



INFO ABOUT RIGHTS



AUTOR Y EDICIÓN:

JORGE MATEO FERNÁNDEZ (28648933H)

MARCOS ANTONIO FERNÁNDEZ GARCÍA (53272475J)

Esta obra ha sido registrada en el registro de propiedad intelectual SAFE CREATIVE con el N° de Depósito Legal 2108138744969 bajo la licencia " Creative Commons Zero 1.0"

COLABORA Y DISTRIBUYE.



EJEMPLAR DE DISTRIBUCIÓN GRATUITA

Esta publicación electrónica se divulga y distribuye con la colaboración de SPLS, Sindicato de Policía Local de Sevilla, con la intención de reciclar y perfeccionar en esta materia a los diferentes Policías Locales tanto de nuestra Comunidad Autónoma, así como del resto de Comunidades. Se publica electrónicamente como publicación electrónica en la página web del Sindicato de Policía Local de Sevilla SPLS, www.spls.es, en la sección biblioteca virtual, apartado publicaciones, estando disponible para su visualización e impresión de cuantos usuarios estén interesados en sus contenidos. © Reservados todos los derechos del Autor, queda prohibida cualquier copia total o parcial de esta obra para su inclusión en otras publicaciones, salvo autorización expresa de su autor. Queda autorizada su impresión y difusión por cualquier tipo de medio.

TEMA 1

LA EDUCACIÓN VIAL. INTRODUCCIÓN

1.- INTRODUCCIÓN	3
2.- SEGURIDAD VIAL Y EDUCACIÓN VIAL	4
2.1.- Educación y Seguridad Vial.....	5
2.2.- La Educación Vial en España	7
3.- LA IMPORTANCIA DE LA EDUCACIÓN EN LA PREVENCIÓN.....	8
4.- PORQUÉ ES TAN IMPORTANTE LA EDUCACIÓN VIAL.....	11
4.1.- Objetivos de la Educación Vial	13
4.2.- Educación Vial para los niños de infantil.....	14



1.- INTRODUCCIÓN.

Diariamente los más pequeños de la casa se encuentran expuestos al tráfico, señales, indicaciones, prohibiciones y a signos de alerta los cuales, necesitan conocer correctamente para poder desplazarse de forma segura y de ese modo, prevenir posibles siniestros viales que, tal y como indica la Dirección General de Tráfico (DGT), constituyen una de las primeras causas de muerte entre la población infantil. Es ahí donde reside la importancia de la educación vial en la infancia que, en palabras de Raquel Esther Navas, asesora pedagógica de la DGT: *“se debe de entender desde el concepto de educación en valores, la adquisición de hábitos y comportamientos adecuados en relación con el uso de las vías como peatones, pasajeros, o futuros conductores. Valores como el respeto, la responsabilidad, o el compartir un espacio, están inherentes en su definición”*.

Se hace necesario aclarar que la educación vial no son solamente normas y señales de tráfico o ser buenos conductores, dentro de este concepto hay otros muchos aspectos que prioritariamente han de ser incorporados en el desarrollo evolutivo de los niños; así, “del mismo modo que les enseñamos a asearse, vestirse o decir `buenos días, es importante que los contenidos viales se incorporen en el día a día de los niños con el objetivo de ganar en seguridad y prevenir los siniestros viales”.



La educación vial de los niños es una labor continua a la que es necesario prestarle atención desde edades muy tempranas. Esta tarea debe recaer fundamentalmente en las propias familias, tanto en los padres como en otros cuidadores habituales, aunque a veces ni ellos mismos son conscientes de su responsabilidad y pretenden delegar en otros. De hecho, según un estudio de la Fundación Mapfre sobre educación vial en los entornos escolares, a pesar de que un alto porcentaje de los padres encuestados entiende que la educación vial compete a las autoridades de tráfico y al colegio, del otro lado, un 67% de los alumnos admite aprender seguridad vial de sus propios padres.

De este modo debemos de tener siempre muy presente que el ejemplo que les damos a nuestros hijos es la mejor enseñanza y que, del mismo modo, también puede convertirse en la peor de las influencias. Reeduquémonos nosotros primero para lograr enseñarles a comportarse de la mejor manera posible.

2.- SEGURIDAD VIAL Y EDUCACIÓN VIAL.

En el año 2011 la Unión Europea se marcaba un objetivo común y muy ambicioso en lo que a política de seguridad vial se refiere, reducir un 50% las víctimas en las carreteras comunitarias antes de 2020. Para la consecución de este objetivo, ponía deberes a los países miembros: aplicar una serie de medidas basadas en la seguridad de usuarios, vehículos e infraestructuras, el intercambio de buenas prácticas y la formación en materia de seguridad vial.



La seguridad vial consiste en la prevención de siniestros viales o la minimización de sus efectos, especialmente para la vida y la salud de las personas, cuando tuviera lugar un hecho no deseado de circulación. También se refiere a las tecnologías empleadas para dicho fin en cualquier vehículo de transporte por carretera (autobús, camión, automóvil, motocicleta y bicicleta). Las normas reguladoras del tráfico y la responsabilidad de los usuarios de la vía pública componen el principal punto en la seguridad vial. Sin una organización por parte del estado y sin la moderación de las conductas humanas (particulares o colectivas) no será posible lograr un resultado óptimo.

Uno de los objetivos principales de la seguridad vial es el de prevenir siniestros viales y salvaguardar la integridad física de todos los usuarios implicados. La seguridad vial activa o primaria tiene como objetivo principal evitar que el accidente suceda. En este nivel actúan la señalización de tráfico, la aplicación y conocimiento de las normas de tráfico, el factor humano y el adecuado mantenimiento de vehículos e infraestructuras. Por otro lado, la seguridad vial pasiva la componen el conjunto de acciones y elementos de seguridad de los vehículos y demás elementos del tráfico que intervienen durante y después de un siniestro con el objetivo de minimizar sus consecuencias: por ejemplo, uso del cinturón de seguridad, airbags, sistemas de retención infantil, elementos que garantizan la deformación controlada de la carrocería, etc.

La educación vial se entiende como el conjunto de hábitos y buenas maneras que contribuyen a mejorar la seguridad vial de todos los usuarios de la carretera. Se refiere a conductores, pasajeros, peatones, ciclistas y demás usuarios. La educación vial aglutina la enseñanza y el conocimiento de las normas de circulación y de todas aquellas acciones y buenas prácticas que contribuyen a hacer un buen uso de las vías públicas. La educación vial tiene un espacio reservado en colegios y centros de enseñanza, a través de campañas de concienciación dirigidas por administraciones y organismos y en talleres y cursos de reeducación vial.



Promover la seguridad de todos aquellos que circulan por la carretera a través del conocimiento de infracciones, señalización y elementos de seguridad, conforman la base y objetivo de la educación vial. Esta, se basa en conocimientos teóricos sobre la circulación de vehículo, el modo de actuar en determinadas situaciones, los elementos de seguridad y en un conjunto de buenas prácticas y propósitos al volante.

2.1.- Educación y Seguridad Vial.

Educar significa "proporcionar conocimientos o habilidades a una persona para darle una determinada formación". La Educación Vial, será por tanto la inculcación de esos conocimientos o habilidades a una persona en materia de Seguridad Vial. La educación que está centrada en la Seguridad Vial, ha de formar parte de la formación y educación de la sociedad, de ese modo estaremos promoviendo una cultura basada en la valoración y el aprecio tanto de nuestra propia vida como de la vida de los demás.

La educación en Seguridad Vial, debe ir orientada al aprendizaje y cumplimiento de las normas, leyes y reglamentos que regulan la circulación de los vehículos, peatones y viajeros vinculado al desarrollo de los principios, valores, actitudes y conductas, el respeto por los demás, los principios de convivencia en sociedad de forma democrática.

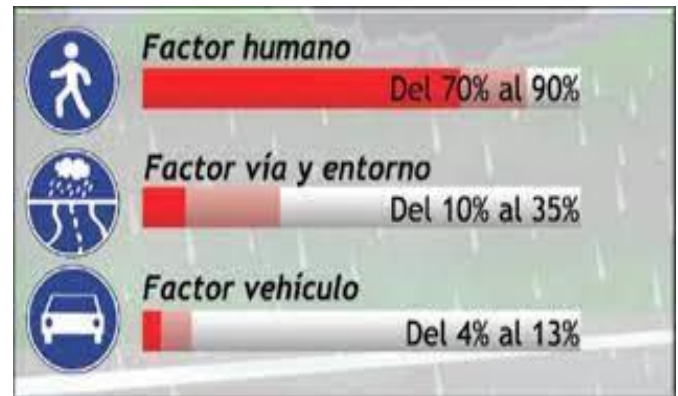


La Seguridad Vial se define como: "La disciplina que estudia y aplica los mecanismos tendentes a garantizar el buen funcionamiento de la circulación en la vía pública con el fin de evitar los siniestros viales, haciendo especial referencia a todos aquellos comportamientos que los usuarios de la vía deben tener en la vía pública, según el rol que desempeñen (peatón, pasajero, conductor o viajero)." Estas pautas de comportamiento deben ser seguras tanto para ellos mismos como para el resto de la sociedad. La Seguridad Vial es la encargada de que disminuyan los efectos de los Siniestros Viales, siendo su objetivo principal la defensa de la integridad física del ciudadano. La seguridad vial se aplica a los tres elementos que forman parte del tráfico:

- El Ser humano
- El Vehículo
- La Vía

Centrándonos en el primero de esos tres elementos, el ser humano, tenemos que la Seguridad Vial se encargará de la educación e instauración en el individuo de los comportamientos viales que sean adecuados y que se ajusten a la normativa en vigor, y que de ese modo, favorezcan el desarrollo de la persona como peatón, conductor y pasajero. Proporcionar el conocimiento de la normativa que vaya apareciendo y la adaptación a las nuevas necesidades que la sociedad demanda

en materia de movilidad y desplazamiento. Por todo esto, la Seguridad Vial adquiere un papel importantísimo para que cada vez más las ciudades sean más seguras y sostenibles.



Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), cada año mueren en el mundo 1.240.000 personas por siniestros viales, lo que supone la octava causa mundial de mortalidad. Además, las tendencias actuales indican que, si no se toman medidas urgentes, los siniestros viales se convertirán en 2030 en la quinta causa de fallecimiento en el mundo, por lo que el objetivo claro de la seguridad vial es evitar esa siniestralidad. Para ello hay que mejorar la seguridad no sólo de forma global sino de forma individualizada, como por ejemplo:

- ✚ Mejorar la seguridad de aquellos más vulnerables como menores², jóvenes, mayores, viandantes así como un tipo de conductor/a que ha aparecido hace poco con gran fuerza en nuestras ciudades, **los ciclistas**.
- ✚ Fomentar una movilidad óptima y segura.
- ✚ Mejorar la Seguridad de los Motoristas.
- ✚ Aumentar la seguridad en los desplazamientos de los usuarios de la vía a la hora de desplazarse a sus puntos laborales y escolares.
- ✚ Concienciar a la población del binomio mortal Velocidad – Alcohol durante la conducción.
- ✚ Mejorar la atención de los conductores y conductoras, así como de los peatones ante la implantación de las nuevas tecnologías, como es el teléfono móvil.

2.2.- La Educación Vial en España

Según datos del I Barómetro de educación vial en España de Mapfre, el 60,5% de los Centros de Educación españoles dedica menos de cinco horas al trimestre a materias de educación vial. Un 16,3%, entre cinco y diez horas al trimestre y apenas un 1,9% de los centros imparte más de diez horas al trimestre. Por el contrario, el 21,3% restante de los participantes reconoce no dedicar tiempo dentro del horario escolar a este tipo de valores.

Entre las conductas que se considera más necesario reforzar entre el alumnado para mejorar la concienciación y la educación vial de los futuros conductores, un 43,2% de los docentes considera el respeto por los semáforos y las señalizaciones de paso de cebra como "muy importantes", un 41,6% califica el uso correcto del cinturón de seguridad como "importante", el uso del casco y elementos reflectantes cuando circulan con bicicleta o ciclomotor es considerado por el



47,5% la tercera opción o "poco importante" y las distracciones debido al uso del teléfono móvil son valoradas por un 60% como la última a reforzar o "nada importante". Estos datos pueden sorprender ya que según un estudio del British Medical Journal (BMJ), más del 20% de los atropellos que se producen en países desarrollados son producto de las imprudencias cometidas por peatones "tecnológicos", es decir, provocados por despistes con el teléfono móvil.

Otro dato a tener en cuenta, es la eterna pregunta que muchos padres y docentes se hacen acerca de sobre quién debe recaer la educación vial de los menores. El barómetro de educación vial



concluye que los docentes encuestados apuestan mayoritariamente por la familia en el primer lugar con un 43,7%, frente a la opción de colegio 42%. En este sentido, parece que la seguridad vial en los centros educativos es extensible a otros sectores y ámbitos además del familiar y a otras franjas de edad. Desde la DGT aseguran que si la educación vial está asociada a edades tempranas, esta también debe ser trasladada a adultos, mayores de 65 años a través de formaciones pero también de campaña de sensibilización.

Todo esto nos lleva a la siguiente pregunta: ¿debería ser la seguridad vial una asignatura obligatoria para niños y adolescentes? A ese respecto hay una proposición no de ley que en 2015 fue aprobada en el Congreso de los Diputados. Desde la Comisión sobre Seguridad y Movilidad Sostenible del Congreso consideran esencial recuperar e impulsar la educación vial en los centros escolares, respecto a esta propuesta, ¿qué opinan los profesores? Según el I barómetro de Educación Vial, la inclusión de esta materia como una asignatura obligatoria en los centros escolares y en todas las etapas educativas, así como un plan nacional e igual en todas las comunidades autónomas es el camino a seguir. Concretamente, un 58% de los docentes y un 63,1% de los padres se posicionan a favor de incorporar una asignatura como tal dentro del horario lectivo. Mientras, aquellos que se posicionan en contra de dicha inclusión, se dividen entre otorgar al centro una mayor libertad para participar o no en dichos programas e introducir contenidos sobre seguridad vial transversalmente en todas las materias.



Independientemente del plan de educación vial en los centros españoles, la educación vial no sólo se reduce a iniciativas infantiles o a la construcción de mejores parques infantiles de tráfico. Es necesaria una concienciación al volante y esa, es una asignatura pendiente en la que deben trabajar todas las partes implicadas: administraciones, organizaciones públicas o privadas, fabricantes, conductores, peatones, ciclistas y por supuesto los agentes encargados de la vigilancia y regulación del tráfico (policías locales, guardias civiles o policías autonómicas con competencias en tráfico). El concepto ha cambiado y se considera que la educación vial es un proceso que se inicia desde niños, pero que se prolonga a lo largo de toda la vida con el objetivo de aportar o dotar de seguridad y fluidez en cualquier situación y circunstancia, no sólo como conductor, sino también como peatón o usuario de los transportes públicos o privados.

3.- LA IMPORTANCIA DE LA EDUCACIÓN EN LA PREVENCIÓN

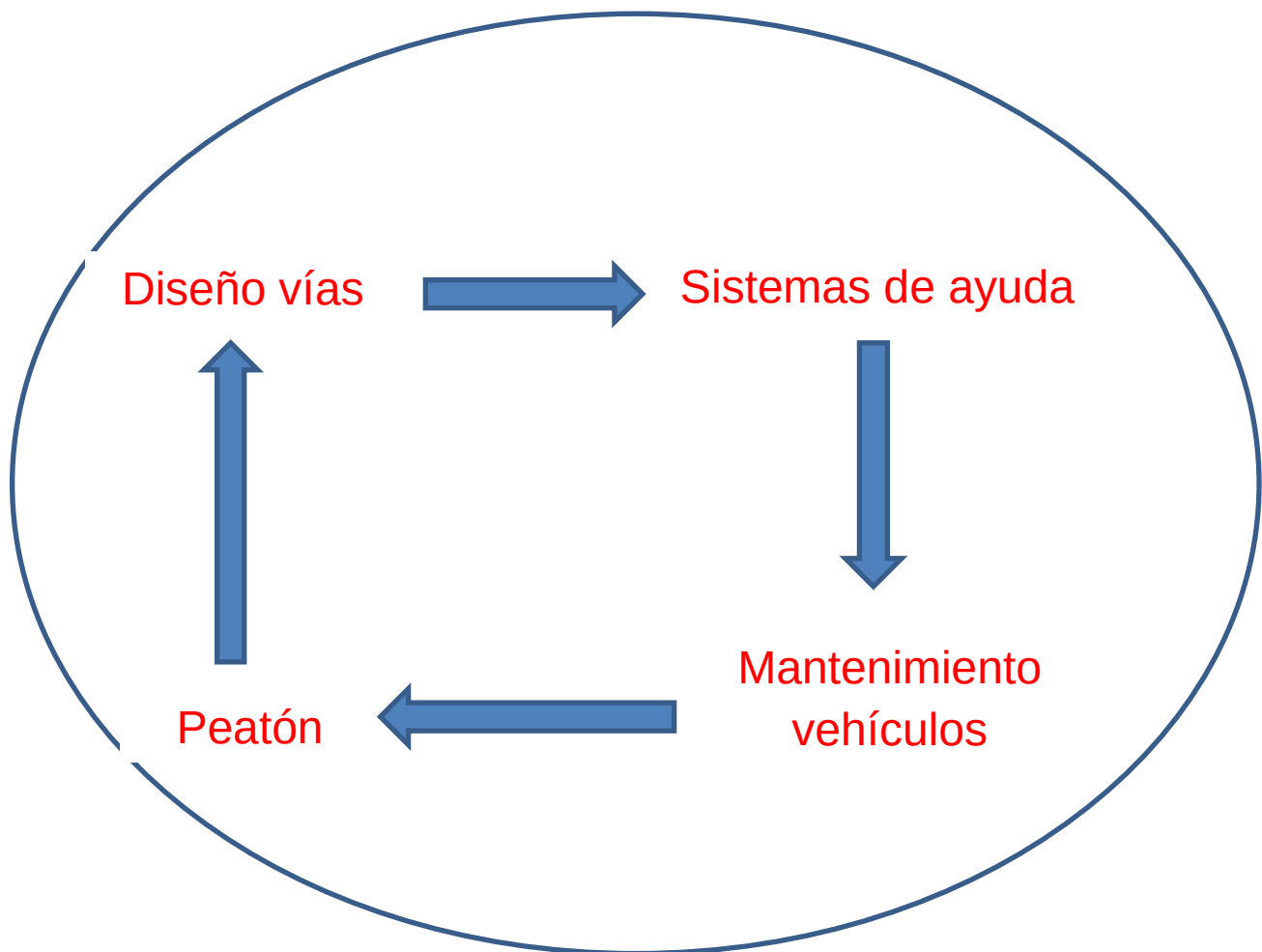
En la actualidad, una de las mejores formas de conseguir una seguridad estable es a través de la prevención. Prevenir, significa adelantarse o prever un peligro potencial. Por lo tanto, siendo nuestro principal objetivo el de evitar o disminuir la siniestralidad vial, la formación, enseñanza y el aprendizaje preventivo a través de la Educación Vial, se convierte en un requisito indispensable a la hora de conseguir dicho objetivo.

Siguiendo el hilo del párrafo anterior, si lo que queremos es realizar una acción preventiva a través de la educación debemos conseguir infundir y transmitir al receptor hábitos de vida necesarios para mejorar la calidad de vida de la población, comenzando por los más pequeños y pequeñas para que de ese modo vayan asimilando, empatizando y entendiendo acerca de la existencia del grave problema para la sociedad y que lamentablemente cada vez está en mayor auge como son los siniestros viales. Actualmente en España existen un gran número de campañas para la prevención y reducción de los siniestros viales. Todo esto hace que la prevención adopte un puesto importantísimo a la hora de luchar contra este problema.



La seguridad vial es una materia eminentemente preventiva, de ese modo y para que esa prevención sea realmente efectiva, se hace necesaria una intervención de carácter multifactorial en la que intervengan factores como: el diseño de las vías, los sistemas de ayuda y mantenimiento de los vehículos, pero también, y de forma muy destacada, el comportamiento de las personas.

SEGURIDAD VIAL



Cuando se realizan los recuentos de las cifras de personas fallecidas en las carreteras es cuando tomamos conciencia de que estos datos no son simplemente números que pertenecen a una estadística, sino que se trata de vidas y familias destrozadas por una tragedia, hechos que a ninguno de los que formamos parte de este colectivo no pueden ni deben dejarnos indiferentes.

Desde la etapa infantil y a lo largo de toda la vida, las personas viven en un entorno en el que la movilidad juega un papel muy importante. Independientemente del medio de transporte que utilicen para los desplazamientos, las personas necesitamos adquirir una serie de conocimientos, habilidades y

actitudes que permitan que nos desplacemos con total seguridad y que contribuyan a que nuestras carreteras se conviertan en auténticos espacios seguros en los que imperen el respeto y la convivencia de todos sus usuarios (peatones, automóviles, ciclistas, etc.)

En este contexto, la educación como medio para conseguir una movilidad segura se presenta como una herramienta útil que permite que las personas dispongan de una ajustada percepción del riesgo, ya que este es considerado el primer eslabón y quizás el más importante, en la cadena de la prevención. Sin duda alguna, está claro de que no hay mejor forma de minimizar las consecuencias de los accidentes que no teniendo accidentes, y esto, es lo que está en las manos de cada una de las personas.

Por parte de la Dirección General de Tráfico, se pone a disposición de los agentes que intervienen en la educación (familias, centros escolares, escuelas de conductores, etc.) multitud de acciones y recursos diseñados para que cada persona integre sus conocimientos, habilidades y actitudes necesarias que le permitan ejercer su derecho a moverse en el espacio público respetando tanto su seguridad como la del resto de usuarios y usuarias de dicho espacio.



De este modo, la formación vial adquiere una importancia vital como medida de prevención en este aspecto, debiendo tomar cada vez más importancia en nuestra sociedad para que de ese modo pueda ser aplicada con mayor intensidad en los centros escolares. Educación y formación vial forman así un binomio inseparable a la hora de lograr el objetivo de acabar con los siniestros viales.

Esto hace que se haga indispensable la transmisión de esos conocimientos a los niños y niñas que comienzan su vida escolar y a adquirir cada vez más autonomía en situaciones básicas. Estos conocimientos pueden ser asimilados por los niños y niñas desde edades muy tempranas consiguiéndose así que pasen a formar parte de sus vidas y sean adquiridos como hábitos (igual que el lavarse las manos antes de comer, o el cepillarse los dientes tras la comida, etc.), mediante la incorporación de estos hábitos a sus vidas, conseguiremos que los niños y niñas integren en sus vidas los aspectos positivos que influyen en el tráfico y la seguridad vial y eliminen los negativos, es decir, haremos que adquieran comportamientos adecuados para una circulación segura por las vías, evitando así o previniendo la aparición de siniestros viales.

Para la adquisición y transmisión de estos hábitos o valores se hace necesaria la inclusión de la educación y formación vial en nuestras vidas, siendo necesario hacer una pequeña matización acerca de ambas disciplinas. En primer lugar, tenemos que la Educación Vial, desde el punto de vista del usuario de la vía comienza desde que nace la persona y perdura hasta su muerte en función del rol que esta adopte en la misma (bien como peatón, conductor o pasajero). Por otra parte, la Formación vial de lo que se encarga es de desarrollar y adquirir las habilidades y conocimientos necesarios para el individuo que adopta el rol de conductor.



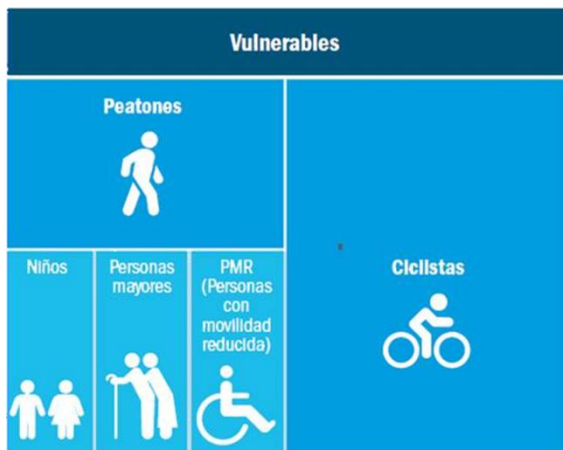
Todo esto nos lleva a la conclusión de que cuanto antes comencemos a educar a los niños y niñas en esta materia de la Educación Vial, mayores y mejores beneficios serán los que estos obtengan, adquiriendo cuanto antes los conocimientos necesarios para evitar accidentes y la adquisición de autonomía en las vías de nuestra localidad, utilizando nuestro binomio (Educación y Formación vial) lograremos que la prevención se convierta en nuestro mejor aliado para evitar la comisión de Siniestros Viales.



Las vías se convertirán en espacios mucho más seguros para todos los usuarios de estas, si los usuarios de las mismas reciben una adecuada Educación Vial.

4.- PORQUÉ ES TAN IMPORTANTE LA EDUCACIÓN VIAL.

Las consecuencias que se derivan de los siniestros viales son muy variadas, consecuencias personales, sociales y económicas que exigen a la sociedad en general y sobre todo a las instituciones en particular, que se adopten medidas que sean oportunas y eficaces y que vayan destinadas a la prevención de estas consecuencias. Le corresponde a la Administración el impulso de estrategias, la coordinación de organismos y agentes sociales así como la dinamización de distintas acciones que vayan dirigidas a mejorar la seguridad de todos los usuarios de las vías. En este sentido, los Planes Estratégicos de Seguridad Vial han demostrado ser una herramienta útil y adecuada para aglutinar esfuerzos que permitan ir de forma paulatina alejándose de las terroríficas cifras de accidentalidad.-



Sin duda alguna, para que todo esto sea posible, se necesita un cambio, una transformación que permita a la población reflexionar sobre su conducta. Sin dejar en ningún momento de lado las medidas de carácter coercitivo, lo que está claro es que este cambio de conducta no puede realizarse por sí solo, sino que se hace necesario un cambio en la cultura vial, esto conlleva a insistir en la educación y en la formación vial como camino al cambio, en definitiva se trata de incidir en el factor humano, factor que está siempre presente como causa directa en la mayoría de los siniestros viales.-

Lo que se persigue con esa nueva cultura vial es ceder el protagonismo a la persona, la cual, a lo largo de su vida y adoptando diferentes roles, hará uso de las vías públicas como peatón, conductor o conductora de bicicletas o de vehículos a motor, como acompañante o bien, como usuario o usuaria de transporte público, por ello se la formación de esta persona se convierte en un elemento primordial para que la movilidad segura comience a ser un hecho.



Todo esto es lo que convierte a La Educación Vial en un instrumento de vital importancia para la consecución de estos objetivos. Teniendo muy en cuenta que se trata de una educación "viva" en constante cambio y adaptación a la realidad y circunstancias, aplicable a cualquier tramo de edad, pero que cuanto antes empiece a formar parte de la vida de las personas más hondo calará en ellas y la adquisición de esos hábitos saludables en la carretera será mejor asimilada e interiorizada.

La educación vial y sus objetivos deben ser uno de los pilares de la educación. Desde los más pequeños hasta los más mayores, es fundamental que se les eduque correctamente en la materia.

4.1.- Objetivos de la Educación Vial.

Como venimos diciendo, la Educación Vial consiste en enseñar prácticas y hábitos relacionados con el cuidado y protección de las personas que circulan por las vías públicas y tiene como objetivo principal el evitar accidentes. Estos hábitos se comienzan a construir desde muy temprana edad, por lo que fomentar este tipo de hábitos desde una edad temprana nos va a permitir en gran medida evitar accidentes. Además de este, la educación vial persigue, con carácter general, los siguientes objetivos:



- ✚ Evitar los siniestros viales tanto de peatones como de conductores.
- ✚ Crear y asimilar actitudes de prevención, así como conocer y emplear técnicas defensivas en relación al tráfico.
- ✚ Enseñar las normas de circulación para peatones en carretera así como tener un comportamiento adecuado como peatón cuando se utilicen las vías públicas y fomentar actitudes de convivencia ciudadana.
- ✚ Utilizar de manera adecuada y responsable los transportes particulares y colectivos cuando se viaje.
- ✚ Descubrir la importancia que tienen las normas y señales de tráfico y conocer el significado de alguna de ellas, creando así actitudes de respeto hacia las mismas y hacia los agentes encargados de la vigilancia y regulación del tráfico.
- ✚ Interpretar situaciones y crear hábitos de prudencia en relación al tráfico.
- ✚ Conocer el entorno físico más próximo al alumnado, identificando así los diferentes elementos relacionados con el tráfico
- ✚ Conocer y practicar las primeras medidas de seguridad en caso de accidente así como las normas de socorrismo y primeros auxilios.

- ✚ Identificar cuáles son los principales grupos de riesgo y analizar dónde, cómo y cuándo se producen los siniestros viales.
- ✚ Fomentar en el alumnado actitudes de conciencia ciudadana en relación con el uso de las vías públicas y del tráfico
- ✚ Comportarse de manera responsable en la conducción de bicicletas y ciclomotores teniendo conciencia de los peligros que pueda suponer y respetando las normas y señales relativas a la circulación de tales vehículos.
- ✚ Aprender a respetar a las personas que circulan por la calle, tanto como conductores, como peatones y colaborar para que la circulación de todos los usuarios del entorno sea más fácil.
- ✚ Valorar las campañas institucionales en relación a la mejora de la seguridad del tráfico.
- ✚ Adquirir y desarrollar hábitos encaminados a la creación del sentido vial de la observación y hábitos psicomotóricos, relacionados con la noción espacial y temporal.
- ✚ Concienciar al alumnado sobre la pertenencia a una comunidad con una serie de reglas, hábitos de seguridad y conducta vial que deben cumplirse.
- ✚ Adquisición de habilidades, conductas seguras y promover la reflexión para evitar situaciones de riesgo que pueden darse en sus desplazamientos habituales.
- ✚ Conocer y cumplir las normas básicas de circulación como peatón y conductor de bicicletas.

4.2.- Educación Vial para los niños de infantil.

Cuando hablamos de niños de la etapa infantil nos referimos a niños con unas edades comprendidas entre los 3 y los 5 años. A estas edades los niños aprenden mucho y muestran un gran interés por el mundo que los rodea, son muy curiosos y por lo tanto, hacen muchas preguntas, tocan, prueban, oyen, huelen y exploran todo lo que está a su alcance. Muestran muchísimo interés por aprender, y ese aprendizaje lo hacen a través de sus acciones, es por este motivo por lo que resulta muy importante estimularlos mediante juegos y nuestro comportamiento. Para ello, existen multitud de métodos, recursos y juegos que podemos usar para enseñar seguridad vial a los niños de infantil y que iremos viendo a lo largo del temario.



Por todo ello, enseñaremos seguridad vial para niños de la etapa infantil sabiendo qué tenemos que enseñarles según sus capacidades cognitivas ya que las capacidades y forma de aprendizaje de un alumno o alumna de 3 o 4 años, no será la misma que la de un alumno o alumna de 8 o 9 años. Aquí os detallamos los objetivos que deben cumplir los niños a esa edad.

Los principales objetivos de seguridad vial para los niños en la etapa infantil (entre 3 y 5 años) son:

- + Conocer la calle y cómo desplazarse por ella acompañados.
- + Saber caminar por la acera y cruzar de forma segura.
- + Caminar por sitios seguros y saber cruzar.
- + Conocer los sitios cerrados sin tráfico y seguros para jugar.
- + Conocer la carretera por donde necesariamente tengan que desplazarse y el comportamiento seguro que se debe mantener (acompañados).
- + Comportarse adecuadamente en el autobús escolar (esperar, subir, estar sentados y bajar ordenadamente).
- + Adquirir las conductas correctas para viajar en el coche familiar (entrar y salir por la puerta que da a la acera, no sacar los brazos ni objetos por las ventanas y mantenerse tranquilo sin molestar al conductor).

1.- EL ITINERARIO EDUCATIVO: QUÉ, CÓMO Y CUÁNDO EDUCAR LA MOVILIDAD SEGURA.

Con la expresión “itinerario educativo” nos referimos al conjunto de experiencias, tanto formales como no formales, que una persona acumula a lo largo de su vida.

Se entiende por itinerario educativo (también denominado “currículo” o “currículum” en el ámbito académico) “el conjunto de objetivos, contenidos, criterios metodológicos y de evaluación que las personas deben alcanzar en un determinado tramo vital”. De modo general, el itinerario educativo debe responder a las preguntas ¿qué educar?, ¿cómo educar? y ¿cuándo educar? El itinerario educativo permite por tanto planificar las actividades del proceso de enseñanza-aprendizaje.

El itinerario educativo debe centrarse no en los contenidos a enseñar sino en lo que las personas realmente deben saber y están aprendiendo. Debe por tanto aprovechar sus experiencias y acompañarles en su desarrollo, más que marcar unos contenidos a transmitir.



Para que un itinerario sea efectivo, debe proponer estrategias metodológicas que hagan efectivo el aprendizaje. Debe sugerir de qué manera el formador o la formadora puede llegar a los objetivos propuestos, dejando, por supuesto, el margen de acción necesario para que elija en función de su experiencia, del grupo formativo concreto y del tipo de contenido a trabajar.

El itinerario es algo abierto, un punto de partida, un esquema desde el que interpretar la realidad. La persona responsable de la programación deberá contrastar el itinerario con la realidad concreta en el momento de su aplicación.

Esta guía pretende dar respuesta a estas tres preguntas en el ámbito de la educación para la movilidad segura. El entorno del tráfico y de la vía es básicamente experiencial, por lo que será preciso partir de las experiencias y puntos de vista de las personas para tratar de influir en sus conductas de manera tal que éstas sean más seguras. Esto implica elegir estrategias metodológicas activas que les permita tomar consciencia acerca de sus propias conductas y experimentar. Además, la guía apuesta por intervenir en todas las edades, ahí donde se detecten riesgos de accidentalidad.

El cambio de roles viales de las personas (viandantes, conductoras de bicicleta o turismos,...), sus procesos vitales (envejecimiento) o el aumento de sus responsabilidades (embarazo) aconsejan distintas intervenciones a lo largo de toda su vida y en todos sus ámbitos, no sólo en el periodo escolar, sino también en el laboral, en el tiempo libre...

La guía aboga por un modelo educativo centrado en el desarrollo integral de la persona, y pretende facilitar su crecimiento mediante una constante toma de consciencia de sus actos. Por ello, esta guía se alinea con otro tipo de intervenciones en el ámbito educativo como son la educación para la paz, educación para la prevención de toxicomanías, educación para la tolerancia y la convivencia...

2.- COMPETENCIAS PARA LA MOVILIDAD SEGURA.

Para el desarrollo de la movilidad segura se han identificado siete competencias en el ámbito de la movilidad segura, siendo estas:

-  Atención.
-  Consciencia de la vulnerabilidad y el riesgo.
-  Análisis del entorno.
-  Resistencia a la presión grupal.
-  Adaptación y flexibilidad.
-  Gestión de mí mismo y de mis emociones.
-  Gestión del estrés en situaciones viales.

Aspectos externos	Consciencia de vulnerabilidad y riesgo	A T E N C I O N	Análisis del entorno
Aspectos relacionados con el camino	Resistencia a la presión grupal		Adaptación y flexibilidad
Aspectos internos	Gestión de mí mismo y mis emociones		Gestión del estrés en situaciones viales.

La atención es un proceso psicológico continuo que permite que la conducta de las personas se produzca de forma efectiva. La atención posibilita la alerta (que es una respuesta fisiológica) y permite la concentración (o capacidad de mantener la atención focalizada). Eso supone reconocer a la atención un cierto carácter transversal, ya que afecta a la ejecución del resto de competencias. El desarrollo de esta competencia será por tanto una condición necesaria para que se produzca la reacción de forma útil ante la situación de peligro.

Por otro lado, existen dos competencias referidas a aspectos internos de la persona: gestión de mí mismo y de mis emociones y gestión del estrés en situaciones viales. La gestión del estrés, por ser una circunstancia específica, está diferenciada de la gestión “normal” de las emociones porque requiere estrategias cognitivas e instrumentales diferentes.

Además de estas, existe otra serie de competencias relacionadas con los aspectos externos de la persona. Son las que se refieren a la consciencia de la vulnerabilidad y el riesgo, y al análisis del entorno. La primera se refiere a la correcta apreciación del grado de riesgo que se hace de cada circunstancia vial, mientras que la segunda incluye aspectos referidos a la lectura del entorno vial.

Por último, quizás uno de los aspectos más complicados en la conducta vial sea la disyuntiva entre adaptarse y cambiar o, por lo contrario, mantener un comportamiento rígido. Se han definido dos competencias relacionadas con este aspecto: la primera de ellas es la denominada resistencia a la presión grupal, y tiene que ver con las habilidades cognitivas, actitudinales y comportamentales necesarias para no dejarse influir por otras personas, si esto supone un menoscabo en la propia seguridad. La segunda, denominada adaptación y flexibilidad, incluye todas las cuestiones relacionadas con la variabilidad que la persona debe disponer para poder moverse con seguridad.

ATENCIÓN

Definición

Se muestra con un nivel de concentración necesario y suficiente para anticiparse a las situaciones de riesgo, adecuando su nivel a las circunstancias.

Pregunta – Resumen

¿Mantengo un nivel suficiente de atención y lo aumento cuando percibo una posibilidad de mayor riesgo?

Ejemplo:

- Le pido a mi acompañante que se calle cuando me encuentro en una circunstancia de tráfico que presenta un elevado riesgo o una mayor peligrosidad.
- Soy consciente de mi estado físico y el cansancio acumulado, y aun así mantengo el nivel de alerta cuando conduzco por la autopista.
- Evito distracciones innecesarias, no mantengo conversaciones que puedan ser emocionalmente "comprometedoras" cuando estoy conduciendo.
- Decido no hacer uso de los auriculares para escuchar música o el partido de fútbol de mi equipo mientras entreno corriendo por el arcén de una carretera en la que hay una gran densidad de vehículos.

CONSCIENCIA DE LA VULNERABILIDAD Y DEL RIESGO

Definición

Tiene en cuenta el daño o la probabilidad de daño que puede recibir o provocar a otras personas en situaciones de movilidad.

Pregunta – Resumen

¿Valoro las consecuencias de mis actos viales en términos de riesgo?

Ejemplo:

- Soy una persona de avanzada edad y, como tengo una mayor vulnerabilidad frente al resto de usuarios, trato de minimizar el riesgo de caída o atropello mientras camino.
- Cuando espero al autobús, lo hago en la zona especialmente habilitada para ello y, en caso de no existir, lo hago en el lado que se encuentra más alejado de la calzada.
- Cuando empieza a llover, aumento la distancia de seguridad con respecto al vehículo que me antecede porque soy consciente de que en caso de frenada aumenta la distancia.
- Tengo que salir del vehículo y antes de hacerlo elijo la puerta que está junto a la acera.
- Elijo el tipo de vía por la que circular en función de mi experiencia como ciclista y de mi estado físico.

ANÁLISIS DEL ENTORNO

Definición

Analiza la información necesaria del entorno de forma interactiva y valora la situación dada tomando la opción más segura

Pregunta – Resumen

¿Mis respuestas son adecuadas al entorno en el que me encuentro?

Ejemplo:

- Observo al resto de personas que conducen para así minimizar el riesgo cuando hay densidad de tráfico
- Preparo concienzudamente mi itinerario cuando salgo en bicicleta para evitar encontrarme en situaciones de alta densidad de tráfico.
- Decido el tipo de casco que voy a comprar en función del uso previsto que le voy a dar.

RESISTENCIA A LA PRESIÓN GRUPAL

Definición

Actúa con criterio propio y valora la influencia externa, anteponiendo su seguridad y la de otras personas

Pregunta – Resumen

¿Realmente soy yo quien decido?

Ejemplo:

- Resisto la presión de mi grupo de iguales que me incitan a beber o fumar, aunque esto "no esté de moda"
- Hago uso del cinturón de seguridad aunque ninguna otra persona lo haga
- No atravieso la calle con el semáforo en rojo aunque las demás personas lo hagan.

ADAPTACIÓN Y FLEXIBILIDAD

Definición

Es capaz de dar respuestas distintas ante diferentes circunstancias viales en función de las necesidades o del contexto en que se encuentra, aceptando el cambio que ello implica.

Pregunta – Resumen

¿Me adapto fácilmente a los cambios tanto internos como del contexto vial?

Ejemplo:

- Cambio la hora de salida de mi casa por la mañana cuando voy al trabajo si el trayecto está en obras
- Voy cambiando entre un vehículo automático y uno con marchas de cambio manual
- Adecuo la forma de moverme por la ciudad a mi propio proceso vital de cambio y envejecimiento
- Cuando abandono la autopista, adapto la velocidad de mi vehículo a la velocidad de la nueva vía

GESTIÓN DE MÍ MISMO Y DE MIS EMOCIONES

Definición

Analiza su situación interna, valora los riesgos que comporta esta situación y actúa minimizando estos riesgos

Pregunta – Resumen

¿Me doy cuenta de cómo estoy y de lo que estoy sintiendo en ese momento?

Ejemplo:

- Volvemos con gran ánimo porque ha ganado nuestro equipo. Me encuentro un vehículo delante que va bastante lento. Me doy cuenta de mi velocidad y me concentro en la posibilidad de hacer la maniobra de adelantamiento con seguridad.
- Me adelanta un vehículo de forma irregular, me doy cuenta de que me provoca rabia, y decido no enfadarme y aumentar mi distancia de seguridad en lugar de hacer una conducción agresiva.
- Me doy cuenta de que siento algo de mareo y decido pedirle a mi acompañante que conduzca.

GESTIÓN DEL ESTRÉS EN SITUACIONES VIALES

Definición

Muestra tener recursos para controlar y superar situaciones continuadas de presión o de número excesivamente alto de estímulos significativos.

Pregunta – Resumen

¿Me doy cuenta de que la situación está a punto de sobrepasarme? ¿Soy capaz de mantener la situación de precisión sin incrementar el riesgo?

Ejemplo:

- El niño o la niña que llora sin cesar mientras conduzco
- Mantengo un grado de precisión muy alto en mis respuestas ante una tormenta de nieve (o conduzco un camión con alguna materia peligrosa)
- Conduzco y me oriento al mismo tiempo en medio de la ciudad de Londres

Todas estas competencias serán desarrolladas a lo largo de este y del resto de temas.

3.- MARCO TEÓRICO JUTIFICATIVO

La justificación de la inserción de la Educación Vial en las Escuelas, la tenemos en Andalucía a través de diversos programas educativos establecidos por la Consejería de Educación de la Junta de Andalucía, entre ellos destacamos el programa "Creciendo en Salud".

Dentro del Programa "Creciendo en Salud" (Consejería Educación Junta Andalucía) desde la Línea de intervención de Autocuidados y Accidentabilidad se pretende que el alumnado desarrolle hábitos saludables de higiene personal mediante estrategias orientadas a procesos de aprendizaje que favorecen su adquisición, y que perduren durante sus vidas para prevenir problemas de salud.

Los hábitos saludables de higiene y autocuidados se adquieren en la infancia a través de un proceso de educación que corresponde fundamentalmente a las familias. No obstante, los programas de educación y promoción de la salud en los centros educativos son fundamentales a la hora de reforzar estos hábitos en los niños y las niñas ya que complementan el trabajo que realizan las familias.



El alumnado de estas edades necesita recibir el apoyo de la familia, del profesorado y de los profesionales sociosanitarios.

La colaboración de los y las docentes es muy importante ya que en muchas ocasiones desarrollan labores educativas compensatorias ante la cuidado de la salud y, particularmente, en los autocuidados, por ello deben contar con estrategias y herramientas educativas de promoción de estas conductas saludables.

Según las conclusiones de estudio "Accidentes Infantiles. Tipología, causas y recomendaciones para la prevención" de Manuel Soriano Serrano, Berta Ruiz Benítez y Andrés Cabrera León:

- En los accidentes infantiles, la edad y el lugar donde ocurren con mayor frecuencia difieren según se produzcan en chicos o en chicas. Así pues, en los chicos a medida que aumenta la edad los accidentes ocurren en mayor medida que las chicas y es en la calle donde principalmente se producen, mientras que en las chicas el escenario de ocurrencia más frecuente es el hogar.
- El centro educativo se presenta como el entorno con menor accidentalidad.



- La tipología de la accidentalidad infantil observada en este estudio presenta bastantes similitudes con la de la accidentalidad laboral entre la población activa (caídas, cortes y golpes), reflejando lo importante que es insistir en que la prevención de accidentes infantiles sea una de las líneas principales en los programas para la promoción de la salud. La adquisición de conductas preventivas en la infancia y la adolescencia pueden derivar en buenos hábitos comportamentales que supongan la disminución de los riesgos y por lo tanto de la accidentalidad en el futuro laboral.
- En definitiva, se trata de fomentar una cultura preventiva que involucre a la sociedad en su conjunto.

La Organización Mundial de la Salud ha categorizado como “epidemia” a los siniestros viales, ya que estos constituyen la décima causa de muerte en todo el mundo y se proyectan, si no se toman medidas al respecto, como la tercera causa de mortalidad mundial para el año 2020. Para su prevención, la Educación Vial desde la infancia es la estrategia fundamental que se debe abordar en la escuela.



En este sentido, la Ley 17/2007, de 10 de diciembre de Educación de Andalucía en su Artículo 39 relativo a la Educación en Valores, establece en su apartado cuarto que:

"El currículo contemplará la presencia de contenidos y actividades que promuevan la práctica real y efectiva de la igualdad, la adquisición de hábitos de vida saludable y deportiva y la capacitación para decidir entre las opciones que favorezcan un adecuado bienestar, mental y social para sí y para los demás."

Asimismo, al objeto de poder dar respuesta a la seguridad en los centros docentes con la finalidad de mejorar y ampliar la cultura de la prevención de riesgos, sensibilizar a la comunidad educativa en general y concienciarla de la importancia que tiene evitar la accidentalidad, así como también, proceder a su prevención, se publica la ORDEN de 16 de abril de 2008 por la que se regula el procedimiento para la elaboración, aprobación y registro del Plan de Autoprotección de todos los centros docentes públicos de Andalucía, a excepción de los universitarios, los centros de enseñanza de régimen especial y los servicios educativos, sostenidos con fondos públicos, así como las Delegaciones Provinciales de la Consejería de Educación, y se establece la composición y funciones de los órganos de coordinación y gestión de la prevención en dichos centros y servicios educativos.

En concreto, dentro del Programa “Creciendo en Salud”, desde la Línea de intervención de Autocuidados y Accidentalidad, se potencia y facilita que el alumnado que se encuentre en las etapas de Educación Infantil y Educación Primaria desarrolle hábitos saludables diarios a través de los siguientes bloques temáticos:

A.- AUTOCUIDADOS

- a. Higiene Corporal.
- b. Salud Bucodental.
- c. Higiene del Sueño.
- d. Higiene Postural.
- e. Fotoprotección.

B.- ACCIDENTALIDAD

- a. Seguridad y Educación Vial.
- b. Seguridad en la Escuela y en el Hogar.



A.- AUTOCUIDADOS

En este apartado de la guía se trabajan los siguientes aspectos: Higiene corporal, salud bucodental, higiene del sueño, higiene postural y fotoprotección. A nosotros dentro del ámbito de la Educación Vial nos va a tocar desarrollar el siguiente bloque, el de Accidentalidad, en el que se trabajarán la seguridad y educación vial, y la seguridad en la escuela y en el hogar.

Nuestra actuación se centrará en el bloque de Seguridad y Educación Vial mediante el cual, trataremos de inculcar y desarrollar los valores y objetivos de los que hemos hablado con anterioridad.

B.- ACCIDENTALIDAD

La OMS define accidente como un acontecimiento fortuito, generalmente desgraciado o dañino, independientemente de la voluntad humana, provocada por una fuerza externa que actúa rápidamente y se manifiesta por la aparición de lesiones orgánicas o trastornos mentales.

Los accidentes están entre las tres primeras causas de muerte en niños y niñas hasta los 14 años y la mayoría de ellos son evitables. Los lugares en los que se producen con mayor frecuencia son el domicilio, sus alrededores y las vías y lugares públicos.

La trascendencia de los accidentes en la infancia viene determinada por su elevada frecuencia y por las graves repercusiones que generalmente pueden tener sobre la salud y el bienestar de los menores.

La contribución de la familia y de los y las docentes, es fundamental a la hora de proporcionar al alumnado ambientes seguros, no sólo eliminando los peligros potenciales sino educándoles para desarrollar las habilidades que les permitan hacer frente a los riesgos que les rodean en su actividad diaria en el colegio y dentro o fuera del hogar.

Lógicamente, los accidentes varían en función de la edad y del ámbito en que se desenvuelven pero no son fortuitos, la mayoría son previsibles y por lo tanto se pueden y deben prevenir.

a) Seguridad y Educación Vial

Dada la complejidad del tráfico en las vías urbanas e interurbanas y que la población infantil constituye uno de los principales grupos de riesgo, la Dirección General de Tráfico, en colaboración con la Consejería de Educación y en el marco del convenio de colaboración suscrito, propone una serie de recursos y materiales de apoyo para el desarrollo de la Seguridad y Educación Vial en los Centros Educativos de nuestra Comunidad Autónoma.

Estos materiales, dirigidos a alumnos y alumnas de Educación Infantil y Educación Primaria, descubren la importancia de conocer determinadas medidas de defensa y seguridad que les protejan de los peligros derivados del uso de las vías públicas bien como peatones o como usuarios y usuarias de los medios de transporte.

OBJETIVOS GENERALES	CONTENIDOS	
Concienciar al alumnado de las graves repercusiones sobre la salud de los accidentes y que la mayoría de ellos se pueden prevenir. Lo que implica el desarrollo de los siguientes objetivos específicos: • Proporcionar conocimientos y habilidades sobre normas básicas de seguridad vial • Proporcionar conocimientos sobre la importancia del uso del casco y el cinturón de seguridad. • Proporcionar conocimientos básicos sobre riesgos evitables en su actividad diaria	Seguridad y educación vial	• Movilidad segura a pie: seguridad peatonal. Respetar las normas de tráfico. • Movilidad segura en bicicleta y monopatín. Uso del casco y protecciones • Seguridad en el automóvil y educación vial • Uso de sistemas de retención adecuados • Cinturón de seguridad en coches

TEMA 3

USUARIOS DE LA VÍA

1.- INTRODUCCIÓN	3
2.- LA FIGURA DEL PEATÓN.....	4
2.1.- Cómo debe comportarse un peatón	4
2.1.1.- Circulación por la calzada o el arcén.	6
2.1.2.- Circulación nocturna	7
2.1.3.- Cómo cruzar la calzada	7
2.1.4.- Circulación por autopistas y autovías	8
3.- EDUCAR PARA UNA MOVILIDAD SEGURA.....	9
3.1.- DESARROLLO DE LOS CONTENIDOS	10
3.1.1.- Diagnóstico participativo:	11
3.1.2.- Actitudes, valores y normas:	13
4.- DECÁLOGO DEL BUEN PEATÓN	13

1.- INTRODUCCIÓN.

Usuarios de la vía, si nos paramos a pensarlo bien, nos daremos cuenta que en las vías destinadas al tráfico rodado interactúan multitud de personas y usuarios. Para los niños con edades comprendidas entre los 3 y 5 años, conocer o identificar a todos y cada uno de ellos puede llegar a ser bastante complicado, por ello, nuestra labor como "educadores viales" se va a centrar en hacerlos conocedores de aquellos usuarios que van a interactuar en mayor medida con ellos, así como cuáles van a ser sus pautas de comportamiento, y sobre todo cómo deben comportarse ellos mismos.

Hablamos de centrarnos en su comportamiento como peatones, conductores así como también como pasajeros cuando circulen en el interior de un vehículo a motor.



Según establece el Anexo I de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a motor y Seguridad Vial se entienden por peatón y conductor lo siguiente:

Peatón, es la persona que, sin ser conductor, transita a pie por las vías o terrenos a que se refiere el artículo 2. También tienen la consideración de peatones quienes empujan o arrastran un coche de niño o de una persona con discapacidad o cualquier otro vehículo sin motor de pequeñas dimensiones, los que conducen a pie un ciclo o ciclomotor de dos ruedas, y las personas con discapacidad que circulan al paso en una silla de ruedas, con o sin motor.



En nuestro caso, está claro que los niños y niñas a quienes demos clase serán y actuarán en la gran mayoría de las ocasiones como peatones, por ello, debemos incidir e inculcarles buenos hábitos y comportamientos para cuando transiten por las vías de nuestras localidades.

Conductor, persona que, con las excepciones del párrafo segundo del punto 4 maneja el mecanismo de dirección o va al mando de un vehículo, o a cuyo cargo está un animal o animales. En vehículos que circulen en función de aprendizaje de la conducción, tiene la consideración de conductor la persona que está a cargo de los mandos adicionales.

En este caso, los niños y niñas adoptarán este rol cuando circulen por las vías de la localidad haciendo uso de sus bicicletas o patinetes.

2.- LA FIGURA DEL PEATÓN.

Como hemos dicho antes, los niños de estas edades adoptarán en la mayor parte del tiempo el rol de peatones, por ello, ahora veremos qué es un peatón y cuantas clases de peatones podemos encontrarnos.



El peatón es tradicionalmente conocido como aquel que va de un lado a otro caminando, sin hacer uso de ningún vehículo o medio de transporte. De la misma forma, también se considerará como peatón a la persona que va caminando empujando o arrastrando un carrito o silla de ruedas. Todo esto convierte al peatón en el usuario más frágil del tráfico.

Independientemente de que el peatón sea el usuario más frágil en el tráfico, tenemos dentro de este a una serie de peatones de los que se entienden como más vulnerables, bien sea por sus características físicas o psicológicas, estos peatones más vulnerables son:

-  Ancianos y personas de edad avanzada.
-  Personas que presenten algún tipo de discapacidad física que les limite su capacidad de movimiento, también psicológicas, ya que pueden hacer que estos no perciban bien la realidad o les cueste más que a otro entender el significado de las señales.
-  Niños.

Basándonos en esa fragilidad que presenta este usuario de la vía frente al resto de usuarios (coches, motos, autobuses, bicicletas, etc.), consideramos que es necesario hacerlo conocedor de cuáles son sus obligaciones como usuario de la vía y de igual manera de sus derechos, para que de ese modo, puedan evitar las situaciones de peligro que se le puedan presentar.

2.1.- Cómo debe comportarse un peatón.

El peatón, como usuario de la vía tiene una serie de obligaciones en cuanto a su comportamiento en la misma, y también, evidentemente, sus derechos. De forma genérica, ese comportamiento modelo del peatón se desarrolla en los artículos 49 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LSV) y en el artículo 121 del Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación (en adelante RGCir). Estos artículos disponen lo siguiente:



Artículo 49 de la LSV:

1. *El peatón debe transitar por la zona peatonal, salvo cuando ésta no exista o no sea practicable, en cuyo caso podrá hacerlo por el arcén o, en su defecto, por la calzada, en los términos que reglamentariamente se determine.*



2. *Fuera de poblado, y en tramos de poblado incluidos en el desarrollo de una carretera que no dispongan de espacio especialmente reservado para peatones, siempre que sea posible, la circulación de los mismos se hará por su izquierda.*

3. *Salvo en los casos y en las condiciones que reglamentariamente se determinen, queda prohibida la circulación de peatones por autopistas y autovías.*

Artículo 121 RGCir. Circulación por zonas peatonales.

Excepciones.

1. *Los peatones están obligados a transitar por la zona peatonal, salvo cuando ésta no exista o no sea practicable; en tal caso, podrán hacerlo por el arcén o, en su defecto, por la calzada, de acuerdo con las normas que se determinan en este capítulo (artículo 49.1 del texto articulado).*

2. Sin embargo, aun cuando haya zona peatonal, siempre que adopte las debidas precauciones, podrá circular por el arcén o, si éste no existe o no es transitable, por la calzada:

a) El que lleve algún objeto voluminoso o empuje o arrastre un vehículo de reducidas dimensiones que no sea de motor, si su circulación por la zona peatonal o por el arcén pudiera constituir un estorbo considerable para los demás peatones.

b) Todo grupo de peatones dirigido por una persona o que forme cortejo.

c) La persona con movilidad reducida que transite en silla de ruedas con o sin motor, a velocidad del paso humano.



3. Todo peatón debe circular por la acera de la derecha con relación al sentido de su marcha, y cuando circule por la acera o paseo izquierdo debe ceder siempre el paso a los que lleven su mano y no debe detenerse de forma que impida el paso por la acera a los demás, a no ser que resulte inevitable para cruzar por un paso de peatones o subir a un vehículo.

4. Los que utilicen monopatines, patines o aparatos similares no podrán circular por la calzada, salvo que se trate de zonas, vías o partes de éstas que les estén especialmente destinadas, y sólo podrán circular a paso de persona por las aceras o por las calles residenciales debidamente señalizadas con la señal regulada en el artículo 159, sin que en ningún caso se permita que sean arrastrados por otros vehículos.

5. La circulación de toda clase de vehículos en ningún caso deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales.

2.1.1.- Circulación por la calzada o el arcén.

Otro de los lugares por los que habitualmente puede transitar un peatón son los arcenes de las carreteras, para ello, el artículo 122 del RGCir. "Circulación por la calzada o arcén" establece:

1. Fuera de poblado, en todas las vías objeto de la ley, y en tramos de poblado incluidos en el desarrollo de una carretera que no disponga de espacio especialmente reservado para peatones, como norma general, la circulación de éstos se hará por la izquierda (artículo 49.2 del texto articulado).



2. No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, la circulación de peatones se hará por la derecha cuando concurren circunstancias que así lo justifiquen por razones de mayor seguridad.

3. En poblado, la circulación de peatones podrá hacerse por la derecha o por la izquierda, según las circunstancias concretas del tráfico, de la vía o de la visibilidad.

4. No obstante lo dispuesto en los apartados 1 y 3, deberán circular siempre por su derecha los que empujen o arrastren un ciclo o ciclomotor de dos ruedas, carros de mano o aparatos similares, todo grupo de peatones dirigido por una persona o que forme cortejo y las personas de movilidad reducida que se desplacen en silla de ruedas, todos los cuales habrán de obedecer las señales dirigidas a los conductores de vehículos: las de los agentes y semáforos, siempre; las demás, en cuanto les sean aplicables.



5. La circulación por el arcén o por la calzada se hará con prudencia, sin entorpecer innecesariamente la circulación, y aproximándose cuanto sea posible al borde exterior de aquéllos. Salvo en el caso de que formen un cortejo, deberán marchar unos tras otros si la seguridad de la circulación así lo requiere, especialmente en casos de poca visibilidad o de gran densidad de circulación de vehículos.

6. Cuando exista refugio, zona peatonal u otro espacio adecuado, ningún peatón debe permanecer detenido en la calzada ni en el arcén, aunque sea en espera de un vehículo, y para subir a éste, sólo podrá invadir aquélla cuando ya esté a su altura.

7. Al apercebirse de las señales ópticas y acústicas de los vehículos prioritarios, despejarán la calzada y permanecerán en los refugios o zonas peatonales.

8. La circulación en las calles residenciales debidamente señalizadas con la señal S-28 regulada en el artículo 159 se ajustará a lo dispuesto en dicha señal.



2.1.2.- Circulación nocturna.

La circulación de noche siempre implica un peligro mayor debido a la falta de visibilidad, el peatón no está exento de dicho peligro ya que también puede transitar por las vías durante la noche, para que esta circulación se haga segura y sin peligro alguno el artículo 123 del RGCir "Circulación nocturna", establece lo siguiente:



Fuera del poblado, entre el ocaso y la salida del sol o en condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad, todo peatón, cuando circule por la calzada o el arcén, deberá ir provisto de un elemento luminoso o retrorreflectante homologado y que responda a las prescripciones técnicas contenidas en el Real Decreto 1407/1992, de 20 de noviembre, por el que se regulan las

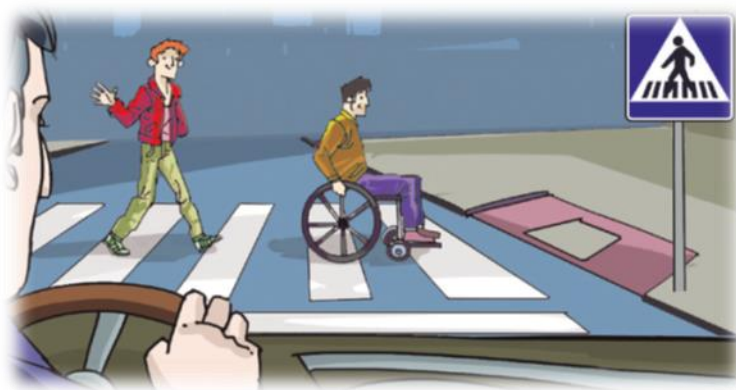
condiciones para la comercialización y libre circulación intracomunitaria de los equipos de protección individual, que sea visible a una distancia mínima de 150 metros para los conductores que se le aproximen, y los grupos de peatones dirigidos por una persona o que formen cortejo llevarán, además, en el lado más próximo al centro de la calzada, las luces necesarias para precisar su situación y dimensiones, las cuales serán de color blanco o amarillo hacia adelante y rojo hacia atrás y, en su caso, podrán constituir un solo conjunto.

2.1.3.- Cómo cruzar la calzada.

El lugar y la forma correcta de cómo debe cruzar un peatón la calzada se establecen en el artículo 124 del RGCir "Pasos para peatones y cruce de calzadas", en dicho artículo se describen los lugares por los que debe cruzar el peatón para que sea de forma segura y sin ponerse él ni poner a los demás en peligro. Dicho artículo establece lo siguiente:

1. En zonas donde existen pasos para peatones, los que se dispongan a atravesar la calzada deberán hacerlo precisamente por ellos, sin que puedan efectuarlo por las proximidades, y cuando tales pasos sean a nivel, se observarán, además, las reglas siguientes:

a) Si el paso dispone de semáforos para peatones, obedecerán sus indicaciones.



b) Si no existiera semáforo para peatones pero la circulación de vehículos estuviera regulada por agente o semáforo, no penetrarán en la calzada mientras la señal del agente o del semáforo permita la circulación de vehículos por ella.

c) En los restantes pasos para peatones señalizados mediante la correspondiente marca vial, aunque tienen preferencia, sólo deben penetrar en la calzada cuando la distancia y la velocidad de los vehículos que se aproximen permitan hacerlo con seguridad.

2. Para atravesar la calzada fuera de un paso para peatones, deberán cerciorarse de que pueden hacerlo sin riesgo ni entorpecimiento indebido.

3. Al atravesar la calzada, deben caminar perpendicularmente al eje de ésta, no demorarse ni detenerse en ella sin necesidad y no entorpecer el paso a los demás.

4. Los peatones no podrán atravesar las plazas y gloriets por su calzada, por lo que deberán rodearlas.

2.1.4.- Circulación por autopistas y autovías.

Aunque en un principio este tipo de vías son de uso exclusivo o mayoritario para los vehículos, por diversas razones, en su mayoría por causas de fuerza mayor, el peatón puede verse obligado a caminar por estas vías, para que dicha circulación se haga de forma segura y sin constituir ningún peligro, en el artículo 125 del RGCir "Normas relativas a autopistas y autovías" se establece lo siguiente:

1. Queda prohibida la circulación de peatones por autopistas y autovías, salvo en los casos y condiciones que se determinan en los apartados siguientes.

Los conductores de vehículos que circulen por autopistas o autovías deberán hacer caso omiso a las peticiones de pasaje que reciban en cualquier tramo de ellas, incluidas las explanadas de estaciones de peaje.

2. Si por accidente, avería, malestar físico de sus ocupantes u otra emergencia tuviera que inmovilizarse un vehículo en una autopista o autovía y fuese necesario solicitar auxilio, se utilizará el poste de socorro más próximo, y si la vía no estuviese dotada de este servicio, podrá requerirse el auxilio de los usuarios, sin que ninguno de los ocupantes del vehículo pueda transitar por la calzada.



3. Los ocupantes o servidores de los vehículos de los servicios de urgencia o especiales podrán circular por las autopistas y autovías siempre que sea estrictamente indispensable para la prestación del correspondiente servicio y adopten las medidas oportunas para no comprometer la seguridad de ningún usuario.

3.- EDUCAR PARA UNA MOVILIDAD SEGURA.

Una vez somos conocedores de los modos de comportamiento correcto por parte del peatón, es hora de que establezcamos nuestros objetivos o metas a la hora de hacer que los más pequeños interioricen y aprendan cómo deben comportarse.

En nuestro caso, al tratarse de niños y niñas tan pequeños, además de tener presentes que siempre irán acompañados de un adulto, vamos a centrarnos en enseñarles a desenvolverse en su entorno más cercano, es decir, cómo deben caminar dentro de poblado y todo lo que ello implica ya que este será el escenario de interacción con el que más van a encontrarse los pequeños. Teniendo en cuenta la premisa anterior, debemos ser conocedores de que los niños a esa edad ven e imitan los comportamientos de ese adulto de referencia con el que convive, esto convierte a los adultos en una pieza fundamental a la hora de educar a los pequeños y garantizar su seguridad.

Por ello, nos centraremos en una educación que disminuya las situaciones de riesgo en materia vial que afectan al colectivo infantil, los cuales se muestran especialmente vulnerables por:

- Su tamaño.
- Ausencia de riesgo
- Atrevimiento ante situaciones nuevas para ellos.
- Escasas habilidades e información.
- Carencia de normas de convivencia y disciplinas viales.
- Desconocimiento de su rol como peatón.

Como se ha dicho anteriormente, a estas edades los niños y niñas van adquiriendo autonomía y, aunque la mayor parte del tiempo continúan bajo la supervisión de las personas adultas, de manera progresiva van aprendiendo a desplazarse por la calle sin la necesidad de cogerse de la mano de aquéllas.

Todo esto supone la aparición de una serie de necesidades que deben ser atendidas como por ejemplo aprender a cruzar la calle y hacerlo de forma segura, prestando atención al peligro pero sin llegar a bloquearse por el miedo. Igualmente, a estas edades, deben mantener una actitud vigilante y un comportamiento seguro, ya sea cuando actúen como peatones o como pasajeros o pasajeras.

Asimismo, frecuentemente la tradicionalmente denominada educación vial ha quedado en la escuela en un segundo plano debido a la presión que han ejercido otros contenidos que según qué criterios han sido considerados más importantes.

No obstante lo anterior, cada vez más, son muchos los centros educativos que, conscientes de la vulnerabilidad de los más pequeños y pequeñas, así como debido a la gran cantidad de siniestros viales, entienden y consideran cada vez mayor la necesidad de abordar la prevención de los siniestros viales en sus aulas, cediendo así a agentes externos parte de su apretado calendario escolar para desarrollar alguna actividad de educación vial.

La educación para la movilidad segura quiere entrar de forma integrada en el currículo escolar. La razón es simple y compleja a la vez: prevenir la muerte precoz y contener la interminable lista de personas heridas graves por siniestros viales. Todos los miembros que forman parte de la comunidad educativa pueden multiplicar los esfuerzos y cooperar en este ambicioso reto. Nosotros, por nuestra parte aportaremos nuestro granito de arena y propondremos actividades que permitan implementar en el aula los contenidos curriculares específicos de cada ámbito desde un enfoque preventivo. Como agente educativo, tu contribución al reto de erradicar la epidemia silenciosa de los siniestros viales es fundamental.

3.1.- DESARROLLO DE LOS CONTENIDOS.

1. Lo principal es dotar a los niños y niñas de los conocimientos necesarios para que identifiquen y distingan los diferentes elementos que componen el entorno cercano al niño: edificios, vías públicas, mobiliario urbano, señales de tráfico.

2. Las funciones de las normas y las señales de tráfico dirigidas al peatón.

- Señalización horizontal: importancia de los pasos de peatones.
 - Por qué hay pasos de peatones.
 - ¿Qué son?
 - ¿Cómo se usan?
- Señalización vertical: Significado de algunas señales que deben coincidir con las observables de su entorno,
 - Paso de peatones.
 - STOP.
- Semáforo.
 - ¿Qué es?: descripción, relación con el paso de peatones.
 - ¿Para qué sirve?
 - ¿Cómo se usa?
- Señales de los agentes:
 - El agente como elemento de ayuda al ciudadano.
 - El agente de policía en los pasos de peatones.

3. Enseñar a los niños y niñas un comportamiento correcto cuando actúan como peatones en el entorno próximo a la escuela, el domicilio o sus lugares habituales. Enseñar la importancia del respeto a las normas de circulación para mantenerse a salvo y seguros en la calle. Trabajaremos desarrollando los siguientes ítems:

- ¿Qué es un peatón?
- Elementos de la vía pública: acera, bordillo y calzada.
- Zonas peatonales.
- ¿Cómo caminar por las aceras?
- Cruzar: por dónde, cuándo, cómo.
- ¿Dónde jugamos seguros?



4. Medios de transporte: Enseñar a los niños y niñas los diferentes medios de transporte, cuáles conocemos, para qué sirven, cuáles son las normas de utilización de los mismos, etc.

- Autobús escolar:

- ¿Cómo esperamos?
- ¿Dónde esperamos?
- ¿Cómo subimos y bajamos?
- ¿Cómo nos comportamos?

- Autobús de línea:

- ¿Qué necesitamos?
- ¿Dónde lo esperamos?
- Vamos acompañados.

- En el coche familiar:

- ¿Por dónde subimos y bajamos?
- ¿Dónde nos situamos en el interior?
- ¿Cómo nos comportamos?

3.1.1.- Diagnóstico participativo.

- Realización del recorrido utilizando diferentes soportes que nos permitan recoger información: vídeo, foto, cuadernillo, hoja de registro...
- Elaboración de un mural que permita la recogida de información en las diferentes fases del proceso.
- Análisis colectivo de toda la información recogida y plasmación de la misma en los murales diseñado a tal efecto.
- Elaboración de planos.
- Confección de una maqueta en la que se recogerán no sólo los aspectos relativos a la educación vial, sino todos aquellos que encontremos en el recorrido.
- Clasificación de las señales según su forma y color.
- Realización de señales verticales, horizontales, semáforos móviles, etc.
- Simulación de diferentes situaciones viales: cómo cruzamos un paso de peatones, cómo esperamos el autobús, cómo subimos al coche de los papás y mamás...
- Dramatizaciones con distintos procedimientos: títeres, dedos de las manos, juego de rol...
- Reconocimiento de itinerarios peatonales diseñados con anterioridad.
- Cruces de calles de forma correcta en diferentes situaciones: paso de peatones, semáforos, indicaciones del policía...

- Observación y utilización del vocabulario específico referido a la circulación viaria: aceras, bordillos, calzada, semáforos, señales, coches...
- Observación de los diferentes medios de transporte: autobús, taxi, tren, coche, teniendo en cuenta también el lugar en donde se sitúan las personas para su uso.
- Utilización de diferentes medios de transporte como recurso dentro de una actividad programada: visita a otros centros, visita a una exposición, salida al mercado...
- Elaboración de un conjunto de normas que debemos tener en cuenta en los desplazamientos, ya sea como peatones o como usuarios de los diferentes transportes (públicos y/o privados), prestando especial atención a las medidas de seguridad.
- Creación de un rincón de juego simbólico en el aula donde estén recogidos los distintos conceptos trabajados.
- Confección de un circuito en diferentes espacios (aula, patio, gimnasio) en donde se representarán diferentes situaciones antes y después de vivirlas en la calle.
- Diseño de estrategias que favorezcan la implicación de las familias en el proyecto (escuela de padres, diseño y elaboración de materiales, acompañamiento en las salidas, continuidad de las propuestas fuera del ámbito escolar).
- Elaboración de cuadernillos de canciones, adivinanzas.

3.1.2.- Actitudes, valores y normas:

- Interés y curiosidad por identificar los elementos más característicos del entorno próximo.
- Respeto a la diversidad de personas que circulan por las calles, desarrollando actitudes de ayuda y colaboración.
- Valoración de las señales de tráfico y de las normas como reguladores en los desplazamientos de las personas en las vías públicas.
- Reconocimiento del agente de circulación como la persona encargada de ayudar al ciudadano además de facilitar el discurrir de personas y vehículos por las vías públicas.
- Desarrollo de actitudes que favorezcan el uso adecuado de los transporte públicos.
- Actitud crítica ante las diferentes situaciones viales vividas en la escuela y fuera de ella.

4.- DECÁLOGO DEL BUEN PEATÓN.

Por último, para finalizar el tema diremos que *el buen peatón no nace, sino que se hace*. Para eso dejamos aquí algunos tips que pueden hacer de los niños y niñas unos peatones "modelo", estos son:

- Caminar por la acera, pero no muy cerca del bordillo y de noche o en condiciones en las que la visibilidad no sea buena, utilizar ropa visible.
- Evitar caminar muy pegados a las casas o edificios, ya que puede haber entradas y salidas de garajes.
- Caminar siempre agarrados de la mano de una persona adulta.
- Jugar en las zonas habilitadas para el juego que se encuentren cerradas al tráfico.
- Caminar por los lugares habilitados para la circulación de peatones.
- Antes de cruzar, mirar a izquierda y derecha para asegurarse de que no viene ningún vehículo.
- Cruzar la calzada por los lugares especialmente habilitados para tal fin. En caso de no existir, hacerlo por los lugares que cuenten con buena visibilidad.
- Avanzar y cruzar la calzada cuando el semáforo lo indique y el resto de vehículos se hayan detenido completamente.
- Al subir o bajar de un vehículo, hacerlo por la puerta más cercana al acerado, prestando atención al resto de peatones o usuarios de la vía, especialmente al abrir las puertas.
- No utilizar el teléfono móvil, cascos de reproducción de sonido o cualquier otro dispositivo que pueda provocar distracciones.
- Evitar cruzar entre dos vehículos o zonas sin visibilidad.

TEMA 4

SISTEMAS DE SEGURIDAD. CINTURÓN Y S.R.I

1.- INTRODUCCIÓN	2
1.1.- Elementos de seguridad activa.....	2
1.2.- Elementos de seguridad pasiva.....	3
2.- EL CINTURÓN DE SEGURIDAD	4
2.1.- Tipos de cinturón de seguridad.....	4
2.2.- El efecto submarino.....	5
2.3.- Normas para un uso correcto del cinturón	6
2.4.- Uso del cinturón por embarazadas.....	6
3.- SISTEMAS DE RETENCIÓN INFANTIL.....	7
3.1.- Homologación de las sillitas	9
3.2.- Instalación de la sillita en el vehículo.....	¡Error! Marcador no definido.
4.- CÓMO COMPORTARSE EN EL VEHÍCULO	10
4.1.- Decálogo del buen pasajero.....	11

1.- INTRODUCCIÓN.

Dentro de los elementos de Seguridad nos encontramos con un amplio abanico, cinturón de seguridad, casco de protección, guantes de protección, airbags, etc.

Los elementos de seguridad son aquellos que están diseñados para que, en caso de colisión o siniestro vial disminuyan la gravedad de las lesiones e incluso la mortalidad. Estos elementos se dividen en dos grandes grupos: elementos de seguridad activa y elementos de seguridad pasiva.

1.1.- Elementos de seguridad activa.

Estos elementos son aquellos que tienen por misión el evitar que se produzca el Siniestro Vial. Estos elementos a su vez, pueden ser englobados dentro de los tres factores que intervienen en un Siniestro: el ser humano, el vehículo y la vía.

Seguridad vial activa humana. Este tipo de seguridad está formada por aquellos elementos o factores que dependen de la voluntad humana, como por ejemplo:

- Educación Vial
- Comportamientos viales seguros cuando actúan como peatones, conductores y pasajeros.
- Uso de prendas reflectantes cuando circulen por las vías.
- Adecuación de la velocidad a la vía
- Investigación en nuevos elementos de seguridad o mejora de los existentes, etc.

Seguridad vial activa en el vehículo: Esta seguridad la proporcionan los elementos mecánicos de los que dispone el vehículo y cuyo objetivo es el de evitar que se lleguen a producir los Siniestros Viales. Algunos de los elementos que conforman esta seguridad son:

- Frenos y sistema ABS.
- Alumbrado.
- Neumáticos.
- Dirección asistida.
- ESP (control electrónico de estabilidad).
- Avisadores de cambio de carril, etc.

Seguridad vial activa para la vía: Es aquella que conforman los elementos incorporados a la vía y que están destinados a evitar que se produzcan accidentes, tales como:

- Bandas sonoras.
- Pasos de peatones elevados.
- Señalización adecuada, etc.

1.2.- Elementos de seguridad pasiva.

La Seguridad pasiva es la formada por el conjunto de acciones y elementos de seguridad de los vehículos y del resto de los elementos del tráfico que intervienen durante y después de un Siniestro con el objetivo de reducir sus consecuencias (lesiones sufridas por ocupantes, peatones, etc.). Al igual que con la Seguridad activa, dentro de este grupo, pueden ser englobados dentro de los tres factores que intervienen en un Siniestro: el ser humano, el vehículo y la vía.

Seguridad vial pasiva humana: Por ejemplo, la voluntad por parte del conductor de llevar puesto un casco o un cinturón de seguridad puede considerarse la principal acción de seguridad vial pasiva.

Seguridad vial pasiva de los vehículos: Integrada por todos aquellos elementos que nos proporcionan protección física durante y después del accidente, destacándose significativamente los siguientes:

- Cinturón de seguridad.
- SRI (Sistemas de Retención Infantil).
- Reposacabezas.
- Airbag.
- Deformación controlada de la carrocería y refuerzos para que el habitáculo no se deforme (barras laterales, antivuelco, etc.).
- Acorchamientos interiores del habitáculo, etc.

Seguridad vial pasiva de la vía: Los principales, son:

- Quitamiedos
- Zonas de frenado de emergencia
- Muros especiales de impacto, etc.

De entre todos estos elementos de seguridad nosotros vamos a centrarnos en aquellos elementos de seguridad pasiva del vehículo que van a afectar directamente a los niños y niñas de educación infantil, nos referimos al cinturón de seguridad y los Sistemas de Retención Infantil (S.R.I.), ya que cuando estos circulan en los vehículos de sus familiares o en el transporte público, deberán hacer uso de los mismos, por lo que se convierte en un aspecto muy importante el que los alumnos entiendan la importancia de llevar el cinturón correctamente abrochado para su seguridad.

2.- EL CINTURÓN DE SEGURIDAD.

El cinturón es considerado como el elemento de seguridad pasiva más importante ya que es el que actúa frenando el cuerpo del pasajero en el caso de que se produzca un impacto. La función del cinturón es la de amortiguar la deceleración del cuerpo del pasajero cuando se produce un choque.

El cinturón es el único freno del cuerpo en caso de impacto, tanto para el conductor como para el resto de pasajeros, tanto en los asientos delanteros como traseros.

El cinturón no actúa de forma aislada, actúa conjuntamente junto a otros elementos de seguridad como pueden ser airbags y reposacabezas, todo este conjunto de elementos actúan sobre el cuerpo del pasajero haciendo que este pierda su energía cinética en caso de impacto.

PROTECCIÓN DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD

EN CASO DE CHOQUE FRONTAL

- Disminuye en un 90% el riesgo de fallecimiento y de heridas graves en la cabeza.
- Reduce en un 75% el riesgo de heridas, fracturas y lesiones de otro tipo.



EN CASO DE ALCANCE

- Reduce a la mitad el riesgo de muerte o de heridas graves.



Cuando se circula en un vehículo, hay que tener en cuenta cosas importantes respecto a su uso como por ejemplo que el uso de pinzas o de prendas muy gruesas le restan eficacia y facilitan que el pasajero choque contra cualquier parte del vehículo.

2.1.- Tipos de cinturón de seguridad.

En el mercado hay 4 tipos básicos de cinturón de seguridad. Dependiendo del tipo de cinturón y sus características, variarán su utilidad y eficacia en caso de accidente. Los cuatro tipos de cinturones son: torácicos (actualmente en desuso), abdominales (son los que se utilizan en las plazas



centrales traseras, y actualmente están empezando a desaparecer), de tipo arnés (los utilizados en vehículos de competición) y los mixtos o de tres puntos de anclaje, siendo estos últimos los más comunes, por ello a continuación detallamos sus características:

- Son una combinación de los abdominales y de los torácicos.
- Sujetan el tórax y el abdomen, eliminando en gran medida el peligro de deslizamiento del cuerpo y de desplazamiento hacia adelante.
- Se utilizan actualmente en todos los asientos delanteros y casi todos los traseros y comienzan a sustituir a los cinturones abdominales en las plazas centrales traseras.

2.2.- El efecto submarino.

El efecto submarino es uno de los mayores peligros que se presentan en el uso del cinturón cuando este no está debidamente ajustado. Se trata de un movimiento de presión que realiza el cuerpo al no estar correctamente sujeto por el cinturón, de modo que el cuerpo presiona el asiento hacia abajo y se desliza por debajo de la banda abdominal que tiene el cinturón de seguridad.

Como se ha dicho antes, esta situación se torna muy peligrosa por las siguientes razones:

- Primero, deja que el cuerpo continúe su movimiento hacia adelante y, por ello, aumenta el riesgo de chocar contra el volante o el salpicadero.
- Segundo, permite que el cinturón presione sobre una parte blanda del cuerpo (el abdomen), lo que puede ocasionar lesiones internas graves.
- Tercero, el deslizamiento del cuerpo puede hacer que te estrelles contra la parte baja del habitáculo sufriendo graves lesiones (sobre todo fracturas en las piernas).



Una buena forma de evitar este indeseado efecto y sus consecuencias, además de los mecanismos que vienen ya instalados en el cinturón para eliminar o limitar su holgura (pretensores), se modifica la estructura interna del asiento, de modo que la parte delantera de la banqueta forma una pequeña rampa hacia arriba que hace que sea más difícil que el cuerpo se desplace hacia adelante y hacia abajo.

Para evitar el “efecto submarino” se debe colocar de manera correcta el cinturón y sentarse correctamente. de manera que es aconsejable no añadir ningún complemento al asiento.

2.3.- Normas para un uso correcto del cinturón.

Estas son algunas recomendaciones básicas en relación al uso correcto del cinturón:

- Llevar el cinturón correctamente abrochado y ajustado al cuerpo.
- No colocar ningún elemento debajo del cinturón para estar más cómodo.
- Comprobar que después de estar abrochado se encuentra completamente estirado, sin enganches o enrollamientos a lo largo de su recorrido.
- La parte superior de la cinta debe pasar por la clavícula, entre el cuello y el hombro, nunca por el cuello.
- Colocar el asiento lo más recto posible, no inclinarlo demasiado ya que esta posición favorece el efecto submarino así como también facilita el estrangulamiento en caso de accidente.
- Cuando se haya producido un siniestro, es necesario cambiar el cinturón de seguridad.
- Coloca el asiento casi en ángulo recto, nunca demasiado inclinado, ya que esta posición favorece la aparición del efecto submarino o facilita que el cinturón produzca un estrangulamiento en caso de accidente.

Los beneficios del uso del cinturón de seguridad son evidentes: reduce de tres a uno la probabilidad de muerte en Siniestro Vial y alcanza su máxima eficacia en los vuelcos, donde reduce el riesgo de fallecimiento un 77%.

2.4.- Uso del cinturón por embarazadas.

Aunque anteriormente la legislación en materia de tráfico eximía a las embarazadas de la utilización del cinturón de seguridad en determinadas circunstancias, tras diversos estudios se ha demostrado que el riesgo de lesión y pérdida del feto por no hacer uso del cinturón es mayor que el riesgo de no llevarlo.

Ese riesgo aumenta si la embarazada es la persona que conduce. Sin hacer uso del cinturón, cualquier golpe por pequeño que sea, puede provocar que el vientre de la madre golpee contra el volante por eso, se hace aconsejable el uso del cinturón en cualquier fase del embarazo, pero haciendo un uso adecuado.

El uso del cinturón por embarazadas será siempre OBLIGATORIO pero haciendo un uso correcto del mismo: deberá ir colocado de forma que no vaya sobre la zona en la que se encuentra el feto. A colación de esta indicación, en el mercado encontramos multitud de sistemas especiales que permiten hacer uso del cinturón y ajustarlo al cuerpo de la embarazada sin que este oprima la zona del abdomen.



3.- SISTEMAS DE RETENCIÓN INFANTIL.

Durante los primeros años de vida de los niños y niñas, estos padecen graves lesiones cervicales cuando se ven sometidos a las fuerzas que se producen durante un impacto. Esto se debe principalmente a que la cabeza es más grande en proporción a lo que debería en relación al resto del cuerpo así como a que aún no tienen desarrollada la musculatura cervical, por lo tanto, en una colisión la columna vertebral es empujada hacia delante por la cabeza con una violencia enorme.

La mayoría de los sistemas de seguridad de los vehículos no están pensados ni diseñados para los más pequeños, por lo que los niños y niñas deberán llevar un sistema de retención infantil adecuado a su altura y peso cuando viajen en el interior de un vehículo.

En el mercado hay una amplia variedad de sistemas de retención y accesorios infantiles que están clasificados en función de la talla y el peso del niño que vaya a utilizarlo.

REGLA DE ORO

Generalmente los menores de edad con una altura inferior a 135 cm no podrán ir sentados en los asientos delanteros salvo determinadas excepciones.

Generalmente los S.R.I. se colocarán en los asientos traseros, pero en función de las características hay plazas que son más seguras que otras, por ello es importante tener en cuenta lo siguiente:

- La existencia de airbag en el asiento. Si el asiento cuenta con airbag, no se debe colocar en el mismo el SRI y en caso de colocarse, el airbag debe ser desconectado.
- La orientación del asiento con respecto al sentido de marcha del vehículo. Las sillas deben colocarse preferentemente en sentido inverso a la marcha, la mayoría de expertos aconsejan

esta posición invertida hasta que el niño cumpla dos años. Otros la recomiendan hasta incluso los cuatro años de edad.

- Las estadísticas. Estadísticamente el asiento delantero del copiloto es el más afectado en colisiones.

Teniendo en cuenta todo lo anterior, parece que lo más seguro es colocar la silla en sentido contrario a la marcha y en el asiento trasero, preferentemente en la plaza central, siempre que el vehículo disponga en ella de un cinturón de seguridad de los denominados mixtos o de tres puntos

GRUPO 0: 0 A 10 KG.

Cuco para recién nacido

- Totalmente rígidos.
- Provistos de una red antiproyección o de un cinturón de tres puntos de anclaje.
- Pueden usarse los cinturones de propio vehículo o los cinturones que se proporcionan con el cuco.
- Los capazos, se colocan en los asientos posteriores y en posición transversal.
- Algunos capazos disponen de arneses de seguridad para que se puedan usar al transportar al niño en el vehículo.
- Silla-cesta de seguridad
- Se deben colocar en los asientos traseros y en sentido contrario al de la marcha.

GRUPO 0+: 0 A 13 KG.

Silla en sentido contrario a la marcha

- Siempre en los asientos traseros y en sentido contrario a la marcha.
- Los niños se sujetan a la silla mediante un arnés de 5 puntos.
- Debe cambiarse de sistema cuando el niño supere los 13 kg o su cabeza sobresalga del respaldo.

GRUPO I: 9 A 18 KG.

Silla en sentido de la marcha. Esta será el tipo de silla que normalmente ocuparán los alumnos y alumnas a los que irán destinadas nuestras clases. Es importante que insistamos y les hagamos saber de la importancia de permanecer sentados en la sillita y con los sistemas de retención correctamente abrochados. En cuanto a las características de estos sistemas de retención tenemos:

- Se colocan en el sentido de la marcha
- Son más cómodas aunque, en caso de colisión, el impacto no se reparte de forma uniforme por toda la espalda

- Utiliza el cinturón del propio vehículo o uno complementario proporcionado por el fabricante de la silla.
- El niño queda sujeto mediante un arnés de cinco puntos que siempre debe ir bien ajustado al cuerpo.
- Si el niño saca un brazo o suelta algún agarre, el sistema de sujeción perderá toda su efectividad.

GRUPO II Y III: 15 A 36 KG.

Asientos y cojines elevadores

- Indicados para cuando el niño o niña es demasiado grande para una silla y demasiado pequeño para el cinturón de adulto.
- Elevan al niño o niña hasta alcanzar una altura suficiente que permita utilizar el cinturón del vehículo.
- La banda diagonal del cinturón ha de pasar por encima de la clavícula y sobre el hombro sin tocar el cuello, y la banda ventral, lo más abajo posible sobre las caderas y muslos, y nunca sobre el estómago.
- Se puede utilizar tanto en el asiento delantero como en los traseros.
- En algún modelo de este grupo de sillas se puede desmontar el respaldo y utilizar el asiento como cojín elevador pero, aunque esté homologado, es aconsejable su uso siempre con respaldo.

A PARTIR DE 135 CM

- Excepcionalmente, los menores de 12 años de estatura igual o superior a 135 cm. pueden utilizar directamente los cinturones de seguridad del propio vehículo.
- Dentro de esta posibilidad, hasta los 150 cm. es recomendable que los menores sigan utilizando S.R.I. homologados a su talla y peso.
- En todos los casos, la banda diagonal del cinturón ha de pasar por la clavícula, sobre el hombro y bien pegada al pecho, mientras que la banda ventral ha de quedar lo más baja posible sobre la cadera.
- Si la banda del hombro toca el cuello o pasa bajo el mentón, el niño debe seguir utilizando un asiento elevador.

3.1.- Homologación de las sillitas.

Como es lógico la silla se irá cambiando en función del crecimiento del niño o la niña (edad y peso), pero lo más importante es que la silla esté homologada. Entre las normativas de homologación de los SRI tenemos la ECE R44/04 y la ECE R129 (I-Size).

ECE R44/04

Normativa aprobada en el año 1982, habiendo sido revisada en cuatro ocasiones desde su aparición, todo ello con el fin de adaptarla y mejorarla a los avances técnicos que han ido apareciendo desde entonces. Este detalle queda reflejado en los dos últimos dígitos de la citada norma ECE R44/04, la cual entró en vigor en junio de 2005.

ECE R129 (I-Size)

La I-Size es una normativa europea de homologación vigente desde julio de 2013 que regula tanto las sillitas como los vehículos donde pueden ser instaladas. La eficacia de estas sillas es mayor si están instaladas en vehículos I-Size. No obstante, estas sillas pueden ser también utilizadas en vehículos que, aun no siendo I-Size, dispongan de asientos con anclaje ISOFIX.

Una vez sabemos que la silla que tenemos se encuentra homologada, la instalaremos en el vehículo. Actualmente conviven en el mercado sistemas de retención infantil que deben instalarse en el sentido de la marcha y otros que han de disponerse en sentido contrario, por lo que para garantizar una correcta y segura instalación de todos ellos, es preciso realizarlo siguiendo las instrucciones de cada fabricante. De la misma manera existen novedosos sistemas de anclaje como el sistema ISOFIX.



4.- CÓMO COMPORTARSE EN EL VEHÍCULO.

El viajar en un vehículo, sobre todo cuando se trata de viajes familiares y con niños y niñas pequeñas, puede ser una dura prueba para la paciencia de los padres ya que en más de una ocasión estos pueden estresar incluso al "santo Job". Por esta razón como padres y como educadores viales debemos educar a los pequeños para que aprendan que en el coche deben cumplir una serie de normas de comportamiento tal y como hacen en casa, en la escuela o en cualquier otro lugar.

4.1.- Decálogo del buen pasajero.

Los niños y niñas deben aprender que cuanto actúan como pasajeros, ya sea en el coche familiar o en cualquier otro medio de transporte, deben comportarse adecuadamente sobre todo para evitar distracciones del conductor y así evitar posibles siniestros viales. Por ello es importante seguir entre otras, las siguientes reglas:

-  No gritar en el interior del vehículo.
-  Evitar las peleas y los juegos bruscos.
-  Utilizar siempre el cinturón de seguridad.
-  No distraer al conductor.
-  No sacar ninguna parte del cuerpo por la ventanilla mientras estamos en marcha.
-  No bajar del vehículo mientras este permanezca en marcha.
-  No abrir las puertas salvo cuando tengamos permiso del conductor.

Además de las anteriores hay otras muchas más que pueden hacer que el conductor pierda la concentración en la carretera y convierta un viaje con los pequeños en una prueba para su paciencia.

TEMA 5

EDUCACIÓN VIAL EN EL AULA

INTRODUCCIÓN	2
1.- PREPARACIÓN DE LA CLASE O TALLER.	2
2. TALLER O SESIÓN DE EDUCACIÓN VIAL EN EL AULA.	5
2.1 Estrategia para el desarrollo dinámico de la sesión en el aula.	6
2.2.- Partes de una Sesión de Educación Vial	9
3.- EVALUACIÓN	10



INTRODUCCIÓN.

En este tema trabajaremos la intervención en el aula, para ello lo desarrollamos en las distintas partes:

1.- Preparación de la clase o taller.

Preparación de la sesión o Taller. En este apartado vamos a desarrollar todos los aspectos a considerar antes de nuestra intervención en el aula.

2. Taller o sesión de Educación Vial en el Aula.

La puesta en marcha de la sesión, si sólo se diseña una participación en el aula, o de varias. Se expondrán ejemplos prácticos, de actividades, sesiones, metodología y estrategias para una mejor comprensión y planificación.

3. Ejemplos.

Actividades prácticas para trabajar con alumnado del primer curso de infantil (3 años) Conjunto de actividades con las que podemos transmitir conocimientos o conceptos, así como los materiales y contenidos educativos.

4.- Evaluación.

En esta parte se examinará el diseño y puesta en práctica de la sesión o sesiones.



1.- PREPARACIÓN DE LA CLASE O TALLER.

Como monitor@s de Educación Vial lo primero a tener en cuenta para diseñar o programar las sesiones de trabajo es centrarnos en el alumnado al que vamos a dirigirnos, este sería el punto de partida, para así lograr una adaptación y adecuación de los contenidos a tratar, la metodología a utilizar y objetivos a lograr.

Como esta formación está centrada en el alumnado de 3 a 5 años tendremos en cuenta:

- La edad y las características del contexto donde está ubicado el centro de educación infantil donde se va a desarrollar el taller o sesión.

- Los contenidos, objetivos y demás elementos de la sesión o Taller que queremos trabajar, nos ayudará a pensar en los resultados responder las preguntas:

- Contenidos, ¿qué? Teniendo claro el papel del receptor si es peatón, conductor, viajero....

- Objetivos ¿para qué? ¿qué queremos que aprendan?

- Secuenciación de actividades de distintos tipos ,de:



- Introducción y/o motivación, para suscitar el interés del alumnado, de lo que dependerá su aprendizaje.

- Detección de ideas y conocimientos previos, para que conozcamos la situación de partida del alumnado del grupo.

- Adquisición de nuevos aprendizajes, a partir del contraste con sus ideas previas

- Aplicación de conocimientos a diferentes contextos y situaciones de su vida diaria.

- Consolidación o repaso de los contenidos tratados en la sesión.

- Síntesis y recapitulación, para relacionar entre sí los contenidos y facilitar su conocimiento y aplicación.

- Refuerzo, ampliación o adaptación, para el alumnado que las precise, como una de las medidas de atención a la diversidad del alumnado.

- Evaluación, para conocer al inicio, durante y al final del desarrollo del taller o sesión, la situación en la que se encuentra cada alumno y alumna respecto a su proceso de aprendizaje, ajustar la enseñanza a las necesidades detectadas.

- Metodología ¿Cómo hay que enseñar? Cada actividad requiere concretar el papel que va a desempeñar el formador y el tipo de tareas que deberán realizar el alumnado (individualmente o en grupo), el tiempo y el espacio en el que la actividad



se llevará a cabo, los recursos que se van a utilizar, etc. Conviene resaltar la importancia de seleccionar recursos y estrategias didácticas variadas, con objeto de facilitar la adquisición de los aprendizajes básicos programados por todo el, alumnado, pues no todos aprenden de la misma manera, al mismo ritmo o con el mismo nivel de autonomía, ni pueden llegar al mismo grado de aprendizaje.

- Temporalización, el tiempo en el que desarrollaré la sesión o taller, en la mayoría de los centros suele ser de 50 minutos, por lo que es muy importante tenerla bien temporalizada, para no saltarnos ninguna parte de ella. (Parte Inicial, Parte Principal y final de la sesión).
- Debiendo siempre prever que recursos materiales necesitaré, ordenador, cañón, pantalla, alargador, altavoces y siempre preparar y llevar actividades alternativas en el caso de no disponer de recursos TICs .
- Utilizar un lenguaje adecuado, cercano y fácil para que pueda ser entendido por el alumnado al que nos dirigimos.

A modo de aclaratorio, destacaremos, que para seleccionar las actividades a desarrollar tenemos que considerar:

1. Las actividades deben ser coherentes y han de expresar la capacidad/es a desarrollar.
2. Han de ser lo más significativas y dinámicas posible para el alumnado, ellos deben detectar su utilidad, la educación vial podrán aplicarla a su vida cotidiana y en su entorno social más cercano. Tenemos que ayudarles a encontrar sentido a lo que están haciendo para que conozcan lo que tienen que hacer, sientan que lo pueden hacer y les resulte interesante hacerlo.
3. Han de ser adecuadas al desarrollo y a las posibilidades del alumno del alumnado. Es necesario planificar la sesión de una manera lo suficientemente flexible para permitir la adaptación a las necesidades como en todo proceso de enseñanza/aprendizaje.
4. Utilizar diversas dinámicas para que sea la sesión atractiva y útil.
5. Las actividades deben tener un orden y una estructuración lógica para conseguir el equilibrio y la continuidad de la labor educativa.



6. Establecer desafíos y retos a su alcance que puedan ser superados con el esfuerzo y la ayuda necesarios.
7. Contar con las aportaciones y los conocimientos de los alumnos, tanto al inicio de las actividades como durante su realización.
8. Ofrecer ayudas adecuadas, en el proceso de construcción del alumno, a los progresos que experimenta y a los obstáculos con los que se encuentra.
9. Establecer un ambiente y unas relaciones presididos por el respeto mutuo y por el sentimiento de confianza, que promuevan la autoestima y el autoconcepto.

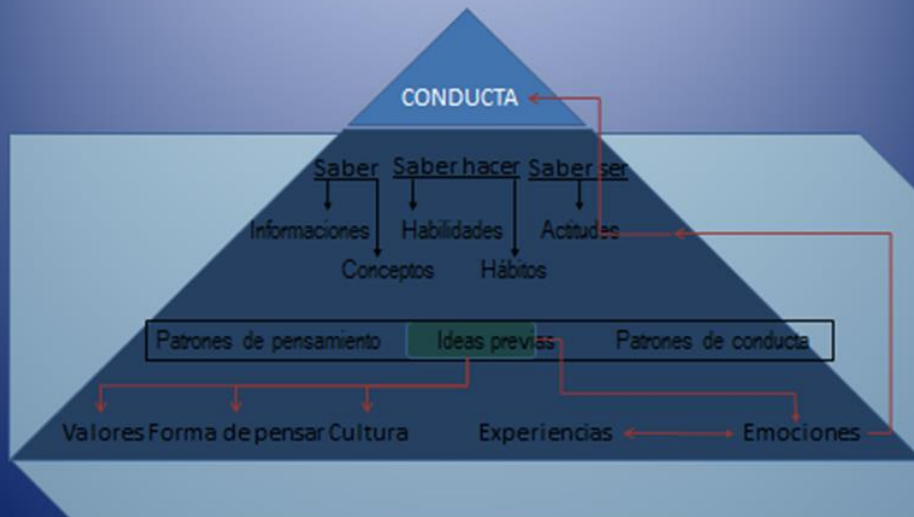
Una vez expuestos los principales aspectos previos a la visita de la Policía Local al aula, nos centraremos en la aplicación en el aula, en el siguiente apartado.

2. TALLER O SESIÓN DE EDUCACIÓN VIAL EN EL AULA.

Aspectos educativos que debe controlar el formador o formadora y que debe entender tanto el alumnado y profesorado que acompaña a los niños y niñas mientras impartimos la sesión.



EL COMPORTAMIENTO HUMANO



francesco@formaccio.net

33

COMPONENTES DE LA ACTITUD

- **Elementos cognitivos**
 - Conocimientos
 - Creencias
- **Elementos afectivos**
 - Sentimientos
 - Emociones
 - Preferencias
 - Presión de grupo
- **Elem. conductuales o comportamentales**
 - » Acciones
 - » Declaraciones de intenciones



francesco@formaccio.net

34

2.1 Estrategia para el desarrollo dinámico de la sesión en el aula.

Para realizar la sesión de forma eficaz y que el proceso enseñanza aprendizaje sea positivo es necesario que la persona formadora:

- Difiere mucho si no se conoce al profesorado, centro y aula donde se va a trabajar, donde la experiencia es un grado. Conviene que si tu caso es el del no conocer centro o profesorado, hagáis alguna reunión previa a la intervención para que podáis establecer estrategias, antes de tu llegada al aula y que se culmine con tu visita.
- Comienza la clase con puntualidad (si puedes acudir 5 minutos antes mejor), es una cualidad que se valora mucho en los centros escolares, y no hay que hacer esperar a nadie, además viene muy bien para solucionar imprevistos.
- Ten siempre preparados planes alternativos, por si pueden surgir algún imprevisto. Una buena improvisación requiere mucha experiencia. Siempre ayuda llevar más de un pendrive con los mismos recursos. A todo peque le encantan los dibujos animados y las canciones (es un gran ayuda).
- En lo que respecta a los contenidos si vas a usar material audiovisual, llévalo grabado en distintos formatos (Word, pdf, power point,) así como alojado en la nube en cualquier cuenta que uses habitualmente. Te puede ser muy útil para apoyar aquello que estés enseñando o reforzar el tema a tratar a modo de ejemplo.
- El primer contacto con el alumnado es importante. Ya que rápidamente puedes observar a los más inquietos, más nerviosos, más hablado etc... Esto te va a servir para llevar de forma óptima el TEMPO de la clase. Así el más inquieto, por ejemplo, te puede ayudar a realizar ejemplos prácticos en la clase para reforzar el contenido que estés dando.
- Sé creativo.
- Si un alumno te hace una pregunta referente al contenido que se está dando, realiza una escucha empática, mírale siempre a los ojos, si es posible ponte de rodillas, para estar a su altura y asienta con la cabeza. Una escucha no de palabra sino de corazón. El o ella notará que lo haces así.

- Cuida tu voz. Es una de las mejores herramientas que tienes para trabajar. Una botella de agua, siempre te debe acompañar. No es conveniente realizar muchas sesiones seguidas (dentro de lo posible). Lo ideal son 3/4 horas de clase en la mañana como mucho.
- Enseña de forma activa y dinámica, evita una enseñanza unidireccional en la que tú sólo hablas y tu alumnado sólo escucha. Muévete por la clase de un extremo a otro y por todas partes.
- Evita sentarte durante la sesión, al desplazarte por el aula, tu alumnado te seguirá con la mirada y más atención.
- Enfoca el error como una manera de mejorar. Cada clase es una experiencia. Si te equivocas en una clase, piensa que ese error se convertirá en algo positivo para la siguiente, por lo tanto sales ganando. Si no eres capaz de equivocarte nunca aprenderás nada nuevo, ni tu ni tus alumnos.
- Recuerda que eres tú quien debe gestionar correctamente el tiempo de la sesión. Es necesario que respetes la duración de la sesión lectiva. Ten siempre a mano un reloj.
- Prepara tus clases a conciencia, realiza el día anterior un pequeño guión de la clase para así evitar aquellos imprevistos que te puedan surgir.
- Realiza una clase cómoda, fomentando en la misma el bienestar, desarrollando aspectos tan importantes como la asertividad.
- Crea expectativas al comienzo de la clase, con ello aumentarás el grado de atención y concentración del alumnado.
- Importante dar las gracias, no cuesta nada ser agradecido. Si un alumno te ha ayudado con cualquier ejemplo práctico, pronuncia la palabra gracias y el nombre del alumno y ayuda que con un aplauso de toda la clase tenga un refuerzo positivo a su participación.
- Cuenta una historia personal a modo de anécdota, que nos puede servir de transición entre la parte teórica y la parte práctica que conforme la sesión.
- La expresión corporal y el lenguaje de tu cuerpo es muy importante. Este lenguaje debe transmitir pasión, energía, entusiasmo. Sin pasión, sin intensidad no hay aprendizaje. SE INTENSO.
- Evita en la medida de lo posible tiempos muertos. Procura que las transiciones entre parte teórica y práctica sean lo más rápidamente posibles.

- Evita comentarios negativos o mensajes negativos acerca de la clase. No compares clases. Hay que ser objetivo.
- Sonríe de vez en cuando. Sé feliz en tu clase. Transmite que te lo pasas bien, dedica una sonrisa en cada momento de la sesión.
- Intenta mejorar por ti mismo, sal de tu zona de confort, márcate pequeños retos para ir mejorando. Por ejemplo, en esta sesión sólo usare fotos y música y no vídeos o viceversa.
- El alumnado de Infantil, no disimula, no sabe engañar, por lo que si tu clase no les gusta, lo vas a notar. Debes estar muy atento a sus gestos, miradas y actitudes, si los ves dispersos y perdidos, valora por qué, pero en ese momento tienes que salir de esa espiral y hacer que se fijen en ti. Sólo el uniforme ya hace que capten la atención, pero.... Al principio, luego tienes que “currarte” mucho, que sigan así.



2.2.- Partes de una Sesión de Educación Vial.

A continuación vamos a matizar las partes que deben tener las sesiones de Educación Vial. Respetar estas partes es de vital importancia para asegurarnos el éxito en la misma, por lo que es conveniente no saltarnos ninguna:

- ✚ **PARTE INICIAL.** Es la parte inicial, una vez captada la atención de los alumnos pasaremos a presentarnos primero como persona, nombre y posteriormente presentamos el uniforme y herramientas de trabajo de la Policía Local. Finalmente expondremos el porqué, para qué y cómo vamos a realizar y abordar la sesión de trabajo.
- ✚ **PARTE PRINCIPAL** Es el desarrollo de la sesión, pondremos en práctica las actividades a desarrollar.
- ✚ **PARTE FINAL.** Realizaremos una síntesis de todo lo trabajado durante la sesión, en la que podemos realizar la evaluación y comprobar si el proceso de enseñanza/aprendizaje ha sido exitoso.

3.- EVALUACIÓN

La evaluación es una característica de toda actividad humana. La sociedad requiere, solicita, cada vez más, que comparemos lo obtenido con lo esperado, que emitamos juicios de valor y tomemos decisiones. La implementación de sistemas de evaluación está asociada fundamentalmente a un creciente interés por los resultados de la calidad de la educación ya que evaluar es una fuente valiosa de información que ayuda a evidenciar tanto los aspectos positivos en el proceso de aprendizaje como los aspectos negativos a fin de poderlos corregir a tiempo y superarlos. No hay que confundirlo con calificar o medir, lo que sería un aspecto más del proceso evaluado.

La evaluación permite conocer qué aprende el alumnado y cómo enseña el profesorado y, en función de ese conocimiento, decidir qué se tiene que modificar y qué debe mantenerse. Vemos la importancia del procedimiento evaluador como la necesidad de contar con datos suficientes para mejorar las prácticas docentes y los rendimientos escolares.

Por tanto, evaluar es mucho más que calificar; significa conocer, comprender, enjuiciar, tomar decisiones y, en definitiva, transformar para mejorar. Si se evalúa para que los resultados sean mejores,



es necesario también indagar en el modo en que éstos se producen y tener en cuenta los factores que condicionan el proceso educativo. La finalidad última es mejorar la calidad de la educación.

Es por lo que como formadores debemos evaluar nuestra intervención en el aula, como los protagonistas de nuestro aprendizaje son alumnado como mucho de 5 años, para valorar el proceso de enseñanza aprendizaje tendremos en cuenta:

- ✚ La evolución de las diferentes partes de la sesión , si las actividades han sido o no correctas para ellos, o si por el contrario necesitamos alargar o acortar actividades, eliminar algunas o por el contrario mantenerlas. Esta reflexión durante y después de la sesión nos ayudará a mejorar nuestra práctica educativa.
- ✚ Haremos constantemente preguntas al alumnado para comprobar que van adquiriendo los conocimientos y finalidades que perseguimos con nuestra sesión. Es un feedback necesario e imprescindible para aclarar o profundizar los diferentes conceptos tratados. Además de mantener la atención constante.
- ✚ Finalmente podrían ellos o ellas calificar su aprendizaje, esto es muy importante para que se sientan protagonistas del proceso y a la vez esta información nos ayuda a seguir en la misma línea o modificar lo necesario

1.- BUENAS PRÁCTICAS

Denominaremos de esta forma a las acciones educativas desarrolladas para el alumnado de Educación Infantil que se han puesto ya en práctica en alguna localidad y han sido un ejemplo a seguir por muchos otros formadores. En ocasiones estos ejemplos de buen hacer han sido reconocidos con premios de distinta índole, pero ante todo se ha certificado por el jurado más exigente posible (niños y niñas de 3 a 5 años) que les ha gustado. Crear es algo muy complicado, requiere mucho tiempo y esfuerzo, capacidad y conocimiento y sobre todo probar con este público tan veraz, que funciona lo que has hecho. A veces los formadores siguen en su zona de confort y les cuesta cambiar o intentar hacer cosas nuevas, eso, como todo irá en el interior de cada uno, sólo tu puedes decidir qué clase de formador eres, si el que acude a clase para cubrir TUS expectativas o lo haces para que ELLOS aprendan. Tú decides.



A continuación pondremos algunos ejemplos de actividades que han recibido ese reconocimiento de buenas prácticas en premios o en aplausos de los niños y niñas que han participado. Intentaremos exponer actividades realizables en cualquier localidad y con cualquier presupuesto. Quizás en localidades con Delegaciones, Áreas y Grupos destinados a tareas de Educación Vial con mucho presupuesto harán unas actividades, pero en otras con menos medios o ninguno, también podremos poner en práctica alguna actividad, SIEMPRE en el aula en mejor RECURSO que existe eres TU.

Intentaremos trasladaros portales web, blog, redes sociales, etc... para que podáis ampliar vuestro conocimiento en esta materia. Todas las buenas prácticas expuestas son de personas como tú que un día quiso no conformarse con lo que estaba establecido y pensó que tenía que hacer algo diferente. Esa gente que se atreve a probar algo nuevo en este campo tan trabajado, tiene una “pasta” especial.

1) Escuela de Seguridad Vial de la Policía Local de Isla Cristina (Huelva).

Desde el año 2011, la Policía Local de Isla Cristina a través de Carlos Ruíz y Jesús Lima, empiezan a trabajar en el modelo de prevención de siniestros viales más difícil que existe, pero el más eficaz, la EDUCACIÓN en mayúsculas.

Probando y trabajando en distintas metodologías aciertan al llevar al programa de Educación Vial a dos invitados que hoy son conocidos en muchos lugares de Andalucía e incluso en todo el país, ya que gracias a su genialidad, les ha valido para en Congresos, Jornadas y Cursos exportar su método.

Estos agentes realizan unas clases teóricas en todas las escuelas de la localidad en la que se invita a participar a los peques utilizando recursos como una alfombra simulando un paso de peatones, algunas señales de tráfico fabricadas con poliespán, canciones y mucha, mucha, mucha imaginación para poder mantener la atención de los peques durante tanto tiempo.



Durante la clase trabajan en el aula cómo cruzar el paso de peatones, el semáforo, el peligro de los coches en la ciudad y cómo comportarse como viajeros usando los S.R.I. Todos estos conocimientos que han ido transmitiendo en el aula a través de divertidas sesiones, los evalúan en el teatro de la localidad, donde reúnen a todo el alumnado (según los ciclos) y ponen en marcha una obra de teatro que repasa lo trabajado en el aula y que es una gran fiesta final. Personajes como Lucio (El Semáforo) o Petronilo (El Agente de Policía ya mayor) hacen las delicias no sólo de los peques de Isla Cristina, sino de Benidorm, La Palma del Condado, Puente Genil, Camargo, etc.... Jugar con la imaginación de un niño y personajes de ficción es un recurso muy valorado por el alumnado.



Desde el año 2013 participan en la formación de los futuros Monitores de Educación Vial de las Policías Locales de Andalucía en cursos y jornadas formativas. También participaron en Jornadas de Educación Vial organizadas para estudiantes del grado de Educación Infantil de la Facultad de Ciencias de la Educación de la Universidad de Sevilla. En el trabajo para otras edades o cursos enlazaremos los vídeos que sean de relevancia para tu conocimiento. Han sido distinguidos entre otros premios, con la medalla a la Seguridad Vial de Fesvial, con el premio a las buenas prácticas en Educación Vial de la Asociación de 'Técnicos en Educación y Seguridad Vial de Andalucía.

Puedes ampliar esta información visitando los siguientes enlaces: <http://educacionvialislacristina.blogspot.com/>. Como ellos siempre dicen. **Si te diviertes, lo aprendes.**

2) Campaña Mamá, Papá mi Seguridad Depende de Ti. Área de Seguridad Vial, Policía Local Alcalá la Real (Jaén).

El Ayuntamiento de Alcalá la Real, a través del área de Seguridad Vial, pone en marcha una campaña especialmente destinada a progenitores de los escolares más pequeños. Para ello ha editado un folleto, que distribuyeron en los centros de infantil.

“El objetivo es proteger y educar desde las edades más tempranas, una educación vial que es un trabajo de todos, tanto de los centros escolares, como de las instituciones y de manera especial de las familias”, por lo que el folleto se va a destinar, especialmente “a padres, madres y abuelos de los escolares de infantil.



Esta iniciativa se suma la actividad que en las aulas de infantil se desarrollan durante el curso escolar.

Depende de Ti, sí..
¡ANTES DE CRUZAR LA CALLE MIRA BIEN QUE NO VENGAN AUTOMÓVILES!
MAMÁ PAPÁ
Con vuestra ayuda coloreo con seguridad



- Me enseñás a usar las aceras de manera adecuada.
- Me ayudas a cruzar la calle siempre por el sitio más seguro.
- Me dices qué debo hacer ante un semáforo con peatones.
- Cuando viajamos en coche siempre me sientas de forma correcta y segura.
- Cuando vamos en moto siempre usamos el casco.
- Me enseñás qué lugares de la calle son peligrosos para jugar y dónde puede jugar sin peligro.
- En la calle o en el coche, no me toleras mis conductas arriesgadas.
- Me enseñás que mi bicicleta es un vehículo si la uso en las calles o carreteras y que cuando circule por ellas, debo respetar normas y señales.
- Me ayudas a elegir las rutas "casa-colegio-casa", más seguras y adecuadas.
- A los abuelos, les explicas cómo deben traerme o llevar al colegio.
- Hasta que no tenga 12 años, sin sillita o alzador, no me dejas sentarme en los asientos delanteros del coche.

(Díptico año 2013 si lo replicas ojo con algún punto modificado en normativa)

El director del Parque Infantil de Tráfico, Valeriano Muñoz, por su parte, presenta el díptico, diseñado por el Gabinete de Comunicación Visual del Ayuntamiento de Alcalá la Real, recopilando mensajes para la educación vial en los hogares de los escolares. Entre otros se apunta la relevancia de

usar siempre los sistemas de sujeción infantil, la utilización correcta de los pasos de peatones, donde también se abordan cuestiones como dónde jugar sin peligro en la calle, qué hacer ante un semáforo de peatones, cómo usar la acera, y, en definitiva, hasta qué punto es importante el buen ejemplo de los mayores como refuerzo de la educación vial.

En total, 12 mensajes de seguridad vial para que se trabajen en casa entre los padres y abuelos. La campaña se imparte por los monitores de educación vial. Un recurso que puede resultar muy eficaz con un bajo coste.

El desarrollo de la actividad puede continuar que tras la entrega del díptico a los peques, se les dice que “Los Mayores” tienen que estar muy atentos y aprender los mensajes que hay junto al dibujo, mientras nosotros lo coloreamos, con lo que cuando finalizan la lectura el niño les dice que tienen que comprometerse con el para cumplir y hacer cumplir esas normas. Estamos haciendo partícipe a la familia de nuestros objetivos y habilitando a unos “peques” vigilantes de que cumplirán lo prometido. Actividad complementaria a lo que trabajemos en el aula.



3) Policía Local de Sanxenxo (Pontevedra), Área de Educación Vial, Programa El Poli Paco.

El Poli Paco de Paquito su sobrino, del abuelo Nicolás o de la Poli Lola, dan clases en las escuelas de Infantil del Concello de Sanxenxo desde hace ya más de 10 años.

La metodología que emplean Abelardo Martínez y Manuel Martínez requiere un cierto montaje en el aula, ya que trasladan bastante material para que la magia de El Poli Paco cobre vida.

Lo primero son clases teóricas, en las que se hace el montaje y los pequeños observan a



través de una ventana abierta en el escenario al muñeco Poli Paco que les habla y se dirige a ellos haciéndole preguntas.

En ese momento entre en escena el agente Manuel Martínez que se va acercando con a los niños o niñas que quieren preguntar o responder alguna cuestión sobre uso de los S.R.I. sobre cómo cruzar un paso de peatones, como subir y bajar del coche, etc...



Durante esta representación interactiva, hay momentos en los que Poli Paco desaparece de la ventana y aparece entre el público para bailar alguna canción, como la El coche de papá o la misma canción de El Poli Paco.

Tras estas sesiones teóricas en otros días se organizan los ya famosos "Roteiros de seguridad viaria" estos talleres consisten en un recorrido por el entorno del centro educativo, donde poner en práctica lo aprendido para circular como peatones con total seguridad. Esta actividad se aprovecha para conocer los comercios locales, el mercado, etc... (actividad recomendada a partir de 5 años en adelante).

Las actividades se completan con la instalación de una pista portátil de educación vial que se monta en el patio del centro. Asimismo, fue pionero en la organización de simulacros de evacuación de incendio o siniestro vial en un autobús escolar. Esta iniciativa se estructuró en base a dos pilares fundamentales: los escolares y su profesorado.

Otras iniciativas han sido la creación de las señales de Poli Paco, donde se lanzan mensajes sobre valores a los conductores y peatones. El lanzamiento de una serie de viñetas en cómic, donde se dan distintas aventuras viales y sobre todo la participación mediante redes sociales en distintos foros.

Cuenta también con una serie de cuentos en los que aparecen y se suman distintos personajes, siendo siempre el principal protagonista Poli Paco y familia, cuentos ideados por Olga Santos, profesora de Educación Infantil de Sanxenxo.

La experiencia de Sanxenxo ha viajado hasta la Escuela de Seguridad Pública de Andalucía donde han participado en la formación de los futuros monitores de Educación Vial, a la Facultad de Educación de la Universidad de Sevilla y han formado parte de Congresos y Jornadas por decenas de ciudades en nuestro país. Ha sido distinguido con la medalla a la Seguridad Vial de Fesvial, con el premio a las buenas prácticas en Educación Vial de la Asociación de 'Técnicos en Educación y Seguridad Vial





de Andalucía, con la medalla a la seguridad vial de Unijepol y el premio Ciudadano Ponle Freno de Antena.

Puedes ampliar la información en: Twitter @elpolipaco y Facebook: <https://www.facebook.com/EIPoliPaco>

2.- ACTIVIDADES Y RECURSOS.

Una de las principales preocupaciones del formador es encontrar los recursos adecuados para cada grupo de edad. En estos momentos hay una magnífica herramienta para ello que es Google, casi todo lo puedes encontrar con esa herramienta mágica. Si además tienes el talento de alguno de los ejemplos que hemos visto en el punto anterior seguramente pronto tu actividad estará inundando las redes. Prueba, prepara la clase con ilusión, ellos lo van a agradecer. El público más difícil es en estas edades, ellos no disimulan, si no les gusta lo que haces, te vas a dar cuenta muy rápido.

A continuación encontrarás algunas de las muchas direcciones web donde descargar, fichas, cuentos, actividades o algunas buenas prácticas.

Dirección General de Tráfico

- <https://www.dgt.es/es/seguridad-vial/educacion-vial/recursos-didacticos/infancia/>



- <https://www.aprendeeducacionvial.es/>



CEIP Malala (Mairena del Aljarafe) Sevilla. Metodología Aprendizaje Servicio aplicada a la Educación Vial. 1er Premio Andaluz Ponte en Marcha

- <http://proyectedepaz1718.blogspot.com/2018/03/supervial-te-ayudara-piensa-y-actua.html>



Fundación Mapfre

- <https://www.fundacionmapfre.org/educacion-divulgacion/seguridad-vial/actividades-educativas/recursos-materiales-educativos/actividades-educativas/>



Fundación Smart-Baby

<https://fundacionsmartbaby.com/la-pandilla-de-la-rueda-presente-en-escuelas-y-centros-de-formacion-a-traves-de-las-acciones-de-formacion-en-seguridad-vial-de-policias-locales-y-otras-instituciones/>



Enlace a vídeos y canciones:

E.S.V. Isla Cristina “El cinturón Viajero”



- <https://www.youtube.com/watch?v=BqIGLyMBapw>

Fundación Mapfre

El cinturón viajero

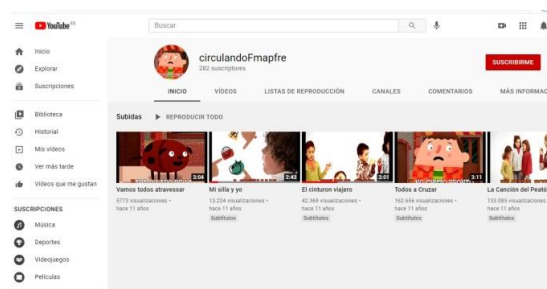
- <https://www.youtube.com/watch?v=x6V-wx7moUU>



Canción el cinturón viajero. ESV Isla Cristina

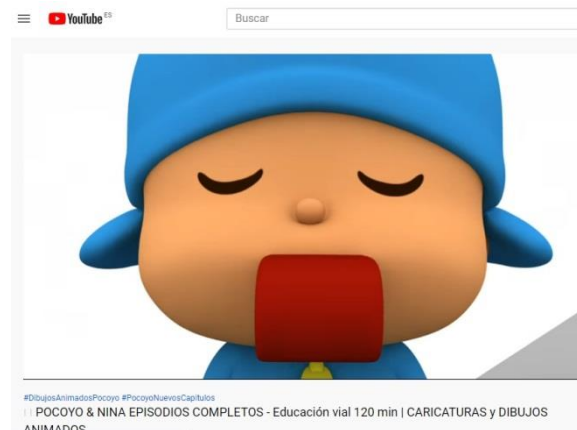
Todas las canciones y vídeos de Mapfre

- <https://www.youtube.com/channel/UCwCMHjK5E9yUde3LPumv3BQ>



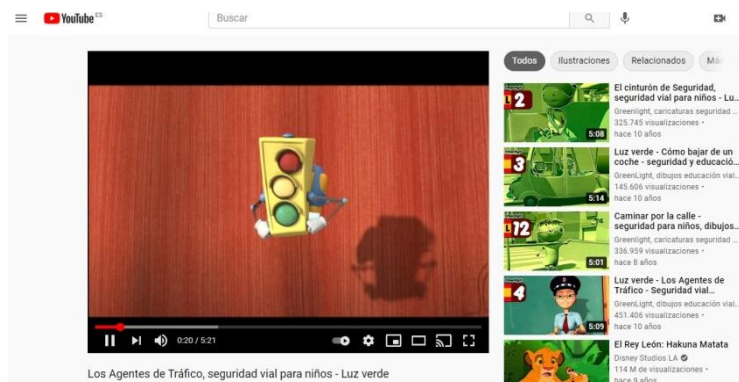
Pocoyo y la Educación Vial

- <https://www.youtube.com/watch?v=4dKedKNBF8c>



Luz Verde

- <https://www.youtube.com/watch?v=eh6lbCuTg5g>



Para poder seguir formándote puedes seguir los siguientes enlaces donde se suelen publicar Congresos, Jornadas, Cursos y sobre todo buenas prácticas en Educación Vial, al compartir multiplicamos las acciones.

Blog, Facebook y twitter

Federación Estatal de Técnicos de Educación Vial (FETEVl)

- <http://fetevi.blogspot.com/>
- <https://www.facebook.com/Fetevi.org>
- @FETEVl

Asociación de Técnicos en Educación y Seguridad Vial de Andalucía

- <http://atesvan-feteviandalucia.blogspot.com/>
- <https://www.facebook.com/atesvan.feteviandalucia>
- @ATESVAN1