

T.F.G. UNIVERSIDAD MIGUEL HERNÁNDEZ.

GRADO EN SEGURIDAD PÚBLICA Y PRIVADA. (2022)



**como medio para alcanzar la
seguridad vial.
¿Podemos salvar vidas?**

Autora: Enriqueta Encarnación Belenguer Arrebola
Tutora: Esther Sitges Macia

ÍNDICE:

1 PALABRAS CLAVE

2 INTRODUCCIÓN.

3 OBJETIVOS E HIPÓTESIS.

4 METODOLOGÍA:

4.1 FORMA DE RECLUTAR LA MUESTRA Y A LOS PARTICIPANTES

4.2 CONTACTO CON LOS CENTROS

4.3 INTERVENCIÓN FORMATIVA PARA CURSOS DE PRIMARIA.

- **FASE 1:** TEÓRICA . EL PORQUÉ DE LAS NORMAS. CONTACTO.
- **FASE 2:** TEÓRICA. LAS SEÑALES DE TRÁFICO.
- **FASE 3:** PUESTA EN PRÁCTICA. EL PARQUE INFANTIL DE TRÁFICO (P.I.T)

5.- EVALUACIÓN DE LOS RESULTADOS.

- EVALUACIÓN A LOS ALUMNOS
- EVALUACIÓN DEL PROFESORADO.

6.- DISCUSIÓN DE LOS RESULTADOS OBTENIDOS.

7.- CONCLUSIONES. PROPUESTAS DE MEJORA.

8.- BIBLIOGRAFÍA.

1 RESUMEN Y PALABRAS CLAVE:

Los niños de hoy, son los conductores de mañana.

La reducción de siniestros viales contribuye, además de al bienestar social, a la economía y a la salud física y mental de sus ciudadanos. Y la conclusión a la que voy a intentar llegar con este T.F.G., es que ello se consigue a través de la educación vial.

Con que evitemos un sólo accidente, la labor habrá valido la pena.

Palabras clave: educación vial, siniestros viales, menores, seguridad vial.

2 INTRODUCCIÓN:

Lo primero que encuentra un menor al salir de casa cada día, al poner un pie en la calle, es el "tráfico vial".

La acera la utiliza como peatón, en el vehículo de sus padres o familiares viaja como ocupante en los asientos traseros y sobre un S.R.I. (sistema de retención infantil) homologado, en el autobús al hacer alguna salida extraescolar, etc...En cierta manera ya son usuarios activos bajo supervisión de las vías, pero también, y cuando se lo digo a ellos mismos sacan pecho....en el momento en que conducen una bicicleta, al ser un vehículo, ya "son conductores".

Efectivamente al llegar la edad de 9 años aproximadamente, coincidiendo con la celebración de la 1ª Comunión, cumpleaños, etc. a los niños se les regala ya la bicicleta. Muchos de los adultos, piensan ignorantemente que les están regalando un juguete para jugar por las aceras, cuando en realidad todos sabemos que la bicicleta es un vehículo y que las aceras no pueden estar utilizadas por conductores sino por los peatones. Por otro lado, la conducción de

un niño de 9 años por la calzada con el resto de vehículos y las situaciones que se producen, tampoco parece el lugar más adecuado. Esto que parece un sinsentido, tiene una fácil solución: tener claro cuales son las partes de la vía, cómo y por quién utilizarlas. Más adelante veremos cómo.

Tiempo atrás, la calle era el centro lúdico de los niños, su segunda casa, la zona de juegos. Actualmente la calle se ha convertido en una zona peligrosa para los niños porque está invadida por coches, autobuses, motos, etc.

La realidad ha cambiado mucho y por ello la formación infantil como pilar básico de la sociedad, tiene completamente justificada tener una **educación vial**, para que los pequeños, convertidos en viandantes sepan atravesar las calles y para que después, como conductores bicicletas, después motos y turismos, etc conduzcan sus vehículos respetando las normas y los derechos de los demás en pro de una convivencia saludable, de su seguridad y la del resto de usuarios.

Los niños de hoy, son los conductores de mañana.

Aclaremos el término **educación vial**, (1.wikipedia) como toda acción educativa (inicial y permanente) que favorece el desarrollo de conocimientos, habilidades (cognitivas y conductuales) hábitos de comportamiento, valores y actitudes positivas frente al tráfico del entorno, con el fin de mejorar la seguridad vial, reduciendo así el número de accidentes y sus secuelas.

El que algo quiere, algo le cuesta... hemos de trabajar : Órganos legislativos, Ministerios como el de Sanidad y Obras públicas, Transporte y Medio Ambiente, Jefes de Tráfico, medios de comunicación, federaciones, instituciones, asociaciones, escuelas, A.M.P.A.S, padres y Ayuntamientos a través de sus Policías Locales, de la forma más correcta, directa y lo más amena posible, para conseguir una concienciación infantil y juvenil en temas de seguridad vial y por eso, hemos de tener una formación previa, material adecuado y dedicar tiempo y trabajo a esta tan importante labor.

Bajo esta premisa, ya tenemos uno de los principales motivos motores de este proyecto. Aunque la Educación vial comprende muchos más motivos de ser: principalmente el convencimiento de que un bien tan importante como la propia vida y la de los otros, puede estar constantemente amenazada y desde la escuela, a través de la educación vial se puede evitar algún accidente.

Todo esto tampoco es una gran novedad, ya que en 1991 con la LOGSE, se incorpora la educación vial en los programas curriculares como eje transversal, habida cuenta de las demandas y los cambios sociales, que el progresivo aumento del tráfico genera.

Pero esto no ha sido efectivo, sólo con la posibilidad. Se ha de actuar y en algunas ciudades se ha estado impartiendo educación vial en los colegios, aunque se ha realizado a través, digámoslo así, por el voluntariado. Muchos Policías Locales han tenido la inquietud de acercarse a las escuelas aunque la mayoría con más voluntad que formación al respecto ya que no son docentes. También se ha dado el caso de que muchos de ellos, entre los que me encuentro personalmente, han tenido que realizarlo en horas libres o “escapándose del servicio” ya que aunque era considerado una tarea digna y profesional, siempre había otras “prioridades” en dichas tareas profesionales.

Y siguiendo con el tema personal, llevo 32 años en la Policía Local, actualmente como Oficial de Policía y de ellos desde hace unos 30, he estado como comentaba anteriormente “escapándome” del trabajo para dedicar a los niños, (que en mi ciudad no son pocos) desde los 3 hasta los 16 años, algunas horas de teoría, motivándoles y premiándoles después en ocasiones, con un circuito donde practicar en bicicleta los conocimientos adquiridos, lo cual ha resultado además gratificante para ambas partes.

La práctica en educación escolar a menores, más que abundante, debe ser “eficaz” y con vistas a resultados interesantes tanto para los menores como para la sociedad en general en la que viven y tanto a corto, como a medio o largo plazo. Y cuando hago hincapié en eficaz, es porque considero que los

formadores hemos, de estar formados de alguna manera ya que el mensaje de “A”, debe llegar a “B”, es decir, yo recibí formación al respecto en cursos monográficos en los que se explicaba que el lenguaje de los niños no es idéntico al de los adultos, que debemos llegarles tanto al cerebro como al corazón.

También he podido experimentar que los niños, te enseñan a enseñar, es decir, cuando ves que no captas su atención, se dispersan, o no entienden bien tras una evaluación informal, aprendes a dar la vuelta y que capten bien la información porque además les resulta interesante.

Y no es de extrañar, que tenga orgullo de realizar un trabajo que pueda contribuir a reducir los siniestros viales con la educación y la concienciación. ¿cómo si no? ¿Porqué la D.G.T. realiza anuncios de concienciación masiva sobre todo en épocas de salida masiva de vehículos a las carreteras? Porque los muertos y heridos son evidentes y aquí las estadísticas no engañan. Porque con esos muertos y heridos, no solo pierden ellos la vida, sino que resultan una pérdida también para sus familiares y amigos, porque económicamente los accidentes pasan factura, con tratamientos médicos, farmacológicos, fisioterapeutas, estancias hospitalarias, en clínicas de rehabilitación, gastos para las aseguradoras, gastos funerarios. Con ello podemos llegar a la conclusión de que la reducción de siniestros viales contribuye, además del bienestar social, a la economía y a la salud física y mental de sus ciudadanos. Y la conclusión a la que voy a intentar llegar con este T.F.G., es que ello se consigue a través de la educación vial.

3 OBJETIVOS E HIPÓTESIS:

Con este trabajo me propongo diseñar un programa de formación orientado a fomentar la responsabilidad de los niños en su comportamiento vial.

Se trataría de un programa que consiguiese “mejores resultados” a través de una metodología y objetivos diferentes a los que se realizan en muchas ocasiones;

Pero no todo vale.

El resultado final de una propuesta docente (conocimiento de las normas, interiorización del respeto a las mismas, etc.) depende del tipo de formación que se realice y del objetivo que se persiga, en mi caso, -el objetivo que me planteo es diseñar un curso homologado o diseñado en función de las edades a las que va dirigido el mismo y especificando los resultados finales que se pretenden alcanzar con esta formación por parte de los participantes, pues los niños de hoy que son los conductores de mañana, para sí conseguir una reducción de siniestros viales con los grandes beneficios para la sociedad en general que todo ello puede comportar.

Con este trabajo, me propongo un cambio en la formación en el que se apele a la responsabilidad o de donde sacamos que las responsabilidad influye en el comportamiento. De alguna manera, aprovechando los estudios de grado, plasmar lo que he hecho durante 30 años y evaluar la satisfacción o no del trabajo realizado. Diseñar un nuevo programa para impartir la educación vial, con el enfoque dirigido a mejores resultados.

"Si educamos vialmente y de forma adecuada, estaremos potenciando e incrementando los niveles de salud, de bienestar, de calidad de vida y de seguridad, como el mejor antídoto contra los accidentes e incidentes viales" (Manso y Castaño,2008, p.104) .

4 METODOLOGÍA:

4.1. FORMA DE RECLUTAR LA MUESTRA Y A LOS PARTICIPANTES:

Partimos de la base de que considero necesario buscar y aclarar las características psicofísicas de los menores en cada edad o etapa escolar:

Para ello, me baso en la experiencia adquirida durante los 30 años anteriores así como en artículos de expertos relacionados con el tema. Me parece importante el motivo por el que elijo enseñar jugando o de forma lúdica:

“ la realización de actividades que estimulen estas habilidades de forma lúdica, creativa y no relacionada directamente con los contenidos escolares, puede constituir un complemento interesante que facilite y refuerce los aprendizajes escolares”

Jiménez López, Manuel (2018) “El juego tiene un papel decisivo en el desarrollo psicofísico del niño en la llamada segunda infancia. El desarrollo psicofísico envuelve al niño en todas sus dimensiones, no sólo las físicas y psicológicas, sino las volitivas, sociales, afectivas, intelectivas, motoras... del mismo modo que la aparición de la amistad con compañeros es importante en la llamada edad escolar. **Y todas esas dimensiones están presentes en el juego.**”

Es importante para el desarrollo psicofísico que el niño juegue.

Se escoge la muestra de la enseñanza obligatoria y dentro de ésta, entre los de edades medias de Educación primaria, coincidiendo además con que

son las edades en las que o bien toman la Primera Comunión y les viene regalado aquí la bicicleta o el patinete, los patines... O bien por edad y capacidad psicofísica, empiezan a utilizar la bicicleta o juguetes relacionados. También es una edad en la que ya no van de la mano de los adultos para cruzar y empiezan a tener algo de soltura al circular como peatones. Todo esto coincide con las edades de 8 a 10 años y los cursos de **3º y 4º de primaria**.

Para la toma de la muestra, se ha trabajado pues con todos los alumnos comprendidos entre las mencionadas edades y correspondientes a 7 centros escolares diferentes, uno de ellos con doble línea, con una media de 35 alumnos por clase, siendo un total de **520 niños**, los participantes.

4.2. CONTACTO CON LOS CENTROS:

La Ciudad escogida para el presente trabajo, es la de Cullera (Valencia) con 9 centros escolares entre los que tratar las edades y cursos escogidos, además de otros centros de educación preescolar y especial. Alguno de ellos con doble línea, es decir 2 grupos o clases por curso. Pese a haber escogido 2 cursos en primaria nos encontramos con una selección a atender de **480 alumnos de primaria**.

No es fácil pues, coordinar esta intervención con profesores de cada curso y centro para llegar a un consenso en cuanto a horarios y fechas y concretarlo todo debido a que es una asignatura considerada transversal pero a la vez extraescolar.

Así que siempre me ha resultado muy útil contactar con el Departamento de Educación del Ayuntamiento de Cullera, que ha coordinado a la perfección cada curso entre las fechas propuestas para el trabajo.

Puesta en contacto con el citado departamento, ha efectuado la transmisión de la actividad a cada centro por correo electrónico y llamadas

telefónicas en base a una serie de fechas que para educación primaria han sido del 10 al 25 de febrero de 2022 en días lectivos para las clases digamos teóricas y del 28 de febrero de 2022 al 03 de marzo de 2022, para la puesta en práctica en un parque infantil de tráfico, (en adelante P.I.T.)

Seguidamente, la monitora que suscribe, ha adaptado sus horarios, tanto de tarde, como nocturno, a los lectivos escolares de 9h. a 13h. ó 14 horas en cada caso.

Coincidiendo con la pandemia de Covid-19 aunque ya en sus últimos estadios de precaución, las clases no han podido juntarse aunque fueran de doble línea y tanto niños como la monitora y profesores presentes, han permanecido con mascarillas de protección en todo momento.

4.3. INTERVENCIÓN FORMATIVA PARA CURSOS DE PRIMARIA:

Lo primero que se ha de enseñar es la importancia de las normas por su seguridad, más que las señales viales en sí.

En cursos medios y altos, en la primera clase hace falta que aprendan ninguna señal de tráfico, sino con juegos y ejemplos, la importancia que tiene respetar las normas ¿Qué pasaría si por las mañanas todos los padres salieran corriendo a la vez con sus coches a llevarles al colegio, empujando, sin mantener distancias ni circular por la derecha, ni parar en los semáforos? ¿Qué montón de chatarra se haría en un momento en las vías con todos los coches impactados unos con otros?

Refleja Bandura, Albert (2015) “que la propia capacidad influye en el comportamiento”.

Teniendo en cuenta lo mencionado en cuanto al interés y eficacia de que los niños aprendan de forma lúdica, que les llegue el mensaje y que finalicen con un sentido de la importancia de las normas y su responsabilidad en cuanto a la utilización de las vías en pro de la seguridad vial y la motivación para reducir los accidentes a nivel cero, las clases se han impartido con la siguiente dinámica:

-FASE 1 TEÓRICA. EL PORQUÉ DE LAS NORMAS.

Cada sesión se realizará con un curso por separado. Normalmente entre 25 y 35 niños por aula será lo adecuado y una duración no superior a 45 minutos.

Presentación como Policía Local, monitor/a de educación vial, mi nombre.

En este caso por edad y teniendo en cuenta que amenizando la clase atienden mejor, utilizaría los siguientes recursos:

- Frase “La importancia de las normas para nuestra seguridad” en pizarra tradicional para copiar en una de las fichas que después llevarán a casa para comentar con padres y hermanos mayores.
- Canciones.
- Juegos.
- Fichas didácticas para colorear, buscar diferencias, rellenar.
- Power infantil en pizarra digital.
- Videos
- Las explicaciones serán escuetas y sencillas aunque ya se pueden alargar más que en infantil, entre actividad y actividad, procurando intercalar unas con otras.

Breve explicación de la importancia de las normas para su seguridad. Que ese es el motivo de nuestra visita a su clase.

- Seguidamente, contarles que ellos, en el momento que salen a la calle, ya son: **“los reyes y las reinas de las aceras”**. Ese es su lugar con referencia, pero han de comportarse como “reyes y reinas” de forma correcta, respetuosa con los demás y formal. Y no como “borregos”...Aquí se ríen también siempre.

- El **juego** de las normas. Con este juego, se aprende el porqué es necesario respetar las normas. Consiste en que con los alumnos por curso sentados en su clase, por parte del monitor/a se les incita a salir rápidamente al pasillo inmediato al aula. El monitor/a ofrece algo de resistencia en la puerta mientras los alumnos salen a tropel de clase gritando. Una vez todos fuera y en pleno escándalo, se les indica que esto ha salido muy mal, que ha sido un auténtico desastre.

Pero la culpa en este caso ha sido del monitor/a, que no ha explicado las normas

del juego. Sin saber las normas no se puede jugar ni a las cartas, ni al ajedrez, ni al parchís...Pregunta: ¿Comprendeis qué pasaría si no existiesen normas de tráfico y vuestros padres saliesen cada mañana a las 9h a llevaros al colegio, todos a la vez, empujándose con los coches, en fin, como habeis salido vosotros de clase...? ¿Sabeis el montón de chatarra con los coches que se formaría en las calles?. Seguidamente que se calmen y se sienten. Se explican las normas de cómo hacerlo correctamente, indicando que salgan en un orden de uno en uno pero seguiditos. Se les vuelve a invitar a salir rápidamente al pasillo y esta vez todo va realmente fluido sin empujones... Resultado: el respetar las normas contribuye a la seguridad y al orden.



Imagen teoría educación vial infantil 3º de primaria. (2022).Previa al presente T.F.G.



Imagen impartiendo teoría con pantalla digital, pizarra y fichas didácticas.(2022)

- **Video** en pantalla digital o a través de proyector: “Las señales tus amigas” de la D.G.T. (1991). Se pueden comentar muchas facetas del video de duración de unos 10 minutos, ya que da mucho juego al contener muchas normas y valores relacionados con la educación y la seguridad vial, enfocadas a edades infantiles.

Imagen de la película Las señales tus amigas. D.G.T. (1991)



- En esta fase de edad y curso, ya se puede introducir aparte de su faceta en las vías como peatón y ocupante de vehículo, la de **“conductor”** de forma

introdutoria, al enseñar la importante **diferencia entre vehículo y juguete**.

- Recalcar de diferentes modos que el patinete y los patines son juguetes y por tanto su utilización puede y debe ser por las aceras y al paso de las personas, y en cambio, la bicicleta o el patinete eléctrico o vehículo de movilidad personal (en adelante (V.M.P.)), son vehículos y deberán utilizarse por la calzada y preferentemente por carril bici a las velocidades adecuadas a cada uno de ellos. El V.M.P. no podrá superar la velocidad de 25 Km/h., en ningún caso y según Ordenanza Municipal de Tráfico de cada localidad, no podrán utilizarse en las vías públicas por menores de 16 años.
- También en las fases de clases relacionadas con la bicicleta y el novedoso V.M.P., explicaremos la obligatoriedad y necesidad de utilización del **casco** protector.
- No hemos de olvidar su faceta como ocupantes de vehículos, así que explicaremos la obligatoriedad e idoneidad de su posición en el asiento de atrás, utilizando un adecuado **S.R.I.** siempre y cuando sean menores de 12 años o midan menos de 1,35 metros de altura.
- **Canción** con la sillita y el cinturón de El Poli marchoso. Canción compuesta por Jose Vázquez, conocido como El Poli Marchoso y Agente de la Policía Local de Oviedo, con el fin de fomentar una movilidad más sostenible y saludable, en una época en la que los peatones están recuperando más espacio en las ciudades
- Intercalando entre una actividad y otra, les ofreceremos **fichas didácticas** para rellenar, encontrar los errores viales cometidos por peatones y conductores, tachando las malas conductas, colorear, relacionar señales, etc....
- **Canción:** Prefiero caminar de El Poli marchoso. Para fomentar ir al colegio andando.

- FASE 2. TEÓRICA. LAS SEÑALES DE TRÁFICO.

Todo esto como inicio, ya que no considero que las señales de tráfico sean lo primero que deban aprender ya que, en ese caso, volvemos a la dinámica de las

autoescuelas, que forman lógicamente en la manera de conseguir el carnet de conductor pero no llegan a concienciar de hasta qué punto es más importante conseguir “seguir con vida”, no vernos involucrados en un accidente ni provocarlo a los demás.

Seguidamente, hay que informar sobre las señales más abundantes o cercanas, por supuesto no todas, sino algunas para no saturar, siendo elegidas las de stop, de peligro como ceda el paso, de prohibición como la dirección prohibida o prohibido el giro, la de dirección obligatoria, el paso de peatones y por supuesto el semáforo para vehículos (bicicleta) y para peatones.

Nociones de preferencia de paso y recalcar el trato cortés y educado en las vías.

- **Power Point.** Guía del Peatón, el viajero y el ciclista. Mapfre.

- **Juego** las señales de tráfico

Este último apartado, parece el más adecuado para la puesta en práctica en el P.I.T., pero verdaderamente lo que va a influir en el comportamiento adecuado a las normas y por tanto a la prevención de accidentes, se consigue con la primera fase de concienciación y la apelación a la responsabilidad.

- **FASE 3. PUESTA EN PRÁCTICA. EL PARQUE INFANTIL DE TRÁFICO (P.I.T)**

La asistencia al parque infantil de tráfico, es una motivación muy grande para los niños, de hecho, es uno de los pilares fundamentales para que presten atención y aprendan “a hacerlo bien” además de la presencia de un/a Policía uniformado en su clase.

En el caso de Cullera, al no poseer un P.I.T todavía, se optó por alquilar uno por días y montarlo en el pabellón municipal de deportes debido a su gran tamaño y previsión de chubascos durante esas fechas, lo cual resultó un acierto.

Se hicieron grupos de un máximo de 120 alumnos por día de P.I.T. y éste se

distribuyó de la siguiente forma:

- **A.-CIRCUITO DE TRÁFICO**, símil a una porción real de una ciudad con carriles, señales de tráfico, cruces con preferencia con y sin señalizar, aceras, pasos de peatones, semáforos con luces, rotonda, zonas ajardinada, etc. para que tuvieran variedad de situaciones y no fuera un circuito en “8” tipo escalextric que motivara a la velocidad y a la rutina.

El circuito cuenta con medios de seguridad para evitar daños con posibles caídas o tropiezos en el mismo (piezas de caucho, colchonetas finas con espuma interior, bolardos de espuma con fijación de belcro que se desmonta ante una colisión, etc.)

En este circuito participarán un total de 12 alumnos cada vez, unos 6 harán de conductores de cars a pedales poniéndoles un casco con un previo gorro de plástico para proteger el pelo unos de otros y otros 6 harán de peatones, llevando puesto un chaleco reflectante.

A los peatones se les recuerda que “son los reyes y reinas de las aceras” con lo que su conducta es menos digamos, ansiosa. Se les recuerda in situ el cruce ante un semáforo de peatones, ante un cruce entre una acera y otra con paso de peatones y otro cruce de una acera a otra sin paso de peatones existente (por la parte de la esquina, mirando siempre antes y comprobando ser vistos.) A partir de ahí se les hace hacer rutas diferentes por las aceras del circuito mientras pasamos a dar la salida a los conductores, que ya están preparados en los cars de pedales. Tanto a los que se les ha enseñado las señales básicas de tráfico previamente, como a los que no, se les indica en ese momento el significado de cada una de las existentes allí: semáforo, ceda el paso, dirección obligatoria, prohibido el giro, dirección prohibida y paso de peatones.

Dentro de la fase de práctica en el P.I.T. se ha tenido en cuenta que al ser un número reducido el de participantes y para completar las jornadas de educación vial, los niños han estado rotando en el siguiente circuito:



- B.-CIRCUITO DE FICHAS DIDÁCTICAS: Mientras un grupo de 6 alumnos hace las veces de peatones y otros 6 de conductores, otro grupo en vez de estar a la espera, realiza fichas didácticas con un cuadernillo in situ. En dicho cuadernillo se trabajan tanto relaciones entre señales de tráfico, observar las 7 diferencias, normas de preferencia de paso con y sin señalización en un cruce, etc.... El mismo se rellena con un lápiz facilitado y se puede llevar a casa para comentar su actividad con padres y hermanos.



Imagen en la parte del circuito de entretenimiento y aprendizaje con fichas.

Se les da la salida y empiezan a interactuar peatones y conductores en el circuito de tráfico y a veces te alegras de que sea una simulación y no la vida real, aunque el comportamiento es bastante correcto y respetuoso por todos los participantes en general.



Imagen del P.I.T. montado en Cullera y utilizado para el presente T.F.G.

- C.-CIRCUITO DE HABILIDAD EN BICICLETA. Otro grupo de alumnos se dirige a un circuito de habilidad montado junto al parque infantil de tráfico (P.I.T.), con 6 bicicletas de tamaño mediano adecuado a su edad. Se les pone casco con gorro previo de protección (medidas Covid-19) y los que ya saben montar en bicicleta, realizan un trazado con eses, pasos bajo un rasero de altura, giros y parada en un punto. De esta forma no están esperándose unos a otros y la jornada es más completa y didáctica. Algunos niños se han iniciado en esta jornada a montar en bicicleta por primera vez.



Imagen del circuito de habilidad en bicicleta utilizado para el presente T.F.G.

5. EVALUACIÓN DE LOS RESULTADOS.-

De entre los 7 centros escolares diferentes, tomados en la muestra, uno de ellos con doble línea, con una media de 35 alumnos por clase, han resultado un total de **520 niños**, los participantes.

- EVALUACIÓN A LOS ALUMNOS. **TABLA DE PUNTUACIONES EN CONJUNTO**

EVALUADO 520 ALUMNOS.	SI. EN SU MAYORIA	MENOS DEL 50%	No
RESPETO A PEATONES: CONDUCTORES	X		
RESPETO A SEMÁFOROS:CONDUCTORES	X		
RESPETO A SEMÁFOROS: PEATONES	X		
RESPETO A LAS SEÑALES: CONDUCTORES			30%
PACIENCIA PARA CEDER EL PASO:PEATONES	X		
PACIENCIA PARA CEDER EL PASO:CONDUCTORES	X		

EVALUACIÓN DEL PROFESORADO:

Se ha solicitado la asistencia de uno o varios profesores a cada una de las sesiones formativas tanto para que tuvieran conocimiento de las mismas como para que pudieran valorar o evaluar con posterioridad tanto la forma de impartirlas como el contenido de las mismas y respuesta o conducta de sus alumnos.

Al finalizar cada sesión se ha pedido al profesor que valore la actividad mediante un correo electrónico redactado libremente con sus impresiones al respecto, dirigido al departamento de Educación y al de Jefatura de la Policía Local de Cullera. Han participado un total de **14 profesores**.

De dichos correos recibidos, se extraen las siguientes valoraciones:

Valoración respecto a:	
Conexión con los alumnos	Muy buena.
Lenguaje adaptado a la edad	Muy bueno.
Tipo de material empleado	Necesitaría modernizarse.
Duración de las clases	Necesitaría ampliarse a más clases.
Entretenimiento de los niños	Se mantienen muy receptivos.
Variedad de métodos	Muy diversa.
Aprendizaje de los niños	Muy satisfactorio.

6- DISCUSIÓN DE LOS RESULTADOS OBTENIDOS.

Resulta curiosa e interesante la respuesta de los niños y niñas en esta edad escolar cuando se les observa “sacar pecho” cuando se les indica que al montar en bicicleta “ya son conductores”. Ya que la bicicleta es un vehículo y no un juguete.

Este conocimiento novedoso les causa muy buena impresión a la vista de su reacción y les incita a comportarse más como adultos al descubrir que ya pueden tener el rol de conductor que desconocían.

Tras 30 años con esto, no es de extrañar que tenga también alguna anécdota, como la de haber salido una noche tras una cena y al llegar a un pub, sintiéndome una joven más, un chico decirme: yo te conozco!, ¿verdad?. ¡Ah Si!, ¡usted es la Policía que nos enseñaba las señales y a ir en bicicleta!, lo cual me hacía sentirme de joven a mayor en pocos segundos, pero muy orgullosa.

También la de este año, al ir a impartir a un colegio educación vial, encontrarme a un joven profesor que me recuerda que yo le dí también educación vial hace unos años y que le gustó mucho. Así mismo, al vivir en la población donde nací y donde trabajo, he estado por la calle y ha pasado algún niño por la

otra acera saludando: ¡¡Hola Enriqueta!! o ¡hola Policía!! ¡voy correctamente en bici! ¿verdad?.

7. CONCLUSIONES. PROPUESTAS DE MEJORA.

Al pasar al la Fase 3 en el parque infantil de tráfico (P.I.T.), se les observa ya cierta soltura con las señales de tráfico, conociendo su significado y pauta de comportamiento a realizar ante cada una de ellas. Se observa que se nota que han recibido concienciación de la importancia del respeto a las normas y principalmente en su actuación como peatones. Su comportamiento es paciente y adecuado, pese a que son niños de entre 8 y 10 años. Se les recuerda que son los “reyes y las reinas de las aceras” y caminan sin correr ni empujarse, etc.

En cuanto a la circulación en car de pedales, se ha notado en todos los grupos una intención y cuidado en respetarse como conductores, aunque al no conocer algunos las señales de tráfico con anterioridad al del mismo día, se ha notado que no las han llegado a comprender o memorizar y se despistan bastante con las direcciones obligatorias, el ceda al paso, la dirección prohibida. Las que mejor han respetado sin embargo son el semáforo para vehículos (más conocido para ellos con anterioridad).

Esta y otras observaciones efectuadas, nos llevan a la conclusión de que sí ha sido muy efectiva la introducción de la importancia de las normas por su seguridad, pero en los niños que ha faltado la enseñanza de la norma en si o de la señal de tráfico, ha faltado el conocerla para realizar correctamente el circuito correspondiente a las vías reales.

La mitad de alumnos que ha recibido las clases con concienciación del respeto a las normas y luego el conocimiento de la norma en sí, lo ha realizado de forma más fluida y correcta, con apenas errores.

No se ha realizado esta vez la enseñanza de las señales de tráfico sin las de la importancia del respeto a las normas por su seguridad, ya que se había hecho así en otras experiencias anteriores y los niños realizan los cruces como conductores correctamente, es decir, respetan las señales, pero no tienen paciencia unos con otros, se aburren si no les prestas atención y realizan alguna infracción como levantar la rueda delantera de la bicicleta, gritarse unos

conductores a otros con la impaciencia ante un stop, etc.



Imagen P.I.T. montado y utilizado para la elaboración del presente T.F.G. Peatones, conductores, Agente regulando el tráfico.

Todos han aprendido de alguna manera, aunque se ha notado mucho con diferencia el resultado de la conducción y uso de las vías, con la concienciación de la responsabilidad, del respeto a las normas por su seguridad y el del conocimiento de las señales. Ambos complementados contribuyen a una conducción más segura, con respeto y educación. Estar dentro del circuito del P.I.T. esos días, era estar en una “ciudad ideal”.

Por otro lado, la iniciación en el uso de la bicicleta como conductores, resulta una inversión en la futura concienciación del uso preferente de la bicicleta frente a otros vehículos, lo cual significa invertir en salud, al hacer deporte mientras se desplazan en ellas, invertir en economía, ya que no implica gastos de combustible ni en compañías aseguradoras, gastos de examen y tramitación de permisos de conducir, etc., invertir en el medio ambiente, por la falta de contaminación con humos y gases., etc. Una de las múltiples causas de accidentes es la velocidad, la cual se ve muy reducida con el uso de la bicicleta,

respecto a otros vehículos.

De los profesores, se extraen como propuestas de mejora, la inversión en material más moderno, ampliar las sesiones formativas.

- Como conclusión final:

Con que evitemos un sólo accidente, la labor habrá valido la pena.



8. BIBLIOGRAFÍA.-

- Bandura, Albert (2015)
- <https://www.facebook.com/watch/?v=653923177967806>.
- <https://www.unir.net/educacion/revista/por-que-es-importante-para-el-desarrollo-psicofisico-que-el-nino-juegue/#>
- <https://i0.wp.com/neuropsicologiayaprendizaje.com/wp-content/uploads/2010/11/lego-bloques.png?w=1000&ssl=1>
- <https://www.mapfre.com.py/media/guia-peaton-viajero-ciclista-mapfre.pdf>
- <https://www.youtube.com/watch?v=wzNn-4N3g8A>
- <https://www.youtube.com/watch?v=yGILWiPfsOo>
- <https://www.memo-juegos.com/juegos-de-memoria-online/para-todos/juego-muy-difcil/memory-de-senales-de-trafico>
- (Manso y Castaño,2008, p.104) .

BIBLIOGRAFÍA NORMATIVA RELACIONADA.

- Ley Orgánica reguladora del Derecho a la Educación (LODE) de 1985.
- Ley Orgánica General del Sistema Educativo (LOGSE) de 1990.
- Ley Orgánica de Participación, la Evaluación y el Gobierno de los centros docentes (LOPEG) de 1995.
- Ley Orgánica de Universidades (LOU) de 2001.
- Ley Orgánica de Calidad de la Educación (LOCE) de 2002.
- Ley Orgánica de Educación (LOE) de 2006.