

Educación Vial

Propuestas para la enseñanza

SEGUNDO CICLO
DEL NIVEL PRIMARIO

PRESIDENTA DE LA NACIÓN
Cristina FERNÁNDEZ de KIRCHNER

MINISTRO DE INTERIOR
Florencio RANDAZZO

MINISTRO DE EDUCACIÓN
Alberto SILEONI

DIRECTOR EJECUTIVO
AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL - MINISTERIO DEL INTERIOR
Felipe RODRÍGUEZ LAGUENS

Participaron de esta publicación:

Ministerio de Educación: Secretaria de Educación, María Inés VOLLMER; Subsecretaria de Equidad y Calidad Educativa, Mara BRAWER; Directora Nacional de Gestión Educativa, Marisa del C. DIAZ; Directora de Nivel Primario, Silvia STORINO; Coordinadora Areas Curriculares, Cecilia CRESTA.

Agencia Nacional de Seguridad Vial: Director de Capacitación y Campañas, Esteban ASLA; Coordinadora del Centro de Formación en Política y Gestión de Seguridad Vial, Fabiola CARCAR.

Autoras: Mónica IPPOLITO, Maria del Carmen CAEIRO, Mercedes CARVANI.
Lectura crítica: Gabriela GELBER, Alejandra LAPEGNA, Paula GHIONE.

Diseño y diagramación: Claudio MAQUEDA
Arte: Dirección de Capacitación y Campañas Viales
Ilustración : REP

Índice

Introducción	7
Cuarto grado: “La vía pública: ¿es o se hace?”	21
Quinto grado: “Notivial”	59
Sexto grado: “Caminos Seguros”	103
Proyecto institucional y de integración de Segundo ciclo del nivel Primario	151
<hr/>	
Anexo	
Señales de tránsito	192

Contenido

1.	<i>En tránsito hacia un cambio de cultura</i>	7
2.	¿Por qué enseñar educación vial?	9
3.	Convicciones y concepciones que son puntos de partida	11
4.	El Programa de Fortalecimiento de la Educación Vial	13
5.	Materiales para la enseñanza de educación vial	15

Introducción

En tránsito hacia un cambio de cultura

Caminar por la vereda, cruzar la calle, mirar los carteles indicadores, interpretar las señales mientras estamos en una ruta o tomar un ómnibus, por ejemplo, son rutinas que forman parte de la vida cotidiana de un gran número de personas. Día tras día muchos de nosotros hacemos estas cosas y pocas veces advertimos que, aunque las hayamos asumido con naturalidad, forman parte de la intensa toma de decisiones que desarrollamos las personas viviendo en sociedad.

Efectivamente, en cuanto ciudadanos, nos movemos en un espacio que es social. Nuestro transitar ocurre en un tiempo y un espacio en el que también se mueven otros y nuestro andar influye en (y es influido por) el desplazamiento de los demás ciudadanos.

Este movimiento (de uno, de otros, de muchos) es constitutivo del espacio público; es parte de la vida de las sociedades y en este sentido, puede analizarse, caracterizarse y comprenderse, indagando en los elementos antropológicos, geográficos, sociológicos, y/o tecnológicos de cada comunidad, en un momento histórico definido.

En igual sentido, podemos decir que la forma en que nos conducimos por el espacio público es una construcción cultural que en tanto pauta de interacción social, se transmite de generación en generación y, por ello mismo, puede modificarse.

Relacionado con todo ello, en los últimos años se reafirmó en la sociedad Argentina la honda preocupación por afianzar una convivencia democrática respetuosa de los derechos de todos los ciudadanos y un Estado garante de dichos derechos. La cuestión de la seguridad vial, en este contexto, fue ganando un espacio cada vez más importante en la agenda pública de nuestro país, tanto a nivel nacional, como provincial y local.

Así, junto a la alta frecuencia de “accidentes viales” en que muchos pierden su vida (o la dañan irremediablemente), la evidencia de que dichos siniestros son evitables está cada vez más presente en toda la sociedad. Por otro lado, fue aumentando la convicción acerca de que condiciones más seguras de tránsito redundan en una mayor calidad de vida; que esto requiere un cambio cultural y que ese cambio es posible y urgente. Por último, existe una mayor conciencia de que dicho cambio cultural está asociado a un mejor y más amplio aprovechamiento del espacio público y por ende, a una ampliación de la propia ciudadanía.

En lo que hace a la acción del Estado, a partir de la sanción de Ley Nacional de Tránsito N° 24.449 y su Decreto reglamentario (y especialmente a partir de la modificación de la misma a través de la Ley N° 26.363 que crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial - ANSV- en el año 2008) comienzan a implementarse en el país un conjunto de acciones que apuntan a la coordinación de las políticas de seguridad vial de todas las jurisdicciones, con el objetivo de reducir la tasa de siniestralidad del país.

Dichas políticas se orientan a generar una Licencia Única Nacional, a crear un Sistema Nacional de Infracciones y de Antecedentes de Tránsito y a establecer la unificación de las medidas de control y

sanción. Además de impulsar y mejorar la gestión de la seguridad vial, y de establecer mecanismos de seguimiento y control, otras acciones se orientan a la prevención de los riesgos viales y la concientización, así como a la capacitación y asistencia técnica con el objetivo de brindar herramientas que mejoren la gestión y jerarquicen el rol de los agentes públicos que intervienen en los municipios y en las provincias para gestionar el tránsito y la movilidad segura.

El marco normativo actual estableció además, pautas para el diseño e implementación de una política de educación vial, a partir de reafirmar la importancia de incluir la educación vial en todos los niveles de enseñanza y la necesidad de crear especializaciones a nivel terciario y universitario para capacitar en temáticas relacionadas al tema y contribuir al cumplimiento de los objetivos.

Sumado a este panorama, son numerosas las instituciones y personas que desde hace tiempo dedican su tiempo, experiencia y conocimientos a la promoción de la educación vial en todo el país con vistas a generar un cambio en la cultura vial de la población. Muchas de esas instituciones integran el Comité Consultivo de la ANSV y asesoran a la misma desde su origen.

Finalmente cabe destacar que el impulso que la sociedad y el Estado imprimen a la educación vial en la actualidad reconoce antecedentes importantes desde el punto de vista educativo institucional. En esta línea y entre otras publicaciones, los materiales *“Introducción a la educación del transeúnte. Orientaciones y propuestas didácticas”* del año 2004 y *“Educación Vial. Un camino hacia la vida”* del año 2007, del Ministerio de Educación de la Nación constituyen un precedente relevante de las presentes propuestas.

¿Por qué enseñar educación vial?

Así como el Estado es el encargado de diseñar un sistema de tránsito y de circulación eficiente y seguro, de garantizar las condiciones

mínimas de movilidad, y de ejercer el control y la sanción en los casos de incumplimiento de la normativa que regula dicha circulación, creemos que también es responsabilidad del Estado *promover e impulsar una nueva cultura vial a partir del sistema educativo*, que apunte a mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos. Esto implica asumir de manera central la tarea de formar a los ciudadanos en aquellos *conocimientos, actitudes y valores* que son esenciales para la toma de conciencia individual, la comprensión de la importancia de asumir un cambio de conducta que permita prevenir los siniestros viales y reflexionar sobre las causas que provocan los altos índices de siniestralidad.

Esta necesaria toma de conciencia individual es el punto en el que la problemática del tránsito nos convoca e interpela: la seguridad en la calle depende de las acciones y las actitudes de cada uno y por ende es también una cuestión ética. Tal como decíamos, en tanto transeúntes de un espacio compartido en el que convergen intereses, necesidades y expectativas diversas, cada uno de los hombres debe ejercer su libertad responsablemente, partiendo del respeto por sí mismo y por los otros.

El tránsito es una actividad en la que intervienen múltiples actores, con intereses, necesidades y posibilidad de movimiento diversas, por lo que no es suficiente una ley que regule el tránsito y la movilidad, para producir ese cambio de cultura que mencionamos más arriba (que implica la modificación de prácticas, pautas de conducta, sentido común vial). Se trata de un replanteo del espacio público asumiendo que el mismo es producido cotidianamente en el marco del ejercicio ciudadano.

En este sentido, relacionar la ciudadanía con la construcción del espacio público es uno de los mayores desafíos que nos estamos proponiendo. Implica preguntar:

¿Cuáles son las nuevas formas del espacio público? ¿Qué rol tiene la escuela en la configuración misma de ese espacio? (Cullen, 2001).

Sostenemos que la educación vial inscripta en la educación ciudadana, es responsabilidad de todos los adultos de la sociedad y en particular de los docentes, en las escuelas. Afirmamos que es necesario trabajar desde las escuelas para reconfigurar el espacio de circulación que compartimos, para desnaturalizar las prácticas de tránsito, hacer visible el papel fundamental de la intervención humana en ese contexto y recuperar el sentido social del cuidado de sí mismo y del otro, en la vía pública.

Convicciones y concepciones que son punto de partida.

Iniciar el camino de una formación ciudadana tendiente a generar una cultura vial diferente que posibilite una convivencia más armónica entre quienes compartimos el mismo espacio, conlleva identificar de manera adecuada el punto de partida en que estamos.

A nivel de las posiciones discursivas más genéricas, el primer mecanismo instalado es la conceptualización de los “accidentes” viales como *peligro*, esto es, episodios en los que no interviene la voluntad humana, imprevistos, azarosos, sin responsables. Si, en cambio, se define “accidentes” desde la categoría de *riesgo*, estamos diciendo que hay, en gran parte, una responsabilidad humana, impugnamos la idea de que son hechos inevitables y habilitamos la posibilidad de la prevención [si se puede evitar, no es un accidente].

La hegemonía de una u otra posición discursiva depende de condiciones históricas y de disputas y relaciones de fuerza en los diversos campos del espacio social, y aquí el Estado ocupa un lugar estratégico, dado su capital simbólico y poder político.

Una mirada atenta sobre las prácticas de la gente al transitar por calles y rutas –dispuesta a analizar esa “microfísica del poder” de la que hablan autores como Cullen (2001)- nos muestra que los desplazamientos se rigen por una serie de pautas y normas *informales*; por un conjunto de *reglas de juego* ejercidas para transitar por calles, veredas y rutas. Estas prácticas, pautas y normas informales, lejos

de estar legitimadas por las normas legales, están muy distantes de ellas y conforman una serie de reglas *ad hoc*, diferentes de la ley: configuran un *sentido común vial* que reemplaza en los hechos a las normas dictadas por el Estado.

La antropología y la sociología vial (Wright 2008; Wright, Moreira, Soich 2007; y Geldstein, Di Leo, y Ramos Margarido 2009, respectivamente) han identificado una serie de pautas que forman parte de ese cuerpo de reglas *ad hoc*, interiorizadas por conductores de vehículos y peatones. Entre ellas, se afirma que es frecuente:

- La atribución de un alto grado de ambigüedad a las señales viales, que son transformadas en símbolos, siempre sujetos a interpretación situada o personalizada, enmarcada solamente en el estado de ánimo y en la experiencia de los conductores o peatones;
- La conversión de los vehículos en verdaderos *cuerpos metálicos*, ya no meros artefactos de transporte sino extensiones materiales de los cuerpos físicos de los conductores. Esta transformación conlleva una asociación metonímica: “*si mi auto es mi cuerpo, lo que hace mi auto lo hace mi cuerpo, si me hacen algo a mi auto, se lo hacen a mi cuerpo*”.
- Y estas transformaciones, se combinan con estereotipos estigmatizados corrientes en relación a grupos etéreos [jóvenes, adultos mayores] y de género [varones/ mujeres] (los otros en el tránsito).

En el marco de la asunción *acrítica* de estas convicciones, transitar se convierte en un juego de poder que aparenta ser inevitable, obligatorio y por eso, difícil de ignorar; normas y señales son interpretadas según la posición y las características de los conductores y peatones. En los “encuentros” en calles y rutas vemos a nuestros conciudadanos como “otros” contendientes, adversarios –cuando no enemigos- y no rigen normas de convivencia sino códigos de honor, dominación de género o control del territorio.

En suma el campo vial contiene, refleja con un lente de aumento y cierto grado de distorsión, los dilemas, conflictos y cuestiones éticas no resueltos o postergados que aquejan a la sociedad. En primer lugar: la distancia que existe entre normas y prácticas.

Desde la educación vial, la deconstrucción de las reglas *ad hoc* que conforman el mencionado sentido común vial, la mirada crítica sobre este fenómeno social complejo, la visualización de los múltiples y diversos mecanismos mediante los cuales se instala y reproduce, pueden contribuir a la desnaturalización de las actuales condiciones del campo vial y en consecuencia, a su transformación.

El Programa de Fortalecimiento de la Educación Vial.

La propuesta que aquí presentamos reconoce estos puntos de partida y pretende profundizar el abordaje teórico y metodológico sobre la educación vial escolar, proponiendo a los docentes recorridos posibles, actividades, secuencias de trabajo y recursos para su enseñanza.

Para hacerlo y tal como se ha mencionado, consideramos que la escuela constituye una de las instituciones más importantes de la sociedad –si bien no es la única- para promover en las generaciones futuras el análisis y la reflexión sobre el uso social del espacio público y los modos de circular por el mismo.

En esta línea, son objetivos centrales de la educación vial, en el marco de la formación ciudadana:

- Contribuir a la comprensión de los hechos viales como hechos sociales muy relevantes, cuyos sentidos se enmarcan en la historia y la cultura de cada comunidad;
- Promover la reflexión sobre la complejidad del espacio público y del fenómeno vial, en tanto ámbitos de interacción y desplazamiento entre las personas en comunidad;
- Favorecer la revisión crítica sobre el modo de circulación de los

ciudadanos y sobre sus actitudes en la vía pública en los roles de transeúntes, conductores o usuarios de los servicios de transporte;

- Promover la apropiación de las normas que regulan el tránsito y la movilidad, y el conocimiento de los derechos y obligaciones de los ciudadanos referidos a este tema;
- Aportar a la toma de conciencia sobre la necesidad de ejercer un uso consciente, responsable, respetuoso y solidario de la vía pública, para proteger la propia vida y la de los demás, en favor del bien común.
- Implicar en la formación de los alumnos a toda la comunidad (familias, vecinos y comunidad en general, agentes y funcionarios de tránsito, empresas de transporte, etc.) en tanto la circulación segura es resultado tanto de las conductas y actitudes individuales como de las políticas y acciones que se desarrollan de manera institucional.

Es por ello que los contenidos de educación vial se orientan a la construcción de ciudadanía, y al conocimiento, la comprensión y apropiación de normas, en términos generales. Y refieren en particular, a desnaturalizar de sentido común vial, a reconstruir subjetivamente las normas de tránsito, y a construir criterios para la toma de decisiones en la circulación por la vía pública.

Es decir que las instituciones educativas tienen la importante tarea de promover en los niños y jóvenes una mirada atenta sobre la complejidad del espacio público, la reflexión sobre el modo en que cada sociedad va configurando un modo de transitar, y la voluntad de ser partícipes en la construcción de formas más seguras de vincularnos en el espacio vial.

Para apuntalar este proceso el Ministerio de Educación y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, pusieron en marcha en el 2010 el Programa de Fortalecimiento de la Educación Vial, en el marco del Plan Nacional de Educación Vial, destinado a promover en todas las ins-

tituciones educativas del país la enseñanza de contenidos educativos que posibiliten la circulación segura y responsable en la vía pública, de manera integral y permanente.

Materiales para la enseñanza de educación vial

En este marco y en esta instancia, el Programa de Fortalecimiento de la Educación Vial pone a disposición de todos los docentes del país un conjunto de materiales (textos, organizados por nivel, conforme a la edad de los alumnos y la diversidad de contextos) específicamente elaborados para acompañar a quienes hoy asumen la tarea de la educación vial escolar e impulsar a quienes aún no han comenzado.

Como primera premisa, en este conjunto de materiales valoramos la posibilidad de trabajar los contenidos de educación vial con nuestros alumnos y alumnas en forma de *secuencias*, es decir, mediante una serie de clases relacionadas, donde cada propuesta tenga un desarrollo propio pero sume a un objetivo común. Al hacerlo, plasmamos la convicción de que es posible enseñar educación vial desplazando el eje de los contenidos entre una y otra área o disciplina a lo largo de diferentes clases que tienen objetivos compartidos (referidos a educación vial), apelando a temas de Ciencias Sociales (como, por ejemplo, las normas de tránsito), contenidos de Ciencias Naturales (cuidado del propio cuerpo y del de los demás), de Lengua (producción de textos colectivos, escritos y orales) y/o de Educación Física (uso del espacio), entre otros.

En este marco, proponemos alternativas de trabajo que cada equipo docente podrá reorganizar en su planificación, en la escuela. Todas estas propuestas de enseñanza incluyen contenidos de los Núcleos de Aprendizaje Prioritarios (NAP) acordados para el nivel inicial y para el primer y segundo ciclo de educación primaria, y están relacionadas con diferentes áreas curriculares.

Consideramos conveniente explicitar además, que las propuestas

que presentamos:

- pretenden apuntar a una progresiva toma de conciencia sobre la responsabilidad que cada individuo tiene en el tránsito y la movilidad, ya sea como transeúnte, usuario del transporte público, pasajero, acompañante o conductor;
- se plantean como complementarias entre sí, señalando con mayor énfasis algunos contenidos, que se recortan de un conjunto más amplio;
- incluyen recursos (materiales de trabajo para los alumnos, reflexiones para docentes y para las familias, legislación, bibliografía, información estadística, materiales multimedia, uso de dispositivos y herramientas TIC);
- proponen estrategias didácticas participativas que apuntan a la construcción de conocimientos sobre el tránsito y seguridad vial: estudios de caso, problematización de situaciones, resolución de problemas, simulaciones; incorporan material literario, multimedia y/o lúdico;
- implican a toda la comunidad;
- sugieren formas para adecuar las actividades a las características del contexto rural o urbano en que se desarrollen;
- se encuentran estructuradas incluyendo: punto de partida (reflexión, recurso motivador o disparador para los docentes); propósitos / objetivos (¿para qué?); contenidos (¿qué?); presentación de la estrategia y desarrollo de la actividad (¿cómo?); recursos (¿con qué?).

El conjunto de materiales se presenta en dos cuadernos, uno destinado al nivel inicial y primer ciclo del nivel primario, y otro destinado al segundo ciclo de nivel primario. También incluye materiales para el nivel secundario y un conjunto de láminas para el trabajo en aula, una para las distintas propuestas y niveles educativos.

Propuestas de enseñanza para el segundo ciclo del nivel Primario

Los contenidos del cuaderno del segundo ciclo del nivel Primario son los siguientes:

1. Cuarto grado.

La vía pública ¿es o se hace? Revisión de las normas y nociones que permiten la circulación segura en el espacio a partir de una salida de campo y del trabajo con historietas. Éstas constituirán un puente para conectar con el entorno y una herramienta para pensar el ámbito que transitamos de manera cotidiana: nuestro barrio, nuestra localidad si es pequeña.

2. Quinto grado

Notivial. La comprensión y producción de distintos tipos de textos incluidos en un periódico escolar serán el medio para problematizar los hechos de tránsito y para reconocer las causas y los factores que provocan siniestros y, a partir de ello, proponer distintas alternativas de prevención y solución.

3. Sexto grado

Caminos seguros. Propuesta de investigación (Webquest) para conocer con mayor profundidad la realidad vial argentina y sus perspectivas y desarrollar una campaña de concientización.

4. Integración de segundo ciclo y comunidad educativa

Nuestro parque vial. Un proyecto institucional de construcción de un parque vial que apunta a poner en práctica el conocimiento de las normas y los problemas de circulación vial, en particular como peatones.

La lámina para el aula que se incluye en este segundo ciclo fue pensada como un espacio interactivo y dinámico con forma de **cartelera**. Dicho espacio funcionará:

- Como recurso de apoyo para la realización de las actividades

de las secuencias.

- Como espacio autónomo dedicado a la educación vial durante el año o el lapso que el/la docente decidan dedicarle a esta temática.

La misma tiene **cuatro secciones fijas**, diferenciadas por títulos y por las ilustraciones, y con espacios en blanco para que los chicos y las chicas coloquen lo que van produciendo o seleccionando, de acuerdo con consignas o sugerencias que se encuentran en las secuencias del ciclo o en la propia lámina.

- **Notivial:** un espacio para que vayan pegando noticias y novedades relacionadas con el tránsito y los temas viales, tanto problemas como acciones que se llevan a cabo.
- **La norma de la semana:** una sección para que cada semana trabajen una norma vial. ¿Cómo trabajarla? Después de enunciarla, pueden, por ejemplo, señalar lo que permite y lo que prohíbe, cómo se la señala en el sistema vial, qué peligros implica transgredirla y qué sanción se recibe en ese caso.
- **Estamos trabajando:** en este lugar los chicos irán mostrando o simplemente contando los avances y los productos de sus trabajos.
- **Un pacto para vivir:** invita, tanto a los chicos como sus familiares y otras personas de la comunidad, a que vayan expresando y asumiendo compromisos concretos. Por ejemplo: “Me comprometo a cruzar por la senda peatonal”, “Me comprometo a no usar el celular mientras manejo”.

Bibliografía

Cullen, Carlos A. 2001. “Aportes para el debate curricular. Formación Ética y Ciudadana.” GCBA- Secretaría de Educación. <http://estatico.buenosaires.gov.ar/areas/educacion/docentes/superior/normativa/meycnpweb.pdf>.

GCBA-Secretaría de Educación. 1998. “Formación Ética y Ciudadana. Documento de Trabajo n°5. EDUCAR AL TRANSEUNTE.” <http://estatico.buenosaires.gov.ar/areas/educacion/curricula/documentos/areas/formetic/doc5.pdf>.

Geldstein, Rosa, Di Leo, Pablo Francisco, y Ramos Margarido, Silvina. 2009. “La dominación masculina en el tránsito: su presencia en los discursos en torno a estilos de conducción y prácticas de riesgo de automovilistas particulares en la Ciudad de Buenos Aires.” en *VIII Jornadas Nacionales de debate interdisciplinario en salud y población - ÁREA DE SALUD Y POBLACIÓN Instituto de Investigaciones Gino Germani - FSOC*. Buenos Aires. <http://www.iigg.fsoc.uba.ar/saludypoblacion/viii/jornadas/principal.php?resumenid=233>.

Ministerio de Educación, Ciencia y Tecnología. 2007. *Educación Vial, un camino hacia la vida*.

Wright, Pablo. 2008. “La sociedad y la cultura en la calle: antropología y comportamiento vial en la Argentina.” en *Conferencia Nacional de Seguros 2008*. [http://www.aacs.org.ar/conferencia/disertaciones/011 P.%20Wright.pdf](http://www.aacs.org.ar/conferencia/disertaciones/011%20Wright.pdf).

Wright, Pablo, Moreira, María Verónica, y Soich, Darío. 2007. “Antropología vial: símbolos, metáforas y prácticas en el “juego de la calle” de conductores y peatones en Buenos Aires.” en *Seminario del Centro de Investigaciones Etnográficas*. Universidad de San Martín.

Cuarto grado

La vía pública ¿es o se hace?

Esta propuesta de enseñanza para cuarto grado se propone abordar la Educación Vial a partir de un trabajo con historietas. Estas constituirán un puente para conectarse con el entorno y una herramienta para pensar el ámbito que transitamos de manera cotidiana: nuestro barrio, nuestra localidad, nuestro lugar en el mundo.

Punto de partida



“De vuelta a casa” es uno de los micros de educación vial producidos por Canal Encuentro y el ISEV. Se pueden descargar o ver directamente desde:

http://descargas.encuentro.gov.ar/emision.php?emision_id=767

Aun si no pueden verlo ni escucharlo completo, las primeras palabras del relato son suficientes para ponernos en situación. La voz en *off* dice:

-¡Hola, soy Gonzalo! Acabo de terminar un día de trabajo agotador, y estoy por subirme al auto para volver a casa y disfrutar de estar con mi familia y mis amigos. Lo primero: el cinturón de seguridad. Aunque algunos conducimos unas pocas cuadras, otros, muchas. Varios toman la ruta, otros la autovía. Pero a veces, todos estamos apurados por volver. Para colmo, es viernes a la tarde... [...]

Un día de trabajo agotador. El deseo de volver a casa para encontrarse con la familia. El cinturón de seguridad. Y también los “peros”: estoy apurado, todos están apurados, es viernes a la tarde...

¿Conocen esta historia?, ¿se sienten identificados con Gonzalo?, ¿cómo imaginan que continúa el relato?

¿Por qué creen que iniciamos una propuesta de enseñanza para sus alumnos y alumnas con esta reflexión que los interpela a ustedes, como adultos? ¿Qué tienen en común ustedes y sus alumnos y alumnas?

¿Para qué?

Fundamentación general

Como ya se ha planteado en la introducción de esta publicación, nuestra propuesta de Educación Vial se desarrolla a partir de una idea central: las personas, grandes y pequeñas, a pie, en auto, en colectivo, en bicicleta, ciclomotor o en moto, transitamos el espacio vial

y, al hacerlo, lo construimos. El espacio vial, ese espacio público por el que transitamos no “es”, sino que lo vamos “haciendo al andar...”. De este modo, la forma de habitar ese espacio puede ser diversa y tal diversidad tiene que ver con la manera con que percibimos el mundo y nos relacionamos con las personas y las cosas.

El espacio público suele identificarse con su significado más restringido: el de un lugar físico compartido por muchas personas, y en el cual todas tienen el derecho de usar con la condición de no vulnerar el derecho de las demás. Comprender y aprender este significado de espacio público es una tarea compleja que requiere la adopción de un compromiso ciudadano: allí puedo ejercer mi derecho solamente si contribuyo a que todas y cada una de las personas que comparten conmigo ese espacio también lo ejerzan. Sin embargo, la noción de espacio público puede ser más compleja. Proponemos pensarlo como un espacio en el que se comparten otras cuestiones que exceden a su uso territorial ya que en el encuentro con otros se construyen significados comunes, se constituyen grupos, se desarrollan procesos identitarios que definen y dan forma a cada espacio público.

De este modo, en el espacio público se establecen múltiples y diversas relaciones sociales que en su entramado conllevan relaciones de poder, razón por la cual algunos tienen mayor capacidad de influir en los otros y de afectar el conjunto de las relaciones. En lo que respecta al espacio estrictamente vial, las diferencias son evidentes en dos sentidos. Por un lado, las relacionadas con la desigualdad social que refiere a las condiciones de existencia y que se ponen en juego al circular; por otro lado, la que subyace al tamaño del vehículo que se maneja. De este modo, los más fuertes son los conductores de vehículos, y los más débiles, sin duda, son los peatones. El Estado es

responsable de regular estas relaciones sociales desarrollando acciones tendientes a impartir justicia y equidad para todos los ciudadanos. Es por esto, por ejemplo, que la normativa vial establece que en las diversas situaciones que se producen en la vía pública, siempre tiene prioridad el peatón, o que se estipula el desarrollo de infraestructura y se disponen medidas para atender las necesidades de las personas con discapacidad o con movilidad reducida.

Pero como decíamos anteriormente, participar de ese entramado de relaciones sociales, ser actores en el espacio vial, afecta nuestra subjetividad y va moldeando nuestra identidad. Nos identificamos como parte de ese espacio, nos sentimos parte de él. Este sentimiento de pertenencia es importante, más allá de lo netamente subjetivo, porque favorece las actitudes solidarias y responsables, ambas fundamentales para garantizar que las normas formales sean respetadas y tengan efecto real. Este proceso de identificación y de desarrollo del sentido de pertenencia puede reconocerse con facilidad si se presta atención a las expresiones cotidianas de hombres, mujeres y niños.

-Soy el abuelo al que le gusta tomar mate en la vereda las tardes de verano y, mientras, les echo un vistazo a los pibes que están aprendiendo a andar en bici.

-Hace veinte años que soy chofer de la 325. ¡Me conoce todo el mundo! Hay chicas que las llevaba a la escuela y ahora son madres. Pero el tránsito se volvió difícil... Vivo estresado, el médico ya me dijo que...

-Mi mamá me había prometido que cuando cumpliera nueve iba a poder ir sola a la escuela. ¡Mañana es mi cumpleaños! Ya arreglé con Maru y el hermano, que está en séptimo, y nos encontramos antes de cruzar la ruta.

Concebirse como parte del espacio vial y pensar a éste como un factor constitutivo de nuestra identidad, exige un ejercicio de reflexión que puede verse facilitado si se observa e identifica con ejemplos concretos.

-El accidente fue una tragedia, nuestra vida no volvió a ser la misma. Con las otras madres escribimos cartas, llamamos a la radio, nos reunimos con el intendente, hicimos de todo. Ahora tenemos semáforos en las esquinas de la escuela. Pero no podemos bajar los brazos porque falta lo más difícil: enseñar a que los respeten.

Estos testimonios imaginarios brindan la oportunidad de apreciar a los actores del espacio vial como personas reales, de carne y hueso, con sentimientos e intereses diversos. Son sus acciones y decisiones las que construyen el espacio de tránsito compartido, al mismo tiempo que éste les confiere identidad a cada uno de los actores. Un ejercicio similar es el que se propone realizar a los y las docentes de cuarto grado con sus alumnos y alumnas.

Los propósitos

Esta secuencia de actividades para cuarto grado se propone:

- Desarrollar conocimiento y conciencia acerca del espacio público en sus distintas dimensiones: como ámbito de encuentro, de conformación de la identidad y como lugar físico, soporte de relaciones sociales.
- Contribuir al fortalecimiento del rol de los transeúntes (peatones, pasajeros y conductores) como actores sociales en el espacio vial.
- Favorecer la observación del espacio vial cotidiano, sus características y dinámica a través de una salida de campo y promover la reflexión sobre nuestra responsabilidad en él.

- Incentivar la comprensión de las relaciones sociales de conflicto y de cooperación que se establecen en el espacio vial utilizando historietas como herramienta pedagógica.

¿Qué enseñamos?*

Formación ética y ciudadana

- La elaboración de proyectos grupales que impliquen prácticas democráticas: que favorezcan el protagonismo de los niños y las niñas en la participación y búsqueda de consenso en las tomas de decisiones colectivas.
- El conocimiento de las normas y señales de tránsito básicas, para la circulación segura como peatones y como usuarios de medios de transporte en la vía pública.

Lengua

- La participación asidua en conversaciones sobre temas de estudio, sosteniendo el tema de conversación, realizando aportes que se ajusten al contenido y al propósito (narrar, describir, pedir y dar opinión, formular preguntas y respuestas, etcétera).
- La escucha comprensiva de textos narrativos, identificando las personas, el tiempo y el espacio en los que ocurren los hechos, así como las acciones, su orden y las situaciones caudales.
- La producción de narraciones y renarraciones de historias no ficcionales que presenten el tiempo y el espacio en los que ocurren los hechos, el orden de las acciones y las relaciones causales que

* El contenido de este apartado incluye una transcripción de los Núcleos de Aprendizajes Prioritarios (NAP) acordados federalmente para algunas áreas de Nivel Primario

se establecen entre ellas; que incluyan diálogos y descripciones de lugares, objetos y procesos.

- La escritura de textos no ficcionales, con un propósito comunicativo de narrar, presentando las personas, respetando el orden temporal y causal de las acciones e incluyendo descripciones y diálogos.

Ciencias sociales

- El conocimiento de los espacios urbanos de la Argentina, en particular de la provincia [y de la localidad], reconociendo distintos usos del suelo, los diferentes actores sociales y sus condiciones de vida, utilizando material cartográfico pertinente.
- El reconocimiento de la forma de organización política de la Argentina y de los distintos niveles políticos-administrativos, en especial el municipal.
- El conocimiento de distintas instituciones sociales y políticas locales, su ámbito de actuación y las relaciones que establecen entre ellas, con la sociedad y con los distintos niveles de gobierno.
- La comprensión de los diferentes derechos y obligaciones del ciudadano y de las normas básicas de convivencia social.

Matemática

- El reconocimiento y uso de relaciones espaciales en situaciones problemáticas que requieran establecer referencias necesarias para ubicar objetos en el espacio tridimensional o sus representaciones en el plano y para interpretar y elaborar representaciones del espacio próximo teniendo en cuenta las relaciones espaciales

entre los objetos presentados.

- Comparar y medir ángulos con diferentes recursos utilizando el ángulo recto como unidad y fracciones de esa unidad.

¿Cómo enseñamos?

Las actividades de esta secuencia permiten poner en juego diferentes estrategias: el trabajo con historietas, la realización de una salida de campo y de una encuesta, y la confección de reglamentos y materiales para promocionar las normas de tránsito.

La historieta como recurso didáctico

De manera creciente, el lenguaje escrito va dejando de ser el único sistema de comunicación privilegiado y aceptado para transmitir información y conocimientos, incluso en el ámbito escolar.

Como es sabido, la imagen como fuente de expresión y de transmisión de conocimientos tiene una larga historia. Pero, debido a la fuerza que ejercen los medios telemáticos (aquellos que nacen de la fusión de la telecomunicación y la informática) y sus lenguajes, las imágenes han cobrado enorme relevancia entre las generaciones más jóvenes como modos legítimos de expresión de conocimientos, de motivación y de síntesis de saberes complejos y múltiples miradas. Por su carácter polisémico, una imagen o una secuencia de imágenes es capaz de condensar información y, al mismo tiempo, de proponer una diversidad de lecturas, de disparar el intercambio y de contribuir al análisis crítico.

Por estas razones, la historieta se convierte en un recurso pedagógico interesante. Más aún si se considera que a la riqueza de imagen y texto escrito, funcionando ambos en torno de una idea, se suma otro elemento interesante: los personajes tienen la capacidad de representar (de “hacer presentes”) a las personas reales y a sus voces y sus pensamientos a través de un discurso que remite a la oralidad.

Por esta conjunción de atributos, la historieta es la que se propone como recurso didáctico para:

- Poner en contexto las normas viales y facilitar su interpretación a partir de su confrontación con hechos concretos, vividos o imaginados por los niños y las niñas;
- Acercar los contenidos específicamente viales a las representaciones y los conocimientos y experiencias de vida de los chicos y chicas, contribuyendo así a un aprendizaje significativo;
- Identificar con mayor claridad las conductas de las personas en el espacio vial, sus causas y consecuencias;
- Integrar la interpretación de material gráfico y escrito con relatos orales y promover la síntesis a través de la producción de nuevos materiales;

Existen numerosos materiales que hablan de la historieta, sus características, elementos, y lenguaje (ver recuadro). A continuación se presenta uno de ellos, que los alumnos y alumnas encontrarán en sus cuadernos de actividades (Actividad 1).

Para trabajar con historietas

Los materiales que hablan de historietas pueden consultarse en la página del Canal Encuentro (<http://www.encuentro.gov.ar/nota-2094-La-historieta.html>), o en el sitio Web de la “Banda Dibujada” (<https://sites.google.com/site/bandadibujada/>) de donde se extrajo la que acompaña esta secuencia. La Banda Dibujada es un movimiento cultural sin fines de lucro nacido en la Argentina, cuyo objetivo es fomentar e incentivar la lectura, creación, edición y difusión de la historieta infantil y juvenil. La particularidad de este material es que son historietas que hablan de historietas y que fueron hechos por historietistas, integrantes del movimiento antes mencionado.





Momento 1. Mirar un video

Esta secuencia de actividades propone ir y venir entre la realidad del espacio vial y su representación visual y audiovisual. Para comenzar a pensar algunas situaciones en el espacio público y sus protagonistas, se sugiere que los alumnos y alumnas vean “Paseo en bicicleta”, otro de los videos de la serie de Educación vial producida por el Canal Encuentro y el ISEV (Instituto de Seguridad y Educación Vial).

Paseo en bicicleta

http://descargas.encuentro.gov.ar/emision.php?emision_id=765



El video muestra a Kevin, un chico que se está preparando para una salida en bicicleta con sus amigos. En realidad, los preparativos son una excusa para transmitir las normas y recomendaciones para ciclistas y para hablar y reflexionar sobre las actitudes que las personas ponen en juego en el espacio vial.

Si no hay conectividad en el aula, el/la docente tiene la posibilidad de descargar el video y guardarlo en algún dispositivo. Si no se dispone de computadora en el aula o en otro espacio de la escuela, la observación del video puede reemplazarse por la lectura del relato de la voz en off incluido en la sección “Recursos”, al final de la secuencia.

Después de verlo, se sugiere guiar una conversación con los alumnos y alumnas para rescatar los elementos de interés que contiene el video. Para ello, el/la docente podrá comenzar con preguntas más generales, que apunten a verificar la interpretación de la historia narrada (la secuencia de hechos, los personajes, el tema, si había algún conflicto, los momentos de la narración, el mensaje, etc.).

Momento 2. Analizar el video

En una segunda instancia, es conveniente abordar el contenido específico del video. Si fuese necesario, pueden ver nuevamente el video. Al finalizar, o bien mientras lo van viendo y deteniendo para analizarlo, el/la docente puede ir preguntando, con interrogantes del tipo:

—¿Por qué les parece que el video dice “¡Atención! Paseo en bicicleta”?

—¿Desde dónde hasta dónde planeaban trasladarse los chicos?

—¿Qué dice Kevin sobre lo que implica manejarse solo? ¿Ustedes qué piensan? ¿A veces circulan solos por la calle? ¿Van solos a algún lado?

—¿Qué hace antes de salir? ¿Para qué? ¿Y ustedes, deberían hacer algo antes de sus salidas? ¿Qué, por ejemplo?

—¿Qué se necesita para andar seguros en bicicleta? ¿Por qué es importante el casco?

—¿Qué señas hay que hacer para doblar? ¿Y para frenar? A ver... ¿probamos?

—¿Para qué les parece que son las señas? ¿Si estamos caminando,

tendremos que hacer algún tipo de señal? ¿tendremos que prestar atención a las señas de otros?

Según Kevin, ¿qué es lo más importante que hay que respetar? ¿Por qué les parece que es lo más importante?

—¿Qué problema hay con la bici de Pancho? ¿Cómo lo resuelven?

Primero se les presentará la lámina del segundo ciclo y sus diferentes secciones. Para ello, podrán acercarse y mirar las ilustraciones, reconocer a los personajes que aparecen y leer lo que dicen.

En esta primera oportunidad, se pondrá el foco en la sección “La norma de la semana”. Una vez que se haya explicado cómo funciona esa sección se sugiere a las maestras o maestros que vuelvan a preguntar a sus alumnos y alumnas cuáles son las normas que Kevin señaló como más importantes. Entre ellas, los chicos y chicas deberán elegir una (utilizar casco para andar en bicicleta, dar prioridad a los peatones, respetar las luces del semáforo, por ejemplo). Alguien se encargará de escribirla en una hoja en blanco. Los demás deberán construir y dictarle el enunciado de la norma. También pueden escribir mensajes e ideas relacionadas con ella, por ejemplo, cuál es la utilidad de esta norma, qué cosas podrían suceder si no se la respeta, qué sanciones se reciben cuando se la transgrede.

Momento 3. Recuperar historias cotidianas

Durante la conversación que se desarrolla en el momento 2 de la clase, es probable que surjan anécdotas de situaciones vividas o recordadas por las chicas y los chicos. En ese caso, es el momento de tomarlas y aprovecharlas. Si este no fuera el caso, el/la docente

• **Uso de la lámina**

puede indagar sobre ellas directamente.

De acuerdo con las características de los relatos que hayan contado, el/la docente guiará la conversación. Para ello, buscará realizar un recorrido similar al del análisis del video: dónde ocurrió, quiénes participaron de la situación, si hubo algún problema, cómo se resolvió, qué normas y disposiciones había que tener en cuenta y respetar y por qué, si se hizo, etc.

Hacia la finalización del intercambio, será un buen momento para anunciarles a los alumnos y alumnas que durante los próximos días van a trabajar con éstos y otros relatos. Historias que tienen que ver con personas transitando por la calle, por la vereda, por la plaza; caminando, en bicicleta, en auto o en colectivo. Entonces, se les pedirá que conversen sobre estos temas en sus casas y que, junto con los demás miembros de la familia, recuerden y elijan historias familiares relacionadas con el tránsito en la vía pública. También se les pueden dar algunas pautas para señalarles qué tipo de historias se esperan. En este sentido, cabe señalar que se intentará evitar el trabajo con historias trágicas o con el énfasis puesto en siniestros viales o situaciones que hayan generado víctimas y daños severos. Un buen parámetro es, precisamente, la historia de Kevin. En ella se alude a un accidente leve (la caída de la bicicleta de Juanjo) pero se lo hace desde el humor (“desde entonces lo llamamos mate cocido”).

Si le parece conveniente, incluso, el/la docente podría enviar una nota a las familias, contándoles el trabajo que se va a hacer y pidiéndoles su contribución.

En la sección “Estamos trabajando” colocar un recordatorio de lo que tienen que traer: Historias que vivimos en la vía pública.

• **Uso de la lámina**

Momento 1. Prepararse para trabajar con historietas

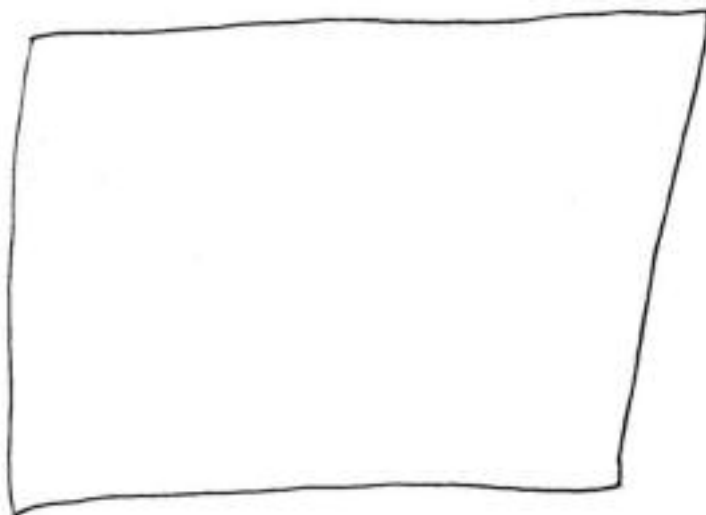
En esta segunda clase se iniciará el trabajo con historietas. Si al momento de trabajar esta secuencia aún no se ha utilizado este recurso, el primer paso consistiría en presentarlas y señalar los diferentes elementos que las componen.

Momento 2. Comenzar a trabajar una historieta

Para mostrarles a los alumnos y alumnas cómo funciona y de qué modo van a utilizarse las historietas, se realizará una actividad con esta historieta incompleta que está incluida en los materiales para los alumnos y alumnas (Actividad 2).







El/la docente le pedirá a sus alumnos y alumnas que observen la historieta y que reconstruyan el relato representado en ella. Se sugiere la intervención de el/la docente a partir de ciertas preguntas orientadoras: ¿Cuáles son los hechos principales?, ¿dónde están Valentina y Fede, los alumnos del primer recuadro?, ¿qué están viendo?, ¿qué ocurre con la chica que viene caminando?, por ejemplo. Y al llegar al cuadro que plantea suspenso, se les preguntará:

- ¿Y entonces, qué creen que sucedió?

Para dar respuesta a este interrogante, se pedirá a los alumnos que se dividan en pequeños grupos y que piensen posibles desenlaces a la escena planteada y posibles alternativas de intervención para evitar los sucesos que ellos se imaginaron. Para ello se sugiere estimular a los alumnos y alumnas para que surjan distintas alternativas. Por ejemplo, si alguien sugiere que Lore se dio vuelta para contestarle a su amigo que iba en el colectivo, se le puede preguntar: ¿y entonces qué pasó? ¿y si hubiese seguido caminando?

Luego será importante que el/la docente coordine una puesta en común que posibilite ver las diversas escenas posibles.

Momento 4. De la historia a la historieta, y de la historieta a la historia

Una vez que los chicos y chicas hayan presentado distintas alternativas, se los invitará a que cada uno elija la que le guste más y la dibuje en el cuadro en blanco. Pueden incorporar algún globo de diálogo y también algún nuevo personaje. Para realizar esta tarea, es recomendable que se tomen el tiempo necesario para que logren sintetizar el desenlace de la historia utilizando el lenguaje de la histo-

rieta. Muy probablemente, el/la docente deberá intervenir para acompañarlos en la realización de los trabajos. En este punto, se sugiere indicarles que primero elaboren la idea de lo que quieren dibujar, que tengan en cuenta el espacio –reducido– que les brinda el recuadro y, si es necesario, que hagan un boceto en sus cuadernos o en una hoja aparte previamente.

Una vez que hayan terminado de dibujar, se le pedirá a cada uno que le pase su trabajo a otro compañero o compañera. La maestra o maestro establecerá el criterio de distribución del material de modo que todos tengan el trabajo de uno de sus compañeros. A continuación, se les pedirá que, por turnos, “lean” las historietas completas.

Momento 5. Analizando la historia

En esta instancia, sería preciso volver a un análisis de la dimensión específicamente vial. Para ello, se repetirá un ejercicio similar al que se hizo con el video en la clase anterior. Este ejercicio de análisis sistemático de las normas, las causas y las consecuencias, las actitudes y acciones de los actores en el espacio vial, tendrá que convertirse en una rutina en todas las clases de esta secuencia. En todos los casos, el/la docente guiará con preguntas y señalamientos adecuados para acompañar y estimular el análisis y la reflexión personal de sus alumnos y alumnas. Con este último propósito, se recuerda una vez más la utilidad de incorporar interrogantes del tipo “¿y ustedes qué piensan?, ¿qué habrías hecho?, ¿a ustedes les pasó algo parecido?”.

El análisis de esta historia, tiene como propósito buscar que los chicos y chicas logren rescatar algunas normas involucradas en la escena, por ejemplo, las referidas al cruce de la calle, a los carriles de circulación, a la necesidad de prestar atención cuando se circula, al

• Uso de
la lámina

uso de celulares, qué normas seguir cuando se está en un transporte público, etcétera. Podrán hacer una lista en las carpetas o cuadernos que luego se utilizarán como materia prima para futuras actividades.

Se elegirá alguna de las normas que se hayan enumerado y se colocará en la lámina, en el espacio “La norma de la semana”.

Momento 6. Escribir la historia

Para finalizar esta clase, se podrá volver al último cuadro de la historieta, en el que Fede dice “Ya tengo mi historia”. Y se les podrá preguntar a los alumnos y alumnas, por ejemplo, cómo imaginó cada uno la historia que tiene Fede para contar. A continuación se les podrá solicitar que escriban esa historia en sus carpetas o cuadernos, en forma de narración.

Momento 1. Recuperar las anécdotas

En la primera clase se les pidió a los chicos y chicas que recolectaran historias, anécdotas, que hubiesen vivido en el espacio vial. Esta clase sería el momento más adecuado para comenzar a utilizarlas.

La maestra o el maestro, primero, y después ellos, van a relatar sus historias sobre vivencias en la vía pública.

Para organizar los relatos y estimular un mayor interés (sobre todo si el curso es numeroso), al mismo tiempo que se incorpora el uso de vocabulario específico, el/la docente puede utilizar tarjetas que tipifican situaciones y pedir que relaten según los diferentes tipos de tarjeta. Las tarjetas pueden decir, por ejemplo:

- Una historia de peatones.
- Viajando en colectivo.
- Un viaje en auto.
- Problemas en la vereda.

Si alguien relató una historia de peatones, se puede preguntar: “¿tenemos alguna otra historia de peatones?”

Cuando terminan los relatos correspondientes a la misma tarjeta, hay que analizar las situaciones narradas. Para ello, se seguirá la rutina propuesta en la clase anterior.

Momento 2. Convertir las anécdotas en historietas

El propósito central de esta clase es comenzar a desarrollar la habilidad de traducir historias en el lenguaje de las historietas. Es decir, van a traducir sus relatos al lenguaje de la historieta. Para ello, conviene repasar algunas de las características que ya reconocieron con las actividades de la clase anterior.

El primer paso será el de realizar el guión. Para ello, conviene recomendar a cada chico o chica que vuelva a pensar o a relatarse para sí mismo la situación que va a dibujar. Posteriormente, tienen que pensar la secuencia de cuadros, y el contenido de éstos, siguiendo los pasos propuestos en el momento 4 de la clase 2. Pueden utilizar los recuadros proporcionados en el cuaderno de alumnos/as (Actividad 3)

La representación de situaciones en la vía pública exige pensar la distribución de objetos y personas en el espacio y cómo eso se expresa gráficamente. Para ello, en el momento de realizar los bocetos, conviene detenerse a analizar la posición relativa de dichos objetos y personas (detrás de, delante de, a la izquierda, etc.) en el espacio. El trazado a mano o la utilización de instrumentos de geometría de líneas y figuras puede ayudar a plasmar esa distribución en la ilustración.

• **Conexión con Matemáticas**

Momento 3. Revisar las historietas

Una vez que los niños y las niñas hayan finalizado la realización de sus historietas, les colocarán sus nombres y las harán circular utilizando el mismo criterio que en la clase anterior. Cuando reciban las historietas de sus compañeros, las “leerán”; es decir, volverán a relatar lo que ven en los dibujos y leen en los globos y elementos escritos. Los autores dirán si lo que sus compañeros relatan coincide con lo que ellos quisieron representar. Si no hay coincidencias, analizarán cuál es el motivo de las diferencias e identificarán los modos de mejorar la representación y la lectura a través de las historietas.

Momento 1. Preparar la salida de campo

Hasta ahora se ha trabajado a partir de situaciones que el/la docente propuso o que los chicos y las chicas recordaron y trajeron al aula. Pero esas situaciones fueron captadas con anterioridad, sin un criterio establecido para la observación, y sin tener en cuenta detalles o factores en particular.

En esta instancia, lo que los/as docentes buscarán será propiciar una nueva mirada sobre la realidad cotidiana. Los alumnos y las alumnas ya cuentan con herramientas que permiten observar con una mirada más atenta e interpretar lo que se observa utilizando un criterio más preciso. Para poner en juego estos saberes, resulta de gran interés la realización de una salida de campo; un recorrido por las inmediaciones de la escuela para apreciar en vivo y en directo situaciones de tránsito.

Después de anunciarles que se va a realizar la salida y disponer las

cuestiones formales (aviso a los padres, pedido de autorización y de colaboración de algún padre o alguna madre para ayudar como acompañante, y demás requerimientos para la realización de experiencias de este tipo), tendrán que hacerse algunos preparativos en el aula.

En primer lugar, la maestra o el maestro necesitará enunciar los propósitos de la salida. ¿Para qué van a salir a recorrer las mismas cuadras que muchos transitan a diario para ir y volver de la escuela? ¿Qué van a observar?

A continuación, se presenta una alternativa de cómo organizar el trabajo y distribuir las tareas a partir de la conformación de grupos con determinados objetivos:

- **Grupo 1:** se abocará a la observación de las conductas de quienes conducen autos, motos y bicicletas. Si el espacio vial que se va a observar es de alta circulación, este grupo puede desdoblarse y formar subgrupos especializados (en motos, en autos, en transporte público, etc.).
- **Grupo 2:** su tarea será observar con discreción los movimientos y conductas de las personas que circulan a pie.
- **Grupo 3:** deberá prestar atención a las características y el estado de la infraestructura vial, y a los elementos que esta incluye: calles, baches, veredas, rampas para personas con dificultades motrices, señalización, por ejemplo.

Cada grupo realizará el recorrido y la observación bajo la supervisión de algunos adultos a quienes se les explicará que su función, además del cuidado de los niños y las niñas, será la de colaborar con

el registro de lo que van observando en los mismos. Pueden tomar nota de lo que los chicos y las chicas les indiquen, tomar fotografías e incluso filmar.

A modo de ejemplo, imaginen una posible situación. El grupo de observadores de los conductores se detiene en la esquina junto al semáforo. Desde allí van a observar qué hacen quienes conducen automóviles. El acompañante adulto podrá orientar la observación a partir de algunas preguntas, por ejemplo, ¿qué pasa con los cambios de luz del semáforo?, ¿a qué velocidad venían los autos?, ¿dónde se detuvo?, entre otras.

También prepararán algunos elementos de utilidad para registrar las observaciones: un plano del área que van a recorrer y una planilla con dos columnas, que los/as alumnos/as encontrarán en sus cuadernos de actividades (Actividad 4).

Número	Observación

Cuando observen algo que consideren que deben registrar, señalarán en el plano el lugar donde sucedió lo observado; para ello, colocarán un número. En la planilla, pondrán el mismo número y en la columna de al lado describirán o relatarán lo que vieron.

Por último, es preciso acordar algunas pautas para transitar con prudencia. Para comprometer más a los chicos y las chicas, la maestra o el maestro podrá inducirlos de modo que ellos mismo sean quienes formulen las normas a cumplir. Luego, pueden ponerlas por escrito a la manera de un reglamento sencillo, que todos firmarán.

El reglamento acordado puede colocarse en la lámina en la sección “Un pacto para vivir” o en “Estamos trabajando”.

Como preparación de la salida de campo se puede realizar una tarea que requiere la aplicación de un procedimiento característico de geografía: la representación del espacio utilizando grandes escalas, es decir, a través de planos.

Pueden utilizar un plano de la manzana y las calles aledañas para ubicar la posición de elementos de interés, como señalización, nombres de las calles, etc. También pueden registrar el desplazamiento de vehículos y el recorrido que el grupo hizo y los puntos en los que se detuvo.

• **Uso de la lámina**

• **Conexión con Ciencias sociales**

Momento 2. Realizar la salida de campo

Cuando llegue el momento de realizar el recorrido y las observaciones, se sugiere tomar unos minutos antes de dejar la escuela para repasar el objetivo de la salida, la forma en que se llevarán a cabo las tareas y el reglamento.

Con respecto a las observaciones, se debe señalar que es preferible registrar pocas situaciones y hacerlo en detalle y no muchas de manera superficial. Elijan puntos donde detenerse y, una vez instalados allí, dedicarle el tiempo necesario para apreciar los distintos factores que se ponen en juego: lo ambiental, lo humano y lo tecnológico, como así también las actitudes y expresiones de las personas.

Otra actividad interesante puede ser hacer relevamientos cuantitativos: contar cuántos autos pasan, cuántas personas cruzan la calle y, entre ellas, cuántas los hacen por la senda peatonal o por el lugar indicado, por ejemplo.

Momento 3. De regreso en la escuela

Si bien el material relevado se va a utilizar en la próxima clase, al regresar a la escuela se deberían dedicar unos minutos para solicitar a los niños y niñas que, de modo espontáneo, emitan algunos comentarios, unas primeras impresiones a partir de lo que vieron, a los fines de recuperar lo sucedido en la salida.

Esta quinta clase propone elaborar nuevas historietas a partir de lo que observaron en la salida de campo.

Momento 1. Revisar los registros

Cada grupo leerá lo que registró en la salida con la ayuda de los adultos que los acompañaron. Si tienen la oportunidad, también se podrán ver las fotografías o los videos. La maestra o el maestro podrán ir anotando en el pizarrón algunas situaciones, las que considere más interesantes o con un interés especial. Lo ideal sería que se logre integrar la información que traen los distintos grupos.

Momento 2. Representar las situaciones en historietas

Este es el momento para comenzar a elaborar nuevas historietas para representar algunas situaciones elegidas. Los/as docentes decidirán si cada chico/a realiza una historieta, si trabajan en grupos - tal como estaban conformados para hacer la salida- o si forman nuevos grupos en los que se mezclen los/as chicos/as que tuvieron distintos roles.

Cada niño o cada grupo deberá pensar qué situación desea representar. Se los guiará para que elijan alguna que tenga cierta complejidad y, además, para que queden representadas una cierta variedad de situaciones. Luego, se seguirán los mismos pasos que en la clase 3.

Momento 3. Analizar las historietas

Siguiendo la rutina que se planteó al comienzo de la secuencia, se guiará nuevamente el análisis de las situaciones.

Esta vez, además, se les pedirá a los chicos y chicas que marquen en los dibujos:

- Con rojo, las conductas incorrectas, que reflejan la falta de cumplimiento de una regla, y, en general, todo aquello que efectivamente haya sucedido en el espacio vial y que pueda ser calificado de negativo.
- Con amarillo, las actitudes o situaciones de imprudencia, intolerancia, falta de solidaridad, irresponsabilidad o descuido, que podrían haber llegado a ocasionar daños.
- Con verde, las situaciones positivas, en las que se respetaron normas y se manifestó el sentido de la responsabilidad y el de la prudencia, entre otras.

Una vez identificadas y señaladas las marcas, el/la docente pedirá a sus alumnos que cuenten qué situaciones marcaron con cada color. Podrán ir registrándose en el pizarrón en tres listas.

Luego de confeccionadas las listas, se analizarán las decisiones apropiadas o inapropiadas que están presentes en las situaciones de las listas roja y amarilla, del mismo modo que puede hacerse con las

de la lista verde. Luego se les pedirá a los alumnos y alumnas que los integren en un informe sencillo, que de cuenta de “las cosas que funcionan bien y no tan bien en las calles de mi barrio”. Si el/la docente considera que sus alumnos no pueden elaborar este texto por sí solos, puede pedirles que le dicten y lo conversen entre todos para una puesta en común.

Momento 1. Lectura de los informes

Para recuperar los diagnósticos realizados la clase anterior, el/la docente podrá pedirles a los chicos y chicas que lean los informes que elaboraron, o bien leer el informe colectivo que el propio docente puso por escrito a partir de las indicaciones de sus alumnos.

Momento 2. Pensar cómo mejorar el espacio vial del barrio

Para concluir esta propuesta, resultaría muy positivo que los chicos y las chicas pudieran hacer un aporte constructivo y no solamente quedarse en un diagnóstico de problemas y dificultades. La sugerencia es que piensen juntos qué hay que cambiar en el espacio vial del barrio para que las cosas funcionen mejor. Luego de generar una conversación acerca de este interrogante y de escuchar las respuestas (y posiblemente, de registrarlas en el pizarrón), la maestra o el maestro podrá proponer una nueva pregunta.

¿Qué tenemos que saber y qué tenemos que hacer para que transitar por las calles y las veredas de nuestro barrio sea más seguro y agradable?

Momento 3. Elaborar los reglamentos

El objetivo de la pregunta anterior es tener las herramientas para elaborar reglamentos con las normas y recomendaciones para transitar la vía pública, relacionadas con cada uno de los roles que a continuación se enuncian.

- ¿Qué tenemos que saber...
 - ... como peatones?
 - ... como conductores de bicicleta?
 - ... como conductores de auto o de moto?
 - ... como pasajeros de autos particulares?
 - ... como pasajeros de colectivos o del micro escolar?

El/la docente decidirá cuántos y cuáles de los reglamentos escribirán. Para ello se sugiere tener en cuenta la normativa nacional vigente (Ley N° 24.449) y la correspondiente a la provincia y/o municipio. También podrán mirar las recomendaciones elaboradas para la propuesta de tercer grado.

En un primer momento, se irá tomando nota de las normas y recomendaciones que los chicos recuerden o deduzcan y que vayan expresando a medida que se les pregunte.

En una segunda instancia, se podría analizar si las normas y recomendaciones que propusieron los chicos son correctas y relevantes y, además, completarlas. Para ello, la maestra o el maestro podrá agregar otras.

Una alternativa posible es organizar grupos, uno por cada regla-

mento que se quiera elaborar. Todos los integrantes de cada grupo tomarán nota de las normas y recomendaciones que se hayan recolectado hasta el momento. Las llevarán a la casa y, con la colaboración de sus familias, las completarán.

Si se elige esta opción, se sugiere enviar una nota a las familias con la consigna de la actividad por escrito. Se les pedirá que incluyan en las listas lo que ellos sepan y que, luego, investiguen para controlar si sus aportes fueron correctos y para completar las listas de normas. Para esto, en la nota que se les envía a las familias se les pueden incluir fuentes recomendables para extraer la información.

De vuelta en la escuela, los integrantes de cada grupo unificarán los agregados que trajeron de sus casas y confeccionarán afiches con sus reglamentos; los afiche, una vez terminados, podrán ser expuestos.

¿Qué más?

Una alternativa es realizar las historietas con generadores online, tales como:

<http://stripgenerator.com/strip/create/>

<http://goanimate.com/dashboard>

Otra alternativa es hacer una animación con la técnica de *stopmotion*, como la que se utilizó para elaborar los videos “De vuelta a casa” y “Paseo en bicicleta”. Para ello, pueden seguir el tutorial que brinda el Canal Encuentro en <http://www.encuentro.gov.ar/Content.aspx?Id=213>

Punto de llegada

Aquí se sugieren algunos modos posibles de cerrar la secuencia.

A modo de puesta en común, es posible conversar con los alumnos y alumnas sobre la impresión que les causó la salida de campo.

- ¿Qué les sorprendió más?
- ¿Qué aprendieron?
- ¿Qué cosas ellos no hacían y ahora piensan que son importantes hacer?

Sobre el uso de historietas y videos para aprender, pueden indagar acerca de:

- ¿En qué creen que ayudó trabajar con esos recursos?
- ¿Les gustó? ¿Qué les gustó más?
- ¿Le cambiarían algo a las historietas que hicieron? ¿Por qué?

Un cierre para los adultos es que reflexionen sobre su doble rol de educadores y de transeúntes.

Para propiciar esa reflexión, se les propone mirar una publicidad europea que forma parte de una campaña de concientización: “Los chicos ven, los chicos hacen”.

<http://www.youtube.com/watch?v=2l4hGvSIZSA&feature=related>

Recursos

- Video “Paseo en bicicleta”:

http://descargas.encuentro.gov.ar/emision.php?emision_id=765

- Relato del video “Paseo en Bicicleta”:

¡Atención! - Paseo en bicicleta

!Hola!, Soy Kevin, esta tarde vamos a ir al parque con mis amigos a tomar mate.

¡Cómo me gusta andar en bicicleta! Me puedo mover en distancias más largas y sobre todo puedo manejarme solo. Claro, andar solo implica un grado de responsabilidad mayor, distinta, a salir con mi mamá o mi papá.

A ver a ver..., no me quiero olvidar nada. Primero yerba, mate y termo. Voy a revisar la bici antes de salir para estar seguro de que no voy a tener problemas. ¿A ver como está de aire? Están todos los reflectivos, el ojo de gato y los espejos también. Los frenos funcionan perfectos, igual que la luz frontal.

No me tengo que olvidar el casco. El otro día Juaco iba sin casco, se cayó y se lastimó la cabeza. Le tuvieron que hacer puntos. Ahora le decimos “mate cosido”.

Si uso ropa de colores claros es más fácil que me vean los automovilistas. Además es mejor porque si se hace de noche con la ropa oscura es más difícil que me vean. Los elementos reflectivos también me ayudan a ser visto en la noche o cuando no hay buena luz natural.

Me tengo que grabar en la cabeza que siempre hay que circular por la derecha, lo más cerca de la vereda y cuando voy a doblar las señas son las siguientes:

Para la izquierda, hago así:



Para la derecha



Si voy a frenar hay que mover el brazo de arriba hacia abajo y antes de doblar mirar bien por el espejo.

Mi abuelo me contó que cuando él era chico y vivía en Gualeguaychú, Entre Ríos, todo era más tranquilo. Simplemente, agarraba la bici y salía. Casi todas las calles eran de tierra y los autos no iban a la velocidad que van ahora. Tampoco había ciclomotores.

Tengamos presente que la bicicleta es nuestro primer vehículo y que, como tal, debemos respetar todas las señales de tránsito, igual que un auto, una moto o un camión. Y por sobre todas las cosas tenemos que respetar los semáforos y a la gente que cruza la calle, ellos siempre tienen prioridad de paso.

A ver muchachos, revisemos. Nos falta lo importante: llevar agua para el camino.

¡Y la bicicleta de Pancho, no tiene luz, ni adelante, ni atrás! Juaco, que todavía se acuerda del accidente de la semana pasada, sugiere que aprovechemos la luz natural y vayamos a buscar la bicicleta de su hermano que está perfecta. Así, si volvemos de noche, todos podemos ver el camino de regreso sin problema.

Uf!!! Menos mal que había bici de repuesto, si no nos quedábamos sin salida y mate al aire libre.

- Serie “El fascinante mundo de la historieta”, de la Banda dibujada. En: <http://www.educared.org.ar/enfoco/imaginaria/biblioteca/?p=839>

- Historieta
- Cuaderno de actividades para alumnos/as.

Quinto grado

Notivial

La secuencia de actividades sugeridas para quinto grado se propone trabajar en la comprensión y producción de distinto tipo de textos incluidos en el periódico escolar. El eje estará puesto en la problematización de los siniestros de tránsito para reconocer las causas y los factores que los provocan y, a partir de ellos, proponer distintas alternativas de prevención y solución.

Punto de partida

Los errores humanos causan 9 de cada 10 siniestros viales

Los errores humanos son las principales causas por las que se producen accidentes viales, al punto que en la Argentina el 87 por ciento de los siniestros tienen ese factor como determinante.

Según un informe difundido hoy por el Centro de Experimentación y Seguridad Vial de Argentina (CESVI Argentina) se indicó que en el período 2004-2010, 9 de cada 10 accidentes fueron por negligencia, distracción, cansancio o incumplimiento de las normas de tránsito, tanto de los conductores como del resto de los actores viales.

Asimismo, el factor “medio” concentra el 11 por ciento de los choques y el 2 por ciento restante es originado por el factor “vehículo”.

“El mal estado de las rutas, las lluvias intensas, vientos fuertes o

niebla extrema son factores de riesgo que puede generar un choque. Por el contrario, los vehículos actuales incorporan mayor equipamiento en tecnología y seguridad que permiten corregir los errores de los conductores y así disminuir los riesgos al volante”, expresaron.

El tercer domingo de noviembre se conmemora el Día Internacional en Recuerdo de las Víctimas de Accidentes de Tránsito, de acuerdo a lo declarado por la Organización Mundial de la Salud (OMS).

Al puntualizar cuáles son los errores humanos que más comúnmente provocan los accidentes, la invasión de carril -más conocida como sobrepaso-, ocupa el primer lugar del ranking con el 38 por ciento del total de los choques relevados por CESVI Argentina. Luego figuran las distracciones y el cansancio (22 por ciento), la velocidad o distancia de seguimiento inadecuada (16), el no respeto a las señalizaciones o prioridad de paso (14) y las maniobras abruptas (10).

Uno de los factores que más inciden en los choques es la velocidad, ya que según un estudio publicado por CESVI, más del 50 por ciento de los autos, micros, camionetas y camiones que circulan por las rutas argentinas superan las máximas permitidas.

En cuanto a los denominados “factores medios”, que tienen que ver con lo relativo a los caminos, las rutas nacionales concentran el 51 por ciento de los choques.

En tanto, las rutas provinciales un 2 por ciento, las autopistas el 9, las avenidas y calles, 8 y 7, respectivamente.

Los autos concentran el 44,3 por ciento de los choques, seguidos

por los camiones (28,7), las pick-up (12,1), las motos (5), los utilitarios (4,1), colectivos (2,4), maquinaria especial (0,4) y otros (3).

Una investigación desarrollada por CESVI acerca del equipamiento del parque automotor asegurado en el país, revela que el 66,3 por ciento de los vehículos argentinos poseen dirección asistida y el 24,3 cuentan con airbags.

Otro dato a destacar es que el sistema de frenos ABS fue incorporado únicamente en el 16,9 por ciento mientras que el 59 tienen aire acondicionado. *Noviembre 2010*

Fuente: <http://noticias.terra.com.ar/sociedad/los-errores-humanos-causan-9-de-cada-10-siniestros-viales,b4710374e806c210VgnVCM3000009af154doRCRD.html>

En la nota se habla que el error humano produce 9 de cada 10 accidentes de tránsito. ¿Cómo conducimos los argentinos? ¿Pensamos en el otro? Cuando realizamos una maniobra, ¿vemos las posibles implicancias que tendrá sobre los vehículos que nos rodean?, ¿cómo es posible modificar tanto las actitudes de quienes transitan así como los otros factores de riesgo?, ¿a quién le compete el cambio?, ¿de quién es responsabilidad?

¿Para qué?

Fundamentación general

La Organización Mundial de la Salud (OMS) dictaminó el Día Mundial de la Salud 2004 en la seguridad vial. Lo hizo por considerar que,

aunque los choques y otros siniestros de tránsito en la vía pública causan anualmente la muerte a 1,2 millones de personas en el mundo, se trata de una problemática a la que no se le presta suficiente atención como problema de salud. Una posible explicación a esta falta de atención podría ser -según la propia OMS- el resultado de pensar en estos siniestros en términos de accidentes, de hechos que se producen por efecto de la casualidad o el azar y que, por lo tanto, serían inevitables. No obstante, se sabe con certeza que los factores que determinan, en mayor medida, los riesgos, son el exceso de velocidad; el consumo de alcohol y drogas; la no utilización de cascos, de cinturones de seguridad y otros dispositivos de retención; el mal diseño o la falta de mantenimiento de los caminos; el incumplimiento de las normas de seguridad vial y la presencia de vehículos poco seguros.

Para la OMS, el problema de la seguridad vial debe abordarse desde un “enfoque sistémico”, que tenga en cuenta los aspectos cruciales del sistema: el usuario de la vía pública, el vehículo y la infraestructura. A continuación pueden leer un fragmento del comunicado de prensa emitido por ese organismo de las Naciones Unidas en oportunidad de la presentación del *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito*, publicado en 2004:

Día Mundial de la Salud: ¡La seguridad vial no es accidental!

La Organización Mundial de la Salud pide medidas para que disminuya el número de muertos y heridos en las vías de tránsito de todo el mundo

[...] muchos países ya han demostrado que las medidas

adoptadas para mejorar la seguridad vial protegerán a las personas. Se han obtenido resultados positivos recientemente en países como Colombia, Costa Rica, Ghana y Tailandia. En los últimos decenios, se han salvado miles de vidas en Australia, el Canadá, los Estados Unidos de América, Nueva Zelanda y otros países de Europa occidental. Este éxito se atribuye a la mejora del diseño de los vehículos y las vías así como a la atención prestada a la legislación y su cumplimiento y al intercambio de información sobre la utilización de cinturones de seguridad y cascos, las restricciones respecto a los niños, y los peligros de la velocidad y el alcohol al volante.

Entre las recomendaciones del informe cabe citar las de designar un organismo en cada país para coordinar las actividades multisectoriales; preparar estrategias y planes de acción nacionales en materia de seguridad vial con funciones y objetivos claros para cada sector y poner en práctica intervenciones ya probadas para prevenir las colisiones y reducir al mínimo los traumatismos y sus consecuencias. Se señala en el informe que la seguridad vial es una responsabilidad compartida, que requiere la competencia técnica de diferentes personas de muchos sectores y disciplinas, como profesionales de salud pública, dispensadores de atención de salud, ingenieros viales y diseñadores de vehículos motorizados, funcionarios encargados de la aplicación de la ley y educadores.

OMS, comunicado de prensa, 2004.

En: <http://www.who.int/world-health-day/previous/2004/es/>

[Consultado el 13/11/2010].

En 2004, la intervención de las organizaciones internacionales se sumó a las acciones que ya venían implementando los Estados y numerosas organizaciones sociales y empresarias vinculadas con esta temática y, por eso, es posible afirmar que ese año constituye un hito en el ámbito de la seguridad vial. Desde entonces, los esfuerzos comenzaron a integrarse bajo un mismo paradigma y a buscarse soluciones de forma mancomunada y con una mirada estratégica.

Los Estados incrementaron y sistematizaron su acción y, en algunos casos, como es el de la Argentina, se siguió decididamente la recomendación de la OMS en el sentido de crear un organismo especializado. En ese marco, se conformó la Agencia Nacional de Seguridad Vial, organismo descentralizado creado por la Ley 26.363, de abril de 2008, cuya misión es “la reducción de la tasa de siniestralidad mediante la coordinación y seguimiento de políticas de seguridad vial, nacionales e internacionales”.

Entre las funciones enumeradas en el artículo 4.º de la citada ley, nos interesan, a los fines de esta propuesta pedagógica, las siguientes:

“u) Realizar y fomentar la investigación de siniestros de tránsito, planificando las políticas estratégicas para la adopción de las medidas preventivas pertinentes y promoviendo la implementación de las mismas, por intermedio del Observatorio Permanente en Seguridad Vial, a crearse conforme el artículo 18 de la presente ley;

v) Realizar recomendaciones a los distintos organismos vinculados a la problemática de la seguridad vial en materia de seguridad de los vehículos, infraestructura, señalización vial y cualquier otra que establezca la reglamentación”.

También cabe citar la disposición del artículo 18 de la mencionada

Ley: “Créase el Observatorio de Seguridad Vial, en el ámbito de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el cual tendrá por función la investigación de las infracciones y los siniestros de tránsito, de modo tal de formular evaluaciones de las causas, efectos, posibles medidas preventivas, sugerir las políticas estratégicas que se aconsejen adoptar en la materia y realizar anualmente una estimación del daño económico producido por los accidentes viales en el período”.

¿Por qué interesan estas disposiciones de la Ley 23.363? Porque, en coincidencia con lo que enuncia el titular del comunicado de prensa de la OMS, se está fijando un nuevo eje de interpretación y de acción: **“la seguridad vial no es accidental”**. En consecuencia, se decide reemplazar el término “accidente” por el de “siniestro”, “incidente”, “hecho vial” (o lo que específicamente haya sucedido, como colisión, choque, etc.), al tiempo que cambiar la idea de casualidad por la de causalidad; a partir de allí, se impone una tarea de prevención y de formulación de políticas basadas en el análisis de las causas y las posibles medidas de prevención.



La creencia del accidente como fatalidad inevitable preocupa a los expertos de todo el mundo, por lo que en algunos ámbitos se procura el uso de otras palabras que no refieran a una creencia de inevitabilidad, tales como choque, colisión, incidente. Revertir el sistema fatalista de creencias acerca de los accidentes de tránsito constituye una tarea educativa esencial de la prevención.

Introducción a la educación del transeúnte. Ministerio de Educación, Ciencia y Tecnología de la Nación, 2004.

Los siniestros y traumatismos provocados por el tránsito son prevenibles

Históricamente, se ha considerado a los “accidentes” de tránsito como una consecuencia inevitable del transporte y, por lo tanto, imposible de controlar.

Asimismo, la seguridad vial estuvo, tradicionalmente, en manos del sector transporte quien se ocupaba, sobre todo, de construir infraestructura y gestionar el crecimiento de la circulación.

Durante los últimos 40 años se desarrolló la seguridad vial como una ciencia gracias a lo cual hoy en día se conocen bien las estrategias eficaces para prevenir las colisiones y/o reducir su número. La seguridad vial actual ha sido influenciada en gran medida por el modelo de William Haddon quien hace 30 años calificó al transporte por carretera como un sistema hombre-máquina mal concebido, que requería un tratamiento sistémico integral. Definió tres fases en la secuencia de las colisiones: la previa, la colisión y la posterior y una triada epidemiológica: la persona, la máquina y el ambiente, que interactúan en cada fase.

El nuevo paradigma que fue surgiendo de estos aportes y que hoy es sostenido por los países de avanzada en la materia, así como por las organizaciones multilaterales dedicadas a la seguridad vial, propone los siguientes criterios básicos de conceptualización de esta temática:

- Los traumatismos causados por colisiones en la vía pública son en gran parte evitables, pero se necesita una voluntad política.

- La política de seguridad vial debe basarse en datos fiables.
- La seguridad vial es un tema que afecta a una amplia gama de sectores, entre ellos el de la salud.
- La vulnerabilidad del cuerpo humano debe tenerse en cuenta para el diseño de los sistemas de tránsito.
- Los traumatismos causados por colisiones en la vía pública constituyen un tema de equidad social ya que los usuarios vulnerables de las calles soportan la mayor carga de las lesiones y riesgos.
- La transferencia de tecnología de los países de ingreso alto a los de ingreso bajo debe adaptarse a las necesidades locales determinadas por las investigaciones.
- La aplicación de soluciones locales deben basarse en conocimientos locales.
- El error humano no se puede eliminar por completo, por lo tanto, para lograr un sistema vial seguro, es necesario desarrollar y promover la planificación de las carreteras y el diseño de vehículos seguros.

El error humano es a su vez influenciado por limitaciones naturales como la falta de visibilidad durante la noche, la estimación de la velocidad y la distancia, los factores fisiológicos asociados con el sexo y la edad de los conductores y también por factores externos como el trazado de la vía pública, el diseño de vehículos y las reglas de tránsito y su aplicación. Los riesgos en el tránsito son muy diversos y la interacción entre ellos muy compleja.

Es decir, atender la seguridad vial requiere de un **enfoque sis-**

témico, que examine y tome en cuenta una serie de factores, de muy diversa naturaleza, que afectan a la probabilidad de ocurrencia de un problema de seguridad vial con consecuencias para la vida y la salud humana.

[...] La seguridad en la carretera es una **responsabilidad compartida**. La reducción del riesgo en los sistemas de tránsito del mundo requiere el compromiso y la adopción de decisiones fundamentadas por el gobierno, el sector industrial, las organizaciones no gubernamentales y los organismos internacionales, así como la participación de profesionales de muchas disciplinas diferentes, como ingenieros viales, diseñadores de vehículos motorizados, funcionarios encargados de la aplicación de la ley y personal sanitario, así como de grupos comunitarios.

Los choques en la vía pública pueden **prevenirse y evitarse**. [...] Un buen trazado de la vía pública, una correcta gestión del tránsito, una mejor normativa para los vehículos, campañas de sensibilización y concientización social, el control de la velocidad, el uso de cinturones de seguridad y la aplicación de los límites de alcoholemia, son medidas fundamentales que tiene que tomar una política pública de seguridad vial.

ANSV. Gestión 2009.

¿Cómo se analiza un siniestro o incidente vial?

¿Cómo se lo interpreta?

¿En qué consiste el enfoque sistémico al que hace referencia el documento de la OMS?

Los propósitos

En el marco de los fundamentos que se acaban de presentar, esta secuencia se propone:

- Contribuir a la reflexión sobre el uso conceptual de términos tales como accidente, siniestro, incidente, colisión o similares.
- Promover el reemplazo de la noción de casualidad por la de causalidad.
- Facilitar el análisis de los siniestros de tránsito ocurridos en la vía pública a partir del reconocimiento y la evaluación de los factores humano, técnico y ambiental.
- Favorecer el reconocimiento y la propuesta de formas de intervención y de acción para reducir los riesgos, prevenir los incidentes y atender los daños ocasionados.
- Brindar herramientas que permitan desarrollar la problematización y la resolución de problemas.
- Desarrollar una publicación periódica escolar como recurso para la observación y comprensión sistemáticas de los siniestros en el espacio vial argentino y para la identificación y desarrollo de propuestas de intervención y de acción de distintos actores involucrados (Estado, asociaciones civiles, ciudadanía, entre otros).
- Crear conciencia de la importancia de la observación atenta y el análisis sistemático de los hechos sociales como así también de la participación comprometida en el espacio público.

¿Qué enseñamos?*

Los contenidos de las distintas áreas curriculares han sido seleccionados teniendo en cuenta el nuevo paradigma desde el que hoy se aborda la seguridad vial, el enfoque sistémico de análisis e intervención y la estrategia que se eligió para esta secuencia: la preparación y puesta en funcionamiento de una publicación periódica escolar.

Formación ética y ciudadana

- El conocimiento de las normas y señales de tránsito básicas, para la circulación segura como peatones y como usuarios de medios de transporte en la vía pública.

Ciencias sociales

- El conocimiento de las múltiples causas y consecuencias de los principales problemas ambientales de la Argentina y el análisis de las alternativas de solución.
- El conocimiento y desarrollo de una actitud crítica frente al hecho de que en la Argentina conviven grupos de personas que acceden de modo desigual a los bienes materiales y simbólicos, y que el riesgo y la situación de vulnerabilidad frente a los incidentes de tránsito se incrementan al pertenecer a sectores con dificultades para acceder a bienes y servicios.
- La identificación de los distintos modos de participación ciudadana en el marco de una sociedad democrática, atendiendo a las nuevas formas de organización social y política (ONG, asociaciones civiles, cámaras empresarias, etcétera).

* El contenido de este apartado incluye una transcripción de los Núcleos de Aprendizajes Prioritarios (NAP) acordados federalmente para algunas áreas de Nivel Primario.

Lengua

- La participación asidua en conversaciones sobre temas de estudio y de interés general, sosteniendo el tema de conversación, realizando aportes que se ajusten al contenido y al propósito (narrar, describir, ejemplificar, dar su opinión y justificarla, solicitar aclaraciones, formular preguntas y respuestas, entre otros), incluyendo ejemplos, explicaciones y un repertorio léxico acorde al tema de conversación, como también las expresiones lingüísticas pertinentes para manifestar opiniones, acuerdos, desacuerdos o justificar las afirmaciones realizadas.
- La participación en entrevistas para profundizar un tema de estudio o de interés general, lo que supone prepararse para ese momento (elegir el tema y la persona a entrevistar, informarse; elaborar el cuestionario previendo fórmulas de tratamiento, apertura y cierre y pautando el orden de las intervenciones) y realizarla teniendo en cuenta que podrá tener adaptaciones o reajustes; utilizar un vocabulario acorde al tema tratado.
- La participación en situaciones de lectura, con los propósitos de leer para aprender, para hacer, para informarse, para averiguar un dato, de distintos textos presentes en medios periodísticos gráficos. Uso de estrategias de lectura adecuadas a la clase de texto y al propósito de la lectura (consultar el paratexto; reconocer la intencionalidad del texto; relacionar los datos del texto con sus conocimientos; detectar la información relevante; establecer relaciones entre el texto, las ilustraciones y/o los esquemas que puedan acompañarlo; reconocer algunos procedimientos propios del texto leído (ejemplos, definiciones y comparaciones, en el expositivo; secuencialidad, en el narrativo; turnos de intercambio, en la conversación; partes y características, en el descriptivo).

- La escritura de textos periodísticos con un propósito comunicativo determinado: crónicas, presentando las personas, respetando el orden temporal y causal de las acciones e incluyendo descripciones y diálogos; exposiciones de al menos tres párrafos que incluyan presentación del tema, desarrollo y cierre y ejemplos; notas de opinión que contengan apreciaciones subjetivas y argumentos fundamentados; cartas personales respetando el formato propio de la carta e incluyendo rutinas convencionales.

Ciencias naturales

- El reconocimiento del hombre como agente modificador del ambiente y de su importancia en su preservación.

Tecnología

- La utilización y el análisis de diferentes maneras de comunicar la información técnica correspondiente a un proceso tecnológico. Esto supone: identificar el tipo de instructivos utilizados para comunicar la información técnica (dibujos, bocetos o planos, secuencias de instrucciones, diagramas, otros), y el porqué de su utilización; representar mediante dibujos, bocetos o planos la planificación de la distribución espacial de procesos, teniendo en cuenta la secuencia temporal de las operaciones.

¿Cómo enseñamos?

La estrategia elegida es la elaboración de una publicación periódica escolar con noticias e información sobre temas de tránsito y seguridad vial. La publicación incluirá noticias y artículos periodísticos de distinta intencionalidad (crónicas, de opinión), que hablan de siniestros y pro-

blemas de tránsito, también de soluciones y acciones positivas que se llevan a cabo (por parte del Estado, de las asociaciones civiles y de la comunidad), así como cartas de lectores, publicidad, entrevistas.

El desarrollo de las actividades que se presentan a continuación está pensado a partir de situaciones problemáticas a los fines de que los alumnos y alumnas las analicen y planteen y desarrollen modos diversos de solución. Asimismo, se orientan a la recolección, comprensión y producción de textos periodísticos con distinta intencionalidad y formato.

Momento 1. Observación y análisis de un afiche

**QUE UN LLAMADO NO CIERRE
EL ÚLTIMO NEGOCIO DE TU VIDA**

No uses el celular cuando manejes.
Si se puede evitar, no es un accidente. Disfruta de las vacaciones.

Agencia Nacional de Seguridad Vial

Ministerio de Salud y Protección de la Nación

También puede ser de los spots de la ANSV:

<http://www.mininterior.gov.ar/ansv/campanias/audiovisual.php?idName=segVial&idNameSubMenuDerPrincipal=segVialCampanas&idNameSubMenu=&idNameSubMenuDer=segVialCampanasiodicoEscolar.php>



Analizar la leyenda “Si se puede evitar, no es un accidente”.

Los/as alumnos/as encontrarán una reproducción del afiche en el cuaderno de actividades (Actividad 6). A partir del mismo podrán reflexionar: ¿Qué muestra la imagen?, ¿cómo se relaciona la imagen con la leyenda?

A continuación se les podría solicitar que arriesguen definiciones para “accidente”. Para ello, se les puede interrogar: “¿Qué es un accidente?” y, anotar en el pizarrón “Un accidente es...” y completar con los enunciados que los alumnos y alumnas propongan espontáneamente.

Momento 2. Imaginar y recordar situaciones de tránsito

Se puede invitar a las alumnas y alumnos a que imaginen la secuencia de hechos que rodean a la escena representada en la imagen, considerando como posibilidad la ocurrencia de un incidente con daños. Suge-

rirles que piensen en accidentes que recuerden, que relaten oralmente los hechos, siguiendo un orden cronológico, y diferenciando el momento previo al incidente, el momento en que se produce el incidente y el momento posterior al mismo. Por ejemplo: “Una mujer venía con su auto por la ruta. Iba hablando por celular, de pronto, chocó”. Luego se los podrá invitar a que grafiquen la situación que evocaron.

Momento 3. Análisis de las situaciones

Para esta instancia se sugiere la realización de una serie de preguntas tales como:

¿Cómo fue la situación, la secuencia de hechos? ¿Quiénes participaron? ¿Quiénes estuvieron presentes y quiénes estuvieron involucrados sin estar presentes en ese momento en que ocurre el hecho?

¿Qué normas debían cumplirse en esa situación (velocidad, sentido y mano de circulación, circulación por la calzada y no por la banquina, uso del celular, uso de cinturón de seguridad, licencia de conducir, condiciones técnicas del vehículo, no consumo de alcohol, por ejemplo)?

¿Cuál es la función de cada una de esas normas? ¿Cuál deducen que no se está cumpliendo? ¿Qué riesgos implica no cumplir con esa norma?

Momento 4. Definición del concepto de accidente

Para cerrar esta primera actividad e intentar una conclusión, podría resultar interesante invitar a los alumnos a leer nuevamente las elaboraciones acerca del concepto de “accidente” que se enunciaron al principio de la clase y se anotaron en el pizarrón, a fin de reflexionar:

¿Hay alguna de las definiciones que les parece la más acertada?, ¿po-

demos completarla?, ¿escribimos una nueva definición?, ¿y por qué “si se puede evitar no es un accidente”?, ¿y si no es un accidente, qué es?, ¿cómo podríamos llamar a lo que ocurrió?

En esta última indagación, el/la docente puede ofrecer posibles términos a utilizar, tales como siniestro o hecho de tránsito o bien puede optar por definir a ese “accidente” conforme su forma de producción como choque, colisión, o lo que concretamente haya sucedido (ver recuadro).

La clasificación de los siniestros viales se puede realizar según los siguientes criterios:

- a) por su situación: urbanos; interurbanos (que a su vez se pueden clasificar según el tipo de vía que se trate –nacional-provincial-autopista).
 - b) por su resultado: con lesiones (leves, graves y gravísimas); fatales; con daños a la propiedad.
 - c) por el número de protagonistas: accidente simple (un solo vehículo que choca, despista, vuelca de costado, cae, se incendia, raspa, o roza); accidente múltiple (ocurren entre dos o más unidades de tráfico. Dentro de este grupo se encuentran los atropellos al peatón, a las motos o bicicletas por parte de un vehículo de mayor porte).
 - d) por su forma de producción: choque (cuando el vehículo impacta contra un elemento fijo o no de la vía que pertenezcan o no a ésta); colisión (encuentros violentos entre dos o más vehículos en movimiento. Éstas a su vez se dividen en frontales, embestida, perpendicular, oblicua, por raspado, salidas de la vía, etc.)
- (En “Manual de Formación en Tránsito y Seguridad Vial”. Secretaría de Seguridad Interior y Agencia Nacional de Seguridad Vial. 2010.)

Sobre el final, se les anunciará que, a partir de la próxima clase, van a trabajar con noticias referidas al tránsito en la vía pública. Entonces, se les pedirá que seleccionen y traigan una noticia. Además, ya se les puede anticipar que las noticias que elijan las van a utilizar durante varias clases, así que no tiene que ser una noticia cualquiera, sino una que elijan por algún motivo especial. Así, para incentivar la participación de las familias, se les puede indicar que la búsqueda de la noticia la hagan con ayuda de un adulto de acuerdo con lo que piensan que sería interesante trabajarla.

Ya desde la primera clase el/la docente podrá inaugurar el espacio **Notivial** de la lámina mural correspondiente a este ciclo. Por ahora, podrán pegar un cartel que diga: “Próximamente”.

En la sección **Estamos trabajando** resultaría útil el recordatorio “Necesitamos traer noticias sobre el tránsito en la vía pública”.

• Uso de la lámina

Momento 1. Presentación de las noticias

Para iniciar esta nueva actividad, los alumnos y alumnas presentarán las noticias que seleccionaron y trajeron. ¿Cómo presentarlas? Una manera posible es invitarlos a que lean los titulares, que cuenten qué dice la noticia y por qué la eligieron. El/la docente también puede hacer un relevamiento para ver si algunos alumnos y alumnas coincidieron en la misma noticia o en los motivos por los que eligieron esos artículos periodísticos.

Luego, se sugiere pensar con los alumnos y las alumnas una manera de clasificar las noticias según su contenido: las que hablan de problemas viales y las que hablan de acciones de prevención o de

mejora de la vía pública y de las condiciones de circulación. Existe la probabilidad de que todas o la mayor parte de las noticias hablen de problemas (“accidentes”, principalmente). Este es un buen indicador que podrá retomarse al final de la clase, cuando se les anuncie que la próxima actividad será conocer qué se hace a favor del tránsito y la movilidad.

En el cuaderno de actividades de los alumnos y las alumnas (Actividad 7) y en el anexo Recursos de esta secuencia se incluyeron noticias que pueden utilizarse si se desea hacer un primer análisis en el que todos los chicos y chicas trabajen sobre un mismo texto.

Momento 2. Análisis de las situaciones que presentan las noticias

La actividad sugerida para este momento es similar a la del momento 3 de la clase anterior, sólo que en esta oportunidad es recomendable propiciar un análisis sistemático de los eventos, acorde al paradigma de la seguridad vial que se expuso en la fundamentación de esta secuencia.

En ese sentido, el análisis de las noticias tendría en cuenta la identificación de:

- las tres etapas -previa, durante y posterior-;
- los factores humanos, ambiental y físico técnico;
- los hechos problemáticos, sus causas y/o sus consecuencias;
- la presencia de normas y transgresiones;
- los actores participantes e involucrados, sus acciones u omisiones, intereses, actitudes y conductas, entre otros.

Para guiar el análisis, a continuación se sugieren una serie de preguntas que orienten el intercambio en el aula:

—Según lo que narra la noticia, ¿qué ocurrió?; ¿Y antes de eso, que había sucedido?; ¿Y después?

—Ustedes saben que algunos choques se producen, por ejemplo, cuando hay niebla o la calzada está resbaladiza por las lluvias. ¿Ocurrió algo de esto?, ¿o hubo algún desperfecto en el vehículo?, ¿Y cómo creen que debe actuar el conductor cuando hay niebla para ser prudente?, ¿actuó de ese modo?, ¿Cómo se puede saber si los vehículos están en condiciones de circular o tienen desperfectos?

Lo importante es orientar el diálogo a los fines de que los chicos y las chicas logren apreciar la complejidad de las situaciones de tránsito y la multicausalidad de los siniestros.

Momento 3. Problematicación

En términos generales, lo que se está promoviendo es la problematización de las situaciones. Una instancia de mayor complejización puede obtenerse si la maestra o el maestro propone a los chicos y chicas “ponerse en el lugar de...”. Son variadas las estrategias para conseguir la empatía y el reconocimiento de que existen distintas perspectivas frente a un acontecimiento y que, muchas veces, se plantean dilemas. Algunas opciones son: pedir que narren uno de los hechos como si fuesen el conductor, o el peatón, o un familiar de una persona que resultó dañada; dramatizar la escena o parte de ella, generando diálogos entre participantes; hacer el simulacro de “rebobinar”, de volver atrás en el relato para poner atención en un detalle, por ejemplo.

Momento 4. Cierre

El momento de cierre de esta clase está pensado como la oportunidad de suscitar una nueva “preocupación” o “incertidumbre”, en términos pedagógicos, en los chicos y chicas.

Una línea de diálogo que podría ayudar a este propósito es:

-La clase pasada dijimos que un accidente es (recordar definición). Ya sabemos que si se puede evitar, no es un accidente. Entonces, ¿hoy estuvimos analizando accidentes u otra cosa?, ¿cómo llamaríamos a los hechos de los que hablamos?; ¿Esos hechos, se podrían haber evitado?, ¿cómo?; De eso hablaremos la próxima clase, vayan pensando y traigan sus ideas. Pueden ir anotándolas en esta hoja que pego en nuestro mural. También traigan noticias que hablen de maneras de evitar siniestros de tránsito.

En la sección **Estamos trabajando** se puede pegar una hoja en blanco para que vayan anotando ideas acerca de cómo evitar los siniestros en la vía pública.

Para crear expectativas, el “Próximamente” que se colocó en Notivial puede reemplazarse, por ejemplo, con : “¿Ya sabés qué es Notivial? Pronto te vas a enterar”.

En esta instancia, se espera que los alumnos y alumnas reconozcan problemas en la circulación por el espacio público, los cuales generan incidentes o siniestros que ponen en riesgo la integridad física y la vida de las personas. También que esos problemas se deben a causas humanas, técnicas y ambientales. Ahora es el momento de comenzar a pensar posibles soluciones. Vale aclarar que no se está pensando exclusivamente en soluciones concretas, que puedan llevarse a la

• **Uso de la lámina**

práctica con intervención de los niños y las niñas de quinto grado. Si bien será bienvenido este tipo de alternativas de solución (como la realización de una campaña de sensibilización, o el pedido formal a una autoridad para la colocación de un semáforo en el barrio, por ejemplo), esta actividad busca desarrollar la habilidad para pensar estratégicamente.

Para ello, se requiere:

- continuar analizando las situaciones en su complejidad y multi-causalidad;
- identificar los actores responsables o involucrados en esa situación, sus intereses y capacidades;
- los recursos de los que esos actores disponen o podrían conseguir;
- las prioridades de resolución;
- el tiempo que lleva implementar una medida o poner en práctica una acción;
- la idea de que una intervención puede provocar efectos no deseados o derivar en nuevas necesidades.

A modo de ejemplo:

Se identifica que uno de los daños más graves y frecuentes que sufren los ciclistas al colisionar son los traumatismos en la cabeza. Entonces los chicos y las chicas proponen como solución el uso obligatorio de cascos. Esta decisión afectaría a las autoridades de la jurisdicción local (provincial o municipal) que será responsable de controlar la norma que establece esa obligatoriedad. También están involucrados los propios ciclistas, que deben tomar conciencia de los beneficios de utilizar casco y también conocer la obligatoriedad de

su uso y las sanciones que podrán recibir por infringir la norma. Para ello, se deberá dar publicidad a la nueva disposición y realizar una campaña efectiva de promoción.

¿Quién se encargará de estas acciones?

¿Qué recursos materiales y humanos se necesitan?, ¿se dispone de ellos?, ¿cómo se los puede utilizar de modo que se los aproveche de la manera más eficiente y eficaz?

¿Qué sanciones se le aplican a quienes circulan en bicicleta sin casco?

¿Qué respuesta se les dará a quienes sostengan que llevar un casco les incomoda y que por lo tanto ven reducida su capacidad de conducir con atención?

¿Hay disponibilidad de cascos para ciclistas en el mercado, con las condiciones de seguridad requeridas y a precios accesibles para todas y todos los ciclistas?

Momento 1. Abrir paso a la resolución de problemas

Una posible manera de dar inicio a esta clase es retomar la conversación con la que se cerró el encuentro anterior. En términos generales, se trata de anunciar que se van a comenzar a identificar maneras de solucionar los problemas en el tránsito y la circulación, analizarlos y pensar nuevas soluciones. Es decir, los chicos y las chicas de quinto van a adoptar el rol de especialistas, de personas que saben mucho del tema por diversos motivos, y van a pensar, evaluar, mejorar y dar a conocer sus propuestas.

Un buen comienzo para motivarlos y mostrar cómo desarrollan soluciones los verdaderos especialistas, es leerles acerca de un caso real, como es la política de Visión Cero llevada adelante en Suecia (leer documento). Durante la lectura, resultaría aconsejable que el maestro o la maestra se detenga para preguntar y facilitar la comprensión. También puede tomar nota en el pizarrón de la información importante (medidas, resultados, etc.). Una vez que la nota ha sido leída completa, se puede conversar sobre el contenido en forma global:

¿Qué problemas tenían?

¿Cuáles eran las principales causas?

¿Cómo trataron de resolverlas?

¿Por qué creen que el plan se llama “Visión cero”?

¿Qué piensan de ese plan? ¿Saben si aquí donde vivimos existe un plan similar?

Un ejemplo de soluciones posibles

La visión sueca sobre seguridad vial: tolerancia cero con las colisiones

El alto nivel de conciencia sobre la seguridad vial en Suecia ha reducido el número de víctimas mortales en el tránsito del país.

La política de la **Visión Cero**, una forma revolucionaria de pensar la seguridad vial, ha llevado a Suecia a reducir considerablemente el número de muertes y de lesiones graves en sus carreteras. Hoy su política vial es copiada en países del mundo

entero.

[...] La idea básica subyacente en la política de la **Visión Cero** es que: las lesiones graves y las muertes en las carreteras no deben tolerarse. Hasta hace poco, las colisiones y las víctimas mortales en el tránsito vial fueron consideradas como un mal necesario, que debía aceptarse en aras de la movilidad personal.

Para terminar con este preconceito Suecia fue uno de los primeros países que exigió legalmente el cinturón de seguridad, tanto para los ocupantes de los asientos delanteros como de los asientos traseros de los vehículos. Los resultados han sido sorprendentes. Las vallas protectoras centrales han reducido los choques frontales en un 80%; la reducción de los límites de velocidad en zonas urbanas ha reducido las lesiones a ciclistas y peatones en un 50%; y se espera que una nueva ley que exige que los menores de 15 años lleven cascos, reduzca esa cifra aún más.

[...] La Visión Cero acepta la idea de que los siniestros seguirán ocurriendo, así que las mejores medidas consisten en minimizar los efectos: se ralentiza el tránsito, se rediseñan los cruces, se instalan barreras de seguridad y se eliminan los objetos rígidos a lo largo de las carreteras, como árboles y rocas.

En la reducción de los siniestros ha desempeñado también un papel clave la industria sueca de automotores. Los dos principales fabricantes suecos de automóviles tienen una gran reputación en el campo de la seguridad. [...] Ahora se estudia una nueva gama de tecnologías avanzadas para prevenir accidentes. Una de ellas es la del freno automático dotado de un

radar en la rejilla del automóvil que monitorea la distancia con el vehículo de enfrente.

También, los sensores de alcohol incorporados al vehículo, sistemas de visión nocturna similares a los que usan los militares y el control adoptivo de velocidad de cruce para mantener una distancia segura entre vehículos.

ANSV, *Gestión* 2009.

Momento 2. Identificar soluciones

El segundo paso de esta actividad, es poner la atención en casos reales ocurridos en nuestro país, si es posible de situaciones que resulten significativas para los alumnos y alumnas debido a la localización geográfica o al tema que tratan.

Para ello, se sugiere recurrir a la lectura de las noticias que los alumnos y las alumnas llevaron al aula. Del mismo modo que en el momento anterior, se podrá instalar el interrogante, durante o al finalizar la lectura, para guiar la interpretación: ¿De qué habla la noticia?, ¿qué acciones se realizan?, ¿qué medidas se tomaron o se van a tomar?, ¿qué problemas buscan resolver o prevenir?, ¿qué les parece?, ¿realmente se resolverán esos problemas?, ¿por qué?, ¿se podrán presentar contratiempos?, ¿cuáles?

Momento 3. Proponer soluciones

Los chicos y chicas han analizado, desde la perspectiva de observadores externos, distintas soluciones para reducir los problemas de

tránsito en la vía pública. Ahora, llega el momento de que sean ellos los que propongan las soluciones: —¿Y ustedes, qué ideas tuvieron?

De este modo, se los convocará a una puesta en común de las ideas que los alumnos y alumnas anotaron en el mural, en sus carpetas o simplemente pensaron. Se los indagará acerca de sus ideas: ¿Se repiten?, ¿coinciden?, ¿qué problemas buscan resolver?, ¿les parece que realmente los resolverán?, ¿por qué?, ¿y quién se ocuparía de llevar a la práctica esas propuestas?, ¿qué se necesitaría para eso?, ¿cómo se consigue lo que se necesita?

• **Uso de la lámina**

Una forma de dar relevancia al aporte que los chicos y las chicas han hecho en la lámina mural es pedir a uno/a o dos de ellos/as que se acerquen y lean las anotaciones.

Momento 4. Sistematización

Para cerrar esta clase dedicada a pensar en términos de resolución de problemas, resultaría conveniente organizar y sistematizar las ideas y la información expresadas. Un recurso de apoyo para este propósito puede ser un cuadro de dos columnas dibujado en el pizarrón. Entre todos, podrán armar una lista de problemas y factores de riesgo, en una columna, y en la otra, enumerar soluciones y medidas de prevención. ¿Qué solución sirve para cada problema? Unir con flechas y, si es necesario, rearmar el cuadro. Luego, podrán copiarlo en sus carpetas.

• **Uso de la lámina**

Copiar el cuadro en un papel y pegarlo en **Estamos trabajando**.
“Ya llega... ¡Notivial!”

Esta segunda etapa de la propuesta implica abocarse a la producción de un periódico escolar, **Notivial**, que permitirá resignificar el trabajo realizado con las situaciones problemáticas y los contenidos viales, además de los contenidos de Lengua, Ciencias Sociales y Tecnología.

En principio, **Notivial** está pensado como un periódico mural. ¿Cuáles son las características de un periódico mural?

- Lo que lo define como tal es su presentación: en una cartelera o espacio especialmente dispuesto sobre una superficie (pared o similar), ubicado en un lugar de circulación, donde pueda ser visto y leído con comodidad.
- Mantiene las secciones, los elementos y el tipo de textos de cualquier publicación periódica. Las notas que se publican tienen formato periodístico, en sus distintos géneros (crónica, noticia, artículo de opinión, entrevistas, editorial, columna, etc.); van acompañadas por fotografías, ilustraciones, gráficos. Se incluyen también cartas de lectores, humor, notas de color, publicidad, información útil, por ejemplo.
- Es dinámico: se renueva permanentemente para mantenerse actualizado. Cabe señalar que es conveniente estipular de antemano qué secciones se actualizarán y con qué frecuencia para establecer rutinas de trabajo e incentivar a que los participantes asuman compromisos.
- Debe resultar atractivo y poder leerse sin dificultad estando parado frente a él.

En este sentido, la elaboración y la renovación de **Notivial** no tiene

Los periódicos escolares

un tiempo previsto de duración. Los maestros y las maestras, en el marco de lo que hayan proyectado las escuelas, serán quienes evalúen y definan cómo y durante cuánto tiempo trabajarán en este proyecto.

Sobre el trabajo con periódicos escolares, se recomienda consultar: “Los medios de comunicación en la escuela: un abordaje reflexivo, una actitud crítica”, Ministerio de Educación, Ciencia y Tecnología, 2006. Disponible en http://www.me.gov.ar/escuelaymedios/material/los_medios.pdf “Elaboración de periódicos escolares”. En: <http://www.eduteka.org/PeriodicoEscolar.php>

Momento 1. Presentar Notivial

Los docentes instalaron el nombre del periódico **Notivial**, a medida que se realizaron las actividades anteriores. Ahora llegó el momento de explicarles a los alumnos y las alumnas de qué se trata. La opción más interesante es plantear los lineamientos generales y definir los detalles con los mismos chicos y chicas, entre todos.

Momento 2. Organizar el trabajo

Para acompañar la organización del periódico, el/la docente puede orientarlos con preguntas tales como:

- ¿Cuál es el objetivo del periódico?; ¿A quiénes estará dirigido?; ¿Qué queremos transmitir como información más importante?

- ¿Qué elementos va a incluir?; ¿Qué secciones va a tener?; ¿Qué espacio se va a utilizar?; ¿Qué tiempo se le va a dedicar?
- ¿Quiénes van a participar?; ¿Cómo se distribuirán las tareas?; ¿Trabajarán en equipos (redactores, editores, fotógrafos, entrevistadores, ilustradores, por ejemplo)?; ¿A quiénes podemos pedirles su colaboración?
- ¿Qué se va a hacer en el aula y qué actividades se podrán hacer en casa?; ¿En qué horas?

Momento 3. Preparar y publicar el material

A partir de esta instancia, se llevarán a cabo distintas tareas relacionadas con la selección y producción de materiales para publicar en el periódico mural.

Los alumnos y las alumnas, con la participación de sus familias y la colaboración de otras personas de la comunidad o de especialistas o referentes especialmente convocados, van a relevar las publicaciones gráficas y a recolectar distintos tipos de notas y otros materiales relacionados con temas viales y de tránsito en los espacios públicos.

Algunos de esos materiales los publicarán directamente; otros constituirán la materia prima para elaborar sus propios materiales. Al seleccionar y elaborar los materiales, se podrán tener en cuenta, entre otras cuestiones:

- Elegir algún tema o eje y focalizarse en él. Este tema o eje

puede cambiar cuando se renueva el periódico o según las secciones que hayan establecido.

- Incluir distintos elementos, factores y problemáticas vinculadas al tránsito y la movilidad en el espacio público. Las obras, las mejoras, los logros, las experiencias y testimonios que ofrecen una perspectiva positiva y constructiva acerca del sistema vial deben tener un espacio destacado en el periódico si lo que se desea es fortalecer uno de los pilares de la educación vial: las personas somos actores con capacidad de incidir en esta construcción colectiva que es la sociedad.
- Considerar distintos componentes del sistema vial: normas, infraestructura, señalización, elementos de seguridad, distintos protagonistas del espacio vial (peatones, conductores, pasajeros) y agentes involucrados (Estado, organizaciones sociales, empresas, etc.), vehículos, entre otros.
- Dedicar tiempo a presentar y repasar los formatos y las características de estilo de los diferentes géneros periodísticos e intencionalidades discursivas.
- Incentivar la realización de esquemas, croquis e infografías que representen tanto los hechos ocurridos en la vía pública como las obras e innovaciones tecnológicas que se proponen aplicar.

Otra recomendación es promocionar el periódico. Cada vez que se renueva, se puede colocar un aviso en el espacio **Notivial** de la lámina y, además, enviar una nota a las familias para invitarlas a ver y leer.

Momento 4. Reflexionar y evaluar

Esta instancia se ubica en el último lugar de acuerdo con un criterio lógico, pero no porque deba realizarse al final del proyecto. Todo lo contrario, después de cada jornada de trabajo o de cada actividad, cuando se analizan noticias, cuando se interpretan problemas y se resuelven dilemas al intentar buscar soluciones, se presentan oportunidades para la reflexión que es recomendable aprovechar.

En algunos casos, la reflexión estará asociada con los contenidos viales y con el lugar de los alumnos y alumnas en el espacio público. Volviendo al ejemplo del uso del casco para los ciclistas, se podría preguntar: ¿y nosotros, usamos casco?, ¿lo usaríamos si fuese obligatorio?, ¿por qué?

En otros casos, la reflexión podrá apuntar a una autoevaluación, para observar el desempeño individual y el grupal en el desarrollo de las tareas, y a un proceso de metacognición, para reconocer qué se aprendió y de qué manera.

Las reflexiones acerca del papel de chicos y grandes como actores participantes en el espacio vial podrán orientarse a expresar y asumir compromisos. Cuando eso se logre, será un buen momento para inaugurar el espacio **Mejoremos nuestra calidad de vida** de la lámina.

Punto de llegada

Desde la perspectiva de la enseñanza y el aprendizaje, la meta a alcanzar es que los alumnos y las alumnas logren una concep-

• Uso de la lámina

tualización fundamental (accidente-casualidad-inevitable por oposición a siniestro-causalidad-evitable) que les permita analizar y comprender los hechos asociados a un tránsito del espacio público más seguro.

Asimismo, el otro punto de llegada es, en realidad, un comienzo: la puesta en funcionamiento de un periódico mural de aula o institucional (de acuerdo con las características de cada contexto escolar y de la decisión de el/la docente) que seguirá nutriéndose con la participación de toda la comunidad escolar.

¿Qué más?

Una alternativa es publicar el periódico en Calameo (<http://www.eduteka.org/Calameo.php>)

Otra alternativa es realizar un periódico de manera digital (blog). Para ello se puede consultar la siguiente página:

<http://www.eduteka.org/PeriodicoEscolarDigital.php>

Recursos

Lámina correspondiente al segundo ciclo; Cuaderno de actividades de alumnos/as.

Noticias representativas para el análisis:

DOCE MUERTOS Y 18 HERIDOS AL VOLCAR UN MICRO
EN UNA RUTA DE SANTIAGO DEL ESTERO

El reventón que terminó en tragedia

El ómnibus recorría una ruta provincial y se dirigía a la ciudad de La Banda. A las 4.30 de la madrugada, reventó un neumático delantero y el conductor perdió el control. El micro volcó. El chofer es una de las víctimas fatales.

- Por Pedro Lipcovich

El vuelco de un micro en Santiago del Estero, que arrojó 12 muertos y 18 heridos, admite una causa probable inmediata: el reventón del neumático delantero izquierdo. Y postula una causa probable estructural: la falta de mantenimiento y revisiones periódicas de los neumáticos, que a su vez pudo conducir al reventón. El siniestro se produjo en una ruta provincial, cerca de la localidad de Las Delicias, a 250 kilómetros de Santiago. La mayoría de los muertos viajaba

en la parte trasera del vehículo y, al volcar, fueron aplastados contra sus asientos. Entre ellos está el chofer, que tenía 52 años. El ómnibus pertenecía a la empresa San José. Un perito en seguridad vial explicó a este diario por qué el verdadero estado de un neumático sólo puede verificarse mediante una revisión especializada, señaló que el “recapado” no garantiza el estado de las bandas laterales, que pueden causar el reventón, y destacó que los neumáticos tienen fecha de vencimiento: cinco años desde su fabricación.

El siniestro se produjo a las cuatro y media de la madrugada de ayer. El ómnibus Mercedes Benz de la empresa San José, conducido por Arsenio González, de 52 años, se dirigía a la ciudad de La Banda desde San José del Boquerón, por la ruta que une los departamentos de Copo, Pellegrini, Jiménez y La Banda. A la altura de Las Delicias –a unos 250 kilómetros de la capital de la provincia–, en un tramo recto y bajo buenas condiciones climáticas, “se escuchó una explosión” –relató uno de los sobrevivientes– y el vehículo se descontroló. Según el chofer Claudio More, que iba como acompañante en ese tramo, “la goma delantera izquierda reventó y el micro siguió por la banquina hasta que volcó”.

Entre los tumbos se desprendió parte del techo, saltaron los asientos y muchos pasajeros fueron despedidos a más de 40 metros. Murieron 12 personas, entre ellas el chofer González. La mayoría de los pasajeros eran campesinos de San José del Bo-

querón. Murieron: Humberto Pavlacino y su hijo Gabriel; Timoteo Villarreal; Víctor Villarreal; Humberto Palma y su esposa, Ceferina Valdivia; Alberto Bernabé Aranda; Omar Alcides Escobar; Regina Masa Santos y Roberto Sotelo. Una de las víctimas fatales, una mujer, no había sido identificada hasta anoche.

Diez de los 18 heridos fueron trasladados de urgencia al hospital Padilla, de San Miguel de Tucumán (a 150 kilómetros de Las Delicias). Marcelo Montero, jefe de emergencias de ese establecimiento, explicó que dos de ellos “fueron derivados a otros hospitales porque tenían heridas leves”. De los ocho que permanecen allí, la más grave es una joven de 20 años, Dolores Cuéllar: “Está en terapia intensiva, con respirador artificial; el pronóstico es reservado”, precisó el profesional.

Según algunos de los sobrevivientes, el ómnibus circulaba a alta velocidad. Una sobreviviente testimonió que “la mayo-

ría de los que murieron iban atrás y quedaron aplastados entre el techo y los asientos. Nosotros –los heridos– tratábamos de salir y pedíamos ayuda a los gritos”.

Según fuentes policiales, “las cubiertas del micro no estaban muy bien: estaban recapadas”. Página/12 consultó a Hernán De Jorge, responsable del departamento de seguridad vial del Cesvi (Centro de Educación y Seguridad Vial): “El recapado de la banda de rodamiento no garantiza el estado de las bandas laterales. Muchas veces los neumáticos fallan porque tienen cortes laterales, provocados por ‘cordonzos’, piedras o baches. Cuando, a partir de una falla lateral, se genera un tajo, el neumático pierde toda su presión instantáneamente, y el conductor pierde el control del vehículo”.

Además, “he relevado siniestros de vehículos que volcaron porque el neumático no tenía suficiente presión de aire –

contó De Jorge–. Especialmente en ómnibus y camiones, las presiones deben mantenerse suficientemente elevadas: bajo altas cargas con baja presión de aire, el neumático puede deformarse; los laterales pueden tocar el piso, y la baja presión hace que levante excesiva temperatura”.

“Causas principales de reventones son la velocidad excesiva, el exceso de carga o el hecho de que el neumático haya superado su vida útil”, agregó el perito. Una vez producido el reventón, “es improbable que el conductor de un vehículo pesado pueda controlarlo. La pérdida de aire de un neumático hace que esa parte del vehículo caiga veinte centímetros en forma súbita, y habitualmente se pierde el control”, señaló De Jorge.

La clave –sostuvo el experto– está “en la verificación técnica vehicular (VTV) semestral, que entre otras cosas debe controlar la fecha de vencimiento de los neumáticos” (ver aparte).

DIRECCION GENERAL DE CEREMONIAL,
PROTOCOLO Y MEDIOS

Aprueban la instalación de nuevos semáforos en Junín de los Andes



*Los aparatos podrán controlar velocidades en el área urbana.
El presupuesto original de la obra supera los dos millones*

Se adjudicó la obra en el marco del proyecto Travesía Urbana, que además prevé la señalización de la Ruta Nacional 234 en su paso por la ciudad.

La Dirección de Vialidad Nacio-

nal aprobó la adjudicación de la obra para la instalación de semáforos en esta ciudad. El organismo nacional y el municipio vienen trabajando en lo que se denominó “Travesía Urbana” cuya ejecución ya está

en marcha y prevé la instalación de ocho semáforos, algunos de ellos con un moderno sistema de detección de velocidad, y la señalización de la Ruta Nacional 234 en su paso por la ciudad.

El monto total de la obra asciende a los 2,6 millones de pesos y se viene trabajando en el proyecto desde noviembre de 2008.

Si bien el emprendimiento surgió como parte de la repavimentación de la Ruta Nacional 234 entre el puente de la Rinconada y el lago Villarino, la gestión que encabeza el intendente Rubén Campos planteó la necesidad de readecuar la llamada travesía urbana, a lo largo de unos siete kilómetros, con medidas de control y

ordenamiento vehicular.

Según se indicó oficialmente las obras contemplan la instalación de cinco semáforos de control de velocidad como los instalados en la ex Ruta 237, en la zona de Dina Huapi, en el ingreso a Bariloche, con “señalización vertical y horizontal complementarias; implementación de dos semáforos, uno en acceso noroeste -previo al semáforo de control de velocidad- y otro en acceso suroeste, en correspondencia con el control policial existente; instalación de semáforos de corte en zona de bulevar de la travesía, con proyecto integral de señalización vertical, horizontal y protección de columnas de alumbrado público y de semáforos mediante barandas para defensa”.

Música y ayuda social en el Luna Park

Festival solidario por los chicos del Ecos

En el cuarto aniversario de la tragedia se realizó un nuevo show; las donaciones irán a tres provincias

A cuatro años de la trágica muerte de nueve alumnos y una docente del colegio porteño Ecos, se realizó ayer una nueva edición del Festival Día del Estudiante Solidario, en recuerdo de aquel grupo que falleció en un accidente de tránsito en la ruta nacional 11, de regreso de una obra benéfica en el Chaco.

En esa misma ruta, otras 14 personas perdieron la vida el 26 del mes pasado cuando una Traffic que transportaba a jóvenes de un grupo de ballet chocó con un camión cargado de cañas de azúcar,

conducido por un joven de 18 años.

La sede para la cuarta edición del festival solidario fue el estadio Luna Park, donde, entre otros, tocaron ayer León Gieco, Los Tipitos, Los Auténticos Decadentes y Luis Alberto Spinetta. Unas semanas antes del show ya se había repartido la totalidad de las localidades para esta nueva edición solidaria.

El festival tuvo dos objetivos claros: recordar a las víctimas de la tragedia, de modo que se tome conciencia de la importancia de la seguridad

vial en las rutas del país, y continuar con la tarea solidaria en zonas olvidadas, tal como lo hacían las víctimas al momento de su muerte.

Desde las 11, se montaron stands sobre Bouchard al 400 y Lavalle al 100, en los que voluntarios, familiares y amigos de las víctimas recibían donaciones que eran dispuestas en cajas y cargadas en containers para luego ser distribui-

das en 31 instituciones de tres provincias.

Los destinatarios de las donaciones serán escuelas rurales y salas de primeros auxilios del Chaco, Salta y Santiago del Estero. Las donaciones recibidas fueron alimentos no perecederos, artículos de librería, insumos para botiquines de primeros auxilios y ropas, entre otros.

Material de la campaña de la ANSV:

Si se puede evitar, no es un accidente.

<http://www.mininterior.gov.ar/ansv/campanias/audiovisual.php?idName=segVial&idNameSubMenuDerPrincipal=segVialCampanas&idNameSubMenu=&idNameSubMenuDer=segVialCampanas>

Sexto grado

Caminos seguros



En un contexto educativo de expansión de las nuevas tecnologías, hemos optado por dar prioridad al trabajo con información publicada en Internet y al uso de recursos multimedia. Al mismo tiempo, conscientes de las dificultades de muchas escuelas y docentes de nuestro país para acceder a estas tecnologías, les ofreceremos alternativas para realizar las tareas con los medios tradicionales.

La propuesta de enseñanza para sexto grado es una **Webquest**, una investigación para conocer la estructura vial de la Argentina y las condiciones de lo que comúnmente se denomina *seguridad vial*, atendiendo a las particularidades en el marco de un sistema federal.

A partir del análisis y la interpretación de la información contenida en diferentes fuentes especializadas en el tema (periodísticas, de organismos estatales, de organizaciones no gubernamentales y de la sociedad civil), se buscará identificar y comprender las necesidades y los problemas a resolver para construir de manera solidaria un sistema de circulación responsable. Una vez experimentado este reconocimiento, los alumnos y las alumnas tendrán la oportunidad de elaborar una campaña de concientización y prevención sobre alguna acción vial que los coloque como protagonistas principales en el circular diario de su barrio, localidad, pueblo o región.

Punto de partida

- Si se puede evitar, no es un accidente
- Ajústese a la vida
- Creciendo seguros
- Que un llamado no cierre el último negocio de tu vida
- Cuando manejas, ¿te lo tomás en serio?
- En Argentina se producen dos choques por minuto
- El índice de mortalidad por siniestros de tránsito es como si murieran 130 personas por semana en un accidente aéreo
- Dele la espalda a sus hijos
- Salta: fatal accidente en la ruta provincial N° 5
- Fin de semana largo con 14 muertos en la ruta

En los últimos tiempos, tanto las autoridades estatales como numerosas organizaciones sociales vienen trabajando para implementar campañas de concientización social sobre los siniestros en la vía pública. El objetivo es lograr que todos construyamos una circulación respetuosa y solidaria, que redundará en beneficio de la sociedad en general.

¿Qué piensan acerca de esta problemática?, ¿cuáles consideran que son las principales causas de siniestros con víctimas fatales?, ¿cómo se puede organizar de manera efectiva y sostenida una polí-

tica responsable?, ¿creen que las personas adultas tenemos verdadera conciencia del papel que nos cabe en él?

Si les parece conveniente, pueden compartir estas preguntas con sus colegas y conversar sobre los interrogantes e ideas que surjan espontáneamente. Después, los invitamos a seguir buscando respuestas junto a sus alumnos y alumnas.

¿Para qué?

Fundamentación general

La problemática vial

El informe de gestión de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) correspondiente al año 2009 ofrece un panorama representativo de la condición de nuestro sistema vial dando muestras claras de su carácter de inseguridad.

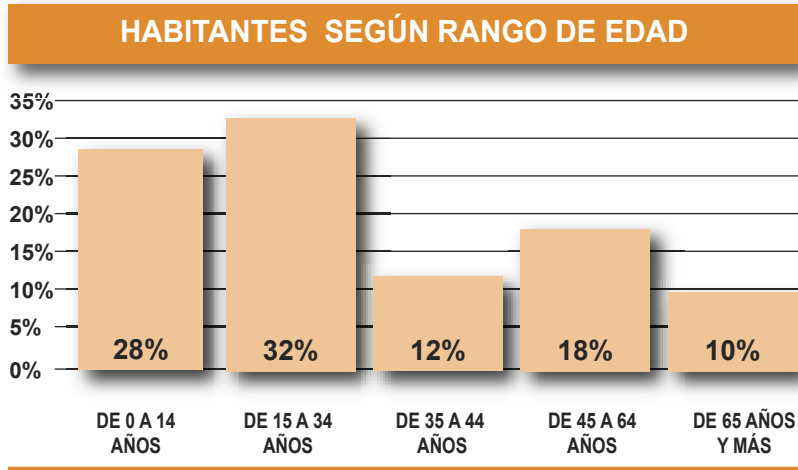
“En el año 2004, la Organización Mundial de la Salud centró su interés en el tema de la Seguridad Vial, poniendo en evidencia que las altas tasas de siniestralidad no son accidentales, casuales o azarosas, sino el resultado de la falta de previsión, prevención y educación. Esto involucra también a nuestro país”.

” [...] Si concebimos las rutas y autopistas como ciudades densamente pobladas por usuarios en permanente movimiento, cuyas relaciones están mediadas por la conducción vehicular, podemos afirmar que las interacciones sociales se desarrollan en un marco cultural amplio, complejo y heterogéneo, atravesado por múltiples variables que determinan diferentes niveles de riesgo. Esta interacción deja al descubierto comportamientos individuales y colectivos en los

que se manifiestan: desorden, violencia, intolerancia, falta de solidaridad, distracción, hostilidad, anomia, con mucha mayor frecuencia que la tendencia al orden y al cumplimiento de las leyes. [...] Miles de personas mueren en Argentina por siniestros de tránsito. Familias, hijos, padres, amigos quedan destruidos anualmente por causas que pueden evitarse. Los que mueren son en general jóvenes que están en el apogeo de su vida. La muerte los encuentra en rutas nacionales, en caminos provinciales, en autopistas, en las calles de las ciudades. La gran mayoría muere por fallas de conducción y porque [...] hay una cultura que no asume el valor de la norma”.

” [...] La gran mayoría de los siniestros viales pueden evitarse, como así también pueden reducirse sus consecuencias”.

” [...] Entendemos a la seguridad vial como una cadena con engranajes, en la cual, si falta un elemento, no funciona el sistema. Estos engranajes: la educación, la prevención, el control y la sanción, son de vital importancia”.



INFORMACIÓN VIAL A NIVEL NACIONAL

FUENTE: DNV

RUTAS O VÍAS	CANTIDAD DE KM	% PAVIMENTADO	% CONSOLIDADO	% TIERRA
RUTAS NACIONALES	38.920	88%	9%	3%
RUTAS PROVINCIALES	202.203	21%	20%	59%
AUTOVÍAS / AUTOPISTAS	2.305	100%	0%	0%

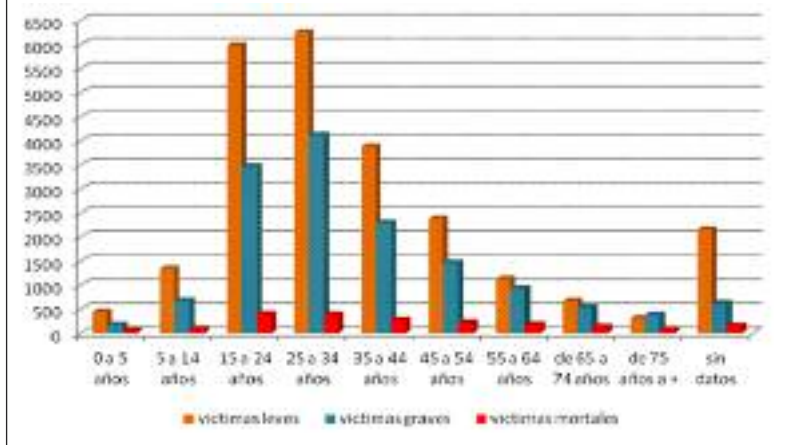
INFORMACIÓN SINIESTRAL NACIONAL AÑO 2007 / 2008

FUENTE: DIRECCIÓN NACIONAL DE OBSERVATORIO VIAL - ANSV

INFORMACIÓN SOCIODEMOGRÁFICA: INDEC. PROYECCIÓN 2008

	2007	2008	VARIACIÓN %
SINIESTROS DE TRÁNSITO CON VÍCTIMAS	73.445	97.454	+32,69%
VÍCTIMAS MORTALES TOTALES	7.439	7.552	+1,52%
VÍCTIMAS MORTALES TOTALES POR 1.000.000 DE HABITANTES	189,0	190,0	+0,52%
VÍCTIMAS MORTALES TOTALES POR 100.000 VEHÍCULOS	93,0	84,3	-9,39%

Victimas de siniestros viales por segmento etario. Año 2009



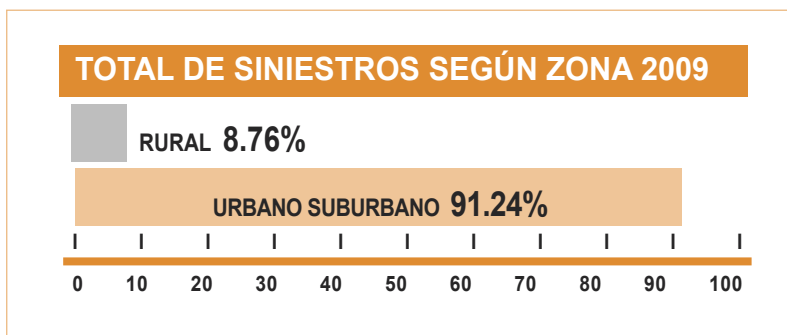
¹ ANSV, Ministerio del Interior de la Nación. Gestión 2009. Disponible en: <http://www.mininterior.gov.ar/ansv/campanias/impresos.php?idName=segVial&idNameSubMenuDerPrincipal=segVialCampanas&idNameSubMenuDerNivel2=segVialPublicaciones>

INFORMACIÓN SINIESTRAL PRIMER SEMESTRE AÑO 2009/2010

	1º Sem. 2009	1º Sem. 2010	VARIACIÓN %
SINIESTROS DE TRÁNSITO	90.356	84.945	-5.99%
VÍCTIMAS FATALES EN EL LUGAR DEL SINIESTRO	1.987	1.803	-9.26%
VÍCTIMAS FATALES EN EL LUGAR DEL SINIESTRO POR MILLÓN DE HABITANTES	49.51	44.97	-9.17%
VÍCTIMAS FATALES EN EL LUGAR DEL SINIESTRO POR 100.000 VEHÍCULOS REGISTRADOS	147.19	121.28	-17.60%

FUENTE: DIRECCIÓN NACIONAL DE OBSERVATORIO VIAL - ANSV
INFORMACIÓN SOCIODEMOGRÁFICA: INDEC. PROYECCIÓN 2009
PARQUE AUTOMOTOR REGISTRADO: DNRPA.

PERIODO 2007-2008-2009			
TIPO DE VEHÍCULO	PARTICIPACIÓN		VARIACIÓN
	AÑO 2008	AÑO 2009	
Automóvil	55,71%	52,49%	-5,78%
Camioneta	12,04%	10,95%	-9,05%
Moto/Ciclomotor	11,79%	15,00%	27,23%
Camión	3,88%	3,21%	-17,27%
Utilitario/Pick Up	3,20%	3,49%	9,06%
Otros	2,99%	4,11%	37,46%
Automotor de alquiler (taxi/remis)	2,26%	3,48%	53,98%
Propulsión Humana	1,66%	1,64%	-1,20%
Cuatriciclo	1,45%	0,53%	-63,45%
Camión con remolque	0,88%	0,54%	-38,64%
Sin datos	0,45%	0,56%	24,44%
Vehículos oficiales	0,38%	0,35%	-7,89%
Maquinaria agrícola o Especial	0,13%	0,04%	-69,23%
Tracción animal	0,11%	0,14%	27,27%
Tractor	0,07%	0,08%	14,29%
Servicio de ambulancia	0,05%	0,12%	140,00%
Tractor con Semiremolque	0,04%	0,06%	50,00%
Total de transporte de pasajeros	2,89%	3,21%	11,07%
Servicio fúnebre	0,01%	0,01%	0,00%
TOTALES	100,00%	100,00%	



Las tablas y gráficos con datos estadísticos fueron extraídos de las publicaciones de la ANSV Seguridad vial en las rutas argentinas, 2009² y Resumen estadístico 2009³.

Antes de comenzar a trabajar en el aula, sería enriquecedor dedicarse un tiempo a analizar y procesar estos datos. Conversen con otros docentes sobre ellos: ¿Los conocían?, ¿los datos reflejan el panorama que tenían sobre la problemática de la circulación vial de nuestro país y de la región?, ¿hay algún dato que les llama la atención?, ¿cuál?, ¿por qué?

Los incidentes viales: un problema de todos

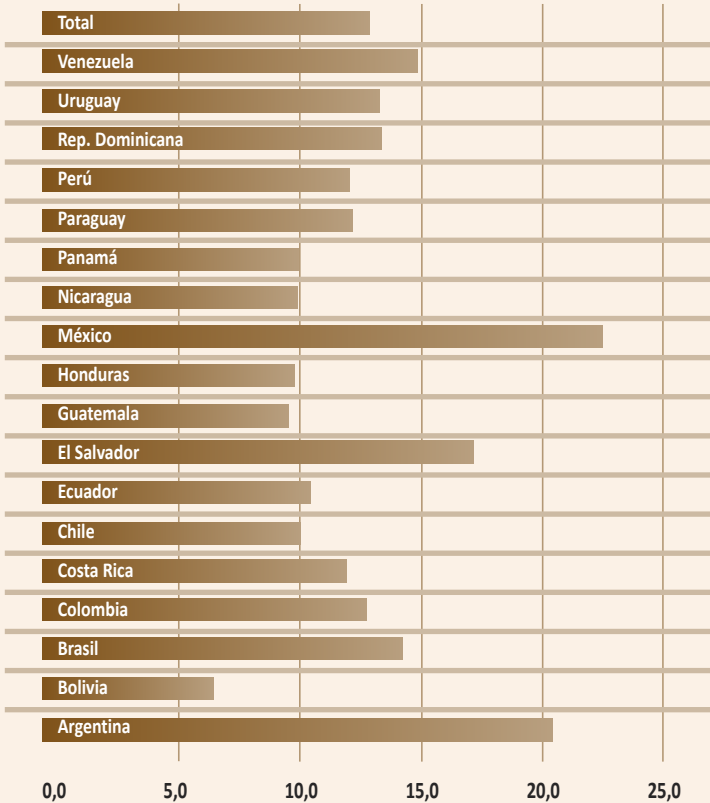
Lamentablemente, las altas tasas de mortalidad -estimada en 26 muertos por cada 100.000 habitantes- permiten hablar de esta problemática en términos de *epidemia*.

² ANSV. Seguridad vial en las rutas argentinas, 2009. Disponible en: <http://www.mininterior.gov.ar/ansv/campanias/impresos.php?idName=segVial&idNameSubMenuDerPrincipal=segVialCampanas&idNameSubMenuDerNivel2=segVialPublicaciones>

³ ANSV. Resumen estadística 2009. Disponible en: <http://www.mininterior.gov.ar/ansv/observatorio/estadistica/2008/2008.pdf>

Los siniestros de tránsito son la primera causa de muerte entre los 15 y los 44 años.

Tasa de mortalidad por accidentes viales cada 100.000 habitantes - 2006



Por otra parte, en general, las normas han establecido con buenos criterios los topes de alcohol en sangre para conductores, el uso obli-

gatorio del cinturón, los máximos de velocidad para zonas urbanas y rurales, entre otras disposiciones. Sin embargo, se registra un marcado déficit en la aplicación efectiva de estas normas. Es decir, se presenta una situación general de falta de aplicación, control y sanción de las normas frente a la transgresión realizada; lo cual *invita* a seguir transgrediéndola.

Los estudios y las conclusiones de especialistas coinciden en señalar que el factor humano es responsable de la mayor parte de los siniestros de tránsito y concuerdan en que la motivación de esa falla reside en una cultura vial inadecuada, que carga la responsabilidad en el otro y que elude el respeto por la norma.

Frente a este escenario, esta secuencia de actividades se propone:

- Propiciar el conocimiento de la problemática de los incidentes viales en nuestro país por medio de una investigación de fuentes oficiales de organismos especializados, gubernamentales y no gubernamentales.
- Estimular la interpretación multicausal de los siniestros de tránsito a partir de la consideración de los distintos factores que intervienen: humanos, ambientales y físicos, poniendo énfasis en el análisis de los primeros.
- Favorecer la identificación y la comprensión de las acciones gubernamentales y no gubernamentales de concientización, promoción y prevención en relación con la circulación responsable en la vía pública.
- Incentivar la valoración de la acción individual solidaria como posibilidad de intervenir en la construcción colectiva de la sociedad y en la configuración de una cultura vial responsable y solidaria.

- Promover la producción de materiales y campañas que contribuyan a la construcción de un sistema de circulación seguro y responsable.

¿Qué enseñamos?*

Esta propuesta incluye contenidos de distintas áreas curriculares de acuerdo a lo establecido en los Núcleos de Aprendizaje Prioritarios (NAP). Los mismos fueron seleccionados teniendo en cuenta la complejidad de la problemática (los siniestros de tránsito en nuestro país), como así también la estrategia que se eligió para abordarla.

El desarrollo de esta secuencia necesita y, al mismo tiempo, permite, poner en juego y desarrollar distintos saberes y habilidades.

Formación ética y ciudadana

El conocimiento de las normas y señales de tránsito básicas para la circulación segura por la vía pública como peatón y como usuarios de medios de transporte.

La identificación de grados de responsabilidad y de factores que influyen en la problemática del tránsito (infraestructura, políticas, control del Estado, factor ambiental, factor humano) a través del análisis de situaciones problemáticas.

La participación en reflexiones sobre situaciones conflictivas en diversos contextos sociales (relevadas de crónicas periodísticas y de otras fuentes), distinguiendo en ellas problemas en el marco de una discusión argumentativa y considerando la diversidad de opiniones y puntos de vista.

* El contenido de este apartado incluye una transcripción de los Núcleos de Aprendizajes Prioritarios (NAP) acordados federalmente para algunas áreas de Nivel Primario.

El reconocimiento de que la acción humana es condicionada pero libre, distinguiendo en cada acción motivos, fines, medio y resultados a través de la representación de dilemas reales e hipotéticos.

Ciencias sociales

El análisis de las relaciones entre los distintos niveles político-administrativos del Estado (nacional, provincial y municipal) para identificar acuerdos y conflictos inter-jurisdiccionales. (NAP Ciencias Sociales, 6° año)

Lengua

La participación asidua en situaciones de lectura con propósitos diversos (leer para aprender, para informarse, para hacer, para averiguar un dato, para compartir con otros lo leído, para confrontar datos, por goce estético) de distintos textos presentes en diferentes portadores, en variados escenarios y circuitos de lectura (bibliotecas de aula, escolares y populares, ferias del libro, entre otros).

Esto requiere poner en juego, con la colaboración del docente, estrategias de lectura adecuadas a la clase de texto y al propósito de la lectura: consultar algunos elementos del paratexto, reconocer la intencionalidad del texto, relacionar los datos del texto con sus conocimientos, realizar inferencias, detectar la información relevante, establecer relaciones entre el texto, las ilustraciones y/o esquemas que puedan acompañarlo, inferir el significado de las palabras desconocidas a través de las pistas que el propio texto brinda -por ejemplo: campos semánticos o familias de palabras- y la consulta del diccionario, determinando la aceptación correspondiente. Reconocer procedimientos propios del texto leído y emplear diversas estrategias para recuperar posteriormente la información relevante de ma-

nera resumida según el propósito. Reformular el texto utilizando expresiones más generales y conectando adecuadamente las ideas. Monitorear los propios procesos de comprensión, para recuperar lo que se entiende así como identificar y mejorar la comprensión de lo que no se ha entendido, a través de preguntas al docente y de la relectura. Leer con fluidez frente a un auditorio en situaciones que le den sentido a esa práctica. (NAP, Lengua 6to. año)

La producción -con la colaboración del docente o de manera autónoma- de exposiciones individuales y grupales referidas a contenidos estudiados y a temas de interés tratados en el aula, a partir de la lectura de diversos textos provenientes de distintas fuentes (enciclopedias, Internet, documentales, entre otras), teniendo en cuenta las partes de la exposición (presentación del tema, desarrollo, cierre), realizando la selección, análisis, contrastación de distintas perspectivas y ordenamiento de la información; atendiendo a la distribución de los subtemas y al tiempo de la exposición del que se dispone.

Empleo de un vocabulario acorde al tema tratado que incluya vocabulario específico. Elaboración de materiales de apoyo. (NAP, Lengua 6to año)

Matemática

El reconocimiento y el uso de las operaciones entre números naturales, fracciones y expresiones decimales y la explicitación de sus propiedades en situaciones problemáticas que requieran: interpretar y organizar información presentada en textos, tablas y distintos tipos de gráficos, incluyendo los estadísticos. (NAP, Matemática 6to año)

Tecnología

La utilización y análisis de diferentes maneras de comunicar la información técnica correspondiente a un proceso. Esto supone: el uso de tecnologías de la información y la comunicación para buscar, organizar, conservar, recuperar, expresar, producir, procesar, comunicar y compartir contenidos, ideas e información -especialmente de desarrollo de habilidades y estrategias, de comunicación, de consulta y acceso a la información-. (NAP, Tecnología 6to año).

¿Cómo enseñamos?

La estrategia de enseñanza elegida para esta secuencia es una **Webquest**. A medida que se avanza en las etapas de este modelo de enseñanza y aprendizaje, los alumnos y las alumnas tendrán la posibilidad de ir conociendo y analizando la realidad vial de nuestro país en su complejidad. Al mismo tiempo, se los incentivará a que comprendan su papel como actores participantes en el sistema vial (como peatones, como acompañantes, como usuarios de servicios públicos, como futuros conductores, como testigos y como promotores de una nueva cultura vial).

Las Webquest

Webquest significa indagación e investigación a través de la Web.

Consiste en una propuesta que favorece un aprendizaje por descubrimiento guiado y el abordaje de una temática desde una perspectiva problematizadora. Se trata de una herramienta que permite al docente dar pautas concretas y preci-

sas para que los estudiantes realicen una búsqueda a través de distintas fuentes de información.

Frecuentemente, se plantea una pregunta que alude a una situación que requiere ser analizada desde distintos posicionamientos, intereses o miradas para ser comprendida como fenómeno complejo. En este sentido, brinda la posibilidad de poder usarse en proyectos transversales.

La herramienta ofrece oportunidades para que los estudiantes reconozcan, simulen y vivencien personajes, conflictos, roles, tensiones, cambios o contradicciones existentes en los escenarios planteados.

La Webquest propone una dinámica que apunta al trabajo colaborativo. Los grupos realizan tareas diferenciadas pero que confluyen en el logro de una meta común. Las indagaciones pueden promoverse desde consignas que apunten a la recopilación o análisis de información, resolución de enigmas, emisión de juicios, construcción de consenso o producción. En tal sentido, los alumnos se dividen en grupos, acceden a las distintas fuentes que el docente ha propuesto y seleccionan la información pertinente en base a las tareas que se les han presentado.

La búsqueda de información en Internet, intranets, CD u otras fuentes es un componente central de la Webquest como propuesta de enseñanza. Sin embargo, su potencial pedagógico radica en la posibilidad de vehiculizar procesos que transforman la información en conocimiento. Es decir, en motorizar un conjunto de acciones tales como identificar información pertinente a los objetivos que se deben cumplir

y organizarla; discriminar oportunidades para generar escenarios de apropiación significativa de Tecnologías de la Información y de la Comunicación (TIC); reconocer agencias productoras de información; evaluar posicionamientos o intereses del material presentado por las fuentes; establecer conclusiones sobre el problema que se pretende comprender y construir colectivamente un producto final que demuestre una posible solución y toma de posición de los estudiantes.

La particularidad que esta herramienta posee para el docente es que le permite, a través de un proyecto sencillo y atractivo, generar sus propios materiales didácticos digitales adaptados a su grupo de alumnos y su contexto particular.

Es importante tener en cuenta que el caudal de información que circula demanda una cierta actualización de las fuentes identificadas, el chequeo de sus contenidos y la renovación de las consignas que se llevan al aula.

Características de la *Webquest*:

- Favorece el trabajo con soportes multimedia.
- Propicia el acceso a fuentes de información variadas y diversas.
- Desarrolla habilidades de investigación, búsqueda, selección, evaluación y jerarquización de información en torno a objetivos previamente establecidos.
- Forma habilidades para la lectura hipertextual y la comprensión de textos.

- Promueve el uso adecuado y ético de información en torno al cumplimiento de objetivos, a la satisfacción de necesidades y a la resolución de problemas planteados desde perspectivas complejas y la toma de decisiones.
- Incentiva el desarrollo de habilidades de aprendizaje autónomo y colaborativo.
- Favorece el pensamiento crítico y creativo sobre la información y la capacidad de *hiperlectura*.
- Fomenta el desarrollo de habilidades metacognitivas y de evaluación de procesos.

La Webquest es una herramienta diseñada por el/la docente, que integra las TIC y el aprendizaje colaborativo a través de la indagación guiada en diversas fuentes de información, frecuentemente alojadas en la Web. Se presenta en un formato digital y está estructurada en partes claramente establecidas a las que se ingresa a partir de un árbol de navegación:

- Introducción
- Tarea
- Proceso
- Evaluación
- Conclusión⁴

Las etapas de la Webquest “Caminos seguros” se irán desarrollando en las distintas actividades de esta secuencia. A grandes ras-

4 © Ministerio de Educación, Ciencia y Tecnología, Dirección Nacional de Gestión Curricular y Formación Docente. *Tecnologías de la información y la comunicación en la escuela: trazos, claves y oportunidades para su integración pedagógica* / María Alejandra Batista ; Viviana Elizabeth Celso ; Georgina Gabriela Usubiaga ; coordinado por Viviana Minzi. - 1a ed. Buenos Aires : Ministerio de Educación, Ciencia y Tecnología de la Nación, 2007. ISBN 978-950-00-0591-3, Pág. 76-77.

Recomendamos la lectura del artículo *El alma de las Webquest* de Novelino Barato, Jarbas. Disponible en versión pdf en: http://www.quadernsdigitals.net/index.php?accionMenu=hemeroteca.VisualizaArticuloIU.visualiza&articulo_id=7360].

gos, en un primer momento los alumnos y las alumnas dedicarán sus esfuerzos a reunir, analizar y comprender la información que se les ofrecerá. Luego, esa información se convertirá en materia prima para producir una campaña de concientización y prevención en circulación vial circunscripta al ámbito más cercano a los chicos y chicas de la escuela.

La guía de actividades que sugerimos es breve y esquemática, donde cada consigna encierra un grado de complejidad que sólo se pondrá en evidencia al ser llevada a la práctica por el grupo de alumnos y alumnas. Se trata de consignas amplias que dejan el espacio para que cada docente pueda definir su propia propuesta didáctica.

Momento 1. Introducción de la secuencia

El eje temático de esta secuencia es “*La problemática de la circulación vial en nuestro país*”. Para introducir el tema y motivar a los alumnos y alumnas, es posible iniciar una conversación que sea el disparador de hechos conocidos y también aporte expresiones e ideas que, desde sus conocimientos escolares o de sentido común, asocien con la temática.

Una posibilidad es escribir en el pizarrón o en la pizarra digital el eje a modo de título:

¿Qué es una circulación segura?

Se recomienda tomar nota de las intervenciones de los niños y niñas. Si la participación es escueta, seguramente podrán estimularlos con el planteo de algunas preguntas: ¿Por qué les parece que hablamos de “circulación segura”?; ¿alguno de ustedes conoce alguna

situación que relacionan con los incidentes viales?, ¿quién se anima a contarla?, ¿estas cosas ocurrirán en todo el país?

También les pueden presentar las frases del inicio de esta secuencia. (Punto de partida, Pág. 106).

Momento 2. Presentación de la Webquest

Si el modelo Webquest es desconocido para su grupo de chicos y chicas, antes de iniciar la actividad resulta de importancia explicar - sintéticamente- en qué consiste.

Recién después se dará inicio a la Webquest. Por razones de tiempo, en esta primera clase se podrían presentar la Introducción y la Tarea, que se detallan de acuerdo a una de las maneras posibles de armar la secuencia.

• La Webquest que se desarrolla a continuación se encuentra completa en el cuadernillo de actividades de los alumnos y las alumnas para que la puedan seguir paso a paso (Actividad 8)

Caminos seguros

Una Webquest para que, entre todos y todas, construyamos una circulación vial más responsable y solidaria

Introducción

En nuestro país ocurre algo muy grave: cada año mueren alrededor de 7.500 personas a causa de los siniestros viales. Algunos son choferes de camiones; otros, pasajeros de micros; muchos de ellos conductores de automóviles y sus familias; otros, personas que caminan por la vereda o intentan cruzar una calle.

La cifra es muy alta. Altísima. Es como si todas las semanas se cayera un avión con 130 pasajeros y todos fallecieran.

Pero... ¿saben algo? La mayor parte de los siniestros de tránsito podrían evitarse si cada persona actuara con responsabilidad y respetara las normas. ¿Qué podemos hacer nosotros?

Tarea

Un grupo de personas -especialistas en Vialidad, funcionarios del Estado nacional y de la provincia, representantes del gobierno local, familiares de víctimas de siniestros de tránsito, integrantes de organizaciones sociales- se reunieron en asamblea convocada en su localidad para tratar la problemática de la seguridad vial. A todos y todas los reúne su gran preocupación por este problema y están dispuestos a buscar modos de poder solucionarlo. Después de conocer los últimos datos y de escuchar las conclusiones de los especialistas (que señalaron que el problema fundamental es la falta de una cultura vial responsable y solidaria), tomaron una decisión: van a organizar una campaña publicitaria de concientización y prevención.

Como cierre de esta clase, sugerimos conversar sobre estos dos primeros puntos de la Webquest. Básicamente, se trata de lograr un primer acercamiento al problema analizando los datos. Pero más importante aún es poner énfasis en el carácter de “evitables” de la mayor parte de los siniestros y trabajar el concepto de “cultura vial responsable y solidaria”. También es conveniente que los niños y las niñas comprendan, concretamente, qué es lo que les propone la tarea: organizar una campaña publicitaria de concientización y prevención en el entorno cercano.

• Recordemos la diferencia entre “accidente” y “sinistro” de tránsito (Pág. 78).

Para finalizar, se les puede adelantar que a partir de la próxima clase van a trabajar en subgrupos y que van a asumir distintos roles: especialistas en Vialidad, funcionarios del Estado nacional y de la provincia, representantes del gobierno local, familiares de víctimas de siniestros de tránsito, integrantes de organizaciones sociales. En este punto, se puede dejar alguna inquietud abierta, por ejemplo: “¿Qué les gustaría ser?”

Si en el cierre de la clase anterior los chicos y chicas se fueron pensando qué papel asumir para realizar la tarea, convendría abrir la clase retomando esa pregunta: ¿Ya pensaron qué papel les gustaría asumir para realizar la campaña?, ¿por qué?

Las posibles respuestas pueden ofrecer elementos para enlazar con los pasos siguientes de la actividad.

Proceso

Queremos ser como...

Para realizar la tarea (desarrollar una campaña de concientización y prevención que contribuya a mejorar la circulación vial en la comunidad), necesitan organizarse. Algunos deben convertirse por unos días en especialistas en vialidad. Otros, en funcionarios del Estado nacional y de la provincia. Otros, en familiares de víctimas o en integrantes de organizaciones sociales.

Conversen sobre los conocimientos, los intereses y las tareas que llevan a cabo cada una de esas personas. Después, elijan la función que quieren imaginar que son y agrúpanse como les pa-

rezca más conveniente, de acuerdo a las tareas elegidas por el resto.

¿Ya formaron los grupos? Entonces...

Queremos saber

Para resolver un problema, lo primero es conocerlo. Hay que investigar, obtener datos e información, saber cuáles son las características de la temática y sus principales causas. Y también hay que distinguir cómo ven ese problema las personas según sus perspectiva. Seguramente, una señora que perdió a su familia en un choque en la ruta mirará el problema de una manera muy distinta a la que lo haría un ingeniero especialista en Vialidad.

Para que conozcan sobre este tema, les sugerimos visitar algunos sitios de Internet. Hagan una primera recorrida para distinguir qué tipo de información ofrecen. En especial, identifiquen quiénes son responsables de cada sitio, eso les permitirá conocer cuáles son los más indicados para el rol que cada uno de ustedes eligió asumir en esta actividad. Por ejemplo, si uno de ustedes es funcionario del Estado nacional, no puede dejar de tener en cuenta la información del sitio de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Es indispensable que los/as docentes recuerden el papel fundamental que cumplen en estas actividades. Es importante que guíen a las alumnas y los alumnos en la navegación de los sitios.

Los/as docentes pueden hacer una preselección y orientar a cada grupo, según el rol, señalándoles cuáles les conviene. También se les puede indicar qué contenido leer. Para ello, puede resultar de utilidad confeccionar una ficha con la información.

Una vez que hayan elegido uno o dos sitios con los cuales van a trabajar, lean y observen su contenido con atención y completen una ficha como ésta para facilitar la tarea y canalizar la información.

Ficha
Sitio
Organismo / organización a la que pertenece
Secciones
Principales problemas viales
Características de los problemas
Datos estadísticos
Relatos / testimonios
Causas de los problemas
Otra información

¿Dónde buscamos?

A continuación se mencionan algunos sitios que pueden visitar para realizar la investigación. Al final (ver título “Recursos”) se listan todos los sitios posibles. Ese mismo listado se encuentra en el cuaderno de actividades de alumnos/as (Actividad 9).

Agencia Nacional de Seguridad Vial

Resumen de estadísticas de accidentología, 2009.

<http://www.mininterior.gov.ar/ansv/observatorio/estadistica/2008/2008.pdf>

Observatorio vial. Mapa de puntos negros (sitios donde ocurrieron siniestros de tránsito con víctimas) y tramos de riesgo (tramo de la ruta donde ocurrieron siniestros de tránsito con víctimas).

<http://www.mininterior.gov.ar/ansv/puntos.php?idName=segVial&idNameSubMenu=segVialTramos>



Si en la escuela o en el aula no hay conectividad a Internet o no hay computadoras, los/las docentes pueden seleccionar el contenido que consideren más importante de los sitios recomendados e imprimirlo para distribuirlo a cada subgrupo, de acuerdo a la necesidad del rol asumido.

Trabajo con estadísticas: a partir del análisis de tablas y gráficos, es necesario evaluar los tipos de siniestros, daños que ocasionan, horario y lugares donde se producen mayoritariamente, población afectada, etc. Se pueden organizar actividades que incluyan operaciones matemáticas simples, como ordenar valores porcentuales y absolutos de mayor a menor, comparar datos numéricos correspondientes a distintas fechas para construir una tendencia, elaborar gráficos que reflejen con mayor claridad y fuerza los datos que se están analizando.

La observación del mapa de la ANSV en el que se representan los puntos y tramos negros, se puede complementar con la identificación de la estructura vial de nuestro país, los recorridos y la cobertura de la red de caminos, principales localidades y regiones que conecta, o conexiones con los países del Mercosur.

También puede resultar interesante vincular las características de la red vial con las actividades económicas de nuestro país y con los intercambios de bienes que se realizan con el exterior. Por último, al desplegar la información de cada punto (globo rojo) es posible apreciar la jurisdicción a la que pertenece cada ruta (nacional o provincial) y, en ese mismo sentido, la intervención de los distintos niveles del Estado argentino.

Juntos sabemos más

¿Ya saben lo suficiente sobre los problemas de tránsito y circulación? Ahora es el momento de compartir la información con sus compañeros y compañeras.

Cada grupo prepare una exposición con la información que recolectaron para presentarla a los demás integrantes de la asamblea de seguridad vial.

Producción de exposiciones grupales: la preparación de la exposición incluye la selección, el análisis, la contrastación de distintas perspectivas y el ordenamiento sistemático de la información.

También es relevante ayudar a que los niños y niñas utilicen el vocabulario específico del tema en cuestión. Es de gran ayuda el uso de materiales de apoyo (gráficos, láminas, presentaciones sencillas en PowerPoint).

La tercera clase puede destinarse a la presentación de las exposiciones grupales. Luego, es recomendable promover una reflexión conjunta, saliendo de la simulación en la que vienen trabajando los alumnos y alumnas, para que integren la información y la reelaboren desde su propio punto de vista.

El cierre puede ser un nuevo interrogante que sirva como disparador para la próxima clase, del tipo: **¿Y ahora, qué podemos hacer?**

Una vez que procesaron toda la información en el plano general - con documentos y textos que tienen que ver no sólo con material de la Argentina, sino que se pueden incorporar datos y campañas de otras partes del mundo -, es necesario llegar a una instancia de reflexión con los alumnos y alumnas, donde busquen cuáles de todas las problemáticas que plantearon en la clase 3 los afecta más de cerca.

¿Qué cosas deberían cambiarse en lo inmediato para llegar a un tránsito más seguro?

En esa línea, se puede plantear un nuevo interrogante:

¿Con qué herramientas contamos para promover la concientización a nuestros conocidos y lograr una circulación más segura dentro de nuestro entorno?

En la quinta clase se daría comienzo a la segunda parte de la propuesta, es decir, a la elaboración de la campaña de concientización y prevención.

Los/as alumnos/as encontrarán las consignas y los pasos para desarrollar la campaña en el cuaderno de actividades para ellos/as (Actividad 10).

¡Hora de ponerse en campaña!

Una de las principales causas de los incidentes viales es la falta de conciencia sobre el problema y sobre la responsabilidad que cada uno tiene. Ahora, ustedes saben mucho sobre el tema y quieren compartirlo con la comunidad para que ellos también tomen conciencia.

El primer paso es definir cuál creen que es el factor más importante en el problema de los siniestros viales, qué es aquello que las personas deben hacer o dejar de hacer para que la circulación sea más segura. Conversen entre ustedes y decidan. Eliminar o disminuir ese factor negativo será el objetivo de su campaña. Por ejemplo: si ustedes consideran que el elemento negativo más grave es el exceso de velocidad, entonces su ob-

jetivo será lograr que la gente tome conciencia de las consecuencias de manejar a altas velocidades.

A continuación, deben pensar qué mensaje desean transmitir a la comunidad. Observen los sitios que se les proponen y tomen ideas. Hagan una lista con los mensajes que se les van ocurriendo, debatan, descarten y quédense con el que les parezca más potente. Lo importante es que no pierdan de vista cuál es el objetivo de la campaña que están diseñando.

¿Cómo va a ser su campaña?, ¿a quiénes estará dirigida?, ¿a los padres y adultos en general?, ¿o a niños y niñas?, ¿a los peatones, usuarios de medios de transporte o a los conductores?, ¿qué recursos van a utilizar?, ¿qué medio? Es el momento de ser creativos pero también de evaluar sus posibilidades concretas.

Algunas opciones son:

- Un afiche para colgar en la escuela.
- Una cartelera para poner en la vereda.
- Volantes o folletos para distribuir en el barrio.
- Una publicación en el blog de la escuela.
- Una dramatización o una obra con títeres.
- Un audio para que reproduzcan en la radio comunitaria.
- Un video para colgar en *Youtube*.
- Y... ¿qué más se les ocurre?

Sitios

En estos sitios pueden ver las campañas que han diseñado organismos oficiales, organizaciones sociales, empresas y también los alumnos y alumnas de diferentes escuelas.

Vialidad Nacional – Educación vial - señales

http://www.vialidad.gov.ar/educacion_vial/educacionvial.php

Luchemos por la Vida

<http://www.luchemos.org.ar/es/index.php>

Escuelas seguras

Programa de educación vial de ISEV

<http://www.escuelaseguraisev.com.ar/index.php>

La Ruta del Rock

Campaña de concientización impulsada por familiares de víctimas de la tragedia de Santa Fe.

<http://www.tragediadesantafe.com.ar/larutadelrock/>

Canal Encuentro

<http://www.encuentro.gov.ar/Content.aspx?Id=2373>

ACA / FIA

Campañas: Piense antes de conducir, Rutas seguras, Educación vial itinerante, Distracciones en la conducción, Clima y conducción

<http://www.educacionvialaca.org.ar/>

CESVI

<http://www.cesvi.com.ar/>

Chicos viales

<http://ntics.frra.utn.edu.ar/evial/inicio.htm>

Videos de educación vial de Edured

http://www.edured.mendoza.edu.ar/htms/educacion_vial/videos.html

Chicos net, pestaña sobre la seguridad

<http://www.sumemosseguridad.com.ar/>

Actividad 6

Presentación de la campaña, de los materiales elaborados y de la experiencia

Una vez que el grupo ha concluido la elaboración del material de campaña, llega el momento de presentarlo en sociedad para que cumpla su verdadero propósito comunitario: crear conciencia, promover una circulación segura y responsable y prevenir siniestros evitables.

La presentación está directamente vinculada con el tipo de material. Si se trata de afiches, pueden colgarse en la cartelera de la escuela o en el espacio que se haya dispuesto para exhibir las producciones que los distintos grupos de alumnos y alumnas vienen concretando en el marco del programa de Educación Vial.

Si se trata de material audiovisual o en formato digital, se podría incluir en el sitio de la institución o en algún espacio especialmente creado (un blog, un sitio en *Facebook*, *YouTube*, por ejemplo). Esta opción requiere distribuir invitaciones para que los compañeros y compañeras de la escuela, las familias, el vecindario, las autoridades locales y escolares, entre otras personas, conozcan la existencia del material y accedan a él. Para ello, se pueden preparar invitaciones y colgarlas en lámina-cartelera. También resulta útil y atractivo el envío de *mails* con el link al sitio donde está colgado el material.

Por último, si está prevista una actividad integral con la comunidad (una jornada de educación vial, por ejemplo) es importante que los chicos y las chicas tengan allí un espacio para mostrar su producción.

En todos los casos, resultaría de gran interés que los alumnos,

• En el anexo de “Recursos” de esta secuencia incluimos algunos ejemplos de campañas gráficas y multimedia para que se detengan a analizar el discurso y los recursos visuales que se han incluido para transmitir el mensaje.

alumnas y docentes puedan contar la experiencia de trabajo compartido y exponer la información y las conclusiones que elaboraron durante el desarrollo de la Webquest (incluyendo la reflexión sugerida en **Punto de Llegada**).

Punto de Llegada

Autoevaluación de la tarea

. ¿Cómo trabajamos?

Los principales objetivos de esta actividad eran que ustedes comprendieran el problema de la inseguridad vial en nuestro país, que pudieran desarrollar una campaña de concientización y que trabajaran de manera colaborativa. ¿Lo lograron?

Para saberlo, lean este cuadro, conversen entre todos y evalúen cómo les fue. Utilicen el cuadro siguiente, que encontrarán en el cuaderno de actividades (Actividad 11)

Objetivo	Lo alcanzamos	Lo alcanzamos en parte	No lo alcanzamos todavía...
Comprender el problema de la inseguridad vial	Analizamos la información de las fuentes que nos ofrecieron. Extrajimos datos y pudimos organizarlos. Identificamos los principales problemas, sus características y causas.	Leímos la información de las fuentes pero nos resultó algo confusa. No logramos organizar los datos. Entendimos que hay graves problemas pero no descubrimos sus causas.	Nos perdimos en la información y nos resultó aburrida. No encontramos datos que nos parecieran importantes. No pudimos identificar distintos problemas.

Desarrollar una campaña de concientización sobre el problema de la inseguridad vial	Diseñamos una campaña y elaboramos materiales con un mensaje claro y potente. Los materiales fueron creativos.	No logramos definir un mensaje claro. Preparamos materiales, pero no estamos seguros de su efectividad.	No llegamos a decidir cuál era el mensaje a transmitir. No realizamos los materiales.
Trabajar de manera colaborativa	Asumimos roles y responsabilidades de acuerdo con la propuesta. Distribuimos las tareas y las realizamos con responsabilidad. Fijamos reglas y las cumplimos. Aportamos ideas, las compartimos, nos escuchamos y aceptamos las diferencias.	Realizamos las tareas grupales pero nos costó mantener el rol que habíamos elegido. Algunos trabajaron más y otros, no tanto. Fijamos reglas, pero algunas veces no las cumplimos. Aportamos ideas, pero nos costó consensuarlas. No siempre supimos ponernos de acuerdo.	Nos negamos a asumir roles y a compartir la tarea; en realidad, cada uno hizo una parte y después lo reunimos. No hubo reglas acordadas entre todos. Nos costó mucho dialogar y expresar ideas.

Conclusión

La conclusión de una Webquest es una reflexión final que permite integrar lo aprendido y proyectar nuevas acciones y aprendizajes. En este caso, es posible plantearse, por ejemplo:

- Contactar a los organismos y personas que intervienen en este tema para compartir el material.
- Publicar en medios locales.
- Organizar una jornada escolar o barrial.
- Convocar a otras escuelas e instituciones a emprender una tarea conjunta, en red.
- Continuar con la campaña, diseñando nuevos materiales o evaluando el impacto de los que se difundieron.

¿Qué más?

Se puede hacer una nueva Webquest o una versión reducida para realizar en una o dos clases nada más (miniquest). La lógica de trabajo es siempre similar: plantear en la introducción una situación motivadora y que represente un problema o plantee una pregunta compleja porque encierra un dilema o múltiples respuestas posibles. Asignar al grupo de alumnos una tarea a resolver, que puede ser – simplemente- responder la pregunta. Para que la tarea sea más enriquecedora, se puede sugerir un trabajo asumiendo diferentes roles o perspectivas.

En este tipo de propuestas la clave está en la selección del material. Muchos docentes se sienten seguros a la hora de seleccionar material en soporte tradicional (libros, manuales, periódicos en papel, láminas, etc.). En cambio, les provoca incertidumbre el tener que escoger sitios de Internet y extraer de ellos la información necesaria e interesante. Al respecto, puede resultarles de gran ayuda este artículo publicado en Educ.ar: <http://www.educ.ar/educar/como-evaluar-sitios-y-recursos-educativos-de-internet.html>

Recursos

Sitios de Internet:

Agencia Nacional de Seguridad Vial

www.seguridadvial.gov.ar

CATAC Confederación Argentina del Transporte Automotor de Cargas

<http://www.catac.org.ar/>

3M ARGENTINA <http://solutions.3m.com.ar>

AACS Asociación Argentina de Compañías de Seguros

<http://www.aacs.org.ar/>

AAETA Asociación Argentina de Empresarios de Transporte Automotor

<http://www.aaeta.org.ar/>

AAPPVial Asoc. Arg. de Profesionales en Prevención y Accidentología Vial

<http://www.aappvial.org.ar/>

ADEAA Asociación de Aseguradores Argentinos

<http://www.adeaa.org.ar/htdocs/>

ADEFA Asociación de Fábricas de Automotores

<http://www.adefa.com.ar/v2/index.php>

APREVI – ASOCIACIÓN PARA LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES VIALES

<http://www.ong-aprevi.com.ar/>

APSILA Asociación de Psicólogos Laborales de Argentina

<http://www.apsila.org.ar/>

Asociación Argentina de Carreteras <http://www.aacarreteras.org.ar/>

ASOCIACION CIVIL CARLA ARDUINI <http://www.acca.carlaarduini.com.ar/>

Asociación Civil DEFENSA DEL PEATON (DEPEA)

<http://www.defensa-del-peaton.com/>

Asociación Civil Social Cultural y Biblioteca Popular CAUSA JOVEN

<http://causajoven.fades.org.ar/>

Asociación de Ciclistas Urbanos ACU <http://www.acu.org.ar/>

Asociación de Fábricas Argentinas de Componentes – A.F.A.C.

<http://www.webafac.com.ar/>

Asociación Madres del Dolor <http://www.madresdeldolor.org.ar/>

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO <http://www.aca.org.ar/>

Bridgestone Firestone Argentina S.A.I.C <http://www.firestone.com.ar/>

C.E.A.P Cámara Empresaria de Autotransporte de Pasajeros

<http://www.ceap.org.ar/>

CAESSAT Cámara Argentina de Empresas de Seguimiento Satelital

<http://www.forodeseguridad.com/instit/ar/caessat.htm>

Cámara Argentina de la Motocicleta CAM

<http://motosargentinasnews.blogspot.com>

Cámara de Comercio de los Estados Unidos en la Rep. Arg. - AmCham -

<http://www.amchamar.com.ar/index.html>

CAMOD – Confederación Argentina de Motociclismo Deportivo

<http://www.camod.com.ar/>

CATRAI Cámara Arg. de talleres de Revisión de Autotransporte Interjurisdiccional

<http://www.catrai.org.ar/>

CECAITRA Cám. de Empresas de Control y Admin.de Infrac.de Tráns. de la Rep. Arg.

<http://www.cecaitra.org.ar/>

CIFEMA Cámara de Importadores, Fabricantes y Exportadores de Motovehículos de la Argentina

<http://www.cifema.org.ar/frames/inicio.htm>

CONDUCTA VIAL <http://www.conductavial.com/>

COPIME Consejo Profesional de Ingeniería Mecánica Electricista

<http://www.copime.org.ar/>

Creando Conciencia Urbana <http://creandoconcienciaurbana.blogspot.com/>

FACCERA – Federación Argentina de Cámaras de Comerciantes en Repuestos del Automotor

<http://www.faccera.org/>

FADEEAC <http://www.fadeeac.org.ar/>

FAMAR FUEGUINA S.A. <http://www.famar.com.ar/>

Familiares y Amigos de las Víctimas de la Tragedia de Santa Fe

<http://www.tragediadesantafe.com.ar/>

Federación de Psicólogos de la República Argentina FePRA

<http://www.fepra.org.ar/>

FPT Fundación para la Profesionalización del Transporte

<http://www.fpt.org.ar/newsletters.php?id=228>

FUNDACION APRENDER

<http://www.fundacionaprender.org.ar/>

Fundación MAPFRE

<http://www.mapfre.com/fundacion/es/home-fundacion-mapfre.shtml>

Fundación Mujeres en Igualdad MEI <http://www.mujeresenigualdad.org.ar/>

FUNDACION PROMOTO por la promoción de la Moto y su Uso Seguro

<http://www.fundacionpromoto.com.ar/>

ISEV – Instituto de Seguridad y Educación Vial <http://www.isev.com.ar/>

La Asociación de Ingenieros y Técnicos del Automotor

<http://www.aita.org.ar/>

Luchemos por la Vida Asociación Civil

<http://www.luchemos.org.ar/es/index.php>

PERIODICO CGT <http://www.periodicocgt.com.ar/>

Protección Mutual de Seguros del Transporte Público de Pasajeros

<http://www.proteccionmutual.com/>

Red Nacional Familiares de Víctimas de Tránsito

<http://transitoporlavida.blogspot.com>

TOYOTA ARGENTINA S.A. <http://www.toyota.com.ar/>

CESVI Argentina S.A <http://www.cesvi.com.ar/>

TECPREMER Asociación Civil <http://tecpremer.blogspot.es/>

Fundación Museo del Automovilismo “ Juan Manuel Fangio”

<http://www.museofangio.com/>

APRAVAT Asociación Pro Ayuda a las Víctimas de Accidentes de Tránsito

<http://www.apravat.org.ar/>

YPF <http://www.educacionvial.ypf.com>

Petrobras <http://www.evial.petrobras.com.ar>

Grupo logístico Andreani <http://www.andreani.com.ar>

Idea <http://www.ideared.org>

Fundación Grupo Sancor Seguros <http://www.sancorseguros.com/>

RENACER CAPITAL SANTIAGO DEL ESTERO <http://www.grupos-renacer.com/>

Sociedad Argentina de Evaluadores de Salud – SAES

<http://www.saes.org.ar/saes/>

Fundación Promoto <http://www.fundacionpromoto.com.ar>

EUREKA Provincia de Buenos Aires <http://www.eurekateatro.com>

3M Argentina <http://solutions.3m.com.ar>

Aseguradores del Interior de la República Argentina

<http://www.mercadoasegurador.com.ar>

Asociación Argentina de Carreteras <http://www.aacarreteras.org.ar>

Asociación Argentina de Profesionales en Prevención y Accidentología Vial

<http://www.aappavial.org.ar>

Asociación Argentina de Volantes <http://www.aadevolantes.com.ar>

Asociación Civil Carla Arduini <http://www.acca.carlaarduini.com.ar>

Asociación Civil Defensa del Peatón <http://www.defensa-del-peaton.com>

-
- Asociación de Aseguradores Argentinos <http://www.adeaa.org.ar>
-
- Asociación de ciclista Urbanos <http://www.acu.org.ar>
-
- Asociación de psicólogos laborales de Argentina <http://www.apsila.org.ar>
-
- Asociación para la prevención de accidentes viales <http://www.ecoport.net>
-
- Asociación Pro ayuda a las víctimas de Accidente de tránsito
<http://www.apravat.org.ar>
-
- Bridgestone Firestone Argentina <http://www.firestone.com.ar>
-
- Cámara Argentina de Talleres de Revisión de Autotransporte Interjurisdiccional
<http://www.catrai.org.ar>
-
- Cámara de Comercio de los Estados Unidos en la Argentina
<http://www.amchamar.com.ar>
-
- Cámara de Empresaria de Autotransporte de Pasajeros
<http://www.ceap.org.ar>
-
- Centro de Experimentación y Seguridad Vial -CESVI <http://www.cesvi.com.ar>
-
- Conducta Vial <http://www.conductavial.com>
-
- Confederación Argentina de Automotor de Carga <http://www.catac.org.ar>
-
- Consejo Profesional de Ingeniería Mecánica Electricista
<http://www.copime.org.ar>
-
- Creando conciencia urbana <http://creandoconcienciaurbana.blogspot.com>
-
- EUREKA Provincia de Buenos Aires <http://www.eurekateatro.com>
-
- Familiares de las víctimas de Santa Fe <http://www.tragediadesantafe.com.ar>
-
- Federación Argentina de Entidades empresarias del autotransporte de cargas
<http://www.fadeeac.org.ar>
-
- Federación de psicólogos de la República Argentina
<http://www.fepra.org.ar>

Fundación Mapfre <http://www.mapfre.com>

Fundación museo de la automovilismo Juan Manuel Fangio

<http://www.museofangio.com>

Fundación Profesional de Transporte <http://www.fpt.org.ar>

Fundación Promoto <http://www.fundacionpromoto.com.ar>

Grupo logístico Andreani <http://www.andreani.com.ar>

Idea <http://www.ideared.org>

Instituto de Seguridad y Educación Vial <http://www.escuelaseguraisev.com.ar>

Luchemos por la Vida <http://www.luchemos.org.ar>

Prevención de Accidentes de Tránsito y el Estudio del Transporte (PATET)

<http://fundacionpatet.org>

Periódico de la Confederación General del Trabajo (CGT)

<http://www.periodicocgt.com.ar>

Petrobras <http://www.evial.petrobras.com.ar>

Protección Mutua de Seguros del Transporte Público de Pasajeros

<http://www.proteccionmutual.com>

Red Nacional Familiares Víctimas de Tránsito

<http://www.fundalauracristina.org.ar>

Renacer Capital Santiago del Estero <http://www.grupos-renacer.com>

Sancor Cooperativa de Seguros <http://www.sancorseguros.com>

Sociedad Argentina de Evaluadores de Salud <http://www.saes.org.ar>

TECPREMER <http://www.ecoport.net>

Toyota Argentina. S.A <http://www.toyota.com.ar>

YPF <http://www.educacionvial.ypf.com>

Páginas del cuadernillo del alumno (con la Webquest completa).

Ejemplos de campañas gráficas como los que se adjuntan a continuación. Los alumnos y alumnas las encontrarán en el cuaderno de actividades (Actividad 12)



LOS CHICOS SIEMPRE ATRÁS Y CON CINTURÓN



Si se puede evitar, no es un accidente. Disfruta de las vacaciones.



Agencia Nacional
de Seguridad Vial



Ministerio del
Interior
Presidencia de la Nación

¿A DONDE QUERIAS LLEGAR PRIMERO?



Respetá las velocidades máximas.

Si se puede evitar, no es un accidente. Disfruta de las vacaciones.



Agencia Nacional
de Seguridad Vial



Ministerio del
Interior
Presidencia de la Nación

Si se puede evitar, no es un accidente.

**LOS CHICOS
SIEMPRE ATRÁS
Y CON CINTURÓN**



Agencia Nacional de Seguridad Vial
MINISTERIO DEL INTERIOR



200 AÑOS
REPUBLICA
ARGENTINA



Presidencia de la Nación

**Si excedés el límite de 100 km/h
ponés en peligro tu vida y la de los
demás. ¿Ganás algo?**

Tiempo, seguro que no:

AUTOPISTAS URBANAS DE BUENOS AIRES

AUTOPISTA	EXTENSION	100	110	"AHORRO" DE TIEMPO
AU 9 DE JULIO (SUR)	3,5 km	2,1 min.	1,9 min.	12 seg.
AU 7	3,7 km	2,2 min.	2 min.	12 seg.
AU DELLEPIANE	4 km	2,4 min.	2,2 min.	12 seg.
AU 6 (PERITO MORENO)	6 km	3,6 min.	3,3 min.	18 seg.
AU 1 (25 DE MAYO)	10 km	6 min.	5,5 min.	30 seg.

fuente: AUSA



actitudBsAs

**CUANDO MANEJAS
¿TE LO TOMAS EN SERIO?**



Si vas a conducir no tomes alcohol.

Si se puede evitar, no es un accidente. Disfrutá de las vacaciones.





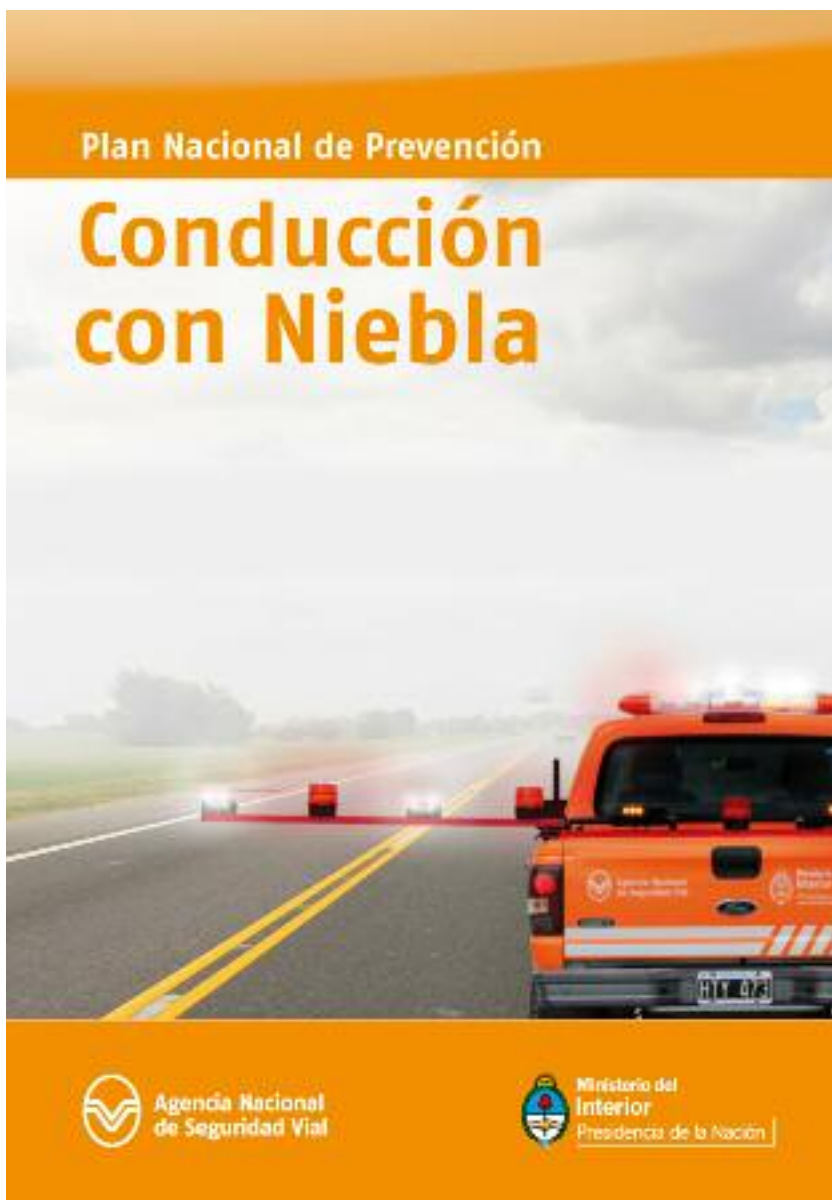
**“SENTATE
ATRAS
Y PONETE
EL CINTURON”**

Un buen padre

A ESAS FRASES QUE USAS PARA CUIDAR A LOS CHICOS,
AGREGALE UNA PARA CUANDO LOS LLEVAS EN EL AUTO.

ypl.com

YPF



Proyecto institucional
y de integración
de Segundo ciclo
del nivel Primario

Nuestro parque vial

Para integrar los aprendizajes que se han ido construyendo en el transcurso del trabajo desarrollado hasta el momento, sugerimos la organización, preparación y realización de un **parque educativo vial**.

No se trata de una secuencia didáctica como las anteriores, sino de una propuesta para llevar adelante un proyecto. Nos referimos a un proyecto institucional y comunitario que, al mismo tiempo, utiliza el proyecto como estrategia didáctica para construir nuevos saberes en los alumnos y alumnas de 4° a 6° grados, a partir de una cantidad de tareas que, para que se concreten, requieren un papel activo y exigen la toma consensuada de decisiones.

Punto de partida

La calle, un lugar de todos

“[...] Asumir al niño como parámetro de cambio significa también, o quizás fundamentalmente, devolver a nuestras calles el rol social de lugar público, de encuentro, de paseo y de juego, que han tenido y deben recuperar. Las calles no se volverán seguras cuando sean patrulladas por la policía o el ejército, sino cuando sean conquistadas por los niños, los ancianos, los ciudadanos. La calle frecuentada volverá a ser limpia y tener sus veredas a disposición de los peatones, volverá a ser bella, invitará al paseo, a la pausa.”

Francesco Tonucci. *La ciudad de los niños. Un modo nuevo de pensar la ciudad*. Buenos Aires, Losada, 1991.⁵

⁵ Francesco Tonucci. *La ciudad de los niños*. www.nodo50.org/forosocialjaen/CP941001.PDF

¿Los adultos a menudo decimos que la calle es “el lugar de todos”? ¿Por qué? ¿Qué imagen del espacio público, de “la calle”, nos representan los relatos de las personas mayores de nuestra familia? ¿Es la misma imagen que tenemos hoy los adultos? ¿Por qué? ¿Qué cambio?, ¿qué quisiéramos recuperar de esa “calle” de nuestros adultos mayores?

¿Por qué creen que Tonucci piensa en el niño como parámetro de cambio?, ¿y en qué aspectos las calles se volverán seguras cuando sean conquistadas por los niños? ¿Concuerdan con ello?

¿Para qué?

Fundamentación general

Sin dudas, en algún momento han escuchado el relato nostálgico de los ancianos que hablan de sus juegos en la calle, de los pocos autos, del silencio de la siesta y de las tardecitas de verano compartidas con vecinos en la vereda. Muchos de ustedes también recuerdan la primera vez que, solos, cruzaron la avenida o tomaron el colectivo. ¿Quién se olvida de las idas y las vueltas de la casa a la escuela, con compañeros/as, hermanos/as, vecinos/as?

Son experiencias que forman parte de la memoria individual y también colectiva, en la medida en que esas experiencias no son aisladas, sino que asumen características y generan representaciones similares en grandes grupos de personas que comparten un mismo espacio y tiempo en una sociedad.

Las sociedades han cambiado y los espacios públicos se modificaron, y esto se evidencia en mayor escala en las grandes ciudades. El

parque automotor se incrementó de manera exponencial y los automóviles y vehículos en general asumieron el papel de protagonistas indiscutidos del espacio vial. Al mismo tiempo, muchos asentamientos urbanos se expandieron en el territorio y con ese crecimiento las distancias se volvieron mayores. Una proporción importante de las personas adultas trabaja fuera del hogar y no dispone del tiempo necesario para acompañar a sus hijos a la escuela y, simultáneamente, teme dejarlos ir y venir solos porque perciben la calle como un lugar de riesgo.

Lo cierto es que el crecimiento vertiginoso de las ciudades y de la red de rutas y autopistas es una realidad y es impensable que dé marcha atrás. A la vez, niños y adultos circulamos por ese espacio, sea como peatones, como pasajeros o como conductores de vehículos. Los más pequeños suelen hacerlo acompañados y supervisados por personas adultas pero, más tarde o más temprano, tendrán que aprender a moverse con autonomía por el espacio vial.

En este sentido, estamos convencidos que el conocimiento temprano de ese espacio vial –en principio, del entorno cotidiano- y de las normas que lo regulan, y el desarrollo de una actitud de respeto, responsabilidad y compromiso, son requisitos ineludibles para facilitar dicha autonomía y construir un espacio más seguro.

El proyecto de diseño y realización de un parque educativo vial puede contribuir a estos propósitos, fundamentalmente porque brinda a los niños y niñas la oportunidad de experimentar situaciones viales simuladas pero verosímiles en un espacio seguro, que recrea el entorno urbano en miniatura. Al mismo tiempo, son los propios chicos y chicas los artífices y protagonistas del proyecto, lo cual los ubica en un lugar que, naturalmente, los induce a actuar como “los

responsables”. Incluso, los convierte en ejemplo para los adultos que, esta vez, serán sus invitados y colaboradores.

Los parques educativos viales o parques temáticos viales se vienen implementando desde hace muchos años en diferentes lugares del mundo. En sus orígenes, tenían como propósito incentivar el aprendizaje de las normas de tránsito y su señalización para generar conductas responsables al circular. De manera general, se pensaba en formar futuros conductores de vehículos capaces de manejar “sin provocar accidentes” (sic). De hecho, los primeros parques viales se instalaron en dependencias de la policía o de las instituciones estatales encargadas del otorgamiento de licencias de conducir y de la aplicación de sanciones por infracción a la normas de tránsito.

Hoy los parques viales se sustentan en una visión diferente, que concibe a grandes y a chicos como protagonistas del espacio vial presente. Así, se busca que la visita y participación en las actividades que proponen fomenten, además del aprendizaje de las normas, la concientización y reflexión acerca de las conductas prudentes, como así también de las situaciones de riesgo. Otra novedad es que han puesto de relieve las figuras del peatón y del pasajero, y estimulan la reflexión y el aprendizaje de los comportamientos adecuados de cada uno de esos roles.

En nuestro país, se han implementado parques viales en diferentes provincias (Buenos Aires, Santa Fe, Mendoza y Jujuy son algunas de ellas). Algunos de ellos fueron desarrollados por autoridades estatales (municipales, provinciales y nacionales); otros, por asociaciones civiles y empresas involucradas en la temática (como las compañías aseguradoras), y otros son fruto de la cooperación entre distinto tipo de organizaciones.

Los propósitos

- Integrar y poner en práctica lo aprendido por los niños y niñas de 4° a 6° grado mediante el diseño y desarrollo de un proyecto institucional y comunitario.
- Acrecentar el conocimiento del espacio vial y los roles que se ejercen en él, desarrollando una actitud consciente y responsable.
- Fortalecer el conocimiento y la interpretación de las normas de tránsito.
- Ofrecer un espacio participativo de educación que incentive las prácticas democráticas en el entorno comunitario.

¿Qué enseñamos?*

La implementación de esta propuesta tenderá a ofrecer situaciones de enseñanza que promuevan en los alumnos y alumnas del Segundo Ciclo de la Educación Primaria:

Formación ética y ciudadana

La relación crítica de los contenidos del área con las representaciones y experiencias propios de sus comunidades de pertenencia.

La participación en experiencias democráticas y de ejercicio ciudadano –áulicas, institucionales y/o comunitarias– que fortalezcan las actitudes de autonomía, responsabilidad y solidaridad a partir de considerar a las personas como sujetos de derechos y obligaciones.

La elaboración y profundización en las nociones de Estado, democracia, ciudadanía y política.

* El contenido de este apartado incluye una transcripción de los Núcleos de Aprendizajes Prioritarios (NAP) acordados federalmente para algunas áreas de Nivel Primario.

El conocimiento de las normas y señales de tránsito básicas para la circulación segura por la vía pública como peatones y como usuarios de medios de transporte. La identificación de acciones prudentes e imprudentes a través del análisis de situaciones.

Ciencias sociales

El interés por comprender la realidad social presente, expresando y comunicando ideas, experiencias y valoraciones.

El desarrollo de una actitud responsable en la conservación del ambiente y del patrimonio cultural.

La experiencia de elaborar y participar en proyectos que estimulen y consoliden la convivencia democrática y la solidaridad.

La sensibilidad ante las necesidades y los problemas de la sociedad y el interés por aportar al mejoramiento de las condiciones de vida de la sociedad.

Lengua

El respeto y el interés por las producciones orales y escritas de otros.

La confianza en sus posibilidades de expresión oral y escrita.

La participación en diversas situaciones de escucha y producción oral (conversaciones, entrevistas, exposiciones, narraciones, descripciones, instrucciones), empleando los conocimientos lingüísticos aprendidos en cada año del ciclo y en el ciclo anterior.

El interés por producir textos orales y escritos en los que se ponga en juego su creatividad y se incorporen recursos propios del discurso

literario y características de los géneros abordados en cada uno de los años del ciclo.

La escritura de textos atendiendo al proceso de producción de los mismos y teniendo en cuenta el propósito comunicativo, las características del texto, los aspectos de la normativa ortográfica aprendidos en cada año del ciclo, la comunicabilidad y la legibilidad.

La reflexión sobre los propios procesos de aprendizaje vinculados con la comprensión y producción de textos orales y escritos.

Educación tecnológica

El “análisis de artefactos” identificando las funciones de las partes que los forman, el modo en que se energizan y controlan, y reconociendo aspectos comunes (analogías) entre ellos.

La creatividad y la confianza en sus posibilidades para comprender y resolver problemas que involucren medios técnicos y procesos tecnológicos, anticipando y representando “qué se va a hacer” y “cómo”, y evaluando los resultados obtenidos en función de las metas propuestas.

El desarrollo de experiencias prácticas, con herramientas, materiales, máquinas y procesos, que posibiliten tomar conciencia de los resultados de su propio accionar, teniendo en cuenta criterios de uso y seguridad, en relación con los medios técnicos empleados.

La disposición a trabajar en equipo, a presentar sus ideas y propuestas ante sus pares y maestros, a escuchar las de los otros, y a tomar decisiones compartidas sobre la base de los conocimientos disponibles y de las experiencias realizadas. Valorar el trabajo colaborativo.

El desarrollo de experiencias para la comprensión del modo en que se organizan en el tiempo y el espacio las operaciones, los recursos y el trabajo de las personas, en procesos de producción locales, en pequeña escala.

La identificación de las tareas que realizan las personas en los procesos tecnológicos. Esto supone: Participar de experiencias grupales para la realización de un proceso, organizando las tareas y compartiendo con sus pares la asignación de roles.

“La búsqueda, evaluación y selección de alternativas de solución a problemas que impliquen procesos de diseño de artefactos. Esto supone: Comunicar ideas técnicas mediante dibujos y bocetos, durante la planificación y la realización de construcciones (...).

El reconocimiento y comparación de los modos en que se organizan y controlan diferentes procesos tecnológicos. Esto supone: Analizar procesos sobre materiales o energía, identificando el rol de las operaciones de control: ¿cómo, cuánto, cuándo, para qué, qué y dónde se controla? Por ejemplo: (...) la dirección o la velocidad con que se realiza un traslado.”

¿Cómo enseñamos?

El proyecto es un método de enseñanza que se considera adecuado para los propósitos enunciados anteriormente.

“El método de proyectos [...] apunta a aprender, mediante la elaboración de un proyecto de acción, analizando y seleccionando alternativas, un plan de trabajo, etapas en un tiempo determinado, y poniéndolo en marcha, con seguimiento del proceso y resultados. En muchos casos no

sólo implica producir, construir, elaborar y poner en marcha, sino también comunicar y difundir el proyecto a otros, generando apoyos, alianzas y participación. El método requiere de la acción grupal. [...] Otro aspecto importante por destacar es que el método de proyectos no se encamina al ‘hacer por hacer’ mismo: hacer y construir el plan de trabajo, así como ponerlo en práctica, constituye un proceso de aprendizaje. Al elaborar el plan, los estudiantes desarrollan sus conocimientos prácticos y asimilan contenidos de enseñanza [...]”⁶.

Si bien la presente propuesta sugiere ideas para construir y poner en funcionamiento un parque vial durante una jornada con participación de la comunidad escolar y barrial, cada institución evaluará los intereses y las posibilidades reales y, partir de ello, definirá las características y la amplitud del proyecto, pudiendo seleccionarse solo algunas de las ideas y actividades sugeridas.

A la vez, los proyectos se sustentan en una serie de principios que deben ser respetados para no desvirtuarlos en su naturaleza ni limitar su potencial. Algunos de esos principios se relacionan con el aprendizaje basado en la tarea cooperativa para alcanzar objetivos determinados, la investigación, la toma de decisiones estratégicas, el diálogo y la búsqueda de consenso, la realización de actividades secuenciadas y pautadas de antemano, la asunción de roles y funciones diferenciadas, la evaluación permanente para ajustar y redireccionar la acciones en pos de lograr los objetivos, la identificación y uso racional de los recursos, etc. En este sentido, se puede afirmar que los proyectos deben contemplar los siguientes elementos⁷:

- **Organización** para incluir a todos los participantes en las diferentes etapas. Para facilitar la organización, se deben establecer

6. Davini, María Cristina. Métodos de enseñanza. Buenos Aires, Santillana, 2008.

7 Para enumeración de estos elementos se ha seguido el siguiente documento curricular: Melgarejo, Mariana. Las características de los proyectos en Construcción de Ciudadanía. Aportes para el fortalecimiento del trabajo en el tema “Proyectos”. Disponible en http://abc.gov.ar/lainstitucion/sistemaeducativo/secundaria/desarrollocurricular/documentos_bibliografia/las_caracteristicas_de_los_proyectos_en_construccion_de_ciudadania.pdf

espacios y marcos específicos para la búsqueda de consensos.

- **Participación** de todos los que deseen sumarse. Esto debe entenderse, principalmente, en dos sentidos: dejar de lado la selección de los “buenos” para la realización de determinadas tareas (consideradas más difíciles o de mayor exposición) y convocar a la integración en los equipos de trabajo no solo de todos los alumnos y alumnas, sino también a los miembros de la comunidad escolar, incluyendo a las familias, vecinos, referentes e interesados en general. Si el proyecto despierta bajo interés o inhibe la participación entusiasta y comprometida de varios convocados, seguramente será necesaria la reflexión para identificar aquellos aspectos que estén generando estas dificultades y efectuar los ajustes o implementar las acciones más convenientes.
- **Toma de decisiones**, lo cual implica que quienes participan, docentes, no docentes y estudiantes, tienen que sentirse habilitados y competentes para participar de manera efectiva en las distintas etapas, principalmente cuando hay que establecer acuerdos.
- **Intervención para poder aprender desde la prácticas concretas**. Si las prácticas son efectivas, la intervención vuelve dinámico al proyecto. Con frecuencia se dan situaciones en las que se permite a los niños y niñas hablar y expresar sus ideas, pero las decisiones y los cambios siguen en manos de los adultos con poder en la escuela.
- **Evaluación** del desarrollo del proyecto en relación con los objetivos y la concreción de las tareas pautadas para plantear la redefinición del proceso. En este punto, se deben considerar tanto los aciertos como los desaciertos. También es deseable una evaluación final que incluya una reflexión sobre el trabajo grupal y los aprendizajes conseguidos.
- **Compromiso**: es fundamental que se incluya un compromiso de buenas prácticas de comportamiento en la vía pública, sobre todo

desde la perspectiva del cuidado de la vida de todos.

Además de estas cuestiones, los proyectos se caracterizan por presentar etapas o fases lógicamente bien diferenciadas, aunque no necesariamente se lleven a cabo en una secuencia lineal.

¿Cómo está organizada esta propuesta?

Esta propuesta se presenta organizada según las fases del proyecto.

El tiempo dedicado a cada fase será parte de las decisiones que deberán tomar los/as docentes participantes y las autoridades de la institución escolar en el momento de definir el marco y los lineamientos generales del proyecto. Para ello, deberán tener en cuenta la disponibilidad de los participantes (alumnos y alumnas; docentes del grado; docentes especiales, por ejemplo, de tecnología o de informática; otro personal de la escuela, familiares y otras personas colaboradoras), el horario escolar y el tiempo que se piensa destinar a este proyecto.

También cabe señalar que las sugerencias para cada fase pretenden solamente ser una guía, brindar opciones que puedan ser adaptadas o que generen nuevas ideas más apropiadas o de mayor interés. Precisamente por la naturaleza del método de proyectos, deben ser los propios participantes, desde sus roles específicos, quienes definan los propósitos, identifiquen los recursos de los que disponen, diseñen las tareas y acciones que van a emprender, distribuyan las tareas y los tiempos, etc.

Fase 1. Inicio

Dado que el proyecto constituye una propuesta de integración de la enseñanza y el aprendizaje, se considera apropiado realizar una revisión del camino recorrido hasta el momento con cada grupo. No se

trata solamente de evaluar qué saben o qué recuerdan los alumnos y alumnas de los contenidos que los/as docentes enseñaron. Más bien se pretende conocer cuáles son las representaciones, los problemas y las expectativas que generó en los niños y las niñas el tránsito por esas experiencias de aprendizaje. Incluso, es probable que los conocimientos y habilidades adquiridos se hayan convertido en nuevas herramientas que los chicos y chicas utilizan naturalmente y de manera autónoma en su vida cotidiana. Esto se refiere, por ejemplo, al acrecentamiento de la capacidad de observar e interpretar las situaciones en el espacio vial, al conocimiento de las normas y, en consecuencia, la posibilidad de evaluar y emitir juicio acerca de la conducta de los actores en la vía pública. Así como también autoevaluarse y mejorar el propio comportamiento vial.

Una pregunta capaz de disparar una lluvia de ideas, puede ser el punto de inicio de un diálogo guiado que permita recabar la información necesaria para desarrollar un proyecto significativo. Posibles preguntas que pueden hacer los/as docentes son:

¿Cómo imaginan las calles en una ciudad perfecta?, ¿y qué tienen esas calles para ser “perfectas”?; ¿qué hacen las personas ahí?, ¿qué saben las personas que andan por esas calles?, ¿qué diferencias encuentran con la ciudad que ustedes conocen?, ¿qué necesitarían aprender las personas de su ciudad?, ¿y ustedes, cómo podrían ayudar para que su ciudad sea un poquito más parecida a esa ciudad perfecta?

Las escuelas rurales podrán adecuar las preguntas disparadoras de modo que sean capaces de rescatar las preocupaciones en torno a las problemáticas de tránsito del lugar en que residen o se desplazan habitualmente sus alumnos y alumnas; por ejemplo, la ruta o las cercanías a la estación terminal.

La maestra o el maestro podrá ir tomando nota de las respuestas de los niños y las niñas en el pizarrón o en un papel, para poder rele-

erlas cuando lo considere necesario, de modo que luego le permita retomar la conversación.

Una vez identificados aquellos problemas que alejan a la ciudad real de la ciudad ideal, y las acciones que ellos podrían llevar a cabo para intervenir en la realidad en la medida de sus posibilidades, será un buen momento para anunciarles que la escuela va a realizar una jornada dedicada a la educación vial. Será un evento del que participarán las familias, los vecinos (esto dependerá de la decisión previa de la institución), etc., en el que van a mostrar los trabajos que realizaron previamente, pero, además, van a construir un parque vial.



Parque Temático de Seguridad Vial. Grupo Sancor Seguros. Predio del Automóvil Midget Club Sunchales.

Fase 2. Organización del proyecto

Los objetivos

En todo el proyecto, una vez ubicados en la situación e identificados los problemas, el paso indispensable es fijar un gran objetivo o meta. ¿Qué se quiere lograr con este proyecto? Es importante dedicar el tiempo necesario para que los chicos y chicas tengan oportunidad de expresarse y la posibilidad de pensar y consensuar: todos deben asumir la misma meta. Esa es la primera garantía para que el trabajo de grupo sea más que la suma de tareas individuales y se convierta en trabajo colaborativo. Todos deben ir hacia el mismo objetivo. Además, el objetivo debe ser factible de ser alcanzado. Para ello, es fundamental la orientación que deberán ejercer los/as docentes, cuestionando e incentivando la reflexión.

Una vez que se organicen los equipos de trabajo y se distribuyan las tareas, cada uno de ellos necesitará acordar sus objetivos específicos. Estos deberán estar pensados y formulados de tal manera que, si se lograsen, en conjunto permitirían lograr el objetivo más general o meta. En este punto, también es esencial la orientación de la maestra o el maestro.

El objetivo fijado debe ser compartido y asumido por todas aquellas personas que se involucren con el proyecto de una u otra manera. Se recomienda expresarlo de manera clara en cada oportunidad que se establezca una comunicación (carta de invitación para colaborar o participar, invitaciones, solicitudes, material de promoción, por ejemplo).

El diseño

El parque educativo vial que se propone consta de los siguientes sectores:

1 - Una zona de acceso al parque vial, donde se recibirá a los invitados y se les indicará las actividades que pueden realizar y los sectores que podrán visitar.

2 - Un área de capacitación y otorgamiento de licencias de peatón y pasajero: allí un grupo de chicos y chicas enseñarán todo lo que debe saber una persona para circular a pie por la vía pública. Quien demuestre en el circuito que sabe y cumple las reglas, recibirá una licencia de peatón.

3 - Un circuito vial, el corazón del parque, que reproduce en pequeña escala un área circundante a la escuela. Allí, tanto grandes como chicos pueden circular caminando y niños y niñas (según la disponibilidad de recursos de cada escuela), pueden circular en bicicletas, o en triciclos y kártings o bien, colocarse chalecos o prendedores con dibujos de motos, bicicletas y autos jugando a que se trasladan en esos vehículos.

4 - Un área de exposición de trabajos, donde se exhibirán las producciones de los alumnos y alumnas.

5 - Una zona de esparcimiento y de relaciones con la comunidad. En este espacio los más pequeños podrán jugar y dibujar, ver videos, dejar mensajes por escrito o grabados. También se distribuirán volantes y materiales promocionales.

Las tareas previas generales

Una vez que se hayan decidido las secciones que se van a instalar en el parque vial, habrá que realizar una primera lista de las acciones

que se van a llevar adelante en cada sección. Por ejemplo, en la zona de acceso, se recibirá a los visitantes y se les entregará un folleto con un plano de las instalaciones y una guía de las actividades. En el área de capacitación, se entregarán los manuales de buen conductor y pasajero, cada hora se expondrá su contenido, habrá un invitado que hablará de uno de los temas del manual, se tomarán los test de evaluación y se otorgarán las licencias.

El primer listado de tareas y acciones de cada sector servirá como guía para conformar los equipos de trabajo. Los/as docentes decidirán cuáles serán los criterios para el agrupamiento de los niños y las niñas y para la distribución de las tareas. Seguramente, no podrán obviarse factores como el hecho de que resulta más sencillo trabajar por grados o cursos y asignarle a los niños mayores las tareas de mayor complejidad. Sin embargo, existen otros factores que deberán tenerse en cuenta, entre ellos la particular disposición, interés o habilidad de algunos niños y niñas para algún tipo de tarea o rol. Por ejemplo, los chicos más sociables y desenvueltos para hablar en público podrán ser capacitadores; aquellos que tengan una inclinación especial por las cuestiones tecnológicas, podrán abocarse a la fabricación y operación de los semáforos, etc.

También se deberá tener en cuenta que cada equipo de niños contará con la coordinación de al menos un/a docente e, idealmente, debería conseguir la colaboración de uno o más adultos dispuestos a contribuir de algún modo con las tareas.

La sugerencia es armar un equipo para cada sector del parque. Cuando los equipos estén conformados, cada uno comenzará a trabajar en sus tareas, aunque sin perder contacto con los demás; es decir, sin aislarse.

Apenas se conformen los grupos de trabajo, es conveniente enviar una nota a las familias para contarles mayores precisiones sobre el proyecto y convocarlas para que participen y contribuyan de la manera o con los recursos que les sean posibles.

Los equipos se organizan

Una vez formado, el equipo comenzará a reunirse con su coordinador y, de ser posible, con los colaboradores. En primer término, discutirán y definirán exactamente qué van a hacer el día de la jornada de educación vial, qué roles asumirán y qué materiales y acciones deben preparar.

Cada equipo podrá ir completando una planilla como la siguiente, también adjunta en el cuaderno de actividades para alumnos (Actividad 13).

Equipo (nombre del equipo) _____

Integrantes _____

Coordinador/a: _____

Colaboradores: _____

A cargo del sector _____

Objetivos del equipo: _____

Roles que van a asumir (tildar los que correspondan y escribir los nombres)

Capacitadores/
evaluadores

Agentes de
tránsito

Operadores
del circuito vial

Asistentes /
promotores

_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____

Tareas que van a realizar (hacer una lista detallada)

Recursos necesarios para realizar las tareas y elaborar los materiales (hacer un listado de lo que se necesita, indicando si está disponible en la escuela o cómo es posible conseguirlos).

Cronograma (fijar fechas y plazos para la realización de los preparativos y elaboración de los materiales necesarios).

Si está todo previsto, es el momento de comenzar a trabajar.

Fase 3. Puesta en marcha y monitoreo

Se vuelve a recordar que el desarrollo del proyecto incluye no solo la realización de la jornada, sino también la preparación de los materiales y las instalaciones necesarias. En efecto, estas tareas serán las que requerirán los mayores esfuerzos y tiempo, y la mejor disposición para el trabajo colaborativo.

Una vez que se ha pensado el parque vial que se quiere construir y cada equipo planificó sus tareas, será el momento de poner manos a la obra.

A continuación, se ofrecen algunas precisiones para la elaboración de distintos materiales e instalaciones y para la preparación de las funciones que cada uno va a cumplir.

Las funciones dentro del parque vial

Los alumnos y las alumnas necesitarán tener bien claro cuáles son los alcances del rol que asumieron.

Capacitadores y evaluadores: se desempeñarán en el aula de capacitación y, otorgamiento de licencias y evaluarán la prueba en el circuito vial. Deben conocer y saber exponer las normas y recomendaciones de tránsito, en especial las que tienen que ver con los peatones y pasajeros. También tienen que conocer las principales señales fijas y la interpretación de las indicaciones del semáforo. Tendrán a su cargo la elaboración del manual, las licencias y otros materiales que necesiten para su tarea.

Agentes de tránsito: realizarán funciones de control del tránsito pe-

atonal y vehicular dentro del circuito vial. Necesitan conocer las normas y señales de tránsito. Deben llamar la atención cuando alguien actúa con imprudencia o transgrede las normas. Otra opción es que tengan la facultad de aplicar multas (para lo cual habrá que establecer un reglamento y un instrumento, por ejemplo, para “hacer la boleta”^{*}). En la etapa de preparación se encargarán de confeccionar la señalética horizontal y vertical.

Operadores del circuito vial: se ocuparán de la realización, puesta en funcionamiento y operación de la infraestructura del circuito vial (calles, construcciones, cartelería, semáforos). Es una función eminentemente técnica, aunque también deben conocer las reglas y disposiciones de tránsito para poder, por ejemplo, operar manualmente de forma sincronizada los semáforos peatonales y vehiculares de una encrucijada.

Asistentes y promotores: su tarea fundamental será la asistencia y la comunicación con el público en general. Su función abarcará desde la recepción en la zona de acceso hasta la entrega de material publicitario, el asesoramiento para el uso de las instalaciones, la organización de los turnos para utilizar el circuito vial y la atención de la zona de esparcimiento. Durante la fase 3, se encargarán de preparar los materiales de campaña, el libro de visitas, la decoración del lugar, el reglamento de funcionamiento del parque, las invitaciones a la comunidad, entre otras tareas.

Las funciones dentro del parque vial pueden distinguirse por medio del uso de chalecos de diferentes colores, elaborados con papel, bolsas de polietileno o tela.

^{*} Formulario de Acta Reglamentaria de comprobación de infracciones de tránsito. Art. 7º Inc. A)4 Ley Nacional de Tránsito N°24.449

El circuito vial

Las instalaciones y dispositivos podrían crear las siguientes situaciones de circulación vehicular y peatonal:

- Vías de doble sentido de circulación
- Vías de sentido único
- Aceras
- Salida de garage
- Cruces regulados por semáforos vehicular y peatonal
- Cruces sin semáforo y con senda peatonal
- Cruce sin semáforo y sin senda peatonal
- Rotonda
- Giro prohibido
- Contramano
- Dirección obligatoria
- Tramos rectos y tramos curvos
- Zonas de estacionamiento
- Zonas de estacionamiento prohibido
- Zona de destreza con conos, paso estrecho y obras
- Parada de colectivo
- Cruce de ferrocarril
- Doble línea amarilla y línea punteada en la calzada

Para lograr una distribución racional de estas situaciones conviene realizar un plano del circuito e ir pensando y evaluando posibles ubicaciones de los elementos e instalaciones necesarias.



Este plano, diseñado por Cristian David Cánovas Sánchez (12 años), representa el PEV de Totana, Murcia, España. Este parque es un referente nacional e internacional. Dirección de la imagen <http://www.totana.com/educacion-vial/parque/plano1.jpg>

Una vez consensuado el diseño definitivo, habrá que hacer un listado de los recursos y materiales necesarios. Algunos podrán conseguirse y otros habrá que elaborarlos. Con un criterio didáctico, se sugiere dar prioridad a la construcción por parte de los chicos de los

elementos de señalización vertical (cartelería) y horizontal (líneas demarcatorias en las calzadas y sendas peatonales, fundamentalmente). También resultará de gran interés la construcción de, por lo menos, un semáforo vehicular y otro peatonal.

La realización del plano y la construcción de la estructura del circuito vial y de todos sus elementos serán abordados principalmente desde Educación tecnológica y se llevarán a cabo con la orientación y bajo la supervisión de ella docente a cargo de este espacio curricular. La construcción de los semáforos será, sin dudas, una tarea que ofrecerá la oportunidad de generar una diversidad de aprendizajes específicos.



Parque vial infantil móvil utilizado por el Registro Único de Infractores de Tránsito (RUIT), dependiente de la Jefatura de Gobierno de la Provincia de Buenos Aires para el lanzamiento de Campaña de Educación Vial.

No hay que olvidar instalar en diferentes lugares de la pista vial, y del parque en general, tachos para residuos, acompañados de carteles que los identifiquen como lugar adecuado para arrojar papeles, envases, etc.

El aula de capacitación y otorgamiento de licencias

El aula debe contar con los elementos necesarios para realizar las tareas previstas. Por ejemplo:

- Bancos y sillas escolares para escuchar las presentaciones, leer los manuales y completar los test de evaluación.
- Mesa para los capacitadores.
- Láminas con señales de tránsito (se pueden utilizar las láminas de aula).
- Licencias de conducir.
- Manuales del peatón y del pasajero.
- Lapiceras.

El manual del peatón y del pasajero

El manual que se incluye aquí es orientativo⁸. Cada establecimiento podrá adaptarlo según el tiempo del que se disponga, los conocimientos que consideren relevantes y factibles de obtener en el alumnado y en la comunidad en general.

Se puede elaborar un manual en una publicación en papel tipo folleto o cuadernillo, o bien reducirlo a un reglamento de una o dos hojas. También se puede elaborar, con ayuda de el/la docente de in-

⁸ El manual del peatón es una adaptación de Conocimientos básicos de tránsito para la infancia. El niño: peatón, pasajero y conductor. División Seguridad y Educación Vial de la Dirección de Vialidad de la Prov. De Buenos Aires. La Plata, 1996. Disponible en http://www.vialidad.gba.gov.ar/datos/educacion_vial/publicaciones/Conocimientos%20B%C3%A1sicos%20de%20Tr%C3%A1nsito%20para%20la%20Infancia.pdf

⁹ Un ejemplo de presentación que resume las normas de circulación para peatones es la elaborada por el Parque de Educación Vial de Totana, Murcia, España, a cargo del Área de Educación y Divulgación de la Dirección General de Tráfico y la Escuela de Educación Vial de la Policía local. Se puede descargar de <http://www.totana.com/cgi-bin/educacion-vial.asp>

formática o del referente TIC, una presentación PowerPoint para exhibir durante la feria vial.⁹

El material que sigue se encuentra disponible en el cuaderno de actividades de los alumnos y las alumnas (Actividad 14).

Todo lo que necesitás saber para ser buen peatón y buen pasajero

¿Qué es la vía pública?

Se denomina así al espacio o camino de comunicación, utilizado para transitar, y que pertenece a la comunidad, es decir, que es una vía de circulación de todos y para todos.

Las mismas están construidas y mantenidas por los impuestos o tarifas que pagan los ciudadanos. De allí el derecho que tenemos todos al uso y a la seguridad que nos pueden y deben brindar, ya sean calles, caminos o modernas autopistas.

Las personas transitan la vía pública de diferentes maneras. Unos lo hacen a pie (son los **peatones**) y otros utilizando un **vehículo** (son los conductores y también los pasajeros).

También debemos considerar peatones a quienes empujan o arrastran un cochecito de niño, a quienes utilizan patines o patinetas y a las personas con capacidades diferentes que se trasladan en una silla de ruedas.

¿Qué es la calle?

Desde el punto de vista urbano, este término define al conjunto formado por veredas o aceras, (utilizadas por los peatones), más las calzadas. Por estas últimas deben transitar los vehículos, pudiéndolo hacer los peatones solo por las esquinas o lugares convenientemente demarcados para ello.

¿Qué son las zonas peatonales?

Son las partes de la vía pública que están reservadas para que los peatones circulen o permanezcan: aceras o veredas, paradas de colectivos, sendas peatonales, calzadas peatonales, plazoletas, por ejemplo. Las sendas peatonales son los lugares de la calzada destinados para que crucen los peatones. Están señalizadas con líneas anchas y transversales de color blanco.

En algunos casos excepcionales, los peatones podrán circular por la banquina de las rutas (donde no hay veredas) o por la calzada (por ejemplo, al descender a veces de un vehículo), pero siempre adoptando las debidas precauciones.

¿Cómo debés comportarte en la calle?

- La primera norma que se debe guardar, es la utilización de la acera, circulando por la derecha de la misma, sin bajar de ella, salvo para cruzar.
- Transitar lejos del cordón de la vereda, puesto que los vehículos que circulen cerca de la acera nos pueden atropellar.
- Hay que mantener siempre una actitud correcta, es decir, sin molestar al resto de los usuarios, ni ir corriendo, empujando o tropezando con las demás personas, y menos aún jugando.
- Se debe estar atentos a las entradas y salidas de garages y talleres, pues de ellos salen y entran continuamente muchos vehículos.
- No llevar animales sueltos: pueden ser atropellados, causar molestias o provocar incidentes.
- Evitar jugar en las calles, pues es muy peligroso. Si estás jugando con una pelota y esta rueda hacia la calle, no corras tras ella.

- En caso de que no haya aceras en la calle, hay que caminar cerca de la línea municipal y, si es posible también, marchar de frente al tráfico para ver venir los vehículos de frente.

¿Cómo cruzar la calzada de manera segura?

Cruzar es una acción simple que acarrea algunos peligros. Por ello es necesario saber hacerlo bien. No se puede cruzar de cualquier manera, ni todas las calles son iguales a la hora de cruzar.

Recordemos tres reglas básicas:

1. Primero MIRAR, después cruzar.

2. Cruzar por el LUGAR más SEGURO.

3. NO SORPRENDER a los conductores.

Al cruzar se debe tener en cuenta:

- Mirar desde la acera y esperar en ella, sin bajar a la calzada mientras se espera cruzar.
- Si la calle es de doble sentido de circulación: Mirar primero a la izquierda, después a la derecha, y antes de empezar a cruzar, mirar otra vez a la izquierda.
- Si la calle es de un solo sentido de circulación: mirar del lado en que vienen los vehículos; para ello, tomar como referencia a los coches estacionados, o bien la señal de dirección. Antes de iniciar el cruce, mirar también hacia el otro lado para comprobar que no se aproxima ningún vehículo en sentido contrario.
- Cruzar por el camino más corto, recto y perpendicular a la acera.

- Cruzar con paso rápido, pero sin correr, procurando estar en la calzada el menor tiempo posible. No ir en diagonal, ni haciendo zigzag.
- Si durante el cruce aparece algún vehículo inesperadamente, pararse en el centro de la calzada, sin vacilaciones, y esperar a que pase.
- Evitar cruzar la calzada entre dos vehículos estacionados, porque pueden ocultar la visión a los conductores de los vehículos en marcha o tapar al peatón.
- Hay que tener cuidado con los vehículos que van a girar y no bajarse de la acera, pues, al girar, las ruedas traseras pasan más cerca del cordón que las delanteras, pudiendo atropellar al peatón.
- Si se tiene luz roja delante, al cruzar la acera, no se debe nunca hacerlo, aunque no se vea venir ningún vehículo. Solo se hará si se tiene luz verde. En ese caso, cruzar siempre con cuidado; a veces los vehículos no pueden detenerse de repente y puede ser que haya algún conductor que no respete la luz del semáforo.
- Al cruzar la calle se debe hacer por la senda peatonal. Estos pasos para peatones están dibujados con líneas blancas en las esquinas. No cruzar nunca por las sendas sin tener la seguridad de que los vehículos se han detenido.
- Si no existieran sendas peatonales, se cruzará por las esquinas.
- Si hay cruces a distinto nivel con senda para peatones, su uso es obligatorio para atravesar la calzada.

Algo más sobre los semáforos

Los semáforos son señales formadas por luces de distintos colores y sirven para indicar a los vehículos y a los peatones el momento en que cada uno puede pasar. Existen semáforos para vehículos y otros para peatones.

El semáforo para los vehículos que circulan por la calzada en el sentido enfrentado a las luces del semáforo, es el que todos reconocemos como tal, con tres luces circulares, verde, amarilla y roja.

El semáforo peatonal se ubica en frente a la acera en la que los peatones se hallan esperando para cruzar y tiene dos posiciones: una silueta de un peatón parado, con luz naranja, y otra de un peatón caminando, con luz verde o blanca. Una tercera posición es la del peatón detenido con la luz intermitente, que indica que ya no se debe iniciar el cruce de la calzada. Esta señalización puede variar en algunos casos. Por ejemplo, existen semáforos peatonales que en lugar de la figura intermitente del peatón durante el lapso en que se debe concluir el cruce, aparece un contador luminoso que muestra los segundos que restan hasta que el semáforo cambie a prohibición de cruce.

Lo que no se debe hacer: imitar la conducta de los demás peatones; mirar solo el semáforo (hay que mirar hacia los lados y observar la conducta de los conductores de vehículos; por ejemplo, prestar atención para estar seguros de que se han detenido los que tienen el semáforo en rojo o si nos están viendo los que tienen luz verde en su sentido de circulación y se disponen a doblar).

¿Cómo cruzar un camino o ruta?

- En las zonas rurales, el número de vehículos que circula suele ser menor al de las ciudades, pero las velocidades que desarrollan en las rutas son más altas y peligrosas, por eso se debe tener aún mayor precaución.
- Siempre que las circunstancias lo permitan, se debe circular por las banquetas, lo más alejado que se pueda de la calzada, y siempre en sentido contrario al del tránsito vehicular, pues se verá a los mismos de frente y será más fácil evitar el peligro.
- El cruce de la carretera se debe hacer en lugares con visibilidad suficiente, nunca cerca de las curvas, o donde existan obstáculos que impidan ver o que nos vean. El cruce debe hacerse en forma perpendicular a la calzada, respetando la prioridad de los vehículos.
- Hay que recordar también, que si se va en grupo se debe ir caminando en “fila india”.
- En horas de penumbra, tratar de vestir con colores claros para lograr una mejor visualización. Hay que recordar que es más fácil que los peatones vean a los vehículos, que los conductores observen a los peatones de noche. Durante la noche portarán brazaletes u otros elementos retroreflectivos para facilitar su detección.

¿Cómo ser un buen pasajero de transporte público?

Antes del viaje:

- Esperar la llegada del vehículo sin bajarse de la acera.
- Guardar ordenadamente el sitio que corresponda en la cola.
- No subirse hasta que el vehículo se haya parado por completo, ni se hace tampoco cuando ya se haya puesto en marcha.

Durante el viaje:

- No hay que asomarse, ni tampoco sacar las manos por las ventanillas.
- Antes de llegar a la parada hay que prepararse para descender.
- Se debe ceder el asiento a quien más lo necesite.
- Si se viaja de pie, se debe ir tomados correctamente a los pasamanos, pues hay peligro, en caso de una frenada, de caerse y herirse.
- Hay que comportarse correctamente. Los gritos y los juegos bruscos pueden distraer al conductor y ocasionar un accidente.
- Hay que evitar colocarse cerca de las puertas durante el trayecto, porque nos podemos caer.
- No se deben arrojar elementos u objetos por las ventanillas, pues no solo está prohibido, sino que se puede poner en riesgo la vida de otras personas.

Después del viaje

- Descender sólo cuando el vehículo se haya detenido, procurando hacerlo por detrás.
- Nunca cruzar por delante, ni por detrás del vehículo del cual nos hemos bajado, hasta que este no se haya ido. Puede ocultar a otros vehículos en marcha.
- Si hay que cruzar la calle, se hará por la senda peatonal más próxima.

¿Cómo viajar seguros en un automóvil?

- Se subirá y bajará siempre por las puertas que queden del lado de las aceras.
- Se procurará no distraer al conductor, en lo posible ir quietos y sin gritar.

- No hay que apoyarse en las puertas, ni jugar con las manijas.
- No hay que sacar la cabeza, ni el brazo por la ventanilla, ni viajar en la falda del conductor.
- Los niños menores de 10 años (conforme el piso de edad que definió la Ley Nacional) deben ir siempre en los asientos traseros.
- Todos deben ir con cinturones de seguridad colocados.

Esta actividad se puede extender a conductores de bicicletas, de vehículos y a usuarios de transportes de pasajeros. Para ello, se requiere formar grupos de chicos y chicas que investiguen y organicen las normas y disposiciones, elaboren manuales o reglamentos como el dedicado a los peatones. Luego, deberán diseñar el test y decidir cómo será la prueba y quienes podrán participar de ella.

Un ejemplo de test que puede utilizarse para verificar si los alumnos y las alumnas aprendieron los contenidos del Manual es el que se detalla a continuación, destinado a evaluar a los peatones. Los alumnos podrán encontrarlo en el cuaderno de actividades para ellos (Actividad 15)

El test del peatón

Nombre: _____

Leé las preguntas con atención y marcá la respuesta que considerás correcta.

En general, los peatones circulan por:

- La acera solamente.
- Las zonas peatonales.
- La calzada.

Cuando el semáforo peatonal muestra al peatón con luz intermitente

- Ya se puede comenzar a cruzar.
- Hay que apurarse para terminar de cruzar.
- Hay que detenerse en el centro de la calzada.

¿Cómo tenés que esperar la llegada del colectivo?

- En fila, sobre la acera.
- Sentado en el cordón de la vereda.
- En la calzada, cerca del cordón.

La calzada es:

- La vía por donde circulan los vehículos.
- La vía por la que circulan los peatones.
- La vía por donde circulan los vehículos, más el espacio de la vereda.

Si necesitás cruzar una calle de doble sentido de circulación, sin semáforo tenés que:

- Mirar a la izquierda y después a la derecha.
- Mirar a los autos que vienen de frente.
- Mirar a la izquierda, después a la derecha y antes de comenzar a cruzar, de nuevo a la izquierda.

Un grupo de cinco personas que circula por una ruta en una zona rural, debe:

- Caminar por el borde del camino.
- Amontonarse para que los vean con mayor facilidad.
- Caminar en “fila india” por la banquina en el sentido contrario al tránsito.

La senda peatonal es:

- La zona de la calzada señalizada con franjas anchas blancas por donde pueden cruzar los peatones.
- La banquina.
- La vereda.

La acera es:

- El lugar donde podés hacer lo que quieras, porque es el espacio de uso libre para los peatones.
- El espacio por donde tienen prioridad para circular los peatones.
- Lo mismo que la senda peatonal.

Si una calle no tiene semáforo ni está pintada la senda peatonal, cruzá:

- Por la esquina, después de mirar con atención a ambos lados.
- Por la mitad de calle, después de mirar hacia la izquierda.
- Haciendo zig-zag.

Si no hay semáforo y querés cruzar la calle, lo haces:

- Por la esquina, y si vienen autos lo haces con prudencia, esperando que ellos frenen porque el peatón siempre tiene prioridad.
- Por cualquier lado de la calle, cuando no pase ningún vehículo
- Por la esquina, cuando te dejen pasar los vehículos

Si tenés 8 o más respuestas correctas, podés pedir que un evaluador te acompañe a al circuito para rendir el examen práctico.

Examen práctico de peatón en circuito vial

Aprobó Sí No

Firma del evaluador: _____

**Si aprobaste, pasá a retirar tu licencia de peatón
¡FELICITACIONES!**

El test puede adaptarse a los conocimientos viales considerados fundamentales y significativos según el contexto de la comunidad (entorno rural, zona céntrica de una ciudad grande, pequeña localidad sin semáforos, por ejemplo). Asimismo, para los otros roles que se asumen como usuarios de la vía pública (pasajeros, conductores), pueden elaborarse otras encuestas múltiple choice similares a fin de evaluar los aprendizajes.

Si rindieron bien el examen teórico y práctico, se puede entregar un certificado a modo de constancia. El modelo de certificado que sigue a continuación también se encuentra en el cuaderno de actividades de alumnos (Actividad 16)

Datos de la escuela

JORNADA DE EDUCACION VIAL

Fecha

Nombre y apellido: _____

Fecha de nacimiento: _____

DNI: _____ Localidad donde vive _____

Por cuanto ha aprobado el examen teórico-práctico, se le extiende la presente licencia que lo reconoce como buen peatón.

Lugar y fecha _____ Firma _____

Zona de exposición de trabajos

Habrán carteleros o murales en los que se exhibirán los trabajos realizados durante las semanas previas, en el marco de la propuesta de educación vial. Se sugiere que algunos chicos o chicas, en representación de su curso, cuenten a los visitantes cómo trabajaron, cómo fue la secuencia de actividades que realizaron, etc. Además, podrán prepararse espacios y elementos para que los visitantes realicen tareas similares. Por ejemplo, se pueden colocar mesas con papeles en blanco y lápices para que otros chicos hagan sus historietas.

Zona de esparcimiento y de relaciones con la comunidad

Este espacio puede estar concentrado en un solo lugar o disperso por diferentes sitios del parque vial. La zona de esparcimiento está pensada para que grandes y chicos se entretengan mientras aprenden algo más sobre el tránsito en el espacio público.

Las actividades que es posible organizar son innumerables. Para los más pequeños, se pueden armar pistas en el piso para que jueguen con autos de juguete. La consigna es “conducir” sin cometer infracciones. Para los hermanos mayores o familiares que les gustan los documentales, se puede instalar un equipo de televisión y reproductor de DVD y proyectar documentales referidos a temas viales, como la construcción de caminos, trenes y automóviles, puentes que son grandes obras de ingeniería, accidentes, viajes, etc. Otra posibilidad es armar una biblioteca con cuentos con autos, aviones, trenes y bicicletas.

En diferentes sitios pueden colocarse carteles con las normas, con la consigna “¿Sabías que...?” y con información útil (números

de teléfonos de emergencias, por ejemplo). En este sector puede estar ubicado un libro de visitas. Y, de existir la posibilidad, sería recomendable una computadora con cámara web para que los visitantes graben un video-mensaje para los organizadores y para la comunidad en general. Junto al libro o a la computadora se puede colocar un cartel con una nota que invite a dejar el mensaje.

Los/as promotores/as entregarán folletos con escritos de concientización. Y también podrán invitar a los visitantes a que inscriban su compromiso en un mural bajo el título “Un pacto para vivir”.

Fase 4. Difusión y muestra

Ya se enviaron las invitaciones. También se confeccionaron todos los elementos necesarios y se recibieron y acomodaron aquellos otros que fueron prestados u obsequiados para la ocasión.

¡Llega el gran día! Es el momento de poner en funcionamiento el parque vial, exhibir la muestra, ocupar los puestos previstos y recibir a los visitantes para compartir con ellos el trabajo realizado y los aprendizajes adquiridos. También es la oportunidad para intercambiar con familiares, alumnos de otros cursos o niveles escolares y vecinos, y seguir aprendiendo con ellos.

El día previo, una vez ubicadas las instalaciones del parque vial y dispuesto los distintos sectores de la muestra, conviene hacer un ensayo general. Cada equipo necesitará repasar la lista de materiales que va a utilizar, las acciones que van a realizar, y el lugar que cada integrante va a ocupar.

Punto de llegada

El punto de llegada coincide, en este caso, con la fase final de todo proyecto: la etapa de integración y evaluación.

Una primera instancia puede ser repasar la jornada. Para ello, se les puede brindar a los chicos y chicas la posibilidad de que cuenten qué les gustó y qué no les gustó, qué dificultades se les presentaron, de qué modo las resolvieron, si consideran memorable algunos de los momentos vividos, etc. Después de una charla en la que seguramente se pondrán en común muchas anécdotas, se leerán los mensajes escritos o grabados por las personas visitantes, y conversarán sobre ellos.

También será indispensable indagar acerca de qué consideran que aprendieron y cómo lo hicieron (“Aprendí que cuando vas a cruzar una calle no solo hay que prestar atención al semáforo, sino también a los que doblan... Vi cuando a mi hermanito casi lo atropella una nena de segundo que doblaba en bicicleta”, por ejemplo).

Y como era una jornada de aprendizaje para ellos y, además, para los colaboradores, colaboradoras y visitantes, también se los incentivará a que reflexionen acerca de qué creen que enseñaron a los demás.

Para finalizar, se podrá volver a los objetivos, tanto el general como los que se plantearon los distintos equipos: “¿Recuerdan cuáles eran los objetivos?” Si no los recuerdan, el/la docente podrá leerlos de sus anotaciones y escribirlos en el pizarrón. “¿Piensan que se lograron totalmente?, ¿o en parte? ¿Por qué?”.

¿Qué más?

Algunas ideas para variar la propuesta son:

Organizar la jornada fuera de la escuela; por ejemplo, en la plaza,

en la cancha del club del barrio o directamente en la calle (para lo cual se deberá gestionar el corte de la misma, la instalación de los dispositivos de seguridad adecuados al caso y la colaboración de personal policial y/o municipal).

En el área de capacitación se puede contar con la presencia de algún especialista o integrante de alguna asociación dedicada a la seguridad vial. También se puede invitar a un capacitador o capacitadora de los cursos de educación vial que se dictan cuando los conductores obtienen o renuevan la licencia de conducir para que brinde una charla.

En la zona de esparcimiento se pueden presentar obras de títeres o de teatro, canciones y videos dedicados a temas viales.

Si se dispone de nuevas tecnologías, se puede enriquecer el proyecto, tanto durante su realización (proyección de audiovisuales, grabación de video-mensajes) como en el momento de socializar la experiencia (creación de un blog para difundir el evento y sus resultados y promover su continuidad en el tiempo a través de la formación de una red de instituciones escolares).

Recursos

Circuito vial. Bicicletas, triciclos, kartings y cascos.

Chalecos o prendedores que identifiquen autos, motos, bicicletas.

Chalecos identificatorios para los organizadores.

Manual del peatón y del pasajero.

Licencias de conducir.

Folletería y material publicitario.

Libro de visitas.

Televisión, reproductor de DVD y computadora con Webcam.

Juguetes y libros.

SEÑALES

Señales Reglamentarias de Prohibición



Contramano



No Avanzar



No Estacionar



No Estacionar
ni Detenerse



No Girar a la
Izquierda



No Girar a la
Derecha



No Girar en U
(no retornar)



No Ruidos
Moleslos



Prohibición de
Circular (Acoplado)



Prohibición de Circular
(Bicicletas)



Prohibición de Circular
(Camiones)



Prohibición de
Circular (Motos)



Prohibición de Circular
(Autos)



Prohibición de
Cambiar de Carril



Prohibición
de Circular



Prohibición de
Circular (animal)



Prohibición de Circular
(Tracción animal)



Prohibición de Circular
(Carro de mano)



Prohibición de
Circular (Tractor)



Prohibido
Adelantar

Señales Reglamentarias de Restricción



Limitación
de Peso



Limitación de
Peso por Eje



Limitación
de Altura



Limitación
de Ancho



Limitación
de Largo



Límite de
Velocidad Máxima



Límite de
Velocidad Mínima



Estacionamiento
Exclusivo



Limitación de Peso



Limitación de Peso por Eje



Limitación de Altura



Limitación de Ancho



Circulación Exclusiva (Transporte Público)



Circulación Exclusiva (Motos)



Circulación Exclusiva (Bicicleta)



Circulación Exclusiva (Jinetes)



Circulación Exclusiva (Peatones)



Uso de Cadenas para Nieve



Giro Obligatorio (Derecha)



Giro Obligatorio (Izquierda)



Sentido de circulación (Derecha)



Sentido de circulación (Izquierda)



Sentido de circulación (Comienzo Sentido Único)



Sentido de circulación (Alternativa)



Paso Obligatorio
(Derecha)



Paso Obligatorio
(Izquierda)



Tránsito Pesado
a la Derecha



Peatones por
la Izquierda



Puesto de
Control



Comienzo de
Doble Mano



Pare



Ceda el Paso



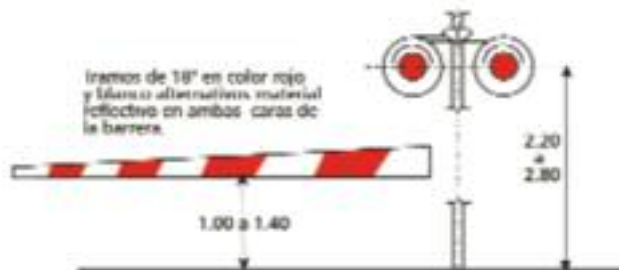
Preferencia de
Avance



Fin de la
Prescripción



Fin de la
Prescripción



Barreras Ferroviarias

Señalamiento Transitorio



Vallas (Tipo I)



Vallas (Tipo II)



Vallas (Tipo III)

Fin de
ConstrucciónZona de
ExplosivosCalle o Carretera en
Construcción o CorradaLongitud de
la Construcción

Desvío

Carretera de
un solo CarrilEstrechamiento
de CarreteraEquipo Pesado
en la VíaTrabajos en
la BanquinaHombres
Trabajando

Banderillero



Conos



Tambores



Delineadores

Señales informativas - Características de la Vía

Camino o Calle
Sin SalidaCamino o Paso
TransitableVelocidades
Máximas
PermitidasEsquema de
RecorridoDesvío por cambio de
Sentido de CirculaciónPermitido Girar
(Derecha)Permitido Girar
(Izquierda)Estacionamiento
PermitidoDirecciones
Permitidas
(Izquierda)Direcciones
Permitidas
(Derecha)Direcciones
Permitidas
(Bifurcación)Direcciones
Permitidas
(Igual Sentido
o Derecha)Direcciones
Permitidas
(Igual Sentido
o Izquierda)Direcciones
Permitidas
(Ambas Direcciones)

Señales informativas - Información Turística y de Servicios





Señales Informativas - Nomenclatura Vial y Urbana - Destino y Distancias





Nomenclatura Urbana

Fin de Autopista



Nomenclatura de Autopista



Comienzo de Autopista



Comienzo o Fin de Zona Urbana



Indicadora de Utilización de Carriles

Señales Preventivas Advertencias de Máximo Peligro



Atención



Cruce de Peatones



Cruce Ferroviario



Curva Cerrada



Pancias de Prevención (aprox.)



Pancias de Prevención (curva)



Pancias de Prevención (curva)



Pancias de Prevención (obstáculo rígido)



Cruz de San Andrés

Señales Preventivas - Advertencias sobre Características Físicas de la Vía



Curva
(Común)



Curva
(Contracurva)



Curva
(en "S")



Camino
Sinuoso



Pendiente
(Descendente)



Pendiente
(Ascendente)



Estrechamiento
(En una sola mano)



Estrechamiento
(En las dos
manos)



Perfil Irregular
(Irregular)



Perfil Irregular
(Irregular Badén)



Perfil Irregular
(Lomada)



Calzada
Resbaladiza



Proyección
de Piedras



Derrumbes



Túnel



Puente
Angosto

**“SENTATE
ATRAS
Y PONETE
EL CINTURON”**

Un buen padre

A ESAS FRASES QUE USAS PARA CUIDAR A LOS CHICOS,
AGREGALE UNA PARA CUANDO LOS LLEVAS EN EL AUTO.

Proximidad
de SemáforoProximidad de
Señal RestrictivaProximidad de
Señal Restrictiva
(Paso)Proximidad
de Señal
Restrictiva
(Otras)

Señales Preventivas - Posibilidad de Riesgos Eventuales



Niños



Escolares



Ciclistas



Jinetes

Animales
Sueltos
(Vaca)Animales
Sueltos
(Ciervo)

Corredor Aéreo

Presencia de
Vehículo Extraño
(Tranvía)Presencia de Vehículo
Extraño (Tractor)Presencia de Vehículo
Extraño (Ambulancia)Vientos Fuertes
Laterales