

El currículum, al expresarse a través de una praxis, cobra definitivo significado para los alumnos y para los profesores en las actividades que unos y otros realizan, y será en la realidad aquello que esa tamización permita que sea. (Gimeno Sacristán, 1999)



Ciudadanía y Participación

ESQUEMAS PRÁCTICOS PARA LA
ENSEÑANZA

ÁMBITO

EDUCACIÓN VIAL

SUBSECRETARÍA DE PROMOCIÓN DE IGUALDAD Y CALIDAD EDUCATIVA

2011

Estimados Colegas

En el marco de la nueva organización de la Educación Secundaria, de la actualización curricular que ella define y de la creación del espacio *Ciudadanía y Participación* en primer y segundo año de la Educación Secundaria Obligatoria, ponemos a disposición de Ustedes estos materiales de desarrollo curricular. Es nuestro propósito acompañar los procesos de enseñanza que se ponen en marcha, que implican el aprendizaje de los jóvenes y que tienen su origen en las actividades y decisiones pedagógicas que cada profesor despliega.

Posicionar en un lugar central a las prácticas pedagógicas requiere asumir la responsabilidad de acompañar los profundos cambios que presenta la enseñanza del espacio curricular *Ciudadanía y Participación*. Tales cambios tienen sus fundamentos en la aspiración de formar mejores ciudadanas y ciudadanos, comprometidos éticamente con el mundo que les toca vivir, a partir de capacidades específicas que la escuela contribuye a desarrollar: estar con otros, valorar críticamente, expresarse y participar...

Las transformaciones acaecidas en la producción, circulación y transmisión de conocimientos y que impactaron sobre la escuela, agente natural de la transmisión, nos llevó a reorganizar los saberes tradicionales de la ética y la ciudadanía, así como a incorporar aquellos que estaban ya instalados en las prácticas sociales y culturales, pero no en el currículum escolar.

Nuestro campo de conocimiento ha sido renovado *en forma horizontal*, al incorporarse a la enseñanza desde la Educación Inicial (*Identidad y Convivencia*) y atravesando casi todas las etapas de la escolaridad; y también *en forma vertical* mediante una organización curricular y didáctica novedosa.

¿En que consiste esta novedad?

La propuesta de *Ciudadanía y Participación* intenta hacer más específicos los saberes de la Formación Ética y Ciudadana promoviendo la **enseñanza a partir de ámbitos de interés, diversos formatos curriculares y prácticas pedagógicas de participación efectivas.**

La perspectiva didáctica que sostiene el diseño curricular consiste en **especificar** la enseñanza y el aprendizaje de contenidos propios del campo de conocimiento desde ámbitos de experiencia de los jóvenes. Por lo tanto, a lo largo de dos años del Ciclo Básico, los contenidos específicos presentes en cada uno de los ejes aportarán conocimientos singulares, a partir de la perspectiva ética, identitaria o político ciudadana, a ciertos ámbitos de experiencia cultural - ***Ambiente, Sexualidad, Tecnologías de la Información y la Comunicación, Salud, Alimentación y Adicciones, Convivencia, otros (Cooperativismo y Mutualismo Escolar, Educación Vial, etc.)***- para la reconstrucción crítica de la realidad. Se espera que se constituyan en espacios de construcción de ciudadanía desde acciones de participación efectivas. Requieren necesariamente de la articulación o *pregnancia* con otras áreas del currículum, que aportan conocimientos específicos sobre el ámbito particular.

La integración de contenidos y el modelo didáctico implican **ineludiblemente** la planificación de una propuesta de enseñanza que contribuya a que los estudiantes **conozcan las normas que regulan el campo cultural** en cuestión; **comprendan los procesos históricos sociales y culturales** involucrados en cada uno de los ámbitos; **valoren críticamente las prácticas sociales y subjetivas** que determinan esas experiencias culturales; **descubran cómo contribuyen a construir identidades** y **ejecuten acciones de intervención en el ámbito**, adecuadas a las posibilidades personales, comunitarias y escolares.

LOS ESQUEMAS PRÁCTICOS U ORIENTADORES DE LA ENSEÑANZA

Los Esquemas de esta “serie” poseen características particulares:

- Están organizados con diferentes formatos, abordan un tema generativo o un aprendizaje particular o se abren a la construcción de varios aprendizajes; pueden sugerir otros temas o aprendizajes o dejar esta alternativa al docente en función del contexto...
- En cada esquema se incluye:
 - ✓ una presentación del Ámbito y su vinculación con la Ciudadanía,
 - ✓ conceptos específicos del Ámbito desarrollados brevemente,
 - ✓ temáticas relevantes a partir de las cuales se puede vertebrar la enseñanza de la ciudadanía,
 - ✓ selección de los objetivos, aprendizajes y contenidos de cada uno de los ejes a ser abordados a partir de dichas temáticas,
 - ✓ recursos y actividades para trabajar en relación con los aprendizajes,
 - ✓ posibles articulaciones con otros espacios curriculares,
 - ✓ propuesta de evaluación,
 - ✓ un anexo que incluye materiales para abordar otros casos y/o problemáticas del ámbito, así como documentos relevantes.
- Las particularidades que presentan los esquemas se deben a que han sido pensados atendiendo a la tradición didáctica de los ámbitos respectivos, a los proyectos y programas existentes para el tratamiento de los mismos y de los contenidos específicos de la disciplina escolar.
- Los temas generativos o aprendizajes propuestos se abordan desde información de interés y actualizada para los jóvenes, pero puede ser modificada por cada docente teniendo en cuenta el contexto de implementación. Por lo tanto, **no constituyen un “manual” o texto para el aula.**

Sin duda, no son éstas las únicas alternativas para la enseñanza... seguramente, las que aquí se presentan serán enriquecidas en cada escuela y en cada aula a partir de la experiencia de directivos y docentes, así como de las demandas e iniciativas de los estudiantes.

Referencia bibliográfica

Gimeno Sacristán, J. (1999). El currículum en la acción: la arquitectura de la práctica. En *El currículum: una reflexión sobre la práctica*. Recuperado el 18 de setiembre de 2011, de http://cvonline.uaeh.edu.mx/Cursos/Especialidad/TecnologiaEducativaG13/Modulo4/unidad_1/lec_3_el_curriculm_en_la_accion.pdf

Documentos

Gobierno de Córdoba, Ministerio de Educación. Secretaría de Educación. Subsecretaría de Promoción de Igualdad y Calidad Educativa (2011). *Encuadre General de la Educación Secundaria. 2011-2015*. Córdoba, Argentina: Autor.

Gobierno de Córdoba. Ministerio de Educación de la Provincia de Córdoba. Secretaría de Educación. Subsecretaría de Promoción de Igualdad y Calidad Educativa (2011). **Implementación de las Orientaciones de la Educación Secundaria en la provincia de Córdoba. Sugerencias para la Enseñanza y la evaluación de los aprendizajes.** Documento de trabajo. Recuperado el 12 de agosto de 2011, de <http://www.igualdadycalidadcba.gov.ar/SIPEC-CBA/publicaciones/EducacionSecundaria/SugerenciasImplementacion.pdf>

1. PRESENTACIÓN DEL ÁMBITO

Nuestro transitar ocurre en un tiempo y en un espacio influyendo en nuestro andar y en el de otros; por ello, podemos decir que la forma en que nos conducimos por el espacio público es una construcción cultural.

De acuerdo con datos de la Organización Mundial de la Salud, se estima que en el mundo 1.552.000 personas mueren (más de 3.400 por día) a causa de traumatismos provocados por accidentes de circulación, a lo que se le suman más de 15.000.000 lesionados. Como resultado, si no se asumen políticas activas de prevención para el año 2020, los accidentes de circulación pasarían a ocupar el tercer lugar en las causas de muerte y lesiones.

Ante esta situación, es necesario crear una cultura de tránsito basada en la prevención de accidentes, a partir de la toma de conciencia acerca de los factores de riesgo más comunes. Se trata de promover, desde la escuela, saberes para la circulación y el tránsito seguro en la vía pública, entendiendo que esta última constituye un espacio complejo y conflictivo, reglado, surcado por intereses diversos, que demandan una toma de decisiones conciente e informada. Supone también enfatizar el concepto de tránsito como derecho y como construcción social y desnaturalizar su representación habitual.

La Educación Vial debe apelar al desarrollo de los estudiantes como ciudadanos y, a la vez, promover la adquisición de aprendizajes de observación, conductas de autoprotección, solidaridad, respeto, convivencia y superación de conflictos en distintos espacios y roles.

Por todo esto, el desafío consiste en hacer de las escuelas un espacio educativo que posibilite el proceso real de apropiación de conocimientos y formación de hábitos, a través de la creación de ambientes y entornos de aprendizaje que favorezcan la comunicación, la cooperación, el debate, el intercambio de experiencias, la reflexión.

La incorporación de la Educación Vial en el ámbito de las escuelas provinciales está contemplada por un Encuadre Legal:

- La *Ley Provincial de Educación* N° 9870, que en sus artículos 9° y 10° contemplan la Educación Vial que, entre los Fines y Objetivos de la Educación Provincial, establece el de *Asegurar el conocimiento y respeto de las normas de tránsito y desarrollar actitudes y comportamientos seguros, responsables y solidarios en la vía pública.*
- La *Resolución N°40/08* del Consejo Federal de Educación.

También cabe destacar que la Asamblea General de las Naciones Unidas, en su resolución A/RES/64/255, declaró el período 2011-2020 como **Decenio de Acciones para la Seguridad Vial** con el objetivo de estabilizar y después reducir las cifras preventivas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo, para lo cual se intensificarán las actividades en los planos Nacionales, Regionales y Mundial.

Abordar en el espacio curricular Ciudadanía y Participación el Ámbito de la Educación Vial permite:

- Lograr una escuela que integre a todos y se integre en el ambiente social y natural.
- Contribuir a la comprensión de los hechos viales como hechos sociales relevantes, enmarcados en la historia y la cultura de cada comunidad.
- Promover la reflexión sobre la complejidad del espacio público y del fenómeno vial.

- Establecer una revisión crítica sobre el modelo de circulación de los ciudadanos y sobre todo sobre sus actitudes en los roles de transeúntes.
- Promover la apropiación de normas que regulan el tránsito en relación con los derechos y obligaciones de los ciudadanos.
- Aportar a la toma de conciencia para el ejercicio de un uso responsable, conciente, respetuoso y solidario de la vía pública, y para proteger la propia vida y la de los demás, a favor del bien común.



“...es necesario trabajar desde las escuelas para reconfigurar el espacio de circulación que compartimos, para desnaturalizar las prácticas de tránsito, hacer visible el papel fundamental de la intervención humana en ese contexto y recuperar el sentido social del cuidado de sí mismo y del otro, en la vía pública” (Argentina, Ministerio de Educación, Agencia Nacional de Seguridad Vial, p.11).

El Ámbito Educación Vial aporta a la práctica ciudadana y democrática en tanto implica: conocimiento de derechos, obligaciones y responsabilidades; conocimiento del contexto en el que la acción se inserta, conocimiento de las consecuencias de la acción.

Objetivos propios de la incorporación de la Educación Vial a la Formación Ciudadana

- Conocer y practicar formas democráticas de participación en la vida ciudadana, valorando el dialogo argumentativo como herramienta para afrontar conflictos en diversos ámbitos y debatir temas relacionados con normas y valores.
- Desarrollar la reflexión crítica y la deliberación argumentativa en torno a temas relevantes de la realidad social.
- Desarrollar habilidades para la circulación autónoma y segura por la vía pública como peatones, usuarios y conductores de medios de transporte.
- Asumir un papel activo en la construcción sociocultural, a partir de la participación protagónica en proyectos de intervención, desarrollando la responsabilidad individual y grupal.
- Organizar la búsqueda y el procesamiento de la información para el análisis de problemas socio-comunitarios.

Algunas temáticas que se podrían trabajar

- ◆ **Importancia y necesidad del uso adecuado de la vía pública como modo de mejorar la convivencia.**
- ◆ **Hábitos de conductas seguras al transitar la vía pública.**
- ◆ **Educación Vial, derechos y deberes ciudadanos.**
- ◆ **Los lenguajes del tránsito.**
- ◆ **Normas de tránsito y de prevención de accidentes.**
- ◆ **Campañas de publicidad: análisis crítico.**
- ◆ **Derecho de los transportados.**
- ◆ **La convivencia en la vía pública y en la comunidad de pertenencia, normas, convivencia social y conflictos, ordenanzas y leyes, consecuencias de los siniestros viales en la sociedad.**

APRENDIZAJES Y CONTENIDOS (por Eje)

ÁMBITO EDUCACIÓN VIAL

EJES	REFLEXIÓN ETICA	CONSTRUCCIÓN HISTORICA DE LAS IDENTIDADES	DERECHOS Y PARTICIPACIÓN	INTERVENCIÓN SOCIOCOMUNITARIA
APRENDIZAJES Y CONTENIDOS	<p>-Distinción entre las acciones libres y no libres y su vinculación con el problema de la responsabilidad, a través del análisis de casos y dilemas reales e hipotéticos.</p> <p>-Ejercicio del diálogo argumentativo y su valoración como herramienta para la explicitación de desacuerdos, la construcción de acuerdos, la resolución de conflictos, la apertura a puntos de vista diversos.</p>	<p>-Conocimiento y reflexión acerca de modelos corporales presentes en los medios de comunicación, en la publicidad, y en las representaciones artísticas identificando estereotipos y su incidencia en la construcción de la propia identidad y de identidades juveniles.</p> <p>-Reconocimiento de que nuestros modos de sentir y pensar se modifican en la trayectoria biográfica a partir de diferentes situaciones, relaciones y contextos</p>	<p>-Reconocimiento y valoración de la democracia como sistema de vida.</p> <p>-Conocimiento de derechos, deberes y garantías constitucionales, en relación con la responsabilidad ciudadana.</p> <p>-Comprensión crítica de normas y criterios de tránsito para la circulación autónoma y segura por la vía pública como peatones, usuarios y conductores de medios de transporte.</p> <p>-Identificación de grados de responsabilidad personal y social de intervención sobre factores que influyen en la problemática del tránsito.</p>	<p>-Análisis y valoración de experiencias escolares de intervención sociocomunitarias (aprendizajes-servicio, acción solidaria, etc.)</p> <p>-Aplicación de instrumentos de recolección de datos (encuestas, entrevistas.)</p> <p>-Reflexión acerca de las disposiciones éticas y los modos de responsabilidad ciudadana involucrados en el trabajo sociocomunitario.</p>

2. DESARROLLO DE LA PROPUESTA

La propuesta organiza una serie de actividades posibles en el marco de una **JORNADA DE PROFUNDIZACIÓN TEMÁTICA**. Según lo que se expresa en el Encuadre General de la Educación Secundaria 2011- 2015 (Gobierno de Córdoba, Ministerio de Educación, 2011), estas Jornadas - en el marco de los *Lineamientos Políticos y Estratégicos de La Educación Secundaria Obligatoria*- responden a la necesidad de:

Ampliar, enriquecer y diversificar las experiencias educativas que la Escuela Secundaria ofrece a los estudiantes.

Generar **oportunidades** que

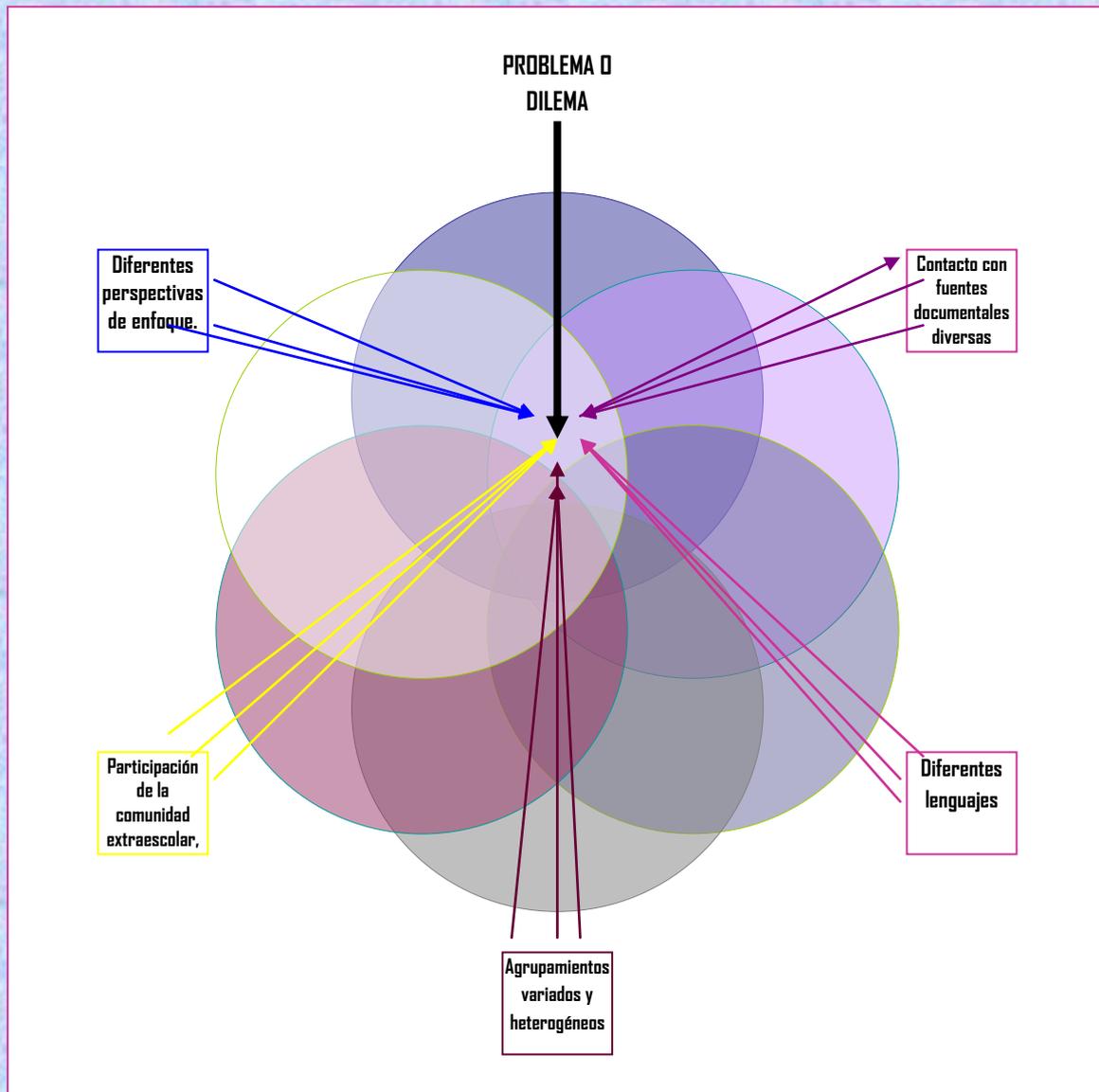
habiliten **espacios diversos** para la **apropiación y construcción de saberes**;

favorezcan el **abordaje de temáticas complejas y relevantes** del mundo contemporáneo y de aquellas especialmente importantes en la experiencia vital de adolescentes y jóvenes en nuestra sociedad;

permitan a los estudiantes **poner en diálogo sus explicaciones sobre el mundo con aquellas que conforman el acervo cultural social**;

flexibilicen **tiempos, espacios y agrupamientos**.

Componentes Organizativos de la Jornada de profundización temática



ACTIVIDADES
CIRCUITO DE TALLERES



CIERRE
SOCIALIZACIÓN Y
DISCUSIÓN
ATENEOS

Durante la Jornada, los estudiantes participarán en distintas instancias previamente organizadas por los docentes, con eje en aprendizajes y contenidos de Ciudadanía y Participación, pero con aportes e intervención de otros espacios curriculares. Entre sus propósitos, se destaca el de implicar en la formación de los estudiantes a toda la comunidad (familias, vecinos, asociaciones, etc.), debido a que la circulación segura es resultado tanto de las conductas y actitudes individuales como de las políticas y acciones que se desarrollan de manera institucional y social.

Se presentan, a continuación, algunas actividades posibles.

CIRCUITO DE TALLERES

TALLER DE RECOPIACIÓN, ANÁLISIS Y DIFUSIÓN DE MATERIALES DE EDUCACIÓN VIAL YA EXISTENTES.

Teniendo en cuenta diferentes grupos de destinatarios posibles, los estudiantes deberán proceder a la selección de materiales **orientados a la educación para la convivencia y la ciudadanía**, y sistematizarlos en diferentes soportes de difusión: **boletín informativo digital, fascículos artesanales, blog temático**, entre otras posibilidades.

TALLER DE ANÁLISIS DE VIDEOS

El eje de la actividad estará centrado en el abordaje de los siguientes aprendizajes y contenidos:

- **Comprensión crítica de normas y criterios de tránsito para la circulación autónoma y segura por la vía pública como peatones, usuarios y conductores de medios de transporte.**
- **Identificación de grados de responsabilidad personal y social de intervención sobre factores que influyen en la problemática del tránsito.**

Algunos videos sugeridos

Para reflexionar sobre derechos y obligaciones de los peatones.

<http://www.youtube.com/watch?v=yjFPnUrT98k>

Para analizar la relación entre cultura vial y valores ciudadanos.

<http://www.youtube.com/watch?v=xb7OfuSnJ9I>

Para entender que si conducimos pensando en los demás hay sitio para todos.

<http://www.youtube.com/watch?v=k7h8hPhd8OE>

Mejor hablar de ciertas cosas: Seguridad vial urbana

<http://www.encuentro.gov.ar/content.aspx?id=1920>

TALLER DE ANÁLISIS DE CAMPAÑAS PUBLICITARIAS

Algunos aspectos a tener en cuenta en el análisis:

- ✓ Análisis del **contexto institucional** productor de la campaña y de los consecuentes propósitos y motivaciones.
- ✓ Análisis del **contenido** de la pieza publicitaria
- ✓ Análisis del **destinatario previsto** por la pieza publicitaria
- ✓ Análisis de la **propuesta explícita o implícita** en el aviso
- ✓ Análisis de las **estrategias utilizadas** (tratamiento creativo publicitario conocido como “escenas o trozos de vida”, “línea dramática”, “línea reflexiva”, “línea humorística”...)
- ✓ Análisis de los **aspectos a los cuales se asocia la seguridad vial**.
- ✓ Análisis de las **fortalezas y debilidades** de la pieza publicitaria en cuanto a su **posible impacto y efectividad**.





Cuidá tu vida

Respetar las normas
Es respetar a tu prójimo.
Sentir la vida es...
Paciencia de vez en cuando
Es prudencia al conducir.
Tomarte tiempo
Es amar tu vida y la de los demás.
Mejor cambiemos actitudes,
O no podremos disfrutar
Sintiéndonos culpables de alguna desgracia.

respetá la mía...

Al conducir, hágalo...



sin alcohol



sin celular



con cinturón



con casco

DIRECCIÓN
Salud Mental

DIRECCIÓN
Tránsito y Seguridad Vial

AFÉRRATE A LA **vida**

Usa el cinturón de seguridad

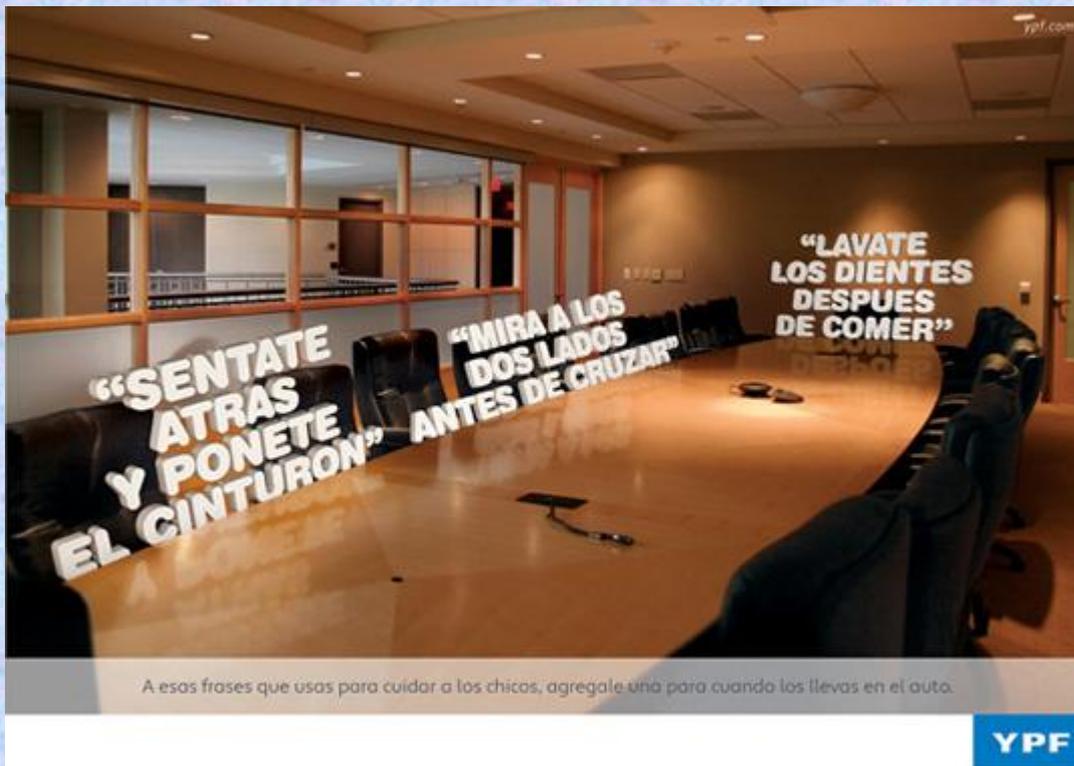
EL ALCOHOL

Te puede dejar sin una *Gota* de **vida**

MINUTO

ES MEJOR PERDER UN MINUTO EN LA VIDA
QUE LA VIDA EN UN MINUTO

“Campaña Nacional de Educación Vial” del Instituto Nacional de Transporte Terrestre (Venezuela)





A esas frases que usas para cuidar a los chicos, agregale una para cuando los llevas en el auto.

YPF



A esas frases que usas para cuidar a los chicos, agregale una para cuando los llevas en el auto.

YPF



FOLLETO PARA ESCUELAS

Campaña Nacional Estrellas Amarillas



¿POR QUE LAS ESTRELLAS?

- Porque representa mucho más que un simple icono
- Porque simbolizan el cielo
- Porque cada estrella simboliza, un ser querido
- Porque con su luz nos iluminan el camino a seguir

de vos depende NO sumar una estrella mas al cielo

Laura - 21 años
Una víctima más



www.fundalauracristina.org.ar
julioambrosioed@gmail.com



MUNICIPALIDAD DE JESUS MARIA
San Martín 598 - (03525) 443776 / 443777
Jesus María - Córdoba



Spot *Abraza la vida.*

http://www.youtube.com/watch?v=papQWYc_YWY

TALLER DE ANÁLISIS Y PRODUCCIÓN FOTOGRÁFICA¹

◆ SESIONES DE ANÁLISIS

Trabajo con fotografías sobre problemáticas asociadas a las relaciones con los otros en el ESPACIO PÚBLICO.

Algunos interrogantes que podrían orientar el análisis y la reflexión

¿Qué tipo de relaciones entre las personas se ponen de manifiesto (de interés, de reconocimiento, de agresión, de indiferencia, de invasión...)?

¿Tenemos todos las mismas posibilidades de circular por el espacio público?

¿Dónde empieza y termina el derecho de cada uno?

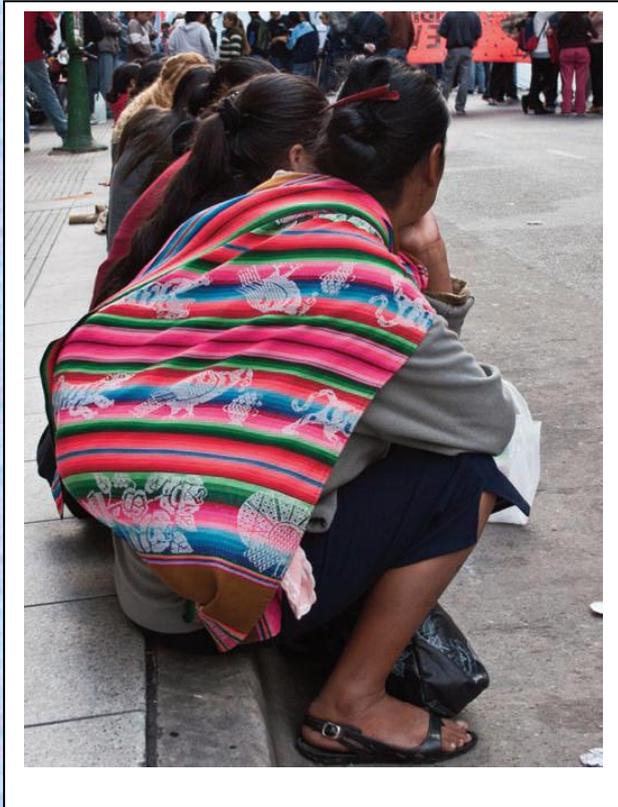


¹ Para esta propuesta, se toman aportes de *Educación vial, Convivir en el espacio público*, producido por el Ministerio de Educación de la Nación y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en el marco del Programa de Educación Vial.



El **espacio público** se constituye como un conjunto de infraestructuras y equipamientos, y como ámbito de expresión de la vida social. Se denominan así en oposición a los ámbitos privados, ya que remiten a los lugares que pertenecen a la comunidad en su conjunto. En él conviven las distintas formas de movilidad de personas y vehículos, pero también forman parte de él todos los ámbitos compartidos, los lugares de socialización y encuentro, de intercambio y expresión de la vida social.

Como espacio de todos los ciudadanos cumple una función social: todas las personas tienen derecho a usar los espacios públicos, son de libre acceso y están pensados para posibilitar el intercambio social y el esparcimiento.



◆ SESIONES DE PRODUCCIÓN

Los estudiantes seleccionan fotografías (o toman algunas con teléfonos celulares o cámaras); colocan a cada una un título de carácter connotativo y producen un texto reflexivo acorde, en relación con **la convivencia en el espacio público**. La versión definitiva se realiza a manera de **tarjetones**.

TALLER DE ANÁLISIS DE INFORMACIÓN (estudios, estadísticas, noticias)

El análisis podría focalizarse, entre otros, en los siguientes aspectos:

- ◆ **Responsabilidad: consecuencias de la autonomía y reconocimiento de límites.**
- ◆ **El papel del riesgo.**
- ◆ **La relación con las normas y con el Estado.**
- ◆ **El papel de las normas jurídicas y del Estado.**

Podrán utilizarse, entre otros, los siguientes materiales.

Revista "luchemos por la vida" - Año 4 - N° 11

¡¡PELIGRO!!

¡Bicicletas a la vista!

Cada día nuevas bicicletas se incorporan a la jungla del tránsito. Conforman el sector más vulnerable de los conductores de los vehículos y circulan desprotegidos y temerariamente. Si lo duda, repase las cifras de esta investigación.

Al calor de una nueva conciencia ecológica, de la búsqueda de hábitos más saludables, y por razones económicas, tanto de los empresarios del sector (especialmente importadores, que encolumnados y muchas veces, "camuflados" en asociaciones de ciclistas, organizan eventos para incentivarla), como de las necesidades de usuarios de escasos recursos que encuentran en este medio un transporte accesible, el uso de la bicicleta esta creciendo rápidamente.

Algunas autoridades municipales se suman al fenómeno con el diseño de bicisendas que, si bien han comenzado a

construirse lentamente, se constituyen en un estímulo extra para que la cantidad de ciclistas aumente. La cuestión es que se ha decidido dar impulso a la integración de un nuevo usuario de la vía, sin estudiar las condiciones necesarias para esa integración. Las bicisendas son necesarias pero no suficientes.

El factor humano

Hay quienes aplauden la iniciativa, convencidos de que se está acompañando una tendencia que, en muchos países desarrollados es exitosa. Pero las diferencias entre esos países y el nuestro en cuanto al tránsito son profundas.

En nuestro país, los ciclistas se integran a circular en un complejo y caótico tránsito, desprotegidos y no conscientes de su rol y de los riesgos que afrontan. Y los accidentes se suceden.

Para estudiar el comportamiento de los ciclistas en el sistema del tránsito, **Luchemos por la Vida** realizó una observación sistemática de esta población, con los resultados que aquí se presentan.

Las cifras expresan de manera contundente una inquietante realidad: la mayoría de los ciclistas circulan sin respetar las normas básicas del tránsito, tanto en lo relativo a la circulación

(sentido del tránsito, respeto al semáforo, etc), como en cuanto a las disposiciones sobre el vehículo para poder circular (luces, reflectantes).

Existen dos factores principales que causan este estado de cosas:

-Falta de educación vial. La población de ciclistas, al igual que el resto de la población, no ha recibido educación vial de ninguna clase, tampoco para conducir bicicletas. No comprenden que, en tanto circulan por la calzada con un vehículo, deben, como conductores, conocer y respetar las reglas del tránsito.

-Falta de controles. Si el tránsito en general se encuentra descuidado por parte de las autoridades de aplicación de la ley, lo que puede apreciarse con solo circular un rato por cualquier calle, los ciclistas parecen invisibles para ella. Las bicicletas no existen para los agentes de tránsito. Esta indiferencia refuerza en los ciclistas la creencia de que las normas de tránsito no son para ellos.

Si la población no es educada, no sólo crecerá el uso de la bicicleta, crecerán los muertos por accidentes de tránsito en bicicleta.

Bicicletas en la vía pública

Investigación realizada por Luchemos por la Vida en la ciudad de Buenos Aires y alrededores, en el mes de agosto de 1998, sobre un total de 1.032 bicicletas observadas.

Circulación en contramano	41%
No se detienen ante el semáforo en rojo	72%
No respetan la prioridad peatonal	85%
No aminoran la velocidad en las esquinas	75%
No señalizan con sus brazos las maniobras	98%
No usan casco protector	84%
Carecen de luces	69%
No tienen reflectantes	40%

El celular un peligro para los peatones

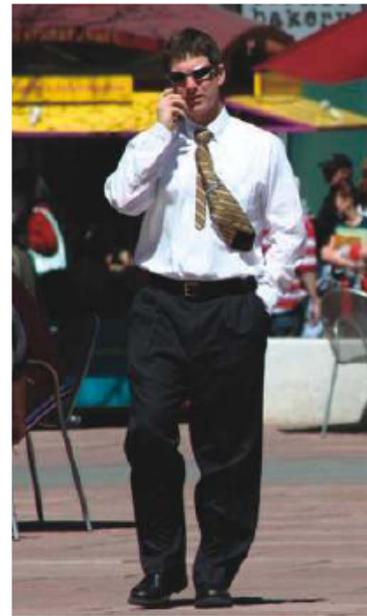
Hace años que la ciencia estudia las graves limitaciones que nuestro cerebro tiene para realizar dos tareas que demanden atención al mismo tiempo, y los investigadores han probado que es peligroso conducir mientras se habla por celular, aún con el sistema de manos libres. Sin embargo, **se han estudiado poco los efectos de caminar por la vía pública mientras se habla por celular**. Investigadoras australianas afirman que cuentan con **evidencias de que esto también puede ser muy riesgoso**.

Las doctoras Julie Hatfield y Susanne Murphy de la Universidad de Nueva Gales del Sur, en Australia, observaron que las personas que hablan por teléfono celular mientras caminan **prestan menos atención en las intersecciones de las calles**.

Observaron a más de 500 personas cuando cruzaban la calle y hallaron que aquellas que hablaban por teléfono parecían **más distraídas** que quienes no lo hacían.

En el estudio, cuyos resultados fueron publicados en la revista especializada "Accident Analysis & Prevention", los varones que hablaban por celular cruzaban más lentamente las intersecciones que carecían de señales de tránsito, y las mujeres que hablaban por teléfono no sólo cruzaban más despacio, sino que prestaban menos atención al tráfico antes de cruzar y **tendían a no esperar que los autos se detuvieran para cruzar**.

El problema real parece ser la distracción, tanto para los transeúntes, al cruzar la calle, como para los conductores.



Los científicos también notaron que algunos usuarios de teléfonos celulares **enviaban mensajes de texto mientras cruzaban**, lo que parece requerir más atención que hablar.

Fuente: Accident Analysis and Prevention, Volume 39, Issue 1, Enero 2007.

El drama en los chicos: la causa de muerte de 3 de cuatro entre los 15 y los 24

Según Andrés Franco, representante de UNICEF en Argentina, "las lesiones por accidentes son un problema de salud pública porque afectan de manera grave el desarrollo social y económico de amplios sectores de la población. Se estima que cada año millones de personas quedan con secuelas transitorias o permanentes de discapacidad que determinan restricciones en las funciones físicas y psicosociales y disminuyen su calidad de vida", y agrega: "Esto se suma al hecho de que en Argentina, los accidentes de tránsito son la primera causa de muerte en la población de 1 a 45 años y la causa de fallecimiento de 3 de cada 4 chicos entre los 15 y los 24 años.

Fuente: misionesonline.net

Un joven de 20 años de esta ciudad fue reconocido por el área de Tránsito municipal por su comportamiento ejemplar ante las autoridades comunales en materia de controles de alcoholemia.

21-12-2009

El joven de nombre Federico, que no quiso revelar su apellido, será premiado por su conducta ciudadana con un viaje a Villa Carlos Paz para él y un acompañante. A lo largo del año le hicieron 11 test y todos arrojaron resultados negativos, 0,00 de alcohol en sangre. Además el trato fue ejemplar con los inspectores. La política de control vehicular implementada por el municipio local, a través de la Dirección de Tránsito, también reconoce las buenas acciones de los conductores, especialmente de aquellos que en el fin de semana transitan por calles y rutas 8 y 33 respetando la no ingesta de alcohol.

El anuncio fue realizado por el director de Tránsito, Daniel Virelaude: "Reconocemos a un joven venadense al que han detenido varias veces a lo largo del año en diferentes controles y siempre tuvo buen trato con los inspectores, y al que siempre le dio 0,00 de alcohol cuando conducía en su coche. La idea es no sólo marcar aquellas situaciones conflictivas o errores que se cometen en la vía pública, sino distinguir a quienes pueden ser referentes, los cuales con su conducta evitan accidentes".

Actitud para imitar. "Estamos premiando a alguien que está haciendo lo que debe hacer como algo normal, pero sabemos que el tránsito es complicado, si bien tuvo un cambio positivo en los últimos tiempos. Felicitamos a Federico y a su familia, y en él incentivamos a los jóvenes a que imiten esta actitud", remarcó Franco Balzaretto, coordinador de Juventud y Tercera

Edad, área desde la que se instrumentará el viaje.

Virelaude afirmó que la Dirección de Tránsito está trabajando coordinadamente con la policía y Gendarmería para iniciar la temporada estival, y anunció que en breve se dará a conocer el plan de control ante las fiestas. "Los años anteriores tuvimos muy buenos resultados con esta metodología de trabajo, donde seguramente aceitaremos algunas cuestiones, pero seguimos haciendo controles diarios, en diferentes lugares y horarios", agregó. Asimismo indicó que si bien se ve una reducción en la cantidad de víctimas fatales en Venado, "el 60% tiene que ver con las motos. Es la gran preocupación y merecerá algunos ajustes que serán acordados con las fuerzas de seguridad". En este aspecto —agregó— "es probable que en ciertas zonas se utilicen operativos tipo cerrojo, sin que el conductor conozca en qué punto urbano se hallará el control vial, considerando que los jóvenes, tras identificar los procedimientos por la señalización, suelen esquivarlos transitando en contramano, y provocando riesgos mayores".

Día clave. Respecto de los domingos, día particularmente conflictivo, "la idea es fortalecer controles, veremos cómo se desenvuelve la población en vacaciones, ya que datos de otros años indican que enero y febrero son los de menos accidentes en relación a otros". "Este trabajo no es cerrado, se irá ejecutando paulatinamente según los resultados. Respecto de las rutas, estuvimos trabajando en controles de alcoholemia con personal policial incluyendo a camioneros, y la semana próxima tendremos novedades sobre el paso del (rally) Dakar por Venado", confió Virelaude.

Fuente: Diario La Capital -Rosario

Con respecto al estudio de las normas, en la escuela secundaria es necesaria su complejización como parte de la formación ciudadana de los adolescentes. Incluye el reconocimiento de la necesidad de cumplir con las regulaciones vigentes, pero también el conocimiento de los procesos de elaboración y promulgación de leyes, la participación en la construcción normativa y el análisis crítico acerca de los modos en que se aplican las normas en distintos casos y contextos.

INFORME ESPECIAL²

El negocio detrás de las cifras de accidentes viales

No existe una estadística oficial sobre víctimas viales. Diferentes ONG se acusan entre ellas de falsear datos para lucrar con la muerte. Pero los accidentes no paran.

11.03.2008



Desgracias argentinas. El 25 de enero pasado chocaron un Citroën C3 y un Renault 12 en el kilómetro 31 de la ruta 19, provincia de Santa Fe. Murieron cuatro personas.

No sólo las rutas argentinas son tierra de nadie: las cifras que contabilizan a las víctimas mortales de accidentes de tránsito están fuera de control. Las ONG que se ocupan del tema no están de acuerdo sobre el número de muertes. El 2007 fue declarado por Néstor Kirchner como el año de la Seguridad Vial, pero el ímpetu no se plasmó en estadísticas precisas.

El Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito (RENAT), que tiene a su cargo la estadística de accidentología vial del país, en febrero todavía no había publicado los datos de 2007.

Todo depende de qué se lee. El último informe del Centro de Experimentación y Seguridad Vial (CESVI) habló de 114 muertos en accidentes de tránsito en enero

de 2008.

Promedio: 3,6 muertes diarias. El tema ocupó la tapa de los diarios: se sugería que enero fue el mes más trágico de los últimos años. Pero en su blog, Juan Carr, titular de Red Solidaria, opinó que no: que el número de accidentes había disminuido.

Podría pasar por un acto de incorrección política, pero al comparar las mediciones con las cifras de la Defensoría del Pueblo de la Nación surge que en enero de 2007 se produjeron 328 muertes en accidentes de tránsito.

Es decir: en el mismo mes de 2008 hubo 217 muertes menos, lo que lo convierte en uno de los menos trágicos de los últimos años.

El domingo, después de ocurrida la tragedia de Dolores, medios de comunicación y páginas web publicaron las cifras de la ONG Luchemos por la Vida, que habla, llanamente, de ocho mil muertos en todo el 2007. Pero la cuenta no da, a pesar de que la muerte en las rutas del país es la guerra nuestra de cada día.

Aunque algunas ONG hablan de 21 muertes diarias, en promedio, en enero se produjeron menos de 4 muertes por día. Los accidentes viales implican, además de vidas irrecuperables, impacto económico y político. Las cifras dibujadas se mueven detrás de ellos. "Aún no está definido quién cuenta los datos de las víctimas. Hay manipulación por intereses", asegura Ema Cibotti, de la ONG Madres del Dolor.

Hace un mes, cuando el Senado trató el proyecto del Plan de Seguridad Vial, el ministro del Interior, Florencio Randazzo, habló de "más de 6.000 muertos por año". Los datos oficiales del RENAT hablan de 3.434 víctimas mortales en la primera mitad de 2007. El Ministerio de Justicia no quiso decir por qué no están las cifras del año completo.

El jefe del RENAT, Javier Puértolas, explicó

² Diario *Crítica de la Argentina*, 11-03-2008.

que los números llegan desordenadamente. “En general, los datos los suministra la policía provincial, pero en otros casos, como Neuquén, los envía el hospital”, expresó.

El RENAT aplica un índice basado en una estimación de la Organización Mundial de la Salud: el 33% de las víctimas con lesiones graves muere hasta los 30 días posteriores al accidente.

Ese porcentaje se suma a las víctimas mortales que se labran en el momento. Más de diez mil muertes por año. Una muerte por hora. Son las cifras que difunde la Fundación de Familiares y Víctimas de Accidentes de Tránsito (FAVAT).

La organización encabezada por el abogado Gregorio Dalbón dice basarse en datos oficiales. Pero la diferencia entre uno y otro es de 4.000. “No hay una cifra confiable.

El Estado debería ocuparse. En Luchemos por la Vida las estadísticas se elaboran sobre la base de los datos del RENAT y con correcciones posteriores. Pero es una estupidez inflarlas. Es verdad: son precarias”, dijo el doctor Alberto José Silveira, presidente de Luchemos por la Vida.

La falta de datos concretos es un bache donde florece la especulación. “En torno a los accidentes de tránsito hay negocios. Uno es el de los abogados que se hacen pasar por fundaciones, por ejemplo, Fundación Vida. O la Fundación de Familiares y Víctimas de Accidentes de Tránsito (FAVAT), que es un estudio jurídico”, dispara Silveira. Las cifras bajas muestran la falta de políticas de Estado. Las infladas, suben las pólizas de seguros, venden capacitaciones en educación vial y otorgan subsidios a algunas entidades que montan su negocio a partir de los accidentes de tránsito.

Los familiares se indignan. Padres en la Ruta, una ONG cordobesa de familias autoconvocadas tras la muerte de sus

hijos, denuncia que las cifras están dibujadas. “No hay datos confiables de accidentes. Hay ONG que lucran. Inflan números para recibir subsidios, vender cursos de capacitación, libros. No tienen escrúpulos. Ofrecen datos falsos”, dijo Raúl Malatini, coordinador de Padres en la Ruta.

Otra de las entidades criticadas es el Instituto de Seguridad y Educación Vial (ISEV). Llegó a hablar de 28 muertes por día. No da cifras al público: sólo a socios. Este centro privado, del que participa la Asociación Argentina de Compañías de Seguro, capacita a empresas, provincias y municipios, y consiguió un contrato con el Banco Mundial para asesorar a otros países en seguridad vial.

Al comparar las cifras oficiales con las de las ONG, la diferencia ronda el 20%. Sumado al 33% de corrección se obtienen cifras con mayor porcentaje virtual que real, como si los muertos no hubieran sido de carne y hueso.

Juan Carr: “Siempre es más tentador publicar cifras negativas”

¿Por qué no hay una estadística unificada sobre accidentes viales?

—Que no haya estadísticas unificadas es una falta de respeto a las víctimas. Los que no sufrimos una tragedia debatimos sobre esto, pero nos olvidamos y no escuchamos en serio el grito de las víctimas. Ante una epidemia que se lleva tantas muertes habría que hacer un comité de especialistas para combatir este flagelo.

En este caso, se deberían tomar medidas serias. No hay conciencia y nadie se sienta a combatir esto. Hay que unificar datos, esto es una catástrofe.

—¿Existen indicadores inflados?

—Cuando en temas como el hambre, accidentes, deserción escolar y violencia doméstica se inflan las cifras es porque uno o más estamos pensando en nuestro individualismo.

Personalmente pienso que esto se da por egoísmo y brillo personal. Cuando pasa esto nos estamos olvidando de las víctimas.

–¿Pero los accidentes bajaron?

–Sí, según datos de la Defensoría del Pueblo, sí.

–¿Por qué no se dice?

–Porque es más tentador dar cifras negativas. Nos sigue llamando más la atención la tragedia que una noticia alentadora.

Consumimos más la sangre y el horror. En Navidad, por ejemplo, hubo la mitad de muertes que el año pasado. Hay que tomar este descenso como una toma de conciencia. En esta conciencia creciente que parece ir adquiriendo la sociedad, es muy importante el aporte realizado por el denominado “efecto padres”, quienes después de cada tragedia se movilizan y se comprometen para mejorar la seguridad vial.

Padres de la Tragedia de Santa Fe, Madres del Dolor y Padres en la Ruta, entre otros.

–¿Piensa que hay gente que se beneficia con la tragedia?

–Es una duda que tenemos todos. No lo puedo aseverar. Cuando una persona fuma sabe que se daña. En cambio, el que viola las leyes no hace una relación directa con el daño que puede hacer. Se cree que nunca nos va a tocar. No están en la mente nuestra los daños de manejar ebrio, no usar cinturón, manejar a una velocidad imprudente. No tenemos incorporado que si violás normas te matás.

–¿Por qué piensa que hay tantas muertes?

–El problema radica en que no hay un encuentro entre el Estado, los ciudadanos, las empresas privadas. Está el hecho cultural del macho argentino. El que la tiene

más larga, el que no duerme bien antes de manejar, el que le cuenta a un amigo cuánto tardó en llegar a tal lado. La mayoría de las muertes son causadas por varones.

CIERRE DE LA JORNADA

ATENEOS EN LOS CUALES SE PROPONGA EL ANÁLISIS Y DISCUSIÓN COLECTIVA DE CASOS EN TORNO A LAS DIMENSIONES ÉTICA Y JURÍDICA DE LOS CONFLICTOS LIGADOS A LA CONVIVENCIA EN EL TRÁNSITO.

En el material de apoyo *Educación vial, Convivir en el espacio público*, producido por el Ministerio de Educación de la Nación y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en el marco del Programa de Educación Vial (pp52-72), se presentan relatos adecuados para:

- ✓ Reflexionar acerca de las posibles tensiones entre la autonomía y el interés público en el marco de la circulación vial.
- ✓ Reflexionar sobre los posibles conflictos de derechos que pueden presentarse a raíz de diferentes usos del espacio público.
- ✓ Analizar las posibles razones que explicarían las conductas negligentes de los conductores de vehículos.
- ✓ Reflexionar sobre los conceptos de libertad, responsabilidad y reconocimiento del otro.

Link de acceso: <http://www.educacionvial.gov.ar/pdf/material/secundario/publico .pdf>

Otras actividades posibles

- Paneles temáticos para exposición de conclusiones y producciones surgidas de los talleres.
- Galería de imágenes.
- Mesas de debate, con la participación de expertos, representantes de organizaciones gubernamentales y no gubernamentales.

Bibliografía

Argentina, Ministerio de Cultura y Educación de la Nación. (1999). *Defendamos la vida. Educación Vial*. Buenos Aires: La Llave.

Argentina, Ministerio de Educación, Ciencia y Tecnología (2007). *Educación Vial. Un camino hacia la vida*. Buenos Aires: Autor.

Argentina, Ministerio de Educación. Agencia Nacional de Seguridad Vial. Programa de Fortalecimiento de la Educación Vial. (s/f). *Educación vial, Convivir en el espacio público*. Buenos Aires: Autor.

España, Ministerio del Interior. Dirección General de Tráfico (2003). *Manual de Educación Vial*. Madrid: Autor.

Gobierno de Córdoba, Ministerio de Educación. Secretaría de Educación. Subsecretaría de Promoción de Igualdad y Calidad Educativa. Dirección General de Planeamiento e Información Educativa (2011a). *Encuadre General de la Educación Secundaria 2011-2015*. Córdoba, Argentina: Autor.

Gobierno de Córdoba, Ministerio de Educación. Secretaría de Educación. Subsecretaría de Promoción de Igualdad y Calidad Educativa. Dirección General de Planeamiento e Información Educativa (2011b). *Diseño Curricular de la Educación Secundaria. Ciclo Básico 2011-2015*. Córdoba, Argentina: Autor.

Grupo SANCOR Seguros (2007). Formador de Formadores Programa de Capacitación Docente para la Enseñanza de la Educación Vial en la Escuela. Sunchales, Argentina: Autor. Recuperado el 2 de diciembre de 2011, de http://www.educacionvial.gov.ar/pdf/material/secundario/publico_.pdf

Marco legal

Ley de Educación Nacional N° 26.206.

Ley de Educación Provincial N° 9.870

Ley Nacional de Tránsito N° 24.449.

Leyes Provinciales N° 8560 TO 2004 y N° 8937.

Resolución N° 40/8. Consejo Federal de Educación.

CAJA DE HERRAMIENTAS Y RECURSOS COMPLEMENTARIOS

Argentina, Ministerio de Educación. Agencia Nacional de Seguridad Vial. Programa de Fortalecimiento de la Educación Vial.

MATERIAL PARA DESCARGAR NIVEL SECUNDARIO

Territorios, comunidades y desplazamientos.

http://www.educacionvial.gov.ar/pdf/material/secundario/territorios_.pdf

Algunos recursos para reflexionar sobre la salud en el tránsito.

http://www.educacionvial.gov.ar/pdf/material/secundario/salud_.pdf

Convivir en el espacio público.

http://www.educacionvial.gov.ar/pdf/material/secundario/publico_.pdf

Tecnología, mercado y circulación.

http://www.educacionvial.gov.ar/pdf/material/secundario/tecnologia_.pdf

La primera licencia de conducir.

http://www.educacionvial.gov.ar/pdf/material/secundario/licencia_.pdf

ESPECIALES DE CANAL ENCUENTRO. EDUCACIÓN VIAL

<http://www.encuentro.gov.ar/Content.aspx?id=1943>

VIDEOS

<http://www.youtube.com/watch?v=wwdve9LU6sU> (Un segundo te cambia la vida)

<http://www.youtube.com/watch?v=7pXHPU-3GJ8> (Cinémática de choque con y sin cinturón)

<http://www.youtube.com/watch?v=B7W4Y-Zthqw> (Consejos para andar en bici)

Equipo de trabajo

Martha E Morales

Patricia Romero (Coordinación)

Silvia Vidales (colaboración)