

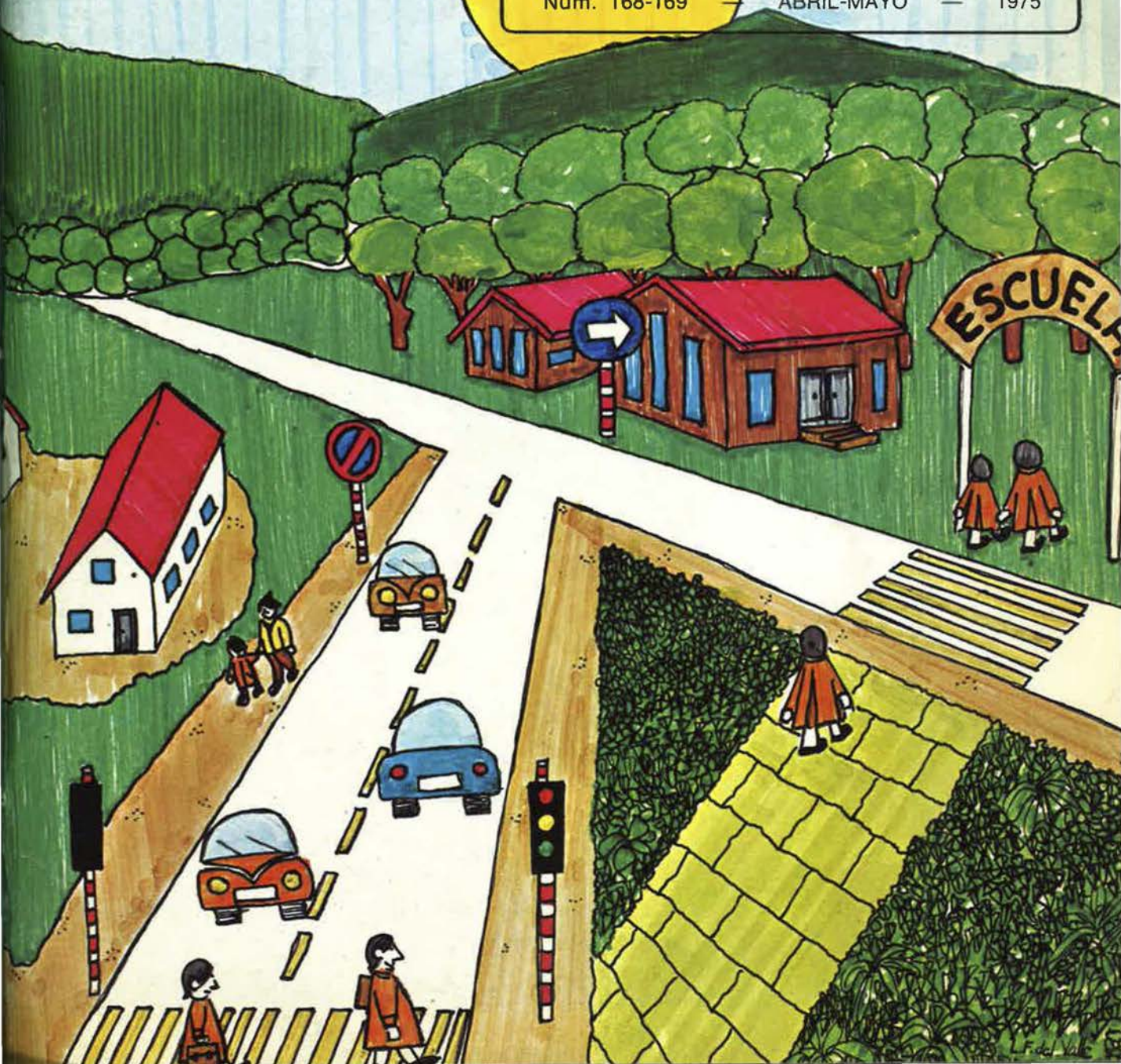
# educación vial

# Vida escolar

Núm. 168-169

— ABRIL-MAYO —

1975



# cuestionarios de oposiciones a los cuerpos de catedráticos y profesores agregados de institutos nacionales de enseñanza media

precio 50 pts



SERVICIO DE PUBLICACIONES DEL MINISTERIO DE  
EDUCACION Y CIENCIA - Ciudad Universitaria,  
Madrid-3.

**cuestionarios de oposiciones  
a los cuerpos de catedráticos  
y profesores agregados de  
institutos nacionales de  
enseñanza media**



Diseño: Luis F. del Valle



SERVICIO DE PUBLICACIONES DEL MINISTERIO DE EDUCACION Y CIENCIA

cuadernos  
de  
información

# Vida escolar

Revista de la Dirección General de Ordenación Educativa  
 Número 168-169  
 Abril-mayo, 1975

Año XVII

## CONSEJO DE REDACCION

### Director

ORENCIO SANCHEZ MANZANO

### Secretario

JAIME ACEBRON OROZCO

### Asesores

ANTONIO BLANCO RODRIGUEZ  
 JESUS JOSE BUSTOS TOVAR  
 JULIO CAMUÑAS Y FERNANDEZ LUNA  
 DAVID DE FRANCISCO ALLENDE  
 REMEDIOS GARCIA RODRIGUEZ  
 JOSE MARTIN-MAESTRO MARTIN  
 SERAFIN PAZO CARRACEDO

### Edita

SERVICIO DE PUBLICACIONES DEL MINISTERIO DE EDUCACION Y CIENCIA  
 Ciudad Universitaria - Madrid-3



### Diseño cubierta

LUIS F. DEL VALLE

### Imprima

FABRICA NACIONAL DE MONEDA Y TIMBRE  
 Jorge Juan, 106. Madrid

Depósito legal: M. 9.712-1958

### Tirada

150.000 ejemplares

Publicación mensual

## sumario

|   | <u>Páginas</u> |
|---|----------------|
| PRESENTACION.....   | 4              |
| PRINCIPIOS GENERALES PARA UNA EDUCACION VIAL ESCOLAR. Por José María Altozano Moraleda, Jefe del Gabinete Jurídico de la Dirección General de Tráfico.....          | 5              |
| LA EDUCACION VIAL INTEGRAL. Por José María Altozano Moraleda, Jefe del Gabinete Jurídico de la Dirección General de Tráfico.....                                    | 13             |
| ENSEÑANZAS BASICAS DE EDUCACION VIAL INFANTIL. Por Carlos Corbacho, Jefe de Misiones Educativas de la Dirección General de Tráfico.....                             | 19             |
| I. El tráfico y su historia.....  | 20             |
| II. El peatón y la ciudad.....  | 22             |
| III. El peatón y la carretera.....  | 25             |
| IV. El peatón y la oscuridad.....   | 25             |
| V. El viajero.....  | 25             |
| VI. El ciclista.....  | 26             |
| VII. Señalización.....  | 30             |
| VIII. El conductor del automóvil.....   | 32             |
| Anexo. (Señales de circulación).....  | 34             |
| ORIENTACIONES PEDAGOGICAS SOBRE PROGRAMACION DE LA EDUCACION VIAL EN LA E. G. B. Por José María Zapater Cornejo, Inspector Técnico de Educación General Básica..... | 35             |
| DICCIONARIO IDEOLOGICO DE EDUCACION VIAL. Por Maximino Sanz López, Director del Colegio "San Ildefonso", Madrid.....  | 44             |

La Dirección de la Revista no se hace responsable de los juicios personales de sus colaboradores.

# Presentación

## EDUCACION VIAL Y FORMACION HUMANA

La reiteración con que se producen los accidentes de tráfico hace que, a despecho de su terrorífica escuela de muertes, mutilaciones, invalideces y pérdidas de todo orden, se vaya produciendo una especie de habituación que nos lleva a ver este fenómeno como algo poco menos que natural e ineluctable. A pesar de los continuos esfuerzos de todos los organismos responsables y de las constantes llamadas de atención por parte de los medios de comunicación social, no es difícil detectar un difuso sentimiento conformista que se refleja en expresiones como "servidumbre a la motorización", "tributo al desarrollo", "mal de nuestro tiempo", etc. Este conformismo puede resultar enormemente peligroso si nos conduce a bajar la guardia y descuidar las acciones que todos, y en muy destacado lugar la escuela, tenemos que llevar a cabo para detener la sangría a que nos vemos sometidos por los accidentes de tráfico. Porque, si es cierto que algunos de ellos son hoy por hoy inevitables, no lo es menos que la inmensa mayoría no ocurrirían si conductores y peatones conociesen las normas de tráfico y estuvieran plenamente persuadidos de la necesidad de cumplirlas.

Como ilustración de este aserto sometemos a la consideración de los lectores el enunciado de las causas más usuales de accidentes por infracciones:

- Circular a velocidad inadecuada.
- Irrupción de peatones en la calzada.
- Adelantamientos antirreglamentarios y peligrosos.
- Invasión de la zona izquierda de la calzada.
- No guardar las distancias reglamentarias en caravana.
- No respetar señales de "Ceda el paso".

No hace falta un profundo análisis de las causas apuntadas para darse cuenta de que la mayoría revelan el desconocimiento de las normas o, lo que es bastante más grave, el desprecio hacia su cumplimiento. En cualquiera de los dos casos, los responsables de la educación básica no podemos perma-

necer ajenos al problema. Si tenemos un mínimo de confianza en la virtualidad perfectiva de nuestra acción pedagógica debemos hacernos cargo de la educación vial de nuestros alumnos con la esperanza de que el día de mañana cumplirán voluntariamente las normas y serán capaces de evitar los accidentes que hoy lamentamos.

Dar a conocer con exactitud las normas de tráfico y persuadir a los escolares de la necesidad de cumplirlas podría ser la formulación de los objetivos de la educación vial en el nivel básico.

La sobriedad de su enunciado no debe ocultarnos, sin embargo, su trascendencia y dificultad, ni tampoco su íntima relación con los fines generales de toda educación tal como los formula en su Título preliminar la Ley General de Educación. No tendría sentido una educación vial aislada de una formación humana integral. De hecho lo que más impresiona de las infracciones de tráfico a un educador no son, con ser terribles, sus consecuencias, sino la radical falta de formación humana que revelan, la superficialidad de nuestra educación moral y de nuestra propia formación religiosa. Si éstas tuvieran autenticidad, bastarían como normas de tráfico las propias de la conducta moral. Pero ¿qué podemos pensar de nuestra "preparación para el ejercicio responsable de la libertad" o de nuestro "espíritu de convivencia", si colocados ante un "ceda el paso" y en libertad —material, no moral— de obedecer o no, son tantos los que todos los días deciden no obedecerlo? No es la educación vial, sino la educación a secas la que fracasa.

Cierto que el conocimiento de las normas de tráfico es indispensable, como lo es además el de la conducción y el vehículo en el caso del conductor; pero no es suficiente. Tiene que completarse con una labor de formación de la conciencia. Está en juego no sólo la integridad física o la propia vida, sino la salud moral.

Para contribuir de algún modo a esta urgente labor de nuestro tiempo, **Vida Escolar**, en colaboración con la Dirección General de Tráfico, ofrece en este número unos puntos de apoyo para la realización de la educación vial en los centros de Educación General Básica.

# Principios generales para una educación vial escolar

Por

**José María Altozano Moraleda**

Jefe del Gabinete Jurídico de la  
Dirección General de Tráfico

## 1. El problema del tráfico hoy: reflexiones y datos.

Cada momento histórico tiene sus problemas. Y no cabe duda de que en la panorámica conflictiva del nuestro destacan notablemente los que derivan de la circulación rodada por las vías públicas.

El vehículo automóvil, no sólo en sí mismo sino también en el hecho de su producción masiva, constituye, por supuesto, una gran conquista de la humanidad y una fuente de bienes en todos los órdenes, hasta el punto de que, entre otras cosas, ha contribuido y está contribuyendo poderosamente al desarrollo económico, social y cultural del hombre. Esta es la cara ampliamente positiva del fenómeno, y no es lícito olvidarla o minusvalorarla cuando uno se acerca a él con intenciones críticas. Pero, al mismo tiempo, sería suicida desconocer sus varios aspectos negativos —especialmente la dolorosa realidad de los accidentes de tráfico—, y no tratar seriamente de ponerles remedio en la medida en que sea posible.



El tráfico automóvil es, en efecto, peligroso. Forzosamente había de serlo. No se olvide que un automóvil, aun de poco peso y a no muy alta velocidad, constituye una especie de poderoso proyectil cuyo impacto sobre personas o cosas ha de ser necesariamente temible por sus consecuencias. A escala mundial, esas consecuencias pueden resumirse en este dato: actualmente, cada año, más de 250.000 muertos, unos 6 millones de heridos e incalculables pérdidas materiales. Baste decir, a título de anécdota, que E. E. U. U., por ejemplo, con

más de 1.000 personas fallecidas cada semana en accidentes de tráfico, ha tenido muchísimos más muertos por este concepto que en todas las guerras de su historia.

En nuestro país, desgraciadamente, las cifras de accidentes de tráfico son también muy importantes, aunque, como es lógico, proporcionadas a nuestra demografía y a nuestro parque automovilístico. Así, en 1973, último año del que en este momento se dispone de datos oficiales, nos encontramos con los siguientes:

| <b>Muertos:</b>  |                           |                |
|--|---------------------------|----------------|
| — Total en zona urbana.....  | 941 (Peatones:            | 536)           |
| — Total en carretera.....  | 3.823 (Peatones:          | 841)           |
| <b>Total.....</b>  | <b>4.764 (Peatones:</b>   | <b>1.377)</b>  |
| <b>Heridos:</b>  |                           |                |
| — Total en zona urbana.....  | 41.378 (Peatones:         | 15.190)        |
| — Total en carretera.....  | 59.179 (Peatones:         | 4.143)         |
| <b>Total.....</b>  | <b>100.557 (Peatones:</b> | <b>19.333)</b> |
| Y eso para un parque automóvil, que en 31-XII-1973, se componía así:   |                           |                |
| Camiones .....   | 887.981                   |                |
| Autobuses .....  | 35.916                    |                |
| Turismos.....  | 3.805.659                 |                |
| Motocicletas .....   | 1.199.854                 |                |
| Tractores industriales.....  | 9.409                     |                |
| <b>Total.....</b>  | <b>5.936.819</b>          |                |
| (cifra a la que habría que adicionar de alguna manera los 7.307.481 vehículos extranjeros que, en régimen de permanencia temporal, tuvieron entrada en España durante el año 1973, así como 313.537 tractores agrícolas, cuya incidencia en las vías públicas es también obvia). |                           |                |

Pero los accidentes de tráfico no son algo inexorable y fatal, una especie de tributo inevitable que impone la motorización y el progreso. En primer lugar, la gran mayoría de los llamados "accidentes" de tráfico ni siquiera son tales accidentes, en el sentido de casos fortuitos, sino el resultado final, totalmente lógico, de una serie de causas y concausas, muy complejas en ocasiones, pero que, en la mayor parte de los casos, tienen como última raíz un fallo humano.

En efecto, los factores del tráfico son tres: técnico (vehículo y vía), humano y reglamentario.

Ciertamente, en un sentido muy amplio, lo humano incide de algún modo en los otros factores, ya que, en definitiva, el estado de las vías, las condiciones técnicas del vehículo y la calidad de la reglamentación, caen, también, en muchos aspectos, bajo la esfera de actuación y responsabilidad del hombre. Pero, sin necesidad de este planteamiento tan desorbitado y restringiendo lo humano al comportamiento del usuario de las vías públicas dentro de la dinámica de la circulación, podemos ver que nuestras estadísticas

—coincidentes en tendencia con las internacionales— señalan, por ejemplo, que en sólo un 6 ó 7 por ciento de los accidentes de tráfico no se aprecia la concurrencia de, cuando menos, una infracción al Código. Aun cuando a esa tasa se apliquen todas las reservas que se quieran, y aun cuando se acepte que es justo conceder un determinado margen a las deficiencias humanas y considerar también como auténticos casos fortuitos una razonable cantidad de accidentes de tráfico originados por un fallo humano, incluso culpable, de todas maneras hay que concluir que el inadecuado —y subsanable— comportamiento del usuario de las vías públicas ha sido el determinante de la mayor parte de los accidentes, afirmación que sería aún más tajante si se pudiera precisar hasta qué punto muchos de los atribuidos a deficiencias de la vía o del vehículo fueron auténticos casos fortuitos y no el resultado lógico de una falta de adaptación a las condiciones ambientales o una consecuencia directa de la desidia más o menos culpable del propietario de aquél o del taller a quien se encomendó su revisión.

La conclusión parece lógica: en los problemas viales tropezamos en una importantísima medida con el hombre. Hallazgo consolador sin duda, ya que si el hombre es, por naturaleza, fallible, también es perfectible, lo que pone de relieve la extraordinaria importancia de la educación vial.

Ello no significa infravalorar el peso de los otros factores: actividad de la policía —entendida en este sentido amplio que comprende la reglamentación, planificación, control y supervisión del tráfico— e instrumentación de las adecuadas medidas técnicas, en lo que concierne tanto a la vía como a los propios vehículos. Pero, no cabe duda, de que, junto a ellos, la educación vial juega un papel insustituible. Ciertamente, la educación vial no puede resolver por sí sola problemas que no caen dentro de su ámbito. Pero, en cambio, la falta de una educación adecuada reduce a la nada la eficacia de las medidas reglamentarias más cuidadas o de las soluciones técnicas más depuradas y costosas. Podríamos, pues, afirmar, que el problema del tráfico no se resuelve sólo con educación vial, pero no podría resolverse si no es contando con ella en cada caso y en cada situación concreta.

Alguien escribió con cruel realismo "un solo muerto representa un drama; cien, una catástrofe; mil, un frío dato estadístico". Esa frase puede servir de pórtico emocional a unas cifras, muy someras por otra parte, que sólo pretenden situar al lector ante la amplitud real que este doloroso problema tiene en nuestro país.

Ateniéndonos a datos de 1972, con los que se realizó un estudio que puede considerarse bastante representativo, nos encontramos con las siguientes:

**CUADRO A**

|  |        |
|--|--------|
| Total de peatones heridos .....              | 18.916 |
| — Peatones de menos de 15 años: 5.822 (30 %) |        |
| Total de peatones muertos .....              | 1.322  |
| — Peatones de menos de 15 años: 265 (20 %)   |        |

Para quienes deseen una mayor profundización ofrecemos el cuadro siguiente:

**CUADRO B**

**Edad, sexo y condición de las víctimas de los accidentes en...**

**CARRETERA**

| Edad (años)         | Sexo | PEATONES |         | BICICLETAS Y CICLOMOTORES |         |
|---------------------|------|----------|---------|---------------------------|---------|
|                     |      | Heridos  | Muertos | Heridos                   | Muertos |
| 0 a 1               | M    | 8        | 2       | —                         | —       |
|                     | F    | 11       | —       | —                         | —       |
| 2 a 4               | M    | 109      | 18      | 4                         | —       |
|                     | F    | 59       | 13      | —                         | —       |
| 4 a 14              | M    | 504      | 67      | 154                       | 16      |
|                     | F    | 373      | 50      | 24                        | 1       |
| Totales por sexos   | M    | 621      | 87      | 158                       | 16      |
|                     | F    | 443      | 63      | 24                        | 1       |
| TOTAL GENERAL ..... |      | 1.064    | 150     | 182                       | 17      |

**ZONA URBANA**

|                     |   |       |     |     |    |
|---------------------|---|-------|-----|-----|----|
| 0 a 1               | M | 35    | 4   | —   | —  |
|                     | F | 25    | 2   | —   | —  |
| 2 a 4               | M | 606   | 25  | 5   | —  |
|                     | F | 353   | 15  | 2   | —  |
| 5 a 14              | M | 2.388 | 42  | 234 | 11 |
|                     | F | 1.351 | 27  | 21  | 1  |
| Totales por sexos   | M | 3.029 | 71  | 239 | 11 |
|                     | F | 1.729 | 44  | 23  | 1  |
| TOTAL GENERAL ..... |   | 4.758 | 115 | 262 | 12 |

# EL AUTOMOVIL



## EL AUTOMOVIL

- El Motor (45 Diapositivas)
- Carburación (19 Diapositivas)
- Encendido y puesta a punto del motor (24 Diapositivas)
- Transmisión del movimiento (16 Diapositivas)
- Sistemas de dirección y frenos (13 Diapositivas)
- Refrigeración y engrase (8 Diapositivas)
- Otros tipos de motor (35 Diapositivas)

Contiene 160 Diapositivas, con folleto explicativo, recogidas en carpeta de plástico. Precio 1.500 pesetas.



SERVICIO DE PUBLICACIONES DEL MINISTERIO DE  
EDUCACION Y CIENCIA - Ciudad Universitaria,  
Madrid-3.



He aquí algunas consideraciones que pueden interesar:

A. *Referidas al peatón en general.*

— **los accidentes mortales de peatones representan casi un tercio del total** de muertos en accidentes de circulación.

— Según un estudio que abarca los cuatro últimos años, **los accidentes de peatones** con víctimas, en una proporción que, como media, podríamos cifrar **en un 97 % de los casos, fueron debidas a infracciones** del peatón, del conductor o de ambos; y si sólo atendemos a la exclusiva responsabilidad del peatón, puede afirmarse que ésta se hallaba presente en más del 80 % de los accidentes con víctimas que sufrieron.

— **Cerca del 70 %** de los accidentes sobrevenidos a peatones se han originado **por irrumpir antirreglamentariamente en la vía** y el **15 % por marchar por la calzada** contra las prescripciones del Código.

Las siguientes conclusiones parecen obvias:

— La mayor parte de estos accidentes hubieran podido no suceder.

— Su responsabilidad alcanza preferentemente al propio peatón.

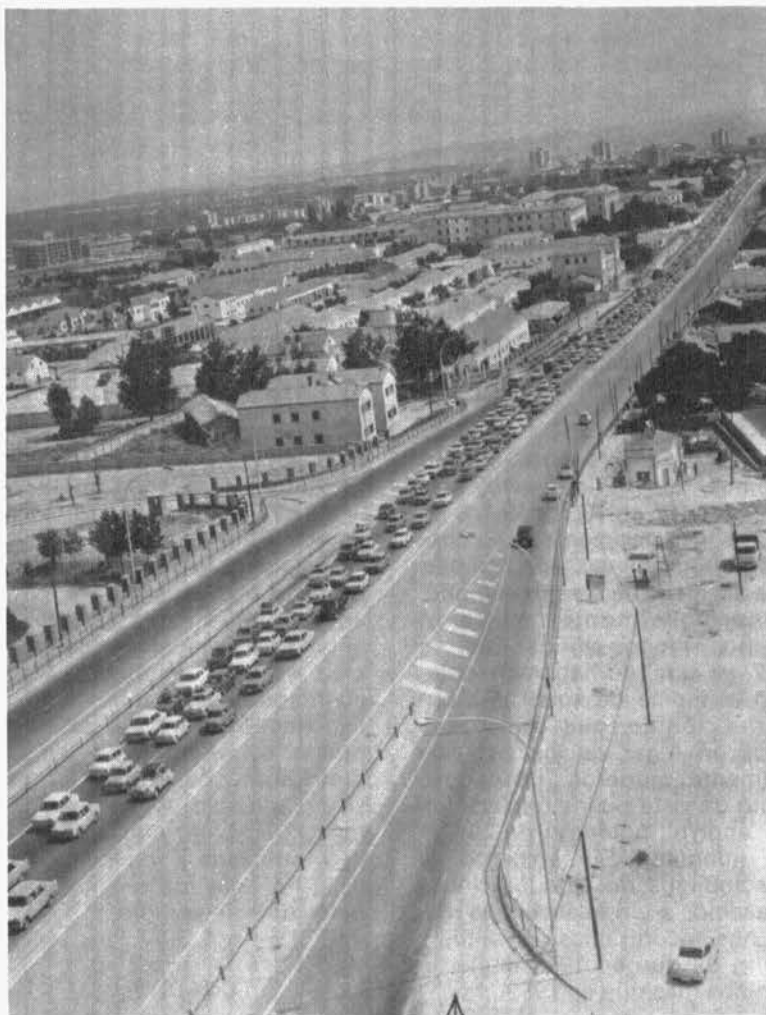
— Dentro del amplio repertorio de causalidades, a pesar de la vaguedad de ambos conceptos, la irrupción y la permanencia antirreglamentarias del peatón en la calzada destacan con una rotundidad impresionante.

B. *Referidas al peatón menor de 15 años.*

— En 1960, con una circulación menos densa, casi el 40 % de los peatones muertos en accidentes de tráfico fueron niños; en 1973, como ya hemos visto, el índice se ha reducido a la mitad. Y es que la educación vial del

niño constituye, como ya veremos, su más eficaz autoprotección ante los peligros del tráfico, y entre una y otra fecha hay que situar, entre otras cosas, la enseñanza obligatoria de las normas de circulación en las escuelas; la labor de los parques infan-

tiles de tráfico; y, seguramente, una mayor sensibilización de los padres ante este importante aspecto de la educación integral de sus hijos. No es que exista confirmación verdaderamente científica entre ambos hechos —disminución del índice de accidentes e



inicio de una labor de educación vial infantil—, pero la verdad es que su mutua correlación puede sospecharse con todo fundamento.

— Sin embargo, el legítimo pero relativo optimismo de ese hecho no debe enmascarar la verdad de que seguimos estando

ante un problema grave, ya que los índices relativos ocultan a veces cifras absolutas nada halagueñas. Veamos, por ejemplo, la evolución que, desde 1962, primer año con el que se cuenta con datos absolutamente completos y fidedignos, han experimentado las cifras que ofrecemos a continuación:

CUADRO C

| Años               | Total peatones muertos | Total peatones menores de 15 años muertos | Porcentaje de peatones menores de 15 años muertos en relación con el total de peatones muertos |
|--------------------|------------------------|---|--|
| 1962 .....         | 574                    | 197                                       | 34,49  |
| 1963 .....         | 651                    | 213                                       | 32,71  |
| 1964 .....         | 733                    | 198                                       | 27,03  |
| 1965 .....         | 833                    | 227                                       | 27,22  |
| 1966 .....         | 971                    | 237                                       | 24,36  |
| 1967 .....         | 1.082                  | 264                                       | 24,39  |
| 1968 .....         | 1.070                  | 307                                       | 26,23  |
| 1969 .....         | 1.182                  | 248                                       | 20,97  |
| 1970 .....         | 1.238                  | 266                                       | 21,48  |
| 1971 .....         | 1.251                  | 262                                       | 20,94  |
| 1972 .....         | 1.322                  | 265                                       | 20,04  |
| 1973 .....         | 1.377                  | 261                                       | 19,01  |
| <b>TOTALES....</b> | <b>12.382</b>          | <b>2.945</b>                              | <b>23,79</b>   |

— Examinando este cuadro veremos que el índice relativo, 34,49 por 100 en 1962 y 19,1 % en 1973, han experimentado un considerable descenso, que nos permite afirmar que este último año, **proporcionalmente**, murieron muchos menos niños que en 1962, ya que, de haberse mantenido el índice de aquel año hubieran tenido que morir 465 niños en lugar de los 261 que realmente murieron. Desde ese punto de vista podría hablarse de un "ahorro" potencial de 204 vidas infantiles. Sin embargo, si prescindimos de elucubraciones y pasamos a cifras absolutas reales, nos encontramos con el triste hecho de que en 1973 murieron 64 niños más que en 1962.

— Por otro lado, si contemplamos la suma total de niños muertos entre 1962 y 1973 nos encontramos con la cifra escalofriante de 2.945. Pero no es sobre ella sobre la que ahora queremos centrar nuestras reflexiones, sino que vamos a tratar de determinar cuál ha sido el tributo en víctimas de accidentes de circulación de esa hipotética generación escolar española que hubiera comen-

zado en 1963 su primer año de párvulos y terminado en 1972 su 8.º curso de Enseñanza General Básica. Para ello operaremos con los datos que nos proporciona, durante el decenio, el Grupo comprendido entre los 5 y 14 años, casi coincidente con el núcleo escolar estudiado, y especialmente interesante, tanto por ese hecho como por el de que puede suponerse que, en conjunto al menos, en un grupo que ya circula solo por las vías públicas. Pues bien, con las salvedades indicadas y redondeando cifras, he aquí los resultados globales de este estudio:

CUADRO D

| Víctimas entre 1963-1972<br>(Peatones entre 5-14 años) |               |
|--|---------------|
| — Muertos .....  | 1.600         |
| — Heridos graves ..                                    | 16.000        |
| — Heridos leves....                                    | 24.000        |
| <b>TOTAL .....</b>                                     | <b>41.600</b> |

C. Referidas al ciclista menor de 15 años.

Pero el niño, considerado como protagonista **activo** de la circulación, no sólo es peatón. También puede ser, y de hecho lo es, ciclista.

En el cuadro B hemos incluido datos detallados de víctimas de accidentes de circulación en bicicleta, que, referidos al año 1972 y a menores de 15 años, nos dan un total de 29 muertos y 444 heridos. Aunque mucho menos importantes que los que atañen a peatones, tampoco son desdeñables y ponen de relieve que es preciso educar al niño no sólo a comportarse como peatón sino también como ciclista. Y no ya únicamente para protegerlo como tal ciclista, sino para inculcarle una formación que le va a ser especialmente útil, cuando algo más tarde, a los 16 años, tenga ya acceso al ciclomotor, con el que los índices de accidentalidad son ya, lógicamente, muchísimos más elevados.

3. Educación vial infantil y educación vial escolar.

A la vista de cuanto se lleva dicho queda claro que el niño necesita una educación vial adecuada. Y ello, por dos razones fundamentales. En primer lugar, porque educarle para este tráfico masivo con el que tiene que convivir, es la mejor autoprotección que puede ofrecérsele, ya en su misma infancia, frente a los peligros que la circulación lleva consigo. En segundo término, porque la educación del hombre moderno quedaría gravemente incompleta si no englobara esa vertiente vial, de tan frecuente incidencia en su quehacer diario y en sus relaciones con los demás. Y esa educación, o se inicia en la infancia o jamás llegará a integrarse plenamente en la personalidad adulta.

Pero hemos de distinguir entre educación vial infantil y educación vial escolar, aunque sea esta

última la que, tanto por su excepcional importancia como por la indole de este trabajo, acapare especialmente nuestra atención.

La distinción entre ambas nos viene dada, de una lado, por el sujeto activo educador, que, en la educación escolar, es el maestro, y, en la educación infantil, todo el repertorio de sujetos sociales responsables también de la formación vial del niño: en primer lugar, los padres; en segundo lugar la Sociedad, en las múltiples acepciones de este concepto, entre las que destaca, por supuesto, la Iglesia; y, por último, el Estado, a través de aquellas otras ramas de la Administración que sin estar especialmente vinculadas con el mundo escolar, sí tengan en cambio competencias y quehaceres en la formación de los ciudadanos como usuarios de las vías públicas.

La educación vial infantil y la educación vial escolar son, pues mundos coincidentes y complementarios, pero la pieza clave es, sobre todo, el educador escolar. Por ello, todos los países de intensa motorización que desarrollan una amplia actividad forma-

tiva vial por mil procedimientos diversos y a muy diferentes niveles, se convencen más de día en día del papel que, en ese sentido, desempeña o puede desempeñar la escuela. Es ella el mejor momento, y es ella —o debería serlo— el cauce más eficaz del intento.

La escuela no sólo debe informar; debe formar, educar en el más hondo sentido de la palabra. Es sobre todo en la escuela donde el niño y el joven pueden captar a tiempo el trasfondo moral del tráfico, el porqué de sus reglas. Aprender que el sentido de éstas no es otro que hacer posible una importantísima forma de la convivencia humana actual, con todo lo que ello exige de respeto al derecho de los demás, de consciente autolimitación en el uso y disfrute de los bienes e intereses comunes, de cortesía y caridad en las relaciones mutuas. Una educación de fondo para el tráfico no es, pues, otra cosa, que la actualización, frente a ese hecho, de la formación de base que todo hombre tendría que recibir. Lo importante es, pues, hacer ver al educando esa rela-

ción; no permitir que —en ningún caso, y concretamente en el que nos ocupa— se produzca una solución de continuidad entre los principios éticos de la persona y una de sus esferas de actuación, teniendo además bien en cuenta que tal desglose es especialmente fácil en este campo, de un modo, hasta cierto punto, inconsciente e irracional. Así, es posible que el instinto de conservación advierta a un joven que, dejándose llevar de su espíritu exhibicionista, realiza con su vehículo mil imprudencias peligrosísimas, que se está jugando la vida. Pero es muy posible también que ni siquiera se plantee el problema de que, al arriesgarla sin motivo suficiente, está cometiendo ya una falta moral grave, y, mucho menos, de que es un homicida en potencia. Y si cuando hablamos del joven o del niño podemos pensar en una inmadurez formativa, más o menos disculpable, al referirnos a ese tipo de adulto que, en conjunto, se comporta en la vida como un hombre razonable y con sentido de la responsabilidad, habrá que diagnosticar ya una auténtica deformación de la conciencia, no por sorprendente menos cierta desde un punto de vista estadístico.

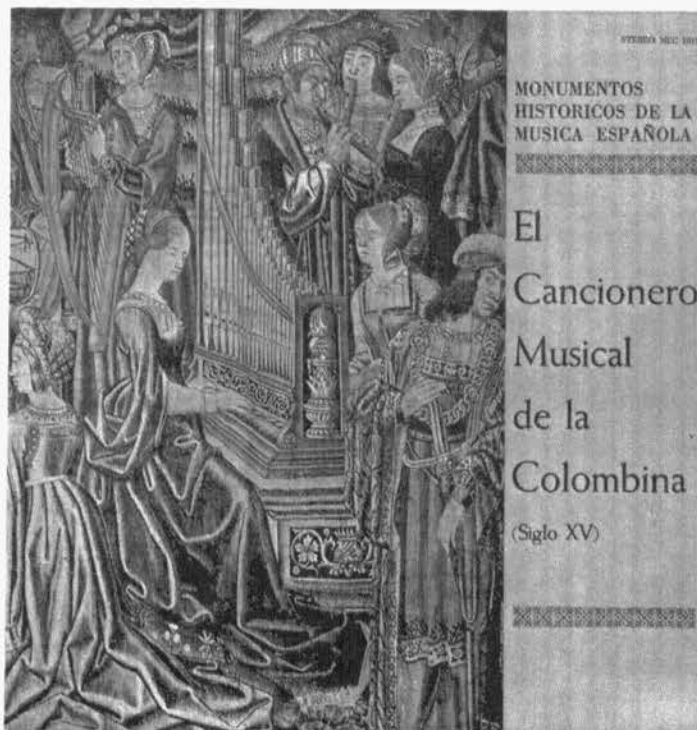
Es evidente que esa formación integral debe llegar al niño, y llega de hecho, por muchas vías. Pero no puede olvidarse tampoco que la escuela es el órgano en que tanto la familia como el Estado han delegado, legítimamente, una parte importantísima de sus respectivos deberes educativos, y que la escuela, por su propia naturaleza, cuenta además con unos medios ambientales, psicológicos y materiales, que la convierten, al menos teóricamente, en uno de los canales más poderosos para la formación integral de la persona. Por ello, una dimisión de la escuela en esa tarea crearía una lamentable laguna, difícilmente superable, tanto a escala individual como, lo que es mucho más grave, a escala social.



# MONUMENTOS HISTORICOS DE LA MUSICA ESPAÑOLA

- 1001. LA MUSICA EN LA CORTE DE LOS REYES CATOLICOS.
- 1002. MUSICA PARA VIOLA DE GAMBA DE DIEGO ORTIZ.
- 1003. MUSICA ORGANICA ESPAÑOLA DE LOS SIGLOS XVI Y XVII.
- 1004. MUSICA EN LA CORTE ESPAÑOLA DE CARLOS V.
- 1005. CANCIONES Y VILLANCICOS DE JUAN VASQUEZ.
- 1006. MUSICA INSTRUMENTAL DE LOS SIGLOS XVI Y XVII.
- 1007. MUSICA PARA TECLA DE LOS SIGLOS XVI Y XVII.
- 1008. MUSICA INSTRUMENTAL DEL SIGLO XVIII.
- 1009. CANTO MOZARABE.
- 1010. MUSICA DE CAMARA EN LA REAL CAPILLA DE PALACIO.
- 1011. EL CACIONERO MUSICAL DE LA COLOMBINA.

Precio: 400 Ptas.



SERVICIO DE PUBLICACIONES DEL  
MINISTERIO DE EDUCACION Y CIENCIA SECRETARIA GENERAL TECNICA  
CIUDAD UNIVERSITARIA. MADRID 3.



## 1. CONTENIDO

*¿Cuál ha de ser el contenido de una educación vial integral?*

*Para que alguien pueda hacer bien una cosa, precisa saber en primer lugar qué es lo que tiene que hacer; en segundo lugar, querer hacerlo; después cómo hacerlo, es decir, haber desarrollado suficientemente los hábitos y reflejos necesarios para que la acción de que se trate pueda ser ejecutada con la conveniente precisión, exactitud y rapidez; y, por último, que su comprensión emocional y su valoración del hecho sean verdaderamente adecuadas a la realidad objetiva del mismo. Si aceptamos este esquema, parece claro que una completa educación para el tráfico tiene que actuar, simultánea o alternativamente, en esas cuatro esferas.*

*Antes que nada, hay, pues, que informar. Es decir, poner al alcance del educando la más o menos compleja suma de conocimientos viales que precisa. No sólo las normas del tráfico, sino también, y aunque sea someramente, esa serie de leyes y realidades físicas que condicionan e inciden en el fenómeno de la circulación. Podríamos denominar a este primer estadio "instrucción vial".*

*En segundo lugar, hay que llevar al ánimo del alumno el propósito firme de observar esas normas, haciendo para ello apelación a su sentido de la responsabilidad y a las consecuencias de todo tipo —in-*

Por  
**José María Altozano Moraleda**

*cluida la posibilidad de sanción moral y legal— que pueden derivarse de su incumplimiento. En una palabra, es preciso despertar y fomentar lo que pudiéramos llamar "ética circulatoria", que, en definitiva y como ya hemos dicho, no es distinta de la ética a secas sino una trasposición al mundo del tráfico de los principios que informan aquélla.*

*Pero tampoco eso es suficiente. Hay muchos usuarios de las vías públicas y no sólo niños y jóvenes, sino también gran número de adultos que conocen las normas, desean cumplirlas y, a pesar de ello, son causa o víctima de un accidente de tráfico, porque, por ejemplo, no saben calcular en la práctica la distancia de frenado; no tienen educados sus reflejos para afrontar la situación de que se trate; no relacionan de modo concreto su propia velocidad como peatón o conductor con la del automóvil que se acerca, etc., etc. Todo ese complejo mundo de conocimientos, relaciones y comportamientos hechos ya puro instinto, o, dicho de otra manera, la práctica, la seguridad y la facilidad en el juzgar y en el obrar, constituye lo que alguien denominó con acierto "sentido vial", y cuya deficiencia, mucho más importante de lo que se supone, se halla a la base de muchísimos accidentes.*

Queda, en fin, dentro de la compleja personalidad humana, ese sector psicológico importantísimo que podríamos llamar "el mundo de las valoraciones", que tanta incidencia tiene en nuestro comportamiento espontáneo, y que, en lo que al tráfico se refiere, exige un especial esfuerzo de racionalización y objetividad, para evitar que toda una serie de estereotipos, mitologías y extrañas afectividades falseen nuestra exacta percepción de la realidad.

Estereotipos, mitologías y afectividades típicos son, por ejemplo, considerar el vehículo como "símbolo de riqueza", como "vestido social", como "juguete", como "intimidación", como "libertad"; estimar que "el accidente es el precio inexorable que se cobra el progreso"; que "los reflejos son la solución infalible" para prevenir cualquier accidente; que "los otros" son siempre culpables; o hablar de cómo se comportan "los jóvenes" o "las mujeres" o "los ancianos" o "los domingueros", etc., etc. Una educación vial integral no puede ignorar tampoco ese mundo subterráneo de las valoraciones y ha de procurar, por consiguiente, que todos los usuarios de las vías públicas —tengase en cuenta que muchos de ellos no sólo afectan al conductor sino también al peatón, en el que suscitan reacciones tan irracionales como las que acabamos de ejemplificar— alcancen el grado de madurez que necesitan, ayudándoles a enfrentarse en profundidad consigo mismo y a desmontar, a fuerza de lucidez y de racionalización, todo ese falso y peligrosísimo tinglado que tanta incidencia tiene en muchísimos aspectos de la circulación.

Es conveniente que el educador escolar tenga conciencia de todo ese engañoso mundo, ya que una vez consolidado es muy difícil de superar, y, en cambio, prevenir al niño de todas esas deformaciones en el preciso instante en que comienzan a cristalizar en su psicología puede traer como feliz consecuencia el conseguir toda una futura generación adulta mucho más objetiva y realista ante un hecho, de suyo tan claro y sencillo como el de la circulación por las vías públicas con o sin vehículo.

## 2. MEDIOS EDUCATIVOS

En el epígrafe anterior hemos considerado, en términos generales, el sentido y el alcance de la educación vial, aunque enfocada especialmente desde el ángulo escolar. Pero, ¿cómo actuarla en la práctica? Al intentar dar un principio de respuesta —en modo alguno, exhaustiva—, trataremos de sistematizar el presente apartado a través de tres subepígrafes: enseñanza teórica, parques infantiles de tráfico y patrullas escolares. No parece necesario advertir que, al escoger este convencional desarrollo, hemos procurado ante todo ser prácticos.

### A. Enseñanza teórica

Aludimos con esta expresión —con independencia de su contenido real— a la enseñanza que el responsable de una clase debe impartir por sí.

¿Qué papel desempeña esta enseñanza teórica dentro del cuadro de medios que hemos esbozado? Sencillamente insustituible. Los Parques infantiles de tráfico y las patrullas escolares, a pesar de su extraordinaria eficacia, no son, desde el punto de vista de la escuela, sino medios auxiliares. Valiosísimos, pero complementarios.

Es a través de la enseñanza teórica donde el alumno recibirá principalmente la última comprensión de los problemas de tráfico, el sentido de sus normas, su formación cívica para el mismo en una palabra. Es decir, aprovechando conceptos utilizados anteriormente, la enseñanza teórica debe proporcionar al escolar, aparte de una "instrucción vial" más o menos depurada, una "ética circulatoria", y una "valoración" objetiva del fenómeno, ya que sin ellas la simple instrucción apenas servirá para nada. Después, el parque infantil, o su equivalente, al dar una ocasión de practicar las enseñanzas teóricas adquiridas, afianzará esos conocimientos y alentará el desarrollo del "sentido vial". Pero no se olvide que la asistencia al Parque, exige, para una plena eficacia de su rendimiento, el previo trabajo en el aula.

Aparte de estas razones de fondo, un planteamiento realista ha de hacernos ver que, en gran número de casos, el contacto del alumno con la enseñanza de tráfico quedará forzosamente limitado a la enseñanza que el maestro imparta, porque no todas las ciudades cuentan con Parques Infantiles, ni todas las escuelas con Patrullas Escolares. Pero aun en la hipótesis de que así fuera, la experiencia viene demostrando que el gran impulsor es el educador escolar, ya que, sobre las razones aludidas, él es el verdadero centro de gravedad de la enseñanza de tráfico a sus alumnos, y la utilización que éstos puedan hacer de tales medios auxiliares dependerá en definitiva del interés personal de su profesor, quien, asimismo, es pieza clave en la participación de su clase en concursos u otras actividades educativas viales que puedan programarse a escala local, regional o nacional.

En cuanto al contenido concreto de la "instrucción vial" que debe ser impartida al alumno a través de la enseñanza teórica, no es este lugar para descender a detalles, por lo que sólo pondremos de relieve que siendo el niño esencialmente peatón, viajero y ciclista, lo lógico es atender de modo especial a esa triple condición, completando su instrucción con el conocimiento de las señales y normas generales que regulan el tráfico de vehículos de motor, sin olvidar tampoco —sobre todos en zonas rurales— las reglas establecidas para el conductor de ganados y carros, y, si tal materia no es objeto de estudio específico, algunas elementales nociones de socorrismo a los accidentados.

En cualquier caso, el maestro debe saber que el art. 7.º del Código de la Circulación preveía ya en el mismo momento de su publicación en el lejano año 1934 que "El profesorado de todas las escuelas y

colegios, tanto oficiales como particulares, está obligado a enseñar a sus alumnos las reglas generales de la circulación y la conveniencia de su perfecta observancia..." Este artículo sigue plenamente vigente, y, por otro lado, el Ministerio competente, hoy de Educación y Ciencia, ha dictado las oportunas órdenes para hacer viable la aplicación de este principio.

En otro lugar de este mismo número de "Vida Escolar", encontrará el lector orientaciones concretas sobre este aspecto de la cuestión. Aquí, moviéndonos siempre un poco en el terreno de los principios, señalaremos que la educación vial escolar, con las correspondientes adaptaciones en cada caso, debería iniciarse ya en las escuelas maternas y en los cursos de párvulos; continuar después por toda la E. G. B., y finalizar en el Bachillerato Superior. En algunos países, por ejemplo, se ha llegado a establecer oficialmente una prueba escolar que, superada felizmente, da acceso automático a la licencia para conducir ciclomotores cuando se cumplen los 16 años. Hoy por hoy, en España, basta con haber alcanzado esa edad y declarar que se conocen determinados artículos del Código de la Circulación, sin que sea necesario someterse a prueba alguna.

Pero no podemos terminar este apartado sin aludir a un punto de sumo interés: el material didáctico. Por supuesto, el profesorado no debe y no puede quedar desvalido frente a esa obligación que le compete de afrontar la enseñanza del tráfico. Necesita un material didáctico adecuado y moderno que facilite su labor. Ponerlo a su disposición es competencia de los distintos órganos del Estado implicados en esta materia, así como asegurarles la formación que puedan necesitar.

## B. Parques Infantiles de Tráfico

Los Parques infantiles de tráfico son la reproducción a escala infantil de un complejo real de circulación. Es decir, son instalaciones que cuentan con todos los elementos esenciales del tráfico: calles, carreteras, señalización (vertical, horizontal, luminosa, de agentes), y vehículos (bicicletas, cochecitos de pedales o de motor), etc.

Una larga experiencia internacional y nacional permite afirmar su excepcional rendimiento pedagógico allí donde su funcionamiento es correcto.

Y es lógico, ya que en ellos el niño se enfrenta a la circulación en condiciones ideales de seguridad y verismo y en un contexto psicológico y pedagógico sumamente favorable, que le permiten practicar los conocimientos adquiridos, enriquecidos con otros, sobre todo experimentales, que la enseñanza teórica no puede proporcionarles.

Existen dos clases de parques infantiles: fijos y desmontables.

Los **parques fijos** constituyen el ideal. Actualmente hay ya en nuestro país más de 50, radicados práctica-

mente en otras tantas ciudades (aunque algunas tienen dos). Han sido construidos y son mantenidos, en su mayor parte, por los Ayuntamientos respectivos, aunque existen varios cuyos titulares son determinadas Cajas de Ahorros u otras entidades públicas y privadas, e, incluso, hay uno nacido de una suscripción popular. El coste de un parque de este tipo es relativamente elevado, según la ambición con que haya sido proyectado; así, existe alguno que, en su mo-



mento, costó cuatro millones de pesetas; sin embargo, en términos generales y en precios de hoy, puede suponerse que un millón es suficiente. Por otro lado, exigen determinados gastos de mantenimiento, así como una dotación adecuada de personal y material.

Damos estos datos para poner al lector sobre aviso acerca de las dificultades que la construcción y mantenimiento de un parque llevan consigo. En general, deben ser una realización municipal, e, incluso, a ese nivel, antes de embarcarse en su construcción, conviene medir las propias fuerzas, ya que la realidad ha venido a demostrar que junto a parques cuyo funcionamiento es ejemplar, otros tienen en cambio un rendimiento bajísimo. La meta, sin embargo, es que, al menos todas las capitales de provincia y ciudades de más de 50.000 habitantes cuenten con una instalación fija, que puedan beneficiar a toda la población escolar. Porque el rendimiento pedagógico de un parque sólo se consigue cuando la dirección del mismo establece, por los canales o procedimientos más adecuados, estrecha relación con las escuelas y colegios, y se programa una rotación de asistencias y un plan coherente de actuaciones.

Junto a estos parques fijos, existen los **desmontables**. En primer lugar, los de la Dirección General de Tráfico, cuya finalidad esencial es suplir la

falta de instalaciones fijas en aquellas ciudades que no disponen de ellos, pero si de un emplazamiento adecuado (es necesaria una superficie asfaltada de, al menos, 30 x 40 metros) donde poder actuar temporalmente. Estos parques realizan cada año itinerarios cuidadosamente programados y han actuado ya prácticamente en todas las regiones españolas.

Algunas empresas privadas, singularmente Coca-Cola, están realizando también una meritoria y desinteresada labor en este sentido, en conexión con la Dirección General de Tráfico o de algunas de sus Jefaturas Provinciales, y disponen igualmente de parques desmontables, que actúan en Madrid, Bilbao y algunas otras ciudades, especialmente a través de concursos interescolares de tráfico, que supone la rotación del parque por aquellos colegios que participan en los mismos.

Para animar la actuación, tanto de los Parques fijos, como la celebración de concursos interescolares, se celebra anualmente un Campeonato Escolar de Parques Infantiles de Tráfico, que tiene tres fases: local, nacional e internacional.

En la fase local que coincide con el desarrollo del curso escolar, se selecciona, tras unas pruebas finales, fijadas en el oportuno reglamento, el equipo local, integrado por los cuatro niños con mejor clasificación individual, que han de competir en la fase nacional. A su vez, en la final nacional —en la de 1974 participaron 45 equipos locales— se selecciona el equipo español —también los cuatro mejor clasificados— que ha de tomar parte en la Copa Escolar Internacional, que cada año se celebra en un país distinto, y en la que España, que hasta este momento ha concurrido en 10 ocasiones, ha obtenido un magnífico palmarés: 2 veces campeón y una subcampeón, entre los 18 ó 20 países que, como término medio, asisten a dicha competición.

Damos estos datos para estimular en los responsables de las escuelas y colegios la asistencia programada de sus alumnos a los parques fijos, allí donde existan, o su participación en los campeonatos interescolares en las ciudades que los organicen, siempre que, en este último caso, el centro escolar disponga de un lugar adecuado (la pista asfaltada es imprescindible) donde instalar el desmontable.

Pero aún no se ha agotado el tema. Junto a esas instalaciones, que constituyen un desideratum por disponer de todos los elementos, incluidos los coches de motor que tanta sugestión ejercen en el niño, pero que son caros y no están al alcance de casi ningún centro escolar, pueden y deberían existir muchos **parques infantiles escolares**, cuyo rendimiento pedagógico podría igualar o superar incluso el de las instalaciones más espectaculares.

Si se prescindie de coches de motor —que, en modo alguno son necesarios y, además, exigen pista asfaltada—, los centros escolares de alguna entidad



podrían fácilmente disponer de su propio parque, para el que bastarían, como dotación mínima, un juego adecuado de señales, algunas bicicletas, un juego de tejas desmontables para marcar pistas, y un profesor que se responsabilizara como monitor, y cuya vocación e imaginación haría que quedara suplida con ventaja la falta de otros elementos. Un parque así concebido cuesta poco dinero, puede montarse y desmontarse con facilidad, no necesita pista asfaltada y su rendimiento pedagógico puede llegar a ser muy elevado.

En cualquier caso, insistimos en la idea de que los parques infantiles de tráfico, cualquiera que sea su versión, constituye sólo un complemento valioso, pero nunca pueden sustituir esa labor inicial y de base que





antes hemos atribuido a la enseñanza teórica, es decir, a la personal y directa de cada maestro en su propia clase.

Una última advertencia sobre este tema para aquellos centros escolares que pudieran estar interesados en ello. La Dirección General de Tráfico dispone de un folleto explicativo dedicado a Parques. Bastará pedirlo a la Sección de Divulgación, así como cualquier aclaración o ampliación que se desee tanto sobre la cuestión como sobre cualquier otra, relativa a la educación vial escolar, en lo que a dicho organismo concierne.

### C. Patrullas escolares

Nacidas para paliar el grave problema de los accidentes de tráfico acaecidos a escolares en el camino de la escuela, las patrullas, o gulas escolares de tráfico fueron creadas en Chicago, en 1920, extendiéndose rápidamente a todos los EE. UU. y, después de la 2.ª Guerra Mundial, a Europa, en donde están establecidas en varios países.

Las patrullas escolares, atendiéndose a su funcionamiento de hecho en el extranjero, pueden ser definidas como una institución creada por la propia escuela, si bien con conexiones a otros niveles, integrada por los escolares y cuya misión esencial es la vigilancia de éstos en su camino al colegio, así como el colaborar en su educación vial. En algunos países, sin embargo, la patrulla escolar está formada únicamente por adultos, contratados al efecto.

De acuerdo con lo que acabamos de de participar en la anterior definición, los principios generalmente aceptados son los siguientes:

#### a) ORGANIZACION

La creación de patrullas escolares depende libremente de cada centro escolar; sin embargo, la planificación, formación y funcionamiento deberán efectuarse en estrecha colaboración con la policía y los demás organismos que sean competentes en cuestiones de seguridad vial.

#### b) SELECCION

Rigurosa selección del patrullero (edad, madurez, capacidad de mando, sentido de la responsabilidad) Absoluta voluntariedad. Expresa autorización paterna.

#### c) FORMACION

Entrenamiento y formación anterior a la actuación.

#### d) FUNCIONAMIENTO

El patrullero debe esperar en la acera a que se produzca la interrupción natural o artificial del tráfico, y ordenar y vigilar entonces el cruce. Si esa interrupción no se produce, podrá entonces, siempre desde la

acera, invitar con la paleta a los automovilistas a que se detengan, y una vez parada la circulación, cuidar el cruce.

#### e) ATRIBUCIONES LEGALES

Con la única excepción de Suiza —en que el Código de la Circulación establece que las señales del patrullero son preceptivas para los automovilistas— carecen en absoluto de ellas. La invitación del patrullero es eso, una simple invitación, con el mismo valor vinculante que la que pueda hacer un peatón que manifieste su deseo de cruzar. Y, por supuesto, los patrulleros están, a su vez, obligados a observar todas las prescripciones del Código de la Circulación.

#### f) EQUIPO

Debe ser uniforme; al menos, en sus elementos mínimos: correa blanca reflectante y disco de señalización.

#### h) OTRAS FUNCIONES

- Vigilar el orden y seguridad de los escolares en tranvías y autobuses.
- Actuar de gulas y cierre en columnas escolares.
- Colaborar con los profesores en la enseñanza escolar de tráfico.
- Prestar servicios de circulación a otros niños y a los ancianos e impedidos.
- Vigilancia durante los recreos, etc.

#### i) SEGURO

Deben adoptarse medidas apropiadas para cubrir a los patrulleros escolares contra riesgos personales y responsabilidad civil respecto a terceros.

Las ventajas de esta institución —que, por otro lado, plantea delicados problemas— saltan a la vista. Cuando funcionan rectamente entrañan una mayor seguridad vial para los escolares, y, por otro lado, su valor educativo es muy grande, tanto para el propio patrullero, quien desarrolla al máximo su sentido de la responsabilidad, como para los demás alumnos por el ascendiente moral que el primero llega a tener sobre ellos. Indudablemente, un buen sistema de patrullas escolares constituye un excelente medio de seguridad y educación vial, pero lo difícil es que, efectivamente, el sistema sea bueno.

En España, hasta ahora, sólo han existido balbuceos y, por añadidura, en muchos casos no ha sido bien entendida la institución. Con frecuencia se ha confundido al patrullero escolar con el niño-guardia de tráfico, y, por ese camino, se han llegado a verdaderas aberraciones, que obligaron a las autoridades competentes a prohibir rigurosamente esas desviaciones.

Actualmente se halla en preparación un documento legal que canalizará adecuadamente la creación y funcionamiento de patrullas escolares.

Es lógico pensar que ese documento mantenga, en grandes líneas, los siguientes criterios:

a) La creación de las patrullas será una decisión voluntaria y responsable a tomar por cada centro escolar, pero una vez creadas, su funcionamiento habrá de someterse obligatoriamente a unas bases que, en buena lógica, serán las expuestas anteriormente.

b) Procurar que las patrullas escolares cuenten con las asistencias precisas y que su supervisión se encomiende a los organismos competentes.



### 3. LA SEGURIDAD VIAL ESCOLAR

Como ya dijimos antes, la seguridad vial en general no es sino la resultante de una serie de actuaciones convergentes, entre las que la educación de los usuarios de las vías públicas juega ciertamente un papel muy importante. Pero junto a la educación es también necesaria la actividad de la policía —entendida en ese amplio sentido que comprende la reglamentación, planificación, control y supervisión del tráfico— y, por supuesto, una técnica apropiada en lo que concierne tanto a la vía como a los propios vehículos.

De acuerdo con ello, la seguridad vial escolar, encuadrada como está dentro de la seguridad vial general, se verá influenciada positiva o negativamente por el nivel más o menos satisfactorio que esta última alcance en cada país.

Circunscribiéndonos al capítulo educativo, es evidente que la educación vial escolar es insustituible, pero también lo es que ni los padres ni la Sociedad ni el Estado pueden evadirse de los deberes que tienen en materia de educación vial infantil. Por otro lado,

esa educación vial tiene que proseguir en muy diversos niveles: autoescuelas adecuadas; exámenes eficaces para la obtención del permiso de conducir; perfeccionamiento de nuevos conductores; campañas de educación vial dirigidas a todos y cada uno de los usuarios de las vías públicas, etc. De poco serviría que los educadores escolares hicieran un gran esfuerzo en pro de la educación y de la seguridad vial de sus alumnos, si éstos se vieran luego obligados a transitar entre conductores desaprensivos o poco preparados que no respetaran esas normas de tráfico que se habían inculcado a los niños, y los sometieran a riesgos graves.

Reflexiones parecidas podrían hacerse en lo que se refiere a la reglamentación vial, actuación de la policía, infraestructura viaria, estado y mantenimiento de los vehículos. El tema es muy amplio y desborda los límites de este trabajo, aun circunscribiéndolo a la seguridad vial escolar en sentido estricto. Por ello, nos limitaremos a llamar la atención del lector sobre dos puntos muy concretos.

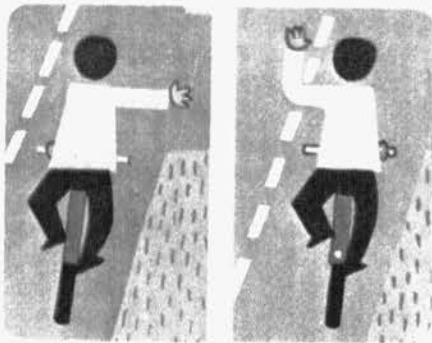
Pueden darse, por ejemplo, situaciones muy peligrosas para los escolares en su entrada y salida del colegio, cuya solución verdadera no puede hallarse en la sola educación vial sino que exige la adopción de otras medidas: instalación de un semáforo, construcción de un paso elevado, presencia de un policía municipal, etc., etc. El centro escolar, asistido por la Junta de Padres de alumnos, debe entonces encauzar sus gestiones hacia los organismos adecuados y, en modo alguno, pretender, por ejemplo, que sea un servicio de patrullas escolares quien se responsabilice de una situación que excede con mucho no sólo sus posibilidades reales, sino su verdadera finalidad.

Otro tema de interés es el que se refiere al transporte escolar en los autobuses especialmente dedicados al mismo. Existe una reglamentación al respecto —Decreto 1.044/1973, de 17 de mayo, (Presidencia del Gobierno), sobre circulación de vehículos destinados al transporte escolar—, y el centro escolar, en la parte que directa o indirectamente puede afectarle, no debe en modo alguno inhibirse de ese problema, transcendente sin duda desde el punto de vista de la seguridad vial escolar.

En definitiva, como se ve, el problema es complejo y nada fácil, porque exige la conjunción de muchas voluntades y muchas medidas. Pero, insistimos: en este tema la escuela es una pieza clave. Y como, aunque las instituciones tengan un alma propia, abstracción hecha de los individuos que las encarnan y las sirven, en definitiva acabamos tropezando siempre con el hombre singular, el autor de este trabajo se atreve a rogar a sus lectores comprensión y entusiasmo personal por el problema de la educación vial escolar, en la seguridad de que cuanto se haga en este sentido redundará, a corto plazo, en beneficio de los niños y, más adelante, en el de toda la sociedad española.

3

enseñanzas



educación

básicas

de

vial

infantil

---

Por  
**Carlos Corbacho**  
Jefe de Misiones  
Educativas de la  
Dirección General  
de Tráfico

---



## INTRODUCCION

Las personas dedicadas a la enseñanza comprenderán, por propia experiencia, la dificultad que entraña redactar un compendio con lo más substancioso de una materia, contemplada en amplia panorámica. En buena técnica pedagógica se deberían haber elaborado varios manuales de enseñanza vial, adaptándolos a los diferentes niveles y edades, seleccionando así las materias y el lenguaje preciso en cada caso.

Pero esta solución, tan deseable y lógica, hubiera rebasado con mucho los límites de una publicación como la que en estos momentos tienen entre sus manos, que lo que esencialmente pretende es llamar la atención sobre un trabajo tan inexcusable como la enseñanza vial a los niños, lo que trae como consecuencia el que hayamos tenido que conformarnos con

la confección de solo un extracto orientador para encauzar enseñanzas, en cuya sistemática ha prevalecido, ante todo, un criterio eminentemente práctico, aun a costa de sacrificar una presentación más científica y rigurosa.

Se ha tratado así de recoger las normas y reglas más importantes y necesarias para la preparación del niño en este sector de la vida moderna, procurándole la instrucción necesaria para superar con éxito la prueba —un examen diario y peligroso— de su inmersión en el tráfico vial.

Todo ello con un lenguaje lo más directo posible, pero no dirigido inmediatamente al niño sino al propio educador, a cuyas manos se encomienda la difícil tarea de dar forma a estas enseñanzas en cada caso concreto, acoplándolas a las edades de los alumnos con que trabaja, a la circunstancia del entorno en que se mueve, y, en definitiva, a las directrices que impone la estructuración pedagógica de la E. G. B.

Consideramos que es importantísimo no sólo mejorar los conocimientos, la destreza y el comportamiento a través de una adecuada información sobre las normas de tráfico, sino también y especialmente hacer comprender a los niños el espíritu de convivencia, concordia y solidaridad social que las mismas comportan.

Este trabajo sólo pretende aportar, pues, unos materiales básicos para que otros construyan la carretera que lleve a la seguridad vial de los niños.

## I. EL TRAFICO Y SU HISTORIA

*El hombre es un ser móvil, es decir, que desde su aparición ha tenido la facultad de poder trasladarse de un sitio a otro por el solo esfuerzo de sus músculos.*

*Esta facultad, la de poder moverse libremente, la de caminar, la de correr, le fue y le es necesaria. En un principio para buscar la caza entre los bosques y las praderas, después para trasladarse a los lugares de cultivo, más tarde para sus relaciones sociales, cada vez más complejas.*

*Pero el hombre, que durante miles de años se desplazó simplemente caminando, tenía también inventiva, imaginación, para poner al servicio de sus necesidades de moverse cada vez más lejos, más deprisa y más cómodamente, los medios adecuados.*

*Y, así, aquellos primitivos caminos trazados por el simple pasar y repasar de los hombres son compartidos posteriormente por caballos, por asnos, por camellos, etc., animales que domestica y pone a su servicio. Pero el gran invento de la humanidad, que revolucionaría el transporte, sería la invención de la rueda, que constituye una de sus más fecundas conquistas técnicas y que potenció un incesante progreso, ya que gracias a ella el esfuerzo no sólo pasaba del músculo humano a la máquina y al animal, sino que la feliz conjunción de ambos multiplicaba su rendimiento.*

*Múltiples vehículos de este tipo van apareciendo en el transcurso de la historia —el carro, la carroza, etc.— cada vez más perfeccionados, cada vez más robustos. Y así, durante mucho tiempo, muchos siglos, la circulación por las calles y por los caminos del mundo tuvo tres protagonistas fundamentales: el hombre, los animales y los vehículos arrastrados por estos últimos. La circulación era lenta, calmada, sin grandes peligros en conjunto. La gran revolución aparece con la invención del motor de explosión.*

*Desde mediados de siglo XIX, en que se empezó a hacer experiencias en este sentido, hasta nuestros días, los avances de la técnica son constantes. La gama de vehículos de motor es grandísima y la escena ha cambiado por completo. El motor se ha adueñado no sólo de la tierra, sino también del cielo y del mar.*

*La tierra firme, que presentaba una circulación serena y segura, tiene ahora un aspecto completamente diferente, sobre todo en las grandes concentraciones urbanas y en las carreteras que las unen. Los vehículos actuales, con su gran peso y su gran velocidad, que dificultan la velocidad de maniobra y detención, han hecho que el hombre viva rodeado de peligros: vuelcos, choques, atropellos... Por ello se ha hecho necesario poner orden en esa gran masa de movimiento que es el tráfico.*

*Porque el tráfico no es otra cosa que ese continuo ir*



*y venir por calles y carreteras de personas, vehículos y animales.*

*El tráfico es el reflejo, sobre todo, de un gran bien: el automóvil, que nos concede la posibilidad de marchar de un lugar a otro con gran comodidad, con gran rapidez y cada vez más lejos, haciendo realidad así el sueño de los primitivos; y que permite también poder transportar grandes cargas de una sola vez, y una infinita gama de servicios que constituyen, sin duda, uno de los pilares fundamentales de la civilización moderna.*

*Sus ventajas son, pues, inmensas, pero los peligros serían también grandísimos si todos circularan como quisieran, cada uno a su capricho y sin tener en cuenta a los demás.*

*El tráfico, pues, se ordena y se encauza, precisamente para sacarle las máximas ventajas y hacer que los peligros desaparezcan: así nacen las normas del tráfico, las señales de tráfico.*

*En nuestro país hay muchas reglas para ello, pero las más importantes están recogidas en el Código de la Circulación.*

Estas reglas las deben conocer y aplicar todas las personas para su seguridad y la de los demás. Y debemos conocerlas todos, mayores y pequeños, pues no hay que olvidar que el tráfico no es sólo cosa de mayores sino que continuamente, de una forma u otra, también los niños son protagonistas activos del mismo y, por ello, víctimas o causa de accidentes de circulación, que pueden y deben ser evitados.

## Los elementos del tráfico.

Los tres elementos fundamentales del tráfico son:

- las personas
- los vehículos
- las vías

Es necesaria la concurrencia de esos tres factores, más la reglamentación que los relaciona, para que el tráfico propiamente dicho exista.

A) LAS PERSONAS.—Las personas dentro del tráfico pueden aparecer con una triple consideración, según el papel que, en cada momento, desempeñen en el mismo. Es decir, como:

- peatones
- conductores
- viajeros

a) PEATÓN.—Peatón o viandante es toda persona que circula a pie por una vía pública.

El peatón tiene tanta importancia en la circulación como los conductores, con la desventaja de estar menos protegido que éstos. En caso de colisión o atropello, sufre más directamente, por tanto, los efectos sobre su cuerpo.

Por ello, el peatón debe conocer las reglas y señales de tráfico, y necesariamente aquellas que le afectan como tal, que, por otro lado, son muy sencillas y fáciles de cumplir.

Debe de tener en cuenta, sobre todo, que el peatón tiene sus propias RESPONSABILIDADES como usuario de las vías; que el incumplimiento de las normas le ponen en peligro, perturba gravemente la circulación y puede poner la vida de los demás en grave aprieto.

Ser peatón es ser "conductor" de su cuerpo, y ello es casi tan difícil como ser conductor de un vehículo, debiendo adoptar las precauciones precisas para evitar accidentes y no ser un obstáculo en el tráfico.

b) CONDUCTOR.—Es la persona que maneja el mecanismo de dirección, si va en un vehículo.

En el caso de animales sueltos o en rebaño, o carros de tracción animal, es conductor la persona a cuyo cargo esté el animal o animales.

Para poder ser conductor hace falta tener una determinada edad; así pues, los menores de 16 años no pueden conducir más que bicicletas.

c) VIAJEROS.—Son las personas que son transportadas, en coche, en carro, en moto, etc.; pero no conducen.

Podría parecer que estas personas, como su actitud es pasiva, no tienen ninguna obligación en el tráfico, pero no es así: también existen reglas que tienen que cumplir, pues con una conducta inapropiada pueden poner en peligro el vehículo en que viajan, a las personas que van con ellos y las que marchan fuera.



B) VEHICULO.—Es todo aparato que puede circular por las vías públicas.

Los hay de muchas clases y formas, aunque los más numerosos son los automóviles y dentro de ellos los turismos, pero no debemos de olvidar a los demás. Veamos, pues, los vehículos más corrientes:

- carros de tracción animal: los que transportan personas o mercancías arrastrados por animales.
- tranvías: que son los que circulan sobre carriles, pero dentro de las vías públicas.
- trolebús: el vehículo accionado por electricidad y que toma la corriente por trole y circula sin carriles.
- automóvil: es un vehículo que marcha con un medio de propulsión propio e independiente del exterior y circula sin carriles. Dentro de los automóviles están los turismos, los camiones, los tractores, los autobuses, las motocicletas.
- bicicleta: es un vehículo de dos ruedas accionado por el esfuerzo del conductor.
- ciclomotor: es una bicicleta con un motor auxiliar de pequeña cilindrada y que no puede rebasar la velocidad de 40 kms./hora (Para conducir un ciclomotor se necesita, entre otras cosas, haber cumplido 16 años).

C) **LAS VIAS PUBLICAS.**—Se llama vía pública todo camino que puede ser utilizado para marchar por él. Hay que tener siempre en cuenta que su utilización debe ser hecha con arreglo a las normas de circulación.

Las vías públicas son de varias clases, según las características que presentan.

- *calles*: son las vías que están dentro de las poblaciones.
- *carreteras*: son las vías que están fuera de las ciudades.  
(Hay unas carreteras que están especialmente hechas para los automóviles y en ellas éstos van a gran velocidad: se llaman **AUTOPISTAS**).

Dentro de las calles y carreteras conviene distinguir cuidadosamente estas partes:

- *acera, andén o paseo*: es la zona de las calles o carreteras reservada a la circulación de peatones.
- *calzada*: es la zona de las calles o carreteras reservada a la circulación de vehículos.
- *refugio*: es la zona situada dentro de la calzada, reservada para los peatones, y convenientemente protegida del tránsito rodado.

## II. EL PEATON Y LA CIUDAD

### 1. Circulación por la acera.

El peatón, como sabemos, es la persona que se desplaza andando. Puede hacerlo por muy diferentes vías: carreteras, caminos, calles, etc....

Cuando marcha por las ciudades y pueblos, camina por las calles. Las calles son interesantes, divertidas, pero también peligrosas.

Por ellas circulan una gran cantidad de coches, autobuses, tranvías, muchos otros vehículos y numerosos peatones.

Si cada uno de ellos transitara por donde quisiera, la calle no sería un lugar agradable, sino un sitio molesto por donde no se podría ir, puesto que tanto los peatones como los conductores estarían en constante peligro.

Así, pues, lo primero que hubo de hacerse fue separar a los débiles de los fuertes: los vehículos por el centro de las calles, por ese sitio que se llama la calzada; los peatones por las aceras, un espacio sólo para ellos, por donde muy rara vez pasa un vehículo y por el cual pueden desplazarse sin mucho riesgo.

Las aceras son seguras para los peatones, la calzada es peligrosa.

La primera regla importantísima de circulación que tienen los peatones es: **CAMINAR POR LAS ACERAS Y NO INVADIR JAMAS LA CALZADA, COMO NO SEA PARA CRUZAR.**

También hay que tener en cuenta cuando se va por las aceras lo siguiente:

- No marchar junto al bordillo, puesto que un vehículo que circulase pegado a la acera, puede enganchar al peatón y derribarlo.
- No molestar a los demás peatones, no ir corriendo alocadamente empujando y tropezando con las demás personas, y menos aún, jugando.
- Estar atentos por si dan a la acera puertas de garajes o talleres, ya que por ellas pueden salir a la calle vehículos.
- Ayudar a los demás, a los ancianos, a los ciegos, a los inválidos y a los niños más pequeños.
- No llevar animales sueltos: pueden ser atropellados, causar molestias o provocar accidentes.

En el caso de que no haya aceras en la calle, la mejor forma de caminar los peatones es ir arimados a las casas y cuando sea posible, marchar de cara al tráfico, para ver venir los coches de frente.

### 2. El cruce de la calzada: sus peligros.

La acera es para los peatones, la calzada es para los vehículos; así, pues, cuando cada uno de ellos circula por su sitio, el peligro es pequeño, pero cuando tienen que salir de su sitio habitual y entrar en el campo del otro, el riesgo aumenta. Este es el caso del cruce de la calzada: el peatón sale de la seguridad de la acera para entrar en el río de vehículos que marchan por la calzada y se expone a un gran riesgo si entre acera y acera no guarda las reglas de tráfico y obra con prudencia.

Cruzar es un grave problema para los peatones, porque es la acción más peligrosa. Por ello, es necesario saber hacerlo bien. No se puede cruzar de cualquier manera, ni todas las calles son iguales a la hora de cruzar.

#### a) CRUCE DE CALLES SIN SEMAFORO NI GUARDIA NI PASO DE PEATONES.

Hay calles de poca circulación, y por ello no tienen pasos especiales de cruce de peatones; entonces hay que observar unas reglas muy importantes:

- Cruzar de esquina a esquina, porque en las esquinas los vehículos suelen ir más despacio, y por eso hay menos peligro.
- No cruzar saliendo a la calzada de entre dos vehículos aparcados, porque pueden ocultar a los vehículos en marcha o tapar al peatón.
- Tener cuidado con los vehículos que van a torcer, y no bajarse de la acera, pues, al girar, las ruedas traseras pasan más cerca de la acera que las delanteras, pudiendo atropellar al peatón.
- Lo PRIMERO que hay que hacer antes de poner el pie en la calzada es MIRAR; después, cruzar.

- Mirar desde la acera sin bajarse a la calzada. Mirar primero a la izquierda, después a la derecha. Antes de iniciar el cruce, mirar otra vez a la izquierda. En caso de no venir ningún vehículo, comenzar el cruce.
- Durante el cruce, hasta llegar al centro de la calle, mirar a la izquierda; a partir del centro, mirar a la derecha.  
(En los casos en que las calles sean de un solo sentido de circulación —los vehículos vienen todos por el mismo sitio—, mirar durante todo el cruce hacia el lado de donde provenga el tráfico rodado).
- Cruzar por el camino más corto: recto y perpendicular a la acera.  
En línea recta; no ir en diagonal, ni haciendo zig-zag.
- Cruzar con paso rápido, pero sin correr, procurando estar en la calle el menor tiempo posible.
- Si durante el cruce aparece algún vehículo inesperadamente, pararse en el centro de la calzada, sin vacilaciones, y esperar que pase. En este caso es conveniente que, al mismo tiempo que uno se para, mire directamente al conductor del vehículo para que se dé cuenta de que lo hemos visto y le damos así a entender que no pensamos movernos, pudiendo hacer él las maniobras necesarias para rebasarnos con tranquilidad.

#### b) CALLES CON SEMAFORO.

Hay calles por las que circulan bastantes vehículos, y otras de circulación muy rápida. En ellas el cruzar sin que hubiera ayudas a los peatones sería muy peligroso.

Por eso se colocan pasos de peatones señalizados.

Si existen pasos señalizados, hay que pasar siempre por ellos, aunque estén un poquito alejados, dado que son **SEGURIDAD**.

Los pasos de peatones pueden estar regulados por semáforos. Estos paran a los vehículos para que crucen los peatones y luego a los peatones para que circulen los vehículos. Así, pues, suelen tener dos caras: una con luces para los peatones; otra con luces, para los vehículos.

Lo primero que hay que hacer para cruzar correctamente es mirar a las luces que hay para los peatones, que son las que están de frente, de cara a las aceras.

Una vez que se ha mirado las luces de los peatones:

- Cruzar cuando esté encendida la luz verde, que significa "puede pasar".
- No cruzar, sin embargo, sin estar antes seguro de que los vehículos se han parado, pues el tener la preferencia no significa tener la **SEGURIDAD** completa.
- Al cruzar, no salirse nunca de las líneas o clavos

que materializan el paso, y procurando guardar siempre la derecha para no tropezar con los que vienen de la otra acera.

- Si en el momento de ir a cruzar se enciende la luz amarilla, quedarse parado en la acera y esperar a que se encienda otra vez la luz verde, ya que la luz amarilla anuncia que inmediatamente se va a encender la roja.
- Si la luz amarilla aparece durante el cruce, terminar de cruzar lo antes posible, pero sin correr.
- Cuando sólo hay una luz amarilla que luce a destellos, es como si dijera "¡cuidado, cuidado, cuidado!". En este caso se puede cruzar, pero con mucha prudencia y guardando las reglas explicadas para el caso de que no hubiera semáforo.
- **CON LUZ ROJA ESTA TOTALMENTE PROHIBIDO CRUZAR.** Es peligrosísimo desobedecer esta prohibición, y aunque en algún caso concreto parezca que no existe peligro, debe respetarse la luz roja para no dar mal ejemplo.

#### c) CALLES CON GUARDIA

Hay calles sin ningún tipo de paso de peatones, otras con semáforo, etc.... pero en cualquiera de ellas puede haber un guardia que esté regulando la circulación; en este caso hay que obedecer sus indicaciones y señales.

Los agentes de circulación tienen un lenguaje especial para hacerse entender:

- un guardia de frente o de espaldas al peatón, quiere decir: "prohibido cruzar ahora". Es igual que la luz roja del semáforo.
- un guardia de perfil a los peatones quiere decir: "se puede cruzar" (hay que fijarse primero si todos los vehículos se han parado). Un guardia de perfil es igual que la luz verde del semáforo.

Hay que atender siempre todas las indicaciones de los guardias o agentes de la circulación, y cumplir las órdenes que puedan dar.

#### d) CALLES CON SEMAFORO Y GUARDIA.

Normalmente, cuando un agente está en un paso de peatones regulado por semáforo, se limita a vigilar que todos cumplan con las señales del semáforo, pero puede suceder que el guardia indique pasar o no pasar a los peatones cuando el semáforo está diciendo lo contrario. Es decir, que dé paso a los peatones y el semáforo tenga encendida para ellos la luz roja; o, el caso contrario, los pare cuando tenga la luz verde. ¿A quién hacer caso?

Hay que obedecer siempre las órdenes y las indicaciones del guardia, aunque diga lo contrario de lo que marque el semáforo. Un agente de la circulación siempre prevalece sobre un semáforo.

Los agentes ordenan la circulación, pero también nos protegen a todos; así, pues, no dudar en pedirles

ayuda para lo que se necesite: ayuda para cruzar, para saber dónde están los sitios, etc... Pero tener en cuenta que para dirigirse a ellos no se debe salir a la calzada, sino llamar su atención desde la acera para que se acerquen.

El guardia es un amigo de todos, que procura que a nadie le pase nada malo en la calle.

#### e) PASOS DE CEBRA.

Existen unos pasos de peatones especiales, llamados "pasos de cebra" porque están señalados en la calzada con grandes y anchas líneas amarillas que recuerdan la piel listada de este animal.

En estos pasos —si no tienen semáforo y no hay guardia— la preferencia de paso es siempre del peatón, teniendo los conductores que dejarles pasar libremente; pero, ¡atención!, tener preferencia no significa tener **SEGURIDAD COMPLETA**: así, pues, no cruzar nunca antes de que los vehículos se hayan detenido.

**NO CRUZAR NUNCA ALOCADAMENTE UN PASO DE CEBRA**, pensando que los vehículos se detendrán siempre.

#### f) OTROS PASOS DE PEATONES.

En algunos sitios existen pasos de peatones por debajo de las calzadas, que se llaman pasos subterráneos; o, por encima, pasos aéreos o elevados.

En el caso de que se encuentren cerca estos pasos, usarlos siempre, ya que son los **MÁS SEGUROS**, pues se puede ir de una acera a la otra sin entrar en el sitio peligroso para los peatones: la calzada.

#### g) CRUCE DE PLAZAS Y ENCUENTRO DE CALLES

Si cruzar una sola calle es peligroso, hacerlo en un plaza o un sitio donde se encuentren varias calles, lo es aún más.

La regla para atravesar estos sitios es muy sencilla:

- Nunca cruzar las plazas o los encuentros de varias calles por el centro. Lo que hay que hacer es cruzar las calles que desembocan en la plaza una por una.

Es decir, que las plazas y encuentros de calles no se cruzan. Sólo se cruzan las calles que desembocan en ellas.

#### 3. Entrada y salida de los colegios.

A la entrada y salida de los colegios suele haber una gran cantidad de personas: los niños, los mayores que los acompañan, etc.... y, por tanto, la circulación se hace mucho más difícil y peligrosa.

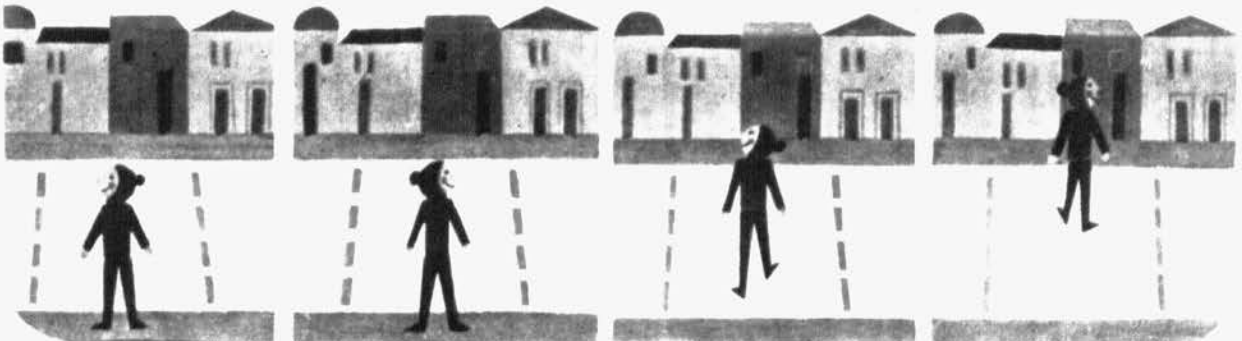
Parece, en muchas ocasiones, como si los alrededores del colegio o de la escuela fueran una prolongación de los patios y campos de recreo y deportes, y ello no es así.

Es precisamente en estos casos cuando hay que estar más atentos y demostrar la buena educación vial.

Sobre todo, resulta particularmente peligrosa la salida. Cuando las clases acaban, la impaciencia por salir, el deseo de libertad y la llamada de los juegos preferidos, unido a la fatiga de las clases, hacen que los muchachos tiendan a no tener en cuenta las reglas del tráfico y pierdan la prudencia.

Así, pues:

- Procurar salir con calma.
- No formar grupos en la acera, paseos o inmediaciones de la escuela, ya que con ello se molesta el paso del resto de los peatones.
- Volver a casa sin entretenerse, pero sin correr.
- No jugar, no ya en la calzada, que sería peligrosísimo y está prohibido, sino tampoco en las aceras, ya que, sin querer, llevados por el juego, se puede irrumpir súbitamente en la calzada y provocar un atropello o un choque; y, en cualquier caso, se molesta a los demás viandantes.
- No marchar distraídos, alocadamente y sin fijarse: hablando entre sí y sin mirar con atención al tráfico, mirando los carteles sin atender lo que rodea, leyendo libros o cuadernos, etc...
- Si se va con un niño más pequeño, llevarlo siempre de la mano, pues quizá no conozca las reglas del tráfico, y por su edad corre riesgos innecesarios.
- Ser siempre prudentes y seguir las indicaciones de los agentes, de los padres, de los profesores y de las señales de tráfico.





- Recordar que ser prudente no significa ser miedoso, sino ser listo y saber guardarse de los accidentes y de los peligros.

### III. EL PEATON Y LA CARRETERA

Las carreteras, que son esos largos caminos asfaltados que unen los pueblos y las ciudades, tienen una gran importancia. Por ellos van y vienen las mercancías que nos son tan necesarias, y por ellas se viaja para negocios, para vacaciones, etc.

Carreteras las hay de muchas clases; las más importantes y mejores se llaman autopistas y autovías, y por ellas los vehículos van a grandes velocidades.

En todas, sean importantes o no, las consecuencias de un atropello o de un choque son generalmente más graves que en ciudad porque los vehículos circulan a mayor velocidad. Por ello, si en las calles de las ciudades hay que tener mucha prudencia y cuidado, en las carreteras más aún.

La regla más importante a tener en cuenta por los peatones cuando van por una carretera es **CIRCULAR SIEMPRE POR SU IZQUIERDA**.

Circulando siempre por la izquierda se verá venir el tráfico de vehículos de frente, y así se podrá desde muy lejos observar lo que se acerca y estar prevenidos; de este modo nunca habrá sorpresas.

Por el contrario, al marchar por la derecha, los coches vendrían por la espalda del peatón, no los vería, y, en caso necesario, no podría apartarse a tiempo.

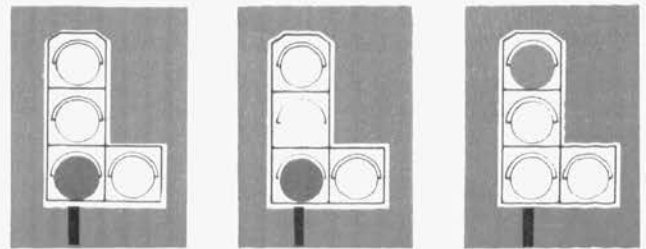
Sólo cuando el lado izquierdo del peatón resulte más peligroso que el derecho —por ejemplo, si hay un precipicio— estará justificado caminar por la derecha, aunque, eso sí, extremando la precaución.

En cualquier caso, siempre que por no tener la carretera arcén sea preciso caminar por la calzada, es necesario hacerlo en fila india, es decir, uno tras otro, y lo más cerca posible del borde exterior.

### IV. EL PEATON Y LA OSCURIDAD

Cuando se circula de noche por las calles y por las carreteras, sobre todo por estas últimas, que no suelen estar iluminadas, el peligro es mayor.

Muchas personas creen, cuando ven acercarse de noche un coche, que como desde muy lejos ven el vehículo, gracias a sus faros encendidos, el conductor del vehículo también las ve a ellas. Esto no es verdad, ya que los peatones no llevan luces y por lo tanto los conductores sólo se dan cuenta de su presencia cuando están muy cerca. El riesgo, por tanto, es muy grande.



VIA LIBRE

ATENCIÓN CAMBIO PRÓXIMO AL ROJO

ALTO PROHIBIDO PASAR

Así, pues, cuando se circula de noche, el peatón debe tener cuidado de **VER** bien, pero, sobre todo, de **SER VISTO**.

Esto se consigue:

- Con algún elemento reflectante: cinturón reflectante, brazalete, tarjeta, etc.
- Con una linterna. En este caso, dirigiendo la luz hacia el suelo, para no deslumbrar a los conductores.
- En caso de no disponer de ninguno de los elementos antes citados, usar prendas de vestir blancas o de color muy claro. En último extremo, un pañuelo blanco colgando en el lado derecho es mejor que nada.

### V. EL VIAJERO

El viajero, que es aquella persona que va en un vehículo sin conducirlo, parece que no tuviera ninguna norma que cumplir. Pero eso en modo alguno es verdad, ya que, si no se comporta convenientemente, puede sufrir o provocar un accidente, o, en cualquier caso, molestar a los demás.

#### 1. Transportes colectivos.

Se llaman transportes colectivos a los autobuses, tranvías, metro, etc..., que son usados por muchas personas para trasladarse de un sitio a otro. Si es dentro de la misma ciudad o pueblo se llaman transportes urbanos.

Al usarlos hay que tener en cuenta estas reglas:



### ● EN LA ESPERA:

- Si hay cola en la parada, situarse detrás de la última persona. No intentar ponerse delante de los demás, y no salir nunca a la calzada.

### ● EN LA SUBIDA:

- No montar nunca hasta que el vehículo esté completamente parado.
- Antes de abandonar la acera para subir, mirar si vienen otros coches.

### ● EN EL VIAJE:

- En caso de ir sentado, dejar el asiento a personas ancianas, a los niños pequeños y a las señoras que van con niños en los brazos.
- Si se viaja a pie, ir agarrado a una barra o al respaldo de algún asiento, pues hay peligro en caso de un frenazo fuerte de caerse y herirse.
- No esperar hasta el último momento para acercarse a la puerta en la bajada que corresponda. Hay que prepararse con tiempo para salir.

### ● EN LA BAJADA:

- No bajar hasta que el vehículo esté completamente parado. Aunque las puertas se abran antes, no salir hasta que se detenga del todo.
- Una vez en la calle, si se tiene que cruzar la calzada desde la puerta del vehículo hasta la acera, mirar bien si viene algún vehículo que pueda atropellar.
- No cruzar nunca por delante ni por detrás del vehículo en que se ha viajado, sino esperar a que se haya ido, porque, al ser más grande, tapa por completo y puede ser motivo también de accidente.

### 2. "Metro".

- Cuando se espera el "metro" en el andén de la estación, no acercarse nunca al borde.
- Al llegar el "metro" y abrirse las puertas, ponerse a un lado, para dejar salir a la gente que baja en esa estación, antes de entrar.
- Entrar y salir rápidamente, procurando no quedar cerca de las puertas, porque al cerrarse éstas automáticamente pueden aprisionar.
- Prepararse con tiempo para bajar.

### 3. Autobuses escolares.

Es obligatorio que todos los niños vayan sentados y que, al menos un adulto, aparte del conductor, se responsabilice y cuide del buen orden del transporte.

### 4. Coche particular.

Cuando se va en un vehículo particular, se deben cumplir también una serie de normas que son importantes para la seguridad de todos:

- Subir y bajar siempre por las puertas que queden al lado de las aceras.
- Procurar estarse quieto, sin moverse mucho y sin gritar ni jugar, puesto que se distraería el conductor y esto es muy peligroso.
- No apoyarse nunca en las portezuelas ni jugar con las manecillas de las mismas; podría abrirse la puerta y caer el niño a la carretera.
- No sacar la cabeza o el brazo por la ventanilla.
- No tirar fuera papeles ni otras cosas.
- Los niños deben viajar siempre en la parte de atrás de los coches. **NUNCA EN EL ASIENTO DELANTERO.**
- Los niños mayores de doce o trece años —depende de su compleción— deben ponerse el cinturón de seguridad, si viajan en la parte de delante o si en la parte de atrás los hay.
- Los niños más pequeños sólo se pondrán los cinturones de seguridad especiales para ellos. Nunca el que usan las personas mayores.

**(El cinturón de seguridad salva muchas vidas en caso de accidente. Hay que usarlo siempre en carretera, y es muy conveniente hacerlo también en ciudad. Los niños deben tener esto muy presente y recordárselo a los adultos.)**

## VI. EL CICLISTA

### 1. Sus peligros y responsabilidades.

La bicicleta es un vehículo con unas características muy particulares, porque el que la conduce es al mismo tiempo el que la impulsa, y porque, además, es un vehículo muy inestable y casi sin defensas para el que la monta. Es inestable porque sólo tiene dos ruedas, y está falto de defensas por no disponer de carrocería alguna que proteja al conductor, por lo que, en caso de accidente, las consecuencias suelen ser graves.

La bicicleta no es un juguete, es un vehículo, y su conductor tiene al circular por las vías públicas unas responsabilidades que cumplir, que pueden resumirse así:

- ser disciplinado
- ser prudente

Si no lo fuera, puede sufrir o provocar accidentes de suma gravedad. Por el contrario, su mejor protección consistirá siempre en el exacto cumplimiento de las normas de circulación.

### 2. Normas fundamentales.

#### a) CIRCULAR POR LA DERECHA.

- En zona urbana, lo más próximo posible a la acera, en línea recta y sin hacer eses.

- En carretera, por el borde derecho de la calzada.
- Cuando circulen varios ciclistas juntos, marchar en "fila india". Es decir, no ir en grupos ni emparejados, sino uno detrás de otro.

**b) VELOCIDAD ADECUADA.**

El dominio de la bicicleta depende en gran parte de un perfecto control de la velocidad.

La velocidad hay que aumentarla si hay que adelantar, y reducirla cuando se llega a los cruces de vías y antes de efectuar un giro.

Asimismo hay que detenerse:

- Ante las señales de tráfico que así lo indiquen.
- En los cruces, para dar preferencia a los vehículos que la tengan: **TIENEN PREFERENCIA LOS VEHICULOS QUE LLEGAN POR LA DERECHA.**
- Ante los transportes públicos detenidos para dejar subir y bajar a los viajeros.
- Ante los tranvías, los trenes, las ambulancias, los bomberos y los coches de policía, que **TIENEN SIEMPRE PREFERENCIA DE PASO.**

**c) ADVERTENCIA DE LAS MANIOBRAS.**

Todas las maniobras son peligrosas; por ello hay

que advertir a los demás, con anticipación, lo que se pretende hacer.

- Para advertir el **GIRO A LA DERECHA** se extiende el brazo derecho a la altura del hombro o se levanta el izquierdo.
- Para advertir el **GIRO A LA IZQUIERDA** se extiende el brazo izquierdo a la altura del hombro.
- Para advertir la **DETENCION** se extiende el brazo izquierdo, más bajo que el hombro, moviéndolo de arriba a abajo.

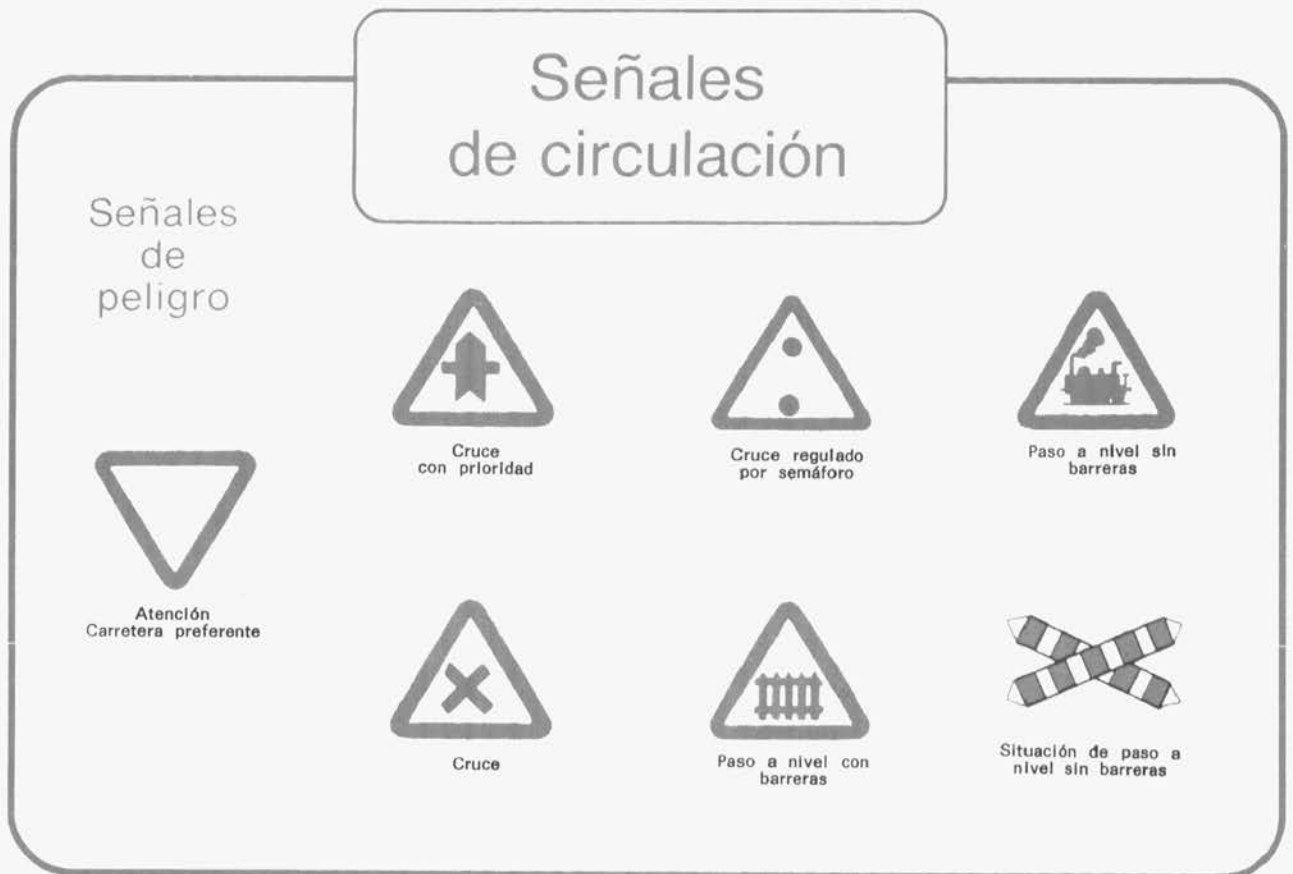
**d) GIROS.**

A la derecha:

- Acercarse lo más posible y con anticipación al borde derecho.
- Reducir la velocidad.
- Advertir con el brazo.
- Mirar a la izquierda vigilando los vehículos procedentes de la otra vía.

A la izquierda:

- Llevarlo a efecto según se indica en el gráfico y teniendo en cuenta que antes de ir de la posición a la B se debe observar que no viene ningún vehículo.



e) CAMBIO DE SENTIDO DE MARCHA.

(Giro completo)

Es esta maniobra muy peligrosa y que se debe hacer según el gráfico.

f) CRUCE DE PLAZAS Y GLORIETAS.

Las plazas y glorietas no se cruzan en línea recta; hay que rodearlas, dejando el centro a la izquierda y teniendo siempre en cuenta las señales y los semáforos.

g) ADELANTAMIENTO.

El adelantamiento es una de las maniobras más peligrosas que hay en la circulación; por tanto, el ciclista sólo debe adelantar en casos de absoluta necesidad:

- A vehículos detenidos (rebasar).
- A vehículos muy lentos.

Al hacer el adelantamiento se debe tener en cuenta:

- Se adelanta por la izquierda.
- Los ciclistas, sin embargo, pueden adelantar, bajo su propia responsabilidad, a otros vehículos por la derecha, siempre que haya un espacio libre cuyo ancho no sea inferior a DOS METROS entre el borde de la calzada y el vehículo adelantado.
- También se debe adelantar por la derecha a los tranvías, cuando sus vías se hallen situadas en el centro o a la izquierda de la calzada.

Para realizar el adelantamiento:

- Situarse detrás del vehículo que se pretende adelantar, a su izquierda y a una distancia prudencial.
- Comprobar, mirando adelante y atrás, que no vienen vehículos que impidan o hagan peligroso el adelantamiento.
- Advertir la maniobra, extendiendo el brazo izquierdo a la altura del hombro.
- Pedalear resueltamente (pero sin alocamiento), para que el adelantamiento dure lo menos posible.
- Volver a la derecha, indicándolo con el brazo izquierdo levantado y sin cerrar el paso al vehículo que hemos dejado atrás.

No se debe adelantar nunca cuando las circunstancias son dudosas o en las proximidades de lugares donde no hay visibilidad.

3. Prohibiciones.

Ya hemos dicho antes que la bicicleta es un vehículo con poca estabilidad y carente de la protección que supone la carrocería. Por ello se prohíbe al ciclista realizar aquellas acciones que pueden poner en riesgo su vida o provocar accidentes.

Las prohibiciones más importantes son:

- Soltar las manos del manillar, salvo para advertir las maniobras.

Señales de peligro



Curva a la izquierda



Badén - Firme irregular



Obras



Niños



Curva derecha-izquierda



Descenso peligroso



Piso deslizante



Cañada



Curva a la derecha



Curva izquierda-derecha



Estrechamiento de la calzada



Peatones



Animales sueltos

- Circular haciendo eses entre los vehículos.
- Agarrarse a otro vehículo para ser remolcado.
- Cargar la bicicleta con objetos que dificulten su manejo o la visión.
- Llevar a otra persona.

#### 4. Precauciones especiales.

— Con mal tiempo:

Cuando haya mucho viento, lluvia, hielo o nieve, la circulación en bicicleta, es muy peligrosa. Deberá evitarse siempre que sea posible. No obstante, si no hay más remedio que circular con situaciones meteorológicas desfavorables, deben tenerse en cuenta las siguientes precauciones:

- marchar con velocidad muy moderada.
- no cambiar bruscamente de dirección.
- mantener la dirección firme.
- no emplear los frenos bruscamente cuando hay lluvia, hielo, nieve, sobre todo el freno delantero solo, porque puede derrapar y deslizarse la bicicleta.

— Pavimentos peligrosos:

Cuando el suelo esté mojado o con arena, o con manchas de grasa, la bicicleta puede deslizarse provocando accidente; por tanto, hay que tener en cuenta las precauciones indicadas en el punto anterior.

También hay que tener mucho cuidado si en la

calzada hay railes de tren o tranvías, que suelen provocar con mucha frecuencia caídas a los ciclistas.

#### 5. La bicicleta.

##### a) CARACTERISTICAS.

El TAMAÑO de la bicicleta debe ser adecuado al del ciclista que la maneja. Si no es así, difícilmente podrá guiarla con comodidad y seguridad; una persona de gran estatura con una bicicleta muy pequeña, o un niño con una de gran tamaño, están expuestos constantemente a caídas y a ponerse en situaciones que acarreen desagradables consecuencias.

La ALTURA, la que permita al ciclista estar situado sobre el cuadro poniendo los pies en el suelo.

La LONGITUD, la que permita al ciclista tocar el manillar con los dedos mientras que el codo toca la punta del sillín.

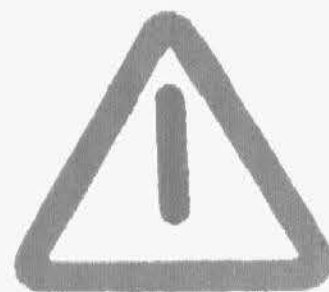
##### b) ELEMENTOS DE LA BICICLETA.

Uno de los elementos más importantes de la bicicleta son las LUCES. Para el ciclista, igual que para el peatón, lo importante de noche es tanto ver como ser visto. Por eso, sus luces deben ser potentes, bien situadas y limpias, teniendo la obligación de llevar las siguientes:

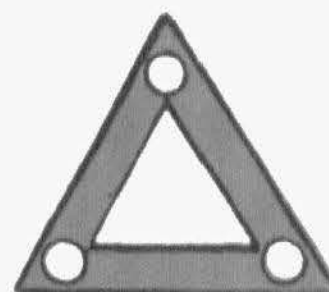
- Delante: una blanca o amarilla.
- Atrás: una roja y además un catadióptrico rojo.



Doble circulación provisional

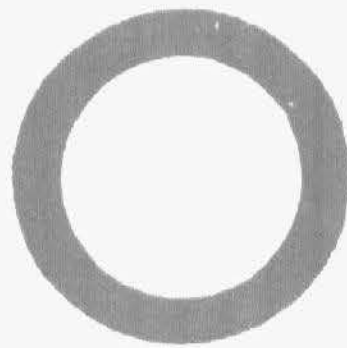


Peligro Indefinido

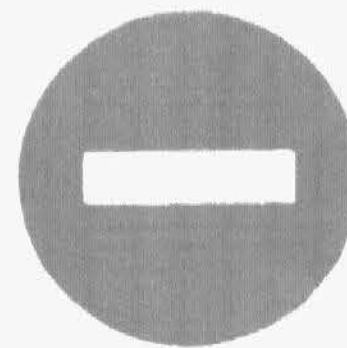


Situación de peligro

### Señales de prohibición y fin de prohibición



Circulación prohibida ambas direcciones



Dirección prohibida



Circulación prohibida a todos los vehículos automóviles, salvo motos sin sidecar



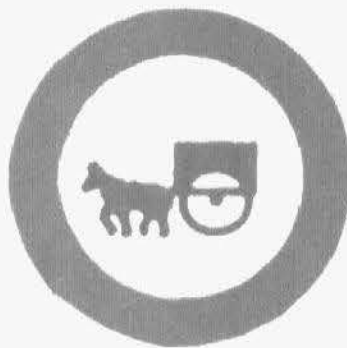
Circulación prohibida a motocicletas sin sidecar



Circulación prohibida a camiones con peso superior a 3.500 Kgs.



Circulación prohibida a bicicletas



Circulación prohibida a todos los vehículos de tracción animal



Circulación prohibida a peatones



Los otros elementos que exigen también un cuidado especial son los siguientes:

- manillar: apretado y con los puntos bien fijos.
- timbre: bien a mano y que suene.
- sillín: fuerte, bien sujeto y a la altura del manillar.
- cadena: tensada y engrasada.
- palomillas: apretadas siempre.
- ruedas: centradas y con todos los radios.
- radios: todos bien tensos.
- rodamientos: engrasados siempre.
- neumáticos: que se vea el dibujo de la cubierta; y la cámara, con presión suficiente, pero no excesiva.
- pedales: completos y engrasados.
- frenos: los cables ajustados, las zapatas que agarren y los tornillos apretados.

Todo buen ciclista se preocupa de tener su vehículo en condiciones porque sabe que de ello depende su seguridad.

Hay que procurar siempre que la ropa que lleve el ciclista no se enganche en la cadena.

## VII. SEÑALIZACION

Es evidente que en el transcurrir de la circulación se van presentando situaciones que hacen necesario el comunicar a los usuarios de las vías públicas que se acercan a lugares de peligro, y aclarar cuáles son

éstos para que acondicionen su marcha. Todo ello se hace por medio de señales, avisos, advertencias: SEÑALES DE TRAFICO.

Las señales de tráfico no sólo avisan peligros, sino que anuncian la necesidad de no efectuar determinadas acciones o, por el contrario, de hacer forzosa-mente otras.

Señales se hacen también los usuarios unos a otros para avisar sus cambios de dirección cuando van conduciendo, etc....

No cabe duda de que la circulación no sería posible, si no se hubiera establecido ese código de comunicación. Por ello, es muy importante conocer bien su significado, y por eso exponemos a continuación las más indispensables.

### 1. Señalización vertical.

Es la formada por el conjunto de carteles de diferentes formas y dibujos colocados verticalmente de frente a los conductores y peatones a lo largo de calles y carreteras.

Son las más numerosas.

Cada forma tiene un significado:

EL TRIANGULO significa PELIGRO

EL CIRCULO significa OBLIGACION o PROHIBICION



#### d) SEÑALES INFORMATIVAS.

Son las que indican la existencia de establecimientos o instalaciones de servicio y socorro, así como determinadas circunstancias o características de las vías públicas.

Unas tienen forma cuadrada o rectangular con fondo azul y letras en blanco, con símbolo sobre panel blanco.

Otras tienen forma de un cartel en el que señalan las direcciones de un empalme o cruce.

Las hay que tienen forma rectangular con punta de flecha e indican direcciones, o bien, sin esa punta, señalan la localización de lugares, poblaciones, etc.

#### e) SEÑALES LUMINOSAS.

Las más corrientes son los semáforos, cuyos colores nos indican lo siguiente:

- Rojo: PELIGRO
- Amarillo-naranja: PRECAUCION
- Verde: VIA LIBRE

Cuando hay una luz amarilla destellante indica la existencia de un cruce o cualquier otro motivo de especial precaución.

El CUADRADO y el RECTANGULO significa INDICACION

Lo primero para interpretar una señal es fijarse en su forma.

#### a) LAS SEÑALES DE PELIGRO:

Las señales de peligro (TRIANGULOS), tienen el borde rojo, el fondo blanco y el símbolo negro.

Los símbolos negros son los que nos dicen la clase de peligro con que podemos encontrarnos o nos vamos a encontrar más adelante.

Hay una excepción en la forma de colocar las señales de peligro, que tienen todas el vértice en la parte de arriba: es la señal de carretera preferente que, por el contrario, tiene el vértice hacia abajo y no dispone de símbolo negro.

#### b) SEÑALES PROHIBITIVAS.

Tienen la forma de un disco, un borde rojo con el fondo blanco y los símbolos de color negro. Son las que prohíben determinadas acciones.

#### c) SEÑALES IMPERATIVAS.

Tienen la forma de un disco, el fondo azul y los símbolos o letras en color blanco. Son las que obligan a determinadas acciones.

### Señales de obligación



Sentido obligatorio



Vía obligatoria para motocicletas sin sidecar



Vía obligatoria para vehículos de tracción animal



Obligación de detenerse en la intersección



Preferencia al sentido opuesto



Sentido de giro obligatorio



Vía obligatoria para camiones con peso superior a 3.500 Kgs.



Vía obligatoria para peatones



Obligación de ceder el paso en la intersección



Sentido obligatorio



Vía obligatoria para todos los automóviles, excepto motos sin sidecar



Vía obligatoria para bicicletas y ciclomotores



Velocidad mínima



f) SEÑALES DE LOS AGENTES DE CIRCULACION.

Las señales que hacen los agentes de la circulación se obedecerán siempre, aunque estén en contra de cualquier otro tipo de señal que exista en el mismo sitio.

Son:

VIA LIBRE:

Brazos en reposo a lo largo del cuerpo. El agente situado de perfil se entiende que no detiene la marcha.

ALTO:

- A los vehículos que vienen de frente: Brazo en alto con la palma hacia adelante.
- A los vehículos que vienen por detrás: Brazo extendido del lado de la circulación que debe detenerse.
- A todos los vehículos en las dos direcciones: Un brazo en alto y el otro extendido.

2. Señalización horizontal.

Por último existen también una serie de marcas en el pavimento.

Veamos las más importantes:

● EN ZONA URBANA (viñeta)

- líneas transversales:
  - de parada (A): no deben rebasarse mientras dure la detención.
  - paso de peatones (B): deben pasarse siempre con precaución.
- líneas longitudinales:
  - continuas: delimitan las vías en las calzadas de dos direcciones. No deben rebasarse nunca.
  - discontinuas: delimitan los carriles dentro de cada vía. Pueden rebasarse para adelantar.

● EN CARRETERA (viñeta)

- líneas longitudinales:
  - continuas: no deben rebasarse nunca.
  - discontinuas: pueden ser rebasadas para adelantar.
  - adosadas: pueden ser rebasadas, para adelantar, por los que estén en la situación de A. Prohibido a los que estén en la situación de B.

VIII. EL CONDUCTOR DEL AUTOMOVIL

Parece conveniente que el niño tenga una visión lo más general posible del tráfico y, sin duda, ésta quedaría amputada si no se le diera unos conocimientos,

Señales informativas de normas de circulación



Carretera con preferencia de paso en todas las intersecciones



Fin de carretera preferente



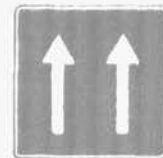
Autopista



Fin de autopista



Carril para vehículos lentos



Circulación paralela



Aparcamiento



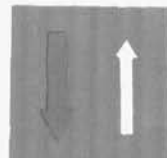
Velocidad máxima aconsejable



Fin de circulación paralela



Taxis



Prioridad en paso estrecho



Vuelta permitida



Hospital



aunque sean muy elementales, de la circulación de automóviles.

Esta es la única razón por la que se desarrollan las normas de circulación citadas.

No es, por tanto, el crear niños-conductores, sino niños conocedores de las posibles acciones de los conductores y, por ello, preparados para sumirse en el tráfico con elementos de juicio bastantes para salir airosos de la prueba.

#### LA CIRCULACION DE AUTOMOVILES.

La circulación de automóviles tiene unas normas muy precisas a las que los conductores tienen que someterse necesariamente pues, en caso contrario, el caos sería constante en las calles y carreteras.

Las más importantes son:

- Los vehículos deben circular por la derecha según el sentido de su marcha.
- Deben guardar una distancia prudente con el coche que les precede, para poder detenerse en caso necesario sin que haya colisión.
- Cuando vayan a cambiar la dirección, indicarán la maniobra con antelación colocándose en el extremo del lado al que hayan de desviarse.
- Respetarán todas las señales de tráfico, así como las de los Agentes encargados del mismo.

Cuando el semáforo se ponga verde para los vehículos, éstos deben arrancar con prudencia.

- En los cruces y bifurcaciones, cederán siempre el paso a los vehículos que vengan por su derecha.
- Los tranvías tienen preferencia siempre en los cruces.
- Cuando vayan a efectuar las maniobras de salida, estacionamiento, marcha atrás, cambios de sentido o dirección, esperarán a que los demás vehículos efectúen sus recorridos sin obligarles a llevar a cabo desviaciones en su marcha.
- Deben ser dueños, los conductores, del movimiento del vehículo, en todo momento, cuidando de moderar la marcha en:

- Cuando exista poca visibilidad.
- Al acercarse a cruces, estrechamientos, curvas, etc.

- Deberá sujetarse la velocidad del vehículo a los límites que existan en cada lugar.
- Adelantarán a los demás vehículos por la izquierda cuando el camino esté libre y no haya peligro de choque con otro.
- Llevarán los sistemas de alumbrado en perfectas condiciones y encenderán éste, desde la puesta del sol a su salida, o cuando las condiciones climatológicas así lo aconsejen.

Todo conductor debe someter su conducta a las

#### Señales indicadoras de servicios complementarios



Puesto de socorro



Surtidor de gasolina



Lugar pintoresco



Monumento nacional

#### Señales de orientación



máximas siguientes, que son las que presiden una circulación correcta, fluida y segura:

**1. Cada uno en su sitio:**

Normalmente, por la derecha o, mejor aún, la derecha de la derecha. Esto también significa, por supuesto, guardar las distancias de seguridad, respetar el propio carril, etc.

**2. No sorprender:**

Es decir, advertir en cada caso las propias intenciones, con la debida antelación y claridad.

**3. No dejarse sorprender:**

Prever en todo momento el posible comportamiento peligroso de los demás y estar preparados para obrar en consecuencia.

**4. Llevar la velocidad adecuada:**

Adecuada al vehículo, la vía, la señalización, el tráfico y... el propio conductor.







Estos ejercicios están enumerados en forma no exhaustiva, pudiendo efectuarse una gran variedad aparte de los expuestos o combinando algunos de ellos.


- Dentro de la misma aula efectuar simples ejercicios de comportamiento frente a las señales luminosas (semáforos), haciendo calle con las mesas y pupitres.
- Idem. id. frente a las señales manuales.
- Trabajos manuales consistentes en la construcción de señales, teniendo especial cuidado con las formas y colores de las mismas.
- Colocación de las señales en paneles con los nombres de éstas rotulados.
- Comentar el camino de casa a la escuela: peligros que se presentan, señales existentes, con su significado y su clasificación, etc.
- Comentar los derechos y deberes del peatón, del ciclista, y del viajero.
- Comentarios sobre la bicicleta: dotación y funcionamiento.
- Comentarios sobre la mano a seguir en la circulación, señales más importantes, etc.
- Buscar escritos, fotografías, comentario de un tema de tráfico en una publicación y desarrollarlo a través de redacciones y coloquios.
- Comentar el tráfico y los peligros existentes en los alrededores de la escuela: ejecutar un plano en la pizarra colocando las señales, la intensidad mayor de circulación, etc.

ANEXO


A modo orientativo, se indican una serie de ejercicios prácticos que pueden llevarse a cabo como aplicación de las enseñanzas viales (según edades).

## Señales luminosas











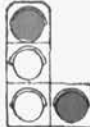
Peligro de incendio




Via libre al frente



Atención: cambio próximo




Alto al frente, giro a la derecha



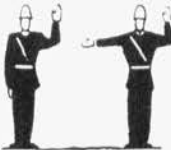
Dirección prohibida

## Agentes de circulación




a a

Via libre




b b

Alto




c

Parar al borde



b

Alto



c

Parar al borde

# ORIENTACIONES

## PEDAGOGICAS

4

---

Por  
**José María  
Zapater Cornejo**  
Inspector  
de  
Enseñanza  
Primaria

---



### SOBRE

## PROGRAMACION DE LA EDUCACION VIAL

En las orientaciones pedagógicas para la Educación General Básica de 2 de diciembre de 1970 se dice al hablar de los objetivos generales que este nivel educativo tiene por finalidad una formación humana y científica, fundamentalmente igual para todos, adaptada a las aptitudes y diferencias individuales y *adecuada a la sociedad de nuestro tiempo*. El dinamismo de la sociedad actual, caracterizada fundamentalmente por un ritmo acelerado de

cambio, exige adaptación y creatividad. Por consiguiente, la institución escolar, ha de responder al reto de la sociedad; no puede permanecer extraña e indiferente ante aquellos problemas que se le plantean al hombre en nuestros días. Y uno de los problemas, complejo, que caracteriza la vida moderna, es el de la circulación.

La Escuela si quiere ser verdaderamente moderna ha de prepa-

## EN LA E. G. B.

rar a sus alumnos para que sepan dar soluciones adecuadas a los problemas que plantea la circulación, informándole de los riesgos que corre, de las reglas que debe respetar, de los deberes que tiene consigo mismo y con los demás usuarios de la calzada. La importancia del tema es evidente. De aquí que esta tarea, yo diría responsabilidad que tiene la insti-

tución escolar, no debe dejarse a la improvisación, sino que requiere una cuidadosa programación (1).

En este breve trabajo nos proponemos ofrecer al profesorado unas orientaciones mínimas que le faciliten la tarea de preparar a los alumnos de Educación General Básica en la consecución de aquellos objetivos que consideramos fundamentales para comprender el complejo fenómeno de la circulación y llegue a ser un buen usuario de la calzada. Para ello comenzaremos por establecer los objetivos generales de la educación vial; realizaremos algunas reflexiones en relación con los niveles que a nuestro juicio conviene establecer para la consecución progresiva de los mismos, indicaremos algunas ideas en torno al método más conveniente a esta materia y una serie de sugerencias sobre actividades y recursos didácticos que la experiencia viene demostrando son realizables en nuestros Centros.

#### **Objetivo general de la educación vial**

Estimamos que el objetivo general de la educación vial debe ser la formación o desarrollo en nuestros alumnos de una conciencia vial. En el desarrollo de esta conciencia vial entran, a nuestro juicio, de acuerdo con la moderna concepción del aprendizaje, tres componentes esenciales:

a) *Conocimientos* relativos a la calzada y normas de circulación. Son el conjunto de nociones, informaciones, saberes que nuestros alumnos deben asimilar en relación con la circulación.

b) *Voluntad* de contribuir a la seguridad y a la fluidez de la circulación, observando en cada circunstancia las normas del Có-

digo. Constituye el conjunto de actitudes, intereses, valores y elementos de juicio que predisponen al cumplimiento de la norma.

c) *Capacidad operativa* necesaria para observar la norma. Constituye el conjunto de hábitos, destrezas, habilidades, etc. que la ejecución de la norma o determinado comportamiento requiere.

Es necesario para la formación de una conciencia vial en nuestros alumnos, el desarrollo armónico de los tres componentes enunciados. Prescindir de alguno de ellos supondría dejar truncada esta formación. Y es que para que exista realmente modificación del comportamiento no basta "saber" en el sentido intelectualista de estar en posesión de un conocimiento. Este saber sólo podrá traducirse en acción y en comportamiento efectivo si se integra con un "saber hacer" y sobre todo con un "querer hacer".

#### **Niveles a considerar en la educación vial.**

La consecución de este objetivo requiere de un tiempo, de unos contenidos cuidadosamente dosificados en función de las necesidades del alumno como usuario de las vías. Es algo evidente que la mayoría de nuestros alumnos, desde la más tierna edad, son usuarios de las vías y, en consecuencia, necesitan desde muy temprano aprender a comportarse en ellas. De aquí que esta materia no pueda ni deba ser rigidamente dividida en partes como puede hacerse en otras disciplinas, ya que, además, en todo lo que hace referencia al comportamiento, no hay nada que lo que conozca el adulto que no deba ser conocido en alguna medida también por el niño o el adolescente. Por otra parte, en las vías, todos los transeúntes tienen los mismos deberes y todos corren los mismos riesgos.

La necesidad de ordenar y diferenciar las exigencias de apren-

dizaje surge más bien en función de lo que el alumno ha de realizar como usuario de las vías, es decir, en relación a las características de su campo de acción. La diferencia consistirá, sobre todo, en acentuar aquellas partes que son para el alumno más vitales.

Teniendo en cuenta este criterio, debemos ocuparnos primero del alumno como peatón, después como ciclista o ciclomotorista, etc. sin perder de vista que ninguna de tales acentuaciones excluye los demás sectores de la materia, que deberán ser igualmente tratados, si bien en menor medida, porque el fenómeno de la circulación hay que concebirlo en cada edad en su realidad efectiva, es decir, como conjunto de elementos con frecuencia en conflicto entre sí y, por supuesto, interdependientes.

Por ejemplo, el comportamiento del peatón puede ser visto como hecho aislado si se trata de enseñar a circular sobre una acera donde no puede haber más que peatones; pero cuando se enseñan las normas que hay que seguir para atravesar una calle transitada por vehículos, en la escena del peatón entran el ciclista, el motociclista, el automovilista, etc. y, por consiguiente, el niño que circula a pie, debe conocer las posibilidades y limitaciones de los restantes usuarios, sus deberes y derechos, al menos los que se relacionan con el peatón.

Dicho esto podríamos establecer en la Educación General Básica tres ciclos para la educación vial que sirvieran de pauta, a título experimental, para nuestra programación.

#### **Primer ciclo (1.º, 2.º y 3.º nivel de E. G. B.)**

La actuación en este primer ciclo se dirigirá fundamentalmente a desarrollar el comportamiento adecuado del PEATÓN. Para ello, al término de este ciclo el alumno debería estar en posesión de las nociones, hábitos, y

(1) Un estudio más amplio sobre este tema puede verse en "La Educación Vial, aspectos didácticos" de Miguel y José M.ª Zapater, Ed. B. A. E. Hermandad de Inspectores, Madrid.

actitudes que se enumeran a continuación:

— Hábitos de observación: distinción de sonidos, colores, apreciación de distancias y magnitudes.

— Hábitos psicomotores relacionados con la educación física: movimientos de orden, marchas regulares, sentido y ritmo de la marcha (derecha, izquierda, adelante, atrás, moderar la marcha, acelerar, etc.), con acompañamiento de señales acústicas y luminosas.

— Hábitos de circulación correcta dentro del edificio escolar.

— Hábito de responder prontamente a señales visuales y sonoras.

— Hábitos de dominio de sí y control emotivo.

— Nociones elementales de la calzada en la ciudad.

— Normas de circulación del peatón dentro de la ciudad: en la acera, cruce de calzada, plazas, pasos señalizados con semáforos y con guardia de circulación, pasos "cebra". Hábitos correspondientes. Actitudes de respeto a las normas, actitudes de prudencia, actitudes favorables hacia los agentes de circulación, etc.

— Conocimiento de las señales de circulación más necesarias al peatón. Hábitos y actitudes correspondientes.

— Nociones elementales de la carretera.

— Normas elementales sobre circulación de peatones por la carretera. Hábitos y actitudes correspondientes.

— Hábitos de cortesía y buena educación: ceder el paso a las personas mayores, ayudar a los ancianos y desvalidos, no tirar desperdicios al suelo, respetar los vehículos aparcados, etc.

— Recomendaciones y consejos dictados por la prudencia, in-

sistiendo sobre todo, en los peligros inherentes al juego sobre la calzada y en el comportamiento a tener a la salida de la Escuela.

En cuanto al método a seguir en este ciclo debe huirse de toda sistematización. La observación y reflexión sobre la realidad de la circulación ha de ocupar un lugar importante, promoviendo actividades de expresión relacionadas con sus propias experiencias, tales como conversaciones, dibujo, trabajo manual, composición, etc.; deben aprovecharse al máximo los intereses ocasionales y los ejercicios prácticos de las normas que tendrán carácter de juego.

### Segundo ciclo (4.º y 5.º niveles)

La actuación en este segundo ciclo se dirigirá fundamentalmente a desarrollar el comportamiento adecuado del *ciclista*. Para ello, los alumnos, al término de este ciclo, deberían estar en posesión de las siguientes nociones, hábitos y actitudes:

— Hábitos de observación, insistiendo principalmente en la medición de distancias, tiempo invertido y percepción de la velocidad.

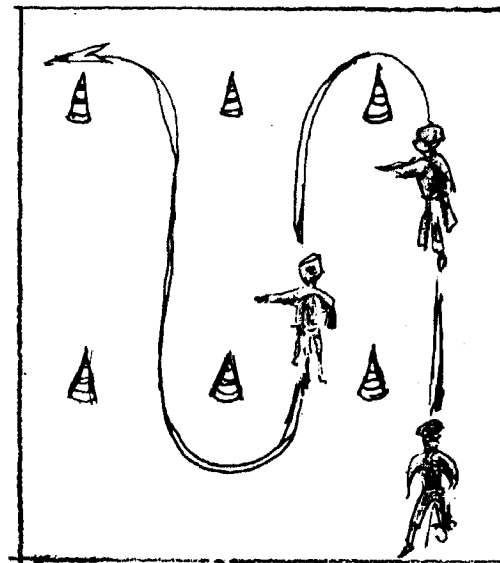
— Insistir en las nociones, hábitos y actitudes del ciclo precedente.

— Conocimiento de la bicicleta, sus partes y funcionamiento.

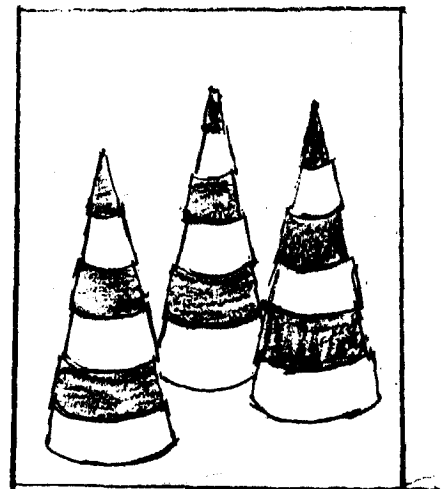
— Hábitos de conducción de la bicicleta.

— Normas de circulación con bicicleta: mano a tener, velocidad, adelantamiento; cruces, curvas, prioridad. Hábitos de comportamiento correspondientes. Actitudes de colaboración, prudencia, previsión, etc.

— Conocimientos de los errores e imprudencias que debe evitar, los peligros que existen en la calzada, los que pueden provenir de otros usuarios y de circular en la noche.



Ejercicios prácticos con la bicicleta



Jalones

— Normas sobre conducción de animales y la circulación de vehículos agrícolas (insistir más en las zonas rurales). Hábitos y actitudes correspondientes.

— Conocimiento de las señales verticales, horizontales y luminosas. Hábitos de comportamiento y actitudes ante ellas.

— Desarrollo de la capacidad de autocontrol y sentido de la circulación mediante juegos y deportes.

# ARCHIVO DE LA PALABRA



Voces originales de personalidades relevantes de las Ciencias, las Letras y la Política, grabadas en "cassette".

Cada "cassette" puede contener una o varias voces.



En Venta:

- N.º 2 GARCIA PAVON  
IGNACIO ALDECOA
- N.º 6 DAMASO ALONSO  
LEOPOLDO PANERO  
J. RAMON JIMENEZ  
GABRIEL CELAYA  
BLAS DE OTERO
- N.º 7 CLAUDIO RODRIGUEZ  
RAFAEL MORALES  
JOSE HIERRO
- N.º 8 PEMAN  
LUCA DE TENA  
MIGUEL MIHURA  
BUERO VALLEJO



- N.º 9 CAMILO JOSE CELA
- N.º 14 JOAQUIN RODRIGO  
OSCAR ESPLA  
SAINZ DE LA MAZA  
TOMAS MARCO  
LUIS DE PABLO  
CRISTOBAL HALFFTER
- N.º 19 MIGUEL DELIBES
- N.º 20 ZUNZUNEGUI
- N.º 22 GARCIA SERRANO
- N.º 23 SANCHEZ SILVA
- N.º 24 FERNANDEZ FLOREZ  
MANUEL HALCON  
VINTILA HORIA  
TOMAS BORRAS

Precio de cada "cassette": 200 Ptas.



SERVICIO DE PUBLICACIONES DEL  
MINISTERIO DE EDUCACION Y CIENCIA

Ciudad Universitaria. Madrid-3 Tel.4497700

En cuanto al método cabe decir que conviene desarrollar los contenidos con una inicial sistematización, integrando los conocimientos y conductas del ciclo precedente. El conocimiento de las normas debe presentarse como una conquista personal de los alumnos que, guiados por el profesor, realizarán observaciones, investigaciones, experiencias y reflexiones sobre la realidad compleja de la circulación, aprovechando el interés natural de los alumnos por la calzada y la circulación. El trabajo manual debe intensificarse; los ejercicios prácticos en el patio de la Escuela ocuparán también un lugar importante para una mejor comprensión de la norma.

### Tercer ciclo (6.º, 7.º y 8.º nivel)

La actuación en este tercer ciclo debe continuar insistiendo en el comportamiento del alumno como ciclista, pero ampliando el tratamiento al de los conductores de otros vehículos sobre todo en aquellos aspectos que hagan relación al comportamiento del *ciclista*. Al final de este ciclo, los alumnos deberían estar en posesión de los siguientes conocimientos, hábitos y actitudes:

— Evolución de las vías y de los medios de transporte.

— Conocimiento de las señales de peligro, de prohibición, de obligación, indicadoras, señales sobre la carretera.

— El agente de circulación. Semáforos. Pasos a nivel.

— Vehículos. Conocimientos generales. Comportamiento.

— Conductores. Edad para conducir los vehículos a motor. Comportamiento: mano a tener, velocidad, cambio de dirección, distancia de seguridad entre vehículos, prioridad, adelantamiento, señales acústicas y luminosas, deberes hacia los otros usuarios, deberes respecto a los agentes municipales de circula-

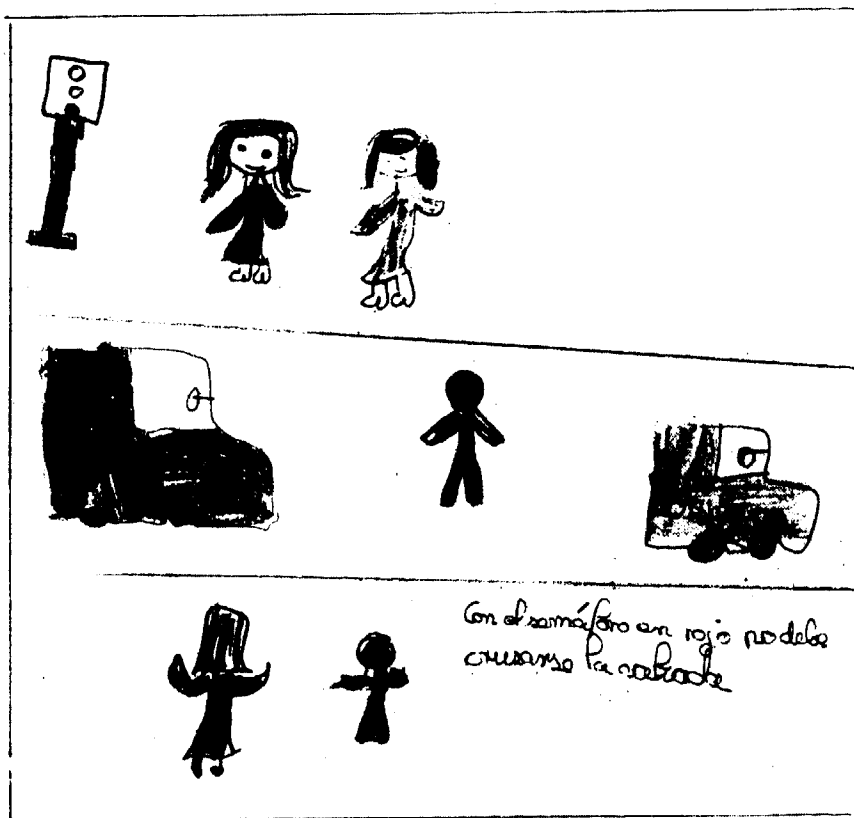
ción y Guardia Civil de Tráfico; deberes con los accidentados. Hábitos y actitudes correspondientes.

— Sanciones.

— Responsabilidad de los conductores y propietarios de vehículos.

— Seguros. Trámites a seguir para obtener el resarcimiento de los daños.

Los contenidos se desarrollarán con mayor profundidad y sistematización. Junto a las actividades que se vienen realizando en los ciclos precedentes adquirirá especial importancia las construcciones del material relacionado con la circulación (vehículos, señales, semáforos, agente de circulación, parque de tráfico, etc.) en las clases de pre-tecnología; y en los ejercicios y demostraciones prácticas con-



viene introducir la competición para hacerlas más vivas e interesantes.

**Sugerencias sobre posibles actividades de observación e indagación.**

El contenido de las normas de circulación y el de los elementos de mecánica de los vehículos, adaptado al nivel de cada clase, pueden ser objeto de múltiples actividades, que hagan interesar a los alumnos por el complejo fenómeno de la circulación.

La historia de la calzada, por ejemplo, puede dar motivo para una serie de conversaciones, observaciones e indagaciones muy provechosas, como parte del estudio del ambiente. En muchos lugares pueden encontrarse calzadas de distintos tipos, desde la más primitiva formada por senderos de tierra apretada por el continuo pasar de hombres y animales, a la moderna carretera pavimentada. No es raro que el ambiente ofrezca la posibilidad de ver algún ejemplar o resto de

calzadas o puentes romanos y medievales, etc.

Las actividades de observación y búsqueda en este campo deben prolongarse con otras de expresión a través de composiciones, dibujos, construcciones, y otras de medición, cálculo, comparaciones, a través de las cuales, el alumno puede alcanzar otros objetivos educativos.

Observaciones e investigaciones pueden realizarse en torno a las señales de circulación, al comportamiento de peatones y conductores, en torno a los varios tipos de vehículos y sus posibilidades, la red de carreteras y todo aquello que pueda ayudar a ilustrar del modo más completo posible la calzada en su compleja realidad como uno de los factores fundamentales de la civilización, como algo palpitante y vivo, producto del genio humano y que contribuye a enriquecer la vida del hombre.

Con este enfoque estaremos contribuyendo a la formación de esa conciencia vial de que habíamos al principio; estaremos formando en nuestros alumnos una mentalidad que sienta el problema de la circulación como uno de los aspectos de la civilización tecnológica y, por consiguiente, como problema propio de cada hombre de nuestro tiempo para el que debemos prepararnos.

A título de sugerencia se exponen a continuación una serie de actividades de observación e indagación que pueden tener cabida en la programación de la educación vial.

— Observa y describe una calzada rural: ¿Cómo es de larga? ¿Cómo es de ancha? ¿Qué vehículos circulan por ella? Etc.

— Observa y describe la calzada que pasa por delante de la Escuela. ¿Qué nombre tiene? ¿Cómo está pavimentada? ¿Está dotada de aceras? ¿Con qué otras calzadas enlaza?

— Consulta el plano de tu ciudad y localiza tu casa y la escuela. ¿Qué calles recorres para venir a la Escuela? ¿Qué lugares te parecen más peligrosos y por qué?

— Durante tus paseos observa un sendero: ¿Cuáles son sus características? ¿Piensa sobre cómo se ha podido formar y por qué?

— ¿Tienes ocasión de observar un puente muy antiguo? ¿Cuáles son sus características? Compáralas con las de otro puente más moderno. Haz un dibujo que exprese tus observaciones.

— ¿Has tenido ocasión de observar un sendero en una zona llana y en una zona de montaña? ¿Qué diferencias encuentras?

— ¿Tienes ocasión de ver cómo se construye una carretera? Consulta a las personas que puedan facilitarte información: capataces, directores de obra, etc. Refleja esta información en tu cuaderno de trabajo, e ilústrala con dibujos y esquemas.

— Observa el comportamiento de los conductores y peatones en la calzada que habitualmente recorres. ¿Cuáles son tus impresiones? ¿Se atienen a las normas de circulación que conoces? ¿Se observan actitudes de prudencia, de cortesía, etc.? Elabora un informe con tus observaciones.

— Entrevista a un ciclista y pregúntale lo que piensa de un automovilista en cuanto se relaciona con él en la carretera.

— Entrevista a un automovilista y pregúntale lo que piensa de los peatones y de los ciclistas en cuanto se relaciona con ellos en la calzada.

— Observa las señales colocadas en las vías que frecuentas. ¿Qué significación tienen? ¿A qué usuario de la vía se dirige fundamentalmente? Diséñalas en tu cuaderno y al lado de cada diseño contesta a las preguntas.

— ¿Qué te sugiere una señal de peligro? ¿Conocer algún lugar donde hayan colocado una de estas señales? Describe en tu cuaderno los posibles peligros por los que se necesita la citada señal.

— Entrevista a una persona de edad y pregúntale cómo se viajaba antes de aparecer el automóvil. Redacta un informe con los datos e ideas que recojas.

— Consulta un mapa de carreteras. Fíjate en los distintos tipos de carreteras y su notación con símbolos distintos, localiza puertos de montaña, distancias de unas poblaciones a otras. Cualquier duda que tengas te la aclarará el profesor.

— Qué vehículos pasan por la calzada de casa o de la escuela. Haz una relación de los distintos modelos y marcas que conozcas.

— Qué sugerencias podrías proporcionar a la autoridad competente para mejorar la circulación en el lugar donde habitas.

— Observa el comportamiento de tus compañeros en el autobús escolar. ¿Se cumplen las normas dadas por el Colegio al subir al vehículo, en relación con la portezuela; en el interior del vehículo, en relación con las ventanillas, etc.? ¿Qué sugerencias a tus compañeros para mejorar el comportamiento en el autobús y disminuir los riesgos?

— Piensa por un momento lo que podría ocurrir si se prescindiera en la circulación de las señales que hay colocadas en los distintos lugares. Escribe tus impresiones en el cuaderno.

— En equipo de 4 ó 5 alumnos, hacer el itinerario para una excursión o viaje fin de curso que deseéis hacer. Indicar las distancias entre las localidades más importantes a visitar, puertos de montaña y ríos que tendréis que atravesar, etc. (2).

(2) Miguel y José M.ª Zapater: Educación Vial. Edit. Anaya, 1966.



**Sugerencias sobre posibles actividades de conversación para el desarrollo de actitudes y hábitos de prudencia, cortesía y buena educación.**

Además de las normas de circulación, el comportamiento en la calzada viene determinado también por una serie de normas de buena educación, que sin venir fijadas rigidamente en un código, forman parte desde antiguo de las costumbres de todo pueblo civilizado. Estas normas son muy importantes porque vienen a dar a la vida de las vías públicas un tono muy particular de serenidad, recíproca tolerancia y de cortesía. De aquí la necesidad de introducir actividades que contribuyan a interiorizar estas normas en el alumnado.

Estas actividades deben ser desarrolladas con la más viva participación de los alumnos, bien entablando con ellos un verdadero diálogo, ya aprovechando sucesos ocasionales que pueden dar lugar a la reflexión y a la autocritica del propio comportamiento.

Posibles temas de conversación: (3)

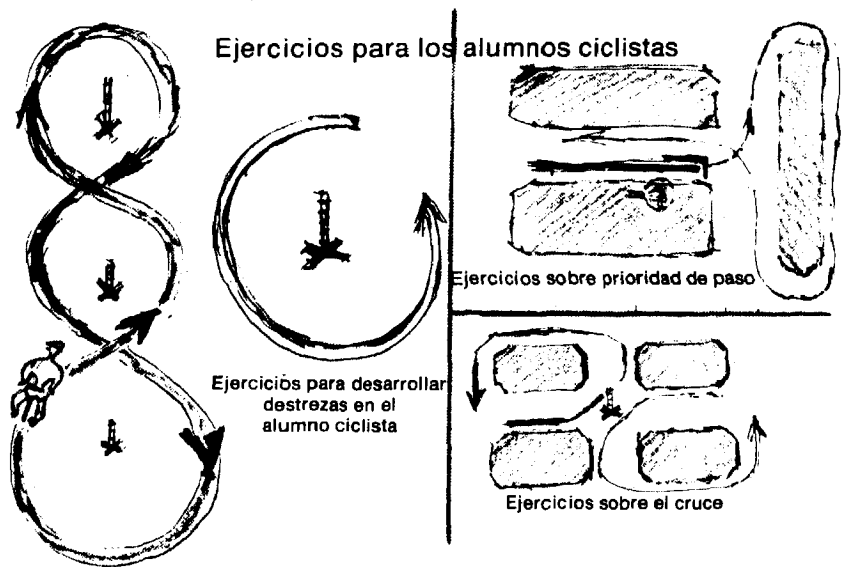
— La calzada es de todos y cada transeúnte tiene el deber de respetar a los otros y el derecho de ser respetado.

— Jugar en la calzada es signo de mala educación porque se enoja a los peatones que transitan al causarles molestias, pero además es muy peligroso porque con la obsesión del juego, los niños se vuelven fácilmente imprudentes, dando lugar a frecuentes accidentes.

— Cada transeúnte es responsable de tener limpia la calzada. Los desperdicios que los mal educados arrojan a la calzada pueden ocasionar peligrosas caídas.

— Las señales de circulación

(3) Cfr. Miguel y José M.º Zapater, ob. cit. y Jefatura Central de Tráfico: Cartilla Vial I; La aventura del Tráfico.



son un bien de todos los ciudadanos. Por eso hay que respetarlas, impidiendo cualquier acción que pueda deteriorarlas.

— Respetar los animales que se encuentren en la calzada.

— Ayudar a quien lo necesite: niños, ancianos, inválidos...

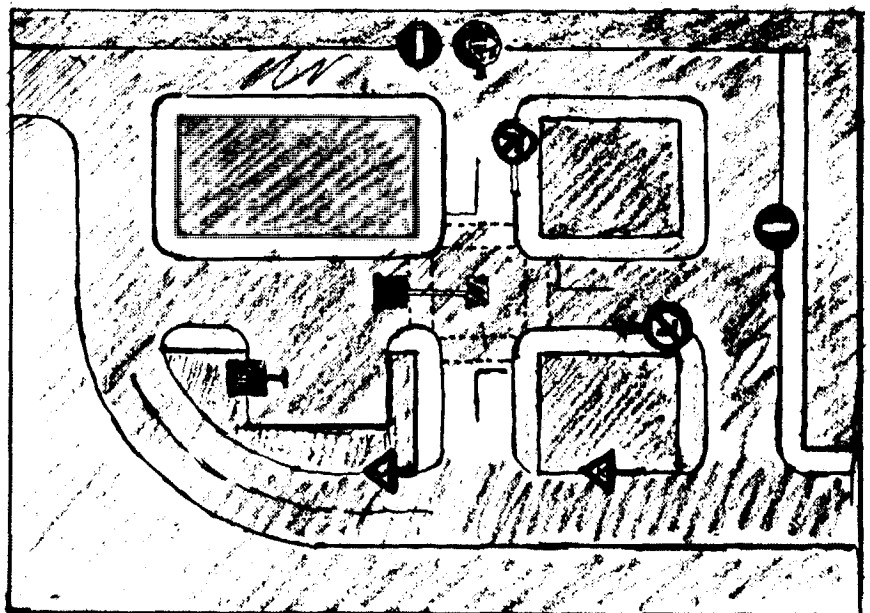
— No llevar animales sueltos, ya que pueden ser atropellados, causar molestias a los demás o provocar accidentes.

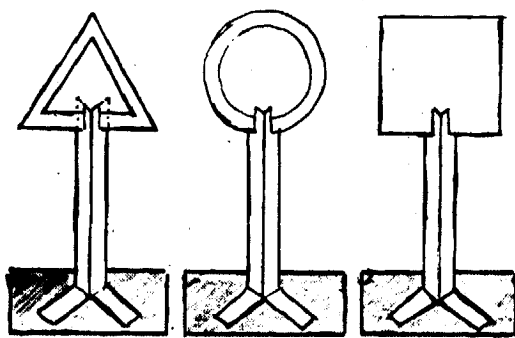
— Cuando se camina por la calzada, debe ponerse la máxima atención a fin de no molestar a los demás transeúntes.

— Cómo se saludan los amigos, conocidos y superiores.

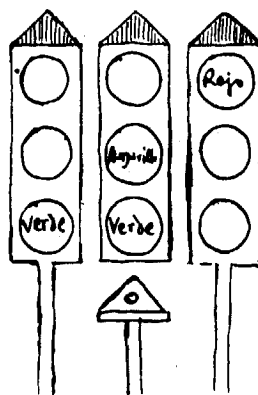
— Cómo comportarse cuando un transeúnte pide información.

— Cómo comportarse cuando pasa la Bandera Nacional.





Construcción de señales



Construcción de semáforo

Reproduciendo en el patio las situaciones del tráfico que interesen pueden practicarse ejercicios para atravesar una calzada, una plaza; ejercicios de vuelta a la derecha y a la izquierda del ciclista, ejercicios sobre prioridad, ejercicios sobre cruces de calzadas, cruce con semáforos, cruce con agente de circulación, etc. Ver alguno de ellos en la figura ...

Los ejercicios pueden ser muy variados en el *parque infantil de tráfico* que puede reproducirse en el patio de no pocos Colegios o, sino fuera posible, en una *maqueta* del mismo. En ésta pueden recogerse una amplia gama de situaciones con todo realismo y verosimilitud. Alguno de los ejercicios que pueden realizarse son:

— Después de haber quitado todas las señales de tráfico, asignar a un grupo de alumnos la tarea de volverlas a colocar en su sitio.

— Encargar a un grupo de alumnos coloquen sobre la calzada y las aceras peatones y vehículos, cuyas posiciones sean correctas en relación con las señales de circulación.

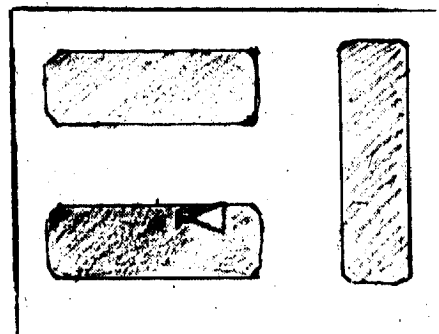
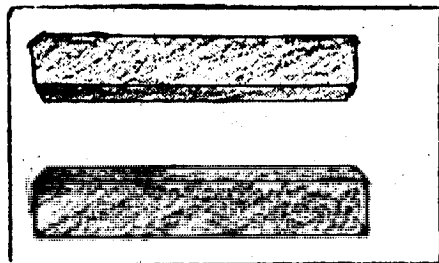
— Después de haber colocado algunos vehículos en posiciones erróneas encargar a los alumnos que descubran los fallos y expongan las razones de los mismos.

— Hacer lo mismo con señales mal colocadas.

— Describir todas las señales colocadas en la maqueta y exponer el comportamiento que aconsejan o prescriben.

#### Recursos didácticos.

La característica más nueva y renovadora de la educación vial viene dada por su necesario dinamismo. Su aprendizaje, como se reduce de todo lo expuesto, reclama el movimiento, la actividad práctica, las experiencias vivas.



Carteles con distintos recorridos para ejercicios prácticos

#### Algunas sugerencias sobre actividades prácticas que pueden realizarse en la Escuela.

No existe la menor duda en que el lugar donde verdaderamente se aprende a circular es la propia vía (carretera, calle, etc.). Sin embargo, la complejidad y peligrosidad del tráfico moderno justifican la oportunidad de una serie de ejercicios que completan y clarifican las propias experiencias de los alumnos. Los ejerci-

cios de aplicación de las normas del Código de Circulación, realizados en un ambiente artificial como es el organizado en el Centro, tienen por objetivo no tanto enseñar a circular cuanto presentar a los alumnos con claridad y simplicidad situaciones de la circulación para promover la reflexión sobre el comportamiento que hay que adoptar en las variadas circunstancias y analizar las razones que lo aconsejan o lo imponen.

La lección teórica tiene muy pocas posibilidades en este campo. Esto reclama, en cierta medida, una dotación de recursos didácticos apropiados que pueden y deben ser construidos por los mismos alumnos en tiempo dedicado a trabajo manual y pretecnología. Con ello fácilmente se comprenderá que nos encontramos en la línea de una pedagogía moderna, activa, que convendría se transfiriera al desenvolvimiento de toda la labor escolar.

Dados los medios de que van disponiendo actualmente los Centros, y con la habilidad e imaginación de alumnos y profesores, pueden producirse los recursos indispensables para desarrollar ejercicios y demostraciones sobre las normas de circulación: carteles que reproduzcan recorridos diversos en el tráfico; semáforos; taburete o tarima para el alumno-agente de circulación; columnas o jalones para usos diversos; señales; maqueta de un parque de tráfico, etc. Obsérvense algunos modelos que se indican a título de sugerencia.

Especial importancia nos merece como recurso didáctico el *cuaderno individual de educación vial* y la inclusión en el *periódico escolar* de una página dedicada al tema de la circulación. Todas las observaciones e indagaciones base, como hemos visto, de toda reflexión y expresión, puede ser estimulada y explotada con provecho a través de este cuaderno de trabajo, donde debiera quedar reflejada toda la actividad realizada en este campo. El cuaderno estimamos que es particularmente indicado para concentrar los intereses de los alumnos sobre los problemas de la circulación con cierta sistematización. Por ello es aconsejable su utilización en los cursos 6.º, 7.º y 8.º de E. G. B.

En el **periódico escolar** podrían figurar, al lado de breves noticias sobre la vida de la calzada, ilustraciones gráficas sobre normas de comportamiento.



CUADERNOS DE ACTUALIDAD ARTISTICA

8

## LAS ORQUESTAS NO ESTATALES SU PROBLEMÁTICA

Vº DECENA DE MUSICA EN SEVILLA 1.973

precio 100,- pts



SERVICIO DE PUBLICACIONES DEL MINISTERIO DE  
EDUCACION Y CIENCIA — Ciudad Universitaria,  
Madrid-3.



LA CALLE Y LOS NIÑOS

# diccionario ideológico de educación vial

Por  
**Maximino Sanz**  
Director del Colegio  
San Ildefonso,  
de Madrid

5

1.ª Parte: El A, B, C a nivel E. G. B.

**AUTOMOVIL.**—("El Niño y el...") XIII Curso Infantil de Verano que, con este título, organizado por el Ayuntamiento de Madrid y patrocinado por el Ministerio de la Gobernación, se celebró en Benicasim (Castellón) en julio-agosto de 1973. Asistieron alumnos de las Escuelas Municipales y, principalmente, del Colegio de San Ildefonso. Como resultado del desarrollo del mismo se elevaron a las autoridades las conclusiones siguientes:

1.ª *Ante la gravedad de los accidentes de tráfico y en considerable aumento de las víctimas infantiles, así como en otro aspecto estimando la necesidad de comenzar en la infancia la formación del futuro conductor y permanente peatón se sugiere al*

*Gobierno de la Nación que haga cumplir el artículo 7 del Código de la Circulación y actualice una planificación por los Ministerios de la Gobernación —Dirección General de Tráfico y Educación y Ciencia— para que se programe en E. G. B. una serie de lecciones y actividades relacionadas con dicho tema.*

2.ª *Al objeto de evitar la cotidiana tragedia de la circulación por carretera en fines de semana, "puentes", festivos y vísperas, comienzo y fin de vacaciones, etc. cuyas cifras de muertos se anuncian con matemática precisión y que no disminuyen no obstante los excelentes servicios de la Policía de Tráfico y las campañas de prudencia, se hace necesaria la implantación, en esos señalados días, de un tope máximo de la velocidad que permita llegar, aun tardando más tiempo, al feliz destino o regreso al hogar.*

3.ª *Que en la programación de enseñanzas de Pretecnología en E. G. B. figure la mecánica del automóvil a nivel infantil en cuyo desarrollo habrán de colaborar las fábricas constructoras de vehículos.*

En dicho Curso —en el que colaboraron, además de la Cátedra de Divulgación de la Dirección General de Tráfico—, las Casas Citroën, Renault y Seat, los escolares se iniciaron tanto en Educación Vial, como en la mecánica del automóvil. Ciertamente que el niño no tiene edad para conducir pero será, sin duda, un conductor futuro y debe confenzar, desde pequeño, a conocer los secretos del automóvil, el gran protagonista —positivo y negativo— del mundo de la circulación.

**BICICLETA.**—Unico vehículo

que puede conducir el niño en edad de E. G. B. y que alterna —en las calles de la ciudad y en las carreteras— con los autos, motocicletas, carros, etc. Por ello estimamos de la mayor necesidad que el "ciclista-infantil" tenga un conocimiento de las normas del tráfico casi como si fuese a conducir un coche.

Principalmente se ha de tener en cuenta:

a) *El conocimiento mecánico de la bicicleta —frenos, neumáticos, timbre, luces, etc.— así como un perfecto estado de conservación de cadena, ejes de ruedas, engrase, etc.*

b) *El marchar por la derecha, en línea —no en paralelo—, cuidado en los cruces, señalizaciones con el brazo, precaución en los adelantamientos y cambios de rante.*

c) *Prohibición terminante de "hacer circo" (soltarse del manillar) así como de agarrarse a otro vehículo, frenar bruscamente, ir sin frenos, marchar cerca de otro vehículo y ¡mucho cuidado al pasar los pasos a nivel sin barrera!*

*Aunque debe conocer todas las señales, preferentemente conocerá las relacionadas con las bicicletas.*

**CONDUCTOR.**—Se denomina así a la persona capaz —que deberá ser autorizada, previo examen por un tribunal de Tráfico— para **conducir** un vehículo, o sea el traslado de éste de un punto a otro. El permiso de conducción tiene las siguientes categorías:

**A-1** *Motocicletas que no excedan de 75 c.c. de cilindrada, y coches de inválidos.*

**A-2** *Motocicletas con o sin sidecar y vehículos de tres ruedas dotados de motor, cuyo peso en vacío no exceda de 400 kg.*

**B** *Automóviles destinados al transporte de personas cuyo número de asientos no exceda de nueve, incluido el correspondiente al conductor, o destinados al transporte de mercancías cuyo peso máximo sea de 3.500 kg.*

**C** *Automóviles de mercancías cuyo peso máximo autorizado exceda de 3.500 kg.*

**D** *Automóviles destinados al transporte de personas y que tengan, además del asiento del conductor, más de 8 asientos.*

**E** *Vehículos con remolque cuyo peso máximo autorizado exceda de 750 kg.*

Uno de los aspectos a considerar en el conductor es su "acomplamiento" psíquico al vehículo. El vértigo de la velocidad, el desprecio al peatón y resto de los vehículos, es la causa —muchas veces— de los accidentes. Todas las recomendaciones de prudencia y las propias disposiciones de las autoridades tratan de "educar" al conductor.

2.ª Parte: De la D a la Z, en temas infantiles.

**DERECHA.**—(Circule por la...) Campaña constante, cerca de los conductores, para que **mantengan habitualmente la derecha** para la **seguridad**, ya que el 15 % de los accidentes de carretera es debido a no cumplir esta disposición; para la **fluidéz**, pues la mayor parte de las veces no es que falte espacio en la carretera sino que no se aprovecha bien y, finalmente por la **cordialidad** que debe existir y que al caminar por la izquierda provoca la irritabilidad, siempre peligrosa, de los demás conductores.

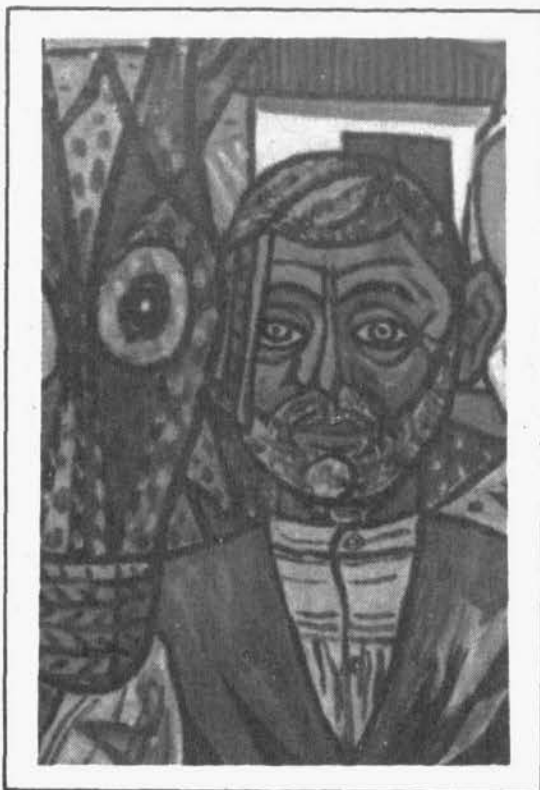
**ENSEÑANZA.**—Independientemente de las disposiciones que las autoridades puedan establecer para el cumplimiento del artículo 7 del Código de la Circulación, todo Centro de Enseñanza debe inculcar, en sus alumnos, no solamente las normas generales —señalizaciones, campañas, disposiciones vigentes, etc.— sino un aprendizaje, según nivel de su edad, de su condición de peatón y futuro conductor de coche y presente de bicicleta.

Las Jefaturas de Tráfico de



cada provincia, así como los servicios de las Secciones de Circulación de los Ayuntamientos colaboran eficazmente a petición de los Centros de Enseñanza y en muchas provincias existen parques infantiles donde los niños pueden adiestrarse en estas prácticas.

**FERROCARRIL.**—Las "carreteras" por donde van los trenes son los denominados **caminos de hierro** que tienen normas de circulación suyas propias. Hay dos clases de ferrocarriles: los urbanos o metropolitanos, propios de las grandes ciudades y que son normalmente subterráneos (el llamado vulgarmente "metro", que en España tienen Madrid y Barcelona y va a ser implantado en Bilbao y Sevilla) y los grandes nudos de comunicaciones exteriores con múltiples trenes— hoy ya casi todos eléctricos— con sus distintas variantes de trenes de mercancías y de viajeros y entre éstos, según velocidad, llamados "correos", "expresos", "rápidos" y de gran velocidad: Talgo, Ter, Electrotren, etc.



# arte en imágenes

1. VELAZQUEZ, I: Retratos Reales.
2. GOYA, I: Retratos Reales.
3. ZURBARAN.
4. MIRO.
5. ALONSO CANO, I: Escultura.
6. SALZILLO.
7. BERRUGUETE.
8. MARTINEZ MONTAÑES
9. PICASO, I: (1881-1906).
10. ESCULTURA ROMANICA, I: Santiago de Compostela.
11. VELAZQUEZ, II: Temas mitológicos.
12. EL GRECO, I: Museo del Prado.
13. ARQUITECTURA ASTURIANA.
14. ARQUITECTURA NEOCLASICA.
15. PREHISTORIA: Construcciones megalíticas.
16. CERAMICA ESPAÑOLA, I: Del neolítico al siglo I.
17. CHILLIDA, I: Metal.
18. PICASO, II: (1906-1916).
19. SOLANA.
20. GAUDI.
21. ARQUITECTURA HISPANO-MUSULMANA, I: Córdoba.
22. CHILLIDA, II: Madera, alabastro, collages.
23. ZABALETA.
24. ARQUITECTURA DEL RENACIMIENTO, I: Salamanca.
25. ARQUITECTURA ROMANICA, I: El Camino de Santiago.
26. JÚAN GRIS.
27. PABLO GARGALLO.
28. FORTUNY.
29. DALI.
30. MILLARES.

Cada ejemplar de la colección «Arte en Imágenes» consta de 12 diapositivas, recogidas en una carpeta en forma de libro (de 12,5 cm. × 18 cm.), con texto explicativo.

Precio de cada ejemplar: 180 Ptas.



SERVICIO DE PUBLICACIONES DEL MINISTERIO DE  
EDUCACION Y CIENCIA - Ciudad Universitaria,  
Madrid-3.

En España se han unificado la gran mayoría de las diversas compañías de ferrocarriles y nacionalizado, es decir, dependientes del Estado, a través del Ministerio de Obras Públicas. Es la R. E. N. F. E. (Red Nacional de Ferrocarriles Españoles).

Es del mayor interés que los usuarios conozcan el reglamento de viajeros.

**GUARDIA CIVIL.**—Dentro de las unidades de la Guardia Civil está la Agrupación de Tráfico que tiene como misión: la vigilancia de las carreteras, vehículos y peatones para una mejor circulación, haciendo respetar el Código correspondiente; la ayuda y orientación a conductores y la muy especial de la previsión de accidentes así como su eficaz colaboración, caso de haberse producido, para atender a los accidentados. Su acción es nacional y en todas las provincias existe una jefatura de dicho servicio.

En las poblaciones —y para regular el tráfico— existe una Sección de Policía Municipal, es decir, dependiente de los Ayuntamientos y que reviste singular importancia en las grandes capitales donde la mayor afluencia de medios de transporte y peatones exige un servicio eficaz.

**HUMILDAD.**—Virtud altamente necesaria para ser conductor. La mayoría de los accidentes son por adelantamientos indebidos, vértigo de la velocidad, falta de humanidad y, sobre todo, por no ver al prójimo en los compañeros de ruta.

**IZQUIERDA.**—Dirección que debe seguir el peatón cuando circule por carreteras que no tienen aceras para peatones. El objeto de esta recomendación, muy principalmente por la noche, es "ver venir a los vehículos" y poder apartarse ligeramente evitando el atropello; ya que son numerosos los casos en que el conductor, por diversas circunstancias, no ve al peatón.

**JUEGO.**—Aunque la Educa-

**ción Vial** es tema que debe tratarse con toda seriedad en la parte que corresponde al niño actor —peatón y conductor de bicicletas— hay otro aspecto: que conviene que su instrucción sea agradable para él y que el desarrollo de este "centro de interés" sea a modo de juego. Nos referimos a la parte mecánica: conocimiento del motor, clases de vehículos, marcas de coches; caminos, calles y carreteras, etc. Y así son de gran utilidad los denominados Parques Infantiles de Tráfico, en escala superior, o los pequeños juguetes de coches, "mecanos", etc., que pueden despertar afición por esta temática.

**LUCES.**—Existe una campaña internacional del alumbrado, en relación con los vehículos. Constantemente se advierte al conductor la revisión de las luces que, por lo menos, debe hacerse una vez al año. Y sobre todo el conductor debe utilizar otro alumbrado que el señalado por el Código de la Circulación.



Si su luz intensa alumbraba bajo, no es posible ver a un peatón hasta que se está materialmente sobre él.



Si su luz intensa alumbraba alto, queda fuera del campo visual una zona donde puede haber incluso un automóvil.



Si su luz intensa alumbraba con desviación lateral, el peligro —un ciclista, por ejemplo— no es advertido hasta que el accidente es ya inevitable.



Si su luz de cruce alumbraba alto, deslumbrará a los conductores de los vehículos que circulan en dirección contraria.



Si los indicadores de frenado no funcionan, el conductor que le sigue no podrá advertir a tiempo su detención.



Si los indicadores de cambio de dirección fallan, nadie podrá prever su maniobra.

**MECANICA.**—Dentro de la segunda etapa de la Educación General Básica está la denominada "Área de Expresión Artística y Pretecnología" que tiene como uno de sus objetivos la introducción a la mecánica y como señala la programación, supone el conocimiento de ciertas herramientas; montar y desmontar ciertos aparatos mecánicos; recortar chapas metálicas y trabajar con las de hojalata, aluminio y zinc; trabajos de ajuste con pletina de hierro; detección de averías, etc., así como visitar talleres, fábricas y Escuelas de Formación Profesional.

Complemento de la anterior enseñanza debe ser un conocimiento —siempre a nivel de E. G. B. y ya en el 8.º Curso— del motor de explosión (VEASE: Automóvil) ya que dada la progresión de número de coches por habitante, raro va a ser el hombre que carezca de dicho vehículo. Es decir, que todos deben saber conducir y dentro de este aprendizaje es muy fundamental la mecánica del automóvil.

**NEUMÁTICO.**—Al igual que con las luces existe la Campaña Internacional de los Neumáticos. Diríamos que son los pies y el calzado, al mismo tiempo, de los coches. Pues aunque el motor funcione a la perfección y el conductor sea un gran experto, cualquier deficiencia en los neumáticos puede ser causa de grave accidente.

**ORACION.**—(...del automovilista). Fue compuesta por el Papa Juan XXIII llevado, quizá, por el gran número de accidentes de carretera —en todo el mundo— y por consiguiente el gran dolor de Su Santidad, fuertemente sensible por su gran amor a los hombres y en su deseo de impedir tanta desgracia.

Es costumbre, entre los cristianos, hacer —al menos— la señal de la cruz, antes de comenzar un viaje, tanto en calidad de conductor como de simple viajero, acompañando alguna oración,

generalmente el Padrenuestro, e invocando la intercesión de algún santo de devoción particular, para hacer un viaje feliz.

La Oración del Automovilista dice así:

*"Dios Padre Omnipotente, que creaste al hombre a tu imagen y semejanza, infundiendo en él un alma inmortal que por Ti suspira, y por la fe, pues quiere alcanzarte y descansar en Ti, Concédenos a los automovilistas, que vamos por los caminos del mundo al servicio de nuestros hermanos, el conocimiento de nuestra grave responsabilidad, y muéstranos la virtud de la caridad y de la prudencia.*

*Jesús, Verbo encarnado, que anduviste en este mundo por tierra y mar para escapar de los enemigos, curar a los enfermos y pregonar el Reino de los Cielos, haznos fuertes y perseverantes en el bien y consérvanos siempre en tu gracia.*

*Inmaculada Virgen María, que amparaste al Niño Jesús en el camino del exilio, fuiste su guía en la Ciudad Santa y compañera al pie del Calvario y que, asumpta en el Cielo, reinas ahora como Señora del Universo, Madre de bondad y de misericordia, defiéndenos de los peligros que constantemente acechan a nuestra alma y a nuestro cuerpo, y haznos buenos y pacientes con el prójimo que en nosotros confía.*

*Espritus celestes que surcáis el espacio como mensajeros del Altísimo, santos, apóstoles y misioneros de Cristo: Implorad para nosotros una fe viva, que nos gule hacia Dios y nos tenga siempre preparados para el último viaje, a fin de conoceros y alabaros eternamente, ¡oh, Señor! Así sea."*

**PEATON.**—Cualquier persona—niño, adulto, anciano— que camine a pie y que, —debido a la gran circulación que existe en los pueblos, ciudades y carreteras— exige una serie de normas no solamente para mejor andar el camino sino, también, para evitar muchos accidentes.

Existe una "Guía del Peatón"—publicada por la Dirección General de Tráfico— que da una serie de recomendaciones sobre los aspectos siguientes:

- 1.—Circular por la acera.
- 2.—Primero mirar, después cruzar.

3.—Cruzar por el lugar más seguro.

4.—Cruzar por el camino más corto.

5.—Utilizar correctamente los transportes públicos.

6.—Tener especial cuidado con los niños.

7.—En carretera, circular por la izquierda (peatones).

8.—Respetar los derechos de los otros.

9.—Ser prudente y cortés en todo momento y circunstancia.

**RUEDA.**—Elemento fundamental en la mecánica de los vehículos y que tiene su origen, en los pueblos más primitivos, cuando hacían el transporte de grandes



piedras o bloques sobre rodillos de madera. Es pieza circular de la que se aprovecha su movimiento giratorio de rotación. La historia de la rueda va muy unida a la marcha de la civilización. En el automóvil, con la protección de los neumáticos es fundamental (VEASE NEUMATICO) para el perfecto rodaje. Igualmente otra rueda —el volante— supone la dirección del vehículo.

**SEMAFORO.**—Es un auténtico telégrafo de señales luminosas para regular la circulación de peatones y vehículos y que se encuentra instalado en calles y carreteras, en lugares de cruce. Tres son los colores determinantes de cada situación: verde, indica paso libre; amarillo, atención!, cambio al rojo y rojo, alto, prohibición de pasar. Algunos semáforos tienen un indicador adjunto donde una flecha indica la posibilidad de giro a la de-

recha, aunque de frente esté prohibido.

Conviene unir a esta palabra, pues también comienza con "s" la palabra de SEÑALES de la circulación que son esa serie de placas, visibles a cierta altura, tanto para conductores como "viajeros a pie" que responden a cuatro aspectos:

Color rojo, en forma de triángulo, indica peligro.

Color rojo, en forma circular, prohibición.

Color azul, en círculo, obligan a hacer algo.

Color normalmente azul o blanco, en cuadriláteros, señalizan información.

**TRAFICO.**—(Dirección General de...) Es una Dirección General del Ministerio de la Gobernación que tiene la importante misión de la regulación de la circulación y el cumplimiento del Código



## BIBLIOGRAFIA

Publicaciones de la Dirección General de Tráfico: **1.ª etapa de E. G. B.** *La aventura del Tráfico. La calle y los niños. Circule por la derecha.*

**2.ª etapa de E. G. B.** *Guía del Peatón. Guía del Ciclista. Guía del Conductor de Ciclomotores. Nieve en los Puentes.*

Conclusiones del curso "El Niño y el Automóvil" (Ayuntamiento de Madrid. Cursos de Verano).

*Lecciones de un curso a la Policía Municipal. Conferencia de Maximino Sanz.*

*Viajes en Autobús. Publicación del Seguro Obligatorio de Viajeros.*

correspondiente. Para ello, al mismo tiempo que realiza una misión de información y difusión —y es del mayor interés la que hace cerca de la población infantil— que supone una acción preventiva, tiene la otra de hacer cumplir la que podríamos denominar "ley de la carretera y de la calle", a través de multas y otras penalizaciones para los que faltan a estas disposiciones.

En todas las provincias existe una Jefatura de Tráfico a la que pueden dirigirse en solicitud de cualquier información y en la capital de la nación su domicilio es calle de Cea Bermúdez, núm. 35. Madrid-D. P.-3.

URBANIDAD.—La definición del Diccionario de la Lengua dice: "Cortesía, buen trato y buenos modales". Ella supone un buen programa de lo que debe ser una **Educación Vial** y el lema que debe figurar en toda persona que, por tal se tenga, tanto en la

circulación a pie como en cualquier vehículo.

VEHICULO.—Es el medio que sirve para transportar personas o cosas y que puede ser marítimo (barcos), aéreo (aviones) y los terrestres que son los que nos ocupan en este Diccionario: automóviles, bicicletas, ciclomotores y motocicletas.

X.—Letra utilizada en Matemáticas como "incógnita" y que, aplicada en Educación Vial, debe corresponder a la que puede presentarse en un viaje. Así será incógnita el bache de la carretera, el animal que se cruza, la lluvia o nieve y, especialmente, el

otro conductor, el que viene por el mismo camino y quiere adelantarnos o va delante de nosotros o el que nos viene de frente. ¿Qué sabemos de él? Puede ir alcoholizado, tener una dolencia, sufrir la acción de un agente extraño... Son "x", incógnitas.

Y.—También incógnita empleada en las ecuaciones, pero que despejada la "x" es una incógnita más fácil de conocer. En esta "y" quisiéramos simbolizar al prójimo, que todo conductor y peatón debe tener siempre presente. Que no es él sólo el que camina, andando o motorizado por calles y carreteras.

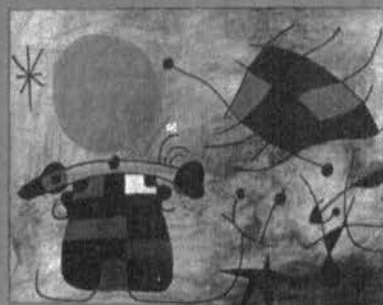


# Artistas Españoles

## Contemporáneos



Diseño: Luis F. del Valle



**PINTORES.**—Ortega Muñoz, Guinovart, Villaseñor, Rivera, Barjola, Tharrats, Zabaleta, Miró, Dalí, Benjamín Palencia, Tapiés, Alvaro Delgado, Vaquero Turcios, Prieto Nespereira, Solana, Pancho Cossío, Canogar

**CERAMISTAS.**—José Llorens, Antoni Cumella

**ESCULTORES.**—Chillida, Victoria Macho, Pablo Serrano, Julio González, Failde, Chirino, Amadeo Gabino, Plácido Fleitas, Subirachs, Angel Ferrant

**MUSICOS.**—Joaquín Rodrigo, Argenta, Luis de Pablo, Cristóbal Halffter, Oscar Esplá, Andrés Segovia.

**ARQUITECTOS.**—Gaudí, Fernando Higueras, Miguel Fisac, Rafael Echaide y Ortiz-Echagüe

### ULTIMOS 10 TITULOS

88. Antonio Guijarro
89. Rafael Pellicer
90. Molina Sánchez
91. M.<sup>a</sup> Antonia Dans
92. Redondela
93. Fornels Pla
94. Carpe
95. Raba
96. Pelayo
97. José Sancha



SERVICIO DE PUBLICACIONES DEL MINISTERIO DE EDUCACION Y CIENCIA — Ciudad Universitaria, Madrid-3.

Precio del ejemplar ..... 100 Ptas.  
 Suscripción por 10 títulos ..... 900 Ptas.  
 Precio especial de 20 títulos ... 1.750 Ptas.

# último número

## ECONOMIA DE LA EDUCACION

Una completa información sobre la interpretación actual de las relaciones entre Economía y Educación.

Entre otros artículos:

- La Economía de la Educación.
- Los indicadores en Educación.
- La planificación educativa en España.
- Aspectos de la planificación territorial.
- Sistemas de programación, gestión y control de recursos universitarios. Aplicación a la Universidad española.



Edita el:

SERVICIO DE PUBLICACIONES  
DE LA SECRETARIA GENERAL TECNICA  
MINISTERIO DE EDUCACION Y CIENCIA

Venta y suscripciones:

SERVICIO DE PUBLICACIONES DEL MEC  
CIUDAD UNIVERSITARIA  
Teléfono 449 77 00 ..... Madrid-3 (España)

Suscripción anual (seis números): 600 Ptas.

## EDUCACION SECUNDARIA

Entre otros artículos:

- La Educación Secundaria en Europa.
- La escuela integrada en Gran Bretaña.
- Educación Secundaria y transformaciones socioeconómicas.
- Plan educativo global de la República Federal Alemana.

# número próximo



