	726	0	300	14	189	18	4	43	70	81	7
Total	7565	17	2859	150	2184	181	51	491	685	906	41

Fuente: Dir. Gral. de Estadística y Censos a partir de datos del Dpto. Estadística de la Secretaría de Salud (Hospitales Municipales).

El cuadro nos muestra que los meses en los que más accidentes se producen se encuentran en el 2º semestre del año, sobre todo en los meses de noviembre y diciembre. Podemos atribuir dicho incremento, entre otras cosas, al grado de cansancio de los ciudadanos en esa época de final de año. Por otra parte, el hecho de que enero y febrero sean los meses con menor número de accidentes es explicable dado que en dicho período disminuye la población de la ciudad con motivo de las vacaciones.

Cuadro 7: Cantidad de hechos y víctimas de accidentes de tránsito por causa. Año 1992.

Código de causa	Cantidad de hechos	%	Cantidad de víctimas	%
810	17	0,2	48	0,5
812	2.859	37,8	4.367	45,7
813	150	2,0	150	1,6
814	2.184	28,9	2.280	23,9
815	181	2,4	276	2,9
816	51	0,7	88	0,9
817	491	6,5	495	5,2
818	685	9,0	759	8,0
819	906	12,0	1.043	10,9
826	41	0,5	42	0,4
Total	7.565	100,0	9.548	100,0

Fuente: Dir. Gral. de Estadística y Censos a partir de datos del Dpto. Estadística de la Secretaría de Salud (Hospitales Municipales).

El cuadro muestra, según la causa, los números totales de hechos y víctimas y los porcentajes que representan. De la lectura del cuadro se desprende que la causa de los accidentes de tránsito está totalmente vinculada con los vehículos de motor.

Cuadro 8: Cantidad de hechos de accidentes de tránsito por causa, según días y hora. Días hábiles. Año 1992. Ciudad de Buenos Aires.

Hora	Total	Código de causa (*)										
		810	812	813	814	815	816	817	818	819	826	
0-0.59	106	0	47	1	26	4	3	3	4	18	0	
1-1.59	75	1	41	2	8	3	0	1	5	14	0	
2-2.59	64	1	27	1	11	7	0	0	2	15	0	
3-3.59	49	0	24	1	9	4	0	1	0	10	0	
4-4.59	56	0	26	0	9	8	2	2	3	6	0	
5-5.59	81	2	36	0	13	7	0	9	7	7	0	
6-6.59	118	0	46	1	26	5	3	13	11	12	1	
7-7.59	189	2	73	2	51	5	0	17	17	22	0	
8-8.59	263	1	100	5	81	4	0	26	26	20	0	
9-9.59	327	0	116	6	101	4	0	28	34	38	0	
10-10.59	330	0	111	2	115	3	1	25	43	29	1	
11-11.59	328	0	112	8	109	2	1	27	37	31	1	
12-12.59	305	0	110	3	99	2	5	19	26	41	0	
13-13.59	329	1	126	5	99	5	1	23	33	33	3	
14-14.59	286	0	97	3	83	1	1	24	37	38	2	
15-15.59	300	0	119	7	88	3	3	22	33	25	0	
16-16.59	346	1	121	11	105	4	4	25	38	36	1	
17-17.59	343	1	117	10	117	6	2	35	25	30	0	
18-18.59	368	0	102	9	141	4	0	34	36	38	4	
19-19.59	357	0	106	14	131	4	1	22	28	39	2	
20-20.59	308	2	107	4	107	4	0	19	27	35	3	
21-21.59	186	1	62	8	56	1	1	13	17	29	1	
22-22.59	176	1	70	1	55	3	0	10	15	18	3	
23-23.59	140	0	65	1	31	0	1	8	7	26	1	
Total	5433	14	1961	105	1671	93	29	406	521	610	23	

(*) Ver definición de códigos en el Capítulo N°1 "Metodología".

Fuente: Dir. Gral. de Estadística y Censos a partir de datos del Dpto. Estadística de la Secretaría de Salud (Hospitales Municipales).

Cuadro 9: Cantidad de hechos de accidentes de tránsito por causa, según días y hora. Sábados, domingos y feriados. Año 1992. Ciudad de Buenos Aires.

Hora	Total	Código de causa									
		810	812	813	814	815	816	817	818	819	826
0-0.59	61	1	24	0	11	2	2	3	4	13	1
1-1.59	92	0	46	2	19	3	0	0	8	14	0
2-2.59	63	0	29	0	15	6	1	0	2	9	1
3-3.59	75	0	41	1	14	4	0	1	5	9	0
4-4.59	70	0	40	0	10	2	1	3	3	10	1
5-5.59	72	0	39	1	10	6	2	0	3	11	0
6-6.59	101	0	47	0	26	8	3	3	2	12	0
7-7.59	100	0	47	0	16	7	2	4	1	23	0
8-8.59	61	0	26	0	12	5	1	3	1	13	0
9-9.59	67	1	25	3	19	2	1	4	7	5	0
10-10.59	80	0	26	1	31	1	1	5	4	11	0
11-11.59	79	0	26	2	23	2	1	6	10	7	2
12-12.59	104	0	42	4	32	2	1	3	7	13	0
13-13.59	97	0	39	2	26	1	0	7	12	10	0
14-14.59	88	0	30	5	21	5	2	5	8	12	0
15-15.59	101	0	42	0	19	4	0	8	14	14	0
16-16.59	105	0	42	6	24	1	0	4	9	18	1
17-17.59	106	0	44	2	23	5	0	6	15	11	0
18-18.59	123	0	39	5	26	8	1	7	15	18	4
19-19.59	114	0	43	1	33	0	0	2	13	19	3
20-20.59	101	0	51	2	25	3	1	5	4	8	2
21-21.59	106	0	42	5	34	4	1	1	5	12	2
22-22.59	82	0	30	2	26	4	1	2	5	12	0
23-23.59	84	1	38	1	18	3	0	3	7	12	1
Total	2132	3	898	45	513	88	22	85	164	296	18

(*) Ver definición de códigos en el Capítulo N°1 "Metodología".

Fuente: Dir. Gral. de Estadística y Censos a partir de datos del Dpto. Estadística de la Secretaría de Salud (Hospitales Municipales).

Los cuadros 8 y 9 nos permiten analizar el número de accidentes de tránsito tomando como variables tanto la hora como el día en que suceden (hábil o sábado/domingo/feriado).

Podemos apreciar, comparativamente, una disminución de la cantidad de accidentes durante los días no hábiles.

En relación con la hora pico de accidentes, observamos que ésta es la misma para los días hábiles como para los no hábiles: de 18 a 18:59 hs.

Cuadro 10: Relación entre las víctimas de accidentes y la población de la Ciudad de Buenos Aires.

Grupos de edad	Población de la ciudad	Cantidad de víctimas (*)	Tasa x 1000 de víctimas por edad
0 a 9	365.255	423	1,16
10 a 19	413.798	1.446	3,49
20 a 29	430.064	2.634	6,12
30 a 39	402.245	1.423	3,54
40 a 49	373.123	1.137	3,05
50 a 59	324.094	872	2,69
60 a 69	330.062	815	2,47
70 a 79	220.511	474	2,15
80 y más	106.251	180	1,69
Total	2.965.403	9.404	3,17

(*) No se incluyeron 144 víctimas de edad ignorada.

Fuente: Censo Nacional de Población y Vivienda 1991.

Dir. Gral. de Estadística y Censos a partir de datos del Dpto. Estadística de la Secretaría de Salud (Hospitales Municipales).

El cuadro relaciona, tomando en cuenta la variable edad, la cantidad de habitantes y la cantidad de víctimas por accidentes de tránsito. La tasa establecida permite rápidamente sacar conclusiones: la franja comprendida entre los 20 y los 29 años es la que muestra mayor número de habitantes al mismo tiempo que mayor número de víctimas. Incluso, no es tan grande la diferencia de esta franja en relación con otras en cuanto al número de habitantes pero sí lo es en cuanto al número de víctimas por accidentes de tránsito.

Anexo II

LOS TEXTOS Y CUADROS QUE APARECEN A CONTINUACIÓN HAN SIDO EXTRAÍDOS DEL *CD ROM INSTITUCIONAL DE METROVÍAS S.A. 1997.*

Un poco de historia

Breve reseña histórica

Durante la segunda mitad del Siglo XIX, cuando no se conocían otros medios de transporte que los tranvías de tracción animal y los ómnibus, nació la necesidad de idear un sistema capaz de trasladar aceleradamente a los pasajeros, entre el centro y la periferia de las grandes urbes.



Coche inglés "English Electric Preston"

Muchas ciudades del viejo continente —especialmente Londres— se preocuparon por establecer ferrocarriles urbanos a nivel y subterráneos, aunque en principio no dieron los resultados esperados, fundamentalmente debido al uso de locomotoras a vapor. La Ingeniería encontró en la electrificación la solución al anacronismo de los sistemas de transporte y así comenzó la revolución del tráfico urbano.

El crecimiento de la Ciudad de Buenos Aires y su tráfico eran tan asombrosos que, según crónicas de la época, la construcción de transportes subterráneos acelerados se convertía en una solución adecuada para “este fenómeno de las épocas modernas”.

Las estadísticas indicaban que en sólo diez años, entre 1903 y 1913, el número de habitantes creció de 895.381 a 1.457.885; los automóviles de 60 a 7.138; el número total de coches y automóviles de 4.851 a 13.649 y el número de pasajeros que viajaban en tranvía pasó de 133.719.298 a 407.252.540.

Desde 1898 comienzan a sucederse proyectos, leyes y ordenanzas sobre transporte ferroviario subterráneo de pasajeros, hasta que, finalmente, el 21 de diciembre de 1909, la “Cía. de Tranvías Anglo Argentina” fue autorizada a construir y explotar lo que hoy conocemos como Línea A.

Sólo 12 ciudades del mundo disfrutaron del subterráneo antes que Buenos Aires: Londres (1863), Atenas (1869), Estambul (1875), Budapest (1896), Glasgow (1897), Viena (1898), París (1900), Boston (1901), Berlín (1902), Nueva York (1904), Filadelfia (1907) y Hamburgo (1912).

LÍNEA "A"

La obra y la explotación de la Línea A fueron concedidas a la empresa "Cía. de Tranvías Anglo Argentina", que tardó 26 meses en llevarla a cabo.

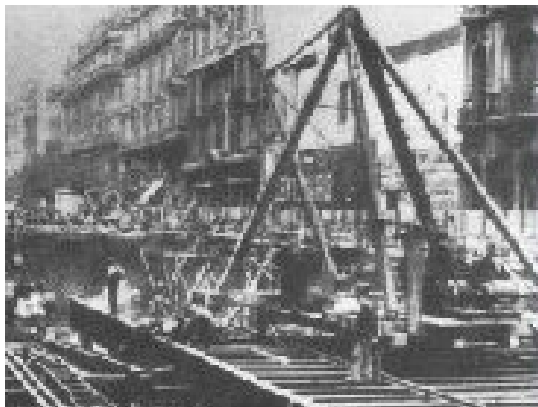
Fue el presidente Roque Sáenz Peña, acompañado por el intendente municipal doctor Joaquín de Anchorena, quien inauguró las obras de construcción de la Línea "A", el 15 de setiembre de 1911.

La primera etapa, hasta Plaza Miserere, fue inaugurada el 1º de diciembre de 1913; el 1º de abril de 1914 llegó hasta Río de Janeiro, y 90 días más tarde se inauguraba el tramo final hasta Primera Junta, completando un recorrido de 7.035 m, dividido en 14 estaciones.



Construcción Estación Once

De su construcción puede señalarse que fue la única obra de este tipo realizada íntegramente "a cielo abierto" e insumió el trabajo de 1.500 personas y se excavaron 440.000 m³ de tierra que fueron utilizados para rellenar las zonas bajas aledañas al cementerio de Flores y la Avda. Vélez Sarsfield. Fueron necesarios para su realización 31 millones de ladrillos, 108.000 barricas de 170 kg de cemento, 13.000 toneladas de tirantes de hierro y 90.000 m² de capa aisladora.



Construcción a cielo abierto de los túneles

Los detalles de su terminación, iluminación, ventilación y estética, fueron cuidadosamente elaborados, destacándose como ejemplo la utilización de distintos colores de azulejos para las guardas de cada estación, al efecto de que quienes no supieran leer pudieran ubicar sencillamente su estación de destino. Los diarios de la época comentaron extensamente la marcha de las obras y su inauguración el 1º de diciembre de 1913.

Al día siguiente, primera jornada de habilitación al público, viajaron en el subte 170.000 pasajeros.

Como curiosidad, cabe mencionar que durante algunos años, entre 1915 y 1926, los trenes salían a la superficie y completaban el recorrido hasta Lacarra y Rivadavia.

LÍNEA "B"

El 13 de Febrero de 1912, el H. Congreso Nacional, por Ley N° 8870, otorgó a "Lacroze Hnos. y Cía.", el derecho de construcción y explotación de una doble línea férrea subterránea de tracción eléctrica, para el tráfico de pasajeros y carga, entre las inmediaciones de la estación Lacroze y el Paseo de Julio (hoy L. N/. Alem).

Las tareas de construcción fueron inauguradas 1º de octubre de 1928, y su primera etapa, CHACARITA - CALLAO, culminó 24 meses más tarde, el 17 de octubre de 1930.



Desembarco de nuevos coches

Durante los dos días iniciales del servicio, sábado 17 y domingo 18 de octubre, viajaron en la línea 380.000 pasajeros, repartidos en sus 32 coches iniciales.

Dos verdaderas innovaciones contaba este servicio: la instalación de molinetes, y las escaleras rodantes de las estaciones Agüero, Pueyrredón, Pasteur y Callao, que costaron “la friolera de 70.000 pesos oro cada una”, al decir de un periódico de la época.

Otra particularidad fue que el clásico cornetín que utilizaban los guardas de la línea A para dar salida al tren, fue suplantado por una luz anunciadora. Siguiendo los pasos de su precursora, los azulejos de las estaciones presentaban guardas de distintos colores.

Ocho meses después de aquella inauguración, el 22 de Junio de 1931, quedaba habilitado el segundo tramo hasta CARLOS PELLEGRINI, y cinco meses después, se inauguraba su estación terminal L. N. ALEM, lo que completaba un recorrido de 8.715 km y trece estaciones.

En la actualidad esta línea transporta 240.000 pasajeros por día, con un plantel de 128 modernas unidades recientemente adquiridas en Japón.

Línea “C”

La concesión para la construcción y explotación de esta línea fue concedida a “CHADOPYF” Cía. Hispano Argentina de Obras Públicas y Finanzas, en el año 1930, pero su ejecución comenzó recién el 24 de abril de 1933.

Las crónicas de la época relatan que existía una creciente desocupación, lo que originó que hombres de todas partes llegaran hasta Plaza Constitución en busca de trabajo.

Pernoctaban en el mismo lugar y cada mañana se producía el acoso de los obreros sobre los capataces y técnicos para lograr empleo. Este hecho sin duda fue un factor preponderante en la velocidad de las obras.

Su primer tramo, PLAZA CONSTITUCIÓN - DIAGONAL NORTE, fue librado al servicio público el 9 de noviembre de 1934, con 2,750 km de longitud, que en aquella primera jornada recorrió el sr. presidente de la Nación, gral. Agustín P. Justo.



Quince meses después, el 6 de febrero de 1936, se inauguraba el segundo tramo, hasta la estación RETIRO. La estación SAN MARTÍN fue habilitada recién el 17 de agosto de 1937.

El trayecto original de la obra debió ser modificado reiteradamente durante su construcción, como consecuencia de serios inconvenientes provocados por canalizaciones de

agua, al encararse excavaciones debajo de la calle Carlos Pellegrini. Su extensión final alcanza los 4,400 m y posee 9 estaciones.

La línea se caracterizó por la incorporación a los subterráneos de un elemento decorativo de gran belleza y jerarquía: las artísticas mayólicas que ornamentan sus estaciones. Los cuadros murales con paisajes típicos de distintas regiones de España son un exponente del exquisito gusto que predominó en la ejecución y pertenecen a dos artistas argentinos; el arquitecto Martín S. Noel y el ingeniero Manuel Escasany.

Línea "D"

El primer tramo de las obras de esta línea (CATEDRAL - TRIBUNALES) se inauguró el día 3 de junio de 1937, con 1,700 m de túnel, incluyendo un empalme con la línea C, de 200 m de extensión.

Las obras habían comenzado el año anterior —1936—, pero la apertura de líneas subterráneas ya no constituía una novedad, por lo cual, las autoridades nacionales y comunales postergaron su presencia hasta que la obra se culminara.

La etapa final hasta la estación PALERMO se concretó el 23 de febrero de 1940, alcanzando una extensión de 6,560 m.



Al igual que la Línea "C", CHADOPYF fue también la responsable de la construcción, repitiendo el detalle aportado a la línea "C", de engalanar las estaciones con murales ejecutados por eximios artistas argentinos, como Rodolfo Franco y Alfredo Guido.

El 29.12.87 se prolonga hasta la estación Ministro Carranza, incorporando 1.000 m de túnel.

Coche Fiat en estación Olleros

Finalmente el 31 de mayo se produce la inauguración de la Estación Olleros y se estima para antes de fines del año 97 la habilitación de la Estación José Hernández.

Línea "E"

La construcción de esta línea tuvo varias etapas. Los trabajos comenzaron en el año 1940 y su primer tramo de 3,085 km comprendido entre Plaza Constitución y la intersección de las calles San Juan y Gral. Urquiza se inauguró el 20 de junio de 1944, para llegar seis meses más tarde a lo que hoy es la estación Boedo.

A partir del 24 de abril de 1966, la línea comenzó a funcionar entre la estación Av. La Plata y Plaza de Mayo, utilizando al efecto dos nuevos tra-



Inauguración de la Línea C con el presidente Illia.

mos del túnel, uno, entre San José y Bolívar y el otro entre Boedo y Av. La Plata. Con este nuevo trazado inaugurado por el presidente Arturo Illia, el túnel alcanzó una longitud total de 7,360 km.

La anteúltima etapa fue inaugurada el 23 de junio de 1973, cuando su cabecera fue prolongada hasta la actual estación José María Moreno.

La siguiente prolongación se inauguró el 7 de octubre de 1985, cuando se arribó a la estación EMILIO MITRE; el 27 de noviembre a la estación MEDALLA MILAGROSA; el 31 de octubre a la estación VARELA.

Por último el 8 de mayo de 1986 se inauguró la estación PLAZA DE LOS VIRREYES, actual cabecera del servicio, que sirve de conexión con la estación de transferencia JULIO CESAR SAGUIER del PREMETRO.

También esta línea cuenta con bellísimos murales en sus estaciones, correspondiendo en este caso a motivos netamente argentinos. La longitud actual de la línea es de 9,186 km.

Línea de Premetro

El 11 de Junio de 1986, se inicio la instalación de las vías sobre la Avenida Lafuente, entre las calles Zuviría y Balbastro.

Poco más de un año llevó el tendido de la doble vía que, partiendo desde la Estación de Transferencia "INTENDENTE JULIO C. SAGUIER", continuó por tramos de las calles Castañares, Mariano Acosta, Valparaíso y luego bordeando la Avenida Francisco Fernández de la Cruz hasta Larrazábal, para seguir por esta última Avenida Coronel Roca y terminar en la intersección con Soldado de la Frontera, en el Barrio General Savio, recorriendo una extensión de 7,400 km.



Tendido de vías del Premetro

La inauguración del Premetro tuvo lugar el 27 de agosto de 1987. La ceremonia contó con la presencia del Intendente Municipal;

la señora Matilde Noble Mitre de Saguié, viuda del exintendente; legisladores, concejales de diversos partidos y funcionarios municipales.



Coche de Premetro actual

Posteriormente, con cuatro coches se realizaron los viajes inaugurales, en los que se llegó hasta la unión de las Avenidas Larrazábal y Coronel Roca, en el Barrio General Savio.

Información del servicio

Tarifas

Subte:	\$ 0,50
Premetro con combinación:	\$ 0,50
Premetro sin combinación:	\$ 0,35

Horarios

LINEA	CABECERA	T1	T2	HABILES		SABADO		DOM. y FER.	
				1er Tren	Ult. Tren	1er. Tren	Ult. Tren	1er. Tren	Ult. Tren

T1-Viaje entre Cabeceras (min.) / T2 - Viaje Redondo (min.)

A	Primera Junta	19	45	05:00	22:02	05:00	22:02	08:00	22:02
	Plaza de Mayo			05:15	22:20	05:15	22:20	08:15	22:20

B	Lacroze	21	49	05:00	22:00	05:00	22:00	08:00	22:00
	Alem			05:15	22:22	05:15	22:20	08:15	22:20

C	Constitución	13	33	05:00	22:20	05:00	22:00	08:00	22:00
	Retiro			05:00	22:20	05:00	22:00	08:00	22:00

D	Olleros	21	49	05:00	22:00	05:00	22:00	08:00	22:00
	Catedral			05:16	22:21	05:15	22:23	08:15	22:22

E	Pza. de los Virreyes	22	48	05:00	22:00	05:00	22:00	08:00	22:00
	Bolívar			05:09	22:22	05:09	22:24	08:09	22:21

P	Intendente Sagüier	20	50	05:30	21:00	05:30	21:00	08:00	21:00
	Centro Cívico			05:54	21:26	05:54	21:26	08:26	21:27

P	Intendente Saguier	22	50	05:37	20:52	05:37	20:52	08:06	20:51
	General Savio			06:00	21:16	06:00	21:16	08:30	21:16

Combinaciones

A	Corre bajo la Avenida Rivadavia desde el microcentro (Est. Plaza de Mayo) hasta Caballito (Est. Primera Junta). Combina con la Línea "C" en la estación Lima y con las Líneas "D" y "E" en la estación Perú.
B	Corre bajo la Avenida Corrientes desde el microcentro (Est. L.N. Alem) hasta Chacarita (Est. F. Lacroze). Combina con las Líneas "C" y "D" en la estación Carlos Pellegrini, y con la Línea Urquiza en la estación terminal F. Lacroze.
C	Une las estaciones ferroviarias de Retiro y Constitución. Es la línea que une toda la red. Combina con la Línea "A" en la estación Avenida de Mayo, con la Línea "E" en la estación Independencia y con las Líneas "B" y "D" en la estación Diagonal Norte.
D	Corre desde el microcentro (Est. Catedral) hasta el barrio de Belgrano (Est. Olleros). Combina con las Líneas "B" y "C" en la estación 9 de Julio y con las Líneas "A" y "E" en la estación Catedral.
E	Corre desde el microcentro (Est. Bolívar) hasta el barrio de Flores (Est. Plaza de los Virreyes). Combina con la Línea "C" en la estación Independencia y con las Líneas "A" y "D" en la estación Bolívar. También combina con el Pre-metro en la estación Plaza de los Virreyes.
P	Comienza su recorrido en la estación Intendente Saguier donde combina con la Línea "E", llegando a dos cabeceras, que son: la estación Centro Cívico y Gral. Savio en el barrio Gral. Savio.

Frecuencias programadas

Promedio horas pico (julio 1997)

Línea	Minutos
A	2:45
B	2:45
C	2:45
D	2:45
E	4:00
P	6:00

Datos útiles

Información de superficie

- | | | |
|------------------------------------|-----------------------------------------|------------------------------------------------|
| ✓ Servicios Varios | ✓ Esparcimiento | ✓ Universidades |
| ✓ Comisarías | ✓ Est. de Ferrocarril | ✓ Teatros y Centros Culturales |
| ✓ Museos | ✓ Hospitales/Sanatorios | ✓ Shoppings Center |
| ✓ Cines | ✓ Bibliotecas | |

Servicios varios

Dirección Nacional de Rec. Previsional	A	Sáenz Peña	Telecom Argentina	C	San Martín
Departamento Central de Policía	A	Sáenz Peña	Registro de la Propiedad Intelectual	D	Tribunales
Lotería Nacional	A	Sáenz Peña	D.G.I.	D	Tribunales
Telefónica de Argentina	B	Florida	Registro Nacional de las Personas	D	Catedral
Correo Central	B	L.N. Alem	Aguas Argentinas	D	Callao
D.G.I. Rentas	C	Lavalle	Dirección Municipal de Tránsito	P	G. Ezeiza
Registro de la Propiedad	C	Moreno	Estación Terminal de Micros	C	Retiro

Comisarías

Comisaría 1º	B	Florida	Comisaría 15	C	San Martín
Comisaría 3º	B	Uruguay	Comisaría 16º	E	San José
Comisaría 4º	C-E	Independencia	Comisaría 18º	E	Entre Ríos
Comisaría 5º	B	Callao	Comisaría 19º	D	Agüero
Comisaría 7º	B	Pueyrredón	Comisaría 20º	E	Jujuy
Comisaría 8º	A	Miserere	Comisaría 21º	D	S. Ortiz
Comisaría 9º	D	Agüero	Comisaría 23º	D	Plaza Italia
Comisaría 11º	A	Río de Janeiro			

Hospitales/Sanatorios

Sanatorio Mitre	A	Pasco	Hospital de Clínicas	D	Facultad de Medicina
Sanatorio Antártida	A	Acoyte	Maternidad Suizo Argentina	D	Pueyrredón
Hospital Odontológico	A	Río de Janeiro	Hospital Francés	E	Urquiza
Hospital Italiano	B	Medrano	Hospital Piñero	E	Várela
Casa Cuna	C	Constitución	Hospital de Quemados	E	José M. Moreno
Hospital Alemán	D	Pueyrredón	Hospital Santa Lucía	E	Entre Ríos

Hospital de Niños	D	Agüero
-------------------	----------	---------------

Bibliotecas

Para Ciegos	A	C. Barros	Goethe	B	Florida
Del Congreso	A	Congreso	Cancillería	C	San Martín
Caja Nacional de Ahorro y Seguro	A	Congreso	Inst. Histórico de la Cdad. de Bs.As.	D	Callao
Del Correo	B	L.N. Alem	Colegio Nacional de Bs.As.	E	Bolívar

Universidades

Facultad de Psicología	A	Loria	Facultad de Odontología	D	F. de Medicina
Universidad Argentina J. Kennedy	A	Sáenz Peña	Facultad de Ciencias Económicas	D	F. de Medicina
Centro de Altos Est. de Ciencias Exactas	A	Sáenz Peña	Facultad de Ciencias Sociales	D	F. de Medicina
Universidad Tecnológica Nacional	B	Medrano	Facultad de Farmacia y Bioquímica	D	F. de Medicina
Universidad del Museo Social Argentino.	B	Callao	Facultad. de Filosofía y Letras	E	Emilio Mitre
Universidad de la Marina Mercante	B	Carlos Gardel	Universidad Católica Argentina	D	Callao
Instituto Tecnológico de Bs.As.	B	L.N. Alem	Universidad Argentina de la Empresa	C-E	Independencia
Facultad de Medicina	D	F. de Medicina	Universidad del Salvador	D	Callao

Cines

Avenida	A-D E	Perú - Bolívar – Catedral	Suipacha 1 - 2 - 3	B	Carlos Pellegrini
Ambassador	C	Lavalle	Trocadero 1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6	C	Lavalle
Atlas Lavalle	C	Lavalle	Metro 1 - 2	D	Tribunales
Lorca 1 - 2	B	Uruguay	Premier 1 - 2 - 3 - 4	D	Tribunales
Los Angeles 1 - 2 - 3	B	Callao	Alto Palermo 1 - 2	D	Bulnes
Losuar 1 - 2	B	Callao	América	D	Callao
Maxi 1 - 2	B	Carlos Pellegrini	Atlas Santa Fe 1 - 2	D	F. de Medicina
Monumental 1 - 2 - 3 - 4	C	Lavalle	Capitol	D	Callao
Normandie 1 - 2 - 3 - 4	C	Lavalle	Gran Splendid	D	Callao
Ocean 1 - 2	C	Lavalle	Santa Fe 1 - 2	D	Callao

Teatros

Liceo	A	Sáenz Peña	Presidente Alvear	B	Uruguay
Manzana de las Luces	A	Perú	Lola Membrives	B	Uruguay
Opera	B	Carlos Pellegrini	La Plaza	B	Uruguay
San Martín	B	Uruguay	Ricardo Rojas	B	Callao
Astral	B	Uruguay	Roberto Payró	C	San Martín
Astros	B	Florida	Colón	D	Tribunales

Maipo	B	Florida	Cervantes	D	Tribunales
-------	----------	----------------	-----------	----------	-------------------

Museos

Casa de Gobierno	A	Plaza de Mayo	Policial	B	Florida
Antiguo Recinto del Congreso	A	Plaza de Mayo	Musicología	C	San Juan
De la Ciudad	A	Plaza de Mayo	Caricatura	C	San Juan
Del Cabildo	A	Perú	Botánico	D	S. Ortiz
De la Nación Argentina	A	Plaza de Mayo	Del Teatro	D	Tribunales
Arte Moderno	B	Uruguay	Teatro Colón	D	Tribunales
Ciencias Naturales	B	Angel Gallardo			

Esparcimiento

Tranvía Histórico	A	Primera Junta	Zoológico	D	Plaza Italia
Parque Rivadavia	A	Acoyte	Sociedad Rural	D	Plaza Italia
Puerto Madero	B	Alem	Jardín Botánico	D	Plaza. Italia
Parque Centenario	B	Angel Gallardo	El Rosedal	D	Palermo
Observatorio	B	Angel Gallardo	Autódromo	P	General Savio
Plaza San Martín	C	San Martín	Parque de la Ciudad	P	Parque de la Ciudad

Shoppings Center

Spinetto	A	Pasco / Alberti
Caballito	A	Acoyte
Galerías Pacífico	C - B	San Martín / Florida
Solar de la Abadía	D	Olleros
Alto Palermo	D	Bulnes

Estaciones de Ferrocarril

F. Sarmiento (Est. Caballito)	A	Primera Junta
F. Sarmiento (Est. Miserere)	A	Plaza Miserere
F. Gral. Urquiza	B	Lacroze
F. San Martín (Est. Chacarita)	B	Dorrego
F. Gral. Roca (Est. Constitución)	C	Constitución
F. Mitre / F. Belgrano / F. San Martín	C	Retiro
F. Mitre (Est. Carranza)	D	Ministro Carranza
F. San Martín (Est. Palermo)	D	Palermo
F. Gral. Belgrano Sur	P	Pte. Illia

Seguridad

**Para un viaje seguro,
le recomendamos respetar los siguientes consejos:**

En pasillos y andenes.

- ⇒ No corra.
- ⇒ No se pare sobre la franja amarilla del borde de andén.
- ⇒ Esta prohibido caminar por las vías.
- ⇒ Circule por su derecha, permitiendo el paso en dirección.
- ⇒ Tome de la mano a los niños.

Sea prudente en el uso de las escaleras.

- ⇒ Lleve de la mano a los niños.
- ⇒ Tenga cuidado con los cordones sueltos del calzado.
- ⇒ No corra.
- ⇒ Levante los pies al salir de las escaleras rodantes.
- ⇒ Al subir o bajar tómese del pasamanos.

Suba y baje del Subte con cuidado.

- ⇒ Recuerde que el toque de silbato o chicharra indica el inminente cierre de puertas; no lo impida.
- ⇒ No se apoye en puertas ni ventanillas.
- ⇒ No se asome ni saque los brazos por las ventanillas .
- ⇒ Colabore en la circulación. No se estacione en las puertas de los coches.
- ⇒ Permita el descenso de pasajeros antes de ascender a los coches.
- ⇒ No ascienda ni descienda una vez iniciado el cierre de las puertas.

El Subte está a su servicio. Ayúdenos a cuidarlo.

- ⇒ Arroje los residuos en los cestos ubicados en las estaciones.
- ⇒ No está permitido fumar en las estaciones ni dentro de los coches.
- ⇒ No consuma alimentos y bebidas en los coches.

Sea atento con el prójimo.

- ⇒ En el Subte tienen prioridad los niños, las mujeres embarazadas, los ancianos y las personas discapacitadas.
- ⇒ Lleve su mochila, bolso o paquete de modo de no incomodar.

Nuevos proyectos

En los últimos años se han agudizado fuertemente los problemas de transporte en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Sus habitantes perciben diariamente la congestión vehicular, los prolongados tiempos de viaje, los humos de los escapes, los frecuentes accidentes viales y el escaso confort que ofrecen los servicios.



Todos estos fenómenos ponen en evidencia que el sistema de transporte de la Ciudad se encuentra en crisis.

Metrovías, como concesionaria de los servicios del Subte de Buenos Aires, desde el inicio de su gestión ha dirigido sus esfuerzos humanos, económicos y técnicos a la optimización del funcionamiento de la Red concesionada, dentro del marco del estricto cumplimiento de las obligaciones contractuales y con una clara orientación a la satisfacción del cliente.

Este compromiso con el desarrollo y crecimiento del sistema ha llevado a la Empresa —más allá de las mejoras introducidas en calidad y confiabilidad de los servicios—, a una legítima preocupación por la situación que enfrentará la Ciudad en los próximos años, ante el colapso que producirán el creciente congestionamiento vehicular y la contaminación ambiental que hoy caracterizan al tránsito en superficie.

Las tendencias de la demanda indican que para hacer frente a esta problemática Buenos Aires requiere la urgente expansión de su Red de Subterráneos, tanto mediante la extensión de las líneas existentes como con la construcción de otras nuevas.

Desde esta perspectiva, la Empresa ha avanzado en el análisis de diversas alternativas, considerando que los nuevos proyectos deben tender a la solución de dos de las principales restricciones que presenta la red actual: **su baja conectividad, y el hecho de que sus líneas radiales no alcanzan a algunos barrios densamente poblados, que podrían conectarse al sistema extendiéndolas.**

Sobre la base de estos criterios, y considerando los antecedentes, estudios y proyecciones existentes, se ha optado por trabajar inicialmente sobre dos proyectos:

- La extensión de la Línea A hasta Flores, incluyendo tres nuevas estaciones.
- La construcción de una nueva Línea, la F, que uniría Constitución y Plaza Italia corriendo por debajo de las avenidas Entre Ríos, Callao y Las Heras. Esta línea incorporaría 6 nuevos puntos de combinación con las actuales, fortaleciendo sustancialmente la conectividad de la Red.

Lejos de constituir un estudio definitivo, se trata de un informe preliminar; la primera etapa de una tarea que Metrovías propone desarrollar en conjunto con el Gobierno Nacional y el de la Ciudad de Buenos Aires, para la elaboración de un proyecto único e integral, con

el objetivo común de satisfacer las necesidades de transporte de la Región Metropolitana, colaborando así a la mejora en la calidad de vida de sus habitantes.

Proyecto de extensión de la Línea "A"

El Proyecto de extensión de la Línea A supone la construcción de tres nuevas estaciones, denominadas Puan, Carabobo y Plaza Flores.

El futuro tramo deberá habilitarse con posterioridad a la actualización tecnológica del ya existente, de manera de asegurar la compatibilidad técnica de la totalidad del trayecto, permitiendo retirar del servicio los antiguos coches La Brugeoise que funcionan desde la inauguración de la Línea en 1913 y reemplazarlos por unidades similares a las que circulan en las Líneas C, D y E.

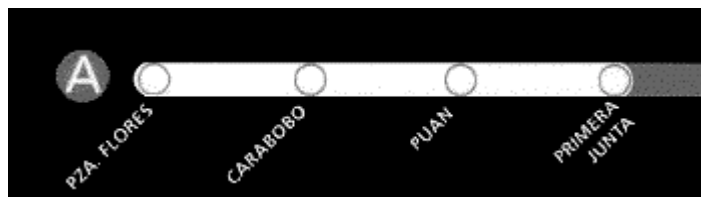
Estimación de demanda y esquema operativo

Los estudios han concluido que como resultado de la habilitación de las tres estaciones se transportarían aproximadamente 50.000 pasajeros pagos incrementales por día hábil, lo que representa aproximadamente 13 millones de pasajeros pagos anuales. Para poder transportar la demanda estimada para la totalidad de la línea (210.000 pasajeros en el tramo Plaza de Mayo - Primera Junta y 50.000 en el nuevo tramo), se requeriría dar servicio cada dos minutos y 17 segundos en la hora pico. El tiempo de viaje de la vuelta redonda ha sido estimado en 49 minutos, por lo cual se requerirían 21 trenes de cinco coches cada uno para el servicio, más dos trenes de reserva, lo que implicaría 30 coches incrementales.



Layout del Proyecto

El proyecto tiene como objetivo mejorar la accesibilidad del área de influencia de las nuevas estaciones, y consiste en:



- ⇒ Extender la Línea A hasta Plaza Flores.
- ⇒ Construir tres estaciones, ubicadas en las intersecciones de la Av. Rivadavia con las calles Puan, Carabobo y Artigas (Plaza Flores).
- ⇒ Construir una cochera a continuación de la terminal de Plaza Flores.
- ⇒ Proveer material rodante adicional.
- ⇒ Reforzar las instalaciones de mantenimiento de Primera Junta.

La extensión de la línea tendría una longitud de 2400 m, incluyendo cola de maniobras y cocheras ubicadas a continuación de la estación Plaza Flores. El diseño de las dos estaciones intermedias sería con andén lateral y vestíbulo intermedio. El diseño de la estación terminal (Plaza Flores) sería con andén central y cola de maniobras. En todas las esta-

ciones se contempla que varias de las escaleras que vinculan el nivel del andén con el vestíbulo, y éste con las calles, sean mecánicas.

Se estima que un plazo realista para ejecutar el proyecto es de dos años y medio, inaugurando la primera estación (Puan) a principios del segundo año, la segunda (Carabobo) a fines del segundo año, y la tercera (Plaza Flores) al promediar el tercer año.

Proyecto de construcción de la Línea F

El proyecto elaborado para la Línea F consiste en la construcción de una nueva línea de subte que uniría dos puntos vitales de la Ciudad: Constitución y Plaza Italia. Se trata de una Línea transversal, que correría en gran parte por debajo de las avenidas Entre Ríos, Callao y Las Heras, con una extensión de 7,6 km y 12 estaciones.



Su ventaja fundamental será aumentar la conectividad de la Red, que actualmente cuenta con 64 estaciones y solamente cuatro puntos posibles de transferencia entre líneas. La nueva traza incorporará a otras 6 conexiones, llevando a la Red una configuración de 76 estaciones y 10 puntos de combinación. Esta conectividad permitiría un intenso intercambio de pasajeros al acortar circuitos entre estaciones existentes, generar viajes adicionales y absorber algunos que hoy se realizan por otras líneas.

Además, contará con estaciones en zonas de muy alta densidad urbana, que actualmente no están servidas por el Subterráneo, posibilitando el origen de nuevos viajes.

La estación Constitución, también cabecera de la Línea C, se destaca por contar con el mayor movimiento de pasajeros de la Red y con el centro de transferencia tren-subterráneo más importante de la ciudad; sus proyecciones de demanda indican que habrá un crecimiento continuo, por lo tanto la nueva Línea ayudará a descongestionar a la Línea C.

Una situación similar se espera en la Línea "D" con la extensión de su traza hasta Belgrano: en el pico matutino los trenes se saturan desde el comienzo del recorrido, impidiendo abordarlos más allá de Palermo. La posibilidad de transferencia en Plaza Italia con la Línea "F" aliviaría sensiblemente la carga de los trenes, ya que permitirá optar por esta nueva Línea.

La traza de la nueva Línea ha sido objeto de un profundo análisis que incluyó un estudio exhaustivo de las características de las zonas por las que atravesaría, en el nivel de superficie, en el de suelos y de la interferencia de la red sanitaria.

De este modo se desarrolló un esquema de línea que minimiza las alteraciones en superficie y prevé la forma de solucionar la mayor parte de los obstáculos, derivados de construir en un medio urbano altamente congestionado.

Estimación de demanda y esquema operativo

Las estimaciones realizadas han concluido que el flujo incremental de pasajeros producto de la construcción de la nueva línea sería de aproximadamente 225.000 pasajeros pagos por día hábil, que representan 59 millones de pasajeros pagos anuales, quienes accederían al

sistema a través de las diversas estaciones de la red. Para transportar esta cantidad de pasajeros (incluyendo además los franquiciados y las combinaciones), se requeriría despachar 25 trenes/hora. La vuelta redonda ha sido estimada en 47 minutos, lo que implica intervalos de 2 minutos con 24 segundos entre trenes y 100 coches en servicio. A ellos deben sumarse dos trenes como reserva, lo que arroja una necesidad de material rodante de 110 coches.

Layout del Proyecto

La extensión de la línea alcanzaría aproximadamente los 7,6 km, con doce estaciones que han sido ubicadas en los puntos en que el trazado, la densidad de población o la combinación con otras líneas subterráneas lo justifican. Las mencionadas estaciones se denominarían: Constitución, San José, Chile, Rivadavia, Corrientes, Córdoba, Arenales, Recoleta, Gelly y Obes, Billinghurst, Ugarteche y Jardín Zoológico.

Se trata de una línea básicamente transversal, y se vincularía en Constitución con el Ferrocarril Roca. Las combinaciones de subterráneos se producirían con la Línea C en Constitución, con la Línea E en San José, con la Línea A en Rivadavia, con la Línea B en Corrientes y con la Línea D en Córdoba y en Jardín Zoológico. El trazado de la línea debe ajustarse a las alineaciones de las avenidas involucradas, y las desviaciones en planta que se proponen son sólo aquellas que derivan de determinadas condiciones técnicas, como el radio mínimo en las curvas y las transiciones entre curvas y rectas.

El túnel se desarrollaría partiendo de Constitución, aprovechando los espacios físicos que brinda el actual taller de la Línea C, que debería ser trasladado a otro sector en inmediaciones de la Plaza Constitución. Se utilizarían las vías que vinculan Constitución con la vieja estación San José, de la Línea E, desafectada del servicio actual de pasajeros, que se rehabilitaría e incorporaría a la nueva línea.

En cuanto a las cocheras e instalaciones de mantenimiento, se ha previsto construir nuevas instalaciones para la Línea F, bajo el Parque General Las Heras. También sería preciso construir nuevas instalaciones de mantenimiento para la Línea C, ya que la futura estación Constitución ocuparía el lugar del actual Taller Constitución.

Se estima que los trabajos pueden insumir un plazo de hasta cuatro años, permitiendo habilitaciones parciales.

Beneficios sociales derivados de los proyectos propuestos

Resulta particularmente importante conocer no sólo la factibilidad de los proyectos sino también su interés para la sociedad, en este caso los beneficios que pueden ofrecer para los habitantes de la Ciudad de Buenos Aires.

Ellos son:

- ⇒ **Los ahorros de tiempo de viaje y el mayor confort y conveniencia para los pasajeros derivados de otros modos de transporte.**
- ⇒ **Los ahorros de tiempo para los pasajeros de otros modos de transporte público,** debido a que otros pasajeros se derivan a los nuevos subterráneos.
- ⇒ **Los beneficios de los viajes generados por la existencia de nuevas instalaciones,** por lo que habrá pasajeros que antes no viajaban y ahora sí lo harán.
- ⇒ **Los ahorros de tiempo de los restantes usuarios de la red vial,** al derivarse pasajeros del autotransporte a los subterráneos.

- ⇒ **Los posibles ahorros para los operadores del transporte público**, debidos al menor requerimiento de recursos originado en la diferencia entre las tarifas y los costos marginales de subtes y colectivos.
- ⇒ **Los beneficios ambientales**, ya que al transferirse parte de los pasajeros del autotransporte al subterráneo se reducen la contaminación atmosférica (gases y ruidos) y los accidentes.

El breve análisis realizado permite identificar por qué proyectos de esta naturaleza, que no son atractivos desde el punto de vista financiero, sí lo son desde el punto de vista de la economía en su conjunto debido a los beneficios sociales que producen.

Cabe destacar que no se han considerado —por sus dificultades para ser cuantificados— los impactos positivos sobre el medio ambiente que genera la transferencia de pasajeros del autotransporte hacia el subterráneo, ni las ventajas derivadas de una reducción en la congestión. Si se incluyeran estos elementos, la conveniencia social de las propuestas sería sin duda mucho mayor.

Esto es particularmente significativo en estos momentos, dado que informes recientemente desarrollados por especialistas franceses y expertos de Greenpeace han coincidido en señalar que la congestión vehicular en la Ciudad de Buenos Aires puede llevarla al colapso en un futuro muy próximo, y que los niveles de contaminación atmosférica —producida en gran medida por el transporte automotor— son más severos de lo que normalmente se considera.

Cómo contactarse con Metrovías

**Nuestras
Oficinas**

Metrovías S.A.

**Bartolomé Mitre 3342
(1201) Capital Federal
Argentina**

www.metrovias.com.ar

Teléfono: (541) 959-6800 / Fax: (541) 866-3037

**Enviar
un
Mail**

Por favor indique los siguientes datos cuando se contacte con nosotros:

Nombre y apellido: Datos personales.
Empresa: En caso de pertenecer a una empresa u organización detalle su nombre.
E-Mail: Dirección de correo electrónico
Referencia: Tema por el cual nos escribe.
Comentarios: Contenido de su mensaje.
Enviar a : info@metrovias.com.ar