

Escuela Segura



Programa de Educación
para la Seguridad Vial

Proyectos Educativos



Protección

Mutual de Seguros del Transporte
Público de Pasajeros

Instituto
de Seguridad
y Educación **Vial**
www.isev.com.ar



Los proyectos educativos, son el resultado del trabajo de capacitación llevado a cabo con distintos grupos de docentes, en donde se implementó el Programa de Educación para la Seguridad Vial - Escuela Segura.

Luego de finalizada la capacitación, el Programa contempla la realización de Proyectos Educativos, con la finalidad de poner plasmado en acciones concretas, la metodología pedagógica ofrecida en el curso.

De esta forma, el Proyecto se constituye en el fin de una etapa (la capacitación), pero en el comienzo de otra nueva, que es el trabajo directo con los alumnos, destinatarios privilegiados de este Programa.

El Proyecto Educativo, en forma previa a su implementación efectiva, es enviado al equipo pedagógico ISEV para su análisis y opinión técnica.

Una vez cumplido este paso, el Proyecto “cobra vida”, dando lugar a la participación activa de los distintos integrantes de la comunidad educativa al que éste involucre.

Tanto el Proyecto Educativo, como el registro que se haga de su implementación, son incentivados por parte del ISEV a que puedan ser difundidos en la comunidad docente, como una forma de enriquecer el universo de ideas y experiencias, que tienen como fin común, el de contribuir a la disminución de los siniestros viales.

A continuación presentamos el siguiente Proyecto Educativo:



Nombre del Proyecto:

“Los valores de un buen peatón”

Institución Educativa:

Jardín N° 931

Localización:

Esteban Echeverría - Provincia de Buenos Aires

Docentes intervinientes:

María Jimena Bernardi

(Estudiante del 3er año del profesorado de Nivel
Inicial en el Instituto Pbro. Dr. Antonio María Sáenz)

AVISO IMPORTANTE:

El presente proyecto es propiedad del docente o grupo de docentes que lo presentó.
Su utilización por terceros, debe contemplar la mención de los autores.



UBICACIÓN DE LA INSTITUCIÓN

El jardín N° 931 está ubicado a dos cuadras de Camino Negro, justo a la altura donde éste está siendo modificado, en el partido de Lomas de Zamora.

Se encuentra en una esquina: la de las calles R. Güiraldes y J. Benaventes

El barrio tiene calles de tierra y de asfalto.

La calle que pasa por la esquina el jardín, H. Quiroga, es bastante transitada ya que por ella pasa el colectivo; y peligrosa, porque ingresan los autos a gran velocidad, directamente del Camino. Ésta, además, facilita el ingreso a la institución.

PROBLEMÁTICA DETECTADA EN LA ZONA

Como puede observarse en el plano de la página anterior, para cruzar el Camino Negro se ha construido un nuevo puente peatonal, que ya está habilitado. Pero como aún no está terminada la obra, los peatones pueden cruzar por la construcción.

Para poder entrar a la calle Quiroga, se puede también, además de utilizar el puente, caminar hacia el semáforo; pero éste está una cuadra más adelante, como se puede observar también.

Tal vez por la falta de costumbre o por evitar el puente, no se ha tomado conciencia de los riesgos que corre el peatón al cruzar de modo irregular el Camino Negro.

Aprovechando esta realidad, la problemática puede adaptarse al manejo de los peatones en general, en la vía pública.

Puede ver, en las calles aledañas al jardín, como no se respeta la circulación por la acera (de los peatones) ni la forma correcta de cruzar una calle, sobre todo con los niños.

Muchas veces he observado los niños que llegan corriendo al jardín por la calle, soltándose de la mano del adulto, así como también, al cruzar la calzada.

Es muy común observar, en la puerta del jardín, a los nenes esperando que se abra la puerta de la institución, jugando entre ellos, sin prestar atención a la calle, tan cercana.

Por todo ello, creo necesario realizar un proyecto que ayude a la concientización de los niños y los adultos en la vía pública.



OBJETIVO

Que los niños logren...

- ... identificar los comportamientos seguros y los no seguros en la vía pública, como peatón, a través del juego.
- ... reconocer la importancia de ir de la mano de un adulto.
- ... comportarse debidamente en la vía pública.
- ... conocer nuevos valores: el respeto, la tolerancia, la responsabilidad y la solidaridad

- ... transmitir los valores que irán adquiriendo, a su entorno.
- ... recopilar información a través de la observación.
- ... conocer la realidad, imitarla y jugar con ella, para poder revertirla.
- ... protagonizar la propuesta final.

CONTENIDOS

Área de Ciencias Naturales:

- La observación, la selección y el registro de la información del comportamiento de los peatones.
- Prevención de accidentes: normas de seguridad en la vía pública.

Área de Ciencias Sociales:

- Los derechos y obligaciones del peatón adulto y del niño.
- La formulación de preguntas.
- Relaciones causales de la realidad social.

Área de Lengua:

- Diálogo y entrevista
- La búsqueda de información previa a la producción escrita.
- Producción de dibujos y escrituras.

Área de Educación Artística –Plástica:

- Espacio bidimensional. Espacio tridimensional: en la producción de divulgación y la propuesta final.

Eje de la Formación Ética:

- Pensamiento lógico, reflexivo y crítico
- Discernimiento ético: el valor de la vida de los seres humanos.
- Actitud de respeto, tolerancia, responsabilidad y solidaridad.



MÉTODO OPERATIVO

IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA

“El problema es aquella situación social que nos está afectando colectivamente”. Como ya he planteado, el conflicto que deseo abordar es el comportamiento de los peatones en la vía pública.

El objeto en cuestión es, entonces, el peatón adulto y el niño como peatón.

El espacio físico sobre el que se operará es la manzana del jardín y las manzanas que se encuentra en frente, entre las calles Quiroga y Güirales.

El propósito de esta investigación es observar la realidad actual de los peatones, y poder detectar sus defectos, para intervenir en el cambio.

FORMULACIÓN DE HIPÓTESIS

“Las hipótesis son enunciados capaces de ser contrastados por la realidad”.

La hipótesis que plantearé, para poder contrastarla con la realidad es: los adultos y los niños realizan comportamientos inseguros en la vía pública, como peatones.

CONTRASTACIÓN

“Es la actividad que comprueba adecuadamente si las hipótesis son verdaderas o falsas”

Se utilizará, para comprobar la hipótesis, el método de la observación y se complementará con una entrevista.

Primer momento

La docente dibujará con tiza en el S.U.M., 6 (seis) manzanas diferenciando en cada una de ellas la vereda, de las casas y del “cordón”, y dejando una gran distancia entre ellas para la calzada. Además hará una senda peatonal en una de las esquinas.

El juego, que servirá para iniciar el proyecto, lo jugarán todos los niños: la mitad hará de observadores y la otra mitad de peatones.

Dentro del grupo de peatones, algunos harán de nenes y otros de adultos que llevan a sus hijos. La consigna será que caminen por donde deseen (aclarando anteriormente dónde están la acera, la calzada, la senda peatonal, el “cordón”, las esquinas)

Los chicos que observarán a los peatones tendrán una consigna cada dos ó tres niños, que los peatones no las conocerán: algunos deberán observar por dónde cruzan la



calzada y cómo (corriendo, saltando, caminando); otros por dónde caminan (por la acera, la calzada o el “cordón”) y otros cómo llevan a los niños los “adultos” (de la mano, del lado de la calzada, del lado de las construcciones).

Se dará un tiempo que la docente controlará para el juego y luego se pondrá en común lo que el grupo observador notó. Se sacarán conclusiones acerca de lo que se debe y no hacer en la calle como peatón.

Se propondrá intercambiar los roles: el equipo que observó serán los peatones y viceversa.

En el grupo de peatones algunos caminarán por la acera y otros serán automovilistas. El grupo de observadores tendrán, cada dos o tres integrantes, las siguientes consignas: algunos deberán observar si los peatones miran a ambos lados al cruzar, otros si los peatones observan los autos que circulan por la calle antes de cruzar.

Al finalizar se volverán a sacar conclusiones.

En el aula deberán realizar una lista, junto con la docente, de lo que deben y no hacer en la calle.

Segundo momento: Observación en la calle

La docente saldrá con sus alumnos a la esquina del jardín para que ellos observen lo que vieron en el juego, pero en la vida real.

Cada niño observará lo mismo que observó jugado en el S.U.M. Esta vez tendrán una hoja cada uno, donde habrá una tabla simple que en la parte superior dirá: “BIEN” y “MAL”. Allí deberán anotar si las conductas que observan son correctas o no.

Al regresar a la sala, se compararán los registros y se verá si la mayoría de las conductas son buenas o malas.

Los niños harán una o varias maquetas donde se puedan ver las conclusiones sacadas: se pueden representar en ella peatones realizando acciones correctas, hechos de color verde y los que realizan acciones incorrectas de color rojo; se puede representar solo una de las acciones (la que a los niños les ha llamado más la atención).

Tercer momento

Junto a la docente, los niños planificarán una entrevista dirigida a sus padres, donde habrá preguntas como: ¿Por dónde cruza la calle? ¿De qué lado lleva a su hijo? ¿Mira a ambos lados al cruzar? Muéstranos cómo va caminando cuando va por la calle ¿Camina por la calzada?

Se invitará a los padres a que jueguen en el S.U.M. como los chicos lo habían hecho y los niños deberán corregirlos.



Cuando el juego finaliza, los niños les realizarán la entrevista y les mostrarán y explicarán la/s maqueta/s.

Cuarto momento

Los niños y la docente reflexionarán acerca de lo trabajado.

En este momento se relacionará lo observado, el juego y la entrevista, con los valores.

Se trabajará cada valor por separado (el respeto, la tolerancia, la responsabilidad y la solidaridad) y se verá cómo éstos pueden mejorar la vía pública.

Relacionándolo con el valor “solidaridad”, emprenderán la divulgación de este proyecto.

DIVULGACIÓN

Los aspectos teóricos que la docente debe tener en cuenta son:

Aspectos de la realidad social

“(…) en los centros urbanos los peatones y ciclistas, que por lo general son de sectores medios y bajos, son las personas más expuestas y por lo tanto las más vulnerables. Esto se agrava notablemente debido a que ellos se encuentran en condiciones inferiores para sobrellevar y reponerse a los traumatismos causados por el choque o atropello.”

“Desde el inicio de la investigación, Instituciones y Organizaciones Civiles, coincidimos en que la educación vial es un aspecto decisivo de la problemática del tránsito, dado que aquí se manifiesta en toda su amplitud el concepto de que la educación es un pie fundamental del desarrollo humano.”

“Dice Giovanni Sartori “Nuestras sociedades se han transformado en sociedades reivindicativas, en las que todos reclaman derechos desvinculados de los deberes. El cálculo de los derechos-deberes, es complicado (...). Pero una sociedad en la que todos reivindican derechos para sí y deberes para algún otro es, a la larga una sociedad que no funciona (...). Pero, sobre todo, una sociedad entrelazada únicamente por acciones interesadas, gestionada sólo por animales utilitarios, por egoísmos racionalmente calculados, no puede ser una buena sociedad. No estamos, me temo, en presencia de un hombre moral lanzado para que se lo trague una sociedad inmoral. Hoy la sociedad inmoral es un espejo del hombre utilitario”

“Los peatones, conductores y el sector privado tienen un grado de responsabilidad respecto de la inseguridad vial.

En esta materia, la atribución de las responsabilidades compartidas, es fundamental para atacar el problema desde sus raíces. Toda la sociedad y, dentro de ella, todos los sectores hemos construido esta situación anómica y por ello es imperativa la amplia participación social en la planificación de las acciones para brindar seguridad al traslado de vehículos y personas.”



Aspectos del enfoque legal

“(...) la legislación nacional ha adoptado un criterio amplio. Tanto la Ley 24.449 como la Ley 23.348 han establecido la obligación de introducir la temática de la seguridad vial en la educación formal en los diferentes niveles, así como en la educación no formal.”

“Informa el Registro Nacional encargado de sistematizar toda la información estadística relativa al tránsito es que existe un sistema capaz de generar información oficial fidedigna, que se han cerrado convenios marcos con 23 de las 24 provincias argentinas y con Prefectura y Gendarmería, pero que sólo 12 de esas 23 provincias han suscripto convenios operativos, de las cuales solamente 6 remiten los datos correspondientes.

En definitiva, actualmente, la información que debiera producir el sistema nacional es una intención de deseos, pero de ninguna manera una realidad palpable, y así es forzoso mencionar que nuestro país carece de estadística oficial fidedigna porque el sistema creado a ese efecto no se encuentra en funcionamiento.

En la actualidad, de acuerdo a lo informado por la Secretaría de Justicia y Asuntos Penitenciarios del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos de la Nación, se encuentra a estudio una resolución cuyo objeto es poner en marcha, en el marco del Registro Nacional de Antecedentes del Tránsito, la unificación de información infraccional, especialmente la relativa a inhabilitaciones de carácter penal en el caso de la Secretaría de Transporte Automotor, se adjuntaron los globales nacional, provinciales y global nacional discriminado por tipo de siniestro y por grupos etarios, para tres años (1999/2001).

“Existe en el área estadísticas de accidentología vial en Argentina en los años 1999, 2000 y 2001...el informe estadístico no contempla cantidad de niños y adolescentes muertos en el total nacional de accidentes viales, no contempla el valor estimado de bienes materiales perdido en accidentes de tránsito, no contempla los accidentes viales que, de acuerdo a los promedios, resultan más frecuentes, no contempla los factores causales, que de acuerdo a los promedios, tienen mayor incidencia en la producción de accidentes viales”.

Asimismo se solicitó a la Comisión Nacional del Tránsito y la Seguridad Vial estimaciones acerca de la cantidad de vehículos automotores que carecen de las condiciones de seguridad requeridas por la ley 24.449, pero en su respuesta, el organismo mencionó que no cuenta con las estimaciones solicitadas.

La Comisión Nacional de Regulación del Transporte expuso que no cuenta con información estadística³¹, dado que esa tarea se encuentra en cabeza del Registro Nacional de Antecedentes del Tránsito, que como hemos visto, no cuenta con la información completa

“La consecuencia natural de que el tránsito constituya una materia originariamente reservada a la jurisdicción local, es que la Ley nacional 24.449, que rige la circulación y el tránsito, no sea de aplicación obligatoria en el ámbito de las provincias y municipios, sino únicamente cuando éstos hayan formalizado el procedimiento de adhesión a la misma. Efectivamente, el artículo 1 de la citada norma establece el ámbito de su aplicación “para el uso de la vía pública (...) la circulación de personas, animales y vehículos terrestres en la



vía pública, y a las actividades vinculadas con el transporte, los vehículos, las personas, las concesiones viales, la estructura vial y el medio ambiente, en cuanto fueren con causa del tránsito”, quedando excluidos los ferrocarriles.”

“En la actualidad se encuentra vigente el Sistema Nacional de Seguridad Vial. El mismo “comprende las políticas estratégicas de armonización federal, de coordinación nacional, la registración y sistematización de datos, funciones estas ejercidas por el Consejo Federal de la Seguridad Vial, la Comisión Nacional del Tránsito y el Registro Nacional de Antecedentes del Tránsito” (art. 1 Anexo T, dec. 779/95).

De acuerdo a la normativa vigente, el sistema debe asegurar el cumplimiento de principios y objetivos establecidos en la Ley Nacional de Tránsito, a saber: uniformidad, centralización normativa, descentralización ejecutiva, participación intersectorial y multidisciplinaria, transformación e innovación tecnológica.”

“La Secretaría de Transporte de la Nación informó que “Existe proyectado en esta área un Plan Estratégico en materia de Seguridad Vial para nuestro país, que no se encuentra en ejecución”.

Asimismo, acompañó a la nota copia del citado plan, el cual plantea dos ejes centrales para desarrollar una política de seguridad vial en el país:

-“Construir, entre todos los actores involucrados, una red que permita coordinar esfuerzos, procurando un esquema de amplia participación que genere la sinergia necesaria para llegar progresivamente a todas las regiones de nuestra geografía y a todos los sectores de nuestra sociedad;

- Plantearnos una política integral actuando en todos los aspectos que están involucrados en esta problemática. Esta política integral tiene que ser pública, asumida por todos como una cuestión de Estado que trascienda los avatares y sectores políticos, teniendo por lo tanto continuidad en el tiempo más allá de las personas que la ejecuten”

La respuesta consideró prioritarios ciertos ejes, a saber:

- Programas relacionados con la infraestructura vial;
- Revisión técnica obligatoria de vehículos;
- Programa federal de educación vial;
- Programa nacional de difusión para la seguridad vial;
- Registro nacional de antecedentes del tránsito;
- Licencias de conducir;
- Fortalecimiento de los mecanismos de control;
- Fortalecimiento institucional;
- Investigación accidentológica;
- Compatibilización y actualización normativa.

Como queda claro, existen una serie de propuestas e iniciativas, e inclusive el Estado mismo ha generado un documento con vistas al desarrollo de una política de seguridad vial.”



“(…)la legislación nacional ha adoptado un criterio amplio. Tanto la Ley 24.449 como la Ley 23.348 han establecido la obligación de introducir la temática de la seguridad vial en la educación formal en los diferentes niveles, así como en la educación no formal.

Recordemos ambos preceptos. Establece la Ley 23.348 la obligación de impartir la educación vial “en todos los establecimientos dependientes e incorporados a los planes oficiales del Ministerio de Educación y Justicia (sic) y Secretaría de Educación de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires (sic)”.

Por su parte, el artículo 9 de la ley 24.449 prescribe “Ampliáanse los alcances de la ley 23.348. Para el correcto uso de la vía pública, se dispone:

- a) Incluir la educación vial en los niveles de enseñanza preescolar, primario y secundario;
- b) En la enseñanza técnica, terciaria y universitaria, instituir orientaciones o especialidades que capaciten para servir los distintos fines de la presente ley;
- c) La difusión y aplicación permanente de medidas y formas de prevenir accidentes;
- d) La afectación de predios especialmente acondicionados para la enseñanza y práctica de la conducción;
- e) La prohibición de publicidad laudatoria, en todas sus formas, de conductas contrarias a los fines de esta ley”. “

Aspectos de la salud

“(…) corresponde advertir algunos conceptos que aporta la Organización Mundial de la Salud:

- Cuanto mayor es la velocidad de tránsito, menor es el tiempo que el conductor tiene para frenar y evitar el impacto;
- Cuanto mayor es la velocidad de tránsito, más grave es el choque;
- La probabilidad de que un choque de lugar a un traumatismo es proporcional al valor de la velocidad al cuadrado;
- La probabilidad de que un choque de lugar a un traumatismo grave es proporcional al valor de la velocidad al cubo;
- La probabilidad de que un choque de lugar a la muerte es proporcional al valor de la velocidad a la cuarta potencia;
- El consumo de alcohol acrecienta la probabilidad de muerte o trauma grave en un choque;
- El consumo de alcohol en exceso aumenta la probabilidad de siniestro vial para los peatones;
- El consumo de drogas y fármacos, también aumenta el riesgo de sufrir siniestros, y ese riesgo es menos conocido por la población que el que se refiere al alcohol;
- La fatiga del conductor también es un factor que coadyuva a la producción de choques,
- El cinturón de seguridad, las sillas para portar niños en el asiento trasero del vehículo y el casco, son dispositivos que salvan vidas en las colisiones u otros siniestros del tránsito.
- El uso del teléfono celular mientras se conduce el vehículo es otro importante factor asociado a la siniestralidad vial.



Aspectos psicológicos

“Las enfermedades psicológicas se han constituido una verdadera pandemia en la vida moderna.

Son muchos los millones de personas que padecen algún tipo de trastorno mental. De entre ellos, merece atención la depresión

La depresión altera muchas dimensiones psicofísicas de los individuos. Algunas de estas alteraciones ciertamente no tienen una clara repercusión en la conducción. Sin embargo hay otras que directa o indirectamente, sí afectan de manera importante la conducta del hombre al volante, y están en la cara oculta de muchos accidentes de tráfico. Veamos algunos de los más importantes:

- La disminución en la atención.
- La tendencia al suicidio.
- Las alteraciones en el sueño.
- El aumento de la ansiedad y la irritabilidad.
- Las alteraciones en la percepción.
- Aumento de la fatiga.
- La merma en la capacidad de decisión.
- Alteraciones en los sentidos.

Datos estadísticos

“No es necesario abundar en datos con respecto a los graves hechos viales que se nos presentan cotidianamente en la ruta o inclusive en las calles de los conglomerados urbanos. Inclusive las ciudades pequeñas y medianas sufren altos índices de siniestralidad. Un ejemplo de ello es la ciudad de Trelew y su zona de influencia, con los siguientes datos para el año 2003:

- promedio mensual de 477 siniestros viales.
- siniestros simples: 426
- siniestros con lesiones: 43
- siniestros con muertes: 8

-La tendencia se mantiene para el año 2004 ya que en enero se registraron la cantidad de 498 siniestros viales.”

“De acuerdo al aporte que efectúa la Asociación de Ayuda a la Víctima, se efectuaron encuestas a fin de conocer en profundidad cuál es el nivel de conocimiento de la problemática y la legislación vial. Entre otras respuestas, son destacables las siguientes:

- El 86% de los encuestados conocía que el cinturón de seguridad, como elemento de seguridad pasiva, debe ser usado siempre que conducimos;
- Sin embargo el 14% respondió que el cinturón de seguridad debe ser utilizado únicamente en la ruta;
- El 81% de los encuestados tuvo conocimiento de que en las avenidas la velocidad máxima es de 60km/h, y el 84% supo que en las calles ese límite corresponde a 40 km/h.
- Además, el 96% consideró que los peatones y conductores son culpables de los siniestros del tránsito;



-Las conclusiones informadas mencionan que “existe un respetable conocimiento sobre cuáles son las conductas adecuadas en el tránsito” y “cuál es la realidad existente en relación a la problemática de los accidentes de tránsito”... “Sin embargo - continúa- las respuestas permiten entrever una alta cultura de trasgresión”

Además, para abordar este proyecto la docente debe saber
Comportamientos seguros y comportamientos riesgosos

Comportamientos seguros	Comportamientos riesgosos
Cruzar por las esquinas	NO cruzar a mitad de la calle
Mientras se espera para cruzar, detenerse sobre la acera, sin bajar a la calzada	NO debe cruzar si no está seguro de terminar el cruce y de llegar al otro lado, sin detenerse en el medio de la vía de circulación de los vehículos
Utilizar los pasos de cebra o sendas peatonales	NO se debe penetrar en la calzada hasta asegurarse de que los vehículos se encuentran totalmente detenidos, con su semáforo en rojo
En vías de doble sentido de circulación, es necesario asegurarse que se ha observado bien a los vehículos que se aproximan de ambos lados.	NO se debe salir de entre coches estacionados, ya que ellos podrían ocultar al peatón, ni situarse para cruzar detrás o entre vehículos.
Antes de cruzar, mirar siempre primero a la izquierda, después a la derecha y, antes de empezar a cruzar, mirar otra vez a la izquierda	NO cruzar con el semáforo para peatones en rojo y, ello aunque no circulen vehículos por la calzada.
Cruzar por el camino más corto, o sea, en línea recta y perpendicular a la acera, con paso rápido, pero sin correr ni detenerse para hablar o jugar	NO detenerse sin necesidad, ni realizar juegos en las aceras.
Cruzar cuando el semáforo peatonal lo indique	NO caminar por el costado de la acera, ni invadir la calzada
De no existir semáforos para peatones, cruzar cuando lo indique con luz "verde" el semáforo de los vehículos que circulan en nuestro mismo sentido de circulación.	



Los valores

¿Qué se entiende por valores?

Desde la perspectiva de la antropología cultural y sociológica, un sistema de valores es un conjunto de ideas y creencias propias de una sociedad que, condicionan el comportamiento humano y el sistema de normas sociales.

-El valor es una cualidad del ser. Es decir, el ser (persona o cosa) es el que posee esa cualidad deseable para las personas o para los grupos.

-El valor nunca se agota, por lo que la infinitud es otra de las propiedades... horizontes siempre abiertos. No hay obra de arte que abarque toda la belleza, ni libro que encierre toda la sabiduría...

-El mundo del valor lo constituye el hombre... es decir, valor sólo vale cuando un ser personal lo valora...

-A todo valor le corresponde un antivalor, por esta razón se habla de bipolaridad de los valores, es decir que cada valor ofrece un polo positivo y otro negativo, aunque sólo se considera valor el positivo.

-Los valores son los orientadores de los juicios. En otras palabras, las personas emiten juicios de valor porque existen unos valores referenciales.

-Los valores se estructuran siempre dentro de una jerarquía... según sean éstos superiores o inferiores. El orden de la jerarquía axiológica de cada persona está determinado por el valor que damos a cada uno de ellos, pues valoramos unos más que otros... (Ma. Angeles Hernando. "Estrategias para educar en valores". Ed. CCS. España 1997).

Para ello, la educación en valores, constituye una herramienta útil y, para ello debe plantearse tres objetivos esenciales:

1) En primer lugar, el despertar de la ilusión en los alumnos y, en las alumnas; ilusión de vivir y de luchar por un programa de vida positivo, creador y, por qué no, entroncado con el sentido más dinámico de la esperanza y de la utopía. Esa utopía «que no tiene bastante con lo posible y que levanta huracanes de rebeldía»...

2) En segundo lugar, conseguir lo que Victoria Camps llama "la formación de actitudes favorables al mejoramiento de la persona"; una formación, personalizada, encaminada hacia el aprender a vivir en felicidad y en armonía con uno mismo y con los demás.

3) Y, en tercer lugar, lograr el posible, necesario y urgente renacer de una sociedad reconstruida desde unas relaciones sociales mucho más humanas, mucho más libres y mucho más solidaria. Una sociedad más fraterna, capaz de percibir y de sentir el futuro del planeta como un futuro común, compartido y universal; un futuro hacia el que todos, cada uno desde su pequeña o desde su gran responsabilidad, debemos sentirnos solidariamente comprometidos. (Fernando G. Lucini. "Temas: Transversales y



Educación en Valores”- Ed. Anaya – España - 1993).

A continuación, vamos a presentar los **valores y actitudes básicos** que creemos necesario integrar en los procesos de enseñanza y aprendizaje en las diferentes etapas educativas (...) extraídos del libro ya mencionado **“Temas Transversales y Educación en Valores”**.

TOLERANCIA - RESPETO

- Respeto, conservación y cuidado de los bienes y servicios que nos brinda el medio urbano: medios de transporte, vías públicas, espacios destinados al ocio, zonas verdes, etc.
- Rechazo de la agresividad, verbal y gestual, ante situaciones de conflicto vial.
- Respeto y valoración del trabajo de las personas que cuidan de la ciudad o que velan por una mejor y más fluida circulación del tránsito.

RESPONSABILIDAD

- Actitud positiva y responsable ante las normas de convivencia relacionadas con la vía ciudadana y la regulación del tránsito, reconociendo esas normas no como obligaciones impuestas, sino como medios para favorecer y mejorar la convivencia y para no arriesgar la vida y los bienes propios y de los demás.
- Exigencia personal y toma de iniciativa ante las situaciones individuales y colectivas, en las que se incumple o se hace un mal uso de las normas de vida ciudadana y del tránsito.
- Toma de conciencia de las repercusiones que pueden generar nuestras conductas o nuestras acciones sobre la vida y la seguridad de las personas que nos rodean.
- Responsabilidad y prudencia en el uso de las vías de comunicación como peatones y como conductores o conductoras.
- Compromiso y actitud decidida de colaboración con los problemas viales del entorno.
- Sensibilidad ante el impacto social y medioambiental producido por el uso irracional de los vehículos motorizados.
- Valoración de la utilidad y de la utilización de medios de comunicación no contaminantes.
- Valoración de la utilidad y de la utilización de los transportes colectivos, respetando las normas establecidas para su uso.

JUSTICIA - SOLIDARIDAD

- Participación y colaboración activa en la mejora de la convivencia ciudadana; valorando, especialmente, las situaciones afectivas de encuentro, de diálogo y de relación y comunicación interpersonal.
- Actitud responsable y participativa en las diferentes campañas o iniciativas diseñadas para una mayor concientización ciudadana.
- Colaboración y ayuda en todo tipo de situaciones que requieran la solidaridad ciudadana.
- Participación y compromiso activo en la defensa de los derechos de los ciudadanos y ciudadanas.
- Actitud solidaria y colaboradora con las personas que viven y que circulan cerca de nosotros y que presentan necesidades especiales.



VIDA

- Actitud permanente de ilusión y de esfuerzo por conseguir una mayor calidad de vida fundamentada en la comprensión, aceptación y respeto hacia uno mismo y hacia los demás.
- Valoración, goce y disfrute con todo lo que de positivo recibimos de la vida ciudadana.
- Toma de conciencia y búsqueda de soluciones frente a aquellas situaciones, personales o colectivas, en las que la calidad de vida se ve limitada o empobrecida por una mala organización o planificación social o ambiental.
- Reconocimiento y valoración crítica de las aportaciones, riesgos y costos de la innovación tecnológica en los ámbitos del bienestar, la calidad de vida y el equilibrio ecológico.
- Sensibilidad frente a aquellas situaciones que supongan un riesgo para la propia vida y para la de los demás.
- Valoración del tiempo y del ocio como realidades que nos enriquecen personalmente y que nos abren horizontes y posibilidades para la felicidad.
- Actitud crítica y lucha contra el estrés como realidad que condiciona y limita nuestro equilibrio personal y nuestra felicidad.
- Toma de conciencia del valor negativo de la contaminación atmosférica y acústica, y esfuerzo y compromiso personal para evitarla.

LIBERTAD

- Valoración y uso de los vehículos en función de su utilidad y del servicio que nos prestan, sin sentirnos esclavos de ellos.
- Actitud crítica frente a los mensajes publicitarios y de los medios de comunicación que hacen referencias manipulativas al consumo de vehículos y a realidades relacionadas con los problemas viales o de la vida ciudadana.
- Actitud crítica y compromiso personal ante todas aquellas situaciones de la vida cotidiana que limitan o empobrecen el libre desarrollo de nuestra personalidad y de nuevas relaciones interpersonales.

El desarrollo de estos valores y actitudes, nos pueden impulsar hacia:

- Valorar la ciudad o el lugar en el que se vive como un lugar o un espacio para el encuentro, la comunicación y el desarrollo de las relaciones afectivas
- Aprender a usar, a disfrutar y a cuidar de los bienes públicos ciudadanos: medios de transporte, zonas verdes, parques, vías públicas, etc.
- Apreciar, con sentido crítico, las ventajas de la utilización de los transportes públicos sobre los privados: descongestión del tránsito, menor contaminación, ahorro de energía, etc.
- Tomar conciencia de que el tránsito constituye una situación de relación y de convivencia regulada por signos, señales y normas, cuyo incumplimiento puede poner en peligro la vida y los bienes propios y los de los demás
- Identificar, leer e interpretar correctamente los mensajes básicos de la circulación vial (signos y señales de tránsito)
- Sentir gusto y satisfacción por el buen cumplimiento de las normas de circulación vial y de uso de los transportes públicos y privados



-Reconocer y tomar conciencia de los problemas viales y de las situaciones de riesgo o de peligro que puedan presentarse en la vida ciudadana, descubriendo sus causas y reflexionando sobre ellas y siendo capaces de tomar iniciativas y decisiones frente a ellos

-Desarrollar una actitud crítica ante situaciones de comportamiento inadecuado que alteran la convivencia: agresividad, competitividad, insolidaridad, etc.

-Identificar objetos y recursos tecnológicos que inciden en los medios de transporte, desarrollando, al mismo tiempo, una actitud crítica ante las posibles consecuencias negativas derivadas de un uso incorrecto o indiscriminado de ellos.

-Analizar los problemas que plantea la circulación desde el punto de vista de la contaminación atmosférica y acústica y reflexionar y tomar decisiones sobre las acciones individuales y colectivas que podrían emprenderse para evitarlos.

-Tomar conciencia de que existen personas con necesidades especiales y mostrar hacia ellos o ellas una actitud de solidaridad y de colaboración

-Descubrir, analizar y valorar las diferentes alternativas de ocio que se nos presentan o que podemos crear, y ser capaces de optar por aquellas que nos puedan proporcionar un mayor disfrute y un mayor enriquecimiento personal y comunitario

-Conocer y apreciar la ayuda y el servicio que nos prestan los agentes de tránsito como reguladores de la convivencia y como servidores de la vigilancia y el ordenamiento del tránsito

-Analizar, críticamente, los mensajes (verbales e icónicos) de la propaganda y de la publicidad que hacen referencia al consumo de vehículos y a la circulación vial.”

-El modo de divulgación propuesto será un folleto tipo volante. El mismo estará escrito y dibujado por los alumnos, con la ayuda y guía de la docente.

Luego de haber conocido distintos tipos de volantes, se les propondrá realizar uno para distribuir al resto de las salas. Lo que dirá el volante y el dibujo que tendrá será un acuerdo de lo que los niños consideren más relevante (con guía de la docente).

La docente orientará a los niños para que el mensaje que quieran expresar sea comprensible, al igual que el dibujo.

La docente dejará a elección de los niños si será uno solo el modelo del volante o serán varios.

Los volantes podrán decir frases como: “¡Crucemos por las esquinas!”, “Nunca separe tu mano de la de mamá”, “Portate muy bien en calle”.

-Además los niños harán un gran afiche publicitario entre todos.

Este afiche será dibujado por una mamá y pintado por los niños. El dibujo, que ocupará la mayoría de la superficie del afiche, será elegido entre todos. Podrán ser manzanas con las esquinas resaltadas, la manzana del jardín con la vereda resaltada, un nene de la mano de su mamá caminando por la calle. La frase que acompañe a estos dibujos, podrá ser alguna de las nombradas anteriormente, u otra.

PRODUCCIONES Y PROPUESTA



La propuesta final consistirá en presentar a todo el jardín el afiche realizado. Se distribuirá a cada sala 10 (diez) afiches y éstos deben distribuirlos por el barrio.

Se invitará a los padres de cada sala para que ellos acompañen a sus hijos en la distribución. Y además se colocará uno de los afiches en la cartelera de la institución.

BIBLIOGRAFÍA

* Documentos del C.D: "Material de consulta" –julio 2007-, ISEV