

LA OPORTUNIDAD
PEDAGÓGICA
DEL CUERPO EN
LA EDUCACIÓN VIAL

M. LOURDES ROJO HERRERO

31 DE AGOSTO DE 2012

TRABAJO DE FIN DE GRADO - PRIMARIA

LA OPORTUNIDAD PEDAGÓGICA DEL CUERPO EN LA EDUCACION VIAL

Tan solo por la educación puede el hombre llegar a ser hombre.

El hombre no es más que lo que la educación hace de él.

Kant

TEMA: 93 – EL CUERPO Y LA MOTRICIDAD EN LA ESCUELA.
SU INTERÉS EDUCATIVO.

AUTOR: M^a Lourdes Rojo Herrero.

TUTOR PEDAGÓGICO: Nicolás Bores Calle (Didáctica de la Expresión Corporal)

RESUMEN/ABSTRACT:

Este trabajo consiste en un Proyecto de Educación Vial visto desde el área de Educación Física, de manera que convertimos a este contenido transversal en el tema principal de varias sesiones. La Educación Vial es la base de nuestra intervención educativa, relacionándola con objetivos y contenidos de Educación Física, con una metodología lúdica, activa y experiencial, y con las competencias propias de la Educación Primaria.

Esta experiencia de Educación Vial se desarrolla con alumnado del tercer ciclo de Primaria, dentro de la Programación del Centro Rural de Innovación Educativa (CRIE) de Cervera de Pisuegra. Es una propuesta educativa que funciona desde hace ocho años con resultados muy positivos, y siempre con el diseño y coordinación de los maestros/as especialistas en Educación Física que trabajamos en el CRIE. Siendo un Proyecto muy atractivo para el alumnado y con unos valores muy positivos a nivel pedagógico.

This work consists of a Project of “Driver Education” seen from the area of Physical Education, so that we becomes to this transverse content in the main topic, theme, issue of several sessions. The “Road Education” is the base of our educational intervention, relating her to aims and contents of Physical Education, to a playful, active and experiential methodology, and to the own competences of the Primary Education.

This experience of “Road Education” is develops with pupils of the third cycle of Primary, within the Programming of the “Rural Center of Educational Innovation” Cervera de Pisuegra's (CRIE). It is an educational proposal that works for eight years with very positive results, and always with the design and coordination of the teachers specialists in Physical Education who we work at the CRIE. Being a very attractive Project for the students and with a few very positive values to pedagogic level.

PALABRAS CLAVE /KEYWORDS:

EDUCACIÓN VIAL – EDUCACION FISICA – CRIE – SEGURIDAD VIAL – KART
DRIVER EDUCATION – PHYSICAL EDUCATION - CRIE – ROAD SAFETY - KART

ÍNDICE

1.- INTRODUCCIÓN.....	Pág. 2
2.- OBJETIVOS.....	Pág. 5
3.- JUSTIFICACIÓN DEL TEMA ELEGIDO.....	Pág. 10
4.- FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA Y ANTECEDENTES.....	Pág. 15
4.1.- Concepto de Educación Vial.....	Pág. 15
4.2.- Antecedentes de la Educación Vial.....	Pág. 17
4.3.- Referencia normativa de la Educación Vial.....	Pág. 20
4.4.- La Educación Vial en la escuela.....	Pág. 25
4.5.- La Educación Vial en Palencia.....	Pág. 26
5.- METODOLOGÍA Y DISEÑO.....	Pág. 27
6.- RESULTADOS DEL PROYECTO.....	Pág. 35
7.- ANÁLISIS DEL ALCANCE DEL TRABAJO.....	Pág. 37
7.1.- Oportunidades o limitaciones del contexto.....	Pág. 38
8.- CONSIDERACIONES FINALES Y REFLEXIÓN.....	Pág. 40
9.- BIBLIOGRAFÍA Y REFERENCIAS.....	Pág. 41
10.- ANEXOS.....	Pág. 42
• Anexo I: ¿Qué es un CRIE?, finalidades y contexto geográfico.....	Pág. 43
• Anexo II: Competencias del grado en Educación Primaria.....	Pág. 47
• Anexo III: Objetivos generales del CRIE de Cervera de Pisuerga.....	Pág. 50
• Anexo IV: Las competencias y el CRIE.....	Pág. 53
• Anexo V: La Educación Vial en el área de Educación para la Ciudadanía.....	Pág. 63
• Anexo VI: Cuaderno de Educación Vial del CRIE para el alumnado de sexto de Primaria. Curso 2011-2012.....	Pág. 65
• Anexo VII: Desarrollo de habilidades de conducción segura en bicicleta de montaña.....	Pág. 92
• Anexo VIII: Fichas de control de peatones, karts y ciclistas.....	Pág. 99
• Anexo IX: Imágenes del desarrollo del Proyecto de Educación Vial.....	Pág. 103
• Anexo X: Estadística de los resultados obtenidos por el alumnado participante en el circuito de Educación Vial del CRIE.....	Pág. 111

1.- INTRODUCCIÓN

Desde que comencé mis estudios en la Escuela Universitaria de Educación (E.U.E. de Palencia), la Educación Vial ha estado siempre presente en mi formación, al comienzo como un tema transversal (con la LOGSE¹) y actualmente con un tratamiento interdisciplinar o como actividad complementaria, según establece la Ley Orgánica de Educación, de 3 de mayo de 2006 (a partir de este momento nos referiremos a ella como LOE) para el currículo de Primaria.

Desde diversos ámbitos de la educación nos planteaban la oportunidad de trabajar el cuerpo y la motricidad a través de la Educación Vial, por entonces, (antes de la LOE) un eje transversal que había que desarrollar desde todas las materias de la Educación Primaria.

En mi recorrido profesional, he tenido oportunidad de conocer y elaborar diferentes proyectos, actividades y otras experiencias en torno al tema de la Educación Vial. Pero ha sido en este último curso cuando he podido formar parte de un proyecto didáctico cautivador... acorde al currículo, a las características del alumnado, al desarrollo de las competencias básicas y a los contenidos y objetivos propios de la Educación Vial en el tercer ciclo de Primaria y en cada una de sus áreas. Tan interesante para el docente como atrayente para el alumnado.

El Proyecto de Educación Vial al que me refiero se ha llevado a cabo en el Centro Rural de Innovación Educativa de Cervera de Pisuerga (Palencia), durante las semanas de encuentros, los cuales están coordinados desde el Área de Programas Educativos de la Dirección Provincial de Palencia. Este Centro Rural de Innovación Educativa (desde ahora me referiré a él como CRIE) ofrece un entorno educativo diferente a los colegios convencionales. No quiero extenderme en explicar con profundidad las peculiaridades de este tipo de centros educativos, puesto que no es el objeto de estudio de este trabajo, pero creo oportuno, para ampliar la información sobre el contexto donde se realiza la práctica, dedicar el *Anexo I* a la explicación de qué es un CRIE, sus finalidades y el contexto geográfico donde se ubica.

Todo lo programado en este Proyecto de Educación Vial se ha desarrollado teniendo en cuenta los intereses del alumnado, para transmitir contenidos y actitudes que contribuyan a adquirir aprendizajes significativos y que a su vez les dote de un espíritu crítico para poder actuar en consecuencia como usuarios de vías públicas.

¹ Ley Orgánica de Ordenación General del Sistema Educativo, de 3 de octubre de 1990.

En el presente Trabajo de Fin de Grado he focalizado mi interés sobre la relación existente entre la Educación Vial y la Educación Física, y cuál es la conveniencia educativa de trabajar la Educación Vial desde un área, la Educación Física cuyo eje principal es el cuerpo y su capacidad de movimiento, según defienden numerosos autores, como Delgado Noguera (1992), Sánchez Bañuelos (1986) o Domingo Blázquez (2001), y numerosas referencias normativas.

Como complemento a esta cuestión mi atención se ha centrado en una programación didáctica de Educación Vial realizada en un contexto muy concreto, al cual ya hemos hecho mención anteriormente: el CRIE de Cervera de Pisuerga.

Esta intervención educativa tiene como finalidad principal fomentar el conocimiento de las reglas básicas de la Educación Vial y su aplicación tanto en situaciones ficticias (circuitos vial), como en situaciones reales de la vida cotidiana (su entorno vial más próximo).

En consecuencia, para elaborar este trabajo, me he planteado varios interrogantes:

- ¿Se puede trabajar la Educación Vial desde el área de Educación Física? ¿Cómo?
- ¿Cuál es la aportación de la Educación Física en un Proyecto de Educación Vial?
- ¿Qué se hace en un Proyecto de Educación Vial en relación al cuerpo y la motricidad?
- ¿Cómo es una práctica real de Educación Vial dentro de una Programación del Centro de Innovación Educativa de Cervera de Pisuerga?
- ¿Qué se puede hacer en un CRIE que no se puede hacer en un colegio por distribución horaria, horario 24 horas, espacios, recursos materiales, ...?
- ¿Cómo puede cualquier colegio acceder a este Proyecto?

Estos interrogantes se verán argumentados a través del desarrollo de las competencias² fomentadas desde el plan de estudios de Grado en Educación Primaria, a través de capacidades de análisis, de resolución de problemas y de asimilación y presentación de resultados.

El Trabajo de Fin de Grado me ha dado la oportunidad de profundizar en un tema de interés para mí, seleccionando el tema, planificando el proceso de análisis y estudio de este tema, estableciendo los objetivos del mismo y pudiendo ofrecer y defender una respuesta lógica y justificada a los problemas o situaciones planteadas.

² Para no extendernos en el trabajo y centrarnos en el objeto de estudio de este trabajo (La Educación Vial desde la Educación Física) ofrecemos en el *Anexo II* las Competencias del Título de Grado en Educación Primaria seleccionadas según la relevancia y relación con el presente trabajo, siguiendo la Guía del Trabajo de Fin de Grado ofrecida por la Universidad de Valladolid.

Además, el ejercicio profesional que se desarrolla en un CRIE (programas educativos para asegurar actuaciones preventivas y compensadoras), me ha dado la oportunidad de desarrollar todas estas competencias en una situación diferente a los colegios donde había trabajado durante doce años, ofreciéndome una experiencia profesional muy diferente a la educación convencional, la cual ha enriquecido mi bagaje profesional a nivel interdisciplinar y mi formación personal a través del proceso de enseñanza-aprendizaje.

Mi profesión me ha llevado a interiorizar los principios que contribuyen a la formación cultural, personal y social desde la Educación Física, así como el rol que esta área juega en la formación básica vinculada a la Educación Primaria.

Relacionando teoría y práctica, he desarrollado habilidades para la práctica educativa del aula convencional y para otros contextos educativos, donde garantizar el acceso a una educación de calidad con las condiciones más favorables posibles, donde se atiendan las necesidades específicas y se ofrezca igualdad de oportunidades.

En este trabajo encontramos dos partes muy diferenciadas pero vinculadas entre sí:

- Primero, una fundamentación teórica que tiene como fin justificar la inclusión de la Educación Vial en mi programación didáctica de Educación Física.
- Y, segundo, una práctica en un contexto curricular y físico muy concreto (el tercer ciclo de Educación Primaria en el CRIE de Cervera de Pisuerga)

Ambos apartados están relacionados y no puedo separar el uno del otro, puesto que mi intervención en el CRIE ha sido como maestra especialista en Educación Física... y desde esta perspectiva es desde la que he orientado mi trabajo.

Este documento termina con unos apartados en los que analizamos el alcance del trabajo, las oportunidades y limitaciones del contexto,... y unas consideraciones finales a modo de conclusiones o reflexiones sobre esta propuesta de intervención.



Imagen 1: Práctica en el circuito infantil de tráfico del CRIE de Cervera.

2.- OBJETIVOS

La finalidad de este Proyecto es ampliar, reforzar y complementar la acción didáctica de los centros escolares de la provincia palentina de una forma práctica, funcional y significativa en torno a la Educación Vial.

En todos los centros escolares se puede trabajar este tema desde distintas áreas (obligatoriamente, según la normativa, desde Educación para la Ciudadanía) Nosotros, (el equipo de profesores/as del CRIE) aunque también trabajamos la Educación Vial de forma transversal e interdisciplinar (en los desplazamientos en autocar, en los recorridos por pueblos, vocabulario vial, hábitos y comportamientos adecuados,...) la planteamos principalmente desde el área de Educación Física (habilidades y destrezas en la conducción de vehículos, percepción espacial, coordinación,...)

Nuestro trabajo está condicionado a un contacto previo con los colegios, donde, con antelación, debe iniciarse el programa, e implementamos posteriormente las actividades programadas para realizar en el CRIE.

Los **objetivos** que planteo a continuación están orientados a colaborar en el logro de los fines educativos de la Educación Primaria y ayudarán a desarrollar en el alumnado capacidades que les permitan:

- Adquirir y consolidar una formación teórica sobre la Educación Vial.
- Desarrollar hábitos de conciencia ciudadana referidos a la circulación.
- Conocer y apreciar valores y normas de Educación Vial y aprender a obrar de acuerdo con ellas, preparándose para el ejercicio activo de la ciudadanía.
- Desarrollar hábitos de trabajo individual y de equipo, de esfuerzo y responsabilidad, así como actitudes de confianza en sí mismo, sentido crítico, iniciativa personal, curiosidad, interés y creatividad en el aprendizaje.
- Fomentar la participación activa en actividades individuales y de grupo, representando distintos roles, potenciando el desarrollo de la creatividad, utilizando diferentes lenguajes (verbal, gestual, plástico,...), respetando a los demás,...
- Valorar y aceptar el propio cuerpo y el de los otros, respetar las diferencias y utilizar la Educación Física como un medio para favorecer el desarrollo personal y social.

- ☑ Desarrollar y adquirir hábitos de comportamiento correcto, en relación con el tráfico, orientados a la adquisición del sentido vial, y reforzar actitudes de respeto.
- ☑ Valorar la importancia que tiene el respeto de las normas y señales de tráfico y, conocer su significado.
- ☑ Mejorar la seguridad del alumnado como usuario de la vía pública y su percepción de riesgos.

Con este Proyecto de Educación Vial planteo tres cuestiones:

1. El desarrollo de capacidades cognitivas, físicas, emocionales y relacionales vinculadas a la motricidad (que permitan al alumnado moverse con eficacia, adaptar el movimiento a nuevas situaciones, la comunicación a través del lenguaje corporal,...)
2. La adquisición de formas sociales y culturales vinculadas a la Educación Vial (actividad física como fuente de bienestar, hábitos saludables como andar en bici,...)
3. La educación en valores vinculada a los aprendizajes transversales, las relaciones interpersonales, la comprensión de la realidad corporal y del entorno físico y social,...

Y más específicamente, respecto al alumnado, nuestros **objetivos** son:

- Conocer las normas básicas de circulación viaria.
- Conocer los roles de peatón y de conductor dentro de la circulación.
- Aprender el lenguaje de las señales de tráfico.
- Identificar los diferentes elementos y clases de las vías públicas urbanas e interurbanas.
- Interiorizar los conceptos de seguridad, respeto y responsabilidad en la utilización de las vías de comunicación bien como peatón, bien como conductor.
- Tomar contacto con el uso de un vehículo motorizado en la vía.
- Iniciar al alumno/a en la identificación y conocimiento de los elementos y principios físicos y mecánicos de la bicicleta.
- Adquirir conciencia de los riesgos y consecuencias de la irresponsabilidad en el uso de las vías de comunicación.
- Propiciar un aumento de autonomía de acción y confianza ligado a la responsabilidad.
- Desarrollar una de las finalidades que recoge el currículo educativo para Primaria de manera funcional, moderna, práctica y significativa.

Los objetivos anteriormente planteados, atienden tanto al conocimiento del entorno próximo del niño/a, como al poder desenvolverse y actuar con autonomía en las actividades habituales, sin olvidar el conocimiento de normas y desarrollo de hábitos

encaminados a mejorar la salud y el bienestar y a apreciar la importancia de los valores y de las normas que rigen la convivencia humana, todo ello transmitido desde la Educación Vial.

Además, están en consonancia con los comportamientos viales que debe presentar el alumnado del tercer ciclo de Educación Primaria, que irá haciendo uso de las vías públicas principalmente como peatón autónomo, utilizará también como viajero medios de transporte tales como el vehículo familiar o el autobús escolar y, en algunos casos, comenzará a utilizar la bicicleta.

Del mismo modo, no podemos olvidar que este Proyecto se desarrolla en un Centro de Innovación Educativa con sus propios objetivos generales³ y con su tratamiento de las competencias básicas⁴, lo cual nos obliga a tenerlos en cuenta en nuestras intervenciones educativas.

Estos son los **contenidos** que desarrollaremos en el Proyecto:

- ↳ Técnicas de adquisición de información: Cuestionarios (para evaluar la adquisición de conocimientos viales), tarjetas motivadoras (título de “mejor conductor/a del CRIE”,...), carné de puntos para la práctica en el circuito, hojas informativas sobre normas de circulación, textos y audiovisuales sobre Educación Vial,...
- ↳ Técnicas de expresión (oral, escrita, corporal, gestual,...)
- ↳ Conocimiento del entorno y desarrollo de hábitos relacionados con la Educación Vial.
 - ⇒ Conocimiento del entorno del tráfico en el entorno escolar.
 - ⇒ Actitud crítica ante situaciones que supongan un conflicto.
 - ⇒ Actitud reflexiva y crítica para rechazar cualquier actitud negativa.
- ↳ Elementos fundamentales del tráfico:
 - ⇒ La vía:
 - Tipos de vías: urbanas, interurbanas, travesías, autopistas, etc.
 - Partes de la vía.
 - ⇒ El hombre: Peatón, conductor, viajero, agente de tráfico,...
 - ⇒ Los vehículos: Bicicleta, kart, ciclomotor, motocicleta, turismo, camión, autobús, vehículos de tracción animal, patinetes,...
- ↳ Normas de conducta como peatón y viajero:
 - ⇒ Normas y conductas para la circulación peatonal en ciudad:

³ Véase el *Anexo III.* “Objetivos generales del CRIE de Cervera de Pisuerga”

⁴ Véase el *Anexo IV.* “Las competencias y el CRIE”

- ⇒ Utilización de la acera, cruce de la calzada (sin señalizar, con semáforo, cruce regulado con agente, cruce por pasos para peatones señalizados...)
- ⇒ Normas y conductas para la circulación peatonal en carretera: Utilización del arcén, cruzar carreteras, circulación nocturna,...
- ⇒ Normas y conductas del escolar como viajero: Transporte colectivo.
- ⇒ Transporte escolar.
- ↳ Señales de circulación:
 - ⇒ Señales verticales: Señales de Prohibición; Señales de Obligación; Señales de Indicación y/o Información; Señales de Peligro; y Señales de Prioridad.
 - ⇒ Señales horizontales: Marcas viales en la carretera (líneas discontinuas, líneas continuas,...)
 - ⇒ Señales luminosas: Semáforos (para peatones, vehículos,...)
 - ⇒ Señales de los agentes de circulación: ópticas, acústicas,...
 - ⇒ Señales provisionales: Con motivos de obras,...
- ↳ Funcionamiento de los vehículos: bicicletas y kart.

Respecto a los contenidos y competencias básicas de Educación Primaria, los he puesto en relación a los específicos de Educación Física, puesto que considero que son uno de los pilares de este trabajo.

A continuación, expongo la contribución de este Proyecto de Educación Vial al desarrollo de las **competencias básicas** en Primaria:

Competencia en comunicación lingüística:

- Gran variedad de intercambios comunicativos: diálogo, lenguaje oral y escrito, comunicación no lingüística.
- Lectura, escucha, empatía,...
- Aprendizaje de vocabulario específico de Educación Vial.

Competencia en razonamiento matemático:

- Relación con los números y el razonamiento matemático: puntos del carné, dorsales,...
- Relación con los símbolos, las medidas y las figuras geométricas: las señales,...

Competencia en el conocimiento y la interacción con el mundo físico:

- Vinculación de la condición física y la salud física, mental y social.
- Percepción del espacio físico a escala y próximo.
- Valoración de la actividad física como alternativa del tiempo de ocio (senderismo, ciclismo,...)

Tratamiento de la información y la competencia digital:

- Valoración crítica de mensajes y estereotipos referidos al cuerpo.
- Transformación de la información en conocimiento.
- Utilización de diferentes soportes para la adquisición y transmisión de la información.
- Acceder a cualquier página Web, por ejemplo la de la DGT, para obtener información relacionada con problemática vial.

Competencia social y ciudadana:

- Adquisición de habilidades sociales que facilitan la relación, la integración y el respeto.
- Participación activa y responsable en la ciudadanía.
- Aceptación de las normas y reglamentos de la Educación Vial como códigos que regulan comportamientos en la sociedad.
- Respeto a la autonomía personal, la participación y la valoración de la diversidad.
- Resolver, por ejemplo, los atascos que se producen a la entrada de la escuela como consecuencia del uso indiscriminado del vehículo particular por padres y madres proponiendo racionalidad.

Competencia cultural y artística:

- Exploración y utilización de las posibilidades del cuerpo y del movimiento.
- Apreciación de la libertad de expresión, la diversidad cultural, el diálogo intercultural y las experiencias artísticas compartidas.

Competencia de aprender a aprender:

- Conciencia de las propias posibilidades.
- Reconocimiento de potencialidades y carencias.
- Adquisición de sentimientos de autoconfianza y competencia personal.
- Aprendizaje de técnicas de estudio, observación, trabajo cooperativo, organización y resolución de problemas.

Autonomía e iniciativa personal:

- Manifestaciones de autosuperación, responsabilidad, perseverancia, autoestima, autocrítica.
- Actitud positiva para aprender errores y afrontar problemas.
- Conocimiento de sí mismo.
- Organización individual y colectiva de actividades.
- Trabajar en equipo para conseguir, por ejemplo, el establecimiento de carriles bici en su pueblo, para una seguridad vial sostenible, documentándose de la manera en que se ha desarrollado en otros municipios.

3.- JUSTIFICACIÓN DEL TEMA ELEGIDO

La elección de este tema está basada en planteamientos personales y profesionales:

- ↳ A nivel personal me parece un tema con gran atractivo por su carácter transversal dentro y fuera de la escuela, y lo considero muy cercano a mis prácticas docentes actuales, puesto que este Proyecto me ha hecho partícipe del trabajo que se estaba desarrollando sobre Educación Vial en el CRIE de Cervera, con una Programación Didáctica dirigida al tercer ciclo de Educación Primaria, muy completa, intensa y, sobre todo, diferente a la que podemos encontrar en los colegios. También de forma personal, he orientado el trabajo hacia la Educación Física, puesto que es el área donde he desarrollado y desarrollo mi labor profesional.
- ↳ A nivel profesional es un tema con un alto interés educativo, que me supone trabajar otro tipo de contenidos o ejes temáticos a los propios de la Educación Física, poder analizar cómo se trata el cuerpo y la motricidad en otros ámbitos no plenamente de carácter físico.

Analizando varios estudios y documentos publicados por la Dirección General de Tráfico (DGT a partir de este momento) comprobamos que, aunque todos los países han elaborado Códigos, Leyes y Reglamentos que regulan el uso de los espacios comunes y potencian la seguridad vial, en ocasiones se producen situaciones conflictivas al usar las vías públicas, que pueden desembocar en accidentes con daños para personas y/o vehículos.

Es esencial que durante la infancia se adquiera información y formación sobre temas que nos proporcionan habilidades de vida y actitudes de responsabilidad, respeto, tolerancia y solidaridad, que aprendidas a edades tempranas se mantienen a largo de toda la vida... Educación Vial. La escuela debe estar relacionada con la realidad, por ello, debe ofrecer la Educación Vial para prevenir y formar, y además, como una forma de educar en sociedad.

La nueva estrategia que plantea la ONU (2010), en su Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, pretende ser un elemento facilitador, dinamizador y coordinador de todas las iniciativas a realizar. Desde la perspectiva de la información, formación y educación vial plantea estos objetivos:

- ↳ Proteger a los usuarios más vulnerables.
- ↳ Potenciar la movilidad segura en la zona urbana.
- ↳ Lograr unas conductas y comportamientos seguros de los usuarios.
- ↳ Reducir el número de niños fallecidos por no llevar el sistema de retención.

- ↳ Reducir los accidentes por atropello.
- ↳ Reducir los accidentes en los que los lesionados y fallecidos son ciclistas.
- ↳ Reducir un 20% los fallecidos y heridos graves en los usuarios de motocicletas.

Todas estas premisas buscan justificar la importancia de la Educación Vial y la necesidad de que esté incluida y bien tratada en el currículo escolar.

Si observamos en la calle detectamos rápidamente conductas inadecuadas: coches corriendo con exceso de velocidad, niños y niñas circulando en bicicleta por la acera, conductores de motocicletas sin casco, padres y madres que llevan a sus hijos/as al colegio sin utilizar los sistemas de retención adecuados, personas cruzando la vía por zonas no recomendables,... En la sociedad actual la Educación Vial no es una realidad eficaz.

Por el constante protagonismo del tráfico en nuestras vidas, la Educación Vial precisa de una presencia constante en todas las fases de formación de los ciudadanos, desde los primeros años de escolarización.

Otro motivo relevante para trabajar la Educación Vial en Educación Primaria es que el sistema educativo debe mostrarse más sensible a los cambios que experimenta la sociedad y, los docentes, a través de nuestras intervenciones educativas, debemos dar respuesta a las necesidades, individuales y colectivas, que conduzcan al bienestar personal y a una vida saludable y democrática.

Otros motivos⁵ de la importancia de incluir la Educación Vial en el currículo de Educación Primaria son:

- ⇒ El impacto de la accidentalidad vial en edades tempranas y el alto coste que supone la pérdida de una vida infantil, a nivel económico y social. (En 2011 perdieron la vida en las carreteras españolas 24 niños menores de 14 años) Es importante intervenir con carácter preventivo para reducir al mínimo este impacto negativo.
- ⇒ El mal uso o no uso de los sistemas de retención, más en zona urbana que en carretera, y mayor relajación a partir de los 5 años de edad. Una alternativa básica para actuar sobre la mejora del factor humano, causante de la siniestralidad en más del 90% de los casos, es recurrir a la Educación Vial de todos los usuarios de las vías y vehículos.
- ⇒ Conseguir una movilidad más segura en los usuarios más vulnerables, andando o en vehículos (bicicleta, patinete, patines,...) La intervención educativa cobrará más sentido si se realiza desde los primeros años de vida y se perpetúa a lo largo de la existencia.
- ⇒ La conveniencia de utilizar el transporte escolar colectivo de forma más segura.

⁵ Datos basados en diferentes informes de la DGT y en la Resolución de la ONU sobre el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020.

Con todo lo anterior, hay que tener en cuenta que los niños y niñas son los más frágiles ante un accidente y los más vulnerables por sus características físicas y psicosociales, lo cual hay que tener en cuenta para concienciarles de esta circunstancia y despertar en ellos/as comportamientos y actitudes viales responsables.

A continuación, vamos a enumerar las **características que más influyen en la vulnerabilidad vial de los niños/as** del tercer ciclo de primaria, según los datos consultados en los informes elaborados por la DGT (1990, 2009) y la Fundación MAPFRE (2009):

- ☑ *Su tamaño físico:* Los niños/as, por su menor estatura respecto a los adultos, tienen un campo visual más reducido, lo que supone un aumento del número de obstáculos.
- ☑ *La falta de percepción de riesgo:* Los conceptos de distancia y velocidad influirán en la estimación que necesitará el niño/a para calcular el tiempo de cruce, o lo que tardará un vehículo en llegar hasta su posición. La dificultad de poder estimar fiablemente distancias; lo cual no consiguen hasta los 13 años, sobre todo si éstas son grandes, y también las dificultades de utilizar, hasta 18 años aproximadamente claves erróneas para determinar la velocidad de los vehículos, llegando a juzgar los coches ruidosos y pequeños como más rápidos que los silencios y grandes.
- ☑ *La falta de concentración:* La atención del niño, en ocasiones, se dirige a aspectos poco relevantes. No se ha de olvidar que, hasta los cinco años, no existe prácticamente un control de la misma, si bien, hacia los 6 o 7 se distingue ya entre situaciones, en las que deben realizar búsquedas de elementos significativos de aquéllas en las que pueda dedicarse a jugar, volar su imaginación, etc.; para llegar al control total a partir de los 11 o 12 años, edad en la que también es ya capaz de poder dividir su atención entre varias tareas, como puede ser una tarea motora (cruzar una calle andando) y otra tarea visual (observar la situación de los vehículos).
- ☑ *La carencia de toma de decisiones:* La autonomía personal también se va desarrollando y les va a permitir que, paralelamente, puedan ir madurando en la toma de decisiones personales, incluso asumiendo ciertos riesgos y aprendiendo a resolver pequeños problemas del entorno, como pueden ser los derivados del uso de la vía como peatón o viajero en el coche o en el autobús, evitando dejarse influir por los demás.
- ☑ *El incremento del sentido crítico:* El adulto deberá ir encauzándolos y también entrenándolos para encajar las críticas de los demás a sus posturas, actitudes o formas de hacer y pensar, como preámbulo de la comprensión, aprendizaje y asunción de las normas y

señales del tráfico, así como en la adquisición gradual de los valores y comportamientos viales adecuados a su edad. Las normas, las señales, las situaciones viales como peatón, viajero o ciclista son un campo de cultivo apropiado para ejercitar a los alumnos en este sentido de autonomía, asertividad y responsabilidad viales que le capaciten para su desarrollo personal y para una buena seguridad vial.

- ☑ *El incremento del desarrollo de las operaciones concretas*, elemento facilitador del razonamiento lógico y crítico: Serán capaces de recoger información, analizarla, criticarla y sacar conclusiones para proponer mejoras de determinados problemas o situaciones como pueden ser las encontradas en el ámbito de lo vial, día a día, frente al tráfico de personas y vehículos.
- ☑ *Mayor libertad de movimientos*: El desarrollo físico de estos niños/as contribuye a consolidar sus capacidades psicomotrices finas y gruesas, lo que les va a permitir mayor movimiento, precisión y desplazamientos. Según vayan creciendo irán tomando más autonomía en su relación con los compañeros/as y con el entorno... Estos datos se traducen en mayor posibilidad de riesgo. A estas edades se establecen cada vez más relaciones con el mundo que los rodea y muestran mayor fuerza y progresión en la coordinación motora. Se amplía la relación con más personas, costumbres y experiencias. Actúan de forma cada vez más autónoma, estableciendo pequeños objetivos, organizando sus hechos o tareas.
- ☑ *La influencia del grupo*: A esta edad es probable que algunos alumnos/as manifiesten ya señales de una creciente independencia personal de la familia y un mayor interés en los amigos/as, pues la pandilla se va consolidando y fortaleciendo. Esta influencia puede ser favorable o perjudicial (Los niños/as que se sienten bien consigo mismos resistirán mejor a las presiones negativas de sus iguales y tomarán mejores decisiones personales como indicador de una responsabilidad acorde a su desarrollo).
- ☑ *Las primeras manifestaciones de la preadolescencia*. Al final de este ciclo, irán apareciendo las necesidades de impactar y presumir frente a los demás. Se iniciarán en el desarrollo de actividades que implican cierto riesgo, como puede ser la exhibición de malabarismos con los patines, monopatines, *skates* o bicicletas. Porque lo importante es su autoafirmación, pese al riesgo que implica y que ellos no perciben como tal. Esta etapa de transición supondrá los grandes cambios hormonales, físicos, psíquicos, emocionales, cognitivos, morales y afectivos, donde todo será diferente, precipitado y confuso, incluso sus comportamientos como peatones, viajeros, conductores de bicicletas,...

- ☑ *Una mayor independencia* y una menor supervisión por parte de los adultos pueden exponer a los preadolescentes a lesiones por caídas y otros accidentes. Los accidentes viales son la causa más común de muerte por lesión accidental entre los niños/as de esta edad.
- ☑ *El incremento del desarrollo intelectual* con la adquisición de nuevos conocimientos y experiencias: A estas edades tienden a explicar con argumentos lógicos todo lo que les rodea; El mundo del tráfico, los accidentes y la seguridad vial, les preocupa al mismo tiempo que les atrae, porque es un entorno próximo y frecuentado diariamente. Satisfacer su curiosidad con información y formación, como respuesta a sus inquietudes sobre Educación Vial, será una buena fórmula de prevención frente a los riesgos viales.

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

Desde que el niño/a aprende a andar, es un usuario de las vías públicas: Primero como peatón y pasajero/a en automóvil, después como usuario/a de la bicicleta, después (no en todos los casos) como piloto o pasajero/a de ciclomotor y/o moto y, por fin, como conductor/a de automóvil.

Esta es la trayectoria lógica que, además, no está formada por etapas distintas, pues el peatón que empieza a dar sus primeros pasos en la acera será peatón durante toda su vida, independientemente de que conduzca cualquier tipo de vehículo. Los distintos roles se superponen a lo largo de la vida y las personas tienen que saber desempeñar esos roles en cualquier situación,... otro motivo para trabajar la Educación Vial desde edades tempranas.

Si enseñamos hoy a un niño o niña a cruzar la calle por el paso de peatones o a esperar el semáforo en verde antes de poner un pie en la calzada, no sólo estamos realizando una apuesta de futuro, estamos contribuyendo a que no ponga su vida en riesgo hoy. Y, además, estamos facilitándole la interiorización de unas normas, comportamientos y actitudes que le serán de gran ayuda más adelante, sea cual sea el rol que, en lo referente al tráfico y la seguridad vial, adopte en cada momento. Por esto es fundamental la educación. Y, en este caso, la Educación Vial, no como disciplina aislada, sino como una parte importante de la educación integral a que toda persona tiene derecho.

No nos extrañamos que la educación se adapte a las demandas y cambios sociales introduciendo de forma transversal en la escuela contenidos ajenos a los considerados tradicionalmente académicos. Así, como dice José Gimeno Sacristán (1988):

...en la escolaridad obligatoria, el currículum tiende a recoger de forma explícita la función socializadora total que tiene la educación. El que éste vaya más allá de los tradicionales contenidos académicos se considera normal dada la función educativa global que se asigna a la institución escolar. (p. 65-66)

Por lo que, sin lugar a dudas, la Educación Vial incluida en el currículo de este ciclo es una forma adecuada y didáctica de contribuir a la educación y seguridad general, además de una herramienta apropiada para cooperar en el desarrollo integral del alumnado, en los niveles cognitivos, afectivos, conductuales y competenciales.

4.- FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA Y ANTECEDENTES

Este apartado nos ofrece las diferentes acepciones de Educación Vial, sus antecedentes históricos, la normativa que la regula y su presencia en la escuela actual.

4.1.- Concepto de Educación Vial

Aunque todavía no aparece una definición en el Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española, son muchas las concepciones y/o definiciones que nos encontramos, buscando en diversos medios escritos y digitales, sobre la Educación Vial.

Personalmente, creo que una de las definiciones más acertada y completa de Educación Vial es elaborada por Manso, V. y Castaño, M., (1995):

*El resultado de una acción educativa planificada de forma sistémica, que trata de favorecer el desarrollo de la persona, de la colectividad y del medio ambiente, mediante la adquisición de conocimientos, procedimientos, actitudes y valores que consigan una movilidad más segura. **La Educación Vial será la base para el logro de la seguridad vial.***

En todas las definiciones, podemos observar dos alusiones muy diferenciadas:

1. En referencia al conocimiento: las señales, las normas, las disposiciones legales que regulan la circulación de vehículos, personas y animales por las vías públicas,...
2. En referencia al comportamiento: La valoración, utilidad personal y relevancia social que se asigna a la Educación Vial, los hábitos que la favorezcan,...

Recopilando todos estos datos, podemos entender por Educación Vial el conjunto de conocimientos teórico-prácticos que ayudan al usuario de vías de comunicación y medios de transporte (peatón, pasajero o conductor) a perfeccionar sus facultades y actitudes con el fin de tener un desplazamiento seguro dentro de la vía pública.

Es decir, es todo lo relacionado con hábitos y prácticas que tengan como fin la protección y cuidado de los individuos en la vía pública, acompañándolo con unas reglas que favorezcan la convivencia adecuada, el manejo de los diferentes vehículos frente a la presencia de fenómenos específicos y la protección del bienestar del transeúnte.

Según la DGT (2011) las primeras apariciones del concepto de Educación Vial en España, se remontan al Código de la Circulación de 1934, si bien no será hasta la celebración de las Conferencias del Consejo de Europa de París, Viena y Estrasburgo y las sucesivas Conferencias Europeas de Ministros de Transporte (CEMT), cuando se determinen las líneas básicas para su implementación educativa en los diferentes países de la actual Unión Europea.

En dichas Conferencias se determinaron también los que serían objetivos generales a conseguir con la Educación Vial de los escolares europeos, y que servirían, posteriormente, para el desarrollo de los diferentes programas de Seguridad Vial adaptados a la realidad vial de cada país. De esta forma, se centraron en:

- Velar por la seguridad y el comportamiento en las vías públicas, de forma responsable, y teniendo en cuenta a los otros usuarios de la vía.
- Preparar a los futuros conductores de bicicletas, ciclomotores o turismos.
- Conocer y utilizar los medios y los recursos que permitan mejorar la seguridad vial del sistema actual.
- Respetar todas las normas y reglas de circulación, incluso aquellas que no son normas de seguridad vial específicamente.

La concepción de la Educación Vial como eje transversal sigue las directrices marcadas en las conclusiones de las Conferencias sobre Seguridad y Educación Vial celebradas en Viena y Estrasburgo en los años 1971 y 1980 en las que al tratar este problema se consideró que:

La Educación Vial debe orientarse hacia los dominios siguientes: De una parte, las Materias Técnicas y las Ciencias Naturales, por otra parte la Ética y las Ciencias Sociales, y, por fin, la Educación Física. Los contenidos de esta educación deben estar integrados en los programas de estas materias, con el fin de que los escolares adquieran la experiencia técnica apropiada, tomen conciencia de su responsabilidad en la vida social y puedan contribuir de una forma activa en la mejora de las condiciones de la circulación

4.2.- Antecedentes de la Educación Vial

Si nos fijamos en la **Historia de la Educación Vial**⁶, podemos situar sus orígenes en la Antigua Italia, en la actual ciudad del Vaticano, en el año 1300 a.C. Se celebraban las fiestas del año santo, dada su importancia se congregaban una multitud de fieles, que llegaron a obstruir la circulación en la ciudad provocándose debido a los tumultos violentos, accidentes que tenían como resultado: lesionados graves y en diversas ocasiones la muerte de niños y ancianos. Enterado el Sumo Pontífice Bonifacio VIII de estas muertes y accidentes, ordeno a sus trabajadores que pintaran rayas blancas en el piso, dividiendo las calles, caminos y puentes en dos secciones, tomando en cuenta los puntos cardinales e informando a los concurrentes que debían caminar por la derecha, sin cruzar las rayas marcadas en el piso. Es así como por primera vez en la historia es iniciada la Educación Vial, mediante reglas de comportamiento para saber conducirse en la vía pública y hacer más fácil la circulación y así evitar los accidentes.

En España, el marco histórico legal de la Educación Vial⁷, tiene su punto de partida con anterioridad a 1931, en el reinado de Alfonso XII (protector del automovilismo), cuando se intentó motorizar a las clases más populares; hecho que no se consiguió, a pesar de la prosperidad de los años 1920, debido sobre todo a la carencia de clientes potenciales, ya que el coche era considerado como un artículo de lujo y no un medio de locomoción y también al tipo de población que fundamentalmente era del medio rural.

Posteriormente, la aparición del primer Código de la Circulación, el 25 de septiembre de 1934, vino a suponer un avance importante en la ordenación del tráfico existente y el germen de la Educación Vial, si bien el problema circulatorio no entrañaba aún una problemática desde la perspectiva legal, administrativa y social. En este Código se plasma que la Escuela, a través de sus maestros, será la encargada de formar sobre las conductas a seguir y las reglas generales de la circulación. Aún así, la realidad sobre este aspecto educativo no pasó más allá de buenas intenciones.

Con el desarrollismo económico (un indicador del mismo es el nacimiento en mayo de 1957 del primer SEAT 600) en 1959 nace la Jefatura Central de Tráfico y, una década después, la reglamentación inicial de las Autoescuelas. Además, la Educación Cívica, como

⁶ Según los datos encontrados en la web de la Dirección de Seguridad Pública y Viabilidad de San Francisco del Rincón, revisados el 27 de mayo de 2011.

⁷ Datos tomados del Tema 35 “Seguridad Vial” del temario específico de la ESTT-OEP, elaborado en el 2011 por Violeta Manso Pérez.

base de la Educación Vial, ausente en la práctica docente, comenzó a ser considerada como la solución de muchos problemas sociales, incluido el del tráfico.

En 1961, el 43% de los peatones muertos eran niños y niñas, comprendidos entre 1 y 14 años. La respuesta de la Jefatura Central de Tráfico fue reforzar las Campañas de Circulación Vial infantil desde tres bandas:

1. La tarea educativa vinculada al Ministerio de Educación Nacional y la Escuela, reforzado por la Orden Ministerial de 6 de Abril de 1961 (que favorecía el aprendizaje memorístico de las normas y señales de Tráfico).
2. La educación y formación no vinculada a la escuela, pero que favorecía la creación e impulso a la actividad de los Parques Infantiles de Tráfico (1961).
3. La educación dirigida a los adultos, basada en campañas, carteles y mejor formación en las autoescuelas.

En 1970, la Ley del 4 de Agosto: Ley General de Educación y Financiación de la Reforma Educativa, planteaba entre sus fines “*la formación integral humana, el desarrollo de la personalidad y la preparación de los escolares para la libertad*”. En este sentido, podemos considerar, que la solución a la problemática vial, no era cuestión relevante en esta década, por lo cual no se dedicaban grandes esfuerzos para mejorar la Educación Vial ciudadana, si bien pueden resaltarse entre las acciones más relevantes: La realización de Cursos Infantiles, la creación, por parte del Ministerio de Interior, de una Cátedra Ambulante de Tráfico (que recorría los pueblos realizando campañas de concienciación y conocimiento de los problemas del tráfico rodado) y la creación de la Comisión Nacional de Seguridad Vial, (órgano coordinador interministerial, con el objetivo de impulsar y asesorar a los órganos con competencias en seguridad vial) que cada año elaboraba un Programa Nacional de Seguridad Vial, que se sometía a la aprobación del Gobierno.

En la década de los ochenta, con la Orden de 18 de febrero, estableciendo los Programas Renovados, supuso un avance significativo para la Educación Vial. Se establecieron los objetivos y los contenidos a desarrollar para todos los escolares, a la vez que se dictaban normas para el desarrollo didáctico y se publicaba el “Manual para la Educación Vial en Preescolar y Educación General Básica” que ofrecía un manual práctico para los maestros, para poder favorecer la incorporación de la Educación Vial en los Programas de Enseñanza vigentes en el momento.

También en 1980, entra en vigor el Plan Nacional de Seguridad Vial, que promueve campañas de Educación Vial para los padres y maestros, con un interés especial en los peatones y establece la continuidad de concursos nacionales de dibujo y de parques

infantiles de tráfico. Así mismo, cabe resaltar también que, en noviembre de 1985, se instauró en la ciudad de Salamanca el Centro Superior de Educación Vial, con dependencia directa de la Dirección General de Tráfico. Este Centro, de ámbito nacional, llevaría asignadas unas funciones bien definidas como el diseño de programas y recursos para el ámbito de la escuela, la planificación de investigaciones precisas sobre temas y ámbitos determinados, la formación de docentes y otros profesionales implicados en la Educación Vial como los Policías Locales o los Monitores de Parques Infantiles. En la actualidad, este Centro sigue desarrollando una importante labor de promoción de la Educación Vial, siendo un referente, tanto en España, Europa e Iberoamérica.

En la Ley de Ordenamiento General del Sistema Educativo (LOGSE, 1990), la Educación Vial es incorporada como Eje o Tema Transversal. Estos Temas no se contemplaban asociados a un área determinada o como áreas independientes de conocimiento, si no que se planteaban diseminados a través de todas las áreas curriculares, con carácter de permanencia y de forma global (Lucini, 1993). Debido a la importancia que tenían en el contexto social, surgieron como demanda y se los reclamaba como solución a determinados problemas de la sociedad de los noventa. Pero el hecho de que estos Temas se localizaran en los currículos no era suficiente para que fueran abordados en realidad y en la realidad.

En la década de los noventa, podemos constatar que desde la aparición del Código de 1934, el tratamiento de la Educación Vial, experimentó importantes cambios, debidos fundamentalmente a las Recomendaciones que, desde diferentes Organismos Europeos, se planteaban como asesoramiento, no prescriptivo, para todos los países europeos. (Conferencia de Estrasburgo, 1980).

El desarrollo de la Educación Vial en la Ley Orgánica de Calidad de la Enseñanza (LOCE, 2002), al igual que en la LOGSE, se concretará a través de los Temas Transversales del currículo. Así mismo, desde la Dirección General de Tráfico, en el Plan Nacional de Seguridad Vial para el año 2004 elaborado por el Consejo Superior de Tráfico, se propuso como objetivo principal en materia de Educación Vial, *continuar con acciones que favoreciesen la información y formación sobre Educación Vial en las distintas etapas previstas en LOGSE-LOCE (Infantil, Primaria y Secundaria obligatoria) e impulsarla en las Etapas no obligatorias*. Este objetivo suponía la presencia de la Educación Vial en el Sistema Educativo no como una materia transversal, sino que la intención era facilitar que esta subiera un peldaño más y formara parte del currículo como asignatura optativa o de libre elección.

Todas estas propuestas quedarían plasmadas en meras intenciones pues, la Ley Orgánica de Calidad en la Educación, fue paralizada en 2004 con la promulgación de la Ley Orgánica de Educación (LOE) en 2006.

En general, a través del estudio de la historia, se ha constado que es favorable otorgar mayor importancia a la Educación Vial dentro del ámbito escolar, esto lo afirmamos partiendo del principio reconocido de que un niño/a bien educado será un adulto bien educado.

4.3.- Referencia normativa de la Educación Vial

La Educación Vial es considerada por organismos internacionales, europeos, nacionales y locales como la mejor alternativa preventiva para reducir el impacto y las secuelas negativas que genera el tráfico (ONU, 2010). Por ello, las sucesivas leyes de educación que se han implantado en los últimos años, han incorporado la Educación Vial en los currículos de las diferentes etapas educativas, para poder generar conocimientos, actitudes y valores viales que capaciten a nuestro alumnado para poder actuar y tomar decisiones con comportamientos seguros y adecuados a cada situación o momento.

La Educación Vial, entendida como base para la seguridad vial, ha de ser la forma de adquirir los conocimientos de normas y señales, y también la plataforma para poder consolidar las actitudes, valores, hábitos y comportamientos viales en las personas. Por esto, este Proyecto trata de dar respuesta práctica a lo que reflejan los principios, los objetivos, los contenidos y las competencias en la Ley Orgánica de Educación de 3 de mayo (LOE) para este ciclo. Esta ley supone un gran impulso para la inclusión y tratamiento de la Educación Vial en el sistema educativo. Es digno de mencionar que en su PREÁMBULO determina que la Educación debe suponer un “esfuerzo compartido” por toda la Comunidad Educativa y recoge la necesidad de incluir en todas las etapas educativas “la educación en valores con carácter transversal a todas las actividades escolares”, como parte de una enseñanza que contribuye a “formar a los nuevos ciudadanos”.

La Educación Vial forma parte de esa educación en valores y así se plasma tanto en las enseñanzas mínimas impuestas por el Ministerio, como en el desarrollo de los currículos en las distintas autonomías y, en consecuencia, en cada una de las actividades que he diseñado para el Proyecto programado.

Otro de los aspectos relevantes de este preámbulo de la ley es situar la preocupación por la Educación para la Ciudadanía en un lugar muy destacado del conjunto de las actividades educativas y en la introducción de unos nuevos contenidos que han de

desarrollarse como parte de la educación en valores con carácter transversal a todas las actividades escolares. La nueva materia permitirá profundizar en algunos aspectos relativos a nuestra vida en común, contribuyendo a formar vialmente a los nuevos ciudadanos.

En la relación de PRINCIPIOS Y FINES DE LA EDUCACIÓN del Capítulo I del Título Preliminar de la LOE, se propone el ejercicio de la tolerancia, la responsabilidad y de la libertad, dentro de los principios democráticos de convivencia y la prevención de conflictos y la resolución pacífica de los mismos. También se insiste en la importancia de la preparación del alumnado para el ejercicio de la ciudadanía y para la participación en la vida económica, social y cultural, con actitud crítica y responsable.

También se hace mención a la Educación Vial en la LOE dentro del Capítulo II del Título I (La Enseñanza y su ordenación), dedicado a la Educación Primaria; En el artículo 17 donde se establecen los OBJETIVOS DE ESTA ETAPA EDUCATIVA, y se citan las capacidades que contribuirá a desarrollar la educación primaria en los niños y niñas, percibimos que todos ellos están relacionados con la Educación Vial pero, de forma implícita, se cita literalmente en el apartado *n*) la necesidad de incluirla en el currículo de todos los cursos con un carácter eminentemente transversal y preventivo.

De este modo, la Educación Primaria ha de desarrollar en el alumnado las ocho competencias básicas que, a su vez, propician los siguientes objetivos generales en relación con la Educación Vial:

- a) Conocer y apreciar los valores y las normas de convivencia, aprender a obrar de acuerdo con ellas, prepararse para el ejercicio activo de la ciudadanía.*
- c) Adquirir habilidades para la prevención y para la resolución pacífica de conflictos.*
- b) Conocer y valorar su entorno natural, social y cultural, así como las posibilidades de acción y cuidado del mismo.*
- k) Valorar la higiene y la salud.*
- n) Fomentar la educación vial y actitudes de respeto que incidan en la prevención de los accidentes de tráfico.*

Y los siguientes objetivos de ciclo (tercer ciclo):

- ⇒ *Desarrollar las capacidades del alumnado, potenciando aquellas que mejoren su integración en la sociedad.*
- ⇒ *Fomentar hábitos de higiene y cuidado del cuerpo.*
- ⇒ *Inculcar en el alumnado espíritu de colaboración y respeto a los compañeros, docentes y personal del centro.*
- ⇒ *Potenciar el trabajo en equipo en la planificación y realización de actividades.*

⇒ *Aceptar las normas que democráticamente se establezcan, respetando los distintos puntos de vista y asumiendo las responsabilidades que correspondan.*

La implementación de la Educación Vial desde la Educación Física, o desde cualquier otra área curricular, contempla la interacción ascendente y global de los objetivos de la Educación Vial con los del área, los del curso, los del ciclo y los de la etapa de Primaria.

Otra referencia dentro de la legislación vigente la encontramos en el nivel de concreción de la Educación Vial dentro de los contenidos de las diferentes áreas curriculares,... contenidos que siempre irán relacionados con los objetivos, competencias, actitudes y valores a conseguir.

Nuestro sistema educativo actual (LOE, 2006) cuenta con contenidos obligatorios y evaluables sobre Educación Vial para todas las etapas de escolarización obligatoria, en cada una de las cuales se la otorgan distintas consideraciones curriculares:

- ↳ En el segundo ciclo de Educación Infantil aparecen con un tratamiento global e interdisciplinar, como contenidos transversales: “Aceptación de las normas de comportamiento establecidos durante las comidas, los desplazamientos y el descanso”, en la que los niños recibirán educación para la movilidad, en concreto, sobre el camino que realizan de casa al colegio. Se relaciona con el método cognitivo del proceso de enseñanza y aprendizaje y, a su vez, mediante la interacción con las disciplinas para poder colaborar en la formación integral de los alumnos/as.
- ↳ En Educación Primaria, sigue existiendo la posibilidad de interdisciplinariedad y, además, se incluye como contenido obligatorio dentro de la asignatura Educación para la Ciudadanía, que en nuestra Comunidad Autónoma se imparte en quinto curso. En ella se incluye un epígrafe sobre “Respeto a las normas de movilidad vial, identificación de causas y grupos de riesgo en los accidentes de tráfico - Peatones, Conductores, Viajeros”
- ↳ En Educación Secundaria Obligatoria queda abierta la puerta a la interdisciplinariedad y, además, se imparte en dos áreas curriculares: En segundo curso, dentro de la materia de Educación para la Ciudadanía, como “La circulación vial y la responsabilidad ciudadana. Accidentes de circulación. Causas y consecuencias” y en cuarto curso incluida en la materia de Educación Ética Cívica, pero vinculada a las bases éticas de la ciudadanía y con un desarrollo “más teórico”.

En el tercer ciclo de Educación Primaria, también se contribuye a desarrollar los objetivos y competencias propios de la Educación Vial a través de los contenidos de las diferentes áreas, y las consiguientes actividades que se programen.

Los contenidos que guardan más relación con la Educación Vial son los relacionados con el desarrollo de la autonomía personal y la participación social, la capacidad de interpretar el medio y de intervenir en él de forma activa, crítica e independiente, el desarrollo de las capacidades de indagación, de exploración y la búsqueda de soluciones a problemas relacionados con la experiencia cotidiana, como son los del tráfico, o la adquisición de actitudes y valores para un desarrollo personal equilibrado y solidario. Como se puede observar son contenidos que se pueden utilizar para el mutuo enriquecimiento del área desde el que se imparta y de la Educación Vial.

Si nos centramos en el área de EDUCACIÓN FÍSICA los contenidos más relacionados con la Educación Vial son:

Bloque 1. El cuerpo: imagen y percepción

- *Utilización adecuada de la discriminación selectiva de estímulos y de la anticipación perceptiva.*
- *Estructuración espacio-temporal en acciones y situaciones motrices complejas.*

Bloque 2. Habilidades motrices

- *Adaptación de la ejecución de las habilidades motrices a contextos de práctica de complejidad.*
- *Dominio motor y corporal desde un planteamiento previo a la acción.*

Bloque 4. Actividad física y salud

- *Prevención de lesiones en la actividad física.*
- *Actuar como peatón implica un ejercicio físico con ciertos riesgos.*
- *Medidas de seguridad en la práctica de la actividad física, con relación al entorno.*
- *Uso correcto y respetuoso de materiales y espacios.*

Bloque 5. Juegos y actividades deportivas

- *Aceptación y respeto hacia las normas, reglas, estrategias y personas que participen en el juego, lo que favorecerá la adquisición de las normas y reglas del tráfico.*
- *Elaboración y cumplimiento de un código de juego limpio.*
- *La predisposición hacia la adquisición de hábitos relacionados con la salud y el bienestar.*

Las ENSEÑANZAS MÍNIMAS DE LA EDUCACIÓN PRIMARIA, están reguladas por el REAL DECRETO 1513/2006, de 7 de diciembre (Boletín Oficial del Estado de 8 de diciembre de 2006) El artículo 3 de este Real Decreto reproduce los objetivos de la Educación Primaria establecidos por la LOE en su artículo 17. Sin embargo, más adelante, en la concreción que se hace del objetivo relacionado con la Educación Vial, se la circunscribe al ámbito de la Educación para la Ciudadanía y los Derechos Humanos,

área que, según el artículo 4.2 del Real Decreto, se impartirá en uno de los dos cursos del tercer ciclo (esto es, en 5º según el currículo de Castilla y León).

Creo aconsejable saber cómo queda la normativa en este caso, aunque no es relevante para el tema de este trabajo, por lo que os remito al *Anexo V* para obtener más información a este respecto.

Todo lo analizado, podría llevarnos a pensar que la presencia de la Educación Vial en la escuela a nivel general, dentro del sistema educativo reglado, es meramente anecdótica. Pero hay que tener en cuenta que, antes de la LOE, la Educación Vial sólo se consideraba un eje transversal, temas que se supone debían tratarse de forma transversal dentro de las diferentes áreas o materias, los cuales se agrupaban bajo la denominación “educación en valores”, que incluía también la educación para la paz, educación para la salud, educación del consumidor, etc. En la LOE no se desecha este tratamiento, aunque tampoco se incluye específicamente la Educación Vial como un área o asignatura como tal, por lo que no se han desarrollado en los currículos escolares programaciones didácticas adecuadas, con objetivos, contenidos y criterios de evaluación definidos, y con una secuenciación adecuada a los diferentes tramos de edad del alumnado. A pesar de esta realidad educativa, son muchas las intervenciones surgidas en torno a la Educación Vial, tanto a modo interdisciplinar como desde áreas concretas.

Así pues, como respuesta a los objetivos generales del tercer ciclo de Educación Primaria, la Educación Vial recibe principalmente un tratamiento global y transversal. Es decir, que se tiene que tratar en todas las áreas, con el fin de que el alumnado vaya adquiriendo los conceptos básicos (normas y señales), las actitudes y los valores viales que propicien la creación de hábitos de comportamientos adecuados como peatones, viajeros, conductores de bicicletas,... Es asombrosa la cantidad de posibilidades que nos ofrece la Educación Vial, tanto para el desarrollo de la misma, como para la formación integral de los alumnos/as.

También hay que tener en cuenta que en el artículo 4.5 del Real Decreto 1513/2006, se señala la importancia de trabajar los valores en todas y cada una de las áreas del currículo.

Una buena Educación Vial favorece el desarrollo personal de los niños/as, su propio bienestar y el de su entorno, y su calidad de vida, evitando comportamientos negativos.

4.4.- La Educación Vial en la escuela

Actualmente, existe un debate abierto en torno al tema que nos ocupa y que plantea la Educación Vial dividida en dos vertientes:

1.- La Educación Vial, entendida como el proceso de enseñanza-aprendizaje de contenidos, procedimientos y actitudes que favorezcan la seguridad vial. Sería la labor que se realiza desde Parques Infantiles de Tráfico, Colegios, Autoescuelas, Fundaciones relacionadas con la Educación Vial,...

2.- El desarrollo de habilidades de conducción segura, que se centra en cómo la Educación Física escolar puede desarrollar las capacidades perceptivo-motrices y las actitudes básicas en las que se apoyan las técnicas de conducción segura.

Sobre esta segunda vertiente de la Educación Vial, tenemos muy cercano el proyecto de investigación llevado a cabo por Francisco Abardía Colás (2007), profesor del Departamento de Didáctica de la Expresión Musical, Plástica y Corporal de la UVA, que ha desarrollado un proyecto de investigación para conocer la edad más óptima en el desarrollo de las habilidades de la conducción.

Estas estrategias didácticas, donde la asignatura de Educación Física cobra un gran protagonismo, ayudan a nuestros niños/as y jóvenes a poner en práctica un adecuado comportamiento vial, desarrollando en ellos/as las habilidades necesarias para una conducción segura: las diferentes técnicas de conducción segura y responsable en vehículos de dos ruedas, el cálculo de las distancias de frenada, la reacción de los vehículos de dos ruedas, la adaptación a la circulación colectiva o la trazada de curvas de forma segura.

En el proyecto de Educación Vial que estoy presentando he tenido en cuenta estos dos caminos y las circunstancias en las que se desarrolla el Proyecto (tiempo, recursos, espacios,...) y, como se podrá observar, el tema va dirigido principalmente hacia la seguridad vial. Esta decisión estuvo principalmente motivada por la continuidad con la programación del CRIE, y por la falta de tiempo para desarrollar las sesiones de desarrollo de habilidades de conducción segura. Estas, que me parecen muy interesantes en esta etapa de Primaria, se realizarían en los colegios con la colaboración de los profesores de Educación Física y/o los jueves en las Actividades Físicas en el Medio Natural, con los encuentros que les corresponda destrezas y recorrido en bicicleta de montaña (tercer ciclo)

De esta manera trabajaremos las dos vertientes que actualmente están a nuestro alcance: la Educación Vial para conseguir la seguridad vial⁸ y las habilidades para la conducción segura⁹.

4.5.- La Educación Vial en Palencia:

Fuera de las experiencias escolares que se plantean en cada colegio, los centros de la capital palentina pueden tener acceso al Proyecto de Educación Vial desarrollado por la Policía Local desde hace años. Este es un Proyecto con una larga tradición en los colegios palentinos, de hecho, yo misma participé en él estando realizando mis estudios primarios.

Además del mencionado, existen otros Proyectos llevados a cabo por fundaciones muy vinculadas a la Educación Vial, como es el caso de la Fundación MAPFRE. En estos casos, se dirigen a los colegios a nivel nacional, por lo que es más difícil acceder a sus prácticas en circuito, puesto que tienen que trasladar mucho material, monitores,....

El CRIE de Cervera de Pisuerga construyó en su patio un circuito infantil de tráfico, y puede contratar el personal necesario para que todo lo necesario esté preparado para realizar las sesiones prácticas. Por ello, se ofrece la posibilidad de participar fácilmente en un Proyecto de Educación Vial a todos los centros rurales de Palencia. Lo único que deben hacer es trasladar a su alumnado hasta el CRIE.

La primera parte de este trabajo ha estado centrada en la fundamentación teórica, los antecedentes de la Educación Vial y la justificación sobre la elección de este tema y su relevancia en la sociedad y en el sistema educativo actual. A partir de este punto voy a exponer cómo he implementado un Proyecto de Educación Vial para alumnado del tercer ciclo de Educación Primaria, en el CRIE de Cervera de Pisuerga. Me centraré en el desarrollo de este Proyecto, las herramientas y/o estrategias utilizadas, la metodología, las actividades realizadas, las sesiones,...

⁸ Ver el *Anexo VI*, donde se presenta el “Cuaderno de Educación Vial del CRIE para el alumnado de sexto de Primaria”, que ha sido con el que se ha desarrollado el Proyecto durante este curso.

⁹ Ver el *Anexo VII*, donde se expone una parte del cuaderno del CRIE que se entrega al alumnado, en concreto la que se refiere a los consejos de seguridad y de habilidades de conducción segura para realizar un circuito con bicicleta de montaña en el medio natural.

5.- METODOLOGÍA Y DISEÑO

El tratamiento de la Educación Vial en este Proyecto se desarrollará con un carácter global, integrador, interdisciplinar y transversal. Los planteamientos metodológicos irán de lo simple a lo complejo, de lo concreto a lo abstracto, de lo próximo a lo remoto, de lo conocido a lo ignorado y de la acción individual al trabajo en grupo.

El proceso de enseñanza- aprendizaje (actividades, espacios, tiempos, recursos materiales y humanos, agrupamientos, instrumentos de evaluación,...) cumple los siguientes requisitos:

- Partir del nivel de desarrollo del alumnado y de sus aprendizajes previos sobre Educación Vial conectando e integrando los contenidos y estrategias previos con los nuevos por vivir y por aprender.
- Desarrollar la memoria comprensiva, llevando a la práctica los contenidos teóricos trabajados en el aula.
- Posibilitar que el alumnado realice aprendizajes significativos por sí solos, aprendiendo a aprender. Partiendo de lo que ya se sabe (lo trabajado en los colegios con anterioridad y lo enseñado por el entorno cercano) y lo que hay que aprender (lo que les vamos a enseñar en el CRIE), conectando con sus intereses y expectativas, y proponiéndoles actividades atractivas.
- Favorecer situaciones en las que el alumnado deba actualizar sus conocimientos.
- Potenciar la actividad, la participación y la implicación que facilite el diálogo, el debate y la reflexión a la hora de la acción.
- Actividad manipulativa y reflexiva: A través de la acción y experimentación del entorno vial (usando maquetas del circuito vial, teniendo un carné de puntos en sus manos, haciendo prácticas de conducción reales, teniendo autoridad para sancionar errores de sus compañeros/as,...)
- Motivar adecuadamente creando situaciones que conecten con sus inquietudes, partiendo de sus propias experiencias y desarrollando las actividades de Educación Vial.
- Potenciar las diferentes formas de agrupamiento, para favorecer un aprendizaje cooperativo y socializador, y sin perder de vista una de las funciones de un CRIE: la compensadora. Por lo que se concede importancia tanto a las actividades colectivas, como individuales o de grupo; las que exigen una actividad de escucha, con otras que se basan en la manipulación,...
- Proporcionar situaciones de aprendizaje motivadoras, activas y participativas.

- ☑ El juego como recurso: Lo ideal será que fomentemos los aprendizajes a base del juego como elemento facilitador (juegos de roles, juegos interactivos en el ordenador,...) Todas las actividades tienen un carácter lúdico, activo y participativo que favorece la motivación, las relaciones personales y las intergrupales.
- ☑ Relación con otros profesionales de la educación: Tratando de hacerles partícipes de los conocimientos, actitudes y valores viales que se plantean. Es muy importante el contacto con los colegios participantes para tener una línea común de trabajo.
- ☑ Adquisición de valores: Aquellos que se hacen imprescindibles en el logro de actitudes y comportamientos adecuados para la convivencia y la seguridad vial.
- ☑ Clima de afectividad y seguridad: Contribuyendo a reforzar la autoestima y la autonomía. El sistema de puntos, el pasar con cuatro papeles diferentes, el hecho de ser controladores de sus compañeros/as,... les ayuda a desarrollar estas capacidades.
- ☑ Organización de espacios: Utilizando diferentes espacios (aula, circuito vial, sala de audiovisuales, aula de informática, polideportivo...) según las necesidades que cada actividad requiera y la meteorología del momento.
- ☑ Recursos didácticos: Ofreceremos variados recursos, al considerar que la enseñanza debe buscar interacciones cada vez más ricas y significativas entre los elementos proporcionados por diferentes soportes (textos, audiovisuales, ordenadores, carteles, situaciones o hechos de la vida cotidiana, descubrimientos, etc.) que sean capaces de potenciar el interés, la atención, la comprensión y la adquisición de los objetivos que nos planteamos en cada actividad.

En consonancia con las líneas generales de actuación del CRIE., los criterios metodológicos giran en torno a la activación de un proceso que tratará de aumentar la significación y construcción de las relaciones entre los distintos aprendizajes y experiencias a adquirir. En función de propiciar la vivencia y asimilación de la globalidad que integra a las actividades programadas. Todo ello a través de una constante y fluida oscilación desde un estilo de enseñanza centrado en la tarea (sobre todo en las sesiones teóricas) y otro tendente a la resolución de problemas (como en las sesiones realizadas en el circuito vial).

Tratamos de llevar a cabo una metodología activa, investigadora, participativa y globalizadora. Aunque en algunas ocasiones se trata de desarrollar la iniciativa de los participantes, también existen momentos concretos en los que el estilo de enseñanza-aprendizaje se acoge al mando directo sobre la base de la seguridad de algunas prácticas.

Destinatarios:

- ↳ El alumnado de tercer ciclo de todos los centros educativos que participen en los encuentros del CRIE, cuyo número no puede exceder de 48 participantes.
- ↳ El grupo suele permanecer unido en las sesiones teóricas. En la práctica que se realiza en el circuito, se les divide en dos grupos, realizando una primera sesión con 24 niños/as y otra sesión posterior con el resto de participantes del grupo.
- ↳ Otros colegios de la provincia de Palencia o de Valladolid, que quieran acceder a este Programa de Educación Vial, teniendo el mismo criterio respecto al número de participantes.

Tiempos:

- ↳ Este Proyecto, al desarrollarse en un contexto tan especial, se desarrollará a lo largo de todo el ciclo escolar.
- ↳ Su implementación se inicia en los centros docentes y se desarrolla totalmente en la semana de encuentros que se lleva a cabo en el CRIE con una duración de cinco días.
- ↳ Dentro de la Programación del CRIE, el Proyecto de Educación Vial se realizará a lo largo de dos o tres sesiones, cuya duración varía entre sesenta y noventa minutos.

Espacios:

- ↳ Las clases teóricas se desarrollarán en el edificio del CRIE, concretamente, y dependiendo de cada actividad, se utilizarán la sala de usos múltiples, las salas de informática,...
- ↳ La sesión práctica se llevará a cabo en el circuito infantil de tráfico ubicado en el patio del centro. En caso de malas condiciones meteorológicas, la actividad se trasladará para ubicarse en el interior del polideportivo municipal de Cervera de Pisuerga.

Recursos humanos:

- ↳ El profesorado del CRIE, en concreto, la profesora de Educación Física: Todas las actividades programadas en este Proyecto son diseñadas e implementadas por el profesorado del CRIE, que somos los encargados del planteamiento didáctico de este Proyecto de Educación Vial, de elaborar los recursos pedagógicos necesarios y de impartir las sesiones, coordinando a todos los implicados en el Proyecto. Además, de contactar con los centros participantes y proporcionarles el material que necesiten en relación a este tema.

- ↳ Dos monitores de Formación Vial, titulados por la Dirección General de Tráfico, pertenecientes a la “Auto-escuela Cervera” de Cervera de Pisuerga, los cuales colaboran en la preparación del circuito vial, el mantenimiento de los vehículos y en el desarrollo de las sesiones (controlando situaciones de riesgo, explicando individualmente errores cometidos por el alumnado, reforzando positivamente los comportamientos viales adecuados,...)
- ↳ Los profesores acompañantes (los de los colegios participantes), que pueden estar presentes o no en las sesiones. Normalmente, es el especialista de Educación Física el que participa como un alumno/a más en las sesiones prácticas (peatón, conductor y controlador) aunque la implicación del profesorado es muy desigual.

Recursos materiales:

- ↳ Ordenador para cada alumno/a.
- ↳ Medios audiovisuales (vídeos, recursos interactivos, maqueta mural magnética,..)
- ↳ Representación real de señales.
- ↳ En el circuito de tráfico:
 - ⇒ Señales de circulación: semáforos, señalización vertical y horizontal.
 - ⇒ Material de balizamiento.
 - ⇒ Karts eléctricos especiales para la formación en Educación Vial.
 - ⇒ Bicicletas infantiles.
 - ⇒ Cascos, petos, guantes,...
- ↳ Recursos didácticos elaborados por el profesorado del CRIE: CD interactivo, vídeos y material audio-visual, fichas, cuadernos de Educación Vial,...
- ↳ Como recurso para el trabajo previo en cada centro, indicamos (además del CD interactivo y el cuaderno que les enviamos desde el CRIE) la “Guía Didáctica de la Educación Vial para la Educación Primaria” de la Dirección General de Tráfico. Organismo donde se puede solicitar gratuitamente.

Para el desarrollo de este Proyecto contamos con **dos fases**:

- 1ª fase: Aprendizaje de los aspectos básicos de la Educación Vial. Mediante la explicación en gran grupo de principios teóricos ayudados de diferentes soportes (cuaderno de Educación Vial, CD interactivo, presentación PowerPoint,...)
- 2ª fase: Puesta en práctica de lo aprendido en un circuito vial. Mediante la realización de supuestos prácticos basados en lo aprendido y agrupados en cuatro equipos reducidos

cada uno con un rol diferente, o de forma individual, para todos aquellos casos en los que el alumno ha de proceder a la realización de una actividad que implique una toma de decisiones personalizada. En esta fase perseguimos la activación de un proceso que trata de aumentar la significación y construcción de las relaciones entre los distintos aprendizajes a adquirir; en función de propiciar la vivencia y asimilación de la globalidad de estos aprendizajes. Se les enfrenta a una práctica real en la que rotan por cuatro roles según el tiempo marcado por el profesor:

Desarrollo del Proyecto: SESIONES DE EDUCACIÓN VIAL

Este Proyecto tiene dos maneras de desarrollarse, dependiendo del alumnado:

1. Si los encuentros son del alumnado de quinto de Primaria, es la primera vez que participan en el CRIE, por lo que las sesiones son de iniciación, de acercamiento a la Educación Vial.
2. Si los encuentros son del alumnado de sexto de Primaria, las sesiones de Educación Vial son de refuerzo y ampliación.

En este trabajo nos vamos a fijar en las sesiones con el alumnado de sexto de Primaria, puesto que son las que se han podido realizar este curso.

PRIMERA SESIÓN:

El taller de tráfico se inicia con una sesión teórica en la que tratamos de enlazar con los aprendizajes previos adquiridos (en el encuentro que realizaron en quinto) y trabajar los conocimientos básicos sobre señales, las normas de tráfico y seguridad vial, utilizando la informática como medio de transmisión de la información.

A través de una Presentación PowerPoint, se les ofrecen los contenidos que queremos trabajar, apoyándonos con otros materiales que les hacen participar activamente en la sesión, con ejemplos gráficos, utilizando una maqueta del circuito, láminas de señales,...



Imagen 2: Alumnado en la sesión teórica del CRIE

SEGUNDA SESIÓN:

En la que se recogen los aprendizajes adquiridos. Se hace entrega a cada participante de un cuaderno con los contenidos que hemos seleccionado (en este caso para sexto), donde realizan diferentes actividades en relación con los contenidos de la sesión anterior.

Para terminar se lleva a cabo un examen tipo test, donde reflejan sus conocimientos viales. Si el examen se considera por el profesor/a como superado, se les hace entrega del “Carné de Conductor/a del CRIE”, que tendrán que presentar en la siguiente sesión.



Imagen 3: Alumna del CRIE realizando el cuestionario de Educación Vial para conseguir el “Carné de Conductor del CRIE”.

SESIÓN PRÁCTICA:

La última sesión, en la mañana del viernes, los alumnos/as trabajan sobre el circuito instalado en el patio del CRIE.

La actividad práctica implica que el alumnado está participando en situaciones de tráfico real (cruces sin señalizar, cruces con señalización vertical, cruces regulados por semáforo, rotondas, paso de peatones, etc.) al tiempo que aplican los conocimientos adquiridos en las clases teóricas actuando como peatón, conductor, ciclista o controlador.

Como hemos comentado con anterioridad, trabajamos con el grupo de participantes dividido en dos, por lo que durante la mañana se realizan dos sesiones de forma consecutiva, con una duración aproximada de 90 a 105 minutos cada una.

- Comenzamos repasando sobre el circuito los conocimientos explicados en las clases teóricas. Durante veinte minutos aproximadamente, junto con los profesores de la Autoescuela de Cervera, les presentamos el circuito, las señales ubicadas en él, los vehículos,... Les recordamos las medidas de seguridad a tener en cuenta durante la práctica, controlando las zonas más conflictivas y aludiendo a los principales errores que se suelen cometer.

- Después, les explicamos la organización en cuatro roles durante la sesión (conductores de Karts, conductores de bicicletas, peatones y controladores del tráfico) y por medio de petos de diferentes colores les dividimos en tres o cuatro grupos en función del número de alumnos/as (menos de 19, tres grupos y más de 19, cuatro grupos) Cada grupo tiene un peto numerado con diferente color, que nos sirve para distribuir el rol que van a realizar en cada momento.
- Cada cierto tiempo, quince minutos aproximadamente, cambian de rol, haciendo el recuento de puntos que ha perdido cada uno de ellos con sus errores en el circuito.
- Al final de la sesión, cuando todos han pasado por los cuatro roles, y como motivación para el alumnado, se premia a los que no han cometido errores y conservan todos los puntos en su “Carné de Conductor del CRIE”, (o a los que menos errores han cometido) con una foto de “Campeones” en las gradas, un aplauso y unas vueltas rápidas al circuito con el kart a una velocidad superior a la utilizada en la práctica.



Imagen 4: Alumnado realizando su práctica en el circuito infantil de tráfico del CRIE de Cervera.

El desarrollo de la Educación Vial en este Proyecto, en su fase práctica, se orienta a que el alumnado participante actúe en diferentes roles o papeles:

- Como peatones.
- Como conductores de bicicletas.
- Como conductores de Karts.
- Como controladores del tráfico.

El papel de peatón:

Los participantes se encargan de circular andando por todo el circuito, respetando las señales viales: marcas viales, semáforos,...

En ocasiones actúan también de controladores, acercándose a la zona donde se sitúa ese grupo, para comunicarles el error de algún compañero/a con la bicicleta o el kart. Aunque ellos también pueden cometer errores mientras circulan por el circuito, y así se lo recuerda el grupo de controladores.

El papel de conductor de bicicleta:

Este grupo circula por el circuito conduciendo una bicicleta de montaña, con su respectivo casco cada uno, y guantes si fuese preciso por el frío.

Si algún participante no sabe andar en bicicleta, se le asigna al grupo de controladores o se le da un papel especial.

En el caso de que estén comenzando a andar en bicicleta y tengan algún miedo, se les pueden colocar unos ruedines para que tengan más seguridad en su desplazamiento.

El papel de conductor de Kart:

Este es el grupo que más atrae al alumnado, puesto que todos quieren circular por el circuito con el kart. También es el grupo donde más errores se suele cometer, aunque podemos afirmar que todos se concentran en hacerlo bien y cumplir las normas viales del circuito.

El papel de controlador:

Cada participante hace, en el momento que le corresponda de la sesión, el papel de controlador de tráfico. Para ello se les entrega unas plantillas donde tienen una tabla con los errores más comunes que puede cometer cada grupo, al lado de cada error tienen casillas donde apuntar el número de dorsal que ha cometido la infracción.

Al finalizar la ronda, cada controlador indica el número de dorsal del infractor y qué error ha cometido. El profesor procede a la retirada de puntos según el baremo establecido, el cual se les explica al comienzo (Error grave: tres puntos; Error moderado: dos puntos; y, Error leve: un punto)¹⁰

La experiencia nos confirma la severidad que presentan los niños/as con sus propios compañeros/as, no perdonando ningún error y actuando de forma crítica y reflexiva cuando actúan de controladores.

Papeles especiales:

Estos son papeles que puede dar el profesor en un momento puntual de la práctica para poner a prueba el tráfico del circuito. Por ejemplo, representar un accidente vial dentro del circuito, una zona de obras, una ambulancia circulando,...

¹⁰ En el *Anexo X* se ofrece una estadística de los resultados obtenidos por el alumnado participante en el circuito de Educación Vial del CRIE este curso, con los errores más comunes en cada papel.

6.- RESULTADOS DEL PROYECTO

Esta propuesta de intervención educativa, que tiene como eje la Educación Vial, se está desarrollando con éxito desde el Curso 2003-04 hasta el actual, con las pertinentes modificaciones que cada profesor/a ha considerado oportunas, condicionándolo y ajustándolo a la programación general del CRIE.

Cada curso escolar una media de 900 niños/as de 5º y 6º de Primaria tiene la posibilidad de acceder a este Proyecto de Educación Vial. Este último curso han sido menos (únicamente los grupos de sexto de Primaria) debido a los problemas económicos que han afectado a todos los centros.

Parte de los resultados de este Proyecto los obtenemos a través de la evaluación realizada al alumnado y profesorado participantes en los encuentros del CRIE, y a través de los criterios de evaluación planteados. De forma general, al tratarse de un proyecto desarrollado dentro de la Programación del CRIE, la Educación Vial se evaluará junto al resto de contenidos dentro de la evaluación programada. Si bien, cada centro participante, deberá realizar una evaluación del Proyecto a la finalización del mismo. En el caso de tratarse de grupos de alumnos que acuden desde algún centro escolar, desarrollando este Proyecto concreto, se facilita a los profesores un cuestionario de valoración del mismo, y de recogida de sugerencias.

Concretamente, la primera fase del Proyecto (Conocimientos teóricos sobre Educación Vial) se evalúa mediante un examen tipo test¹¹, en el que se les preguntará sobre los aspectos más relevantes de lo aprendido. Si el resultado de este examen es positivo se les hace entrega de un carné de puntos que sirve para “evaluarles” su práctica en el circuito.

La segunda fase del Proyecto (Práctica en el circuito) se evalúa los comportamientos y actitudes viales a través de los propios compañeros que ejercen como controladores, y se les sanciona los comportamientos inadecuados “quitando puntos” en su carné.

A nivel profesional se efectúa una evaluación continua, teniendo en cuenta el nivel de participación, la motivación, la adecuación de las actividades a las características del alumnado, el conocimiento de los aspectos básicos de la Educación Vial, la utilización de un apropiado vocabulario,... Este curso esta evaluación ha conseguido unas valoraciones muy positivas.

¹¹ En el *Anexo IV* se encuentra un ejemplo de este tipo de examen dentro del Cuaderno de Educación Vial que se da a los participantes (páginas 86-89)

La Educación Vial no constituye un mero repertorio de normas y consejos destinados a mejorar la seguridad en el uso de las vías públicas. Por el contrario, consideramos necesario destacar la importancia que en ella adquieren los contenidos referidos a valores, normas y actitudes. La evaluación ha de tener también una perspectiva cualitativa, ya que deberá ser entendida como facilitadora y promotora de cambio. Por esto, consideramos muy relevante, la insistencia desde los centros de la continuidad de este Proyecto en la Programación del CRIE, y la alta valoración que recibe por parte de los participantes en sus evaluaciones.

Este Proyecto tiene dos vertientes:

- ☑ Una, para que sirva a los colegios participantes como punto de referencia para tratar de mejorar la situación vial de cada centro educativo, y hacer entornos seguros. Para analizar la situación el espacio donde está ubicado y los espacios internos, el nivel de accidentalidad de sus alumnos, la forma de desplazarse en el itinerario casa-colegio, los medios de transporte utilizados, así como el camino que realizan los que acuden a pie relacionado con la señalización, amplitud, seguridad y acompañamiento. Y así elaborar un Proyecto de Educación Vial adaptado a sus circunstancias, en el cual se presta la colaboración pertinente desde el CRIE.
- ☑ Otra, para colaborar con estos centros en la formación de ciudadanos educados vialmente, con habilidades y actitudes de conducción segura y seguridad vial. A través del Proyecto de Educación Vial que se desarrolla conjuntamente.

Para concluir, vamos a responder a los interrogantes planteados al comenzar este Trabajo:

↪ *¿Se puede trabajar la Educación Vial desde el área de Educación Física? ¿Cómo?*

Sí, a través de Proyectos de Educación Vial globalizados para todo el Centro, y a través de Proyectos que desarrollen técnicas y habilidades para una conducción segura. Estos últimos son en los que más adecuada puede ser la intervención de los profesores/as de Educación Física.

↪ *¿Cuál es la aportación de la Educación Física en un Proyecto de Educación Vial?*

La Educación Física aporta todo lo referente a desarrollo de habilidades corporales, a destrezas de conducción, al componente lúdico de las actividades, a organización de espacios y tiempos, a manipulación de materiales, salud, hábitos de ocio saludables,...

↪ *¿Qué se hace en un Proyecto de Educación Vial en relación al cuerpo y la motricidad?*

Educación postural, desarrollo de habilidades y destrezas, percepción espacial, coordinación,...

↳ *¿Cómo es una práctica real de Educación Vial dentro de una Programación del CRIE de Cervera de Pisnerga?*

Os remito al punto 5 “Metodología y diseño”, donde se desarrolla la práctica realizada este curso, y al *Anexo IX* donde se ofrecen imágenes del desarrollo de las sesiones (Una imagen vale más que mil palabras)

↳ *¿Qué se puede hacer en un CRIE que no se puede hacer en un colegio por distribución horaria, horario 24 horas, espacios, recursos materiales,...?*

Dependemos mucho de la administración provincial, del presupuesto estimado para ese curso,... pero el CRIE nos permite unas agrupaciones temporales menos rígidas que los horarios escolares, por lo que la duración de las sesiones se adapta a nuestras necesidades y no al revés. Los recursos materiales y el espacio que nos ofrece el CRIE no son fáciles de conseguir por un centro de enseñanza ordinario y, sobre todo para centros rurales e incompletos, que no tienen tan accesibles los talleres ofrecidos por la Policía Local en la capital, son muy motivadores para la enseñanza de la Educación Vial.

↳ *¿Cómo puede cualquier colegio acceder a este Proyecto?*

Participando en los encuentros del CRIE acceden a este Proyecto dentro de su Programación, o solicitando la participación únicamente en el Proyecto de Educación Vial de forma aislada.

7.- ANÁLISIS DEL ALCANCE DEL TRABAJO

La Educación Vial es una necesidad urgente, no sólo por la creciente demanda social que va surgiendo cada vez con más fuerza, sino por la exigencia acuciante de reducir las terribles consecuencias del drama humano que provocan los errores viales.

La finalidad de este Proyecto es proporcionar a los niños/as la adquisición de los elementos básicos culturales, en concreto, los relacionados con la Educación Vial, así como la progresiva autonomía de acción en su medio próximo. El ámbito de la Educación Vial, dada la relación de los sujetos con el entorno, es una buena herramienta para contribuir al desarrollo de la autonomía y la seguridad de los usuarios de las vías en calidad de peatones, ciclistas y viajeros.

Como es fácil deducir, desde la perspectiva vial podremos contribuir al desarrollo de la autonomía, la interiorización de los valores viales, el cuidado de la salud y la capacidad preventiva para poder evitar cualquier accidente como peatón, viajero o ciclista... Razones de peso para implementar Proyectos de Educación Vial.

En concreto, el Proyecto que he presentado, tiene como aval todos los cursos de implementación que preceden al que yo presento y la constante evaluación que se realiza del mismo, por parte del CRIE, de los centros participantes, y de la administración educativa.

El hecho de ser un Proyecto que se revisa y actualiza cada curso en pro a conseguir mejoras respecto a cursos anteriores, hace que se convierta en un Proyecto:

- Cada vez más ambicioso, puesto que cada curso se ofrecen más recursos a los colegios para que puedan trabajar la Educación Vial.
- Cada vez más conocido, ya que son muchos los participantes que lo conocen y muchos los que quieren participar.
- Cada vez más reconocido, aunque no ha sido presentado a premios, si ha recibido numerosas felicitaciones desde la DGT y la administración educativa.

Lo ideal, según las evaluaciones de este curso, sería continuar en la línea en que se está trabajando con este Proyecto. Pero, lo real es que el recorte del presupuesto del que dispone el CRIE en este curso hace muy difícil la continuidad del Proyecto de la forma en que está planteado y se deberían de cambiar múltiples aspectos del Proyecto (alquiler del material a la Autoescuela, menor número de recursos materiales,...), aspectos que podrían implicar pérdida en la motivación del alumnado porque no sería igual sin los karts.

7.1.- Las oportunidades y limitaciones del contexto

Como hemos comentado anteriormente, las oportunidades que ofrece el CRIE para desarrollar en su contexto este Proyecto son, sobre todo:

- ↳ La disposición permanente de un circuito infantil de tráfico, puesto que está diseñado, pintado y mantenido por el CRIE.
- ↳ Los numerosos recursos materiales existentes hasta el momento.
- ↳ La facilidad de realizar sesiones de una duración adaptada a las necesidades didácticas, y un número de sesiones abierto para favorecer los objetivos del Proyecto. Por ejemplo, en el CRIE se pueden realizar varias sesiones teóricas (entre dos y cinco) antes de realizar la práctica, que siempre será el viernes (para poner en práctica lo aprendido).
- ↳ La posibilidad de divulgar información vial y recursos didácticos (cuadernos de Educación Vial y Cds interactivos) entre muchos centros de la provincia, lo cual implica que el Proyecto puede llegar a un importante número de escolares.

- ↳ La colaboración con los colegios y las familias, en la acción educativa referida a Educación Vial, sobre todo con los centros que no pueden tener acceso a los programas ofrecidos por la Policía Local, o por otros expertos en el tema.

Aunque, desde este contexto, nos hemos encontrado con limitaciones a la hora de implementar este Proyecto:

- ↳ A nivel pedagógico, hay una parte del Proyecto que depende exclusivamente de la implicación del profesorado de los centros participantes, la cual es variable. Ante esta circunstancia, poco podemos hacer, puesto que el material didáctico que se les ofrece es complementario a lo de obligatorio cumplimiento según la normativa; por lo que, lo que se hace en los centros depende del interés personal en el tema de un profesor/a concreto, de la existencia de un Proyecto de Educación Vial en el colegio, o de la disposición del profesor que esté en coordinación con el CRIE.
- ↳ A nivel administrativo, se está apoyando el Proyecto de Educación Vial, pero se encuentran con una gran limitación, los problemas económicos actuales,... Cada encuentro, la Educación Vial tiene un gasto de unos mil euros aproximadamente (1.121 euros en el año 2011) en concepto de alquiler de kart, bicicletas,... y montaje y mantenimiento del circuito vial en el patio del CRIE. Por lo que, aún siendo muy favorables las evaluaciones en relación con el desarrollo de este Proyecto, se está proponiendo reducir el gasto, por lo que, esta propuesta conlleva múltiples cambios en lo que se está realizando hasta el momento. Por ejemplo, si no hay personal contratado que tenga preparado el circuito el viernes por la mañana y los kart y las bicicletas a punto, sería un profesor/a del CRIE quien se encargaría de ello con el consiguiente trastorno de horarios y cambios de clases. Esto último, el mantenimiento del circuito, colocarlo y recoger los viernes, cargar las baterías de los karts, inflar las ruedas de las bicicletas,... se estima que conlleva ocho horas de dedicación, por lo que para una plantilla de profesores tan reducida como la de este CRIE (actualmente cinco maestros/as) supone demasiada pérdida horaria necesaria para otras clases de interacción directa con el alumnado.

De todos modos, considero más relevantes las oportunidades que nos ofrece el contexto del CRIE, que las limitaciones; las cuales, con interés, esfuerzo y creatividad pueden superarse para conseguir alcanzar los objetivos del Proyecto.

8.- CONSIDERACIONES FINALES Y REFLEXIÓN

Desde este Proyecto queremos aportar nuestro granito de arena para mejorar la seguridad vial, y consideramos que esta intervención educativa presenta estos aspectos claves:

- 1.- TRABAJO: Valor que aportamos para conseguir nuestros objetivos, solo a través del esfuerzo y el trabajo se conseguirá alcanzar el fin pretendido.
- 2.- COOPERACIÓN: Con cualquier colegio que quiera trabajar la Educación Vial, ya sea orientado hacia la Educación Vial o través del desarrollo de las habilidades de conducción segura en Educación Primaria.
- 3.- AYUDA: Para desarrollar iniciativas en pro de mejorar nuestra seguridad vial, sobre todo en relación con colegios rurales, incompletos, agrupados,...
- 4.- INICIATIVA: Para proponer y llevar a cabo todo tipo de tareas didácticas que ayuden a la sociedad a mejorar en cuestiones de Educación Vial.
- 5.- RESPONSABILIDAD: Ante la parte que nos corresponde como usuarios de las vías públicas y como educadores, trasmitiendo la necesidad de actitudes críticas y reflexivas, y siendo responsables ante nuestro alumnado en cuestiones viales.
- 6.- PEDAGOGÍA: Apoyo a comportamientos y actitudes viales responsables.
- 7.- DENUNCIA: De la realidad existente en torno a los centros escolares y nuestro entorno vial próximo, procurando concienciar a alumnado, profesorado y familias sobre temas de seguridad vial y conducción segura.
- 8.- ACERCAMIENTO: A los problemas viales más cercanos, a la realidad más cercana de nuestro entorno vial, a las soluciones más pragmáticas en este entorno,...
- 9.- FOMENTO de los valores de compañerismo, ayuda mutua, solidaridad y responsabilidad.
- 10.- LUCHA constante y sin descanso para conseguir nuestro objetivo: educar vialmente.

Este Proyecto se presenta como una intervención educativa práctica, estimulante y flexible, con múltiples variantes para desarrollarlo completamente o parcialmente, teniendo siempre como objetivo lograr la finalidad pretendida: *ampliar, reforzar y complementar la acción didáctica de los centros escolares de la provincia palentina de una forma práctica, funcional y significativa en torno a la Educación Vial.*

9.- BIBLIOGRAFÍA Y REFERENCIA

- 📖 Abardía Colás, F. “*Las técnicas para una conducción segura en vehículos de dos ruedas en la educación física escolar: estudio de casos en la enseñanza obligatoria*”. Palencia: Universidad de Educación. Tesis doctoral presentada el 9 de noviembre de 2007.
- 📖 Blázquez Sánchez, D. (2001). *La Educación Física*. Zaragoza: INDE.
- 📖 Castaño Pardo, M. (1989) *Educación Vial en la escuela*. Documentos Didácticos. Nº 131. Salamanca: Instituto de Ciencias de la Educación de la Universidad de Salamanca.
- 📖 Conferencia Europea de Ministros de Transportes (1980). *Conferencias de París, Viena y Estrasburgo*. París: CEMT et Conseil de l’Europe.
- 📖 D.G.T. (1.984) *Primera reunión internacional de psicología tráfico y seguridad vial*. Madrid: Ministerio del Interior.
- 📖 D.G.T. (1.990) *Análisis de la accidentabilidad vial infantil*. Madrid: Ministerio del Interior.
- 📖 D.G.T. (2003) *Manual de Educación Vial*. Salamanca: D.G.T. del Ministerio del Interior.
- 📖 D.G.T. (2009) *Accidentes de tráfico en España*. Madrid: Ministerio del Interior.
- 📖 Decreto 40/2007, de 3 de mayo, por el que se establece el currículo de la Educación Primaria en la Comunidad de Castilla y León. BOCYL de 09/05/2007.
- 📖 Delgado Noguera, M.A. (1992) *Los estilos de enseñanza en Educación Física*. Granada: Servicio de Publicaciones del ICE de la Universidad de Granada.
- 📖 Fundación MAPFRE (2009) *Estudio sobre niños y seguridad en la Comunidad de Madrid*. Madrid: Instituto de seguridad vial de la Fundación MAPFRE.
- 📖 Gimeno Sacristán, J. (1988) *El currículum: Una reflexión sobre la práctica*. Madrid: Morata.
- 📖 Jefatura Central de Tráfico (1934). *Código de Circulación*. Madrid: Ministerio del Interior.
- 📖 Manso Pérez, V. (2011) *Tema 35: La Educación Vial escolar en España: antecedentes, concepto y justificación. Marco histórico legal. La Educación Vial hasta la promulgación de la Ley Orgánica de Educación (LOE). Perspectiva histórica en el ámbito europeo: las organizaciones intergubernamentales europeas y la seguridad vial. Ámbito comparado de la Educación Vial en la Unión Europea*. Temario específico de la ESTT–OEP 2011. Disponible en la D.G.T.
- 📖 Manso, V. y Castaño, M. (1995): *Educación para la Seguridad Vial*. Madrid: Alauda- Anaya.
- 📖 Ley Orgánica 2/2006, de 3 de mayo, de Educación. BOE 04/05/2006.
- 📖 ONU (A/64/255) Resolución de marzo de 2010. “*Plan Mundial para el decenio de acción para la seguridad vial 2011-2020*”.
- 📖 Real Decreto 1513/2006, de 7 de diciembre, por el que se establecen las enseñanzas mínimas de la Educación Primaria. BOE 08/12/2006.
- 📖 Sánchez Bañuelos, F. (1986) *Bases para una didáctica de la Educación Física y el deporte*. Madrid: Gymnos.
- 📖 WHO (2008). *World report on child injury prevention*. Suiza: UNICEF y WHO.

10.- ANEXOS

- ↪ Anexo I: ¿Qué es un CRIE?, finalidades y contexto geográfico.
- ↪ Anexo II: Competencias del grado en Educación Primaria.
- ↪ Anexo III: Objetivos generales del CRIE de Cervera de Pisuerga.
- ↪ Anexo IV: Las competencias y el CRIE.
- ↪ Anexo V: La Educación Vial en el área de Educación para la Ciudadanía.
- ↪ Anexo VI: Cuaderno de Educación Vial del CRIE para el alumnado de sexto de Primaria. Curso 2011-2012.
- ↪ Anexo VII: Desarrollo de habilidades de conducción segura en bicicleta de montaña.
- ↪ Anexo VIII: Fichas de control de peatones, karts y ciclistas.
- ↪ Anexo IX: Imágenes del desarrollo del Proyecto de Educación Vial.
- ↪ Anexo X: Estadística de los resultados obtenidos por el alumnado participante en el circuito de educación vial del CRIE

ANEXO I:

**“¿QUÉ ES UN CRIE?, FINALIDADES Y
CONTEXTO GEOGRÁFICO”**

¿QUÉ ES UN CRIE?

Para comprender en profundidad el tema que nos ocupa tenemos que considerar el contexto en el que se desarrolla nuestra práctica educativa: **un Centro Rural de Innovación Educativa (CRIE)**. Estos Centros nacen al amparo del RD 27-4-1983 con la creación del programa de Educación Compensatoria. Dicho programa se deroga y desarrolla parcialmente con el RD de 28-2-1996 en el que se ordena la regulación de la organización y funcionamiento de los CRIE.

Según la Orden de 29 de abril de 1996, de creación y funcionamiento de los CRIE, se crean con una finalidad principal: La realización de actividades que desarrollen y complementen la acción educativa que se realiza en los centros escolares de las zonas rurales, y al mismo tiempo, la convivencia de alumnos de las escuelas rurales dispersas.

Según esta normativa, los CRIE están dirigidos a prevenir y compensar las desigualdades de acceso, permanencia y promoción en el sistema educativo de las personas y grupos del medio rural...

Una vez asumidas las transferencias educativas se intenta dotar a los CRIE de un incipiente carácter innovador, pasando a depender de la Dirección General de Formación Profesional e Innovación Educativa entre los años 2000 y 2007. Y de la Dirección General de Calidad, Innovación y Formación del Profesorado desde 2007 a la actualidad. En este momento en Castilla y León hay nueve CRIE.

El primer periodo en el proceso de creación de estos centros finaliza en octubre de 1999 con la creación del CRIE de Cervera de Pisuerga en Palencia. Ubicados en el centro de la Montaña Palentina, podemos disfrutar de la proximidad de un entorno natural, etnográfico e histórico que ofrece innumerables posibilidades para una acción didáctica de calidad, aprovechando la oportunidad pedagógica que el propio medio encierra.

Investigar, conocer, disfrutar, convivir... en un marco incomparable.

FINALIDADES DEL CRIE:

- Innovar, completar y compensar ampliando la acción educativa que se realiza en los centros de su ámbito de actuación, colaborando en optimizar el desarrollo curricular.
- Facilitar la educación integral, potenciando actividades que favorezcan la sociabilidad y la convivencia.
- Apostar por la Innovación Educativa desde su vertiente metodológica y tecnológica.

CONTEXTO GEOGRÁFICO:

El CRIE de Cervera de Pisuerga se ubica en la provincia de Palencia, la cual se sitúa en el norte de la comunidad autónoma de Castilla y León y encuadra, en su variada geografía, diversas comarcas con características propias y específicas tanto por las variaciones orográficas y paisajísticas, como por los recursos económicos e incluso por diferencias culturales.

En cuanto a la distribución socioeconómica del territorio palentino, prima el componente rural. El sector industrial se concentra en unos pocos núcleos urbanos: la capital y su entorno, Guardo y Aguilar de Campoo, apreciándose en los últimos tiempos ciertos repuntes de iniciativas industriales que van apareciendo en otros puntos de la provincia, especialmente en algunas cabeceras de comarca mejor situadas en la red de vías de comunicación.

En el plano educativo, la oferta pública en Educación Primaria en la provincia es la siguiente: dos Centros Rurales Agrupados, trece colegios públicos incompletos, dieciséis colegios públicos comarcales y doce colegios públicos en la capital. Este tipo de distribución de la oferta escolar determinaba un modelo diferenciado de atención que podía desarrollarse a través de un CRIE, habida cuenta de la generalizada comarcalización de la población escolar del ámbito rural palentino.

Durante el curso 1999/2000 se crea el CRIE en la localidad de Cervera de Pisuerga, en plena montaña palentina. Se ubica en la Residencia de Estudiantes del IESO "Montaña Palentina" compartiendo las instalaciones del edificio con el alumnado de la misma, cuando estos existían. Circunstancia que ha determinado sustancialmente algunos planteamientos del CRIE.

Cervera de Pisuerga es un municipio de 2.200 habitantes, a mil metros de altitud sobre el nivel del mar, cargado de historia y monumentos que lo atestiguan. También cuenta con la Casa del Parque Natural de Fuentes Carrionas y Fuente Cobre, enclavado en un entorno geográfico y paisajístico excepcionalmente bello y de gran valor ecológico.

La economía de esta zona norte de la provincia gira en torno a los sectores ganadero, agrícola, minero (en franco retroceso) y de servicios (turismo rural)

La **Montaña Palentina**, bañada por los ríos Carrión y Pisuerga, como consecuencia de su orografía montañosa, nos ofrece un espacio de una riqueza medio-ambiental y paisajística privilegiada. Estos espacios naturales, ricos en flora y fauna, ofrecen posibilidades, además de para el ocio y el disfrute, para la investigación y el conocimiento de relieves, variedad climática y especies no presentes en otras comarcas palentinas.

La existencia de un rico legado de monumentos, sobre todo de estilo románico, ofrece un contacto directo con nuestra historia, formas de vida y manifestaciones artísticas.

Otro de los elementos de carácter socio-económico diferenciadores de la montaña palentina es la existencia de una rica cuenca carbonífera, hoy con solo un pozo en explotación, pero que ha conformado en gran medida el modo de vida, la cultura y el sustento de la comarca.

Si a esto unimos la existencia de varios embalses y saltos hidroeléctricos, nos encontramos con una zona rica en diversas formas de generación energética a las que nos podemos aproximar mediante un conocimiento experiencial.

Este cúmulo de circunstancias va a configurar el plan de actuación educativa del CRIE de Cervera de Pisuerga, utilizando como instrumento pedagógico los elementos antes indicados a modo de centros de interés sobre los que basar las programaciones específicas de cada convivencia de alumnos.

El alumnado al que va dirigida la oferta del C.R.I.E. es el Tercer Ciclo de Educación Primaria (prioritariamente), y el Primer Ciclo de Educación Secundaria Obligatoria.

Otro ámbito previsto para la actuación del C.R.I.E., como Centro de Innovación Educativa, es el de colaborar en actividades de formación del profesorado e innovación educativa. A requerimiento del Centro de Formación e Innovación Educativa de Palencia, de la Dirección Provincial de Educación de Palencia o del Servicio de Innovación Educativa de la Dirección General de Calidad, Innovación y Formación del Profesorado de la Consejería de Educación.



ANEXO II:

**“COMPETENCIAS DEL GRADO EN EDUCACIÓN
PRIMARIA”**

- *Conocimiento y comprensión para la aplicación práctica de terminología educativa; características del alumnado del tercer ciclo de Primaria; objetivos, contenidos curriculares y criterios de evaluación del currículo de Educación Primaria; principios y procedimientos empleados en la práctica educativa; principales técnicas de enseñanza-aprendizaje; fundamentos de las principales disciplinas que estructuran el currículum; y rasgos estructurales de los sistemas educativos.*
- *Resolución de problemas, elaboración y defensa de argumentos: Reconocer, planificar, llevar a cabo y valorar buenas prácticas de enseñanza-aprendizaje; analizar críticamente y argumentar las decisiones que justifican la toma de decisiones en contextos educativos; integrar la información y los conocimientos necesarios para resolver problemas educativos mediante procedimientos colaborativos; coordinarse y cooperar con otras personas de diferentes áreas de estudio, a fin de crear una cultura de trabajo interdisciplinar partiendo de objetivos centrados en el aprendizaje.*
- *Reunir e interpretar datos esenciales para emitir juicios que incluyan una reflexión sobre temas esenciales de índole social, científica o ética: Interpretar datos derivados de las observaciones en contextos educativos para juzgar su relevancia en una adecuada praxis educativa; reflexionar sobre el sentido y la finalidad de la praxis educativa; y utilizar procedimientos eficaces de búsqueda de información.*
- *Transmitir información, ideas, problemas y soluciones: Desarrollar habilidades de comunicación oral y escrita, de comunicación a través de Internet; utilizar herramientas multimedia para la comunicación a distancia; desarrollar habilidades interpersonales, asociadas a la capacidad de relación con otras personas y de trabajo en grupo.*
- *Emprender estudios posteriores con un alto grado de autonomía: actualización de los conocimientos en el ámbito socioeducativo; adquisición de estrategias y técnicas de aprendizaje autónomo, así como de la formación en la disposición para el aprendizaje continuo a lo largo de toda la vida; conocimiento, comprensión y dominio de metodologías y estrategias de autoaprendizaje; capacidad para iniciarse en actividades de investigación; fomento del espíritu de iniciativa y de una actitud de innovación y creatividad en el ejercicio de su profesión.*
- *Compromiso ético en su configuración como profesionales, compromiso que debe potenciar la idea de educación integral, con actitudes críticas y responsables; garantizando la igualdad efectiva de mujeres y hombres, la igualdad de oportunidades, la accesibilidad universal de las personas con discapacidad y los valores propios de una cultura de la paz y de los valores democráticos: fomento de valores democráticos, con especial incidencia en los de tolerancia, solidaridad, de justicia y de no violencia y en el conocimiento y valoración de los derechos humanos: conocimiento de la realidad intercultural y el desarrollo de actitudes de respeto, tolerancia y solidaridad hacia los diferentes grupos sociales y culturales; toma de conciencia del efectivo derecho de igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres, en particular mediante la eliminación de la discriminación de la mujer, sea cual fuere su circunstancia o*

condición, en cualquiera de los ámbitos de la vida; conocimiento de medidas que garanticen y hagan efectivo el derecho a la igualdad de oportunidades de las personas con discapacidad; analizar críticamente y reflexionar sobre la necesidad de eliminar toda forma de discriminación, directa o indirecta, en particular la discriminación racial, la discriminación contra la mujer, la derivada de la orientación sexual o la causada por una discapacidad.

ANEXO III:

**“OBJETIVOS GENERALES DEL CRIE DE
CERVERA DE PISUERGA”**

Estos objetivos están definidos en el Proyecto Educativo del CRIE, haciendo hincapié en las finalidades de innovación y compensación, dentro del contexto de nuestra provincia, y están dirigidos a completar el proyecto curricular de los centros participantes, con atención preferente a las posibles carencias.

- **Potenciar y favorecer el desarrollo personal de los alumnos/as especialmente en lo referido a sus capacidades de socialización.**

Desde el momento en que los alumnos son recibidos en el CRIE, comienza un reto para ellos, ya que muchos de ellos es la primera vez que salen de casa, conocen chicos/as de otros sitios y tienen que valerse por si mismos. Desde la programación del CRIE se potencia y favorecen las relaciones sociales organizando la convivencia y el trabajo escolar en grupos diversos formados por niños de los distintos colegios (compañeros de habitación, de comedor, de grupos de trabajo, de equipos de concurso...)

- **Programar y realizar, conjuntamente con el profesorado de los centros participantes, actividades de desarrollo curricular que complementen y refuercen los respectivos currículos escolares.**
- **Contribuir al desarrollo integral de los alumnos/as tomando como referencia los temas transversales del currículo, apostando por una educación en valores, a fin de conseguir alumnos/as responsables, tolerantes, solidarios y activamente participantes en la sociedad.**

Aunque directamente se trabajen temas transversales como la Educación Vial y la Educación Ambiental, la organización y el desarrollo de las distintas actividades hacen posible desarrollar otros temas como la educación para el consumo, para la igualdad entre sexos, Educación Moral y cívica... Fomentando la educación en valores.

- **Impulsar, en coordinación con las escuelas, actividades de dinamización de la comunidad educativa y de fomento de la participación de los padres.**
- **Propiciar la innovación educativa mediante una metodología activa y multidisciplinar, con la aplicación de las nuevas tecnologías como instrumento de aprendizaje generalizado.**

Las nuevas tecnologías son un recurso que está muy presente en las actividades que se desarrollan en el CRIE: Los contenidos que van a llevarse a cabo en los distintos talleres o las salidas, son presentados e introducidos con esta fórmula convirtiéndose en una estrategia eficaz para el proceso de enseñanza-aprendizaje. Además el uso de las

TIC permite al alumno conocer páginas web y programas informáticos donde ampliar información relacionada con los contenidos

- **Colaborar en el desarrollo de actividades de innovación curricular y formación del profesorado que reviertan en una mejora de la práctica educativa en las escuelas del medio rural.**
- **Favorecer el conocimiento y el disfrute, mediante la experiencia del contacto con un medio natural y cultural rico y privilegiado como es la Montaña Palentina.**

A través de las salidas que se realizarán durante la estancia en el CRIE, los alumnos podrán apreciar, disfrutar y, al mismo tiempo, reconocer la variada fauna y flora existente en esta comarca palentina, siendo ésta muy diferente a la comarca a la cual pertenecen estos alumnos. Previamente se habrá realizado una preparación teórica a dichas salidas en el aula. Más allá de lo observado, de lo escuchado, el más rico aprendizaje radica en lo vivenciado...

- **Educar a los alumnos en un empleo enriquecedor del ocio y en el aprovechamiento de su tiempo libre.**

La semana de estancia en el CRIE es muy intensa, dada la cantidad de actividades programadas. Con periodos de tiempo libre reducidos, algo que suele reflejarse en las evaluaciones de los profesores acompañantes. Pero, aunque reducidos, están eficazmente aprovechados, ya que disponen de recursos y materiales de juego para que ellos organicen ese tiempo sin recurrir a la televisión o los videojuegos. Incidiendo sobre su desarrollo personal y social al relacionarse con alumnos de otros colegios y creando nuevas amistades.

Además, pretendemos que la intensidad en las programaciones que venimos desarrollando les impacte. Que haya un antes y un después en la evolución de cada grupo, después de haber pasado por el CRIE. Que sirva realmente de motivación, de impulso y de refuerzo para todos...

ANEXO IV:

“LAS COMPETENCIAS Y EL CRIE”

La incorporación de competencias básicas al currículo permite poner el acento en aquellos aprendizajes que se consideran imprescindibles, desde un planteamiento integrador y orientado a la aplicación de los saberes adquiridos. De ahí su carácter básico.

Son aquellas competencias que debe haber desarrollado un joven o una joven al finalizar la enseñanza obligatoria para poder lograr su realización personal, ejercer la ciudadanía activa, incorporarse a la vida adulta de manera satisfactoria y ser capaz de desarrollar un aprendizaje permanente a lo largo de la vida.

La inclusión de las competencias básicas en el currículo tiene varias finalidades. En primer lugar, integrar los diferentes aprendizajes, tanto los formales, incorporados a las diferentes áreas o materias, como los informales y no formales. En segundo lugar, permitir a los estudiantes integrar sus aprendizajes, ponerlos en relación con distintos tipos de contenidos y utilizarlos de manera efectiva cuando les resulten necesarios en diferentes situaciones y contextos. Y, por último, orientar la enseñanza, al permitir identificar los contenidos y los criterios de evaluación que tienen carácter imprescindible y, en general, inspirar las distintas decisiones relativas al proceso de enseñanza y de aprendizaje.

Con las áreas y materias del currículo se pretende que los alumnos y las alumnas alcancen los objetivos educativos y, consecuentemente, también que adquieran las competencias básicas. Sin embargo, no existe una relación unívoca entre la enseñanza de determinadas áreas o materias y el desarrollo de ciertas competencias.

Cada una de las actividades del CRIE contribuye al desarrollo de diferentes competencias y, a su vez, cada una de las competencias básicas se alcanzará como consecuencia del trabajo en varias actividades.

El trabajo en las diferentes actividades, para contribuir al desarrollo de las competencias básicas debe complementarse con diversas medidas organizativas y funcionales, imprescindibles para su desarrollo. Así, la organización y el funcionamiento de los centros y las aulas, la participación del alumnado, las normas de régimen interno, el uso de determinadas metodologías y recursos didácticos, entre otros aspectos, pueden favorecer o dificultar el desarrollo de competencias asociadas a la comunicación, el análisis del entorno físico, la creación, la convivencia y la ciudadanía, o la alfabetización digital. Igualmente, la acción permanente del profesorado puede contribuir de modo determinante a la adquisición de competencias relacionadas con la regulación de los aprendizajes, el desarrollo emocional o las habilidades sociales.

I. COMPETENCIA EN COMUNICACIÓN LINGÜÍSTICA:

En síntesis, el desarrollo de la competencia lingüística al final de la educación no obligatoria comporta el **dominio de la lengua oral y escrita en múltiples contextos, y el uso funcional de, al menos, una lengua extranjera.**

Los conocimientos, destrezas y actitudes propios de esta competencia permiten **expresar** pensamientos, emociones, vivencias y opiniones, así como dialogar, **formarse un juicio crítico y ético, generar ideas, estructurar el conocimiento, dar coherencia y cohesión al discurso y a las propias acciones y tareas, adoptar decisiones, y disfrutar escuchando, leyendo o expresándose de forma oral y escrita,** todo lo cual contribuye además al desarrollo de la autoestima y de la confianza en sí mismo.

La competencia de comunicación lingüística está presente en la capacidad efectiva de convivir y de resolver conflictos.

Supone también la utilización activa y efectiva de códigos y habilidades lingüísticas y no lingüísticas y de las reglas propias del intercambio comunicativo en diferentes situaciones, para producir textos orales adecuados a cada situación de comunicación.

Leer y escribir son acciones que suponen y refuerzan las habilidades que permiten buscar, **recopilar y procesar información,** y ser competente a la hora de comprender, componer y utilizar distintos tipos de textos con intenciones comunicativas o creativas diversas. La lectura facilita la interpretación y comprensión del código que permite hacer uso de la lengua escrita y es, además, fuente de placer, de descubrimiento de otros entornos, idiomas y culturas, de fantasía y de saber, todo lo cual contribuye a su vez a conservar y mejorar la competencia comunicativa.

Comprender y saber comunicar son saberes prácticos que han de apoyarse en el conocimiento reflexivo sobre el funcionamiento del lenguaje y sus normas de uso, e implican la capacidad de tomar el lenguaje como objeto de observación y análisis.

Expresar e interpretar diferentes tipos de discurso acordes a la situación comunicativa en diferentes contextos sociales y culturales, implica el conocimiento y aplicación efectiva de las reglas de funcionamiento del sistema de la lengua y de las estrategias necesarias para interactuar lingüísticamente de una manera adecuada.

Implica la capacidad empática de ponerse en el lugar de otras personas; de leer, escuchar, analizar y tener en cuenta opiniones distintas a la propia con sensibilidad y espíritu crítico; de expresar adecuadamente –en fondo y forma– las propias ideas y emociones, y de aceptar y realizar críticas con espíritu constructivo.

Con distinto nivel de dominio y formalización -especialmente en lengua escrita- esta competencia significa, en el caso de las **lenguas extranjeras**, poder comunicarse en algunas de ellas y, con ello, enriquecer las relaciones sociales y desenvolverse en contextos distintos al propio. Asimismo, se favorece el acceso a más y diversas fuentes de información, comunicación y aprendizaje.

II. COMPETENCIA MATEMÁTICA:

Consiste en la habilidad para **utilizar y relacionar los números, sus operaciones básicas, los símbolos y las formas de expresión y razonamiento matemático**, tanto para producir e interpretar distintos tipos de información, como para ampliar el conocimiento sobre aspectos cuantitativos y espaciales de la realidad, y para resolver problemas relacionados con la vida cotidiana y con el mundo laboral.

Forma parte de la competencia matemática la habilidad para **interpretar y expresar con claridad y precisión informaciones, datos y argumentaciones**, lo que aumenta la posibilidad real de seguir aprendiendo a lo largo de la vida, tanto en el ámbito escolar o académico como fuera de él, y favorece la participación efectiva en la vida social.

Asimismo esta competencia implica el **conocimiento y manejo de los elementos matemáticos básicos (distintos tipos de números, medidas, símbolos, elementos geométricos, etc.)** en situaciones reales o simuladas de la vida cotidiana, y la puesta en práctica de procesos de razonamiento que llevan a la solución de los problemas o a la obtención de información.

Estos procesos permiten aplicar esa información a una mayor variedad de situaciones y contextos, seguir cadenas argumentales identificando las ideas fundamentales, y estimar y enjuiciar la lógica y validez de argumentaciones e informaciones. En consecuencia, la competencia matemática supone la habilidad para seguir determinados **procesos de pensamiento** (como la inducción y la deducción, entre otros) y aplicar algunos algoritmos de **cálculo o elementos de la lógica**, lo que conduce a identificar la validez de los razonamientos y a valorar el grado de certeza asociado a los resultados derivados de los razonamientos válidos.

Esta competencia cobra realidad y sentido en la medida que los elementos y razonamientos matemáticos son utilizados para enfrentarse a aquellas situaciones cotidianas que los precisan.

Por ello, su desarrollo en la educación obligatoria se alcanzará en la medida en que los conocimientos matemáticos se apliquen de manera espontánea a una amplia variedad de situaciones, provenientes de otros campos de conocimiento y de la vida cotidiana.

III. COMPETENCIA EN EL CONOCIMIENTO Y LA INTERACCIÓN CON EL MUNDO FÍSICO

Incorpora habilidades para desenvolverse adecuadamente, con autonomía e iniciativa personal en ámbitos de la vida y del conocimiento muy diversos (salud, actividad productiva, consumo, ciencia, procesos tecnológicos, etc.) y para interpretar el mundo, lo que exige la aplicación de los conceptos y principios básicos que permiten el análisis de los fenómenos desde los diferentes campos de conocimiento científico involucrados. Así, forma parte de esta competencia la **adecuada percepción del espacio físico** en el que se desarrollan la vida y la actividad humana, tanto a gran escala como en el entorno inmediato, y la **habilidad para interactuar con el espacio** circundante: moverse en él y resolver problemas en los que intervengan los objetos y su posición.

Asimismo, la competencia de interactuar con el espacio físico lleva implícito ser consciente de la influencia que tiene la presencia de las personas en el espacio, su asentamiento, su actividad, las modificaciones que introducen y los paisajes resultantes, así como de la importancia de que todos los seres humanos se beneficien del desarrollo y de que éste procure la conservación de los recursos y la diversidad natural, y se mantenga la solidaridad global e intergeneracional. Supone asimismo demostrar **espíritu crítico** en la observación de la realidad y en el análisis de los mensajes informativos y publicitarios, así como unos hábitos de consumo responsable en la vida cotidiana.

Asimismo, supone considerar la doble dimensión –individual y colectiva- de la **salud**, y mostrar actitudes de responsabilidad y **respeto hacia los demás** y hacia uno mismo. Esta competencia hace posible identificar preguntas o problemas y obtener conclusiones basadas en pruebas, con la finalidad de comprender y tomar decisiones sobre el mundo físico y sobre los **cambios** que la **actividad humana produce sobre el medio ambiente**, **la salud** y la calidad de vida de las personas.

Esta competencia supone el **desarrollo y aplicación del pensamiento científico-técnico** para interpretar la información que se recibe y para predecir y tomar decisiones con iniciativa y autonomía personal en un mundo en el que los avances que se van produciendo en los ámbitos científico y tecnológico tienen una influencia decisiva en la vida personal, la sociedad y el mundo natural.

En coherencia con las habilidades y destrezas relacionadas hasta aquí, son parte de esta competencia básica el **uso responsable de los recursos naturales, el cuidado del medio ambiente, el consumo racional y responsable, y la protección de la salud individual y colectiva** como elementos clave de la calidad de vida de las personas.

IV. TRATAMIENTO DE LA INFORMACIÓN Y COMPETENCIA

DIGITAL:

La competencia digital comporta hacer uso habitual de los **recursos tecnológicos** disponibles para resolver problemas reales de modo eficiente. Al mismo tiempo, posibilita evaluar y seleccionar nuevas fuentes de información e innovaciones tecnológicas a medida que van apareciendo, en función de su utilidad para acometer tareas u objetivos específicos.

Está asociada con la **búsqueda, selección, registro y tratamiento o análisis de la información**, utilizando técnicas y estrategias diversas para acceder a ella según la fuente a la que se acuda y el soporte que se utilice (oral, impreso, audiovisual, digital o multimedia). Requiere el **dominio de lenguajes específicos básicos** (textual, numérico, icónico, visual, gráfico y sonoro) y de sus pautas de decodificación y transferencia, así como aplicar en distintas situaciones y contextos el conocimiento de los diferentes tipos de información, sus fuentes, sus posibilidades y su localización, así como los lenguajes y soportes más frecuentes en los que ésta suele expresarse.

Disponer de información no produce de forma automática conocimiento. Transformar la información en conocimiento exige de destrezas de razonamiento para organizarla, relacionarla, analizarla, sintetizarla y hacer inferencias y deducciones de distinto nivel de complejidad; en definitiva, comprenderla e integrarla en los esquemas previos de conocimiento. Significa, asimismo, comunicar la información y los conocimientos adquiridos empleando recursos expresivos que incorporen, no sólo diferentes lenguajes y técnicas específicas, sino también las posibilidades que ofrecen las **tecnologías de la información y la comunicación**.

La competencia digital incluye utilizar las tecnologías de la información y la comunicación extrayendo su máximo rendimiento a partir de la comprensión de la naturaleza y modo de operar de los sistemas tecnológicos, y del efecto que esos cambios tienen en el mundo personal y sociolaboral.

Permite aprovechar la información que proporcionan y analizarla además de utilizarlas como herramienta para organizar la información, procesarla y orientarla para conseguir objetivos y fines de aprendizaje, trabajo y ocio previamente establecidos.

En definitiva, la competencia digital comporta hacer uso habitual de los recursos tecnológicos disponibles para resolver problemas reales de modo eficiente. Al mismo tiempo, posibilita evaluar y seleccionar nuevas fuentes de información e innovaciones tecnológicas a medida que van apareciendo, en función de su utilidad para acometer tareas u objetivos específicos.

V. COMPETENCIA SOCIAL Y CIUDADANA:

El ejercicio de la ciudadanía implica disponer de habilidades para participar activa y plenamente en la vida cívica. Significa **construir, aceptar y practicar normas de convivencia acordes con los valores democráticos, ejercitar los derechos, libertades, responsabilidades y deberes cívicos, y defender los derechos de los demás.**

Globalmente supone utilizar, para desenvolverse socialmente, el conocimiento sobre la evolución y organización de las sociedades y sobre los rasgos y valores del sistema democrático, así como utilizar el juicio moral para elegir y tomar decisiones, y ejercer activa y responsablemente los derechos y deberes de la ciudadanía.

Significa **entender los rasgos de las sociedades actuales**, su creciente pluralidad y su carácter evolutivo, además de demostrar comprensión de la aportación que las diferentes culturas han hecho a la evolución y progreso de la humanidad, y disponer de un sentimiento común de pertenencia a la sociedad en que se vive. En definitiva, mostrar un sentimiento de ciudadanía global compatible con la identidad local.

Asimismo, forman parte fundamental de esta competencia aquellas **habilidades sociales que permiten saber que los conflictos de valores e intereses forman parte de la convivencia, resolverlos con actitud constructiva y tomar decisiones con autonomía** empleando, tanto los conocimientos sobre la sociedad como una **escala de valores** construida mediante la reflexión crítica y el diálogo en el marco de los patrones culturales básicos de cada región, país o comunidad.

En consecuencia, entre las habilidades de esta competencia destacan conocerse y valorarse, saber comunicarse en distintos contextos, expresar las propias ideas y escuchar las ajenas, **ser capaz de ponerse en el lugar del otro y comprender su punto de vista** aunque sea diferente del propio, y tomar decisiones en los distintos niveles de la vida comunitaria, valorando conjuntamente los intereses individuales y los del grupo.

Igualmente la práctica del diálogo y de la negociación para llegar a acuerdos como forma de resolver los conflictos, tanto en el ámbito personal como en el social.

Esta competencia permite reflexionar críticamente y mostrar un **comportamiento coherente con los valores democráticos**, que a su vez conlleva disponer de habilidades como la toma de conciencia de los propios pensamientos, valores, sentimientos y acciones, y el control y autorregulación de los mismos.

VI. COMPETENCIA CULTURAL Y ARTÍSTICA:

El conjunto de destrezas que configuran esta competencia se refiere tanto a la habilidad para **apreciar y disfrutar con el arte y otras manifestaciones culturales, como a aquellas relacionadas con el empleo de algunos recursos de la expresión artística para realizar creaciones propias**; implica la aplicación de habilidades de pensamiento divergente y de trabajo colaborativo, una actitud abierta, respetuosa y crítica hacia la diversidad de expresiones artísticas y culturales, el deseo y voluntad de **cultivar la propia capacidad estética y creadora**, y un **interés por participar en la vida cultural y por contribuir a la conservación del patrimonio cultural y artístico**, tanto de la propia comunidad, como de otras comunidades.

Se trata, por tanto, de una competencia que facilita tanto expresarse y comunicarse como percibir, comprender y enriquecerse con diferentes realidades y producciones del mundo del arte y de la cultura.

Requiere poner en funcionamiento la iniciativa, la imaginación y la creatividad para expresarse mediante códigos artísticos y, en la medida en que las actividades culturales y artísticas suponen en muchas ocasiones un trabajo colectivo, es preciso disponer de habilidades de cooperación para contribuir a la consecución de un resultado final, y tener conciencia de la importancia de apoyar y apreciar las iniciativas y contribuciones ajenas.

La competencia artística incorpora asimismo el conocimiento básico de las principales técnicas, recursos y convenciones de los diferentes lenguajes artísticos, así como de las obras y manifestaciones más destacadas del patrimonio cultural. Además supone identificar las relaciones existentes entre esas manifestaciones y la sociedad –la mentalidad y las posibilidades técnicas de la época en que se crean-, o con la persona o colectividad que las crea. Esto significa también **tener conciencia de la evolución del pensamiento, de las corrientes estéticas, las modas y los gustos, así como de la importancia representativa, expresiva y comunicativa que los factores estéticos han desempeñado y desempeñan en la vida cotidiana** de la persona y de las sociedades.

Supone igualmente una actitud de aprecio de la creatividad implícita en la expresión de ideas, experiencias o sentimientos a través de diferentes medios artísticos, como la

música, la literatura, las artes visuales y escénicas, o de las diferentes formas que adquieren las llamadas artes populares. Exige asimismo **valorar la libertad de expresión, el derecho a la diversidad cultural**, la importancia del diálogo intercultural y la realización de experiencias artísticas compartidas.

VII. COMPETENCIA PARA APRENDER A APRENDER:

Aprender a aprender implica la **conciencia, gestión y control de las propias capacidades y conocimientos** desde un sentimiento de competencia o eficacia personal, e incluye tanto el pensamiento estratégico, como la **capacidad de cooperar, de autoevaluarse**, y el manejo eficiente de un conjunto de recursos y técnicas de trabajo intelectual, todo lo cual se desarrolla a través de experiencias de aprendizaje conscientes y gratificantes, tanto individuales como colectivas.

Esta competencia tiene dos dimensiones fundamentales. Por un lado, la **adquisición de la conciencia de las propias capacidades** (intelectuales, emocionales, físicas), del proceso y las estrategias necesarias para desarrollarlas, **así como de lo que se puede hacer por uno mismo y de lo que se puede hacer con ayuda de otras personas o recursos**. Por otro lado, disponer de un sentimiento de competencia personal, que redunde en la motivación, la confianza en uno mismo y el gusto por aprender. Significa ser consciente de lo que se sabe y de lo que es necesario aprender, de cómo se aprende, y de cómo se gestionan y controlan de forma eficaz los procesos de aprendizaje, optimizándolos y orientándolos a satisfacer objetivos personales.

Requiere **conocer las propias potencialidades y carencias**, sacando provecho e las primeras y teniendo motivación y voluntad para superar las segundas desde una expectativa de éxito, aumentando progresivamente la seguridad para afrontar nuevos retos de aprendizaje.

Implica la **curiosidad de plantearse preguntas, identificar y manejar la diversidad de respuestas posibles** ante una misma situación o problema utilizando diversas estrategias y metodologías que permitan afrontar la toma de decisiones, racional y críticamente, con la información disponible.

Por otra parte, esta competencia requiere **plantearse metas alcanzables** a corto, medio y largo plazo y cumplirlas, elevando los objetivos de aprendizaje de forma progresiva y realista.

Hace necesaria también la **perseverancia en el aprendizaje**, desde su valoración como un elemento que enriquece la vida personal y social y que es merecedor del esfuerzo que requiere.

Conlleva ser capaz de autoevaluarse y **autorregularse, responsabilidad y compromiso personal**, saber administrar el esfuerzo, aceptar los errores y aprender de y con los demás.

VIII. AUTONOMÍA E INICIATIVA PERSONAL:

Esta competencia se refiere, por una parte, a la **adquisición de la conciencia** y aplicación de un conjunto de **valores y actitudes personales** interrelacionadas, como la responsabilidad, la perseverancia, el conocimiento de sí mismo y la autoestima, la creatividad, la autocrítica, el control emocional, la capacidad de elegir, de calcular riesgos y de afrontar los problemas, así como la capacidad de demorar la necesidad de satisfacción inmediata, de aprender de los errores y de asumir riesgos.

Planificar y llevar a cabo proyectos. Requiere, por tanto, poder reelaborar los planteamientos previos o elaborar nuevas ideas, buscar soluciones y llevarlas a la práctica. Además, **analizar posibilidades y limitaciones, conocer las fases de desarrollo de un proyecto, planificar, tomar decisiones, actuar, evaluar lo hecho y autoevaluarse, extraer conclusiones y valorar las posibilidades de mejora**. Exige, por todo ello, tener una visión estratégica de los retos y oportunidades que ayude a identificar y cumplir objetivos y a mantener la motivación para lograr el éxito en las tareas emprendidas, con una **sana ambición personal**, académica y profesional.

Otra dimensión importante de esta competencia, muy relacionada con esta vertiente más social, está constituida por aquellas **habilidades y actitudes relacionadas con el liderazgo de proyectos**, que incluyen la confianza en uno mismo, la empatía, el espíritu de superación, las habilidades para el diálogo y la cooperación, la organización de tiempos y tareas, la capacidad de afirmar y defender derechos o la asunción de riesgos.

COMPETENCIA	Comunicación lingüística	Matemática	Conocimiento e interac. con medio físico	Información y competencia digital	Social y ciudadana	Cultural y artística	Aprender a aprender	Autonomía e iniciativa personal
EDUCAC. VIAL	X	X	X	X	X	X	X	X

ANEXO V:

**“LA EDUCACIÓN VIAL EN EL ÁREA DE EDUCACIÓN
PARA LA CIUDADANÍA”**

Los contenidos del área de Educación para la Ciudadanía, se encuentran organizados en tres bloques, según el anexo II de la LOE, y la Educación Vial se contempla entre bastantes contenidos muy diversos que componen esta área: *“Finalmente, el bloque 3, Vivir en sociedad, propone un planteamiento social más amplio: la necesidad y el conocimiento de las normas y principios de convivencia establecidos por la Constitución, el conocimiento y la valoración de los servicios públicos y de los bienes comunes, así como las obligaciones de las administraciones públicas y de los ciudadanos en su mantenimiento. Algunos de los servicios públicos y de los bienes comunes reciben un tratamiento específico adecuado a la edad de este alumnado, es el caso de la protección civil, la seguridad, la defensa al servicio de la paz y la educación vial.”*

Más adelante, en la misma Ley, se detallan los contenidos del área. Los tres bloques de contenidos se hallan divididos en apartados, hasta un total de doce, siendo el cuarto apartado del tercer bloque: *“Respeto a las normas de movilidad vial. Identificación de causas y grupos de riesgo en los accidentes de tráfico (peatones, viajeros, ciclistas, etc.)”*

A continuación se exponen los criterios de evaluación, los cuales permiten la valoración del tipo y grado de aprendizaje adquirido, y se convierten, además, en referentes fundamentales para valorar el desarrollo de las competencias básicas. En el caso de la Educación para la ciudadanía, de los siete criterios de evaluación, el último consiste en: *“Explicar el papel que cumplen los servicios públicos en la vida de los ciudadanos y mostrar actitudes cívicas en aspectos relativos a la seguridad vial, a la protección civil, a la defensa al servicio de la paz y a la seguridad integral de los ciudadanos.”*

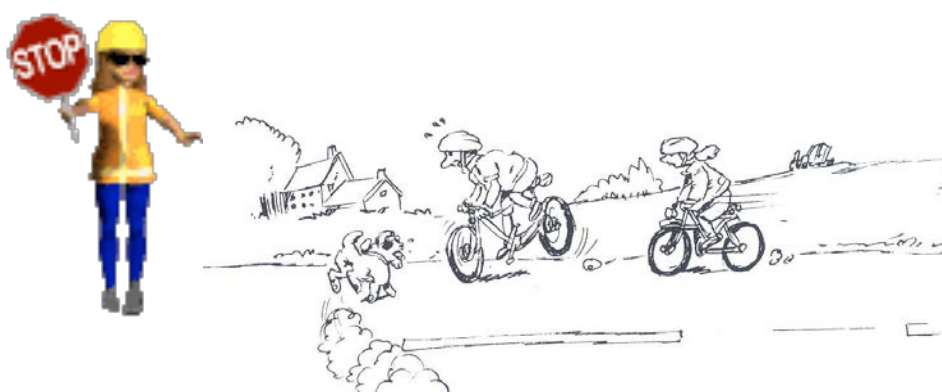
En cuanto a la carga horaria de la asignatura, el anexo III establece el horario escolar, expresado en horas, correspondiente a los contenidos básicos de las enseñanzas mínimas para la Educación Primaria. El número de horas corresponde al total del ciclo (dos años escolares). Al área de Educación para la Ciudadanía y los Derechos Humanos le corresponden cincuenta horas en el tercer ciclo. Esto quiere decir que en cincuenta horas se van a impartir al menos los contenidos mínimos de la asignatura, que supondrán el 65 por ciento del total en las comunidades sin lengua cooficial y el 55 por ciento en el resto. Suponiendo que la distribución horaria de esta área fuese proporcional a la cantidad de contenidos, nos encontraríamos con que el bloque de contenidos referidos a Educación Vial supone una doceava parte de los contenidos totales, por lo que le correspondería una doceava parte del tiempo, académicamente hablando. O sea que, de cincuenta horas, cuatro horas y diez minutos dedicados a Educación Vial. A uno de los catorce objetivos de la etapa le corresponde el 0,12% del tiempo total.

ANEXO VI:

**“CUADERNO DE EDUCACIÓN VIAL DEL CRIE PARA EL
ALUMNADO DE SEXTO DE PRIMARIA. CURSO 2011-2012”**

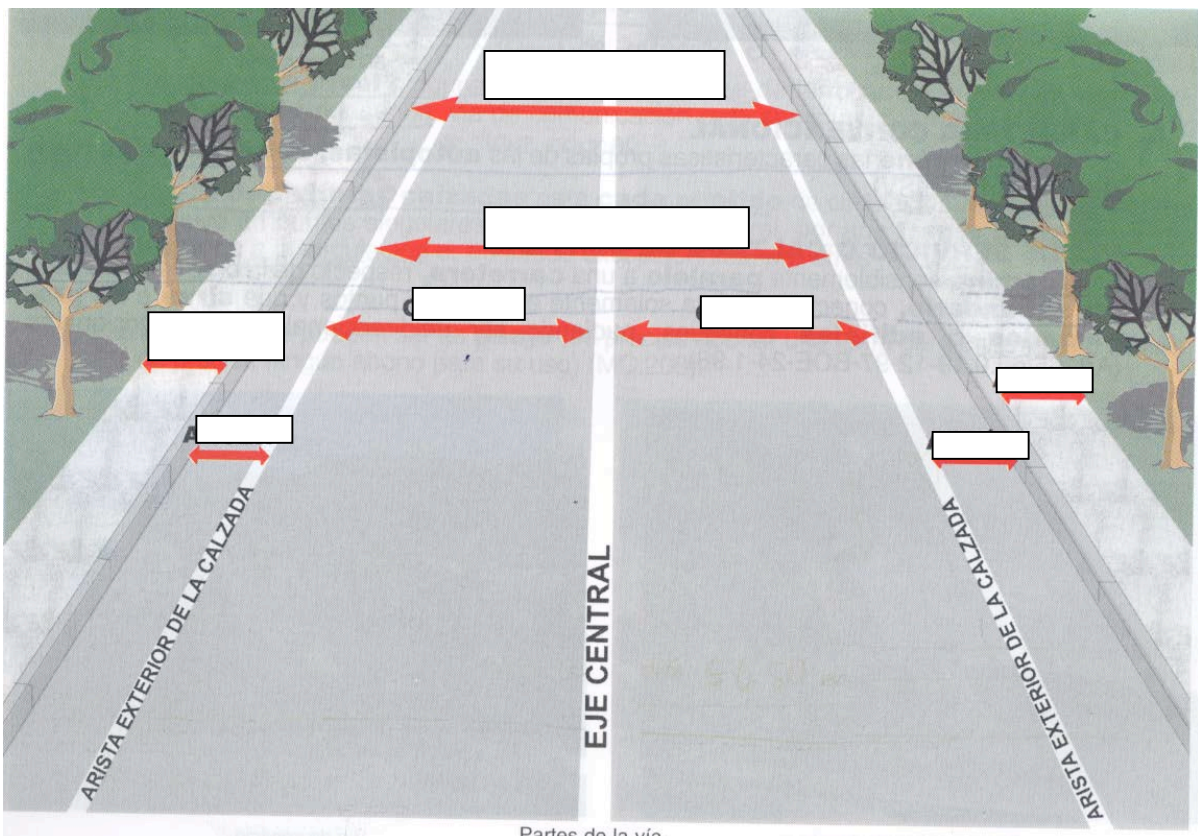


EDUCACIÓN VIAL



A) PARTES DE LA VÍA:

- **Calzada:** Parte destinada a la circulación de vehículos; se compone de uno o varios carriles.
- **Carril:** Banda longitudinal en la que puede estar subdividida la calzada.
- **Arcén:** Franja longitudinal afirmada contigua a la calzada, no destinada al uso de automóviles.
- **Plataforma:** Espacio que ocupan la calzada y los arcenes.
- **Acera:** Zona longitudinal que flanquea la plataforma, destinada al tránsito de peatones.

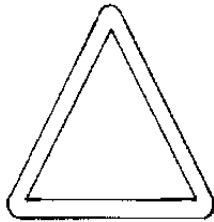


Partes de la vía.

B) SEÑALIZACIÓN:

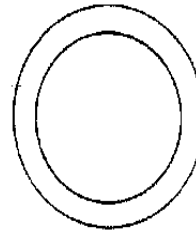
B-1) Señales verticales:

Señales de Peligro



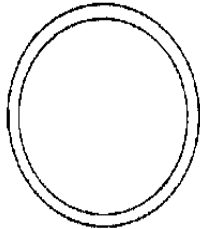
Tienen forma de triángulo equilátero.
Orla o franja de color rojo.
Fondo blanco o amarillo.

Señales Prohibitivas



Tienen forma circular.
Orla roja.
Fondo blanco o amarillento.

Señales de Obligación



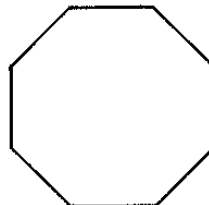
Tienen forma circular.
Fondo azul.

Señales de Indicación



Tienen forma cuadrada o rectangular.
Fondo azul

Señales de Prioridad



Tienen diferentes formas e indican
qué usuario de la vía tiene preferen-
cia de paso.

Escribe el significado de las siguientes señales y si son de **prohibición**, **obligación**, **peligro** o **información**.



























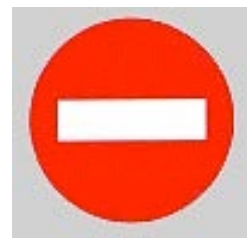












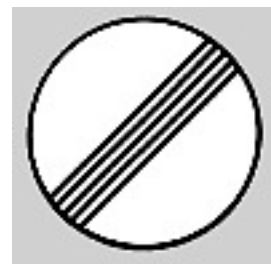












B-2) Señales circunstanciales:



B-3) Señales horizontales:



Linea Blanca Longitudinal Discontinua



Lineas Blancas Longitudinales Continuas y Discontinuas



Linea Blanca Longitudinal Continua



Doble Linea Amarilla

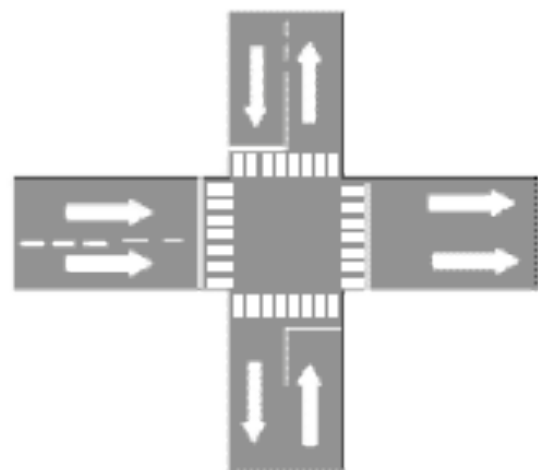
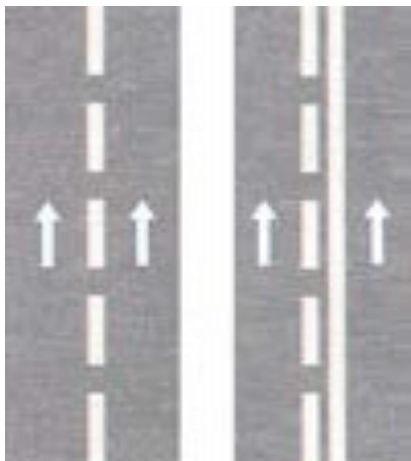
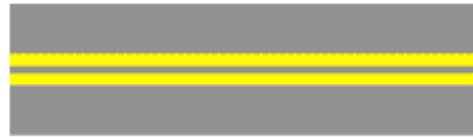


FIGURA A

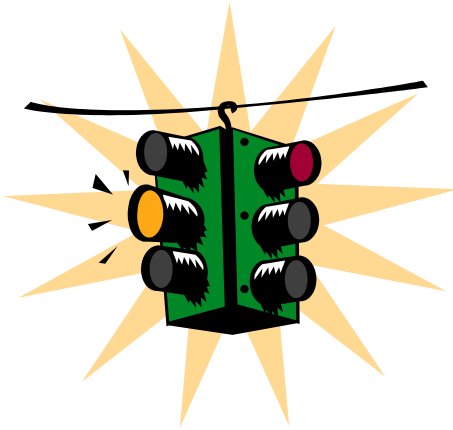
FIGURA B

ESCRIBE EL SIGNIFICADO DE LA PINTURA...



.....
.....

B-4) Señales luminosas:



Verde = _____

Rojo = _____

Naranja fijo = _____

Naranja intermitente = _____

B-5) Señales de los agentes de tráfico:



Detenerse, a los usuarios de la vía que se acerquen al agente desde cualquier dirección que corte a la indicada por ambos brazos.



Detenerse a TODOS usuarios de la vía que se acerquen al agente desde cualquier dirección que corte a la indicada por el brazo extendido.



Detenerse a todos los usuarios de la vía que se acerquen de frente

CUANDO HAY DISTINTO TIPO DE **SEÑALES A LA VEZ**,
NORMALMENTE REFUERZAN SU SIGNIFICADO, PERO SI HAY
CONTRADICCIÓN EL **ORDEN DE PRIORIDAD** ES...

1º _____

2º _____

3º _____

4º _____

5º _____

C) NORMAS:

a) Como peatón:



Al cruzar la calzada:

CON PASOS DE PEATONES:

- Ⓜ Cruzar la carretera o calzada por los pasos de peatones, respetando los semáforos, cuando los haya, y siempre: “Antes de cruzar”, mirar a izquierda y derecha y esperar a que los vehículos se paren.

SI NO HAY PASOS DE PEATONES:

- Ⓜ No cruzar por curvas, ni cambios de rasante, ni en medio de coches aparcados que eviten que veamos claramente la calzada, y seamos vistos por los conductores.
- Ⓜ Mirar, antes de cruzar, a la izquierda y a la derecha. Cruzando en línea recta y no en diagonal.








Al caminar por la calzada:

- Ⓜ En calles y vías urbanas:
 - ✓ Por las aceras.
 - ✓ **No correr, no llevar animales sueltos, ni provocar molestias.**
- Ⓜ En carretera:
 - ✓ Circular siempre por el arcén de la izquierda.
 - ✓ Siempre en fila india.
 - ✓ **Al anochecer**, hay que hacerse ver, utilizando elementos luminosos (linternas dirigidas hacia el suelo, reflectores, ropa clara, etc.)
 - ✓ **Está prohibido caminar por autopistas y autovías, así como realizar auto-stop en las mismas.**

b) Como viajero:








En vehículo particular:


-  No abrir puertas ni ventanas mientras circulamos.
-  No sacar los brazos y la cabeza por la ventanilla.
-  No arrojar objetos a través de la ventanilla.
-  Utilizar siempre el cinturón de seguridad.
-  Los menores de 12 años deben sentarse en los asientos de atrás (Salvo que utilicen asientos de seguridad para menores)
-  No molestar, ni distraer al conductor.
-  Bajar siempre por la puerta más cercana a la acera y mirar antes de abrir la puerta.





En transporte público colectivo:


-  Subir y bajar en orden, con paciencia y cuando el vehículo esté totalmente parado.
-  Al bajar, esperar para cruzar la calle a que el autocar se haya ido. Si es necesario cruzar, hacerlo por detrás del autocar.
-  No molestar al conductor, de él depende vuestra seguridad.
-  En los autocares hay que permanecer sentados en los asientos mientras circulamos.
-  En los autobuses urbanos, si se viaja de pie, agarrarse bien a las barras o los respaldos.


c) Como conductor de bicicletas:

 No olvidéis que en bicicleta, vuestro cuerpo es la carrocería y **cumplir las normas es la mejor protección.**

 Probad siempre que montéis en bicicleta el **buen estado** de: **frenos, luces, ruedas, asiento**, etc. Utilizando siempre una bicicleta a nuestra medida.

 Con **lluvia**, hay que extremar las precauciones.


 **Señalad con tiempo de sobra las maniobras**, cambios de dirección y adelantamientos que vais a realizar. Recuerda que existen tres posiciones básicas.


 En vías interurbanas se debe utilizar **casco**. Al anochecer, es obligatorio **alumbrado** y también el **chaleco reflectante**.

 **En los cruces:**

Los ciclistas tendrán **prioridad de paso** cuando:

 Circulen por un carril-bici.

 Cuando el vehículo a motor pretenda girar a derecha o izquierda para acceder a otra vía.

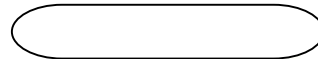
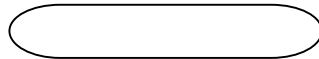
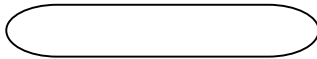
 Circulando en grupo, cuando el primer ciclista haya iniciado ya el cruce.

En un **cruce sin preferencia señalizada**, los ciclistas, igual que el resto de conductores, deberán ceder el paso a los vehículos que se aproximan por la derecha.

¡¡SED PRUDENTES!!

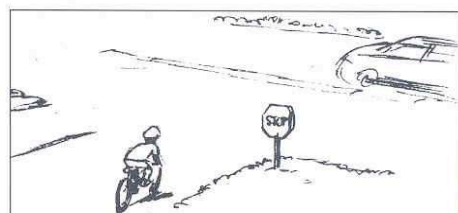
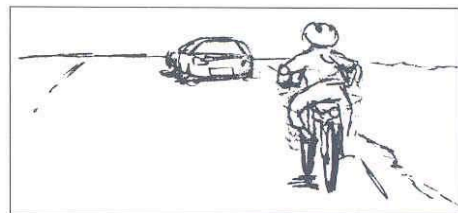
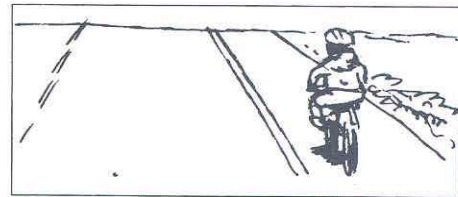
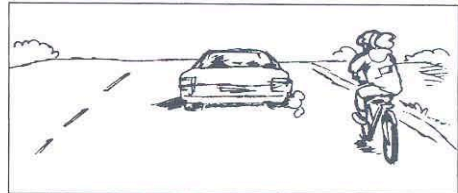
NO CIRCULANDO DEMASIADO CERCA DE LOS COCHES, SIN COLGARSE NI APOYARSE EN ELLOS, SIN HACER COMPETICIONES, RESPETANDO LAS ACERAS, ETC.

Indica lo que significa las **señalizaciones A, B y C.**



También debes recordar cuando utilices la bicicleta las siguientes normas:

- En la ciudad circula por la derecha y próximo a la acera.
- En carretera circula siempre lo más próximo posible al borde de la calzada, sobre todo si ésta no tiene arcén.
- Utiliza el arcén si éste existe.
- Mantén una distancia prudencial con el vehículo que va delante para tener tiempo a frenar si aquél se detiene bruscamente.
- Reduce la velocidad: antes de llegar a un cruce, al tomar una curva, cuando el tráfico esté muy congestionado o circules por zonas donde haya muchos peatones.



D) NORMAS PARA CICLISTAS:



VELOCIDAD MODERADA FRENTE A LOS CICLISTAS



Se debe moderar la velocidad, llegando incluso a detenerse, al aproximarse a bicicletas circulando en las proximidades de vías de uso exclusivo de bicicletas y en sus intersecciones, tanto dentro como fuera de poblaciones.

CICLISTAS, PRIORIDAD RESPECTO A VEHÍCULOS A MOTOR



Los ciclistas tendrán prioridad de paso respecto a los vehículos a motor cuando éste gire a la derecha o la izquierda para entrar en otra vía, y cuando circulando los ciclistas en grupo, el primero de ellos haya iniciado ya un cruce o entrado en una glorieta.

TASA DE ALCOHOLEMIA PARA CICLISTAS



La tasa máxima de alcoholemia de los conductores en general (0,5) también afecta a los ciclistas, a los que incluye expresamente.

DESCENSOS PRONUNCIADOS Y SEGUIMIENTO



En los descensos prolongados con curvas, los ciclistas podrán abandonar el arcén circulando por la parte de la calzada que necesiten, siempre por la derecha.

Podrán circular por el arcén los vehículos en seguimiento de ciclistas a velocidad lenta.

CIRCULAR EN GRUPO, PERO NO EN PELOTÓN



Se permite a los conductores de bicicleta circular sin mantener la separación entre ellos, extremando la atención a fin de evitar alcances entre los propios ciclistas. Además, no se consideran adelantamientos los producidos entre ciclistas del mismo grupo. Podrán circular en columna de a dos como máximo, siempre lo más a la derecha posible de la vía y colocándose de uno en uno en tramos de poca visibilidad. En autovías sólo podrán circular por el arcén, siempre que sean mayores de 14 años y no esté prohibido por la señal correspondiente. Cuando se prohíba su circulación un panel indicará el itinerario alternativo.

REFLECTANTES OBLIGATORIOS



Quando sea obligatorio el uso del alumbrado, si circulan por vía interurbana, los conductores de bicicleta llevarán colocada una prenda reflectante que permita a los conductores de vehículos y demás usuarios distinguirlos a una distancia de 150 metros.

EN BICICLETA, TODOS CON CASCO



Los conductores y ocupantes de bicicleta deberán utilizar cascos de protección homologados o certificados cuando circulen en vías interurbanas, salvo en rampas ascendentes prolongadas, por razones médicas y en condiciones extremas de calor.

Los ciclistas en competición y los profesionales durante los entrenamientos o en competición, se regirán por sus propias normas.

CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS PARA PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA



Se prohíbe circular también por autovías a ciclomotores y vehículos para personas de movilidad reducida (tara no superior a 350 kilogramos y que en llano no supere 45 Km./h...).

LOS MENORES EN VEHÍCULOS DE DOS RUEDAS



Las bicicletas podrán transportar un menor de hasta siete años en asiento adicional homologado cuando el conductor sea mayor de edad. En los ciclomotores y motocicletas, siempre que estén contruidos para ello, además del conductor puede viajar un pasajero mayor de doce años. Excepcionalmente podrá viajar un mayor de siete años cuando el vehículo lo conduzca su padre, madre o tutor o por personas mayores de edad por ellos autorizadas, siempre con casco.

GIROS INTERURBANOS, DESDE LA DERECHA



Antes:

Tanto en vías urbanas como interurbanas, los ciclos y ciclomotores de dos ruedas, si no existía un carril especialmente acondicionado para el giro a la izquierda, debían situarse a la derecha fuera de la calzada siempre que fuera posible, e iniciarlo desde ese lugar.

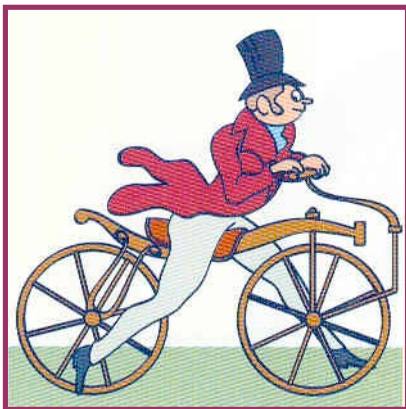
Ahora:

Esta norma queda limitada a vías interurbanas.

E) LA BICICLETA

Definición: Vehículo de dos ruedas, propulsado exclusivamente por el esfuerzo muscular de la persona o personas que la ocupan, en particular mediante pedales o manivelas.

Un poco de Historia:



En el año 1791, **Sivrac** construyó una especie de bicicleta que carecía de sistema de avance propio y que se usaba apoyando los pies sobre el suelo y dando un fuerte impulso hacia delante.

Este vehículo fue llamado **DRAISIANA**.

En el año 1855, los franceses **Pierre y Ernest Michaux** descubrieron el sistema de avance de la bicicleta aplicando los pedales a la rueda directriz delantera.

Este vehículo fue llamado **BICICLO**.

En el año 1887, **Dunlop** aplicó neumáticos a las ruedas de la bicicleta y consiguió que se amortiguaran las sacudidas que originaban las irregularidades de los caminos.

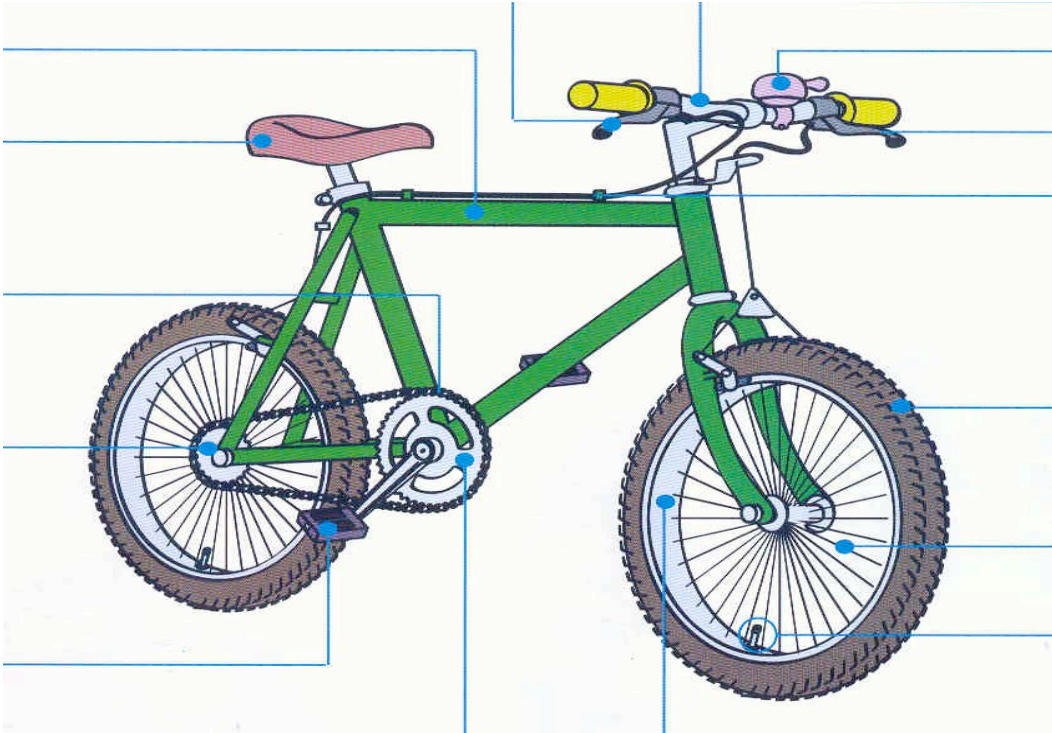
A finales del siglo XIX gracias a un engranaje multiplicador se perfeccionó el sistema de avance.



Así se consiguió que por cada vuelta de pedal la rueda diera varias vueltas ahorrando de este modo esfuerzo.

Partes de la bicicleta:

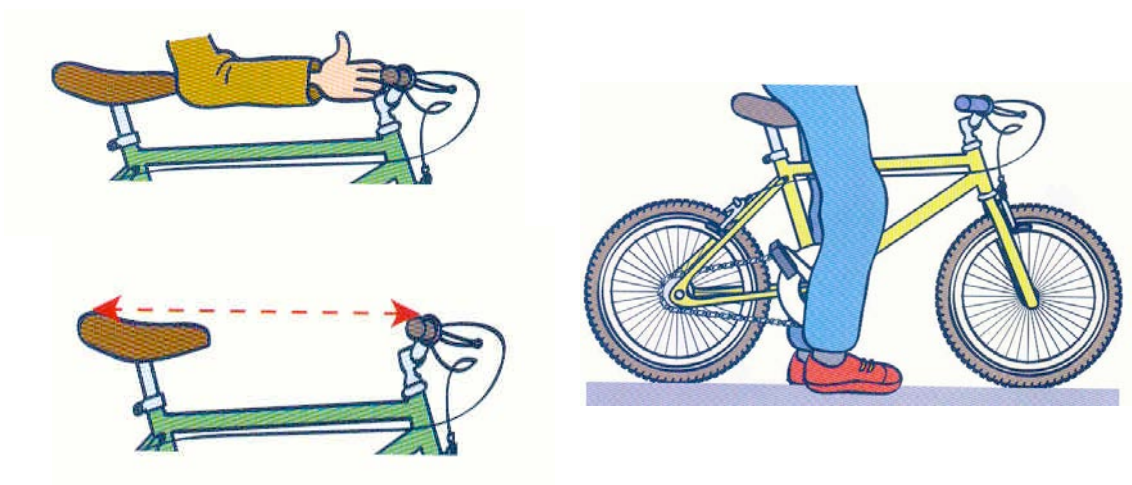
Escribe los nombres de las partes de la bicicleta que sepas.



1. CUADRO.
2. MANILLAR.
3. SILLÍN.
4. PEDAL.
5. PLATO.
6. CADENA.
7. PIÑÓN.
8. PALANCA DE FRENO.

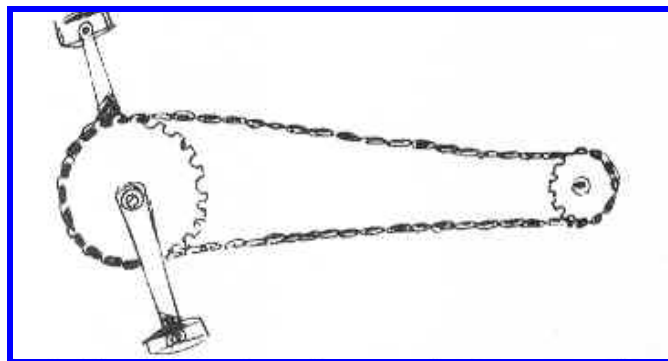
9. PALANCA DE FRENO.
10. ZAPATAS.
11. CABLE FRENO.
12. LLANTA.
13. RADIOS.
14. VÁLVULA.
15. CUBIERTA.
16. TIMBRE

Medidas al montar en bicicleta:



EL PLATO Y LOS PIÑONES

Los pedales van unidos al plato, por cada pedalada el plato da una vuelta completa. El plato impulsa los eslabones de la cadena. Es decir, si el plato tiene 42 dientes, impulsará en cada vuelta 42 dientes de la cadena.

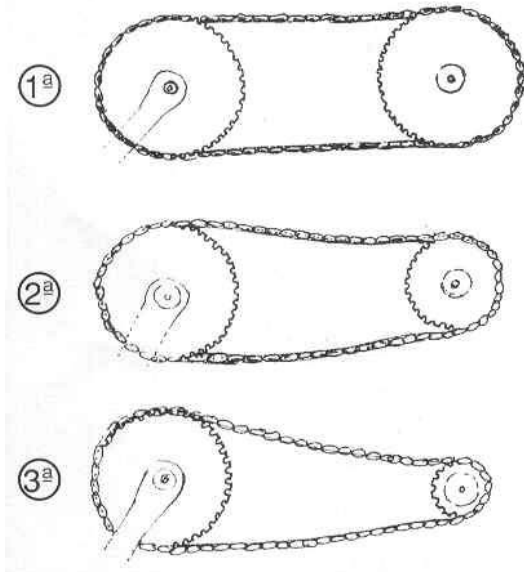


LA CADENA

La cadena comunica el plato con el piñón que está unido a la rueda y la hace girar. Pero el piñón es mucho más pequeño. El del dibujo tiene 21 dientes, justo la mitad, y ha de impulsar el mismo número de eslabones de la cadena que el plato.



Fíjate en la imagen y el texto que te mostramos a continuación y contesta a las preguntas:



1. El plato tiene IGUAL número de dientes que el piñón.
2. El plato tiene DOBLE número de dientes que el piñón.
3. El plato tiene TRIPLE número de dientes que el piñón.

↪ ¿En qué bicicleta dará **una sola vuelta** la rueda por cada giro completo de los pedales?.....

↪ ¿En qué bicicleta dará **dos vueltas** la rueda por cada giro completo de los pedales?.....

↪ La rueda girará más deprisa en la bicicleta.....
¿Cuántas vueltas dará por cada pedalada completa?

LOS FRENOS

Ante cualquier imprevisto tienes que utilizar los frenos.

Coge la buena costumbre de apretar primero el derecho (rueda trasera) y luego levemente el izquierdo (rueda delantera).

Antes de entrar en una curva, aprieta primero el freno derecho y posteriormente el izquierdo si es necesario frenar fuerte.

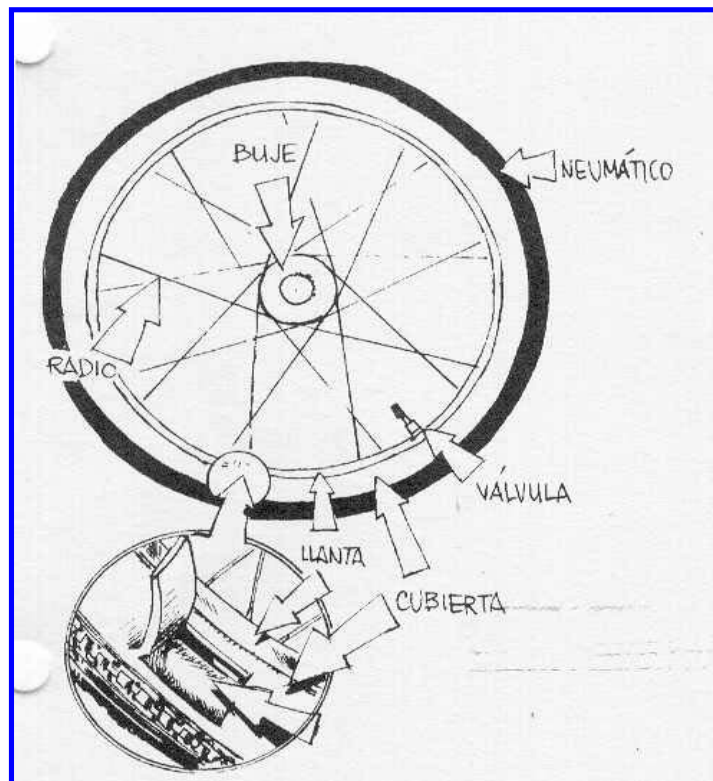
Los frenos son importantísimos, por eso no debes olvidar el desgaste que tienen las zapatas.

Las **averías** más frecuentes de los frenos pueden ser:




1. El cable esta deshilachado. → Se ha de cambiar.
2. El cable esta flojo, y las zapatas muy separadas de la rueda. → Se ha de girar el tensor.
3. Las zapatas están muy desgastadas. → Hay que cambiarlas.
4. Las zapatas no están bien colocadas, su frenada no es eficaz. → Se han de colocar paralelas a la rueda.

LAS RUEDAS

Las ruedas amortiguan los golpes, gracias al **neumático** que consta de una **cámara** de goma que se infla mediante una **válvula** y de una **cubierta** de goma gruesa que protege la cámara.



F) PON A PRUEBA TUS CONOCIMIENTOS:

	<p>Con esta señal se nos quiere indicar...:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="radio"/> A) un enlace de carreteras. <input type="radio"/> B) sentido de giro obligatorio incompleto. <input type="radio"/> C) las salidas de una glorieta.
	<p>Ante esta señal sabemos que...:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="radio"/> A) debido a las obras se han trazado curvas peligrosas hacia la derecha. <input type="radio"/> B) ha habido un accidente y hay una rotonda que no estaba. <input type="radio"/> C) debido a las obras se han trazado curvas peligrosas, la primera hacia la izquierda.
	<p>¿Debes usar el cinturón de seguridad cuando viajas en el coche de tu padre?:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="radio"/> A) Cuando sea mayor de 12 años. <input type="radio"/> B) Delante sí, pero detrás no. <input type="radio"/> C) Siempre, en vías urbanas e interurbanas.
	<p>Cuando circulamos conduciendo y llegamos a una plaza lo haremos...:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="radio"/> A) por donde haya menos circulación. <input type="radio"/> B) rodeándola, dejando el centro a la derecha. <input type="radio"/> C) rodeándola, dejando el centro a la izquierda.

	<p>Esta señal se coloca en las proximidades de...:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="radio"/> A) un cruce de tres carreteras <input type="radio"/> B) curvas y contracurvas peligrosas <input type="radio"/> C) un cruce con circulación giratoria
	<p>Para conducir bien una bicicleta, con seguridad y sin riesgo, tengo que:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="radio"/> A) Pedalear muy bien. <input type="radio"/> B) Conocer, valorar y respetar las normas y señales, y también dominar la bicicleta. <input type="radio"/> C) Saber frenar muy bien.
	<p>Cuando vais montados y conduciendo vuestras bicicletas, ¿Qué tipo de usuarios de la vía sois?:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="radio"/> A) Viajeros. <input type="radio"/> B) Peatones. <input type="radio"/> C) Conductores.
	<p>Si vamos conduciendo una bicicleta y vemos esta señal en una autovía:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="radio"/> A) hay que pasar antes que los vehículos que vienen de frente. <input type="radio"/> B) siempre debemos dejar pasar a los vehículos que vienen de frente. <input type="radio"/> C) nos incorporamos a una vía con doble sentido de circulación provisional.

 <p>A</p>  <p>B</p>	<p>Si vamos en nuestras bicicletas, sabemos que, como norma general, no podemos circular por las vías señalizadas con...:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="radio"/> A) la señal A. <input type="radio"/> B) la señal B. <input type="radio"/> C) las dos.
	<p>¿Se puede transportar a otro en bicicleta?:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="radio"/> A) Está prohibido. <input type="radio"/> B) No, porque se puede pinchar una rueda y caernos. <input type="radio"/> C) Sí, pero con mucha precaución.
 	<p>Vamos conduciendo una bicicleta y vemos estas dos señales juntas, ¿cuál obedecemos?:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="radio"/> A) hay que circular ir a 50 km/hora como máximo. <input type="radio"/> B) hay que circular ir a 40 km/hora como máximo. <input type="radio"/> C) podemos ir a más de 40, pero a menos de 50.
 <p>A</p>  <p>B</p>  <p>C</p>	<p>¿Cuál de esta señales nos obliga a seguir de frente?:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="radio"/> A) La A. <input type="radio"/> B) La B. <input type="radio"/> C) La C.
	<p>Por qué parte de la vía deben circular los peatones, como norma general?:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="radio"/> A) Por el bordillo <input type="radio"/> B) Por la acera <input type="radio"/> C) Por la calzada

	<p>Vais en bicicleta y pretendéis pararos. ¿Qué tenéis que hacer?:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="radio"/> A) Señalizar y parar a continuación <input type="radio"/> B) Observar si podéis parar, señalar y después parar <input type="radio"/> C) Retiraros sin más de la calzada
	<p>¿Cómo tenéis que esperar la llegada del autobús?:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="radio"/> A) En grupos de cinco y siete personas. <input type="radio"/> B) Con cuidado para que no nos pisen los otros. <input type="radio"/> C) En fila y en la acera.
<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>A</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>B</p> </div> </div>	<p>Si vamos conduciendo nuestras bicicletas y vemos alguna de estas señales...:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="radio"/> A) podemos pasar con la A. <input type="radio"/> B) podemos pasar con la B. <input type="radio"/> C) podemos pasar con la B, pero no con la A.
	<p>Acaba de haber un accidente. Vosotros lo habéis visto y no hay ningún adulto cerca. Lo mejor que podéis hacer es...:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="radio"/> A) seguir adelante para no entorpecer la circulación. <input type="radio"/> B) avisar cuanto antes a las ambulancias, Policía o Guardia Civil. <input type="radio"/> C) dar a los accidentados algo de beber para que no tengan sed.
	<p>El giro a la derecha se señala:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="radio"/> A) Con el brazo derecho estirado. <input type="radio"/> B) Con el brazo izquierdo doblado en ángulo recto y la mano abierta. <input type="radio"/> C) Con el brazo derecho doblado en ángulo recto y la mano abierta.

G) PRÁCTICA EN EL CIRCUITO:



FRENO

ACELERADOR

VOLANTE

“TODOS” realizaremos

4 funciones:

- ↪ Conductores de karts
- ↪ Conductores de bicicletas
- ↪ Peatones
- ↪ Controladores

WEBS ACONSEJADAS SOBRE EDUCACIÓN VIAL:

↪ www.totana.com/cgi-bin/educacion-vial-test.asp

↪ www.juegosdecoches.es

↪ www.autoescuela.tv/videotest

En educación vial tenemos un circuito, donde es muy importante conocer cuáles son las señales que nos encontramos, para poder respetarlas y así favorecer la circulación, evitando accidentes y disfrutando de la práctica de conducir o ser peatón.

PLANO

PISTA DE PRÁCTICAS DE EDUCACIÓN VIAL



ANEXO VII:

**“DESARROLLO DE HABILIDADES DE CONDUCCIÓN
SEGURA EN BICICLETA DE MONTAÑA”**

Circuito en Bicicleta de Montaña: consejos básicos



Consejos de Seguridad para Ciclistas:



- **Toma tu derecha** – Siempre toma la derecha en el sentido del flujo vial. Ir en contra del flujo vial es muy peligroso.
- **Conduce predeciblemente** – Sigue las mismas trayectorias que los vehículos a motor y sin zigzaguear.
- **Obedece los señalamientos** de tránsito (semáforos, señales y carriles) – Los ciclistas deben seguir las reglas de circulación como cualquier otro vehículo.
- **Avisa antes de moverte o detenerte** – Las señas con las manos permiten a los demás saber lo que vas a hacer.



- **Protege tu cabeza** – Siempre usa un casco, incluso en los viajes más cortos.
- **Sigue los carriles marcados** – No des vuelta a la izquierda desde el carril derecho. No sigas de frente en un carril exclusivo para vuelta a la derecha. Toma tu carril oportunamente.
- **Mira hacia atrás** – Aprende a ver sobre tu hombro sin mover el manillar o perder el equilibrio. El uso de espejos es una opción.



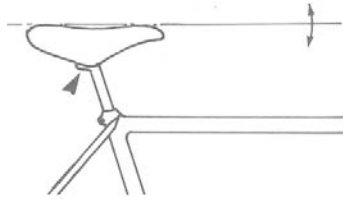
- **Toma las calles e intersecciones con precaución** – Siempre revisa el tráfico que pudiera existir antes de tomar el paso.
- **No circules sobre la acera** – Los ciclistas no deben hacer uso de las zonas peatonales (sólo los policías y los carteros pueden hacerlo).



- **Conduce defensivamente** – Prevé los peligros y anticipa tus movimientos dentro del tráfico.
- **Permanece visible a los demás** – Usa colores brillantes para ser más visible y haz contacto con la mirada con los conductores.

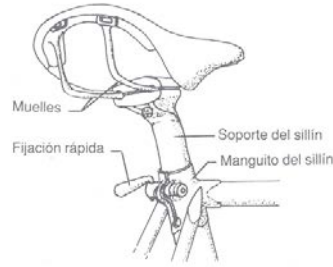


Revisa el estado de la bicicleta:



Inclinación del sillín.

Regula la **altura del sillín** para tener una mejor posición (procura que la bici sea de tu talla)



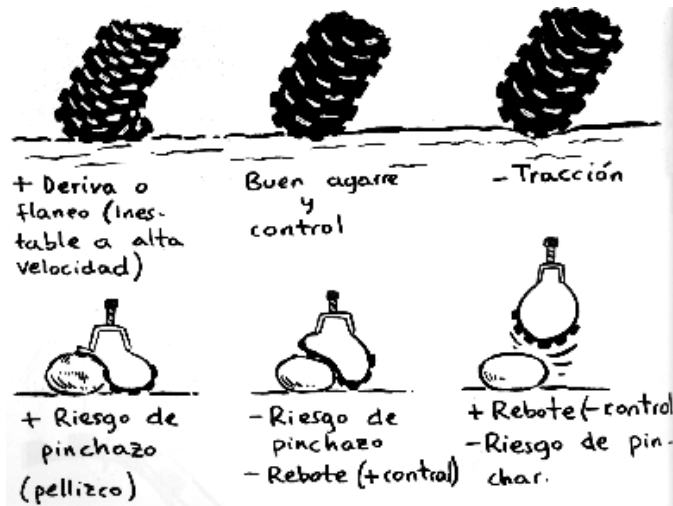
Posibilidades de ajuste del sillín.

La **presión de los neumáticos** también es importante, te puede evitar sustos y ganas en adherencia y por tanto, en seguridad.



MUY IMPORTANTE : LA PRESION

Es algo que va en función del peso, el estilo de conducción y el terreno.



Estado de **los frenos**, que estén tensos y bien ajustados, pero sin que te rocen (que tampoco vamos a ir lastrados)

También es importante **la dirección** (que se mueva con facilidad) y el engrasado de **cadena** (que rueda con facilidad).

Los Principales Sistemas de La Bicicleta



1. Técnicas de conducción:

Hay muchas maniobras y técnicas de conducción, a continuación os planeamos algunas que nos parecen muy interesantes:

a. Se circula mirando hacia delante.



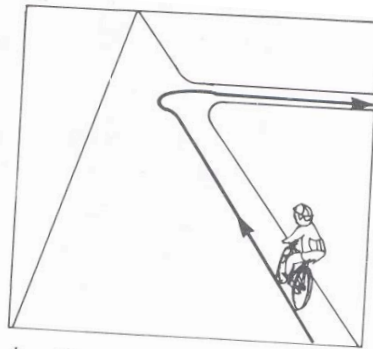
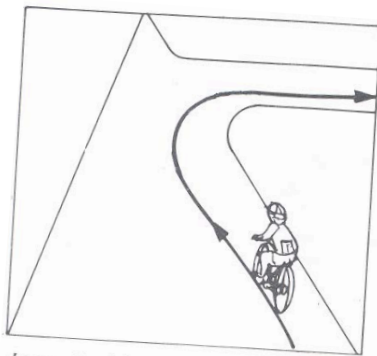
b. Los cortados, baches se cruzan oblicuamente.



c. Sortear diferentes obstáculos (aceras, troncos, piedras,...) del terreno. Se pasan perpendicularmente.



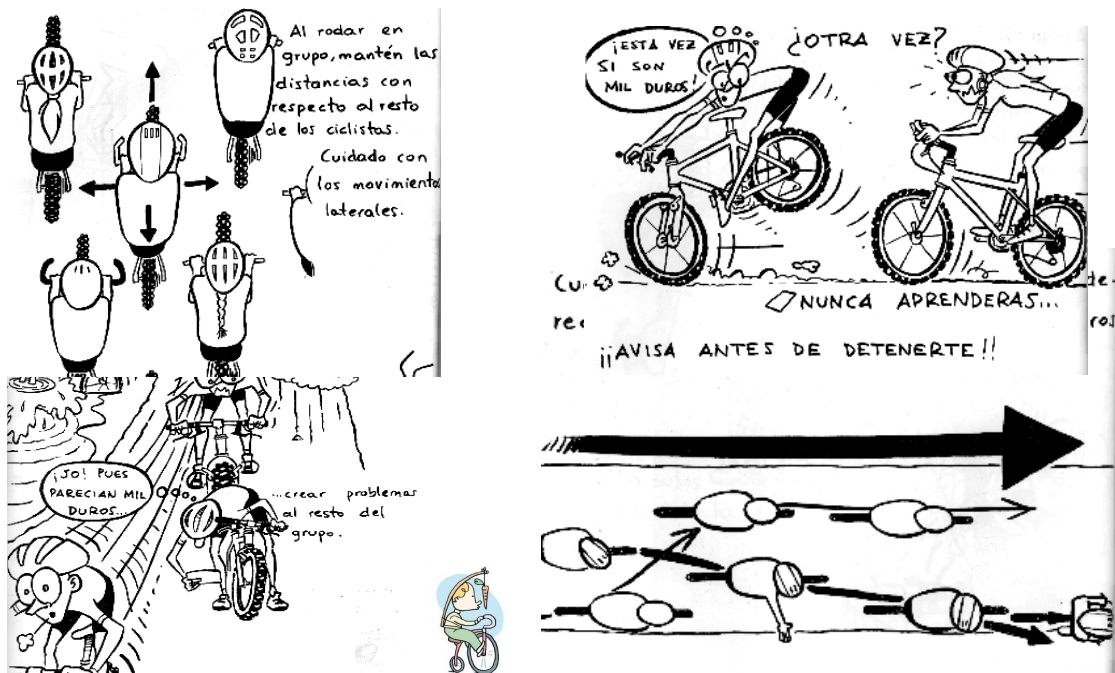
d. Trazar adecuadamente las curvas.



e. Señalización de giros.



f. Conducción en grupo, hay que aprender a moverse y estar más atentos, pues un descuido puede provocar una caída u otro susto.



g. Posición en descensos.

POSICIÓN BÁSICA PARA EL DESCENSO

- Brazos y piernas flexionados.
- Apoyando los muslos sobre el sillín.
- Peso (cuerpo) centrado sobre la bici.



h. El casco.



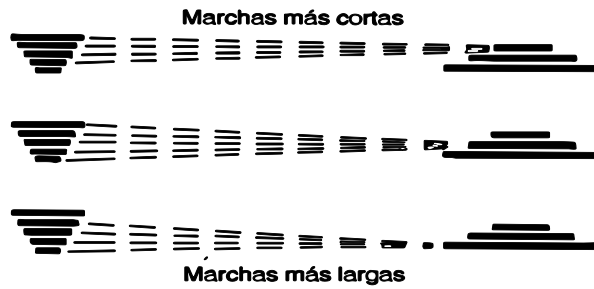
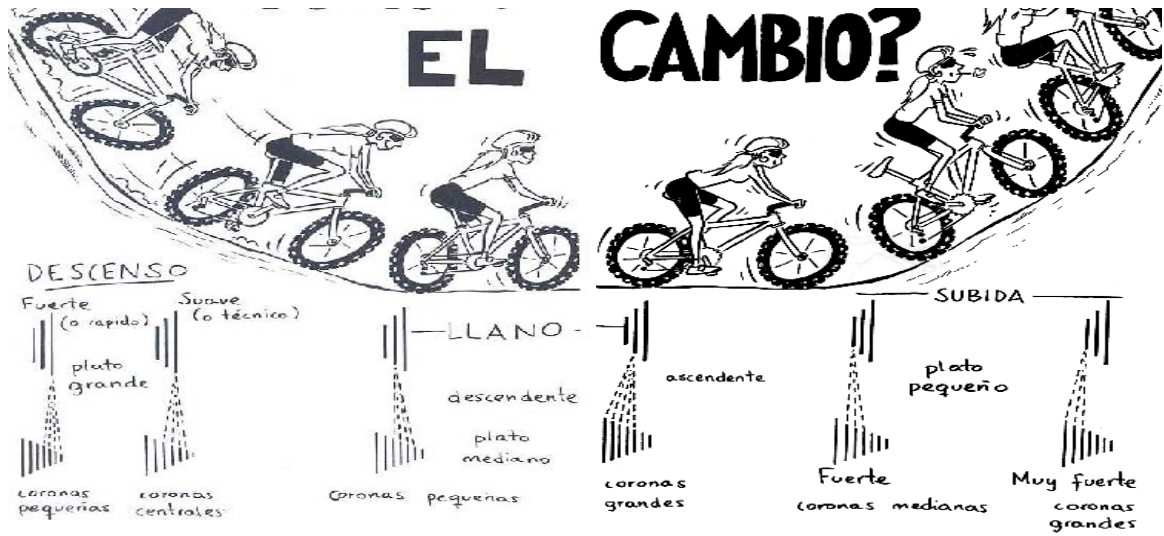
RECUERDA:

USA SIEMPRE EL CASCO

CASCO

- 1 Te debe cubrir bien.
- 2 Ajústalo con las almohadillas adecuadas. No se debe mover hacia los lados.
- 3 La oreja que dará entre las correas. Y el cierre justo debajo.
- 4 Aprieta la correa de forma que puedas masticar y abrir la boca totalmente.

i. Juega con los piñones.



Relaciones que resultan de las combinaciones entre plato y piñón.



ANEXO VIII:

**“FICHAS DE CONTROL DE PEATONES,
KARTS Y CICLISTAS”**

CONTROL DE PEATONES

<u>ERRORES</u>	<u>Nº PETO ALUMNO/A</u>														
FALTA DE OBSERVACION AL CRUZAR															
CRUZAR SIN QUE SE DETENGAN LOS VEHICULOS															
CRUZAR MUY LENTOS O MUY RAPIDOS															
OBSTACULIZAR LA CALZADA POR ZONA DE ACCIDENTE															
CRUZAR POR UN SEMAFORO EN ROJO															
DETENERSE EN LA CALZADA (SIN CRUZARLA)															
CRUZAR REPETIDAMENTE POR EL MISMO PASO DE PEATONES															
OTROS FALLOS QUE TENGAN RIESGO															

CONTROL DE KARTS

<u>ERRORES</u>	<u>Nº PETO ALUMNO/A</u>												
NO SEÑALIZAR AL ENTRAR O SALIR DE LA ROTONDA													
MANOS AL VOLANTE MAL COLOCADAS													
NO GUARDAR LA DISTANCIA DE SEGURIDAD													
CIRCULAR POR EL CARRIL IZQUIERDO													
DESPLAZAR LOS CONOS													
PROVOCAR O NO EVITAR UN ACCIDENTE													
OBSTACULIZAR EL TRÁFICO													
NO HACER STOP													
NO DETENERSE EN EL PASO DE PEATONES													
GIRAR POR LA SEÑAL DE "PROHIBIDO GIRAR"													
NO HACER SEMÁFORO EN ROJO													
NO HACER "CEDA EL PASO"													
OTROS FALLOS QUE TENGAN RIESGO													

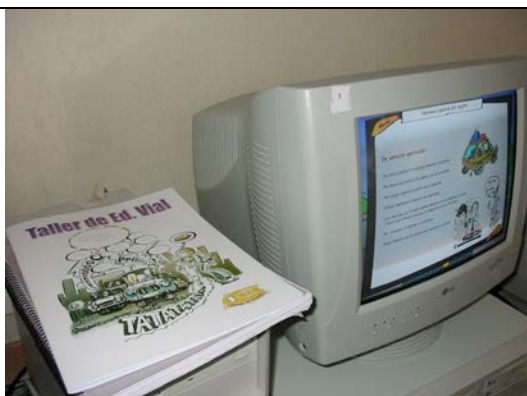
CONTROL DE CICLISTAS

<u>ERRORES</u>	<u>Nº PETO ALUMNO/A</u>															
NO SEÑALIZAR																
VELOCIDAD EXCESIVA																
NO GUARDAR LA DISTANCIA DE SEGURIDAD																
CIRCULAR POR EL CARRIL IZQUIERDO																
PROVOCAR O EVITAR UN ACCIDENTE																
OBSTACULIZAR EL TRAFICO																
DERRAPAR O HACER CABALLITO																
NO HACER STOP																
NO DETENERSE EN EL PASO DE PEATONES																
GIRAR POR SEÑAL DE "PROHIBIDO GIRAR"																
NO HACER SEMAFORO EN ROJO																
NO HACER CEDA EL PASO																
OTROS FALLOS QUE TENGAN RIESGO																

ANEXO IX:

**“IMÁGENES DEL DESARROLLO DEL PROYECTO DE
EDUCACIÓN VIAL”**

CLASES TEÓRICAS DE EDUCACIÓN VIAL



Algunos de nuestros recursos materiales: el cuaderno del alumno/a y el interactivo.



Las paredes están decoradas con información vial: señales, páginas web de interés, láminas de la DGT, el plano del circuito de tráfico del CRIE, normas de circulación,...



Esta es la primera clase teórica, con el cuaderno de “Educación Vial: Introducción a los conceptos básicos”



Los contenidos teóricos se refuerzan con actividades en el ordenador, en momentos realizadas en gran grupo...



Y en otros momentos, de forma individual...
Sirviendo las actividades propuestas para comprobar de la asimilación de los contenidos trabajados.



Las actividades propuestas se pueden realizar utilizando as nuevas tecnologías o escribiendo en el cuaderno que tiene cada uno/a sobre Educación Vial.



Las clases teóricas se realizan con el apoyo de presentaciones digitales que ayudan a reforzar los aprendizajes con ejemplos e imágenes.



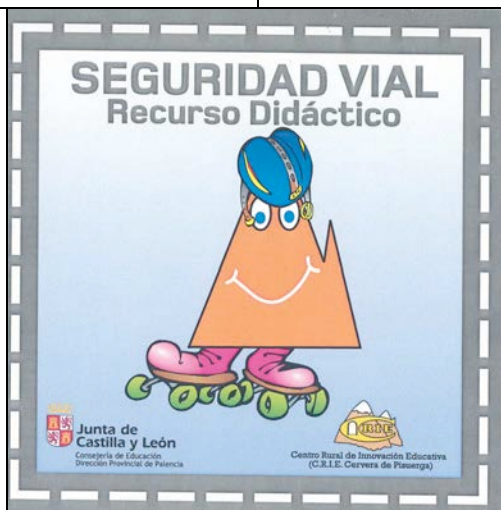
Como es el caso de la realización del examen de Educación Vial. El examen se puede realizar en formato digital o en papel, según lo requiera el grupo y las circunstancias de enseñanza.



Imagen de inicio del interactivo de Educación Vial proyectada en la pantalla del profesor/a para proceder a su explicación.



El juego interactivo elaborado por el CRIE de Cervera nos ayuda a motivarles y a reforzar los aprendizajes teóricos.



PRÁCTICA EN EL CIRCUITO INFANTIL DE TRÁFICO DEL CRIE DE CERVERA DE PISUERGA



Preparación del circuito y el material necesario antes de la sesión práctica.



El vehículo más deseado del circuito:
el kart eléctrico



La conducción en bicicleta se adapta a la capacidad del alumnado y a su altura: las hay más bajas, e incluso podemos colocar unos ruedines si fuese necesario.



Explicación en gran grupo de los aspectos más relevantes para la conducción segura dentro del circuito vial.



En la explicación conjunta se les recuerda un aspecto muy importante: cómo realizar una conducción segura en bicicleta por sus localidades



Toma de contacto con los karts, para conocer su manejo y las normas de seguridad en relación a este vehículo.



Creación de los cuatro grupos (controladores, peatones, conductores de kart y ciclistas) con ayuda de petos de colores numerados.



Todos están preparados para comenzar: tienen su carné de puntos preparado, las fichas de controladores,... y muchas ganas.



El movimiento comienza en el circuito.



Todos saben qué debe de hacer en cada momento



Los controladores se toman muy en serio su trabajo y no pierden ojo al circuito. Saben que su papel es un puesto de mucha responsabilidad.



Aunque los peatones también pueden cometer errores, son los que más "ayudan" a los controladores para que no se les escape nada.



Los conductores circulan muy concentrados para no cometer errores viales.



Los ciclistas saben que son observados y hacen su recorrido con precaución. Conocen cuales son los fallos más frecuentes y no quieren perder puntos en su carné de Conductor del CRIE.



Y todo comienza a funcionar bien, porque todos saben cuál es su función.



Y aunque se les pueda despistar algún detalle, siempre hay alguien atento.



El circuito en plena actividad.



Aunque parezca un caos... todo está muy organizado



Todos saben cuando hay que esperar.



Todos saben cuál es el camino a seguir.



Aunque en sus rostros se pueden observar concentración, responsabilidad y mucha prudencia...



También nos transmiten su ilusión por poder participar en este Proyecto, el cual es uno de los preferidos dentro de la Programación del CRIE.



Este es el momento de comunicar los errores cometidos en el circuito, y por tanto el momento de quitar puntos del Carné de Conductor del CRIE



Esta es la foto del grupo de “mejores conductores del CRIE”, es decir, los que han perdido menos puntos. Pero, sólo los tres mejores podrán dar unas vueltas rápidas al circuito.

Aunque esta sesión se realiza tanto con mucho calor como con mucho frío (incluso quitando la nieve de la pista)... ¿Qué hacemos si es un día lluvioso o no deja de nevar?



Trasladamos el circuito de tráfico al Polideportivo Municipal de Cervera de Pisuerga y continuamos con lo programado...



La dinámica del circuito se mantiene dentro del Polideportivo Municipal, y la organización de la sesión también sigue siendo la misma.



¡Se ve que sólo las señales viales nos pueden parar!

ANEXO X:

**“ESTADÍSTICA DE LOS RESULTADOS OBTENIDOS
POR EL ALUMNADO PARTICIPANTE EN EL CIRCUITO
DE EDUCACIÓN VIAL DEL CRIE DE CERVERA DE
PISUERGA”**

RESULTADOS EDUCACIÓN VIAL 6º. CRIE 2011-12

ENCUENTRO	1 (33 al.) 7 de Oct	2 (44 al.) 21 de Oct	3 (30 al.) 28 de Oct	4 (39 al.) 4 de Nov	5 (35 al.) 11 de Nov	6 (37 al.) 18 de Nov	7 (34 al.) 25 de Nov	Total 6º 252 alumnos/as
	Saldaña A Carrión A	Saldaña B Carrión B Alar	Osorno Guardo (Vegarre.)	Paredes Guardo (Rozas) Cervera	Dueñas Torquemada Guardo (Otero)	Palencia (Marques) Calzada Venta B.	Villamuriel Palencia	
Total fallos	136	192	145	187	152	146	194	1.152
Media total	4,12	4,38	4,83	4,79	4,34	3,94	5,70	4,57
Triángulos	74 (16)	90	67	100 (19)	73 (17)	79 (18)	87 (17)	570 (124)
Media triángulo	4,625	4,09	4,46	5,26	4,29	4,38	5,11	4,59
Con 0			3	1	1	1	2	
Con 1	3	2	3	2	2			
Círculos	62 (17)	102	78	87 (20)	79 (18)	67 (19)	107 (17)	582 (128)
Media círculos	3,64	4,63	5,2	4,35	4,38	3,52	6,29	4,54
Con 0		3	1	2		1		
Con 1	1			2				
KARTS								499 (71,2)
No señalizar	19	13	42	36	21	28	27	186 (26,5)
Manos	3	3	10	4	5	5	6	36 (5,1)
Distancia	3	1	4	7	6	1	14	36 (5,1)
Circular izq.	3		5	2	3	5	2	20 (2,8)
Conos	1	3		1	4	5	7	21 (3)
Accidente		6	2	4	5	3	16	36 (5,1)
Obstaculizar		2	2	2	8	1	10	25 (3,5)
Stop	2	3	4	4	4	7	7	33 (4,7)
Paso peatones	3	2	14	19	9	7	7	61 (8,7)
Giro prohibido	1	1	3	1	1		2	9 (1,2)
Semáforo rojo	2		1	2	1	2	2	10 (1,4)
Ceda el paso	3		1	4		2	8	18 (2,5)
Otros			2 salirse calzada	4 circular x fuera		Señalizar tarde	Adelan. Peligro.	8 (1,1)

PEATONES								193 (27,5)
No mirar	9	13	2	4	16	15	19	81 (11,5)
Cruzar sin detener vehículo	7						2	9 (1,2)
Cruzar lento	5	4		11	4			24 (3,4)
Cruzar rápido	9	3	1	10	6	1	4	34 (4,8)
Semáforo	2		5	11			2	20 (2,8)
Parar en calzada	2	1			1			4 (0,5)
Cruzar repetido	2	5	2	1			2	12 (1,7)
Otros			3 - simular		3		3	9 (1,2)
CICLISTAS								398 (56,8)
No señalizar	13	7	33	38	27	36	36	190 (27,1)
Velocidad	1	1	1	6	3		1	13 (1,8)
Distancia	5	2	3	10	14	1	4	39 (5,5)
Circular izquierda	4			1	2	1	4	12 (1,7)
Accidente		2			1		2	5 (0,7)
Obstaculizar tráfico			2	2	1	1	7	13 (1,8)
Derrape – caballito	2	2	1	5	7	3		20 (2,8)
Stop	3		5	2	3	3	3	19 (2,7)
Paso peatones	3	4	10	12	7	13	8	57 (8,1)
Giro prohibido	2	2	4	1	1	1		11 (1,5)
Semáforo rojo		1	1	1	1	1		5 (0,7)
Ceda el paso		1	2	3			3	9 (1,2)
Otros			2 seña curva- adel	Sin manos			2 no mirar	5 (0,7)