

Introducción

Cuando reflexionamos sobre lo que son los “accidentes de tránsito” para el imaginario popular, vemos cómo muchas veces los mismos son considerados como eventos inesperados, sorprendidos, inevitables, difíciles de prever, generados por fuerzas externas donde los individuos no tienen ninguna otra responsabilidad que la de actuar recién en el momento en que los hechos se producen. Las causas de los “accidentes” aparecen entonces como aleatorias.

El siniestro de tránsito que irrumpe de una forma súbita en la vida de las personas, tiene un largo historial que lo anticipa, de allí que, Luis Montoro (1) especialista español, los asemeje a los infartos de miocardio, ya que si bien ocurren en un momento dado, vienen precedidos por un largo historial.

La seguridad vial no es accidental

La “evitabilidad” de estos hechos, abre la puerta de la prevención. Mientras los pensemos como hechos “casuales, fortuitos,

azarosos, obra del destino, etc.”, nos alejamos de toda posibilidad de controlar su irrupción en nuestras vidas, nos volvemos “pasivos” ante su aparición y no hacemos uso de ninguna estrategia preventiva.

Por el contrario, el entender acabadamente que los siniestros son hechos causales, que tienen su origen en determinadas acciones que hicimos o, que por el contrario no hicimos (cuando deberíamos haberlas realizado) o que hicimos tarde...comenzaríamos a comprender también nuestro rol protagónico en esta materia, alejándonos del papel de víctimas inocentes.

Hechas estas consideraciones, podemos definir a los siniestros de tránsito como “hechos dañinos que irrumpen en la vida de las personas, como consecuencia de una cadena de errores vinculados con el factor humano, el factor vehicular o el factor ambiental”.

! Importante

No son hechos *casuales* sino *causales*; no se constituyen en un “suceso” sino que deben ser considerados como “procesos” y, para finalizar, deberemos recordar que, no son producto de la fatalidad o el destino, sino hechos que responde a la voluntad humana.

1 La importancia de reconocer el riesgo vial

Hasta acá hemos venido hablando sobre la conceptualización del término “accidente” y, cómo podemos confundirnos a veces, al utilizar ciertas palabras. Por eso, sugerimos hablar de “**siniestros de tránsito**” a fin de acercarnos a una actitud preventiva.

Definimos al siniestro, “como el resultado

La esperanza de un suceso en un período de tiempo, introduce en la calificación del riesgo, el concepto de probabilidad.

final de una cadena errores, vinculados con acciones o condiciones del factor humano, vehicular o ambiental”. Es “un evento dañoso, inesperado que se puede prevenir o evitar, sí se siguen determinados comportamientos de seguridad”.

También, destacamos otro término que debemos considerar para entender de qué se trata la educación para la seguridad vial y, es el referido a “riesgo vial”.

Podemos definir genéricamente al riesgo como “la posibilidad de que un daño se produzca”. Ello no implica la certeza de que el daño se vaya a producir, sino que al identificarse numerosas circunstancias (acciones/condiciones) en las que ese daño se pueda producir, se admita una como viable.



Importante

Reconocer el “riesgo vial” nos permite evidenciar que determinadas *acciones* o *condiciones* constituyen factores que pueden llevarnos a vernos involucrados en un siniestro; poner el “riesgo” en cuestión es un paso decisivo para la prevención.

Sin embargo, en la conceptualización del riesgo, debemos tener en cuenta dos planos, en los cuales la “apreciación que haga el sujeto” es muy importante. A saber:

El riesgo percibido: Es la consideración “subjetiva” por parte de un individuo, sobre el resultado potencialmente negativo de una acción o condición. Es lo que la persona cree o piensa sobre determinada acción o condición. Aquí entran en juego sus creencias, experiencias anteriores, etc.

El riesgo objetivo: Responde a la especificación del riesgo “real”, es decir, la connotación dañina que tiene una acción o condición independientemente de cualquier consideración personal.



! Importante

Sí una situación dada es “objetivamente riesgosa”, pero sin embargo el sujeto no la percibe como tal, la posibilidad de que el siniestro ocurra es muy grande.

¿Cuándo ocurren los siniestros de tránsito?

Creemos que ocurren, cuando el sujeto no percibe adecuadamente el riesgo, es decir, cuando no hay una relación adecuada entre el riesgo real (objetivo) y, lo que él considera riesgoso (riesgo subjetivo). De allí que no logre dar una respuesta adecuada a las exigencias que plantea la situación.

Si “percibimos” adecuadamente el riesgo que presentan determinadas situaciones o cosas, “responderemos” con alguna acción tendiente a evitar su producción. Es así como, para no ser objeto de robos o asaltos, colocamos alarmas, cambiamos hábitos, etc. En la escuela, para evitar caídas, señalizamos las escaleras; colocamos rejas a los vidrios...y tantas otras “respuestas de seguridad”.

Sin embargo cuando hay una distorsión entre el riesgo “objetivo” y el “subjetivo”, la posibilidad de que ocurra un hecho dañino se acrecienta.

Y esto es lo que creemos que “nos pasa” con el riesgo vial. No hay, en la mayoría de nosotros, una percepción adecuada del mismo, de lo que implica circular por la vía pública. No hemos tomado suficiente noción del riesgo vial. Nuestra percepción es – a nuestro criterio y a la luz de los datos estadísticos -, equivocada, no “vemos” el riesgo y por ende “no actuamos para defendernos”.

Influyen en la cultura del riesgo, algunos aspectos como:

- El culto que hacemos a la velocidad
- La falta de información y formación precisa

- La idea “fatalista” que va unida a la concepción de estos hechos como “accidentales”
- La ausencia de valores que contribuyan a una mejor calidad de vida (autocuidado, solidaridad, respeto mutuo, tolerancia...)
- La falta de análisis crítico sobre nuestra responsabilidad en el tránsito (la culpa siempre es del otro)

Creemos que nuestra sociedad debe desarrollar la “cultura de la prevención”, entendida ésta como un modo de ser y proceder seguro, que refleja un claro entendimiento de las ventajas de un obrar así, en donde el cumplimiento de la ley no resulta cuestionado y, valores como la solidaridad, la empatía, el respeto mutuo...se ejercen en forma concreta por parte de los distintos usuarios en sus diversos desplazamientos en la vía pública.

El riesgo es una temática central para el abordaje de la Educación para la Seguridad Vial, porque a partir del reconocimiento del riesgo, podemos decidir una conducta o estrategia de seguridad.

2 Seguridad absoluta Vs. Riesgo controlado

Sigamos reflexionando acerca de la importancia de trabajar el concepto de “riesgo”...

A lo largo de la evolución humana, podemos ver cómo los individuos se han ido enfrentando a los diferentes riesgos. Desde siempre, se observa en el hombre la necesidad que tiene de hacerles frente, comenzando por aquellos emanados de la “naturaleza”.

Con el correr de los tiempos, hace su aparición la máquina y ahí continúa el desafío, el cual tiene un punto de inflexión con la irrupción del vehículo a motor.

Podemos concluir que, la adaptación del hombre a su medio, trae como necesaria consecuencia, que éste se enfrente a los riesgos y que, al superarlos pueda conquistar nuevos escenarios para su supervivencia.

Se nos impone entonces conocer el riesgo, para poder así, tomar decisiones racionales, efectuar estrategias adecuadas que nos alejen de sufrir las consecuencias dañinas del riesgo que se encuentra latente en las cosas.

El desafío es el cambio de paradigma, dejar de pensar en términos de “seguridad absoluta” como meta a alcanzar, como quimera a seguir, para conquistar un “riesgo controlado”.

Como bien lo señala Edgard Morín: *“Se tendrían que enseñar principios de estrategia que permitan afrontar los riesgos, lo inesperado, lo incierto, y modificar su desarrollo en virtud de las informaciones adquiridas en el camino. Es necesario aprender a navegar en un océano de incertidumbres a través de archipiélagos de certeza...Es imperativo que todos aquellos que tienen la carga de la educación estén a la vanguardia con la incertidumbre de nuestros tiempos.”* (2)

Alcanzar un “riesgo controlado” se constituye en una tarea individual (de cada uno de nosotros, en los diferentes roles que asumamos en la vía pública ya sea como peatones, conductores o pasajeros de vehículos) y, también implica una construcción colectiva: de toda la comunidad involucrada.

Educarnos en el reconocimiento de los riesgos se hace necesario entonces, como una forma de desarrollar competencias que la vida actual nos exige, más aún si tenemos en cuenta que los individuos tenemos serias dificultades a la hora de percibir adecuadamente el riesgo vial.

3 Los niños en el tránsito

Entendemos que, la educación vial se constituye en una herramienta fundamental para la formación y educación ciudadana, al promover una cultura de valoración y respeto por la propia vida y la de los demás. Asimismo, *“contribuye a la formación integral del educando; fortaleciendo el desarrollo de los aspectos físicos, afectivos y cognitivos, y promoviendo capacidades, valores y actitudes, que le permiten aprender a proteger su integridad y a participar en la construcción de su ciudadanía, asumiendo sus derechos y*

responsabilidades frente a las situaciones de riesgo que atenten contra su vida” (3)

Cuando la educación vial va dirigida a niños en edad escolar, los agentes educadores deben conocer las limitaciones que los mismos presentan a nivel físico y psicológico, a fin de generar acciones preventivas que le sean de utilidad.

El niño en el tránsito, no es un “adulto pequeño”, hay aspectos que lo distinguen y que se hace necesario contemplar a fin de poder elaborar estrategias educativas adecuadas.

A los efectos de ayudar a los docentes en el abordaje de la educación vial infantil, vamos a desarrollar a continuación, algunos aspectos relacionados con el niño y sus características psico-físicas. Los invito a ver a continuación algunos de ellas.

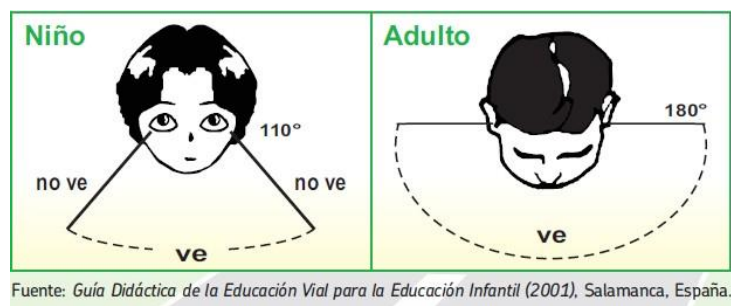
Niños entre los 6 y 12 años (4)

Durante estas edades, los estudiantes son peatones y pasajeros en distintos tipos de vehículos, pudiendo viajar solos o acompañados por adultos o hermanos mayores. Los niños y niñas menores de 10 años, son quienes tienen mayores dificultades, por su desarrollo fisiológico y motor al enfrentarse al tránsito debido a:

**Su campo visual es reducido (solo 110° frente a 180° de los adultos).*

**Su estatura entre los 6 y 7 años, aproximadamente, está por debajo de la altura de un vehículo .Dificultad para*

identificar correctamente de dónde proviene un sonido. Dificultad para comprender el significado de señales viales (50% de niños de 6 años comprende solo 3 carteles de los que son importantes para su seguridad, 50% de niños de 8 años entiende 7 carteles y 50% de los de 10 años comprende 10 carteles).



Fuente: Guía Didáctica de la Educación Vial para la Educación Infantil (2001), Salamanca, España.

**Dificultad para distinguir la derecha de la izquierda (a los 6 años solo el 58% hace esa distinción, a los 7 años el 72% y recién a los 9 años, el 92%).*

El campo visual restringido y la menor estatura de los niños limitan su desenvolvimiento ante el tránsito, ya que tienen que girar la cabeza para detectar los vehículos al cruzar la calle, lo que, a su vez, implica más tiempo. Además, por su desarrollo fisiológico, el tiempo de reacción de un niño de 6 años es casi el doble que el de un adulto. Tampoco ha logrado un total control de su concentración o de dividir su atención en varias tareas, de modo que en su comportamiento vial debe seguir un paso a la vez.

En el plano del desarrollo cognitivo y del lenguaje se dan otras dificultades en los menores, porque como no expresan adecuadamente sus ideas hasta los 8 años, pueden tener dificultades para solicitar ayuda, y dado que su vocabulario es limitado, es probable que no comprenda todo el lenguaje vial. Asimismo, su necesidad de moverse, la impulsividad y el pensamiento concreto dificultan que puedan realizar análisis e inferencias del comportamiento del tránsito.

Otras características a tomar en cuenta en esta edad es que los niños buscan, principalmente, la satisfacción de sus propias necesidades, por lo que el jugar, llegar puntual a clase o la escuela, alcanzar a sus padres del otro lado de la calle o buscar la pelota, son cosas más importantes que tener en cuenta la circulación. Por continuar aquello que ha iniciado, un niño es capaz de tirarse contra un vehículo, que él ha visto, pero que obstaculiza su objetivo. A ello se suma, el hecho que al no tener una concepción muy clara de la muerte, el niño no teme morir. Su principal temor es ser regañado por un adulto. Además, a los niños más pequeños puede asustarles la complejidad del tránsito. En cambio si está de la mano de un adulto se conforta con la idea de la ausencia de peligro.

Los objetos no tienen para los niños el mismo significado que para los adultos, por ejemplo:

- La calle o la carretera: es un lugar de juego sin el control de los padres.*
- Los vehículos: confían en ellos.*
- Los cruces peatonales: son lugares donde nada de malo les puede pasar. La tendencia de los niños a imitar a los adultos también puede colocarlos en peligro, ya que si alguien cruza la calle, él también cruzará, sin darse cuenta de que en pocos segundos la situación cambiará.*

Respecto al desarrollo moral, entre los 6 y 7 años, simplemente acatan las normas del exterior, sin analizarlas ni cuestionarlas. Luego, a partir de los 8 años pueden comprender que las reglas no son absolutas y que pueden modificarse. Recién hacia los 11 años, algunos chicos comprenden las normas como consensos adoptados en un grupo. A esa misma edad, su cognición social les permite ver su propia perspectiva, la perspectiva de su compañero y asumir, además, la perspectiva de una tercera persona neutral, a diferencia de cuando tenían 6 años y se centraban únicamente en sí mismos. De acuerdo a Kohlberg, durante toda esta etapa se encuentran en un nivel premoral, donde lo que buscan los niños (6-12 años aproximadamente) es evitar el castigo u obtener una recompensa.

4 Los roles del niño en la vía pública

Tomando en cuenta las posibilidades de locomoción de un niño en la vía pública, observamos que, los mismos ejercen los siguientes roles:

- 1- Como peatones acompañados de adultos (en los primeros años de vida)
- 2- Como peatones autónomos
- 3- Como pasajeros (de vehículos particulares, de transporte público, de transporte escolar)
- 4- Como conductores de bicicletas

1) Niño peatón acompañado de adulto

Respectos al rol del niño como peatón acompañado de un adulto, creemos que la información, en estos casos, debe dirigirse al adulto, quien con su ejemplo, podrá ir conformando comportamientos positivos en el niño o, por el contrario, ayudará a generar un comportamiento inadecuado, con el costo que ello implica para el menor.

El aprendizaje primario que los niños reciben de los adultos, es de fundamental importancia en el área de la educación vial, porque lo que se intenta con ella es generar “hábitos” seguros de comportamiento y, esto sufre serios perjuicios cuando la familia transmite en su vida cotidiana, en el uso cotidiano de las vías públicas, acciones riesgosas, desaprensivas e imprudentes, porque el niño imita, actúa reflejando esas acciones y, va construyendo así su personalidad, sin ninguna posibilidad de crítica o valoración objetiva, la cual podrá desarrollar en etapas posteriores de su vida, en el ámbito escolar, con el costo de “desaprender” e imensa defamiliar.



“Los niños ven, los niños hacen”

El siguiente video ha sido realizado por NAPCAN, asociación australiana que trabaja en la prevención del abuso infantil. “Children See Children Do” (“Los niños ven, los niños hacen”) es el nombre que dicho anuncio tiene, el cual se ha convertido en la pieza central de una campaña de marketing social nacional.

http://www.youtube.com/watch?v=sQKafq96Hss&feature=player_embedded

La escuela puede desarrollar acciones que, al involucrar a los adultos, los vaya “seduciendo” hacia un cambio positivo en sus desplazamientos. De terminadas actividades, pueden ser útiles a ese fin; por ejemplo: conformar entre toda la comunidad educativa: campañas de difusión, concursos de dibujo, etc., son algunas de las actividades que, al involucrar a la familia, las orienta acerca de los beneficios de actuar con mayor seguridad.

2) El niño peatón autónomo

Peatón: es quien se desplaza a pie por la vía pública. Como peatones, los niños suelen presentar mayor riesgo en tres circunstancias que enumeramos a continuación:

- En el cruce de intersecciones
- Al caminar por la vereda
- Al caminar por la calzada

En el Cuadro 1, se informa acerca de los principales comportamientos que deben realizar los niños en el rol de peatones:

Cuadro 1

Comportamientos seguros	Comportamientos riesgosos
Niño en el cruce de intersecciones	
Cruzar por las esquinas	Cruzar a mitad de la calle
Utilizar los pasos de cebra o sendas peatonales	Penetrar en la calzada sin 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.	Cruzar sin estar seguro de completar el cruce y quedar detenido en el medio de la vía de circulación de los vehículos (muy frecuente en cruces de avenidas)
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	Salir de entre coches estacionados, ya que ellos ocultan al niño peatón (por su baja estatura) Situarse para cruzar detrás o entre vehículos.
Cruzar cuando el semáforo peatonal lo indique. De no existir semáforos para peatones, cruzar cuando lo indique con luz "verde" el semáforo de los vehículos que circulan en su mismo sentido de circulación.	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	Esperar el momento del cruce parados sobre la calzada (y no en la vereda)
Niño caminando por la vereda	
Desplazarse por la derecha, por el lado de las viviendas, lo más alejado posible de la calzada	Transitar por el borde de la acera
Transitar sin correr, jugar o empujar a las personas	Interrumpir el paso de otros peatones,
Estar atento en las salidas de garajes, entrada a playas de estacionamiento y estaciones de servicio.	Bajar a la calzada sin mirar los vehículos que se aproximan por detrás
Niño caminando por la calzada (sólo cuando no existe vereda. Ej.: zona rural)	
Caminar por la banquina y, de no existir, por el borde más alejado de la zona de circulación de los vehículos	Caminar por la calzada si existen vías segregadas para peatones
Caminar en sentido contrario al de los	Caminar por la ruta en el mismo sentido en el que

vehículos, mirándolos de frente	circulan los vehículos
Si transitan varias personas, hacerlo en fila india. Llevar en la mano una linterna o farol encendido para alumbrar el camino y señalar su presencia en la vía.	Cruzar la ruta en zona de curvas o cerca de ellas, o en zonas en donde no haya suficiente visibilidad para observar los vehículos que se aproximan
Utilizar ropa de color blanco o claro	Cubrirse la cabeza con objetos que le impidan ver hacia los lados

3) El niño ciclista

Ciclista: es quien conduce una bicicleta, es decir, un vehículo de dos ruedas que es propulsado por mecanismos con el esfuerzo de quien lo utiliza, pudiendo ser múltiple de hasta cuatro ruedas alineadas.

En el Cuadro 2, observamos los principales comportamientos a tener en cuenta al conducir una bicicleta.

Cuadro 2

Comportamientos seguros	Comportamientos riesgosos
Acerca del conductor	
Circular siempre por la derecha y en el mismo sentido en el que circulan los otros vehículos	Circular a contramano
Respetar las señales (semáforos, marcas pintadas en el camino, etc.)	No esperar las indicaciones del semáforo
En grupo, debe circular en "fila india" (un ciclista detrás del otro)	Circular en grupos
Mantener una velocidad adecuada	Circular "asido" de otro vehículo
Circular en la ciudad lo más cerca posible del borde de la vereda y en ruta, por la banquina, lo más alejado de la calzada	Circular por carriles de mayor velocidad. Circular por autopistas

<p>Señalizar las maniobras</p> <p>Giro a la derecha: Brazo izquierdo, doblado en ángulo recto</p> <p>Giro a la izquierda: Brazo izquierdo extendido horizontalmente, a la altura del hombro y con la mano abierta</p> <p>Detención o parada: Brazo izquierdo extendido, más bajo que el hombro, moviéndolo de abajo hacia arriba.</p> <div data-bbox="635 450 794 779" style="text-align: center;"> <p>SEÑALIZACIÓN Las maniobras se han de realizar lo más rápido posible después de observar al resto de vehículos y comprobar que no existe peligro. Además deben señalizarse con claridad y antelación.</p> </div>	<p>Circular sin comunicar sus intenciones a los otros usuarios</p>
Acerca del vehículo	
<p>Debe llevar una luz blanca adelante y, una luz roja (ojo de gato) atrás</p>	<p>NO se debe utilizar un rodado mayor o menor a las características de tamaño del ciclista</p>
<p>Colocar reflectivos en cuadro y ruedas</p>	<p>NO utilizar bicicletas en malas condiciones de mantenimiento</p>
<p>Las luces deben permanecer en buen estado de limpieza y funcionamiento</p>	<p>NO llevar pasajeros</p>

4) El niño pasajero

Pasajero: es toda persona que utiliza un vehículo - particular o del servicio público-, pero que, no es el conductor. Cuando utilizan vehículos del servicio público, comparte esta actividad con otras personas, por lo que se requiere un comportamiento adecuado a fin de colaborar con la seguridad vial propia y la de terceros.

En el Cuadro 3 informamos acerca del comportamiento del pasajero.

Cuadro 3

Comportamientos seguros	Comportamientos riesgosos
En automóvil	
Los niños menores deben ser trasladados en los asientos de atrás, con sus sistemas de sujeción debidamente abrochados.	Sacar la cabeza o los brazos por la ventanilla.
Subir y bajar del vehículo por las puertas más próximas a la vereda	Jugar con elementos del vehículo (espejos, mandos, etc.)
Transportar sólo las personas que puedan ir cada una sentada en su correspondiente asiento.	Arrojar residuos a la vía pública
En ómnibus o buses	
Esperarlo en la vereda, sin bajar a la calzada.	Apoyarse en las puertas
En todos los casos, los niños deben viajar sentados. Si necesitan hacerlo de pie, deberán sujetarse fuertemente de los pasamanos.	Ensuciar, dañar los elementos del vehículo (asientos, etc.).
Subir y bajar sólo cuando haya detenido la marcha.	Pararse o jugar mientras el vehículo está en movimiento.
Para descender, avisar con antelación y hacerlo cuando el vehículo esté completamente detenido.	Cruzar por delante del autobús, ya que esto podría impedir ver los vehículos que circulan y que ellos nos vean.



Bibliografía

- (1) Prof. Dr. Luis Montoro González - "Estrategias para la Prevención de los Accidentes de Tráfico- INTRAS - Universidad de Valencia
- (2) <http://www.unmsm.edu.pe/occaa/articulos/saberes7.pdf>
- (3) Ministerio de Educación de Perú: PROGRAMA EDUCATIVO EN SEGURIDAD VIAL - Material Educativo: *Guía para Profesores y Tutores de Primaria*
http://www.minedu.gob.pe/DeInteres/Campanas/pseguridad_vial.php
- (4) Guía Didáctica de la Educación Vial para la Educación Infantil (2001), Salamanca, España



Sitios web

<http://www.educacionvial.gov.ar/>

Colección Educar: Educación del transeúnte. Orientaciones para el docente:

<http://coleccion.educ.ar/coleccion/CD16/contenidos/docente/index.html>

<http://www.escuelaseguraisev.com.ar/interna.php?id=5&sub=3>

<http://www.rieoei.org/deloslectores/958Luca.PDF>

http://www.minedu.gob.pe/DeInteres/Campanas/pseguridad_vial.php

Actividades

Para completar la presente actividad, le sugerimos observar previamente el siguiente video:

<http://www.youtube.com/user/escuelaseguraisev#p/u/2/GqTxEFcQQno>

Luego le pedimos que complete la tabla en función de los riesgos que usted considere, se encuentran presentes en dicha situación y posteriormente lo compare con los comportamientos riesgosos más usuales que observa entre los niños de su comunidad como peatones, pasajeros o ciclistas

Compartiremos los resultados de sus observaciones en el Foro del aula.

Tabla de riesgos viales

Observación:	Riesgos asociados al :		
	Factor humano	Factor ambiente	Factor vehículo
	1)	1)	1)
	2)	2)	2)
	3)	3)	3)
	1)	1)	1)
	2)	2)	2)
	3)	3)	3)

Atención: tanto en las ACTIVIDADES como en los FOROS es imprescindible guardar la confidencialidad de los datos sobre su escuela, sus alumnos, etcétera.