

Congreso Iberoamericano de Educación

METAS 2021

Un congreso para que pensemos entre todos la educación que queremos
Buenos Aires, República Argentina. 13, 14 y 15 de septiembre de 2010

EDUCACIÓN PARA LA CIUDADANÍA

Educación Vial Infantil: hacia un transporte más seguro, equitativo y sustentable

María Isabel Nucciarone;
Virginia Valle; Rubén Daniel
Ledesma¹

¹ Universidad Nacional de Mar del Plata. mariaisabelnucciarone@gmail.com; virginia.valle18@gmail.com; rdledesma@gmail.com

1. INTRODUCCIÓN

Las lesiones producidas por incidentes del tránsito representan un problema de salud pública y una preocupación candente en nuestra sociedad. Si bien se trata de un problema multicausal que requiere soluciones complejas, hay acuerdo en señalar que la educación vial es uno de los pilares básicos para mejorar la seguridad del tránsito y reducir sus consecuencias perjudiciales sobre la salud y la economía de la población. En especial, la educación desde los primeros momentos de la infancia resulta una tarea ineludible.

En este trabajo se discuten algunos aspectos relacionados con la educación vial en la actualidad y se propone la necesidad de adoptar una perspectiva que: a) considere más detenidamente las características de los niños y las formas de desplazamiento que les son propias, y b) propicie la formación para un tránsito más seguro, pero también más saludable, equitativo y ambientalmente sustentable.

2. LOS NIÑOS COMO GRUPO DE RIESGO

Cerca de la mitad de las víctimas mortales en incidentes de tránsito en el mundo son usuarios vulnerables de la vía pública, es decir, peatones, ciclistas, pasajeros o usuarios de vehículos de dos ruedas. Esa proporción es incluso mayor en las economías más pobres. En algunos países de ingresos bajos y de ingresos medios, el porcentaje de víctimas mortales pertenecientes a esta categoría puede llegar a alcanzar un 80% (OMS, 2009). En cuanto a los niños, la OMS (2008) ha realizado un informe detallado en el que se explicita la gravedad de la situación a nivel mundial. Según este informe, las lesiones producidas por el tránsito son la principal causa de muerte de niños y jóvenes de entre 10 y 19 años. Se agrega, además, que en el 2004 los incidentes de tránsito ocasionaron más de 260.000 muertes en niños y jóvenes de entre 0 y 19 años. Los niños representan el 21% del total de los incidentes de tránsito mortales a nivel mundial y suponen el 30–40% de las muertes por incidentes de tránsito en los países subdesarrollados. Como peatones, son el grupo con mayor probabilidad de sufrir heridas o muerte. Por su parte, en los países de altos ingresos y como acompañantes en vehículos motorizados, los niños representan el 50% de las muertes. Además de la mortalidad, se señala también que el tránsito es una causa importante de morbilidad y discapacidad en todo el mundo.

La situación es realmente alarmante si consideramos que se trata de un problema que, en gran parte, podría ser evitable mediante planes y programas adecuados de acción. En el último tiempo, nuestro país ha dado un cambio estratégico a nivel nacional que apuesta a la prevención del problema y a la mejora progresiva de la seguridad vial. Cabe mencionar entre otros hechos la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y la existencia de un Plan Nacional de Seguridad Vial. No obstante, resta mucho por hacer en pos de la seguridad vial. Creemos que es necesario que el sector educativo acompañe activamente este proceso de cambio.

3. EL MODELO DEL ‘PEQUEÑO CONDUCTOR’

Para crear ambientes viales más seguros y diseñar estrategias educativas apropiadas se necesita, ante todo, pensar en los niños como peatones, ciclistas o pasajeros, y no simplemente como pequeños futuros conductores. Es fundamental orientar y ajustar la educación vial a los diferentes ámbitos en los que se desarrolla el

niño, de acuerdo con su edad y patrones de desplazamiento. Resulta llamativo que muchas propuestas educativas incluyan contenidos que pueden ser importantes para un conductor, pero no son prioritarios para los niños (por ejemplo, el conocimiento de las señales viales). Es claro que ciertas propuestas educativas, tal como los parques viales infantiles, no pueden ser la única ni la principal forma de educación. Dada la falta de acciones sistemáticas tendientes a crear ambientes viales más seguros para los niños y educarlos en las formas de transporte que les son propias, los parques viales no parecen una prioridad y hasta cierto punto conllevan cierta frivolidad en el tratamiento del tema.

Resulta prioritario considerar las modalidades de desplazamiento propias de cada edad y atender a sus diferentes factores de riesgo. Cada etapa del desarrollo del niño conlleva diferentes riesgos, según la modalidad de transporte, el nivel de independencia y la movilidad alcanzada. Cuando el niño comienza a moverse como peatón se enfrenta a un ambiente que no ha sido diseñado priorizando sus necesidades, características y limitaciones. Algo similar sucede con el uso de la bicicleta y otras formas activas de movilidad. Es importante educar y formar a los niños en el uso seguro y responsable de la bicicleta, no solo enseñándoles el mecanismo y el uso de los dispositivos como los frenos, sino también ayudándolos a desarrollar nociones de distancia y velocidad, anticipación de riesgos y maniobras peligrosas. etc. La función de pasajero en el transporte familiar, escolar o público también entraña riesgos y posibles medidas de protección, El niño debe aprender a adaptarse al movimiento mecánico de los autos y desarrollar hábitos de auto-protección, como el uso diario de sistemas de sujeción. En síntesis, educar a los más pequeños como futuros-pequeños conductores implica desestimar que son "actualmente" un grupo vulnerable como peatones, pasajeros y ciclistas. Es indispensable que realicemos un mayor esfuerzo en la formación de los niños como usuarios en estas funciones.

4. EDUCACIÓN PARA UN MÁS TRANSPORTE MÁS SEGURO, EQUITATIVO Y SUSTENTABLE

Es importante que los educadores puedan contextualizar la problemática de la seguridad vial en el marco mayor del modelo dominante de transporte, basado en el uso indiscriminado de vehículos personales. Los vehículos personales motorizados han sido resultado de grandes avances tecnológicos, los cuales han permitido incrementar los estándares de comodidad, rapidez y movilidad. Sin embargo, es necesario recordar que la tecnología en sí misma no eleva la calidad de vida de la humanidad, si no es utilizada en forma responsable. Entre los efectos indeseables del uso masivo vehículos personales a motor se destacan la inseguridad, el sedentarismo, la contaminación, la inequidad en el acceso al transporte y la falta de sustentabilidad. Se necesita avanzar hacia políticas que promuevan el desarrollo y uso de transporte público y activo (como la caminata, bicicleta y otras formas de tracción a sangre) y que desincentiven el uso de automóviles. Muchos países están haciendo esfuerzos y educando a sus nuevas generaciones en este sentido.

Es posible aprovechar las experiencias e investigaciones realizadas en otras naciones, con la precaución de saber que estas no son directamente extrapolables a nuestro contexto cultural. Algunos países como Holanda son realmente un ejemplo en materia de transporte activo y pueden ser una fuente importante de información científica y experiencia social en el área. En materia de educación vial infantil y transporte sostenible, el Reino Unido también ha realizado experiencias e investigaciones muy interesantes. Se han estudiado sistemáticamente los modos y

patrones de desplazamiento, las actitudes, ventajas y desventajas del transporte activo en niños (e.g., Davidson, Davidson, Reed, Halden, & Dillon; 2003; Mackett & Paskins, 2008), y también se han implementado políticas concretas para fomentar el transporte activo entre los más pequeños.

En Latinoamérica, el desarrollo en materia de transporte activo y sustentable es más incipiente y las políticas de Estado son realmente escasas. Sin embargo, existen organizaciones no gubernamentales que están llevando a cabo experiencias valiosas. Por ejemplo, la organización Ciudad Viva, con base en Chile, fomenta el uso de transporte activo como factor clave para alcanzar mayor equidad social en el transporte, mejorar los espacios públicos, lograr mayor conciencia cívica y ciudades más saludables y sustentables. Otros emprendimientos similares son Transporte Activo (Brasil) y Ciclópolis (Ecuador). Varias de estas organizaciones forman una red mayor llamada SustranLac, cuyo objetivo general es promover el desarrollo del transporte activo como forma de afrontar los problemas de accidentalidad, contaminación y desigualdad en el acceso al transporte y los servicios públicos en el ámbito de Latinoamérica y el Caribe. En Argentina, la Asociación de Ciclistas Urbanos (ACU) de Buenos Aires integra esta red y realiza una importante tarea relacionada con los derechos de los ciclistas en el ámbito urbano.

Sin embargo, en nuestro país los conceptos de transporte activo, saludable, sustentable y equitativo se encuentran aún escasamente difundidos. Creemos que la educación vial infantil debe ser una herramienta para fomentar estos conceptos en los más chicos y propiciar así el desarrollo de una nueva concepción del transporte. Debemos ser conscientes de los riesgos y limitaciones del modelo de transporte actual y preparar a las futuras generaciones para la búsqueda de alternativas y soluciones más seguras, pero también más saludables, equitativas y sustentables.

6. CONCLUSIÓN

La educación vial infantil es una clave importante para proteger a los más chicos del riesgo que el tránsito y el ambiente vial suponen para su salud. No obstante, creemos que se requiere un cambio importante de perspectiva y, desde luego, una serie de acciones complementarias en materia de seguridad vial. Es imprescindible que los adultos asuman la responsabilidad de trabajar en la creación de ambientes más seguros, comenzando por modificar sus propios hábitos de conducción y sus comportamientos en el tránsito. Los padres y familiares tienen una gran responsabilidad en este sentido, pues son modelos inmediatos para los más pequeños. La familia debe asumir la responsabilidad de la formación vial conjuntamente con los educadores.

Necesitamos además modificar y ampliar nuestra idea actual de la educación vial infantil. Es preciso reemplazar el modelo del 'pequeño conductor' por un enfoque que considere las características de los niños en sus diferentes etapas de desarrollo, sus modalidades de desplazamiento y los factores de riesgo asociados. Considerando que este grupo protagoniza accidentes como peatones, ciclistas y pasajeros, es absolutamente insuficiente educar a los niños en el conocimiento de las reglas y señales de circulación vial. Cabe preguntarse además, si no hay un riesgo añadido en el hecho de aprender normas que luego los adultos no respetan en el contexto real.

Es importante tener presente que la educación vial debe propiciar comportamientos prudentes y de auto-protección, procurando no incurrir en el error de restringir el derecho de los niños a movilizarse y explorar el espacio público. Nuevamente, los adultos tienen la responsabilidad ineludible de trabajar en la creación de ambientes que permitan una movilidad más segura y saludable para nuestros

chicos. En este sentido, es imprescindible que comencemos a discutir el problema del transporte desde una óptica más general, poniendo en consideración otros aspectos, tales como accesibilidad, equidad y sustentabilidad del transporte.

El desafío actual es pensar y promover formas alternativas, más eficientes, equitativas y seguras, y menos contaminantes. La educación puede ser un motor importante de cambio si logramos modificar nuestra perspectiva actual, reconociendo que la formación vial infantil no puede estar exclusivamente centrada en la seguridad. Debemos promover en los niños comportamientos seguros para reducir los riesgos intrínsecos del tránsito, pero también es indispensable educar para el futuro, teniendo presente la necesidad de un cambio más estructural. La educación debe propiciar el desarrollo de una conciencia crítica sobre las condiciones actuales del transporte, y promover la búsqueda activa de soluciones para el futuro. En este sentido, deben señalarse los problemas resultantes del uso indiscriminado de vehículos motorizados personales y, al mismo tiempo, incentivar las modalidades públicas y activas de transporte. En síntesis, la educación vial infantil debe avanzar hacia la formación en valores para un tránsito más seguro, responsable, saludable, equitativo y sustentable.

7. BIBLOGRAFÍA

Asociación de Ciclistas Urbanos. Ciudad Viva (en línea). Buenos Aires. Dirección [URL: <http://www.acu.org.ar/>](http://www.acu.org.ar/) (Consulta: 10 julio 2010).

Centro de Transporte Activo. Ciudad Viva (en línea). Santiago de Chile. Dirección URL: [<http://www.ciudadviva.cl/>](http://www.ciudadviva.cl/) (Consulta: 10 julio 2010).

Davidson, P; Davidson, P; Reed, N; Halden, D & Dillon, J. Children 's Attitudes to Sustainable Transport. *Scottish Executive Social Research*. Edimburgo, 2003, 174, 1-4.

Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires. *Conocimientos básicos de tránsito para la infancia. El niño: peatón, pasajero y conductor*. Autor. Buenos Aires, 1996, 2-15.

Litman, T.; Burwell, D. Issues in sustainable transportation. *International Journal of Global Environmental Issues*. 2006, Vol. 6, No. 4, 331-347.

Mackett, R; Paskins, J. *Children's Physical Activity: The Contribution of Playing and Walking*. Children & Society. 2008, Vol. 22, No. 5, pp. 345–357.

OMS. *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial: es hora de pasar a la acción*. Organización Mundial de la Salud. Ginebra, 2009.

OMS/OPS. *Por una mejor seguridad vial en las Américas*. Organización Mundial de la Salud. Ginebra, 2007.

OMS/UNICEF. *Informe mundial sobre prevención de lesiones en los niños*. Organización Mundial de la Salud. Ginebra, 2008.

Red de Transporte Sostenible para América Latina y el Caribe. Sustran Lac (en línea) Dirección URL: <http://www.sustranlac.org> (Consulta: 10 julio 2010)

Secretaría de Transporte. *Plan Nacional de Seguridad Vial 2006-2009*. Buenos Aires, 2006, pp. 4-71.

Ubeda, C. *Causas de Mortalidad por Grupo de Edad, en base a estadísticas vitales del año 2005*. Instituto Nacional de Epidemiología Dr. J. H. Jara. Mar del Plata, 2007, pp. 5-17.

