



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 2111039699306 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 EN LA ETAPA PRIMARIA. INTRODUCCIÓN.

1	INTRODUCCIÓN.....	2
2	LOS SINIESTROS VIALES, UN PROBLEMA DEMASIADO REAL.	3
2.1.	ANÁLISIS Y JUSTIFICACIÓN DE LA EDUCACIÓN VIAL.	5
3	LA EDUCACIÓN VIAL Y SU IMPORTANCIA EN LA ESCUELA DE PRIMARIA.	6
3.1.	OBJETIVOS DE LA EDUCACIÓN VIAL EN LA ETAPA DE EDUCACIÓN PRIMARIA.	8
4	LA PRESENCIA DE LA POLICÍA LOCAL EN EL AULA.	10



1.- INTRODUCCIÓN.

En la actual legislación educativa se considera a la Educación Vial como uno de los ejes transversales del currículo, y por dicha razón, sus objetivos y contenidos se integran en los distintos bloques de cada una de las diferentes áreas.

Desde que se realizó la publicación del Real Decreto 126/2014 de 28 de febrero por el que se establece el Currículo Básico de la Educación Primaria, fueron apareciendo diferentes materiales de apoyo en los que se analizaba la inclusión de la Educación Vial en el conjunto de las enseñanzas, así como también manuales escolares en los que cuestiones relacionadas con el tráfico se constituían en ejes de globalización.

A pesar de esto, seguía habiendo una parte del profesorado que demandaba una publicación que pudiera ser utilizada de manera indiferente para ampliar como para insistir en ciertos aspectos que estuvieran relacionados con la Seguridad Vial de los alumnos y alumnas, o como ejemplo para llevar a cabo la secuenciación de objetivos y contenidos en el Proyecto Educativo del Centro y en el Proyecto Curricular, y que a su vez, también sugiriera posibles líneas de trabajo para la elaboración de las Programaciones del aula.



La práctica educativa obliga a llevar a cabo una selección de objetivos y contenidos que se adapten al desarrollo evolutivo en el que se encuentran los alumnos a los que se les dirigirá un programa específico de Educación Vial, y a tener en cuenta las situaciones de tráfico más habituales en la zona en la que los alumnos y alumnas desarrollan su actividad vial.

De este modo nos encontraremos con centros educativos ubicados en municipios colindantes en los que los alumnos y alumnas que asistan a los mismos, se verán obligados a utilizar el autobús escolar o incluso desplazarse al mismo como peatones por una carretera o cualquier otra vía interurbana. También habrá otros que asistan a sus centros escolares que se encuentren en el municipio en el que residen, desplazándose para ello por vías urbanas en las que habrá mucho tráfico y en la que sus comportamientos viales vendrán determinados por la elección de trayectos y cruces de calles con seguridad. De forma contraria a esta, los alumnos que acudan a centros rurales se verán obligados a acceder pronto a una mayor autonomía como peatones o incluso, sobre todo a partir de los 9 años, se convertirán en usuarios de bicicletas.

Es por ello, por lo que se hace importante la enseñanza e impartición de la Educación Vial en los centros, para que los alumnos y alumnas adquieran los conocimientos necesarios para moverse por el entorno urbano más cercano a ellos, con autonomía y seguridad.

Como sabemos, la Educación Vial es un proceso mediante el cual, se desarrollan valores y comportamientos seguros y responsables cuando se hace uso de la vía pública, ya sea como peatones, como viajeros o como conductores. Se trata principalmente de perseguir dos objetivos generales:

- PRIMERO: Mejorar o cambiar actitudes y hábitos para el uso de la vía pública.
- SEGUNDO: Adquirir y aplicar conocimientos en relación a las reglas y normas que regulan el uso de la vía pública.

Es por tanto, una estrategia de:

- 1º. Educación integral de las personas (niños y adolescentes) en actitudes, valores y hábitos.
- 2º. Enseñanza de determinadas reglas que regulen el comportamiento de las personas en la vía pública.



Esa mejora o cambio de actitudes, así como la interiorización de valores son dos objetivos complicados debido a su nivel de abstracción, de ahí que busquemos contextualizarlos en una dimensión tan concreta, real y versátil como la seguridad vial.

Nuestro objetivo será el de ir introduciendo la figura de la Policía Local en los centros escolares como otra parte más del sistema educativo, promoviendo un cambio en los valores y las actitudes de los ciudadanos con una perspectiva preventiva ante comportamientos de riesgo en el uso de las vías públicas. Este objetivo se dimensiona en:

- Informar: Conocer y dar a conocer a los alumnos las reglas de circulación y uso de la vía pública, y Hacer, desarrollando e inculcando en los alumnos comportamientos adecuados y responsables como peatones, conductores o viajeros.
- Formar: Ser y Convivir, al igual que anteriormente, desarrollando e inculcando en los alumnos actitudes y valores adecuados para el ciudadano del Siglo XXI.

2.- LOS SINIESTROS VIALES, UN PROBLEMA DEMASIADO REAL.

Nuestro modelo social de desarrollo siempre ha estado históricamente vinculado al uso de los vehículos a motor. Este hecho queda patente en que tanto el parque automovilístico así como también el número de kilómetros anuales recorridos y por supuesto, el de carreteras no han dejado de crecer y en la actualidad continúa creciendo.

Este aumento de la movilidad, no solo ha traído crecimiento y prosperidad, desgraciadamente también ha traído consecuencias negativas: aumento de la contaminación, mayor número de retenciones y, sobre todo, los siniestros viales, que representan una tragedia interminable y se constituyen como la principal causa de mortalidad en la población de 14 a 29 años de los países industrializados.



Según datos estadísticos proporcionados por la OMS (Organización Mundial de la Salud), más de un millón de personas pierden la vida cada año en el mundo como consecuencia de los siniestros viales lo que la convierte en la octava causa mundial de mortalidad, además de eso, más de 50 millones de personas resultan heridas. Si pasamos al plano económico, estos datos se traducen en un coste económico que pasa del medio billón de euros al año en todo el mundo y se calcula que en los países desarrollados el coste directo e indirecto de los siniestros viales se sitúa entre el 2 y el 2,5 % del PIB.

La situación es tan sumamente crítica o importante, que la Asamblea General de la ONU ha declarado el período 2011-2020 como el "Decenio de Acción para la Seguridad Vial" (El 20 de noviembre de 2009 la Asamblea General de las Naciones Unidas en la Resolución 64/540 declaró el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 con el lema *"Es tiempo de actuar. Juntos podemos salvar millones de vidas"*).

La sociedad, es cada vez más consciente de que necesitamos disminuir el número de víctimas por siniestros viales. A pesar de que las tasas de personas muertas y heridas están paulatinamente disminuyendo en nuestro entorno, las cifras siguen siendo equiparables a las de una epidemia, y por supuesto, no podemos olvidar que a las víctimas directas de los siniestros viales debemos sumar todas las llamadas "víctimas indirectas" que son aquellas personas que indirectamente sufren sus consecuencias: detrás de cada accidente grave, detrás de cada muerte, hay una tragedia familiar.

Tal y como hablamos en la primera edición de este curso "Educación Vial (1/3). Educación Infantil", para conseguir reducir estos datos tan sumamente negativos, debemos mejorar la seguridad no sólo de forma global sino de forma individualizada, tomando iniciativas tales como por ejemplo:

- Mejorando la seguridad de aquellos considerados como más vulnerables como pueden ser los menores, jóvenes, mayores, viandantes, así como un tipo de conductor/a que ha aparecido hace poco con gran fuerza en nuestras ciudades, **los ciclistas**.
- Fomentando una movilidad óptima y segura tanto dentro como fuera de poblado.
- Mejorando la Seguridad de los Motoristas.

- Aumentando la seguridad en los desplazamientos de los usuarios de la vía a la hora de desplazarse a sus puntos laborales y escolares.
- Concienciando a la población del binomio mortal Velocidad – Alcohol durante la conducción.
- Mejorando la atención de los conductores y conductoras, así como de los peatones ante la implantación de las nuevas tecnologías, como son por ejemplo el teléfono móvil y las tablets.

2.1.- Análisis y justificación de la Educación Vial.

Siguiendo el hilo de los siniestros viales y la cantidad de ellos que ocurren no solo en España, sino en todos los países de la Unión Europea, tras realizar un análisis de estos se llega a la conclusión de que uno de los principales grupos de riesgo lo integran los niños y niñas con edades comprendidas entre los 5 y los 17 años.



Igualmente, esos mismos datos muestran otro factor a tener en cuenta y es que la mayoría de los siniestros viales en los que se ven involucrados aparecen cuando actúan como peatones, aumentando de manera progresiva al cumplir los 14 años los siniestros en los que actúan como conductores de bicicletas y ciclomotores.

Con todos estos datos, instituciones internacionales como el Consejo de Europa o la Conferencia Europea de ministros de Transporte han mostrado su preocupación ante un problema de tal envergadura viendo la necesidad de profundizar en el estudio de sus causas, para así poder determinar medidas pertinentes en relación a conseguir programas de Seguridad Vial que incidan en los comportamientos de este grupo de riesgo.

En los años 1963 y 1971 estas dos instituciones determinaron en las conferencias celebradas en París y Viena, los que serían los objetivos de la Educación Vial que servirían de base para desarrollar programas de Seguridad Vial conforme al siguiente enfoque:

- Velar por su propia seguridad y comportamiento de manera responsable, teniendo en consideración al resto de usuarios de la vía.
- Preparar a los futuros conductores de bicicletas, ciclomotores, motocicletas y automóviles.
- Informarse y utilizar los medios para mejorar la seguridad del sistema actual.
- Respetar las normas de circulación, incluso aquellas que no son reglas de circulación en sentido estricto.

Años más tarde, se celebraría una nueva Conferencia en la ciudad de Estrasburgo con una doble finalidad:

- Primero, analizar la situación y resultados de la formación impartida a los niños y adolescentes en los diversos países en el ámbito de la Seguridad Vial.
- Segundo, estudiar las acciones y medidas a tener en cuenta para sensibilizar a los niños y adolescentes sobre los riesgos de la circulación y prepararlos para hacer frente a las responsabilidades que tengan como peatones o como conductores.

A partir de este punto, los programas de Educación Vial adquieren una doble dimensión. La Educación Vial, se constituye entonces como un problema de educación general social y humana y como un problema de enseñanza de determinados comportamientos y reglas, de este modo decimos que la Educación Vial tiene dos vertientes:

- La Educación Vial, en sentido estricto, que ha venido a denominarse "Educación para la Seguridad Vial".
- La Educación Vial como parcela de la educación primaria.

Ambos elementos deben complementarse para evitar así caer en el error de entender la Educación Vial como un simple aprendizaje por parte del alumnado de las normas y señales de circulación. Como venimos diciendo a lo largo de todo el temario, algo tan sumamente complejo y a la vez importante como es el tráfico, hace que además de los esfuerzos educativos en relación a la Educación Vial se le sumen otros esfuerzos más, dimanantes de padres y madres, administraciones públicas, agentes de la policía local y demás organizaciones que desempeñen actividades o tengan finalidades educativas.

3.- LA EDUCACIÓN VIAL Y SU IMPORTANCIA EN LA ESCUELA DE PRIMARIA.

A lo largo de los años, han quedado demostradas las múltiples ventajas que tiene el hecho de realizar acciones de educación vial destinada a niños y niñas. Además de evitar accidentes y demás situaciones indeseables, los pequeños irán adquiriendo hábitos de vida que les enseñarán a vivir mejor en sociedad (respeto hacia los demás, educación, valores, disciplina, etc).

Si buscamos un instrumento que nos permita evitar la generación de siniestros viales, llegaremos a la conclusión de que el índice 0 siniestros es una "utopía", pero sí que es cierto de que pueden llegar a reducirse notablemente, es aquí donde la educación vial se convierte en un instrumento fundamental a la hora de evitar y reducir esos siniestros viales. Si analizamos los orígenes de estos siniestros viales, nos daremos cuenta de que la gran mayoría de ellos ocurre por la comisión de una imprudencia o por el desconocimiento de las normas. Es por todo ello, por lo que educar a los niños y niñas en esta materia tan importante se convierte en algo indispensable.

De esta manera tenemos que los niños que reciben educación vial no solamente tendrán menos probabilidades de sufrir algún tipo de siniestro vial, sino que, además, conseguiremos que se conviertan en adultos responsables y conocedores de las normas. De este modo estaremos educando a futuros conductores, peatones, ciclistas y pasajeros que serán conscientes y precavidos. El descubrimiento por los más pequeños de la educación vial se hace importante y necesario porque eso trae consigo una serie de ventajas entre las que podemos destacar las siguientes:



- Les ayuda a saber cómo desenvolverse en las vías públicas.
- Es una forma de evitar que puedan sufrir siniestros viales o que sean atropellados. Les ayudará a aprender a hacer uso de los semáforos, los pasos de cebra, a no cruzar sin mirar a izquierda y a derecha...Es decir, adquirirán habilidades y destrezas que les van a servir para poder moverse por la ciudad sin peligro.
- Esos conocimientos les servirán para toda su vida, tanto para cuando se muevan como peatones como para cuando sean adultos y circulen en sus propios vehículos.
- Aprenderán a identificar las principales señales de tráfico.
- Adquirirán valores como el respeto.

Después de tener claro las ventajas que otorga a los menores el tener unos conocimientos mínimos en seguridad vial, pasamos ahora a la pregunta que muchos de nosotros nos hacemos, ¿a quién le corresponde enseñar a los niños educación vial?, en la gran mayoría de las ocasiones somos los propios padres y madres quienes pensamos que serán otras personas quienes lo harán o que el propio colegio se encargará de ello. Por nuestra parte, consideramos que es preferible no esperar a que esto ocurra, ya que la educación vial de los niños y niñas también es responsabilidad de los padres, sobre todo a través del ejemplo. A continuación, veremos algunos elementos para entender la importancia de la educación vial para niños y adolescentes.

Los niños, sobre todo cuando son pequeños, utilizan la vía pública como peatones o como pasajeros, siempre acompañados de sus padres o de algún adulto responsable. Tanto los padres como los educadores deben fomentar en los menores actitudes en las vías que generen consciencia ciudadana, a fin de que puedan ir desarrollando un sentido vial responsable.

Los conocimientos en educación vial contribuirán a que los niños y niñas aprendan normas de convivencia y pautas adecuadas para una movilidad más segura. Además de eso, sabrán cuáles son las

posibles consecuencias de hacer las cosas mal y cuáles las ventajas de hacerlas bien. Esto, sin duda, determinará su comportamiento en el futuro.

Debemos tener muy presente que los niños y niñas a estas edades en las que vamos a actuar con ellos (6 a 12 años), debido a su corta edad, no tienen aún bien desarrollada ni la capacidad de razonamiento ni la percepción sensitiva. Igualmente, debemos tener presente que su psicomotricidad está aún en desarrollo y no siempre van a ser capaces de tomar decisiones frente a posibles problemas que puedan tener en las vías.

Los adultos serán quienes se encarguen no solo de acompañarlos para garantizar su seguridad, sino también para enseñarles las normas básicas a través de instrucciones e indicaciones, pero sobre todo a través del ejemplo. Así, los niños irán adquiriendo poco a poco los conocimientos necesarios para un correcto comportamiento en las vías.

La educación vial para niños no consiste únicamente en enseñarles las normas y señales de tráfico o a ser buenos conductores. Es necesario incorporar otros aspectos del desarrollo evolutivo de los niños. El contenido vial debe ser integrado a la rutina diaria de los niños, igual que el enseñarles a vestirse o a asearse. De esta manera, se aumentará la seguridad y se ayudará a disminuir los siniestros viales.

Además de la información sobre las señales y el comportamiento, la educación vial para niños y niñas debe incluir educación en valores como el respeto, la responsabilidad, el compartir el espacio, etc. Se trata de enseñar a los pequeños las prácticas y hábitos relacionados con el cuidado y la protección de las personas que utilizan la vía pública. Cuando estos hábitos se aprenden a una edad muy temprana, se contribuye a evitar los tan temidos siniestros viales.

Existen algunas cosas sencillas que los padres pueden incorporar al día a día con sus hijos para complementar la educación vial que reciben en el colegio. Una de ellas es, por ejemplo, enseñarles a mirar siempre antes de cruzar la calle, aunque vayan de la mano de un adulto. Es importante que adquieran el hábito de mirar hacia ambos lados antes de cruzar.

También puede resultar muy útil enseñarles la manera segura de cruzar una calle, enseñarles a que deben buscar, en la medida de lo posible, un paso de peatones para cruzar la calle. Del mismo modo es necesario explicarles que nunca deben cruzar la calle cuando el semáforo se encuentre con la luz roja encendida, aunque no haya coches cerca. Si los niños utilizan la bicicleta para desplazarse, es importante enseñarles que siempre deben utilizar casco y los lugares seguros por los que deben circular.



Cuando los padres y las madres caminan con ellos por la calle o viajan en el coche, pueden aprovechar para mostrarles y explicarles las diferentes señales de tráfico existentes para que se vayan familiarizando con ellas.

Todas estas razones hacen de la educación vial se convierta en un referente de seguridad para los más pequeños y a la vez, tranquilidad para los padres y madres de estos. Por estos y otros motivos más son por los que se hace necesaria la inclusión de la educación vial en los colegios y aulas de los mismos, cosa que en la actualidad, cada vez se está consiguiendo más.

3.1.- Objetivos de la Educación Vial en la etapa de educación primaria.

Tal y 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.

Cuando hablamos de niños de la etapa primaria nos referimos a niños con unas edades comprendidas entre los 6 y los 12 años. A estas edades los niños 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 lograr nuestros objetivos.

Los principales objetivos de seguridad vial para los alumnos y alumnas en la etapa de educación primaria (entre 6 y 12 años) son:

- ✓ Conocer la calle y cómo desplazarse por ella acompañados.
- ✓ Conocer el entorno físico próximo al alumno y alumna en relación con el tráfico.
- ✓ Conocer los mecanismos de funcionamiento de la vida en sociedad.
- ✓ Desarrollar habilidades socioemocionales para la convivencia activa en grupos.
- ✓ Manifestar hábitos de conciencia ciudadana referidos a la circulación.
- ✓ Conocer las normas de circulación en carretera y en poblado, como peatón, pasajero y como conductor.
- ✓ Adquirir hábitos de comportamiento y prudencia en el uso de las vías públicas como peatón, pasajero y como conductor.



- ✓ Utilizar de manera adecuada y con sentido de la responsabilidad los transportes privados y colectivos cuando circulen en ellos como viajero.
- ✓ Descubrir la importancia que tienen las señales de tráfico y adquirir el conocimiento del significado de aquellas más usuales en su entorno físico.
- ✓ Valorar la obligación de los ciudadanos en el mantenimiento de los servicios públicos y en el cumplimiento de sus obligaciones cívicas.
- ✓ Conocer los principios físicos y mecánicos de la bicicleta.
- ✓ Desarrollar el sentido de la responsabilidad referido a la conducción de la bicicleta y tener conciencia de los peligros que puede acarrear la conducción de este tipo de vehículo.
- ✓ Conocer las normas y señales relativas a la circulación de las bicicletas
- ✓ Elegir los lugares adecuados para la conducción y uso de la bicicleta.
- ✓ Conocer y practicar las primeras medidas de seguridad en caso de accidente.
- ✓ Identificar los principales grupos de riesgo y analizar dónde, cómo y cuándo se producen los siniestros viales.
- ✓ Adquirir y desarrollar hábitos encaminados a la creación del sentido vial: distancias, tiempos, etc.

4.- LA PRESENCIA DE LA POLICÍA LOCAL EN EL AULA.

En el Código de Circulación del año 1934, ya se sentaron lo que serían las bases de la Educación Vial, en dicho código, en su artículo 7 se decía lo siguiente: **"Artículo 7. Escuelas.** *El Profesorado de todas las Escuelas y Colegios, tanto oficiales como particulares. está obligado a enseñar a sus alumnos las reglas generales de la circulación y la conveniencia de su perfecta observancia; advirtiéndoles de los grandes peligros. a que se exponen al jugar en las calzadas de las vías públicas, salir atropelladamente de los Centros docentes, subir a la parte posterior de los vehículos y topes de los tranvías, .etc. El Ministerio de Instrucción pública dictará las oportunas disposiciones que aseguren la conveniente vigilancia del cumplimiento de este precepto".*

Según se desprende de este artículo, esa labor la dejaban en manos de los docentes, lamentablemente este hecho no llegó a buen fin. Años después, tras la creación de la Jefatura Central de Tráfico, se crearon las que serían las primeras unidades móviles de educación vial con el objetivo de impulsar esta en las escuelas. Estas unidades serían dirigidas por monitores de educación vial que pertenecían a las diferentes Jefaturas provinciales de cada provincia. A la misma vez, desde la Jefatura Central de Tráfico se insta a los Ayuntamientos a que fomenten e impulsen el aprendizaje de las normas de circulación mediante la creación de lo que serían los Parques Infantiles de Tráfico.

De este modo se crea una amplia red de Parques de Educación Vial a lo largo de todo el territorio nacional. En ese momento es cuando aparece en escena la figura de la Policía Local como educador vial, ya que los propios ayuntamientos son los que debido a sus competencias en materia de tráfico, impulsan la labor de los agentes policiales como encargados de impartir esas clases de Educación Vial.

Como sabemos bien, en España existen diferentes FFCCSS, cada uno de ellos con diferentes nombres y funciones, pero el cuerpo de la Policía Local dentro de todos esos cuerpos existentes en España, puede considerarse como uno de los cuerpos más cercanos al ciudadano, si no el que más. El hecho de trabajar siempre en el mismo municipio provoca un constante "roce" con el ciudadano lo cual, le brinda de una serie de ventajas a la hora de desarrollar su labor, de ese modo los agentes de la policía se hacen conocedores y más conscientes de los problemas existentes en su localidad, siendo ellos quienes trabajan en primer instante para darle solución a los mismos.

Ellos, los agentes de la Policía Local, al igual que ocurre con los vecinos, son quienes mejor conocen los problemas existentes en la localidad en referencia al tráfico, ya que ellos mismos son quienes se encargan de solucionarlos y de buscar mejores opciones o formas de mejorar la movilidad. Y son esas razones, la cercanía al ciudadano, la especialización en tráfico y el elevado conocimiento acerca de la problemática de movilidad del municipio, lo que hace que sean los profesionales ideales para impartir clases de Educación Vial.

Los agentes de Policía Local forman parte de la comunidad educativa como educadores y colaboradores participando de manera activa en la educación de los más pequeños en el aula, desarrollando un papel pedagógico, ¿qué significa esto?, pues que con la visita de los Agentes a los centros educativos no se pretende enseñar la normativa sobre tráfico a los alumnos y alumnas, sino que se busca mostrar a los más pequeños cuáles son los peligros (relacionados con el tráfico) que hay en su entorno más cercano, inculcarles buenas conductas y pautas de comportamiento vial para convertirlos en ciudadanos ejemplares, explicarles cosas básicas como la forma correcta de cruzar una calle, lugares por los que es seguro caminar, la forma en la que deben comportarse cuando viajan en autobús o en el coche de sus progenitores, etc.

Lo que conseguimos con esto es eliminar de los alumnos y alumnas, así como también de manera indirecta de más de un padre y madre, esa imagen represiva y sancionadora de la Policía Local, cambiándola por la de un servidor público en el que siempre van a encontrar la ayuda necesaria cuando se encuentren en algún tipo de apuro.

TEMA 2

LA EDUCACIÓN VIAL EN EL CONTEXTO DE LOS PLANES DE INNOVACIÓN EDUCATIVA.

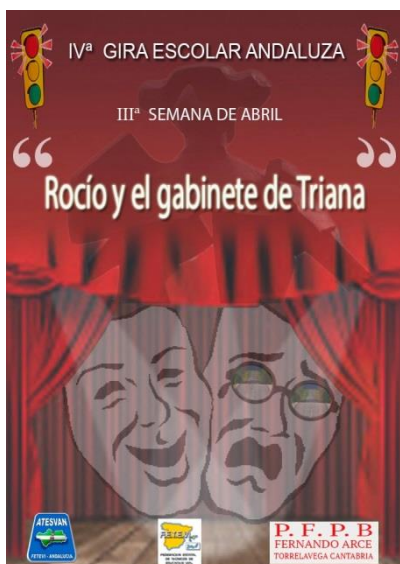
1	LA EDUCACIÓN VIAL EN EL CURRÍCULUM ACTUAL.	1
1.1.	LA EDUCACIÓN VIAL EN LOS CENTROS EDUCATIVOS ANDALUCES.	8
1.2.	INTEGRACIÓN DE LA EDUCACIÓN VIAL EN EL PROYECTO EDUCATIVO.	8
2	CARACTERÍSTICAS DE LOS ALUMNOS DEL PRIMER CICLO DE PRIMARIA.	9
2.1.	CARACTERÍSTICAS GENERALES.	9
2.2.	DESARROLLO AFECTIVO.	10
2.3.	DESARROLLO PSICOMOTOR.	10
2.4.	DESARROLLO COGNITIVO.	11
2.5.	DESARROLLO DE LA PERSONALIDAD.	12
2.6.	DESARROLLO MORAL Y SOCIAL.	12
2.7.	CARACTERÍSTICAS ESPECÍFICAS DE LA EDAD DE 6 A 8 AÑOS.	13
3	CARACTERÍSTICAS DE LOS ALUMNOS DE SEGUNDO Y TERCER CICLO DE PRIMARIA.	13
3.1.	DESARROLLO COGNITIVO.	14
3.2.	DESARROLLO AFECTIVO.	14
3.3.	LA AUTONOMÍA PERSONAL.	15
3.4.	CARACTERÍSTICAS ESPECÍFICAS DE LA EDAD DE 8-11 AÑOS 16.	16
4	LOS VALORES EN LA EDUCACIÓN.	17



1.- LA EDUCACIÓN VIAL EN EL CURRÍCULUM ACTUAL.

A lo largo de los años, y normalmente coincidiendo con los cambios de Gobierno central, se han ido dictando distintas Leyes para regular la educación, a colación de esto último, tenemos en puertas de un nuevo cambio normativo en educación, la conocida como Ley Celá. Mientras esto se lleva a cabo y termina de fraguarse esta nueva Ley que supondrá un importante cambio en la normativa, nosotros tomaremos como referencia la Ley Orgánica 8/2013, de 9 de diciembre para la mejora de la calidad educativa, más conocida como LOMCE.

Los antecedentes de esta Ley lo conforman la Ley Orgánica 2/2006 de 3 de mayo de Educación (LOE), la Ley Orgánica 6/2001, de 21 de diciembre de Universidades, la Ley Orgánica 39/2007, de 19 de noviembre de la Carrera Militar, y por último, la Ley Orgánica 8/1995, de 3 de julio, reguladora del Derecho a la Educación (LODE).



La LOMCE en su preámbulo establece como requisito indispensable en la educación la preparación para la ciudadanía activa y la adquisición de las competencias sociales y cívicas.

Esta necesidad es trabajada en la ley de manera transversal incorporando la educación cívica y constitucional en todas las asignaturas durante la Educación Básica, de forma que la adquisición de las competencias sociales y cívicas se incluyan en la dinámica cotidiana de los procesos de enseñanza y aprendizaje. De este modo, la Educación Vial se aborda a través de esta educación cívica y constitucional transversal, desarrollando valores como el respeto por los demás, la responsabilidad por uno mismo, la tolerancia, la dignidad, la integridad, el autocontrol, el diálogo civilizado y la gestión de conflictos.

De este modo, la Seguridad y la Educación Vial quedan como elementos transversales de esta etapa, nos encontramos así ante un nuevo currículo educativo que incluye la Educación Vial dentro de los contenidos de dos áreas:

Área de Ciencias Sociales.

Esta área se relaciona fuertemente con la Educación Vial ya que fomenta en el alumnado hábitos de comportamiento correctos como peatón y viajero, además de proporcionar un conocimiento del entorno físico próximo al alumnado.



Las capacidades referentes al comportamiento como viajero serán abordadas desde el primer ciclo, despertando así en el alumnado la curiosidad por conocer los medios de transporte de la localidad, sus características, normas de comportamiento en ellos, normas de seguridad, etc.

Área de valores sociales y cívicos como alternativa a la religión.

Aquí se reflexiona y proponen aprendizajes relativos a la dignidad personal, el respeto por los demás y los valores sociales para la convivencia. Se les ofrece a los alumnos las pautas para comprender la realidad social, resolver conflictos reflexivamente, dialogar para mejorar las relaciones sociales, el respeto por los valores universales, crear un sistema de valores propios y participar de forma activa en la vida cívica de forma pacífica y democrática.

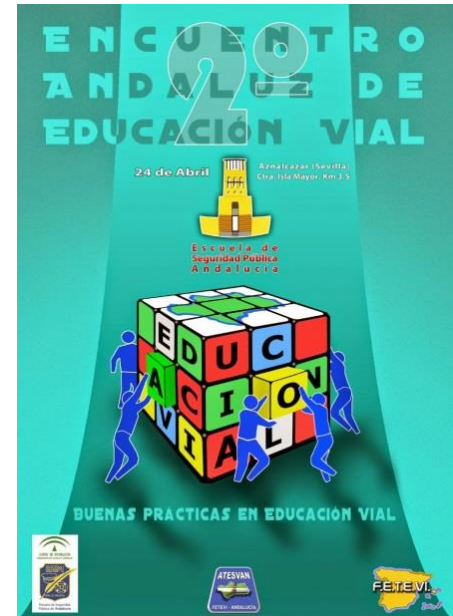
Además de en el Preámbulo y de estas dos áreas, la Educación Vial se encuentra presente dentro de los objetivos de Educación Primaria establecidos en el artículo 7 del Real Decreto 126/2014 de 28 de febrero por el que se establece el Currículo Básico de la Educación Primaria, estos objetivos son:

- a. Conocer y apreciar los valores y las normas de convivencia, aprender a obrar de acuerdo con ellas, prepararse para el ejercicio activo de la ciudadanía y respetar los derechos humanos, así como el pluralismo propio de una sociedad democrática.
- b. Desarrollar hábitos de trabajo individual y de equipo, de esfuerzo y de responsabilidad en el estudio, así como actitudes de confianza en sí mismo, sentido crítico, iniciativa personal, curiosidad, interés y creatividad en el aprendizaje, y espíritu emprendedor.
- c. Adquirir habilidades para la prevención y para la resolución pacífica de conflictos, que les permitan desenvolverse con autonomía en el ámbito familiar y doméstico, así como en los grupos sociales con los que se relacionan.
- d. Conocer, comprender y respetar las diferentes culturas y las diferencias entre las personas, la igualdad de derechos y oportunidades de hombres y mujeres y la no discriminación de personas con discapacidad.
- e. Conocer y utilizar de manera apropiada la lengua castellana y, si la hubiere, la lengua cooficial de la Comunidad Autónoma y desarrollar hábitos de lectura.



“Para educar a un niño hace falta la tribu entera”
(proverbio africano)

- f. Adquirir en, al menos, una lengua extranjera la competencia comunicativa básica que les permita expresar y comprender mensajes sencillos y desenvolverse en situaciones cotidianas.
- g. Desarrollar las competencias matemáticas básicas e iniciarse en la resolución de problemas que requieran la realización de operaciones elementales de cálculo, conocimientos geométricos y estimaciones, así como ser capaces de aplicarlos a las situaciones de su vida cotidiana.
- h. Conocer los aspectos fundamentales de las Ciencias de la Naturaleza, las Ciencias Sociales, la Geografía, la Historia y la Cultura.
- i. Iniciarse en la utilización, para el aprendizaje, de las Tecnologías de la Información y la Comunicación desarrollando un espíritu crítico ante los mensajes que reciben y elaboran.
- j. Utilizar diferentes representaciones y expresiones artísticas e iniciarse en la construcción de propuestas visuales y audiovisuales.
- k. Valorar la higiene y la salud, aceptar el propio cuerpo y el de los otros, respetar las diferencias y utilizar la educación física y el deporte como medios para favorecer el desarrollo personal y social.
- l. Conocer y valorar los animales más próximos al ser humano y adoptar modos de comportamiento que favorezcan su cuidado.
- m. Desarrollar sus capacidades afectivas en todos los ámbitos de la personalidad y en sus relaciones con los demás, así como una actitud contraria a la violencia, a los prejuicios de cualquier tipo y a los estereotipos sexistas.
- n. *Fomentar la educación vial y actitudes de respeto que incidan en la prevención de los accidentes de tráfico.*



Aparece ahora el concepto de competencias clave, estas competencias son aquellas que todas las personas precisan para su realización y desarrollo personal, así como para la ciudadanía activa, la inclusión social y el empleo. Se constituyen como el conjunto de aprendizajes, habilidades y actitudes de todo tipo y adquiridos en diversos contextos que son aplicados en diferentes situaciones de la vida real y académica.

Estas competencias se encuentran presentes tanto en la LOE como en la LOMCE, esta última identifica 7 competencias clave esenciales para el bienestar de las sociedades europeas, el crecimiento económico y la innovación, y se describen los conocimientos, las capacidades y las actitudes esenciales vinculadas a cada una de ellas. Estas competencias deben ser desarrolladas en los ámbitos de la educación formal, no formal e informal a lo largo de la Educación Primaria, Secundaria y Bachillerato.

C O M P E T E N C I A S	Básicas o disciplinares.	Comunicación lingüística CCL.
		Competencia Matemática y competencia básica en ciencia y tecnología CMCT.
	Transversales.	Competencia Digital CD.
		Aprender a aprender CPAA.
		Competencias Sociales y cívicas CSC.
		Sentido de la iniciativa y espíritu emprendedor SIE.
		Conciencia y expresiones culturales CEC.

Tal y como se puede ver en la tabla anterior, las 7 competencias establecidas en la LOMCE son:

- **Comunicación Lingüística CCL:** Es la habilidad para expresar e interpretar conceptos, pensamientos, sentimientos, hechos y opiniones de forma oral y escrita, y para interactuar lingüísticamente de una manera adecuada y creativa en todos los posibles contextos sociales y culturales, como la educación y la formación, la vida privada, profesional y el ocio.
- **Competencia Matemática y competencia básica en ciencia y tecnología CMCT:** Es la habilidad para desarrollar y aplicar el razonamiento matemático con el fin de resolver diversos problemas en situaciones cotidianas. Basándose en un buen dominio del cálculo, el énfasis se sitúa en el proceso y la actividad, aunque también en los conocimientos.
- **Competencia Digital CD:** Entraña el uso seguro y crítico de las tecnologías de la sociedad de la información para el trabajo, el ocio y la comunicación.

- **Aprender a aprender CPAA:** Conlleva ser consciente del propio proceso de aprendizaje y de las necesidades de aprendizaje de cada uno, determinar las oportunidades disponibles y ser capaz de superar los obstáculos con el fin de culminar el aprendizaje con éxito.
- **Competencias Sociales y cívicas CSC:** Estas competencias incluyen las personales, interpersonales e interculturales y recogen todas las formas de comportamiento que preparan a las personas para participar de manera eficaz y constructiva en la vida social y profesional, especialmente en sociedades cada vez más diversificadas, y, en su caso para resolver conflictos.
- **Sentido de la iniciativa y espíritu emprendedor SIE:** Hace referencia a la habilidad de cada persona para transformar ideas en actos. Está relacionado con la creatividad, la capacidad de innovación y la asunción de riesgos, así como con la habilidad para planificar y gestionar proyectos con el fin de alcanzar objetivos.
- **Conciencia y expresiones culturales CEC:** Implica apreciar la importancia de la expresión creativa de ideas, experiencias y emociones a través de distintos medios (música, literatura, artes escénicas, plásticas, etc.)

Competencias Sociales y Cívicas

Estas competencias hacen referencia a las capacidades que tiene el alumnado para relacionarse con las personas y participar en la vida social y cívica de forma activa y democrática.

Además de lo anterior, estas capacidades implican la habilidad y capacidad necesarias para utilizar los conocimientos y actitudes sobre la sociedad para elaborar respuestas, tomar decisiones y resolver conflictos, así como para interactuar con las demás personas y grupos desde el respeto mutuo y las convicciones democráticas.



Mediante estas competencias se aúna el interés por profundizar y garantizar la participación en el funcionamiento democrático de la sociedad y preparar a las personas para participar democráticamente en la sociedad, y participar plenamente en la vida social y cívica mediante el conocimiento de los conceptos y estructuras sociales y políticas y al compromiso de participación activa y democrática.

La competencia Social está relacionada con el bienestar personal y colectivo. Exige entender la forma en la que las personas pueden procurarse un estado de salud física y mental óptimo, tanto para ellas mismas como para sus familias, y conocer el cómo un estilo de vida saludable puede contribuir a ello.

Para poder participar plenamente en los ámbitos social e interpersonal es fundamental adquirir los conocimientos que permitan comprender y analizar los códigos de conducta y los usos aceptados en las sociedades y entornos, así como sus tensiones y procesos de cambio. La misma importancia tiene conocer los conceptos básicos relativos al individuo, al grupo, a la organización del trabajo, la igualdad y la no discriminación entre hombres y mujeres y entre diferentes grupos étnicos o culturales, la sociedad y la cultura.



Los elementos de esta competencia incluyen el desarrollo de destrezas como la capacidad de comunicación en cualquier entorno, el respeto al resto de las personas, la empatía, la tolerancia, etc. Además, esta competencia incluye valores como la seguridad en uno mismo, la integridad y la honestidad.

Por otro lado, la competencia Cívica se basa en el conocimiento de los conceptos de democracia, justicia, igualdad, ciudadanía y de los derechos humanos y civiles. Las destrezas de esta competencia están directamente relacionadas con la habilidad para interactuar en el ámbito público y para manifestar solidaridad e interés por resolver los problemas que afecten al entorno escolar y a la comunidad, ya sea local o más amplia.

Las actitudes y valores inherentes a esta competencia son aquellos que se dirigen al pleno respeto de los derechos humanos y a la voluntad de participar en la toma de decisiones democráticas a todos los niveles, sea cual sea el sistema de valores adoptado.

Para un adecuado desarrollo de estas competencias es necesario comprender y entender las experiencias colectivas, la organización y funcionamiento de las sociedades, la realidad social del mundo en el que se vive, los elementos que son comunes y los que son diferentes, así como los espacios y territorios en que se desarrolla la vida de los grupos humanos, y sus logros y problemas, para comprometerse personal y colectivamente en su mejora, participando así de manera activa, eficaz y constructiva en la vida social y profesional.

Estas competencias incorporan formas de comportamiento individual que capacitan a las personas para convivir en sociedad, cooperar, comprometerse y afrontar los conflictos y proponer activamente perspectivas de afrontamiento.

Adquirir estas competencias supone ser capaz de ponerse en el lugar del otro, aceptar las diferencias, ser tolerante y respetar los valores, las creencias, las culturas y la historia personal y colectiva de los otros.

1.1. La educación vial en los centros educativos andaluces.

Es importante destacar el grado de compromiso de los centros públicos andaluces que imparten Educación Primaria en lo que a la Educación Vial se refiere.

Del conjunto de centros que participaron en los estudios estadísticos, casi un 84% (83,82%) dice trabajar la Educación Vial. Por tipos de centro, las Escuelas Infantiles, los colegios públicos con Educación Primaria, los Centros Concertados, los Centros Específicos de Educación Especial y los de Educación Permanente trabajan la educación vial en torno a este porcentaje o en proporción superior.

En el caso de los Institutos de Educación Secundaria, sin embargo, este porcentaje baja al 65,57%, esto supone que hay más de un tercio de institutos que no trabajan la Educación Vial (34,43%). Esta circunstancia también se da en los centros con concierto educativo en Educación Secundaria Obligatoria un 27,59% no trabajan educación vial en esta etapa.

Respecto a los motivos por los que los centros han decidido realizar actividades de educación vial, el 59,81% de estos indica que un factor fundamental han sido las propuestas de los ayuntamientos. Asimismo, en prácticamente el 50% de los IES que trabajan la Educación Vial, ha sido determinante el asesoramiento del Departamento de Orientación, mientras que no parece ser una prioridad para los Equipos de Orientación Educativa ya que, apenas un 1,64% de estos ha propuesto a los colegios que aborden este tipo de actividades. Tampoco es relevante a nivel global el asesoramiento de profesionales socio-sanitarios; solo un 6,56% de los centros dice haber recibido asesoramiento de estos profesionales para trabajar Educación Vial. Este porcentaje es ligeramente superior en los Institutos de Educación Secundaria un 14,93%.

1.2. Integración de la educación vial en el Proyecto Educativo.

La mayoría de los centros de los que trabajan la Educación Vial la sitúan entre sus prioridades al estar integrada en su Proyecto Educativo en un 67,13% de 1054 centros.

Si nos referimos al conjunto de centros un 56,27% de los centros sí la tienen integrada en su Proyecto Educativo, y un 43,73% los que no. Vuelve a ser llamativo que en los Institutos de Educación Secundaria sea mayor el en sus respectivos proyectos educativos un 41,18% de los que dicen trabajar la educación vial en el centro no la incluyen y un 61,42% del total.

2.- CARACTERÍSTICAS DE LOS ALUMNOS DEL PRIMER CICLO DE PRIMARIA.

Cuando nos preparamos para dar una clase presencial a un colectivo, una de las primeras cosas que hacemos es conocer, conocer o averiguar el nivel que ese colectivo tiene acerca de la materia que vamos a impartir. Por eso, antes de impartir una clase de Educación Vial en el aula, algo indispensable es conocer al alumnado al que nos vamos a enfrentar, en este caso al tratarse de niños y niñas, debemos prestar mucha atención al modo o forma en la que aprenden y asimilan los conocimientos para así adaptar nuestra clase a su ritmo de aprendizaje y hacerla más atractiva para los más pequeños y pequeñas.

El alumnado de primero y segundo (6 a 8 años) presenta una serie de rasgos y peculiaridades comunes en función del momento educativo que se encuentran por su edad y que van a condicionar de forma decisiva nuestra intervención en el aula, estos rasgos y peculiaridades son:

2.1.- Características generales.

Resaltaremos aquellas características de esta edad que son más importantes y que están estrechamente relacionadas con el tema de la educación y seguridad vial de los niños.

Es sabido que la niñez mediana es un periodo de cambios en el desarrollo general. A esta edad, los alumnos van consiguiendo avances importantes en el desarrollo de su autonomía personal, permitiéndoles pasar de forma gradual del apego familiar a la autonomía personal.

Tener nuevas experiencias, como ir al colegio, les permitirá entrar en contacto permanente con el entorno más próximo. Así, poco a poco irán aprendiendo a conocer y moverse en ese entorno, percibiendo posibles peligros, tratando de aportar soluciones adecuadas para evitarlos y aprendiendo a comportarse de forma segura para evitar los accidentes y sus secuelas.

A medida en que el entorno se va ampliando, la amistad se hace cada vez más importante y aparece la pandilla. Todas estas situaciones facilitarán la adquisición rápida de habilidades y estrategias físicas, sociales y mentales. Les ayudarán a aprender a desenvolverse y a desarrollarse en todos los niveles. De esta forma el colegio, los amigos, los deportes, los nuevos conocimientos y el entorno (incluido el vial) serán elementos que facilitarán el desarrollo personal, así como el de sus competencias, sus valores y su interacción adecuada con el entorno. En este sentido es donde la educación vial puede aportar elementos válidos para el logro de este desarrollo integral de cada alumno.

En esa interacción con el mundo exterior los alumnos y alumnas van conformando su propia imagen corporal, van consolidando su lateralidad y la organización espacio temporal, lo que facilitará la orientación espacial tan importante en el entorno vial. A esta edad aumenta también el interés por los juegos reglados en los que se comparten normas con los demás y se va



aprendiendo el respeto y la necesidad de esas normas dentro del orden del grupo. Normas que darán entrada y soporte a las del reglamento de circulación. Además de estos cambios generales, a continuación analizaremos algunos de los cambios específicos.

2.2.- Desarrollo afectivo.

- Mejoran el control emocional (incentivo-motivo) y desarrollan los sentimientos.
- Dependen todavía de los referentes más significativos (padres, docentes, etc.).

2.3.- Desarrollo psicomotor.

El desarrollo psicomotor de los niños y niñas implica el fortalecimiento progresivo del control sobre la postura y la respiración. A esta edad, van adquiriendo la imagen corporal a través de la interacción yo-mundo, de los objetos-mundo de los demás.

Adquieren dominio de su lateralidad, organizan y estructuran el espacio y dominan las nociones de orientación y tamaño. Poco a poco van tomando conciencia de los elementos que integran su esquema corporal y adquieren la capacidad de manifestarlos de forma coordinada e independiente.

Su atención, se hace más firme y pueden mantenerla durante más tiempo. Se inician en el concepto del tiempo, lo organizan y estructuran.

Perfeccionan la psicomotricidad gruesa y la fina. Están en constante movimiento ágil y coordinado, son muy activos, lo que, como ya hemos mencionado, puede llevarles a sufrir accidentes que han sido incapaces de percibir. Como es lógico, estos aspectos han de tenerse muy en cuenta porque son fundamentales para lograr que los desplazamientos en las calles y vehículos se hagan con total seguridad.

Todas estas variables son fundamentales para la consolidación de la madurez lecto-escritora, imprescindible para un aprendizaje eficaz.

2.4.- Desarrollo Cognitivo.

Entre los 6 y los 8 años de edad, los niños y niñas organizan su pensamiento sobre sus vivencias personales de la realidad, van adquiriendo rápidamente habilidades mentales y son capaces de ir organizando las operaciones lógico-concretas en su desarrollo lógico.

Tienen una mayor capacidad para describir sus experiencias y hablar acerca de sus ideas y sentimientos, aunque sus recursos para analizar la realidad son todavía limitados.

La estructura del pensamiento, la capacidad para interpretar y actuar sobre la realidad que circunda al individuo, se sitúa, pues, entre el subjetivismo (egocentrismo propio del pensamiento preoperacional) y el inicio de la objetividad (descentración cognitivo / afectiva).

Sus recursos para analizar la realidad son aún frágiles y limitados, sin embargo, con una adecuada estimulación y manipulación lo van perfeccionando y alcanzan algunas metas.

Son capaces de ordenar objetos siguiendo criterios de semejanza o diferencias, clasifican los objetos en determinadas situaciones y, aunque con alguna dificultad, son capaces de diferenciar algunos de los cambios que se producen en los elementos que conocen (forma, posición, cantidad...)



Pueden memorizar fácilmente aquellas situaciones que les resultan conocidas y que viven con cierta frecuencia, de este modo, si somos capaces de incidir en buenos hábitos viales diarios del alumnado, estaremos creando una buena seguridad vial desde estas edades en su contexto real y cercano.

Al tener más independencia y aptitudes físicas, los niños corren un mayor peligro por caídas y otros accidentes del hogar, de los vehículos o en las calles. Recordemos que los accidentes viales son la causa más común de muerte entre los niños de esta edad. De ahí que se haga necesario protegerles y ayudarles a saber protegerse cuando viajan en automóvil, al subir y bajar, y a ir siempre bien sujetos; y que cuando ejerzan como peatones estén muy atentos al tráfico, a respetar las señales y las medidas de seguridad.

2.5.- Desarrollo de la personalidad.

Respecto a la personalidad, van consolidando de manera progresiva su auto concepto, su autoestima y su eficacia.

Mejoran y estabilizan la estima de los demás.

Definen el carácter.

Mantienen una sexualidad latente.

Adaptación progresiva a la escuela.

Construyen progresivamente su personalidad, partiendo de la toma de conciencia de sí mismos y de su estima y la de los demás.

2.6.- Desarrollo moral y social.

Aún no tienen las ideas claras sobre el bien y el mal. Tienen a respetar las normas que los adultos le dan porque se inclinan a actuar guiados por las consecuencias de la acción (premios, castigos) y por la importancia que tiene para ellos la persona que les manda (padres/ maestros). De ahí irán formándose su conciencia ética y moral.



Se inician ciertos comportamientos autónomos, se van independizando de manera gradual de los padres y de la familia.

Profundizan en el conocimiento interpersonal (interés por las características de los demás) y las relaciones (yo comunitario = amigos). Consolidan y amplían su proceso de socialización, relacionándose con los demás, respetando reglas, dialogando-escuchando y cooperando, prestan más atención a la amistad y al trabajo en grupo. Van pasando progresivamente del egoísmo propio de la etapa anterior al conocimiento, aceptación y relación con los demás.

2.7.- Características específicas de la edad de 6 a 8 años.

A esta edad los niños refuerzan su propio ego y personalidad. Están deseosos de ser el primero en todo. Suelen ser muy competitivos y buscan ser elogiados y queridos. Muestran interés por hacer las cosas bien y por participar, y se inician en diferenciar entre la buena y la mala conducta. Son propensos a sancionar las conductas negativas de sus compañeros. Adquieren un marcado uso de los posesivos «mi» y «mío». Este hecho de iniciarse en la diferenciación de las conductas ha de ser tenido en cuenta para encauzarles también en los aprendizajes y aceptación de las normas y señales de tráfico como elementos buenos e imprescindibles para la seguridad propia y la de los demás.

En este primer ciclo, la moral es heterónoma (o sea, que no es independiente) y las normas provienen de los adultos. Sin embargo, los niños y niñas las suelen aceptar debidamente y con facilidad, si bien las olvidan con frecuencia y necesitarán el refuerzo constante por parte del adulto. Los niños de siete años son más conscientes de sus propias posibilidades, se sienten más responsables de sus actos y pertenencias; en cierta medida, son capaces de distinguir entre lo que está bien y lo que está mal, pues ya se están iniciando en la capacidad de razonar. Este sentido del bien y del mal será tenido en cuenta para valorar y aceptar las señales de tráfico como elementos reguladores de los derechos y deberes de los usuarios de vías y vehículos.



Pese a todas estas virtudes de actividad de los niños, no podemos olvidar que suelen estar poco atentos a lo que hacen, que se distraen fácilmente y no perciben los peligros. Todas estas circunstancias son inherentes al posible siniestro vial. A partir de los siete años tienen ya integradas las nociones de forma y distancia, aspectos importantes para diferenciar y aprender las señales

así como para establecer la distancia de los vehículos en relación a su posición o la del cruce que van a realizar.

3.- CARACTERÍSTICAS DE LOS ALUMNOS DE SEGUNDO Y TERCER CICLO DE PRIMARIA.

El desarrollo físico de los alumnos contribuye a consolidar sus capacidades de psicomotricidad fina y gruesa. Esta psicomotricidad les va a permitir mayor movimiento, precisión y desplazamientos. Según vayan creciendo, irán tomando mayor autonomía en su relación con los compañeros y con el entorno.

Está claro que a mayor libertad de movimientos, mayor posibilidad de riesgo, entre los cuales pueden estar los riesgos derivados del uso de los automóviles y de los desplazamientos como peatón o con patines, monopatines o bicicletas.

3.1.- Desarrollo cognitivo.

En estas edades se incrementa el desarrollo físico y también el desarrollo intelectual, con la adquisición de nuevos conocimientos y experiencias. Comienzan a tener tendencia a explicar con argumentos lógicos todo lo que les ofrece el entorno.

El mundo del tráfico les llama mucho la atención porque es un entorno próximo y frecuentado diariamente. Por eso, satisfacer su curiosidad, hablar del tema y dar respuestas a sus preguntas, propiciará su asertividad, su curiosidad y aprender cosas nuevas en cuanto a las señales, normas, valores, riesgos y comportamientos viales.

Esta información y formación de los alumnos y alumnas, como respuesta a sus inquietudes del tráfico, será una buena fórmula de prevención frente al riesgo de sufrir un accidente.



3.2.- Desarrollo afectivo.

Paralelamente al desarrollo de las capacidades y habilidades sociales, también van evolucionando las capacidades afectivas.

Por una parte, se desarrollarán los procesos mentales, relacionados con la adquisición de los conocimientos necesarios para integrarse en el medio social (valores, normas, hábitos, comportamientos, costumbres) y, por otra parte, los procesos afectivos que están relacionados con las personas del entorno social en el que se desenvuelven.



Finalmente, se desarrollan los procesos conductuales que tienen que ver con los comportamientos socialmente deseados en un contexto social concreto, así como evitar conductas inapropiadas o negativas.

Como hemos venido desarrollando y argumentando, la educación vial incluida en el currículo de este ciclo se constituye como una herramienta apropiada para cooperar en el desarrollo integral de los alumnos, en los niveles cognitivos, afectivos, conductuales y competenciales.

3.3.- La autonomía personal.

La autonomía personal también se va desarrollando y les va a permitir que, paralelamente, puedan ir madurando en la toma de decisiones personales, incluso asumiendo ciertos riesgos y aprendiendo a resolver pequeños problemas del entorno, como pueden ser los derivados del uso de la vía como peatón o viajero, en el coche o en el autobús.

El desarrollo de la autonomía es un elemento favorecedor para el desarrollo integral y para su independencia, evitando dejarse influir por los demás. Por ejemplo, en el itinerario casa-colegio, pese a que en las ciudades sigan yendo acompañados del adulto, ya se les podrá ir entrenando en la posibilidad de que caminen sueltos por las aceras, que verbalicen los posibles peligros de ir cerca o encima del bordillo, que den las órdenes al adulto a la hora de realizar un cruce con o sin señalización o que sancionen conductas negativas de otros peatones.

Todo este nivel de autonomía no solamente les ayudará en el ámbito de la libertad, también va a contribuir a su aprendizaje, su madurez e iniciativa personal frente a situaciones reales del tráfico. De igual modo, en la medida que se va desarrollando su aprendizaje, se irá incrementando su sentido crítico.

El adulto deberá ir encauzándolos y también entrenándolos para encajar las críticas de los demás a sus posturas, actitudes o formas de hacer y pensar, como preámbulo de la comprensión, aprendizaje y asunción de las normas y señales del tráfico, así como en la adquisición gradual de los valores y comportamientos viales adecuados a su edad.



A esta edad es probable que algunos alumnos o alumnas manifiesten ya señales de una creciente independencia personal de la familia y un mayor interés en los amigos, pues la pandilla se va consolidando y fortaleciendo. Es importante tener presente que la influencia del grupo puede ser favorable o perjudicial, y que la autonomía es básica para una adecuada asertividad y toma de decisiones personales frente a los problemas; un ejemplo puede ser, a la hora de cruzar una calle

corriendo o sin mirar, hacerlo porque lo haya decidido el jefe de la pandilla. Los niños que se sienten bien consigo mismos resistirán mejor a las presiones negativas de sus semejantes y tomarán mejores decisiones personales como indicador de una responsabilidad acorde a su desarrollo.

Como es natural, las normas, las señales, las situaciones viales como peatón, viajero o ciclista son un campo de cultivo apropiado para ejercitar a los alumnos en este sentido de autonomía, asertividad y responsabilidad viales que le capaciten para su desarrollo personal y para una buena seguridad vial.

Insistimos una vez más en la importancia del grupo o pandilla, porque en ella se van a incrementar las relaciones fuertes inter pares y las posibles presiones del grupo a la hora de actuar y demostrar que si uno lo hace o puede, el resto también. Al final de este ciclo, irán apareciendo las necesidades de impactar y presumir frente a los demás, pero de forma especial frente a las chicas. Se iniciarán en el desarrollo de actividades que implican cierto riesgo, como puede ser la exhibición de malabarismos con los patines, monopatines, skates o bicicletas porque lo importante es su autoafirmación, pese al riesgo que implica y que ellos no perciben como tal.

También debemos recordar que, conforme se acercan al final de ciclo, irán apareciendo las primeras manifestaciones de la preadolescencia como etapa de transición que supondrá, como bien sabemos, los grandes cambios hormonales, físicos, psíquicos, emocionales, cognitivos, morales y afectivos, donde todo será diferente, precipitado y confuso, incluso sus comportamientos como peatones, viajeros e incipientes conductores de bicicletas.



Conviene poner de relieve que los preadolescentes se inician en una socialización más amplia de participación autónoma en grupos de iguales y asociaciones diversas. En este sentido, al incrementar su autonomía, los desplazamientos serán más largos, serán más independientes a la hora de actuar como peatón, viajero o conductor de bicicleta y, en contraposición, los riesgos menos valorados y las consecuencias mayores. Una mayor independencia y una menor supervisión por parte de los adultos puede exponer a los preadolescentes a lesiones por caídas y otros accidentes. Los siniestros viales son la causa más común de muerte por lesión accidental entre los niños de esta edad.

Por ello, consideramos y defendemos que la información, formación y Educación Vial deben estar presentes en casa y en la escuela y, a ser posible, que se haga de forma coordinada y sistémica. En este sentido, será bueno entrenarlos en situaciones diversas como peatones, viajeros en coche o autobús, el uso adecuado de los sistemas de retención y del casco o los reflectantes.

3.4.- Características específicas de la edad de 8-11 años.

Como ya hemos expuesto, a estas edades se establecen cada vez más relaciones con el mundo que los rodea y muestran mayor fuerza y progresión en la coordinación motora. Se amplía la relación con más personas, costumbres y experiencias.

Actúan de forma cada vez más autónoma, estableciendo pequeños objetivos, organizando sus hechos o tareas. El grupo es el verdadero centro de la vida: la pandilla y el grupo o curso escolar alcanzarán niveles altos en la vida y actividades. El grupo tiene influencias sobre cada uno de ellos, de ahí la importancia de realizar trabajos, debates y toma de decisiones en grupo.

También se incrementará el desarrollo de las operaciones concretas, elemento facilitador del razonamiento lógico y crítico, y serán capaces de recoger información, analizarla, criticarla y sacar conclusiones para proponer mejoras de determinados problemas o situaciones como pueden ser las encontradas en el ámbito de lo vial, día a día, frente al tráfico de personas y vehículos. El tema de los siniestros viales y de la seguridad vial les preocupa y a la vez les atrae, quizás porque lo ven como algo próximo, porque conocen casos concretos. Pese a ello, no perciben que también a ellos les puede ocurrir, pero sí sienten temores de que esto pueda afectarles.

El tema de la educación vial no solamente les atrae, sino que les apasiona y puede ser un buen momento para tratarlo de forma adecuada en el currículo. Sin lugar a dudas, la educación vial es una forma adecuada y didáctica de contribuir a la educación y seguridad general.

4.- LOS VALORES EN LA EDUCACIÓN.

A los largo de los puntos anteriores hemos hablado de la inclusión de valores referentes a comportamientos viales adecuados en el alumnado, pero ¿qué son esos valores?, ¿cómo o de qué manera integrarlos en la Educación Vial?

Los valores podríamos definirlos como los principios morales por los que hacemos o no una cosa en un determinado momento. Son unas cualidades irreales que nos sugieren el que una determinada conducta es personal y socialmente mejor a otra que consideramos contraria a la nuestra. La LOMCE dentro de su currículo contempla e incluye los valores en los siguientes apartados:

El apartado XIV de su preámbulo donde dice: *“Uno de los principios en los que se inspira el Sistema Educativo Español, es la transmisión y puesta en práctica de valores que favorezcan la libertad personal, la responsabilidad, la ciudadanía democrática, la solidaridad, la tolerancia, la igualdad, el respeto y la justicia, así como que ayuden a superar cualquier tipo de discriminación”.*

En los principios de la Educación. Entre los principios que hacen directamente alusión a la educación en valores tenemos:

- La transmisión y puesta en práctica de valores que favorezcan la libertad personal, la responsabilidad, la ciudadanía democrática, la solidaridad, la tolerancia, la igualdad, el respeto y la justicia, así como que ayuden a superar cualquier tipo de discriminación, según el apartado c) del artículo 1 de la LOE.
- La educación para la prevención de conflictos y la resolución pacífica de los mismos, así como para la no violencia en todos los ámbitos de la vida personal, familiar y social, y en especial en el del acoso escolar; modificación k) de la LOMCE al artículo 1 de la LOE.
- El desarrollo, en la escuela, de los valores que fomenten la igualdad efectiva entre hombres y mujeres, así como la prevención de la violencia de género, modificación l, del artículo 1 de la LOE.

En los fines de la Educación. Esos fines que hacen alusión a la educación en valores son:

- La educación en el respeto de los derechos y libertades fundamentales, en la igualdad de derechos y oportunidades entre hombres y mujeres y en la igualdad de trato y no discriminación de las personas con discapacidad.
- La educación en el ejercicio de la tolerancia y de la libertad dentro de los principios democráticos de convivencia, así como en la prevención de conflictos y la resolución pacífica de los mismos.
- La educación en la responsabilidad individual y en el mérito y esfuerzo personal.
- La formación para la paz, el respeto a los derechos humanos, la vida en común, la cohesión social, la cooperación y solidaridad entre los pueblos así como la adquisición de valores que propicien el respeto hacia los seres vivos y el medio ambiente, en particular al valor de los espacios forestales y el desarrollo sostenible.
- La formación en el respeto y reconocimiento de la pluralidad lingüística y cultural de España y de la interculturalidad como un elemento enriquecedor de la sociedad.



En las competencias clave. Como hemos visto la LOMCE basa su currículo en el desarrollo de 7 competencias clave, entre esas competencias tenemos las competencias sociales y cívicas. En estas, la Seguridad Vial es protagonista, para trabajarla y desarrollarla con el alumnado.

Existen distintos tipos de valores y ente ellos podemos destacar:

- Valores familiares: hacen alusión a los valores de la familia, lo que ésta considera que está bien o mal.
- Valores personales: son los valores que cada persona considera indispensables y que a través de los que encamina su vida y sus relaciones con el resto.
- Valores socioculturales: son aquellos que reinan en la sociedad en el momento en que vivimos.

La educación en valores se apoya en la necesidad que tenemos las personas de involucrarnos con determinados fundamentos éticos que son aptos para evaluar nuestras propias acciones y las de los demás.

Durante los últimos años estamos viviendo un notable crecimiento de problemas sociales, incremento de violencia, racismo, discriminación, y todos ellos repercuten de manera negativa en la sociedad, y este es un ámbito que trabajemos como Policías Locales.

Todos los valores a trabajar, el de la responsabilidad, la precaución, el respeto o la tolerancia y la solidaridad nos ayudarán a que el alumnado vea que el entorno vial es mucho más que el medio que utilizan para trasladarse de un lugar a otro, es además, un espacio social de convivencia, en el que nos expresamos, nos manifestamos y también nos desarrollamos como personas.

1.- INTRODUCCIÓN.

Con el devenir de los años, el tráfico y su entorno han pasado a formar parte de la vida de los ciudadanos. La sociedad actual, buscando el beneficio de su propio desarrollo, plantea una dinámica en la que desplazarse de un sitio a otro se transforma en algo totalmente necesario e indispensable. Pero en estos desplazamientos no estamos solos, compartimos un reducido espacio con el resto de los ciudadanos. Por ello, ponernos de acuerdo y respetar los derechos de los demás en nuestras calles y carreteras es fundamental.

En un fenómeno tan complejo como el del tráfico, peatones, ciclistas e incluso viajeros son los más débiles; por ello deben ser aún más exigentes con el conocimiento y el respeto de las normas y comportamientos más seguros.

1.1.- Colectivos vulnerables.

Dentro de lo que es la Seguridad Vial urbana, el concepto de vulnerabilidad hace referencia a aquellos ciudadanos que, por razón del medio de desplazamiento que utilizan y, en algunos casos, por las características físicas acordes a su edad, tienen una mayor probabilidad de riesgo de sufrir lesiones en caso de ser víctimas de un siniestro vial. Dentro de este concepto de vulnerabilidad tenemos a los peatones (en especial niños y niñas, personas de avanzada edad y personas con movilidad reducida) y por supuesto a los ciclistas.



La vulnerabilidad de estos colectivos tiene que ver con su interrelación con el entorno urbano en el que desarrollan su actividad, con los medios de transporte público y privado, y con otra serie de factores vinculados al diseño de la vía. Para reducir la posibilidad de ocurrencia de un siniestro vial en el que se vean inmersos estos usuarios, se hace necesario profundizar en el conocimiento de esos factores y adoptar medidas de protección mediante las cuales, hagamos del espacio público un lugar más seguro desde el punto de vista de la siniestralidad vial.

El principal protagonista del espacio público lo tenemos en el peatón, es peatón se constituye como el usuario más frágil de entre todos aquellos elementos y usuarios que interactúan en el tráfico rodado, en el caso de los siniestros viales, es el más vulnerable y frágil, incluso en el caso de interactuar contra un ciclista, el peatón sigue siendo el que peor

parado suele salir. Esta fragilidad tiene una relación directa con la edad del peatón, influyendo también factores como la condición física en la que se encuentre y sus hábitos de comportamiento a la hora de desplazarse.

En el caso de los niños y niñas, su baja estatura unida a sus reacciones en la mayoría de las veces imprevisibles, influyen de forma decisiva sobre el riesgo en caso de siniestro, ya que por su altura pueden no ser vistos o incluso sorprender a los conductores de otros vehículos. Su visión y su nivel de audición no han madurado del todo, esto les confiere una percepción del espacio y de todo aquello que los rodea totalmente diferente a la de las personas adultas.

En el caso de las personas de avanzada edad, cuyo número de siniestros aumenta cada año en Europa como consecuencia del envejecimiento de la población, influye la lentitud en sus movimientos, sus limitaciones visuales y auditivas y por supuesto, como ocurre con los más pequeños sus reacciones poco previsibles incrementa también su riesgo frente a los vehículos a motor.



El tercer grupo lo conforman las personas con movilidad reducida, entre los factores que influyen a este grupo a la hora del riesgo de siniestralidad, juega un papel importante su baja altura cuando se desplazan en silla de ruedas y su lentitud de movimientos. A esto se le une el que una gran mayoría de las personas con movilidad reducida son también personas de avanzada edad, lo cual, hace que este grupo adquiera una vulnerabilidad frente a los siniestros viales aún mayor.

Si a la hora de diseñar el espacio público no se tienen en cuenta todos estos factores de riesgo, la vulnerabilidad de estos colectivos aumenta notablemente, ya que la presencia de obstáculos o elementos urbanos puede reducir la capacidad de reacción de los conductores.

Además de los anteriores, otro grupo que forma parte de este colectivo denominado vulnerable son los conductores de bicicleta, este grupo se conforma como parte del colectivo vulnerable frente al resto de usuarios de la vía, exceptuando de los peatones ya que en caso de la ocurrencia de un siniestro vial entre estos dos últimos, la vulnerabilidad del peatón frente al ciclista es mayor.

A lo largo de los últimos años, la bicicleta ha ido ganando adeptos, factores como la crisis económica, el interés por contaminar menos unido a una mayor concienciación con el medio ambiente, la mejora de las infraestructuras de las ciudades, etc. la han convertido en uno de los sistemas de transporte urbano con mayor crecimiento, sobre todo en las grandes ciudades.

Esto ha provocado una adaptación del paisaje vial a este nuevo sistema de transporte, aumentando así la construcción y creación de itinerarios y carriles bici por los que los ciclistas se desplazan con total seguridad y comodidad. En algunos lugares, ciclistas y vehículos a motor comparten la calzada, mientras que en otros, comparten el acerado y las zonas peatonales con los peatones. Sea cual sea el lugar y la situación, el resultado es que en todos los casos, se pueden producir situaciones de riesgo

que deben ser tenidas en cuenta a la hora de encontrar el lugar de desplazamiento más idóneo para este medio de locomoción.

2.- EL PEATÓN.

En este apartado trataremos de manera sucinta la figura del peatón, ya que fue abordada en profundidad en la primera parte de este curso, además de que nos centraremos más en el rol que pueden adquirir en mayor proporción durante este ciclo, el de conductor de bicicletas o ciclista.

2.1.- Definición de peatón.

Según establece el Anexo I de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a motor y Seguridad Vial se entiende por peatón 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.

De manera sucinta diremos que un peatón es el usuario que circula a pie por la vía pública junto con los demás usuarios que también son considerados como peatón.

2.2.- Por dónde y cómo circula un peatón.

Los escenarios que interactúan con el peatón son muy diversos, pero grosso modo se podría decir que el peatón se mueve de manera general o bien por escenarios locales, dentro de poblado, o en escenarios fuera de poblado. A continuación iremos explicando el lugar por el que debe desplazarse y la manera en la que debe hacerlo según camine por dentro de poblado o lo haga por fuera.

El peatón en poblado

Cuando el peatón camina dentro de poblado debe hacerlo de manera general y sobre todo por motivos de seguridad, por las aceras y las zonas peatonales, sin invadir la calzada salvo que sea estrictamente necesario. En caso de que no existieran estas, debe caminar lo más próximo a los edificios, prestando la máxima atención a los vehículos que circulan por la calzada y si es posible, hacerlo de cara a ellos para ver cómo se acercan y sus reacciones.

A la hora de cruzar la calle, se deberán seguir las siguientes pautas:

- Antes de cruzar, mirar primero al lado izquierdo y luego al lado derecho, y por último, antes de emprender la marcha mirar nuevamente a la izquierda.
- Para cruzar hay que detenerse en el acerado, sin llegar a bajarse del mismo.
- Cruzar siempre por los pasos de peatones, si no tuviéramos un paso de peatones en las inmediaciones, debemos cruzar siempre por el lugar que sea más seguro.
- En los cruces en los que haya un semáforo que sea exclusivo para los peatones, solo se podrá cruzar cuando el muñeco del peatón esté en color VERDE.
- En las plazas y en las glorietas hay que cruzar siempre por las esquinas de las calles.
- Los niños y niñas pequeños deben ir siempre agarrados de la mano de un adulto y caminarán por el lado de la acera que esté más alejado de los vehículos.
- Cuando se vaya a cruzar, hay que hacerlo siempre por el lugar más seguro, comprobando siempre que se ve bien a los vehículos que circulan y que estos nos han visto a nosotros.

El peatón en la carretera

Cuando caminamos fuera de poblado, los estímulos y distracciones que recibe el peatón son menores, hay menos elementos de distracción que en la ciudad (escaparates, ruidos, vallas publicitarias...), pero las consecuencias de un atropello suelen ser peores, por esa razón cuando se camina por una carretera se debe hacer por el lado izquierdo en el sentido de la marcha y siempre lo más alejado posible del borde de la carretera, a no ser que hubiese alguna razón que hiciera más seguro el caminar por el lado derecho.



Si se camina en grupo, debe hacerse en las mismas condiciones pero en fila india, uno detrás de otro.

Por último, si nos sorprende la noche, o se camina bajo condiciones que reduzcan sensiblemente la visibilidad (niebla o lluvia intensa) es necesario llevar un elemento luminoso (como una linterna), o reflectante homologado, que sea visible a una distancia mínima de 150 metros.

3.- EL VIAJERO.

Otro de los roles que pueden adoptar el alumnado de Educación Primaria es el de viajero, normalmente y aunque cada vez más, van adquiriendo autonomía, serán en el coche de los padres o bien en el autobús escolar, en caso de que deban hacer uso del mismo, los medios de transporte que más utilicen nuestros alumnos y alumnas.

Para la creación de unos hábitos viales saludables, será importante incidir en las buenas conductas que deban adoptar cuando viajen como pasajeros así como el correcto uso de los elementos de seguridad.

3.1.- Definición.

El viajero o pasajero es la persona que es transportada en cualquier medio de transporte, como un autobús, un coche, el tren o cualquier otro vehículo. Los medios de transporte en los que pueden circular el alumnado de Educación Primaria pueden ser privados o bien, públicos o colectivos.

Como se ha dicho anteriormente, el comportamiento de los niños y niñas en estos medios de transporte, independientemente de que sean privados o públicos, deberá ser ejemplar. Debemos incidir mucho en el comportamiento de los menores, mostrándoles qué tipo de actitudes son adecuadas para cada tipo de transporte, de ese modo tendremos lo siguiente:

Comportamientos adecuados en transportes colectivos.

- Antes de subir al medio de transporte, dejar que los pasajeros que están dentro y quieren salir salgan.
- Ceder el asiento a las personas de avanzada edad, personas impedidas y mujeres embarazadas.
- Esperar de forma ordenada el turno sin correr y sin empujar.
- Esperar a la llegada del autobús en la parada, sin acercarse demasiado al borde.
- Tener un trato correcto y respetuoso con el conductor del autobús o del vehículo en el que se circule así como con el resto de usuarios y pasajeros.
- Obedecer en todo momento al conductor del vehículo o a la persona al mando del mismo (revisor, monitor de la escuela, maestro...)
- No bajarse del autobús antes de que este haya detenido completamente su marcha.

- Cuando nos hayamos bajado del vehículo, no debemos cruzar la calzada por delante del autobús.
- Está prohibido armar jaleo, chillar o jugar en el interior del medio de transporte mientras este se encuentra en marcha.
- No se puede permanecer de pie o apoyado sobre las puertas mientras el vehículo está en marcha.
- No dañar el mobiliario del medio de transporte. Hay que ser cívico y recoger la basura generada durante el trayecto, o bien, depositarla en un lugar adecuado en caso de que disponga de este.
- Hacer uso del cinturón o de cualquier otro sistema de seguridad obligatorio.
- No se puede distraer al conductor mientras el vehículo está en marcha

Comportamientos adecuados en transportes privados.

- Los menores de edad deben ir sentados en los asientos traseros salvo las excepciones previstas.
- Se debe llevar siempre abrochado el cinturón de seguridad y utilizar un Sistema de Retención Infantil (SRI) acorde a su estatura y peso.
- Subir y bajar al vehículo por la puerta que esté más pegada a la acera.
- No subir o bajarse del vehículo cuando este se encuentra todavía en marcha.
- No sacar la cabeza o cualquier otra parte del cuerpo por la ventanilla.
- No jugar con los dispositivos de apertura de las puertas y por supuesto, no abrir las puertas del vehículo hasta que este se haya parado.
- No distraer al conductor con juegos, gritos o peleas.
- No tirar objetos ni basura por la ventana.

4.- EL CICLISTA.

Aquí desarrollaremos el rol del ciclista, este será el rol que adopten a partir de esta edad los niños y niñas del ciclo de Educación Primaria, ya que conforme crecen van adquiriendo más autonomía y la

bicicleta se convierte en el vehículo de desplazamiento por excelencia, aunque en la actualidad los patinetes están cada vez más a la orden del día.

4.1.- Definición.

Un ciclista es un usuario de la vía que para desplazarse de un lugar a otro emplea como medio de locomoción una bicicleta, que no es más que un vehículo de dos ruedas propulsado por el esfuerzo muscular de la persona que lo utiliza, mediante pedales o manivelas.



4.2.- Elementos del tráfico relacionados con la bicicleta.

A la hora de circular con la bicicleta se hace necesario conocer ciertos términos que nos pueden ser de gran ayuda a la hora de elegir el lugar correcto por el que circular. Estos términos son los siguientes:

- **Acera:** es la zona de la vía, que puede estar elevada o no, reservada para la circulación de los peatones.
- **Arcén:** es la parte de las vías interurbanas comprendida entre el borde de la calzada y el límite exterior de dichas vías.
- **Autopista:** es una vía interurbana proyectada, construida y señalizada de manera exclusiva para la circulación de vehículos automóviles. Dispone de calzadas que están separadas para cada uno de los sentidos de la circulación. Como se ha dicho antes, su uso es exclusivo para los vehículos automóviles estando prohibida la circulación de ciclos o peatones por las mismas.
- **Autovía:** se trata de una vía que, aun sin reunir todos los requisitos de la autopista, también tiene sus calzadas separadas para cada sentido de circulación. Al igual que ocurre con las autopistas, la circulación de los peatones por ellas está totalmente prohibida, en cambio los conductores de bicicletas si son mayores de 14 años podrán circular por dichas autovías siempre y cuando lo hagan por el arcén y no existan razones justificadas de Seguridad Vial que prohíban su circulación.
- **Vía interurbana:** Es la vía que está fuera de las poblaciones y que sirve de unión y comunicación entre éstas. También recibe el nombre de carretera. Los conductores de bicicletas y peatones tienen permitida su circulación por dichas vías cumpliendo una serie de requisitos.
- **Travesía:** Es el tramo de vía interurbana que discurre por suelo urbano.

- **Vía urbana:** Es aquella vía que discurre íntegramente por el interior de los pueblos y ciudades. También se conoce con el nombre de calle.
- **Calzada:** Es la parte de la calle o de la carretera destinada a la circulación de vehículos.
- **Vía pública:** Es todo camino que puede ser utilizado para circular por él y que se encuentra abierto al tráfico
- **Carril:** Es la banda longitudinal en que puede estar dividida la calzada. Su anchura es la suficiente para que pueda ser utilizada por una fila de automóviles que no sean motocicletas.
- **Carril-bici:** Vía ciclista que discurre adosada a la calzada, en un solo sentido o en doble sentido.
- **Intersección o cruce:** Es el punto de encuentro entre dos o más vías que se cruzan al mismo nivel.
- **Refugio:** Es una zona situada dentro de la calzada, reservada para los peatones y protegida del tráfico rodado.
- **Zonas peatonales:** Son las partes de la vía que están reservadas para la circulación de peatones (aceras, andenes, paseos y refugios).

4.3.- Por dónde y cómo circula un ciclista.

Según se establece reglamentariamente, como norma general los ciclistas deberán circular por la derecha y lo más cerca posible de la calzada. Si circulan en grupo podrán hacerlo en paralelo siempre y cuando lo hagan en columna de a dos, acercándose lo máximo posible al lado derecho de la vía y colocándose en hilera o fila india en aquellos tramos en los que no haya visibilidad y cuando formen aglomeraciones de tráfico. Aun así, nuestra recomendación es que se circule en fila india y lo más pegado al borde derecho de la calzada

El ciclista en poblado.

Dentro de poblado el ciclista deberá circular por la calzada, lo más cerca posible de la acera, en línea recta y sin zigzaguar ni hacer maniobras bruscas. Deberá mantener una distancia de seguridad suficiente de 1.5 metros como mínimo entre la bicicleta y los vehículos que circulan junto a él.

El ciclista fuera de poblado.

Cuando circule fuera de poblado, deberá hacerlo por el carril bici, en caso de que no existiera carril bici deberá hacerlo por el arcén de la derecha en el sentido de la marcha y en caso de que no existiera ni uno ni otro, deberá hacerlo lo más cerca posible del borde derecho de la calzada.

4.4.- Señalización de maniobras.

Una maniobra es un cambio en el orden de la marcha que pueda realizar el ciclista en una vía, ya sea para cambiar de carril, de vía, adelantar, parar, etc. La regla general a la hora de señalar cualquier maniobra que vayamos a efectuar cuando estemos subidos a una bicicleta es:

1. Observar por el retrovisor, si la bicicleta lo tiene, en caso de que no disponga de retrovisor mirar directamente con un leve giro de cabeza. Calcular la posición y velocidad de los demás vehículos, comprobando que se puede realizar la maniobra.
2. Señalizar la maniobra, advertir al resto de usuarios de la vía sobre nuestras intenciones, con suficiente antelación y claridad.
3. Realizar la maniobra, siempre y cuando veamos que puede realizarse sin peligro, debemos efectuarla con seguridad y en el menor tiempo posible.

A continuación veremos cómo se señalizan las maniobras más comunes que pueden realizar los ciclistas.

- Inicio de la marcha e incorporación a la circulación: Extender el brazo horizontalmente y a la altura del hombro



- Giro a la derecha: Extender el brazo izquierdo y doblarlo en ángulo recto con el antebrazo en posición vertical y la mano abierta.



- Giro a la izquierda: Extender el brazo izquierdo horizontalmente a la altura del hombro con la mano abierta.



- Detención y parada: Extender el brazo izquierdo un poco más bajo del hombro moviéndolo de abajo a arriba y viceversa.



4.5.- Decálogo del buen ciclista.

Para ser un buen ciclista debemos seguir los siguientes puntos:

- ✚ Prever el itinerario que vamos a seguir.
- ✚ Indicar las maniobras con suficiente antelación. Advertir las maniobras a los demás usuarios haciendo con el brazo las señales reglamentarias.
- ✚ 1º Observar, 2º Señalizar, 3º Maniobrar.
- ✚ Ser amable con los demás, tratar al resto como nos gustaría ser tratado, respetar a los peatones, los vehículos y a los demás ciclistas.
- ✚ Tener presente la intensidad del tráfico, la velocidad, la maniobrabilidad y el espacio del que se dispone.
- ✚ No sorprender a los demás conductores, ni dejarse sorprender. No frenar de forma intempestiva, hay que recordar que detrás nuestra hay otros vehículos que también están circulando.
- ✚ Circular separados de los vehículos estacionados. Tener cuidado con la apertura repentina de las puertas de los coches.
- ✚ Tener en cuenta la velocidad y distancia de los vehículos que vienen de frente y saber que si el ciclista va a girar a la izquierda, ellos tienen prioridad.
- ✚ Respetar las normas de circulación. No circular en sentido contrario por las calles y avenidas.
- ✚ Circular respetando en todo momento la velocidad. Es aconsejable circular a una velocidad de no supere los 20 Km/h.
- ✚ Estimar la velocidad y distancia de los vehículos que se aproximen a cruces o intersecciones por los que circulamos.
- ✚ Evitar circular en días de viento, lluvia, hielo o nieve. La señalización sobre la calzada, realizada con pintura blanca, se vuelve muy resbaladiza.

- + Comprobar, cuando circules, que ningún peatón se dispone a cruzar. Observar a los peatones y demás conductores, el contacto visual con ellos es una garantía para comprobar que nos han visto y son conscientes de nuestros movimientos.
- + Circular por el carril-bici, por el arcén o lo más cerca posible del borde derecho de la calzada y, recomendablemente, en “fila india”. Nunca transportar a otra persona.
- + Comprobar el estado de la bicicleta, revisar frenos, ruedas, cadena, manillar y sillín. De esta forma se garantizará la seguridad en los recorridos que se hagan.
- + No hacer uso del teléfono móvil o auricular conectado a aparatos de reproducción de sonido cuando se circule en bicicleta.

1.- LOS ELEMENTOS DE SEGURIDAD.

En el ámbito de la Seguridad Vial, los elementos de seguridad son aquellos dispositivos que están especialmente diseñados para que en caso de que se produzca una colisión o un siniestro vial, su acción disminuya la gravedad de las lesiones de la persona que hace uso de ellos o incluso la mortalidad de esta.

Dentro de estos, nos podemos encontrar con un amplio abanico de estos, por ejemplo el cinturón de seguridad, los Sistemas de Retención Infantil, airbags, casco de protección, etc. Del mismo modo que nos encontramos con multitud de estos elementos, en el mercado podemos encontrar también diferentes marcas, tallas y modelos.

Los elementos de seguridad pueden ser clasificados grosso modo en dos tipos:

- *Elementos de Seguridad Activa:* Son aquellos elementos cuyo objetivo es el de evitar que se produzca el Siniestro Vial, como por ejemplo: la Educación Vial, utilización de prendas reflectantes al circular por la vías, los frenos y el sistema ABS en los vehículos, el alumbrado, etc.
- *Elementos de Seguridad Pasiva:* Constituidos por el conjunto de acciones, elementos de seguridad de los vehículos y demás elementos que intervienen durante y después de la ocurrencia de un Siniestro Vial y cuyo objetivo es el de reducir las consecuencias provocadas por este (lesiones sufridas por los ocupantes de los vehículos, peatones, daños en los vehículos, etc.), ejemplo de este tipo de seguridad son: el uso del cinturón de seguridad y Sistemas de Retención Infantil, airbags, reposacabezas, etc.

Como hemos dicho, existe una gran variedad de elementos que influyen en la seguridad de los usuarios de la vía a la hora de que ocurra un Siniestro Vial, nosotros ante la imposibilidad de hablar de todos ellos haremos especial hincapié sobre aquellos que pueden afectar de manera directa al alumnado de Educación Primaria, estos son:

- Cinturón de seguridad y SRI.
- Casco de seguridad.
- Chaleco reflectante.
- Elementos de seguridad de la bicicleta.
- Otros accesorios de seguridad en la bicicleta: guantes, coderas, rodilleras, etc.

2.- EL CINTURÓN DE SEGURIDAD Y LOS SRI.

2.1.- Cinturón de seguridad.

El cinturón se configura como el elemento de seguridad pasiva más importante, su misión es la de

frenar 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.



CINTURÓN DE SEGURIDAD

10 razones para usarlo

- 01** *Reduce a la mitad*
el riesgo de muerte en caso de accidente.

50%
- 
02 *Protege de salir despedido*
del habitáculo, así como de impactar contra el parabrisas u otros elementos del vehículo.
- 03** *En casco urbano*
la posibilidad de resultar herido grave o muerto es 5 veces menor si se lleva puesto.
 
- 
04 *En una colisión frontal*
un vehículo que circula a 80 km/h, si sus pasajeros no llevan el cinturón de seguridad, el resultado más probable será la muerte o lesiones graves.
- 05** *Tiene máxima efectividad*
en los vuelcos, en los que se reduce un 77% el riesgo de muerte.
 
- 
06 *Los ocupantes*
de un vehículo se desplazan a igual velocidad que dicho vehículo y, en caso de frenada, el vehículo se detiene pero los ocupantes se desplazan. Una colisión a 50km/h equivale a caer de un segundo piso.
- 07** *Funciona de forma complementaria*
con el airbag, ya que este dispositivo por sí solo no es eficaz.
 
- 
08 *En los asientos traseros*
no usarlo supone un gran riesgo. En un impacto frontal, la probabilidad de que un ocupante de los asientos de atrás golpee mortalmente a otro de los de delante puede ser hasta 8 veces mayor.
- 09** *Factor de riesgo*
en la producción de lesiones, junto con la velocidad inadecuada y la conducción bajo los efectos del alcohol.
 
- 
10 *Llevarlo puesto*
reduce el riesgo de sufrir lesiones, así como su gravedad, tanto del conductor como de los pasajeros.

Se trata de uno de los inventos que más vidas ha salvado. En el caso de que se produzca un choque frontal, el cinturón de seguridad reduce en un 90% el riesgo de fallecimiento y de heridas graves en la cabeza, así como también existe un 75% menos de posibilidades de sufrir heridas, fracturas y lesiones de otro tipo. En caso de alcance, el sistema de retención reduce a la mitad la probabilidad de muerte o de heridas graves.

Con anterioridad al año 1992 su utilización era obligatoria solo en las plazas delanteras de los vehículos y sólo en caso de trayectos fuera del casco urbano, pero ya desde el año 1992 su utilización en los asientos traseros es obligatoria, así como su utilización en todo momento, circulemos dentro o fuera de poblado, aunque existen varias situaciones en las que su utilización no es obligatoria aunque como siempre, sí recomendable.

A pesar de que cada vez su uso está más extendido y aceptado, aún siguen viéndose casos en los que tras un Sinistro Vial se puede comprobar que no todos los

usuarios del vehículo hacían uso de él, por ello es de suma importancia insistir y enseñar al alumnado

de Educación Primaria acerca de la importancia de su uso correcto en todo momento, independientemente de la duración o distancia del trayecto.

Según datos de la DGT el uso del cinturón es un tema especialmente sensible ya que, a pesar de la bajada generalizada en la siniestralidad que se produjo durante el pasado año debido a las restricciones de movilidad establecidas por la pandemia, sí aumentaron los fallecidos que no hacían uso del cinturón en el momento del accidente, pasando del 22% en 2019 al 26% en 2020. Este dato incluso se elevó hasta un 36% durante el primer estado de alarma (15 de marzo al 20 de junio) en el que de las 58 personas fallecidas, 21 no llevaban puesto el cinturón.

2.2.- Los Sistemas de Retención Infantil.

En el caso de los menores de edad, la utilización de los Sistemas de Retención Infantil es aún más importante, ya que los datos demuestran que nueve de cada diez lesiones infantiles graves o mortales se habrían evitado si se hubieran utilizado los sistemas de retención obligatorios y que, en caso de Siniestros Viales, las lesiones se reducen hasta en un 75% con un uso adecuado de los mismos.

En España, es obligatorio que los menores de edad con una altura igual o inferior a 135 cm utilicen de manera correcta el sistema de retención infantil adecuado a su talla y peso.

Los menores deberán ir obligatoriamente sentados en los asientos traseros, salvo cuando el vehículo no disponga de ellos, ya estén ocupados por otros menores o no sea posible instalar en ellos todos los sistemas de retención infantil y se recomienda que viajen en sentido contrario a la marcha.

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 menores de edad 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. Esos grupos de clasificación son los siguientes:

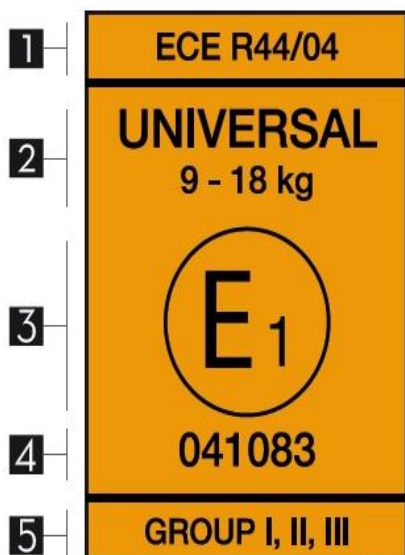
-  Grupo 0 y 0+: 0 a 13 Kg. (hasta 18 meses aproximadamente).
-  Grupo 1: 9 a 18 Kg. (de 1 a 4 años aproximadamente).
-  Grupo 2 y 3: 15 a 36 Kg. (de 4 a 12 años aproximadamente).
-  A partir de 135 cm: mayores de 12 años aproximadamente.

Como se ha dicho antes, la norma general establece que 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

Como hemos visto anteriormente, dada la clasificación de los grupos de SRI es lógico pensar que a lo largo de la vida del menor de edad, tendremos que cambiar de modelo (grupo de clasificación) en función del crecimiento del niño o la niña (edad y peso). En este caso, lo más importante es que la silla que vayamos a adquirir esté homologada. Entre las normativas de homologación de los SRI tenemos la ECE R44/04 y la ECE R129 (I-Size), por lo tanto debemos estar atentos a que la silla que adquiramos cumpla con alguna de esta normativa, de ese modo podremos estar seguros de que el niño o la niña viajarán seguros y las posibles lesiones derivadas de un Siniestro Vial, se verán considerablemente reducidas.



- 1.- Normativa de homologación por la cual ha sido aprobada la silla infantil, en este caso la R44/04
- 2.- Categoría del sistema de retención: universal, semi-universal o específica. También incluye el rango de peso o rango de altura, donde se indica el peso o la altura del niño para el que está destinado.
- 3.- Símbolo de homologación europea y país dónde se ha obtenido (E1=Alemania, E2=Francia, E3=Italia, E4=Holanda...)
- 4.- Número de aprobación. Los dos primeros números se refieren a la versión ECE sobre la que está aprobada la silla infantil (normalmente, 04 en el caso de la normativa R44/04).
- 5.- Grupo al que pertenece en función del peso. No siempre aparece.

El alumnado perteneciente a Educación Primaria hará uso de la silla del grupo 2 - 3 (edad de cuatro a doce años). Entre las características de este tipo de sillas están:

- Son sillas indicadas 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.

Si durante todo el proceso de Educación del menor se hace necesaria la colaboración de la familia, este caso no iba a ser menos, en esta ocasión es necesaria una implicación máxima por parte de los padres y madres del alumnado. Deben ser un referente para los menores, nosotros como docentes, debemos inculcarles la importancia de la silla para ellos, debemos hacerles ver que si no disponen de silla no deben viajar en el coche.

Otro de los aspectos en el que debemos incidir es en la importancia del cinturón y de que este vaya bien colocado, no debemos caer en la tentación de cambiar la posición del mismo porque les moleste.

EL CINTURÓN, UNA VEZ ESTÁ BIEN PUESTO, NO DEBE MODIFICARSE.

3.- EL CASCO DE SEGURIDAD.

El casco, junto con el cinturón de seguridad se conforma como otro de los elementos de seguridad pasiva más importantes. Se trata de una prenda protectora usada en la cabeza y hecha generalmente de materiales resistentes como termoplásticos, fibra de vidrio o fibra de carbono.

Los cascos contribuyen a la seguridad de los conductores de motocicleta y bicicleta al proteger la cabeza del conductor en caso de impacto. Reducen el riesgo de lesión en la cabeza en un 69% y el riesgo de muerte en un 42%.

Aunque siempre hemos tenido asociado su uso a los motoristas, el casco se constituye como un elemento de seguridad para los ciclistas tan importante como lo es para los motoristas, por esa razón al igual que ocurría con el cinturón de seguridad, debemos incidir en la importancia de su uso y su correcta colocación.

En la Unión Europea, los cascos ciclistas para adultos tienen que cumplir de forma genérica la directiva 89/686/EC (también en español) que se refiere a «todo tipo de equipamiento personal de seguridad», y específicamente la



norma europea EN 1078:2012, con extracto disponible en castellano vía Aenor.

3.1.- Uso del casco por los ciclistas

El artículo 47 de la LSV establece la obligatoriedad del uso del casco de protección homologado para los conductores de bicicletas y ciclos menores de 16 años. Del mismo modo, se establece como obligatoria su utilización para cualquier conductor de ciclos y bicicletas cuando circulen por vías interurbanas.

Al igual que ocurre con los SRI la utilización de los cascos de protección se circunscribirá al uso de cascos homologados o certificados según la legislación vigente. En el mercado existen numerosos modelos de cascos, los más conocidos son:

- Cascos urbanos:
- Cascos de mtb
 - Cascos de visera:
 - Cascos de trail
 - Cascos de enduro
- Cascos de carretera
 - Cascos clásicos
 - Cascos semi aero
 - Cascos aero

4.- LA SEGURIDAD EN LA BICICLETA.

La bicicleta, al igual que cualquier otro vehículo está formada por una serie de elementos y componentes dentro de los cuales, cada uno tiene su propia función y que en conjunto proporcionan seguridad al ciclista. Dentro de esos elementos y componentes destacamos los siguientes:

4.1.- Sistema de frenos.

El sistema de frenos es uno de los elementos de seguridad de la bicicleta más importantes de esta, ya que nos permite detener la marcha en caso de que sea necesario.

Está formado por la palanca de accionamiento, el cable de freno que es el que se encarga de abrir y cerrar la herradura de freno y por las zapatas, que son las que presionan sobre la llanta de la

rueda y provocan la parada de la bicicleta. Cuando se suelta la palanca de freno, ocurre la operación inversa, las zapatas dejan de presionar a la llanta de la rueda y la bicicleta continúa con su marcha.

Hay que tener en cuenta el desgaste que sufren las zapatas cada vez que se acciona el sistema de frenado. Hay que vigilar su estado y desgaste, realizar el cambio de las mismas cuando estén demasiado gastadas y no cumplan con su cometido correctamente.

4.2.- Las ruedas.

Las ruedas de la bicicleta, al igual que ocurre con cualquier otro vehículo son las encargadas de mantenernos en contacto con la calzada, de su buen estado de conservación y mantenimiento dependerá en gran parte nuestra seguridad.

La rueda de la bicicleta la componen:

- La cubierta: Es la parte de la rueda que permanece en contacto con la calzada, debe estar en perfecto estado y sin sufrir ningún tipo de desgaste, ya que en caso de desgaste podría perder adherencia y provocar nuestra caída.
- Llanta: Es la parte de la rueda sobre la que se asienta la cubierta.
- Los radios: Son unos alambres que conforman las ruedas de nuestra bicicleta, se encargan de soportar el peso y transferir potencia desde la masa a la rueda, además de mantener íntegra la forma de la llanta.
- El buje: Es el elemento central de la rueda que cobija el eje de bicicleta y, junto con los radios y el aro, conforma la llanta. Es el eje de giro de la rueda. Es importante saber que la rueda sin eje no es rueda.

4.3.- Sistema de alumbrado y elementos reflectantes.

El sistema de alumbrado se configura como otro de los elementos indispensables a la hora de aportarnos seguridad cuando utilizamos la bicicleta. Gracias a este sistema, además de permitirnos ver en situaciones de visibilidad reducida, permite que seamos vistos por los demás usuarios de la vía, determinando nuestra presencia en la vía.

Según el artículo 22 del RGVeh, los requisitos y elementos obligatorios de los que debe disponer una bicicleta para circular de noche, por tramos de vías señalizados con la señal de «túnel» o cuando existan condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad, son:

- Luz de posición delantera y trasera.
- Catadióptrico trasero, pudiendo disponer también de catadióptricos en los radios de las ruedas y en los pedales

Estos elementos deberán tener una serie de características debiendo ser:

- Luz de posición delantera. 1 luz de color blanco, irá colocada en la parte delantera de la bicicleta y será obligatoria.
- Luz de posición trasera. 1 luz de color rojo, irá colocada en la parte trasera de la bicicleta y será obligatoria.
- Catadióptrico trasero. 1 de forma no triangular de color rojo, se colocará en la parte trasera y será obligatorio.
- Catadióptrico en los pedales. 4 de color amarillo auto, se colocarán 2 en cada uno de los pedales y serán opcionales.
- Catadióptrico en los radios de las ruedas. No se establece número, serán de color amarillo auto, irán colocados en los radios de las ruedas de manera opcional.

5.- LAS SEÑALES.

Existen 5 tipos de señales de tráfico, y dentro de cada uno de esos 5 tipos hay muchas más. Nos centraremos en aquellas que puedan afectar más a los ciclistas y sobre todo, una de las cosas más importantes para enseñar al alumnado de Educación Primaria, enseñarles que entre ellas hay unas que tienen una prioridad superior a otras, siendo estas señales por orden de prioridad las siguientes:

- Señales de los agentes
- Señales de balizamiento o circunstanciales
- Semáforos
- Señales verticales
- Señales horizontales o marcas viales.

5.1.- Señales de los Agentes.

- Brazo levantado verticalmente: Nos indica que están obligados a detenerse todos los usuarios de la vía que se acerquen de frente al agente.



- Brazo o brazos extendidos horizontalmente: Obliga a detenerse a todos los usuarios de la vía que se acerquen al agente desde cualquier dirección perpendicular su brazo o brazos. Su efecto continúa aunque este baje el brazo siempre que no cambie o realice otra señal.



- Balanceo de una luz roja: esta señal obliga a todos los que se acerquen al agente, ya sea por delante o por detrás a detenerse, su orden se mantiene aunque baje los brazos, siempre que el agente no cambie de posición o efectúe otra señal.



- Brazo extendido moviéndose alternativamente de arriba a abajo: obliga a disminuir la velocidad a todos los que se acerquen al agente por el lado del brazo que ejecuta la señal.



Señales de silbato:

- Toques cortos y frecuentes: alto, detenerse “pi pi pi pi pi”.
- Toque largo: vía libre, reanudar la marcha. “piiiiiiiiiiiiiiiii”.

5.2.- Señales de balizamiento o circunstanciales.

Banderitas y conos



5.3.- Semáforos.

- Luz verde fija: Vía libre para el viajero, puede continuar la marcha
- Luz amarilla fija: Indica que hay que extremar las precauciones y detenerse ya que está próximo el cambio a la fase roja.
- Luz amarilla intermitente: significa que se puede pasar pero extremando las precauciones y obedeciendo al resto de señales.
- Luz roja fija: significa que hay que detenerse.



5.4.- Señales verticales.

Son las señales que están colocadas verticalmente en la calzada existen diferentes tipos:

- De advertencia de peligro.
- De prioridad.
- De prohibición de entrada.
- Otras señales de prohibición o restricción.
- De obligación.
- Fin de prohibición o restricción.
- Indicaciones generales.
- De servicios.

- Señales de advertencia de peligro: Son señales de forma triangular y con el borde de color **rojo**. Como su nombre indica se encargan de advertirnos de que cerca de donde se encuentra la señal hay un peligro. Algunos ejemplos son:



Peligro semáforo



Curva peligrosa hacia la izquierda

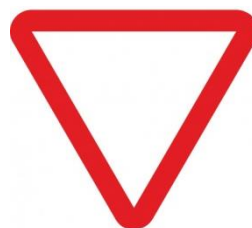


Ciclistas

- Señales de prioridad: Indican a los usuarios de la vía las reglas especiales de prioridad en las intersecciones o en los pasos estrechos. Algunos ejemplos:

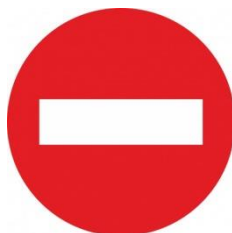


Señal de STOP



Señal de Ceda el paso

- Señales de prohibición de entrada: Indican a los usuarios de la vía a quienes les afecta, una zona de la misma por la que no pueden circular. Algunos ejemplos:



Señal de entrada prohibida



Entrada prohibida a ciclos

- Señales de obligación: Son aquellas que señalan una forma de circulación obligatoria. Son de forma circular y con el fondo de **color azul**.



Camino para ciclos



Sentido obligatorio



Camino para peatones

- Señales de indicación general: Su objetivo es dar información al usuario que le puede resultar de utilidad. Suelen ser de forma cuadrada o rectangular y su fondo de **color azul**.



Paso de peatones



Calle residencial

5.5.- Marcas Viales.

Son señales y marcas pintadas sobre el pavimento, tienen por objeto regular la circulación y advertir o guiar a los usuarios de la vía. Pueden emplearse solas o con otros medios de señalización, con el fin de reforzar o precisar sus indicaciones. Pueden ser:

a.- Marcas viales

Son marcas blancas longitudinales. Dentro de esta clasificación tenemos:

- Línea continua: Línea pintada sobre la calzada que no debe rebasarse nunca, tampoco se puede circular por su izquierda cuando separa los dos sentidos de circulación.



- Línea discontinua: Delimita los carriles. Puede ser rebasada para adelantar.



- Doble línea continua: Mismo significado que una sola. No debe rebasarse nunca.



- Una continua y otra discontinua: Pueden ser rebasadas por los que tienen la línea discontinua en su lado. Los del sentido contrario no pueden rebasarla.



b.- Marcas transversales

Están compuestas por los pasos para peatones y los pasos para ciclistas.

- Paso para peatones: Es la zona de la calzada destinada al cruce de peatones. Lo forman una serie de líneas de gran anchura, dispuestas sobre el pavimento de la calzada en bandas paralelas al eje de ésta y que forman un conjunto transversal a la calzada en el que el peatón tiene preferencia, y los conductores de vehículos o animales deben cederles el paso. Pueden estar pintados directamente sobre la calzada o bien, estar sobre elevados y pintados con colores diferentes a los tradicionales de bandas transversales blancas, alternando una banda blanca con otra de color rojo.
- Paso para ciclistas: Consiste en dos líneas transversales discontinuas y paralelas sobre la calzada indica un paso para ciclistas, donde éstos tienen preferencia.



c.- Señales horizontales de circulación

- Ceda el paso.
- Detención obligatoria.
- Velocidad máxima.
- Flechas de retorno carril derecho.
- Flechas de selección de carril.
- Flechas de salida.
- Flechas fin de carril.

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.	4
2.1.	ESTRATEGIA PARA EL DESARROLLO DINÁMICO DE LA SESIÓN EN EL AULA.	4
2.2.	PARTES DE UNA SESIÓN DE EDUCACIÓN VIAL.	6
2.3.	PARQUES/CENTROS DE EDUCACIÓN VIAL.	7
3	EVALUACIÓN.	20



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. 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 6 a 11 años tendremos en cuenta:

- ✚ La edad y las características del contexto donde está ubicado el centro de educativo 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). Muy importante saber si sólo hacemos una sesión presencial o más de una, en este caso podemos realizar actividades diferentes en el patio o en el entorno del centro.
 - Debiendo siempre prever que recursos materiales necesitaré, entre ellos puede ser 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.

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

1.- 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.

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. Llevar algunos vídeos o dibujos animados y canciones, suele ser un buen recurso, por si.....
- 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, depende de la edad, 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. O incluso si llevas preparadas actividades en las que tengan que colorear, recortar o debatir, mucho mejor.

- En clase atento al alumnado, a los 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

2.3- Parques/Centros de Educación Vial.

- Si un hábito ha sido practicado en situaciones familiares y no familiares, los niños pueden actuar mejor en situaciones que requieren una mayor comprensión, tales como interactuar con otros usuarios de la vía.
- Además de enseñar conductas correctas hay que desarrollar la toma de conciencia en el niño y el dominio de sus impulsos.
- El aprendizaje aún en un entorno adecuado no significa siempre un comportamiento correcto en la práctica.
- Eso significa que los niños deben ser acompañados por un adulto hasta que dominen una situación como puede ser el cruce en un paso de peatones.
- Progresivamente el aprendizaje se irá extendiendo a nuevas situaciones de tráfico

¿DE QUIÉN APRENDEN LOS NIÑOS?

Los niños aprenden sobre todo de aquellos que significan mucho para ellos. Pueden ser sus padres o profesores pero también “héroes” tales como personajes de comics o tebeos.

Esto significa que no sólo importan los mensajes explícitos, tales como “abróchate el cinturón ya que te protege”, sino los mensajes implícitos que transmiten los personajes significativos para el niño. Un padre que no lleva puesto el cinturón de seguridad pero le pide al niño que lo lleve, le está enviando un mensaje de que no es realmente importante.

EDUCACIÓN VIAL ESCOLAR

La educación vial escolar tiene un carácter prioritario, y constituye un medio fundamental de defender al usuario infantil de los peligros del tráfico sin olvidar los beneficios que supone de cara al futuro en su comportamiento como adultos.

Por todo esto una actividad que siempre triunfa en los centros es las realizadas en torno a los parques infantiles de tráfico o los Parques de Educación Vial. Existen Parques fijos y móviles y que detallaremos a continuación.

NECESIDAD DE LOS PARQUES/CENTROS

Se crearon ante la obligación, por parte de la sociedad, de velar por la seguridad de los menores, facilitándoles el conocimiento de los peligros del tráfico y el modo de evitarlos, enseñándoles a circular por las calles y las carreteras como peatones y ciclistas.

MISIÓN DE LOS PARQUES/CENTROS (1)

- Que los niños aprendan y conozcan las normas básicas que les afectan como peatones y ciclistas.
- Generar parte de las actitudes y hábitos de comportamiento necesarios para su futuro comportamiento como conductor.
- Poner a los alumnos en posibles situaciones de tráfico real en las pistas del parque en las que experimente los conocimientos teóricos adquiridos en las aulas.

MISIÓN DE LOS PARQUES/CENTROS (2)

Incentivar las actitudes positivas de los Centros Escolares hacia la Educación Vial de manera que forme parte de los desarrollos curriculares.

Desarrollar actitudes positivas hacia las normas de tráfico dentro del contexto de otras normas sociales, como son el civismo, respeto, la ayuda y solidaridad especialmente con personas mayores, niños y personas con diversidad funcional.

Para ello deberán disponer de instalaciones adecuadas destinadas a conseguir estos objetivos.

MODIFICAR LOS VALORES

La simple información no modifica el comportamiento.

Hay que cambiar las actitudes y valores que están en la base de lo que se elige y de la conducta y los parques infantiles pueden favorecer comportamientos más comprensivos con uno mismo y con los demás.

CONTENIDO DE LA ENSEÑANZA

- Conocimientos
 - Informaciones
 - Conceptos
- Habilidades
 - Psicomotrices
 - De Análisis
- Actitudes
 - Saber Ser
 - Saber Estar
- Hábitos

INSTRUCCIÓN PREVIA

Es aconsejable que sólo utilicen el Parque/Centro niños con edad comprendida dentro del ámbito escolar, y que hayan recibido instrucción previa sobre normas fundamentales de circulación sea en las escuelas, sea, en última instancia en el propio Parque/Centro

INSTRUCCIÓN PREVIA Y NORMATIVA

Es conveniente que al ser el parque una herramienta pedagógica, únicamente podrán utilizar las instalaciones los escolares que, hayan recibido instrucción teórica previa sobre normas y señales esenciales de circulación en sus respectivos Centros escolares o en el propio Parque.

CONOCER LAS NORMAS DE CIRCULACIÓN

Aprenden a reconocer y a reaccionar ante los semáforos y los pasos de peatones, adquieren conciencia de lo que significan las diferentes señales que encuentran y descubren como manejarse entre el flujo del tráfico.

CONOCER LOS PELIGROS DEL TRÁFICO

Van viendo los peligros y la necesidad de tener en cuenta a los demás usuarios de la vía y a entender mejor las situaciones de tráfico en su papel de conductores lo que mejora su percepción de la necesidad de proceder con prudencia cuando circulan como peatones o ciclistas.

NORMATIVA SOBRE PARQUES APOYADOS POR LA DGT

ORDEN 31 de Enero de 1989 por la que se regula la creación, funcionamiento y reglamentación de los parques infantiles de tráfico-

Esta normativa es obsoleta y en la actualidad carece de sentido aunque sigue en vigor. Se incluye para conocimiento del alumnado del curso, un poco de historia ayuda a entender mejor, de dónde venimos y dónde vamos. En sus orígenes servía para cierta regulación y unificación de criterios y construcciones en los que después existían unas competiciones.

RESUMEN NORMATIVA ESPECÍFICA

- En 1967 se publicó la primera norma específica destinada a regular los parques infantiles de tráfico.
- En 1983 se decidió publicar una nueva orden para adaptarse a las nuevas realidades sociales y educativas.
- Esa orden fue modificada por una resolución en 1992 para detallar mejor el funcionamiento de los parques y de nuevo en 1994 por otra resolución para precisar los requisitos de renovación de material.
- También en 1994 se envió un escrito-circular sobre el uso y conservación del material de los Parques.
- La asistencia de los escolares al Parque se canalizará, fundamentalmente, a través de la autoridad provincial de Educación, sin perjuicio de solicitar, en su caso, la colaboración de otros Organismos y de determinar también otros canales cuando se estime conveniente, debiendo detallarse en el Reglamento las fechas y horas en que el Parque puede ser utilizado, y la forma en que ello debe hacerse, teniendo siempre en cuenta su finalidad exclusivamente didáctica.
- La Jefatura Central de Tráfico inició en 1961 la construcción de Parques fijos.
- El primer Parque Infantil ambulante se instaló en las Navidades del año 1961 en el Palacio de los Deportes de Madrid.

DEFINICIÓN DE PARQUE INFANTIL TRÁFICO

Un parque infantil de tráfico (para poder ser apoyado por la DGT) es aquella instalación fija donde se reproducen situaciones de tráfico, conteniendo todos aquellos elementos propios de las vías públicas, con su correspondiente señalización, incluidos vehículos, que no podrán ser otros que bicicletas, ciclomotores y pequeños “karts” no concebidos para competición deportiva, y con un exclusivo fin educativo. **Se pueden crear parques/centros de educación vial sin esta normativa.**

APLICACIÓN DE LA NORMATIVA

La normativa se aplica a todos aquellos parques infantiles de tráfico destinados a uso público, así como aquellos que, destinados a utilización particular de un centro escolar u otra entidad, sin carácter lucrativo, pretendan acogerse a los beneficios y al apoyo de la DGT. **(Con el paso de los años esos beneficios y apoyo casi han desaparecido)**

No importa que la titularidad del parque corresponda a una persona natural o jurídica, o que sea de derecho público o privado la entidad que los cree o tenga en funcionamiento.

PARQUE PRIVADO DE USO PÚBLICO

En el supuesto de que el Parque se destine a uso público habiendo sido construido y mantenido por una Empresa o Entidad privada, se podrán fijar los días que, durante la semana, se reservan para su utilización exclusiva por la población infantil directamente relacionada con la Entidad patrocinadora.

CREACIÓN DE LOS PARQUES

Para beneficiarse de las ayudas **(hoy día inexistente)**, el parque, en cuanto a su planificación e instalación, debe ajustarse a las directrices de la DGT, que ejercerá las funciones precisas de control e inspección para que su instalación y funcionamiento sean de naturaleza exclusivamente educativa.

Para que su actividad se ajuste a la normativa se regirán complementariamente por un reglamento que deberá ser aprobado, para cada uno, por la DGT.

TIPOS DE PARQUES APOYADOS POR LA DGT

Existen tres clases los Parques Infantiles de Tráfico:

- Parques Fijos.
- Parques Móviles

PARQUES FIJOS

Un Parque Infantil fijo (PIT) es aquella instalación constituida por un circuito con viales, reproducción de situaciones de tráfico, conteniendo todos aquellos elementos propios de las vías públicas, con su correspondiente señalización, incluidos vehículos (bicicletas, ciclomotores, karts). **(En la actualidad los karts que se utilizan son a pedales y no en todos los parques se recomiendan, ya que no es un vehículo para circular por las vías)**

PARQUES MÓVILES

Constan de los elementos mínimos indispensables para la realización de actividades de Educación Vial.

Están integrados por elementos móviles tales como bordillos, semáforos, señalización vertical, y horizontal, así como de un número pequeño de bicicletas y triciclos, no utilizándose karts para este tipo de circuito.

El material se presta por la Jefatura Provincial de Tráfico a Ayuntamientos y colegios que los solicitan de forma rotatoria. **(Esto está en desuso)**

UNIDADES MÓVILES

Son unidades dependientes de la DGT, formadas normalmente por un conductor y dos monitores que utilizan un furgón adaptado para el traslado de karts, bicicletas y ciclomotores para desplazarse a colegios y Ayuntamientos que no cuentan con Parques Infantiles de Tráfico fijos y cuya misión es la realización de actividades de Educación Vial.

Estas unidades se desplazan a los distintos centros escolares para desarrollar su actividad. **(Esto está en desuso)**

GESTIÓN DEL PARQUE

Los parques infantiles serán gestionados por:

- a) Una Junta Rectora
- b) Un Director
- c) Un monitor, al menos.

MIEMBROS DE LA JUNTA RECTORA

Formarán parte de la Junta Rectora:

- El Jefe Provincial de Tráfico o persona en quien delegue.
- Un representante del órgano provincial que tenga competencia en enseñanza básica.
- Un representante del Ayuntamiento de la localidad.
- Un representante de la Entidad propietaria del Parque, si éste no es del Ayuntamiento.
- Además, deberá ser adscrito al parque, como encargado de la labor docente, al menos un monitor.

ELECCIÓN DEL PRESIDENTE JUNTA RECTORA

El Presidente será elegido por los propios componentes de la Junta, entre ellos mismos, determinándose al tiempo de la elección, el Vocal al que en cada caso corresponda la sustitución de aquél y esté facultado para actuar en su delegación.

FUNCIONAMIENTO JUNTA RECTORA

Funcionamiento:

La Junta se constituirá válidamente cuando concurran, al menos, los dos tercios de sus componentes. Los acuerdos se adoptarán por mayoría simple sirviendo en caso de empate como voto de calidad el del Presidente.

DIRECTOR DEL PARQUE

El Director, cuyo nombramiento será propuesto por la Junta a la persona natural o jurídica propietaria del Parque, ejecutará los acuerdos de dicha Junta y será responsable del funcionamiento de aquél.

OBLIGATORIEDAD DE MONITOR

A cargo de cada uno de los parques deberá haber, al menos, un monitor cuya remuneración, en su caso, así como el mantenimiento del parque, corresponderán a la persona, entidad u organismo que ostente la titularidad de este.

LABOR DEL MONITOR

En cada parque, como encargado de una forma directa de la labor docente, existirá al menos un monitor, cuyo nombramiento efectuará la Junta Rectora. El sistema de selección, perfil profesional, funciones a desarrollar, competencias y obligaciones se determinarán en el Reglamento de cada Parque Infantil.

DURACIÓN DE LA ACTIVIDAD

La actividad de los parques se desarrollará de forma continuada, como mínimo a lo largo del curso escolar.

REGLAMENTO DEL PARQUE

Cada PIT se registrará por un Reglamento que deberá ser aprobado por la DGT. Este Reglamento fijará, entre otras cosas, el régimen de asistencia de los escolares al Parque que debería funcionar de manera efectiva al menos desde octubre a junio, de cada curso escolar, además de otras actividades de verano.

SOLICITUD RENOVACIÓN MATERIAL

Para la renovación del material sólo podrán acogerse aquellos que, teniendo su Reglamento aprobado por la DGT, hayan funcionado ininterrumpidamente al menos durante el último curso escolar, con un nivel de enseñanza adecuado. Para ello debe elaborar una memoria anual que presentará dentro del mes de junio en la correspondiente JPT. Con la memoria se puede solicitar la renovación del material.

EXAMEN DE LA MEMORIA EN LA J.P.T.

Los Jefes provinciales de Tráfico, tras elaborar un informe sobre la actividad que cada Parque haya reflejado en la correspondiente Memoria y, en su caso, sobre las necesidades de renovar el material, remitirán, antes de finalizar el mes de julio, toda la documentación a la DGT, con objeto de establecer las previsiones de material para el siguiente curso escolar.

RENOVACIÓN DEL MATERIAL

La DGT, dentro de sus posibilidades presupuestarias, contribuirá a la renovación del material, tanto didáctico como móvil, de aquellos parques que hayan llevado a cabo su actividad a lo largo del último curso escolar con arreglo a un nivel óptimo de funcionamiento, de acuerdo con los criterios didácticos establecidos y a normativa sobre parques.

PROPIEDAD DEL MATERIAL

El material móvil y los elementos de señalización necesarios para el desarrollo de las actividades de los Parques, que les entreguen las Jefaturas, son propiedad de la DGT y por lo tanto están incluidos en el inventario de bienes muebles del Organismo. Por este motivo debe realizarse un documento cuándo se efectúe la entrega de material siendo este entregado en concepto de comodato

PROPIEDAD DE LOS PARQUES

En la mayor parte de los casos, estos Parques Infantiles de Tráfico pertenecen a los Ayuntamientos y son gestionados, por tanto, por policías locales. En otras ocasiones son Diputaciones, Cajas de Ahorros o los propios centros escolares los responsables de la gestión. También existen Parques Fijos gestionados por empresas privadas.

PARQUES CON REGLAMENTO APROBADO

Actualmente existen más de 100 Parques Infantiles fijos con Reglamento aprobado por la DGT (**Año 1994**). También existen otros que se encuentran en funcionamiento pero no tienen Reglamento aprobado por la DGT, por lo tanto ésta ningún control sobre ellos y no les dota de material ni les permite la participación en el Concurso Nacional de Parques Infantiles de Tráfico. (**Este concurso dejó de celebrarse en 2004**)

Hasta aquí la normativa referente a parques de la DGT. A continuación exponemos distintos modelos de parques existentes en la actualidad.

En Andalucía tenemos parques históricos como el de **Lucena (Córdoba)**, con un proyecto pedagógico a lo largo del año brutal y una diversidad de acciones formativas que le han hecho valedor de varias distinciones. Ejemplo de “A Belen en Bici” o Talleres formativos con alumnado de diversidad.

El Centro de Educación Vial de **Jerez de la Frontera (Cádiz)**, que es uno de los más grandes de España y que ha pasado por diversas etapas, estando gestionado por una entidad privada durante un tiempo, ha vuelto a gestionarse directamente desde el Ayuntamiento.

Uno de los más modernos y mejor dotados inaugurado en 2010 es el Centro de Educación Vial de **Vicar (Almería)** donde pasaban todos los alumnos de los colegios de la localidad varias veces a lo largo del curso.

Ciudades como **Granada** tienen un PIT con bastantes años de funcionamiento, con un programa muy asentado en la ciudad y con un plan de funcionamiento muy arraigado. En el caso de **Sevilla** el parque se ha quedado pequeño para atender la gran demanda de los centros educativos de la ciudad, teniendo los monitores de Educación Vial que montar parques móviles en distintos puntos para poder atender la demanda.

PARQUES/UNIDADES MÓVILES

En la actualidad muchos Ayuntamientos han dotado a sus Policías Locales de unos remolques que contienen un verdadero parque de Educación Vial portátil y que se instala en los patios de los colegios, siendo un recurso que se traslada de un centro a otro. En ese remolque se transporta lo necesario para

recrear un parque fijo, con señales, rotondas, viarios, bicicletas, etc... Puede ser muy interesante como recurso y no es de un elevado coste, existen diferentes empresas del sector que en función de lo que podamos gastar nos hacen un presupuesto con lo básico. Claro está que podemos buscar otras opciones como el trasladar en material en otro vehículo, por lo que nos ahorramos el coste del carro.

A modo de curiosidad contaros que la Academia de Seguridad Pública de Extremadura o el Instituto Balear de Seguridad Pública, tienen varios remolques completamente dotados que ceden a los Ayuntamientos de manera gratuita para trasladar por las distintas localidades. En este caso se requiere que los monitores estén formados y una memoria de la actividad.

En algunas Jefaturas Provinciales de Tráfico pueden tener algún material que ceden igualmente bajo petición y reserva.

PARQUES IMAGINADOS

A lo largo de este curso y de otros, has leído varias veces eso de que El mejor recurso eres tu. A lo largo de nuestra experiencia en la formación de monitores de Educación Vial, hemos trabajado con policías con un gran presupuesto para gastar en materia de Educación Vial y con compañeros que tienen presupuesto 0€, con todos tenemos que tener soluciones. Es muy fácil que si trabajas en un localidad con Centro de Educación Vial fijo y portátil, este apartado, no te aporte nada. Pero hay muchos compañeros que para poder realizar una actividad en el patio, tienen que ingerírselas. Te ponemos algunos ejemplos.

Para las señales de tráfico puedes hacer un taller y fabricarlas bien en cartulinas o en gomaeva, depende de tu gusto y edad de los niños. Este taller lo puedes hacer tu directamente o proponérselo al profesorado para hacer en otras clases. A veces incluso en talleres con el AMPA puede funcionar. Tu decides qué señales vas a poner en la pista y les dices cuántas tienen que fabricar. Para sujetar las señales dos opciones.

- a) En todos los colegios hay picas y bases que usan en Educación Física y ahí podemos poner las señales que han fabricado los niños.
- b) Podemos hacer que nos traigan botellas de plástico de 2 litros, llenas de arena o piedras y con un palito para sujetar las señales.

Para limitar los carriles de nuevo varias opciones:

- a) Usa tiza para pintar (en la pista de futbol por ejemplo) así delimitas carriles.
- b) Usa cinta policial que vas anudando a conos o neumáticos u otras botellas como las de antes, así marcas unas zonas que no pueden invadir.

En estos casos lo mejor es pedir que traigan sus propios vehículos al cole, como recomendación, avisa al profesorado con antelación y que le manden a la familia una nota unos días antes que les indique:

- Que revisen los neumáticos, los inflen.
- Que revisen los frenos
- Que comprueben la altura del sillín y a la adapten a sus hijos
- Y que sólo se usarán vehículos de movilidad activa.
- Bici o (lo que cada uno tenga de opción)
- No podrá realizarse la actividad con vehículos eléctricos o similares.

Quizás no sea el mejor Parque de Educación Vial que hayas visto, pero te aseguramos que funciona y que al ser materiales hechos por los propios alumnos, lo van a ver como suyo. Imaginación al poder.

PARQUES PRIVADOS

En este caso os ponemos el ejemplo de un Centro que lleva funcionando más de veinte años, El Parque Polo, de Pamplona (Navarra).

El Parque Polo, que se encuentra dentro de las instalaciones de Volkswagen Navarra y ocupa una superficie de más de 20.000 metros cuadrados, inició su actividad en el año 1999 con el objetivo de formar a escolares de entre 5 y 14 años en materia de educación vial. El Parque responde a la estrategia de responsabilidad social de Volkswagen Navarra que tiene, como uno de sus pilares, el fomento de la educación vial y de una movilidad sostenible.

Las actividades del Parque van desde la formación teórica o de primeros auxilios hasta pruebas prácticas de mecánica o conducción de karts y ciclomotores. Además, organiza campamentos de idiomas o iniciativas como “Generación Polo”, siempre bajo la óptica de la educación vial.

Una de las últimas actividades incluidas en la programación fija del Parque son los “Think Blue. Workshops”, que tienen como objetivo difundir de forma amena y atractiva la filosofía “Think Blue.” de Volkswagen, bajo la que la marca engloba su estrategia en el terreno de la movilidad sostenible y el respeto al medio ambiente.

El Parque tiene un equipo formado por una coordinadora y varios monitores, que cuentan con el apoyo de agentes municipales o forales. Todo ello gestionado desde el área de Responsabilidad Social Corporativa de Volkswagen Navarra.

A través de esos proyectos de educación vial forman al alumnado en valores humanos para el desarrollo personal y social, tales como el respeto, la solidaridad, la tolerancia y la prudencia, entre otros.

La Fundación Parque Polo con su proyecto educativo, tiene como misión llegar con programas educativos a la población navarra a través de los centros educativos, asociaciones, ONG, empresas... para aportar nuestra contribución en la disminución de la accidentabilidad motivada por los comportamientos inadecuados como peatones, conductores o viajeros, a través de actividades teórico prácticas en las que por medio de una dinámica activa y participativa ponen en práctica los conocimientos adquiridos en situaciones de tráfico casi reales. Gracias a esos proyectos de educación vial, forman de manera segura y sostenible a los alumnos en valores humanos insustituibles para el desarrollo personal y social tales como el respeto, la solidaridad, la verdad, la tolerancia, la honestidad, la prudencia, el autodominio y la serenidad entre otros.

Forman a los más pequeños en educación vial. Nuestras instalaciones están acondicionadas para reproducir de un modo casi real todas las situaciones referentes al tráfico.

A través de diferentes programas intentan conseguir que cada participante aprenda a comportarse correctamente como usuario de la vía pública, bien como peatón o como viajero, tanto del transporte público como privado, o como conductor de karts a pedales o de bicicletas. Se trata de que adquieran los conocimientos referentes a educación vial con la práctica de una forma amena y divertida.

Nuestros programas se desarrollan principalmente dentro del Parque Polo, aunque también fuera de él, y se enmarcan en dos grandes grupos: programas educativos y lúdico- educativos.

<https://vw-navarra.es/quienes-somos/>

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 nuestro alumnado, 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. Todo ello a través de juegos y preguntas con respuestas dinámicas.
- 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.
- La valoración del profesorado también nos aportará mucha información, elabora un cuestionario por ejemplo de google docs y pásale el enlace al profesorado, eso te ayuda a tener respuestas que se van ordenando a efectos estadísticos y te quitas el pasar un cuestionario en papel para luego tener que recoger otro día o elaborar las estadísticas.

