



**Universidad  
Católica  
de Valencia**  
San Vicente Mártir

## **La educación vial destinada a niños en la etapa entre 6 y 8 años**

**Presentado por:**

**AMPARO INÉS BO CHOVER**

**Dirigido por:**

**PAUL MITCHELL**

Godella, a 27 de mayo de 2021

Facultad de Psicología, Magisterio y Ciencias de la Educación

Grado en Maestro de Educación Primaria

## **Resumen**

Con el presente Trabajo de Fin de Grado de Maestra de Educación Primaria, planteo como objetivo diseñar una propuesta didáctica para la consolidación de normas de conducta en la vía pública a través de la educación vial en segundo curso de Educación Primaria. La misma, se origina como medio para dar respuesta a las necesidades formativas de educación vial que existen tanto a nivel mundial, como regional, pero sobretodo en el centro escolar para la cual se plantea esta propuesta; por otra parte, se busca la medida para promover una práctica pedagógica vial centrada en el estudiante y en el aprendizaje activo, específicamente en la teoría del aprendizaje por movimiento. La propuesta didáctica diseñada tiene como propósito, conocer las principales normas de educación vial para la circulación en la vía pública a través de la teoría del aprendizaje por movimiento. Está dirigida a un grupo de 25 alumnos de segundo curso de Educación Primaria, con una edad promedia de 7 años, etapa propicia para la consolidación de habilidades motoras y de movilidad avanzada. Por medio de la construcción de la propuesta, se pudo observar y comprender que la enseñanza de la educación vial no involucra solamente el desarrollo de los contenidos teóricos, sino que, dentro de ello están implícitas las capacidades cognitivas de los individuos, así como, su etapa de desarrollo, pues, de estos elementos depende la selección de las estrategias adecuadas para la formación del mismo.

**Palabras clave:** educación vial, seguridad vial, educación primaria.

## **Abstract**

The goal of my dissertation for the degree of Primary Education Teaching is to develop a didactic proposal about road-safety education. This is intended to teach behavioural rules for public roads to pupils in the first year of primary school. The research project will try to address an important lack of road-safety training, which although it can be found in other countries, or even at regional level, is still absent in many schools.

In addition, the project tries to find a way to promote a student-centred and practical approach to road-safety instruction, one that is based on active learning and, more precisely, the notion of learning by movement.

The didactic proposal presented here focuses on a group of 25 students who are in their second year of primary education. They should be, on average, 7 years old, which is an ideal age to strengthen their motor skills as well as their advanced mobility.

My research findings indicate that road-safety education does not only involve the teaching of theoretical content. In fact, it became evident as I developed my work that the choice of the most adequate strategies when it comes to road-safety training relate to the how students' cognitive capacities develop in tandem with their physical development.

**Key Words:** road-safety education, road safety, primary education.

### **Resum**

Amb el present Treball de Fi de Grau com a Mestra d'Educació Primària, plantejo com a objectiu dissenyar una proposta didàctica per a la consolidació de normes de conducta en la via pública a través de l'educació viària per als alumnes de segon curs d'Educació Primària. La mateixa, s'origina com a mitjà per a donar resposta a les necessitats formatives d'educació viària que existeixen tant a nivell mundial, com a regional, però sobretot en el centre escolar per al qual es planteja aquesta proposta; d'altra banda, es busca la mesura per a promoure una pràctica pedagògica viària centrada en l'estudiant i en l'aprenentatge actiu, específicament en la teoria de l'aprenentatge per moviment. La proposta didàctica dissenyada, té com a propòsit, conèixer les principals normes d'educació viària per a la circulació en la via pública a través de la teoria de l'aprenentatge per moviment. Està dirigida a un grup de 25 alumnes de segon curs d'Educació Primària, amb una edat mitjana de 7 anys, etapa propícia per a la consolidació d'habilitats motores i de mobilitat avançada. Per mitjà de la construcció de la proposta, es va poder observar i comprendre que l'ensenyament de l'educació viària no involucra solament el desenvolupament dels continguts teòrics, sinó que, dins d'això estan implícites les capacitats cognitives dels individus, així com la seua etapa de desenvolupament, donat que, d'aquests elements depèn la selecció de les estratègies adequades per a la formació del mateix.

**Paraules clau:** educació viària, seguretat viària, educació primària.

## ÍNDICE

1. Introducción.....	6
2. Justificación.....	8
3. Objetivos.....	11
4. Metodología.....	12
5. Marco teórico.....	13
5.1 Educación vial.....	13
5.2 Antecedentes de la educación vial.....	15
5.3 Modelos pedagógicos de la educación vial.....	16
5.3.1 Modelo del Reino Unido.....	16
5.3.2 Modelo de los Países Nórdicos: Suecia y Noruega.....	17
5.3.3 Modelo de Holanda y Luxemburgo.....	17
5.3.4 Una mirada a la educación vial en diversos países.....	18
5.3.5 Educación vial en España.....	20
5.4 Educación vial y currículo.....	22
5.5 Educación vial y su fundamentación legal en España.....	23
5.6 Educación vial en el currículo español.....	23
5.7 Infancia y educación vial.....	26
5.8 Proceso de desarrollo de los niños entre los 6 y 8 años.....	27
5.9 Aprendizaje por movimiento.....	29
6. Unidad Didáctica.....	33

6.1	Contextualización.....	33
6.2	Competencias a desarrollar.....	35
6.3	Contenidos y criterios de evaluación.....	36
6.3.1	Área de educación física.....	37
6.3.2	Área de valores cívicos.....	37
6.3.3	Área de educación artística: plástica.....	38
6.3.4	Área de ciencias sociales.....	38
6.4	Metodología.....	39
6.5	Sesiones de aprendizaje.....	62
6.6	Cronograma de actividades.....	62
6.7	Evaluación.....	65
6.8	Resultados esperados.....	60
7	Conclusiones.....	66
8	Referencia bibliográfica.....	68

## *1. INTRODUCCIÓN*

---

Las cifras altas de accidentes de tráfico y de mortalidad por accidentes viales reflejadas por la Organización Mundial de la Salud (2020), han marcado un punto de reflexión sobre la importancia de la educación vial para el desarrollo integral de los individuos. La misma, se ha orientado en la consolidación de contenidos y normas viales que permiten concienciar a la sociedad en cuanto a la seguridad vial.

En el contexto español, se han puesto en marcha diversas estrategias con la seguridad vial, entre ellas, la implementación de la educación vial en los currículos educativos desde la primera infancia, logrando a través de ello consolidar un conjunto de conocimientos de gran importancia para el reconocimiento de los elementos viales y su importancia para el desarrollo de la ciudadanía. Entre los contenidos de mayor relevancia se encuentran los roles de los individuos en la vía pública: peatón, conductor y pasajero; las señales reglamentarias, preventivas y de información; las principales señales de tráfico para ciclistas, pasajeros y peatones, medidas de seguridad, medios de transporte, entre otros.

En función de la relevancia que tiene la educación vial para la construcción de la sociedad y, específicamente, para el desarrollo de los individuos, así como el evidenciar como la misma se lleva a cabo en los espacios educativos por medio de clases magistrales o tradicionales que no ganan el interés de los niños, se consideró oportuno diseñar una propuesta didáctica para la consolidación de las normas de comportamiento en la vía pública por medio de la educación vial.

La propuesta persigue como objetivo conocer las principales normas de circulación por la vía pública a través de la teoría del aprendizaje por movimiento y por medio de la misma, se pretende que los estudiantes consideren los diferentes roles que se asumen en la vía pública y sus responsabilidades para garantizar la seguridad vial, además de ayudarles a reconocer las principales señales de tráfico para ciclistas, pasajeros y peatones; conocer las principales normas y acciones, tanto individuales como colectivas, de seguridad en la vía pública e identificar y describir la función de los sentidos para la toma de decisiones, y se pretende conseguir que se realice uso correcto de las vías.

El trabajo se estructura en diversos apartados que inician con el planteamiento y la justificación de la problemática, dentro del cual se encuentran los objetivos generales y específicos de la investigación, seguidamente se expone el marco teórico en el que se

desarrollan contenidos como la educación vial, su relación con el currículo, la fundamentación legal en España, la infancia y la educación vial, los procesos de desarrollo de los niños y el aprendizaje por movimiento.

El siguiente apartado comprende la propuesta didáctica que se organizó en sub-apartados entre los que destacan: presentación, contextualización, destinatarios, objetivos, competencias a desarrollar, contenidos pedagógicos, metodología, sesiones de aprendizaje, cronograma, evaluación medidas de atención a la diversidad y resultados esperados. Posterior a ello, se encuentran las conclusiones, limitaciones y perspectivas y finalmente una lista organizada de referencias bibliográficas.

## 2. JUSTIFICACIÓN

---

La educación vial se ha convertido en un elemento fundamental para el desarrollo de la sociedad. No obstante, las conductas poco apropiadas de peatones, usuarios de transporte y conductores demuestran la carencia de conocimientos y respeto hacia las normas que se han impuesto entorno a la seguridad vial, lo que a su vez genera diversos problemas sociales caracterizados por: mala convivencia, ausencia de empatía, intolerancia, poca solidaridad y falta de responsabilidad, lo que puede reducirse en carencia de valores (Quintero, 2018).

Otro de los inconvenientes se ve reflejado en los índices de siniestros viales reportados por la Organización Mundial de la Salud (2020), cuando señala que anualmente mueren aproximadamente 1.3 millones de personas por accidentes viales ocurridos en la carretera del mundo entero y cerca de 50 millones padecen traumatismo. En tal sentido, los accidentes de tráfico se han convertido en una de las principales causas de mortalidad en los diversos grupos etarios y la primera causa entre los individuos con edades entre 15 y 29 años.

Esta cifra de morbilidad y mortalidad se ha convertido en un problema para la salud de la sociedad que llama a reflexionar sobre lo mismo, sobre todo porque diversos estudios han demostrado que el origen de ellos en su mayoría proviene de una inadecuada conducta por parte de los individuos. Al respecto, se ha comprobado que la influencia sobre estos hechos accidentales tiene un 95% de responsabilidad el factor humano (Manso, 2017).

En correspondencia con ello, la formación en las normas viales se ha convertido en un elemento fundamental de la acción social, que implica a todos los individuos y en consecuencia se ha estimado acciones a nivel mundial con el propósito de concientizar a las sociedades en cuanto a las normas viales.

La educación como principal ente de desarrollo de la sociedad, se ha convertido en un pilar fundamental para la construcción del conocimiento y la conciencia vial. La misma se ha llevado a cabo a través de diversos programas de Educación Vial que por medio de la UNESCO se han implementado a nivel mundial. No obstante, con el propósito de reforzar estas acciones en el año 2015 cuando se llevó a cabo la asamblea general de las Naciones Unidas dónde se adoptó la importante Agenda 2030 para el

Desarrollo Sostenible, se estableció entre sus objetivos el reducir el número de traumatismo y muertes provocada por accidentes viales a la mitad, es decir en un 50%.

Esta meta se consideró ambiciosa y ha constituido como unos de los avances de mayor significancia para la seguridad vial, pues, ha sido concebida como un reflejo del reconocimiento de la problemática social que genera el desconocimiento de las normas viales y el peso que el mismo a impuesto sobre la economía de las naciones.

En España, las estrategias de seguridad vial han estado orientadas a la movilidad sostenible y segura como derecho del ciudadano a moverse bajo condiciones adecuadas y seguras, generando el mínimo impacto ambiental, aspecto que se ha consolidado a partir de las líneas de trabajo generadas por los organismos internacionales como la Organización Mundial de la Salud, la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura, la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), la Unión Europea, entre otros.

Entre correspondencia, el gobierno español ha impuesto diversas dimensiones de movilidad sostenible entre las cuales se encuentran:

- A. Movilidad ecológica: orientada a disminuir la contaminación atmosférica, acústica y de combustible, así como, a mejorar la eficiencia energética de los vehículos a motor y del espacio urbano
- B. Movilidad competitiva: orientada a garantizar la regularidad de los períodos de desplazamiento de los diferentes medios de transporte, evitando la congestión y los costos socioeconómicos, mejorar la calidad de los desplazamientos, así como del sistema de distribución de transporte
- C. Movilidad saludable: orientada al mejoramiento del bienestar físico y psicológico de la población fomentando la movilidad a pie y a su vez en bicicleta
- D. Movilidad universal: orientada a garantizar en el espacio público la equidad entre los medios de transporte y los sistemas de desplazamiento, así como, promover el diseño y la gestión de espacios públicos que garanticen el derecho a la movilidad universal; además se encuentra orientada a mejorar la accesibilidad a los medios de transporte de las personas con movilidad reducida
- E. Movilidad segura: encaminada a reducir el índice de consecuencias negativas producidas por los accidentes viales, así como mejorar la asistencia a las víctimas (Dirección General de Tráfico, 2011).

En función de todos estos planteamientos, se ha fomentado la implementación de la educación vial en los currículos, lo cual, se ha convertido en un elemento importante en el proceso formativo de los individuos y en la concientización de estos sobre la seguridad vial. No obstante, aunque la meta está orientada a incorporar la educación vial como un eje transversal, en muchos escenarios pedagógicos la misma es implementada como un contenido más en el proceso formativo, no otorgándole la importancia que la misma refiere. Por otro lado, se ha evidenciado que los docentes implementan la educación vial como un contenido teórico que se debe desarrollar sin tomar en cuenta las capacidades cognitivas que posee el individuo para captar la información.

En relación con lo expuesto, se propone diseñar una unidad didáctica en la que se estimen acciones pedagógicas que vayan a la par de las teorías de desarrollo de los individuos, pues, las mismas garantizan que el aprendizaje de las normas viales sea verdaderamente aprendido por los estudiantes si se adapta a sus capacidades.

De igual manera, el desarrollo teórico de las actividades a través de clases magistrales y formas tradicionales de enseñanza, no generan el interés del estudiante por aprender las normas. En tal sentido, se hace necesario implementar estrategias didácticas que se adapten a las capacidades de los individuos de acuerdo con su desarrollo evolutivo y además genera en el interés en el mismo.

Esta propuesta didáctica está dirigida a estudiantes de segundo curso de Educación Primaria con una edad de 7 años, por cuanto, los mismos se encuentran en una etapa evolutiva apta para el desarrollo de sus capacidades en relación con la acción vial, pues, aunque algunos elementos evolutivos son limitantes, pueden desarrollar habilidades que les permitan superar los mismos garantizando la supervivencia del individuo en la vía pública.

En otro orden de ideas, esta propuesta didáctica reviste de importancia social, por cuanto, permite reforzar el proceso educativo de los individuos en el desarrollo de competencias que son necesarias para su actuación en la sociedad. Por otra parte, su implicación pedagógica se encuentra en que se propone una transformación del proceso educativo desarrollando estrategias que sean didácticas, innovadoras y que llamen la atención de los estudiantes, permitiéndole construir un aprendizaje significativo de manera activa y dinámica.

### **3. OBJETIVOS**

---

#### **Objetivos generales**

- i) Diseñar una propuesta didáctica para la consolidación de normas de conducta en la vía pública a través de la educación vial en segundo de Educación Primaria basada en el aprendizaje por movimiento.
- ii) Conocer las principales normas de educación vial para el tránsito en la vía pública a través de la teoría del aprendizaje por movimiento.

#### **Objetivos específicos**

- i) Determinar los contenidos teóricos que sustentan la educación vial en el primer ciclo de educación primaria como medio para la consolidación de las sesiones de aprendizaje.
- ii) Determinar los elementos fundamentales de la teoría del aprendizaje por movimiento para la enseñanza de la educación vial en los estudiantes de 2 de Primaria.
- iii) Plantear actividades didácticas de aprendizaje implementando la teoría del aprendizaje por movimiento para la consolidación de las normas de conducta en la vía pública.
- iv) Conocer las principales normas y acciones, tanto individuales como colectivas, de seguridad en la vía pública.
- v) Identificar y describir la función de los sentidos par la toma de decisiones para el tránsito correcto en la vía pública.

## *4. METODOLOGÍA*

---

La investigación se llevó a cabo a través de la metodología de revisión de la literatura, que de acuerdo con lo señalado por Sánchez-Meca (2010), está centrada en la revisión de la bibliografía existente sobre un tema específico. Para el desarrollo de esa metodología se implementó un proceso explícito de búsqueda, selección, análisis y procesamiento de información.

La búsqueda se realizó a través de diversos buscadores y bases de datos como Google Académico, Dialnet y Scielo, empleando como términos clave: educación vial, seguridad vial, educación primaria y aprendizaje por movimiento, y posteriormente se fueron ampliando para obtener más información que permitiera responder a los planteamientos formulados. Se seleccionaron diferentes fuentes de información tanto primarias (libros, tesis, artículos científicos, entre otros) como secundarias (representaciones condensadas de documentos primarios). Posteriormente se analizó la información recabada y se organizó en apartados, construyendo el referente teórico.

Con el contenido teórico encontrado, además de la experiencia profesional obtenida en el ámbito de la docencia se estructuró la propuesta didáctica para la consolidación de normas de conducta en la vía pública a través de la educación vial en segundo curso de Educación Primaria basada en el aprendizaje por movimiento.

## 5. MARCO TEÓRICO

---

### 5.1 Educación vial

La educación vial ha sido concebida como una disciplina formativa que busca preparar al individuo en materia de tráfico, para que se conduzca de manera efectiva en la vía pública e implica los conocimientos y las normas mínimas de conducta (Silva, 1974). Por su parte, Groeger (2011) la describe como la transmisión de conocimientos y la adquisición de habilidades que se desarrollan a través de programas formativos orientados al uso seguro y responsable de la vía pública.

Oviedo (2019) concibe la educación vial como “un proceso de desarrollo (de capacidades), socialización e integración de las personas mediante la adquisición de conocimientos, prácticas, habilidades y valores necesarios para mejorar las relaciones viales y aumentar la seguridad en las vías de tránsito” (p. 20). Así mismo, el autor destaca que la educación vial implica tres actores principales:

- i) los peatones
- ii) los pasajeros
- iii) los conductores

Además, se imparte desde la edad infantil por todo el resto de la vida y comprende tres modelos pedagógicos como son: formal, no formal y reflejo. Se sustenta en diversos programas y elementos normativos que promueven estrategias y acciones coordinadas tanto a nivel internacional como estatal.

En otro orden de ideas (Oviedo 2018) destaca que la educación vial no está solo referida a los elementos relacionados con la conducción de un vehículo o a las reglas y señales de tráfico, sino que involucra una trilogía de factores que comprenden:

- i) lo humano (peatones, pasajeros y conductores)
- ii) lo vehicular (condiciones del vehículo)
- iii) lo ambiental (condiciones de la vía, el clima, etc.)

De igual manera, el autor destaca que en el proceso formativo de la educación vial se involucran diversos campos científicos como son: lo jurídico, lo ético-moral, lo psicológico, lo social, la mecánica, la salud, entre otros.

En resumen, se puede señalar que la educación vial está referida a un modelo pedagógico, integral y complejo sobre la seguridad en la vía pública e involucra aspectos humanos en el que se identifican tres actores principales (peatones, conductores y pasajeros), aspectos ambientales y vehiculares, además se fundamenta en programas y elementos legales que se imparten a través de procesos formativos formales, informales y reflejos.

Bajo estos preceptos, se concibe que la cultura vial, alcanzada a través de la educación promueve: una mejor salud en los individuos evitando lesiones y muertes por accidentes, además del estrés que provoca manejar en ambientes de riesgos; la práctica de adecuadas relaciones sociales; procura entornos menos hostiles y más sanos; genera una convivencia armoniosa y mayor seguridad en la vía pública, lo que conlleva a elevar de manera sustancial la calidad de vida (Oviedo, 2019).

En función de estos planteamientos, se ha evidenciado que cada día son más los países que incorporan la educación vial en sus currículos formales, promoviendo la misma desde etapas tempranas de desarrollo del individuo, con el fin de garantizar que adquiera los conocimientos necesarios, durante el transcurso de su vida, para que pueda desplazarse y movilizarse de manera segura y adecuada en la vía pública.

Para Poó, et al. (2015), la educación vial juega un papel fundamental para la prevención de los riesgos que representan los espacios públicos, mayormente el contexto de tráfico y, ha adquirido mayor relevancia, por las transformaciones experimentadas a raíz de la creciente globalización, que ha impulsado una mayor cantidad de vehículos, generando un cambio de enfoque en los desplazamientos y con ello una nueva forma para educar en seguridad vial.

En función de ello, hoy en día, la demanda que se ha generado en la educación vial requiere que la misma, se enfoque en:

- (a) favorecer conductas seguras focalizadas en los modos de movilidad propios de cada individuo, de acuerdo con su etapa evolutiva
- (b) promover de manera activa, conductas y actitudes que favorezcan el desarrollo y la consolidación de modelos de transportes más saludables, seguros, equitativos y sustentables (Poó et al., 2015).

En este sentido, es importante que estas recomendaciones sean incorporadas a los currículos y programas de educación vial para lograr una formación conforme a las demandas de la sociedad actual.

## **5.2 Antecedentes de la educación vial**

Los primeros indicios de la educación vial han sido adjudicados a la Ciudad del Vaticano, específicamente en el año 1300 cuando se celebró el año Santo, debido a que, con motivo de la festividad, el cúmulo de personas que se concentró en la Plaza San Pedro fue tan elevado que el espacio no fue suficiente para albergarlos a todos, lo que generó que muchos individuos tuvieran que ubicarse en las calles, obstaculizando la circulación normal del tránsito, lo que propició una gran cantidad de accidentes, que causaron el deceso de una gran cantidad de fieles.

Frente a este hecho, el Papa Bonifacio VIII, con el objetivo de evitar que este hecho se repitiese, propuso pintar dos líneas blancas en el centro de las vías, con el propósito de señalar que de un lado caminarían los peatones y del otro circularían los carruajes y coches. Esta propuesta se implementó como regla y rápidamente fue copiada en otros lugares, propiciando así una nueva regla de comportamiento para prevenir accidentes durante la circulación en las vías públicas (Monsalve, 2015).

Posteriormente, se fueron implementado poco a poco normativas que se ajustaban a las demandas de las diferentes poblaciones a lo largo del recorrer histórico de la sociedad; y a medida que las demandas en materia de seguridad del tráfico se han incrementado como consecuencia de la urbanización, construcción de más vías, incremento de la cantidad de vehículos, mayor población y concentración de la misma en diversos sitios, éstas han ido adecuándose e implementándose por medio de normas de seguridad vial (Manso, 2017).

No obstante, la creación del proceso pedagógico en materia de seguridad vial, tiene sus inicios en Estados Unidos , en la localidad de Tacoma (Washington), a inicios de la segunda década de 1900, cuando se crearon las primeras patrullas de seguridad escolar, hecho que se expandió a otras instituciones educativas rápidamente y un año después, el Consejo Nacional de los Estados Unidos colocó en el panel de discusión la educación vial, aunque debieron pasar muchos años para que la misma fuese aceptada.

En el caso del continente europeo, no fue sino tiempo después que la demanda de la sociedad exigía la implementación de una reglamentación educativa concerniente a la

educación en materia de seguridad vial, propiciando la implantación de programas y acciones sistemáticas y específicas sobre formación vial.

Por otro lado, es preciso aclarar que las referencias documentales que existen sobre los inicios de la educación vial son escasas y no cuentan con la relevancia adecuada. La mayoría de los trabajos existentes toman como primer acercamiento científico los trabajos realizados en Stina Sandels en Suecia, los cuales estaban orientados a organizar la posible implantación de la educación vial y que posteriormente fueron considerados para determinar las primeras estrategias de intervención que se llevaron a cabo en diversos países europeos. Estas líneas de acción dieron origen a diversos modelos como los de Reino Unido, Países Nórdicos, Países Bajos, entre otros, los cuales se consolidaron como referentes pedagógicos de importancia en materia de seguridad vial (Oviedo, 2018).

### **5.3 Modelos pedagógicos de educación vial**

De acuerdo con Manso y Valentín (1997), la educación vial ha generado el estudio científico de los factores del desarrollo de los individuos que intervienen en su proceso de consolidación de las normas y conductas para mantener una adecuada educación vial, con el propósito de crear programas educativos y de intervención que se adapten a las necesidades y capacidades de los individuos. En correspondencia con esto, presentan algunos modelos de educación vial, que se han erigido en el continente europeo.

#### ***5.3.1 Modelo del Reino Unido***

Este modelo considera las características psicológicas correspondientes con el desarrollo evolutivo de los niños y sus consecuencias didácticas. Estas estrategias metodológicas se consideraron a través de diversos estudios científicos que consideraron la automatización de hábitos y estrategias de cruce desde temprana edad, y se diseñaron, además, recursos pedagógicos orientados tanto a los docentes como a los padres. Los resultados de este modelo fueron tan eficientes, que, en las primeras semanas de implantarlos, el índice de accidentes de tráfico en la población infantil se redujo en un 11%.

Uno de los recursos que se establecieron se encuentra el *Green Cross Code*, que consiste en un contenido de 54 palabras adaptadas a la comprensión desde el nivel de educación infantil, las cuales se van añadiendo de manera progresiva, con el propósito de

instaurar la conciencia sobre la seguridad vial en función de las capacidades cognitivas de los estudiantes conforme a su evolución.

### **5.3.2 Modelo de los Países Nórdicos: Suecia y Noruega**

El modelo se denomina “*Traffic Safety Club*”, éste establece un Club de Seguridad Vial, que consiste en un modelo de intervención que se lleva a cabo con estudiantes y sus familiares que participan de manera voluntaria, con el objetivo de educar y entrenar a los niños para que se desenvuelvan de manera segura en la vía pública. Las estrategias pedagógicas, tienen como principios:

- a) Generar mayor conocimiento en la familia sobre las limitaciones que presentan los niños para desarrollar sus habilidades en materia de seguridad vial debido a sus capacidades cognitivas y motrices.
- b) Incorporar un programa continuo de enseñanza y entrenamiento orientado a la capacitación de los niños para desenvolverse de manera adecuada y según sus condiciones en la vía pública.
- c) Desarrollar las capacidades habilidades y actitudes en los niños para reducir el riesgo de accidentes en la vía pública.

### **5.3.3 Modelo de Holanda y Luxemburgo**

En estos países se creó a través del programa “*Traffic Research Centre*”, un subprograma orientado a la formación de peatones infantiles, y estaba fundamentado principalmente en el desarrollo de las habilidades psicológicas y cognitivas que requiere un niño entre 4 y 6 años para el correcto desarrollo de las acciones orientadas al cruce de calles. Estas acciones se concretaron a través de objetivos específicos de aprendizaje y estaban orientadas

a:

- a) cruzar en el medio de una manzana lejos de las esquinas, donde no existiese la presencia de obstáculos visuales
- b) cruzar en el medio de una manzana donde existen obstáculos visuales como vehículos o automóviles estacionados
- c) cruzar en una intersección sin la presencia de obstáculos visuales.

Cada una de estas acciones se encuentran estructuradas en una serie de actitudes y conductas que deben ser desarrolladas por los estudiantes y que responden a los contenidos básicos del programa de entrenamiento, las cuales, se sustentan en las teorías del aprendizaje social y condicionamiento operante, mediante los principios de modelado y refuerzo positivo en contextos reales, es decir, en situaciones de tráfico de la vida cotidiana y ha sido comprobado como uno de los métodos más eficaces a la hora de desarrollar las conductas seguras de los niños en las vías públicas.

El objetivo de estos programas estaba orientado a asegurar que los niños crucen las calles en las que juegan y transitan habitualmente de manera segura. El programa también se refuerza a través de actividades que están dirigidas al entrenamiento por parte de los padres en situaciones reales, a través de un pequeño folleto y un video facilitado por el centro escolar y que luego es evaluado para determinar su eficacia; este proceso lleva implícito cuatro pasos que comprende el modelado y la práctica, esta actividad se complementa a través de la observación y la recompensa del niño. El modelo fue tan bien aceptado, que rápidamente se incorporó por los Ministerio Educación Nacional en sus currículos educativos

### **5.3.4 Una mirada a la educación vial en diversos países**

Para realizar un estudio a la a la educación vial a través de diversos países, se toma en cuenta el estudio llevado a cabo por Alonso, et al. (2013), en el que se explican los planteamientos en materia pedagógica y la consolidación dentro del currículo. Al respecto se detallan uno a uno los países considerados.

En Alemania, la educación vial depende de diversos Ministerios como el de Transporte y el de Salud, los cuales se vinculan para organizar la misma a través del Consejo de Seguridad Vial. En el currículo educativo, forma parte de una materia integrada denominada educación de la higiene y a la conducta ecológica, la cual se imparte de manera obligatoria en primaria y secundaria desde los 7 hasta los 14 años; bajo el enfoque de interdisciplinariedad y de tráfico real. El desarrollo de las acciones de formación vial se comprende de un curso de 110 horas y se puede contar con el apoyo de otros organismos como la policía u otras organizaciones que les proveen del material didáctico, debido a que el éste no es gratuito.

En el Reino Unido se lleva a cabo el programa “*Children and traffic*” que inicia en el nivel preescolar, se basa fundamentalmente en la seguridad para los niños, tomando

en cuenta su factores biológicos, psicológicos y sociales. Enfatiza el entrenamiento por parte de los padres en la primera etapa de desarrollo de los niños. También cuenta con otros programas que van de manera paulatina desde los primeros años de educación hasta el bachillerato y cuyos objetivos se van adaptando a las capacidades y habilidades de los niños y jóvenes de acuerdo con su desarrollo evolutivo y en función de su seguridad en la vía pública. Este país también implementa las rutas seguras en las que se combinan la ingeniería a través del trazado de ruta segura para llegar a la escuela, el cumplimiento de la ley vial, la utilización de dispositivos de protección, patrullas para cruzar e información para los padres y el conductor.

En Australia, la educación vial se encuentra organizada por el Ministerio Federal de Educación, Ciencia y Cultura, y se establece por medio del currículo a través del Decreto de Organización Escolar. Tiene un carácter obligatorio y plantea un conjunto de estrategias prácticas en situaciones de tráfico real a partir de los 5 años, además de materiales didácticos que permiten que los niños desarrollen una conducta segura en materia de seguridad vial. Por otro lado, a partir de los 14 años se propone una formación teórico-práctica de conducción de bicicletas.

Así mismo, se puede señalar que se desarrolla de manera sistemática y obligatoria y en cada institución se establecen los delegados de Educación Vial, además, se establecen relaciones cooperativas con otras agencias y organismos que permiten la capacitación de estudiantes, padres, profesores y otros actores educativos en materia de seguridad. Se encuentra en el currículo como materia obligatoria y abarca 4 años de educación primaria en los niveles de primero a cuarto, en los que se imparten 10 unidades anuales de una hora y de manera complementaria se incorporan otros ejercicios prácticos en situaciones reales de tráfico. Posteriormente se desarrollan 5 unidades más, no obligatorias, referidas a la preparación de los motociclistas para la circulación urbana. Los materiales y recursos didácticos para la implementación de la educación vial son concebidos de manera gratuita para profesores y alumnos a través del Consejo de Seguridad Vial y en cooperación con empresas privadas.

En Bélgica la educación vial se centra en el desarrollo de conducta y actitudes por parte del estudiante, a través de estrategias que promueven la sensibilización y ejercicios prácticos de seguridad en la vía pública. La misma se imparte como una materia educativa que depende del Ministerio Educación y el Ministerio de Transporte y Comunicación, además debe vincularse en cooperación con la asociación de padres, con la policía y con la Cruz Roja. Se considera una materia obligatoria a tiempo completo, desde la educación

primaria hasta la educación secundaria, dividida en tres etapas en cada uno de estos niveles. En el caso de la educación primaria, se enfatiza el comportamiento que debe tener el niño en situaciones reales, a través de clases prácticas complementadas con clases teóricas. En la educación secundaria, se enfoca en el cumplimiento de las normas viales.

En Dinamarca se considera que la educación vial es responsabilidad de los padres o de las guarderías, es decir, de las primeras etapas de desarrollo del niño antes de los 3 años. La intención consiste en que los niños, a través del club de tráfico se eduquen por medio de materiales didácticos que son dirigidos a los padres en cuanto a las conductas y comportamientos que debe tener y seguir en la vía pública de acuerdo con las capacidades que desarrollan según su etapa evolutiva. En educación primaria se vuelve una asignatura de carácter obligatorio, incluida en diversas fases del plan de estudio desde el primer año escolar hasta el noveno, que implica desde los 7 a los 17 años, ocupando como mínimo 48 horas de clase, no obstante, las estrategias y métodos de enseñanza quedan bajo la autonomía de las instituciones educativas, por tanto, no se ha podido establecer un método único para su implementación.

A la par de ello, la institución debe desarrollar un plan de educación vial en el que se incorporen de manera voluntaria padres, estudiantes, docentes y otros actores educativos y comunales. Los materiales y recursos didácticos en materia de educación vial son gratuitos e incluyen folletos, videos, programas informáticos, normas de tráfico, normas relevantes según la edad, entre otros. Otra de las estrategias implementadas son los cursos de formación en materia de seguridad vial los cuales están orientados a la formación de nuevos profesores en materia de seguridad vial y en el reciclaje de profesores para el contacto de la educación vial y la formación de profesores de clase, que son aquellos que están exclusivamente dedicados a la formación de la educación vial en las instituciones educativas. También se cuenta con los cursos de formadores enfocado en el desarrollo de experiencias pedagógicas y prácticas para la enseñanza de esta.

Básicamente, la educación vial en este país se sostiene en los siguientes objetivos:

- adquirir confianza en la conducta de seguridad vial en el tráfico para evitar el riesgo para uno mismo y para los demás
- adquirir conocimientos sobre los elementos y posibilidades de peligro relacionados con el tráfico
- contribuir a la difusión y desarrollo de habilidades y destrezas para el cuidado,

la responsabilidad

- toma de conciencia sobre la conducta de tráfico en el contexto en el que se desenvuelve el individuo.

### **5.3.5 Educación vial en España**

En España, el objetivo principal de la educación vial, de acuerdo con el Ministerio de Educación y Ciencia (1981), está orientado a la formación de la conducta de los ciudadanos como usuarios de la vía pública. La misma, se establece a través de dos vertientes:

- a) la educación vial bajo un carácter estricto denominado seguridad vial
- b) la educación vial como una parcela de educación ciudadana.

En el currículo educativo español, se incorpora como un eje transversal a través de la LOGSE y, en el mismo, se enfatiza que pretende que los individuos:

- i) reflexionen sobre su comportamiento como peatón, viajero y conductor
- ii) respeten las normas de circulación en diversas circunstancias
- iii) aprecien la importancia de las normas de circulación como medio de organización y prevención de accidentes
- iv) conozcan el entorno físico en correspondencia con el tráfico y la manera de comportarse de manera adecuada
- v) desarrollen actitudes de conciencia ciudadana en el uso de las vías públicas como peatón y conductor
- vi) comenten hábitos de sentido vial
- vii) conozcan y respeten las señales de tráfico
- viii) se responsabilice en la conducción y mantenimiento de los vehículos

- ix) y que contribuyan de manera activa a la mejora de las condiciones de circulación.

Por otro lado, en España la educación vial se imparte desde la educación infantil pasando por la educación primaria a través de las materias transversales y se consolida en la etapa de la educación secundaria, además se vincula al plan nacional de Seguridad Vial.

#### **5.4 Educación vial y currículo**

El currículo educativo se concibe como el conjunto de criterios, planes, programas, metodologías y procesos que se consolidan en un todo para contribuir a la formación integral del individuo y a la construcción de la identidad social y cultural, tanto local como regional y nacional, a través de políticas que permiten llevar a cabo un proyecto educativo institucional (Quintero, 2017).

Para el Ministerio de Educación (2018) el currículo comprende la manifestación de los proyectos educativos orientados a la promoción y el desarrollo integral de los individuos, que abarca en gran medida las intenciones educativas del país y establece las acciones y orientaciones para llevar a cabo la práctica pedagógica de acuerdo con las intencionalidades formativas que se establecen de acuerdo con las etapas de desarrollo de los individuos y se distribuyen en los diferentes niveles educativos.

En el desarrollo de la educación vial, el currículo tiene una importancia trascendental debido a que el mismo establece los lineamientos para llevar a cabo las medidas educativas necesarias para promover en los niños la conciencia ciudadana en materia de seguridad vial.

En la mayoría de los países, la educación vial se encuentra inmersa en el área de ciencias sociales de los currículos educativos y se aborda desde la educación primaria hasta la educación secundaria, aunque con mayor énfasis en la primera. Hoy en día, incluso, se han determinado acciones para la implementación de esta desde la primera infancia, determinando los aspectos puntuales de enseñanza de acuerdo con las capacidades cognitivas y de desarrollo de los individuos en cada una de las etapas (Ministerio de Educación, 2018).

En otros países, la educación vial se encuentra inmersa de manera transversal en las competencias ciudadanas y sociales, pues, se valoran las misma como “condiciones indispensables para la promoción del ser humano, considerándose, de manera implícita,

holística, la educación vial, junto con otros derechos y responsabilidades, la democracia, el rol social del Estado, la diversidad cultural, la comunicación y la interculturalidad” (Ministerio de Educación, 2018, p. 5).

No obstante, aunque se han determinados espacios específicos para la educación vial en el desarrollo del currículo, es importante tener en cuenta que la misma no representa un contenido aislado y por ende puede involucrarse de manera objetiva y clara, con otras áreas formativas como Matemática, Lengua y Literatura, Ciencias Naturales, etc. (Monsalve, 2015).

En consecuencia, con todo lo anteriormente expuesto, la educación vial dentro del currículum es considerada de manera integral, continua y flexible, lo que detalla la posibilidad de que las instituciones educativas y especialmente los docentes incluyan de manera creativa los aprendizajes relacionados con el tema, que consideren relevantes y adecuados según las características del contexto y de sus propios estudiantes (Monsalve, 2015).

## **5.5 Educación vial y su fundamentación legal en España**

De acuerdo con Trillo (2014) la legislación constantemente va transformándose para adecuarse a los cambios políticos, culturales, sociales y educativos que surgen en el recorrer histórico y el sistema educativo no ha escapado de ello. En el caso de la educación vial, el aumento exacerbado de vehículos, vías de tráfico y, con ello, siniestros viales, han hecho imprescindible la adecuación de los currículos y programas formativos en esta temática, con el propósito de generar y promover actitudes y conductas seguras y cívicas en los individuos, adecuando los aprendizajes a las características propia de los discentes y de acuerdo con el tipo de usuario con el que se identifican peatón, conductor o pasajero.

En España, se evidencia una creciente incorporación de la educación vial en los centros educativos, la cual, abarca desde el nivel inicial hasta los niveles superiores. Sin embargo, hoy en día plantea nuevos retos para los educadores y acentúa el compromiso civil y la conciencia de prácticas ciudadanas viables. Estos principios, han generado una perspectiva de educación vial en España, que se fundamenta en la actuación de la administración, la actuación de los profesores, el desarrollo del currículo y el desarrollo socioeconómico del país (Trillo, 2014).

En correspondencia con esto, se destaca como fundamentos de la educación vial en el contexto español los siguientes:

- i) Ley General 14/1970, a través de la cual se propuso una transformación e incorporación de contenidos y propuestas metodológicas para el desarrollo de la educación vial en las instituciones educativas. Como consecuencia de esta ley, se crearon las orientaciones pedagógicas para el desarrollo de la educación vial en los ciclos de inicial, medio y superior en educación general básica.
- ii) Ley Orgánica 1/1990, la cual plasma los objetivos de la educación vial en correspondencia con los comportamientos reales y el desarrollo evolutivo de los estudiantes. De igual manera, define las áreas transversales dentro de los diseños curriculares base (DCB), considerándolas como aspectos de especial relevancia para el desarrollo de los individuos en la sociedad y que deben integrarse a las actividades educativas.
- iii) Real Decreto 1344 de 1991, establece El currículo de Educación primaria y detalla que el carácter integral del mismo debe incorporar elementos educativos básicos, que se integren a las diversas áreas y que estén relacionados con las demandas de la sociedad como lo son: la educación para la paz, para la salud, para la igualdad, ambiental, sexual y vial.
- iv) La Ley Orgánica de Educación 2/2006, se encamina hacia la consolidación de los valores trasversales de la educación vial y se integra como contenido curricular dentro de la asignatura de Educación para la ciudadanía.

## **5.6 Educación vial en el currículo español**

La implantación de la educación vial en el currículo educativo español se afianza en el compromiso adquirido con la Unión Europea, para el desarrollo de competencias sociales en los individuos, que contribuya a la correcta formación de ciudadanos que se desenvuelvan adecuadamente en el contexto.

El currículo educativo se implanta a través de la LOE y su fundamento sobre la educación vial, se basa en el Artículo 17, específicamente en el apartado ‘n’, donde se expresa que dentro de los objetivos de la educación primaria se encuentra “fomentar la

educación vial y actitudes de respeto que incidan en la prevención de los accidentes de tráfico”.

En correspondencia con este objetivo, se ha hecho necesario fomentar en los estudiantes el conocimiento sobre:

- i) el entorno físico más cercano a su contexto, en relación con el tráfico
- ii) el desarrollo de habilidades y capacidades perceptivas y motrices que promuevan una movilidad segura
- iii) la adquisición de conciencia ciudadana referida a la circulación
- iv) conocimiento de las normas de circulación tanto peatonal como vehicular
- v) adquisición de conocimientos adecuados como viajero en los medios transporte particulares y colectivos.

En cuanto a los principios metodológicos de la enseñanza de la educación vial, los mismos se establecieron en el Real Decreto 1513 /2006 por el que se establecen las enseñanzas mínimas de Educación primaria. Estos principios detallan el conocimiento del medio natural social y cultural y comprende como objetivos didácticos:

- i) observar y describir los elementos de una calle o zona que frecuenta el estudiante
- ii) conocer los diferentes tipos de edificios,
- iii) localizar las diversas partes de una vía urbana destinadas a la circulación de peatones y vehículos
- iv) diferenciar las estructuras características de los barrios antiguos y los de nueva construcción
- v) establecer relaciones entre los puntos de referencia del entorno inmediato
- vi) orientarse en el espacio de manera adecuada para garantizar una movilidad segura
- vii) lograr la adaptación del movimiento a los estímulos externos visuales y

auditivos

- viii) comparar e interpretar los diversos comportamientos peatonales
- ix) valorar el adecuado comportamiento como peatón en el uso de la acera
- x) utilizar de manera adecuada los pasos para peatones y los semáforos
- xi) consolidar hábitos de conducta prudencial en el cruce de calle
- xii) identificar las características principales de los diversos medios de transporte.

### **5.7 Infancia y educación vial**

La educación vial en el período de la infancia presenta el reto de actuar bajo los conocimientos de las limitaciones y características propias de los individuos. Frente a este desafío, el principal objetivo consiste en proveer a los estudiantes de los conocimientos prácticos necesarios para garantizar su seguridad en los espacios públicos. En tal sentido, la respuesta pedagógica no basta con dedicarse a la transmisión de conocimientos teóricos como las normas viales y su importancia, sino que, además, resulta importante el promover el desarrollo de habilidades que los niños se desenvuelvan adecuadamente en los espacios públicos (Poó et al. 2015).

En correspondencia con esto, se evidencia que los educadores tienen un papel de gran importancia en la transmisión de los conocimientos de seguridad vial y el desarrollo de competencias por parte de los estudiantes, basados en estrategias que se adapten a sus características en función de los elementos contextuales y su etapa evolutiva.

En el primer ciclo de educación primaria, entre los seis y los ocho años, los estudiantes se encuentran en pleno desarrollo de sus capacidades intelectuales, sociales, personales, motoras, entre otras, vinculadas directamente con los ámbitos cognitivos y afectivos. En esta etapa, la educación vial funciona como eje transversal dentro de los proyectos educativos y destaca la iniciación del estudiante en la seguridad vial a través de la consolidación de su conducta como peatón autónomo y responsable y en etapas superiores, como conductor de bicicleta y usuario de transporte público o privado (Navas y Manso, 2002).

En correspondencia con esto, se estiman como objetivos de la educación vial en el primer ciclo de educación primaria, hacer que el niño desarrolle un mayor conocimiento sobre el entorno que lo rodea fortaleciendo las habilidades de movilización y circulación que le permiten adquirir una conducta adecuada. De igual manera se inicia en el conocimiento de las señales de tráfico y principalmente en el desarrollo de habilidades motoras de mayor minuciosidad y detalle, de manera que le permita un mayor dominio del espacio, de allí que, la misma se desarrolle en las áreas de conocimiento medio, así como, en la educación física y las matemáticas.

### **5.8 Proceso de Desarrollo de los niños entre los 6 y 8 años**

De acuerdo con la teoría de desarrollo de Jean Piaget, en la edad de los 2 a los 7 años, los niños se encuentran en la etapa preoperacional, en la cual desarrollan la capacidad para ponerse en el lugar de los demás (empatía), siendo capaces de actuar y compartir juegos de roles. No obstante, pese a que se comienzan a consolidar nuevas habilidades, el egocentrismo sigue siendo una de las características, y debido a ello, la promoción del pensamiento abstracto (Medina, 2000).

A pesar de este cambio, el egocentrismo sigue de alguna manera presente en los niños de esta edad y por esto, hay dificultades a la hora de acceder a pensamientos o reflexiones más abstractas, por ello, no se consolidan aún las operaciones mentales complejas. El desarrollo del pensamiento en esta etapa alude a lo que Piaget denomina pensamiento mágico, es decir, aquel que se origina de asociaciones simples y arbitrarias que el individuo realiza al intentar comprender cómo funciona el mundo (Medina, 2000). En el ámbito de la educación vial, esta etapa representa un momento de gran importancia en la consolidación de las normas viales del individuo. No obstante, una de las primeras dificultades evidenciadas en esta edad es la generada por la limitación del campo visual debido a que por la estatura que el niño alcanza a esa edad (aproximadamente 110 centímetros) supone un incremento en el número de obstáculos percibidos visualmente en relación con cómo lo percibe una persona de mayor estatura.

El campo visual en esta etapa está limitado para la utilización de los datos provenientes del perímetro, pues solamente se alcanza una visión de 110° que posteriormente irá ampliándose hasta los 180° máximo alcanzado en la visión adulto, lo que debilita no solamente la detección de movimiento en la periferia, sino que obliga a los niños a girar completamente la cabeza para poder detectar los movimientos laterales

lo que ralentiza el tiempo de reacción en acciones que requieren rapidez como el cruzar una vía pública (Dirección General de Tránsito, 2018).

Por otro lado, en esta etapa los procesos cognitivos aún no se han consolidado por completo, por lo que, la percepción y la atención, elementos fundamentales en el manejo del individuo en la vía pública, requieren un entrenamiento especial, para evitar que su atención se dirija a otros aspectos menos relevantes (Dirección General de Tráfico, 2018). Cabe destacar, que, en esta etapa, específicamente entre los 6 y los 7 años, el estudiante aprende ya a distinguir entre situaciones en las que se deben construir elementos significativos, es decir, de aprendizaje y aquellas en las que pueden dedicarse a desarrollar actividades recreativas. Posteriormente, estas habilidades se van consolidando hasta que el individuo desarrolla la capacidad de dividir su atención en diversas tareas al mismo tiempo, pero entre los 6 y los 8 años la enseñanza debe estar dedicada a que el niño concentre su atención en una sola actividad, para que pueda desarrollar la misma y construir los significados de manera adecuada (Medina, 2000).

De acuerdo con la Dirección General de Tráfico (2018), otra de las dificultades presentadas en esta etapa de desarrollo es la imposibilidad de calcular de manera adecuada las distancias, así como, para determinar la velocidad de los vehículos. Esta etapa se caracteriza porque los niños suelen generar juicios sobre que los vehículos ruidosos y pequeños son más rápidos que los silenciosos o los grandes, por tanto, los conceptos de distancia y velocidad influyen directamente en las necesidades que el individuo tiene para calcular y establecer el tiempo de cruce de una calle o el tiempo que un vehículo tardará en llegar a su posición. En tal sentido, estos factores representan un papel de gran importancia en la toma de decisiones para su manejo en la vía pública y por ende, elemento fundamental para el proceso de aprendizaje de la educación vial.

La Dirección General de Tráfico (2018) señala que “el comportamiento vial infantil, e incluso, el proceso de toma de decisiones se encontrará mediatizado por todos estos factores, lo que determinará la existencia de diferentes estrategias utilizadas en situaciones viales entre adultos y niños” (p. 14).

Algunos ejemplos, que permiten comprender como puede llevarse a cabo la educación vial de acuerdo con las habilidades que desarrollan los niños en esta etapa, pueden explicarse a través de los planteamientos de Firth (1982):

- i) Entre los 6 y los 8 años, el niño será capaz de realizar la búsqueda y establecer el lugar donde se encuentran los elementos significativos como esquinas para

cruces, semáforos, pasos peatonales, entre otros, lo que podría traducirse en la adecuada elección del lugar para transitar o cruzar. En correspondencia, el niño prestará poca atención a la situación de tráfico hasta llegar al cruce donde deberá tomar la decisión.

- ii) De igual manera, en esta etapa el niño necesita tiempo para procesar la información que le permite estimar la velocidad, el espacio y el tiempo adecuado para caminar o cruzar, por lo tanto, puede aprovecharse de algunas configuraciones de tráfico que le favorecen para poder atravesar la calle sin correr ningún riesgo, ya que las capacidades cognitivas que ha desarrollado hasta el momento no le permiten anticipar el intervalo de los coches en movimiento o un hueco.
- iii) Por otro lado, si a la anticipación realizada por el niño para poder tomar la decisión de cruzar se incorpora la lentitud al inicio del cruce, seguramente el niño se encuentre en una posición en la que probablemente vuelva a retroceder hasta el inicio de la toma de decisiones comenzando de nuevo todo el proceso.
- iv) En otros casos, el niño puede enfrentarse al hecho de detenerse o reaccionar de manera abrupta ante un imprevisto vial, aumentando las posibilidades de cometer un error debido a que la consolidación de las capacidades de prudencia y pronta decisión, aún constituyen elementos abstractos en su proceso pedagógico que sólo se logran consolidar en el periodo de la adolescencia.

En tal sentido, debe comprenderse que, en esta etapa de desarrollo del pensamiento, la educación vial va mucho más allá que aprender una simple normativa, sino que se constituye como un elemento de vital importancia para que el niño logre desarrollar el pensamiento abstracto de manera adecuada, además de garantizar su movimiento seguro.

### **5.9 Aprendizaje por movimiento**

De acuerdo con Portillo (2020), basado en los planteamientos de Wallon (1974), señala que el movimiento se establece como el vínculo entre lo cognitivo y lo motriz, afirmando

que el individuo se construye a sí mismo por medio del movimiento, pues, la consolidación de los conocimientos del ser humano se logra desde el acto hasta el pensamiento.

Por su parte Piaget (1984), considera que el individuo durante sus primeras etapas de desarrollo aprende a través del movimiento debido a que el mismo le permite crear, pensar y actuar para tomar decisiones y resolver problemas. Para explicar la teoría, el autor sostiene que el niño desde el vientre materno se encuentra en movimiento, capturando lo que percibe con el propósito de vincularse y establecer una interacción con el medio inmediato que le permitirá actuar sobre él, por ello, al observar a los niños la mayor parte del tiempo se encuentran en movimiento, realizando diversas actividades que promueven el desarrollo de su plasticidad cerebral y la obtención de una maduración neurológica.

De igual manera Piaget (1969), sostiene que el desarrollo de los procesos cognitivos que parten desde el más simple hasta el más complejo evoluciona tomando en cuenta los aspectos socioafectivos que se ven reflejados en la interacción con el resto de los individuos, la motivación y la intencionalidad con la que realizan sus acciones. De igual forma, el niño se apropia de las capacidades sensoriales motrices con el propósito de obtener información y construir significados sobre los aspectos de su contexto lo que le permitirá, consolidar y crear representaciones sobre el mismo, de lo cual, se puede deducir que el infante recopila la información que encuentra en su entorno, la procesa, almacena en su memoria y construye estructuras cognitivas que le permiten posteriormente recordarla para pensar y actuar correctamente de acuerdo a las experiencias que ha adquirido.

En las primeras etapas de desarrollo, el movimiento fundamental para la evolución de los procesos cognitivos en los niños, pues, el mismo incrementa el flujo sanguíneo al cerebro lo que impulsará las capacidades de aprendizaje y la activación de la neuroplasticidad cerebral así como de los neurotransmisores generando transformaciones estructurales en el sistema nervioso central por medio del estímulo que se genera en la producción de los elementos de crecimiento de las neuronas y los nervios (Portillo, 2020). En correspondencia, el propósito del desarrollo psicomotor de acuerdo con Palacios y Mora (1990) está basado en el control propio del cuerpo para consolidar la capacidad de extraer todas las oportunidades de acción y expresión que sean posibles para actuar ante cualquier circunstancia, lo cual implica factores tanto exógenos o prácticos y endógenos o simbólicos. Los primeros representados por las acciones y los segundos por las

representaciones del cuerpo y las oportunidades de acción que el mismo ofrece. En consecuencia, con esto, los autores señalan que el cuerpo humano se constituye como una unidad psico-afectiva-motriz y, como resultado de ello, deben considerarse los diversos aspectos de desarrollo del individuo de manera integrada. Así pues, retomando los planteamientos de Wallon (1974) el movimiento permite el individuo construirse asimismo consolidando el pensamiento, de lo concreto a lo abstracto, así como, de la acción a la representación y de lo corporal a lo cognitivo.

Vygotsky (1987) señalaba que el movimiento humano está estrechamente vinculado con el contexto sociocultural en el que se desenvuelve, por ello, según el autor la génesis de toda acción voluntaria no se origina directamente en el organismo del individuo, sino que surge por la influencia que tienen las experiencias pasadas en la formación de los esquemas cognitivos. En tal sentido, considera como una de las principales fuentes de la acción deliberada en el individuo la interacción social y rechaza el intento de interpretar las raíces biológicas de estas, resaltando su carácter social y facilitando los principios de análisis psicológico del movimiento.

Según Bobath y Bobath (1992), el aprendizaje se fundamenta en el desarrollo sensorio-motriz, por tanto, mantiene la hipótesis de que el niño no aprende el movimiento sino la sensación que el mismo genera en el organismo. En tal sentido, no es posible consolidar un hábito sin repetirlo constantemente. En este mismo orden de ideas Berstein (1967), expresa que uno de los cimientos fundamentales del movimiento en el individuo se constituye en la sucesión de inervaciones constantes sobre las diversas posturas corporales que constantemente cambian, es decir, la consolidación de hábitos motores que se automatizan y que generalmente son ejecutados sin participación de la conciencia. Este autor plantea que el automatismo conlleva la ejecución y regulación de movimientos hacia un propósito específico conocido como hábito, por tanto, la misma puede estar acompañada de un conjunto de regulaciones conscientes sobre las acciones para lo cual se realizan dichos movimientos. En este sentido, puede entenderse que cualquier actividad voluntaria se encuentra regulada por la conciencia, por ello, la acción de ejecutarla o de corregirla conforman procesos conscientes para los cuales el individuo se va entrenando progresivamente en su relación con el contexto social.

De este modo, a través del aprendizaje por movimiento se libera la conciencia sobre la ejecución de las acciones que se llevan a cabo hacia un objetivo específico, tal y como ocurre al querer cruzar una vía donde la conducta se va consolidando como hábito que el individuo consolida y queda grabado en su consciente, activándose cada vez que desea

realizar la misma acción. En función de esto, Fernández (2007) plantea que el aprendizaje por movimiento se constituye como una herramienta fundamental para formar hábitos o rutinas de acciones que son permanentes y en el caso de la educación vial, pueden garantizar el cumplimiento de normas que garantizan la seguridad de todos los individuos. El aprendizaje por movimiento, se lleva a cabo a través de acciones que desarrollan la motricidad humana por medio de su plasticidad y carácter social, así también, incorpora elementos que se caracterizan por la expresividad y la transitividad y distingue dos aspectos de importancia: la opinión espontánea traducida en el dinamismo del cuerpo humano y la expresión comunicativa donde la acción quiere significar algún elemento en específico, como la expresividad, las reacciones afectivas y emocionales, entre otros (Fernández, 2007)

En correspondencia con los procesos pedagógicos para el desarrollo del aprendizaje por movimiento Le Boulch (1982), ha expuesto tres tipos de praxias:

- (a) De carácter transitivo: relacionadas con las acciones directas sobre el objeto con el propósito de modificarlo, es decir, actividades prácticas y repetitivas que van generando en el individuo el hábito sobre las mismas.
- (b) De carácter simbólico: cuyo propósito consiste en comunicar o transmitir un mensaje gestual.
- (c) De carácter estético: que se consolida a través de la intención de comunicar un mensaje gestual, pero acentuando el carácter formal del mismo sobre las acciones.

## 6. PROPUESTA DIDÁCTICA

---

La propuesta está orientada a conocer las principales normas de educación vial para la circulación por las vías públicas a través de la teoría del aprendizaje por movimiento.

Consta de 6 sesiones de aprendizaje orientadas a reconocer los diferentes roles que se asumen en la vía pública y sus responsabilidades para garantizar la seguridad vial, así como, las principales señales de tráfico destinadas a los ciclistas, pasajeros y peatones; conocer las principales normas y acciones, tanto individuales como colectivas, de seguridad en la vía pública; e identificar y describir la función de los sentidos para la toma de decisiones para el correcto movimiento en la vía pública. Las actividades propuestas son:

1. Cuenta que cuenta, para que en la vía te defiendas.
2. Nuestras amigas las señales de tráfico.
3. Las señales de nuestra aula vial.
4. Buscando los tesoros de la seguridad.
5. Evita los accidentes, ¡es cosa de todos!
6. ¡Ven en bici al cole!

Todas las actividades estás preparadas para ser desarrolladas por niños con edades comprendidas entre los 6 y 8 años, que, de acuerdo con la teoría de desarrollo de Jean Piaget que expliqué anteriormente en el marco teórico, se encuentran en la etapa preoperacional, durante la cual logran construir sus conocimientos a través del juego y del movimiento.

### 6.1 Contextualización

La propuesta será aplicada a un grupo bastante homogéneo de 12 niños y 13 niñas, estudiantes de segundo curso de Educación Primaria de colegio HHDC San José de Tavernes de la Valldigna (València), la cual es una institución concertada que imparte clases desde el nivel infantil hasta la secundaria. La filosofía institucional está orientada a promover el desarrollo integral de los individuos por medio de metodologías que promuevan un aprendizaje activo y significativo que fomente la ciudadanía y los valores humanos. El proceso pedagógico de la institución se orienta en función de los valores de:

igualdad, justicia, respeto, trascendencia y libertad, los cuales constituyen uno de los elementos transversales en el desarrollo del currículo y el proyecto institucional.

En cuanto a la Atención a la Diversidad y Atención Individualizada del grupo clase, son dos conceptos íntimamente relacionados, dado que cualquier alumno es susceptible de tener una necesidad educativa, bien sea afectiva, física, emocional o social. Para compensar cualquier desigualdad, debemos de utilizar los medios materiales y humanos con los cuales contamos.

Desde la Ley, el concepto de necesidad de apoyo educativo está directamente relacionado con el término de alumnado con NEE, que contempla el alumnado con altas o bajas capacidades intelectuales, alumnado de incorporación tardía al sistema educativo o alumnado extranjero. Para atender las necesidades del alumnado con NEE tenemos el apoyo de diferentes especialistas que dispone el centro, psicóloga y logopeda, así como el resto de las instituciones públicas como el Ayuntamiento municipal para elaborar las correspondientes adaptaciones curriculares y atender estas necesidades.

Por otra parte, se adecuarán tanto los objetivos de aprendizaje como los criterios de evaluación, haciéndolos flexibles para que los niños de diversidad puedan alcanzarlos. Del mismo modo, se promoverá la autorreflexión propiciando en los estudiantes el análisis de la importancia de la educación vial incluso en la medida educativa de atención especial.

Sin embargo, el planteamiento de nuestra actividad a lo largo de esta tarea facilita el trabajo cooperativo, donde los alumnos que conformarán los diversos grupos se encontrarán equilibrados atendiendo a sus capacidades y conocimientos. Con todo esto, se favorece la integración de estos alumnos y hace posible la participación en igualdad de condiciones de todos ellos, además de la adquisición los objetivos mínimos.

En cuanto al aspecto físico la institución posee una infraestructura adecuada para albergar al total de la matrícula de los alumnos y ofrecerles los servicios necesarios para garantizar una educación de calidad en función de las características y necesidades de los individuos. Por otra parte, cuenta con los recursos tanto humanos, como materiales y digitales, necesarios para el desarrollo de las sesiones de aprendizaje propuestas en esta unidad didáctica.

La propuesta está orientada a un grupo de 25 estudiantes, que estén cursando segundo curso de Educación Primaria, con una edad promedia de 7 años, etapa propicia para la consolidación de habilidades motoras y de movilidad avanzadas. Los mismos, cuentan con las capacidades y conocimientos fundamentales de lectura y escritura,

aunque aún les falta profundizar en algunos elementos de comprensión escrita. En cuanto a la educación vial, los niños en esta etapa poseen indicios sobre las normas de seguridad vial, aunque su conocimiento al respecto es muy básico y se sustenta sobre todo en la experiencia.

Por otro lado, se puede señalar que este grupo de alumnos se caracterizan por gustarle las actividades dinámicas e interactivas y responden de manera más efectiva a procesos pedagógicos en los que desarrollen un rol activo. En cuanto a su desarrollo motriz, los niños en este periodo han consolidado sus habilidades de acuerdo con la etapa evolutiva en que se encuentran, lo que garantiza que las actividades de movilidad se lleven a cabo de manera efectiva y bajo las condiciones que caracterizan a los individuos en esta fase de desarrollo.

Como he mencionado anteriormente en la parte de ‘Objetivos’, el objetivo general de esta propuesta didáctica es conocer las principales normas de educación vial para la circulación en la vía pública a través de la teoría del aprendizaje por movimiento. Sin embargo, para lograr este objetivo, la profesora también trabajará con algunos objetivos más específicos. Son:

- i) Reconocer los diferentes roles que se asumen en la vía pública y sus responsabilidades para garantizar la seguridad vial.
- ii) Reconocer las principales señales de tráfico para ciclistas, pasajeros y peatones.
- iii) Conocer las principales normas y acciones, tanto individuales como colectivas de seguridad en la vía pública.
- iv) Identificar y describir la función de los sentidos para la toma de decisiones para el correcto tránsito en la vía pública.

## **6.2 Competencias a desarrollar**

Las competencias promueven el desarrollo de capacidades y habilidades necesarias para el adecuado desenvolvimiento de los individuos en la sociedad. En correspondencia con ello, se proponen competencias tanto generales como propias de la educación vial.

Las competencias generales son las siguientes:

- 1) **Competencia lingüística:** está orientada al desarrollo de las habilidades comunicativas de los niños, tanto de manera oral como escrita y simbólica. La misma, se desarrollará implementando estrategias en la que los estudiantes deben leer para identificar las señales del contexto que indican normas de seguridad vial.
- 2) **Competencia lógica matemática:** está dirigida al desarrollo del pensamiento lógico, crítico y reflexivo. La misma, se desarrollará a través de actividades dinámicas en la que los niños ponen en práctica sus habilidades para contar los elementos viales del contexto y razonar sobre los mismos.
- 3) **Competencia digital:** conducida para el desarrollo de habilidades en el uso adecuado de los recursos digitales para la búsqueda y procesamiento de información.
- 4) **Competencia social:** se encuentra enfocada en el desarrollo de las habilidades sociales y el desarrollo de la empatía. La misma se fomenta a través del trabajo en equipo.

También se trabajará con las siguientes competencias del área de educación vial:

- i) Reconocer y comprender el significado de las principales señales de tráfico.
- ii) Conocer las normas de seguridad en la vía pública.
- iii) Reconocer las normas de la vida pública y la importancia de la misma para su protección.
- iv) Detallar la importancia de cumplimiento de las normas de seguridad y autocuidado en la vía pública.
- v) Valorar la norma del tráfico y las consultas coherentes a las mismas.
- vi) Ejercer normas de autocuidado al trasladarse en la vía pública.
- vii) Demostrar responsabilidad en el cumplimiento de las normas de seguridad vial.
- viii) Reconocer su rol en la vía pública y actuar en coherencia con ello.

### **6.3 Contenidos y criterios de evaluación**

Atendiendo al DECRETO 108/2014, de 4 de julio, del Consejo, por el cual establece el currículum y despliega la ordenación general de la Educación Primaria en la Comunidad Valenciana, los contenidos se encuentran organizados por bloques, y los contenidos específicos que abarca nuestro trabajo de educación vial son los siguientes:

#### ***6.3.1 Área de educación física***

Bloque 1: CONOCIMIENTO CORPORAL Y AUTONOMÍA. Curso 2º

- Realización de circuitos y recorridos sencillos.
- Combinación de estímulos sensoriales (auditivos y visuales).
- Realización de desplazamientos en carrera en varias direcciones.
- Realización de figuras corporales con los compañeros.
- Utilización de imágenes corporales en la realización de actividades. Juegos de presentación.

Los criterios de evaluación específicos para atender a la elaboración de la tarea planteada son los siguientes:

- BL 1.1. Identificar su posición en el espacio durante el tiempo de sucesión de la tarea, aplicando nociones espaciotemporales básicas.
- BL 1.2. Realizar desplazamientos en carrera, en diferentes direcciones, a partir de la percepción de una combinación de estímulos, visuales o auditivos, producidos por un adulto o un compañero/a, identificando las partes del cuerpo que intervienen.
- BL 1.3. Realizar acciones motrices desde globales a segmentarias para experimentar con sus posibilidades corporales, diferenciando sensaciones, emociones y sentimientos.

#### ***6.3.2 Área valores sociales y cívicos***

Bloque 3: LA CONVIVENCIA Y LOS VALORES SOCIALES. Curso 2º

- Responsabilidad de las personas en la sociedad
- Las señales de tráfico para peatones.
- Normas básicas de educación vial.

- Aplicación de las medidas de seguridad pasiva.

Los criterios de evaluación específicos para atender a la elaboración de la tarea planteada son los siguientes:

- BL3.1. Participar en proyectos colectivos de centro, destinados a la obtención de un producto que contribuya a mejorar la convivencia, mostrando una actitud amistosa, ofreciendo ayuda desinteresadamente y aceptándola cuando la necesita.
- BL3.3. Identificar las medidas de seguridad pasiva y las señales de tráfico para peatones en su entorno inmediato, reconociendo situaciones cotidianas en las que deben respetarse y expresando las consecuencias de su incumplimiento.

### ***6.3.3 Área de educación artística: plástica***

Bloque 3. DIBUJO GEOMÉTRICO. Curso 2º

- La línea. Tipos: recta, curva, quebrada. Direcciones: horizontal, vertical, inclinada.
- El círculo y la circunferencia. Elementos básicos: centro, radio, diámetro. Trazado.
- Herramientas para el manejo y trazado del dibujo geométrico: la regla para medir y trazar líneas.
- Manejo y cuidado de algunos instrumentos para el trazado del dibujo geométrico

Los criterios de evaluación específicos para atender a la elaboración de la tarea planteada son los siguientes:

- BL3.1. Reconocer en los objetos y espacios reales tipos de línea en diferentes direcciones para realizar composiciones geométricas bidimensionales.

### ***6.3.4 Área de ciencias sociales***

Bloque 3: VIVIR EN SOCIEDAD. Curso 2º

- Medidas de seguridad pasiva: el cinturón de seguridad. Señales de tráfico que indican prohibición.

Los criterios de evaluación específicos para atender a la elaboración de la tarea planteada son los siguientes:

- BL3.9. Actuar en la vía pública teniendo en cuenta las medidas de seguridad pasiva y las señales de tráfico que indican prohibición.

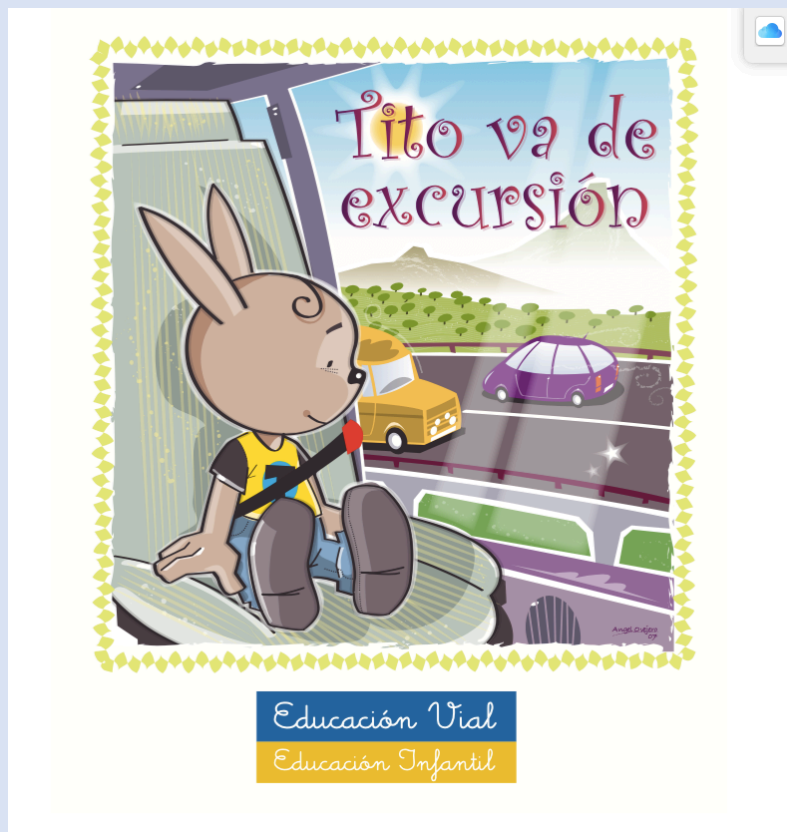
#### 6.4 Metodología

La propuesta se desarrollará bajo una metodología constructivista y activa, en la que los estudiantes participan de manera directa, abierta y espontánea en el desarrollo de las actividades. Además, se proponen estrategias tanto individuales como colectivas que generan en el estudiante procesos de análisis, reflexión y vinculación de los nuevos conocimientos con la experiencia en el entorno, propiciando un aprendizaje significativo.

Está constituida por un total de ocho sesiones, las cuales serán desarrolladas dos veces por semana (martes y jueves), completando las clases en un total de 4 semanas, es decir, un mes de trabajo. Las mismas tienen una temporalización de 50 minutos y se trabajan de manera transversal con el área educación física y las competencias lingüísticas, así como sociales y ciudadanas.

#### 6.5 Sesiones de aprendizaje

<b>Sesión de Aprendizaje número</b>	1	Fecha:	
Actividad: Cuenta que cuenta, para que en la vía te defiendas			
Objetivo: Reconocer los diferentes roles que se asumen en la vía pública		Temporalización: 50 min	
Contenido: Roles que se asumen en la vía pública y sus responsabilidades para garantizar la seguridad vial: el alumno como peatón, conductor y viajero.			
Descripción: La actividad consiste en desarrollar un cuento “Tito se va de excursión” en la que se van identificando los diferentes roles de los individuos (peatón, conductor y viajero) dentro de la vía pública.			



A medida que se va realizando la narración, se va interrumpiendo para hacer preguntas sobre las responsabilidades que tiene cada uno y las normas que se deben seguir. Ejemplos de las preguntas son:

- *¿Dónde se va Tito a pasar el día?*
- *¿Cómo va Tito al colegio? En este momento, ¿qué es Tito, un peatón o un conductor?*
- *Cuando sube Tito al autobús, se ha convertido en...*
- *Un pasajero debe llevar siempre puesto el... igual que cuando viajamos en coche.*
- *¿Cómo debemos bajar del autobús?*
- *¿Qué le pasó a Pepo por no abrocharse el cinturón de seguridad?*

Las respuestas de los niños son orientadas por la docente y se van introduciendo las explicaciones correspondientes.

Al finalizar el cuento, en el aula los estudiantes se pondrán de pie y deberán elaborar una representación gráfica en la que identifiquen los diferentes roles que asumen en la vía pública y luego explicar cómo debe ser su comportamiento según cada uno.

“Dividiremos a la clase en tres grupos y cada uno representará el rol de pasajero, conductor y peatón, a su vez los niños se pondrán en grupos de tres dónde haya un rol de cada, y deberán hacerse preguntas y escenificar cómo se deben comportar correctamente en la vía pública”.

- Como **pasajero** de vehículos:

- ¿Dónde debo sentarme cuando viajo en un coche?
- ¿Puedo viajar en moto?
- ¿Por qué puerta deberé bajarme?



- Como pasajero de autobús:

- ¿Debo llevar el cinturón de seguridad en el bus?
- ¿Por dónde debo subir y bajar del autobús?



- Como **peatón**

- ¿Por dónde debemos cruzar la calle?
- Indica dónde debemos mirar para cruzar la calle

- Como **conductor** de bicicletas

- ¿Cuándo debo llevar puesto el casco?
- ¿Por dónde puedo conducir?
- Indica si sabes cuáles son los elementos de seguridad para conducir una bici.

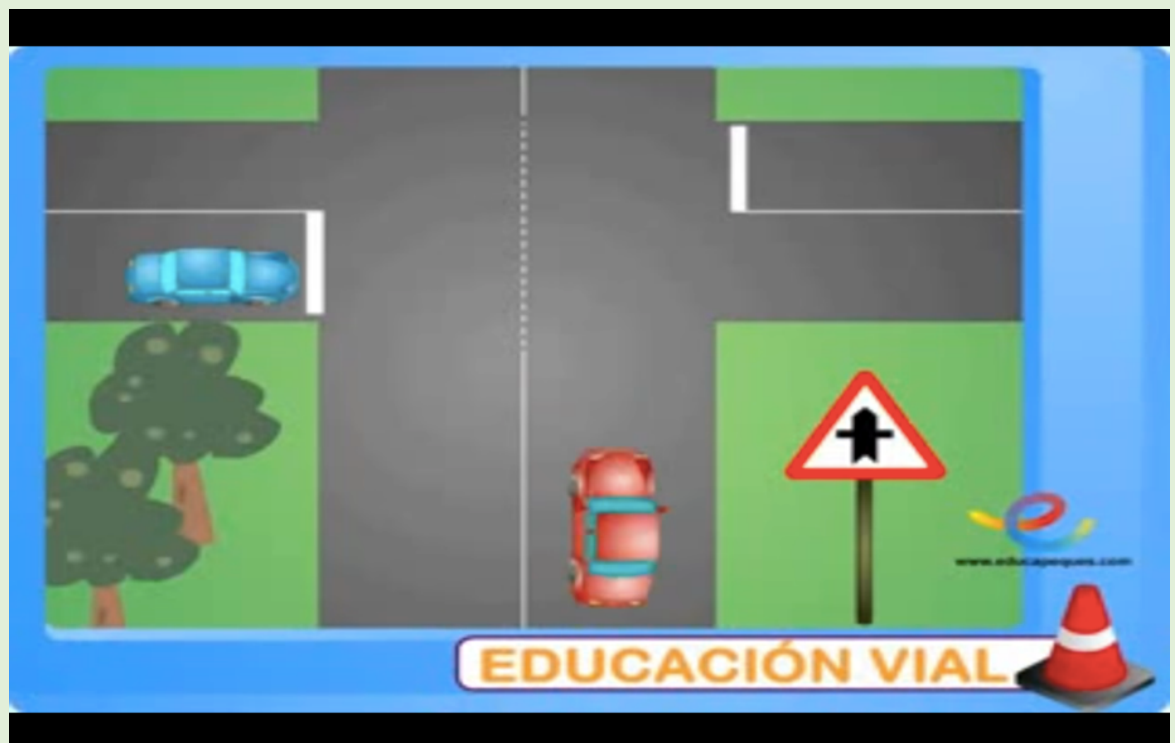


Recursos: Cuento. Recursos visuales que puedan ayudar a reforzar la narración	Responsables: Docente de aula Autora de la propuesta
--	--

Indicadores de evaluación:

<b>CRITERIO</b>	<b>EXCELENTE</b>	<b>BUENO</b>	<b>MEJORABLE</b>	<b>REGULAR</b>
Reconoce los diferentes roles que puede asumir en la vía pública				
Reconoce las normas y responsabilidades de cada uno de los roles				
Se comporta adecuadamente durante el desarrollo de la sesión				
Se sabe adaptar a las situaciones que se plantean				
Muestra interés en la realización de las actividades				

<b>Sesión de Aprendizaje número</b>	2	Fecha:	
Actividad: Nuestras amigas las señales de tráfico.			
Objetivo: Reconocer las diferentes señales de tráfico y entender la importancia de éstas, son necesarias para garantizar la seguridad vial.		Temporalización: 50 min	
Contenido: Principales señales de tráfico: preventivas, reglamentarias e informativas. Responsabilidades de los peatones, conductores (bicicleta) y pasajeros. Circuito en el aula con señales de tráfico.			
Descripción: Reunidos en el aula, en primer lugar, se realizará un recordatorio de lo aprendido en la clase anterior. Resumen “ <i>Los niños como peatones, conductores y pasajeros</i> ” Se les harán preguntas de la sesión anterior:  <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>¿Dónde debo sentarme cuando viajo en un coche?</i></li> <li>- <i>¿Por dónde debo subir y bajar del autobús?</i></li> <li>- <i>¿La bicicleta es un vehículo?</i></li> <li>- <i>¿Debemos llevar el casco puesto cuando vamos en bicicleta?</i></li> </ul> Seguidamente, se les plantearán una serie de preguntas sobre las señales de tráfico:  <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>¿Qué son las señales de tráfico?</i></li> <li>- <i>¿Para que nos sirven?</i></li> <li>- <i>¿Dónde las encontramos?</i></li> <li>- <i>¿Qué ocurriría si no existiesen las señales de tráfico?</i></li> <li>- <i>¿Creéis que son necesarias?</i></li> </ul> A continuación, se realizará la presentación del video sobre la educación vial que está disponible en YouTube ( <a href="https://www.youtube.com/watch?v=jE-Ns2CNkjM">https://www.youtube.com/watch?v=jE-Ns2CNkjM</a> ). Se trata de un video explicativo en el que se explican las diferencias entre las distintas señales viales.			



A continuación, se procederá a explicar cuáles son las señales de tráfico más importantes, existen tres tipos de señales de tráfico: de peligro, de prohibición y de obligación.



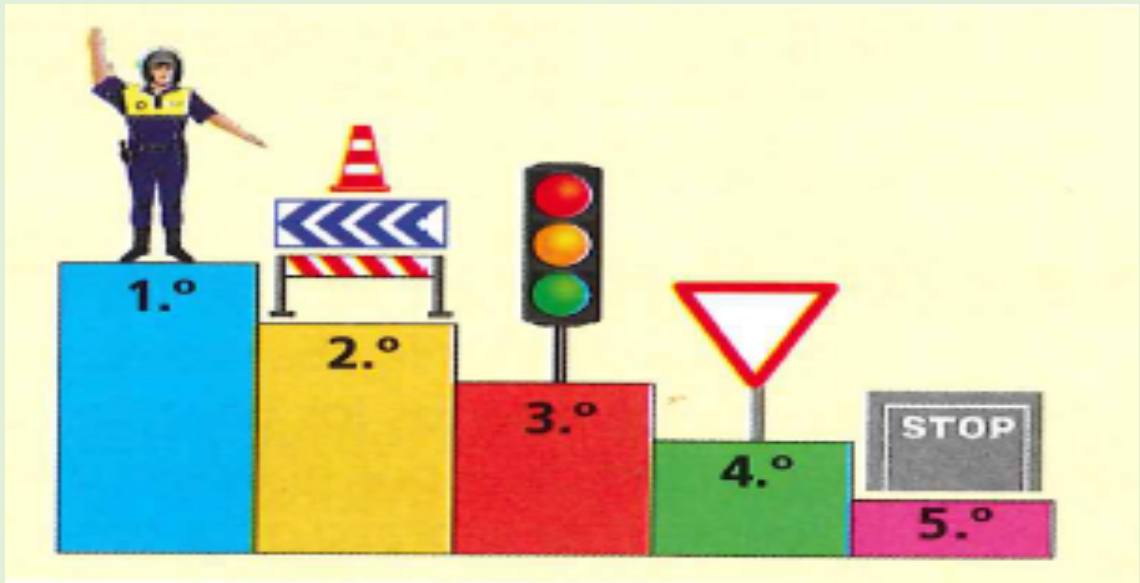
SEÑALES DE OBLIGACIÓN




OTRAS SEÑALES



Posteriormente se explicará el orden de prioridad de las señales:



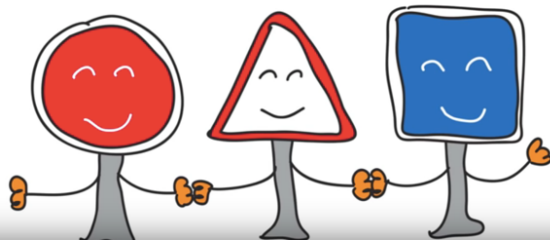
Seguidamente, se comentará con los niños lo aprendido, mediante preguntas se reforzarán los contenidos necesarios:

- ¿Qué señales de tráfico indican obligación?
- ¿De qué color son las señales de prohibición?
- ¿Qué significa la señal que tiene forma de triángulo, es de color blanco y el exterior es rojo?
- ¿Cómo debemos actuar siempre ante  esta señal?
- ¿Qué señal prevalece, la del agente de la autoridad o la de un semáforo?

Recursos:

Carteles con señales de la vía pública. Fichas de las señales (prohibición, peligro y obligación), ordenador, proyectos, vídeo.

Somos las señales de circulación  
vamos a enseñarte bien nuestra función



Responsables:

Docente del aula

Autora de la propuesta

Indicadores de evaluación:

<b>CRITERIO</b>	<b>EXCELENTE</b>	<b>BUENO</b>	<b>MEJORABLE</b>	<b>REGULAR</b>
Reconoce las responsabilidades de los peatones, conductores y pasajeros.				
Reconoce sus funciones como peatón y conductor				
Muestra interés por el aprendizaje de los actores de la vía pública.				
Se comporta adecuadamente durante el desarrollo de la sesión				
Se sabe adaptar a las situaciones que se plantean				
Muestra interés en la realización de las actividades				

<b>Sesión de Aprendizaje número</b>	3	Fecha:	
-------------------------------------	---	--------	--

Actividad:  
Las señales de nuestra aula vial.

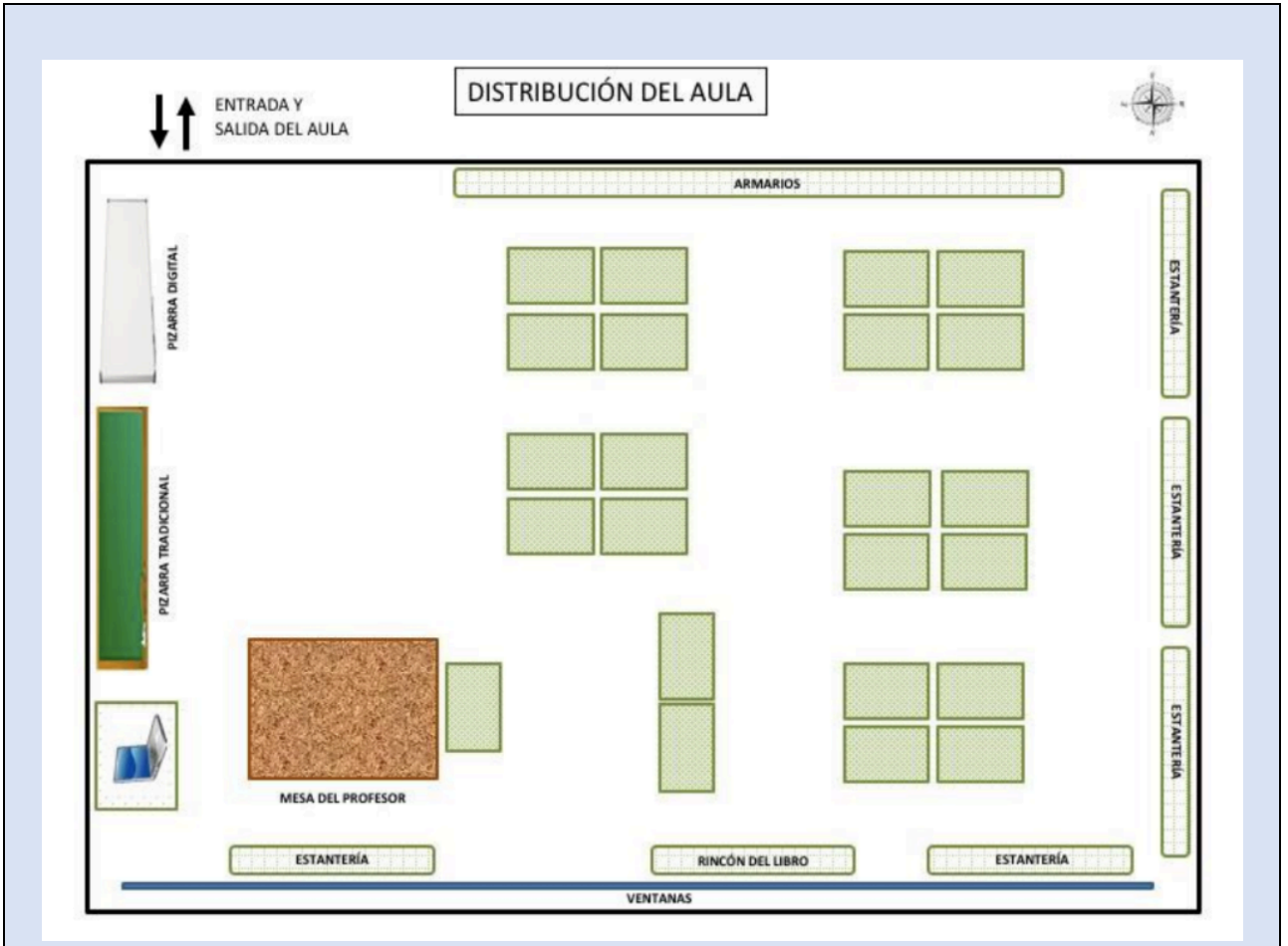
Objetivo: Confeccionar señales de tráfico para convertir el aula en un circuito vial.	Temporalización: 50 min
--	----------------------------

Contenido:  
Principales señales de tráfico.

Descripción:  
Por grupos se confeccionarán las señales de tráfico más relevantes para los alumnos y de mayor incidencia en la vía pública, como son: la señal de STOP, de ceda el paso, señales de prohibida la entrada, señales de prohibida la circulación, señales de obligación.



Una vez confeccionadas las señales, se colocarán las señales distribuidas por el aula y se marcará un circuito que se denominará “aula vial”. El grupo clase se dividirá en dos grupos, el primero sujetará sus señales en diferentes puntos de la clase y el resto deberá andar por el aula obedeciendo las mismas, después se cambiarán para que puedan realizar ambos roles todo el grupo clase. La profesora elegirá quién o quienes deben ser los policías colocándose un chaleco, una gorra y un silbato.



**Recursos:**

- Tubos de cartón
- Cartulinas blancas, rojas y azules.
- Folios blancos.
- Lápices, rotuladores, pinturas, tijeras y pegamento.
- Chaleco reflectante, silbato y gorra de policía.

**Responsables:**

- Docente del aula
- Autora de la propuesta

Indicadores de evaluación:

<b>CRITERIO</b>	<b>EXCELENTE</b>	<b>BUENO</b>	<b>MEJORABLE</b>	<b>REGULAR</b>
Reconoce las principales señales de tráfico.				
Participa activamente en dinámicas de movimiento				
Reconoce las diferentes señales de tráfico				
Se comporta adecuadamente durante el desarrollo de la sesión				
Se sabe adaptar a las situaciones que se plantean				
Muestra interés en la realización de las actividades				

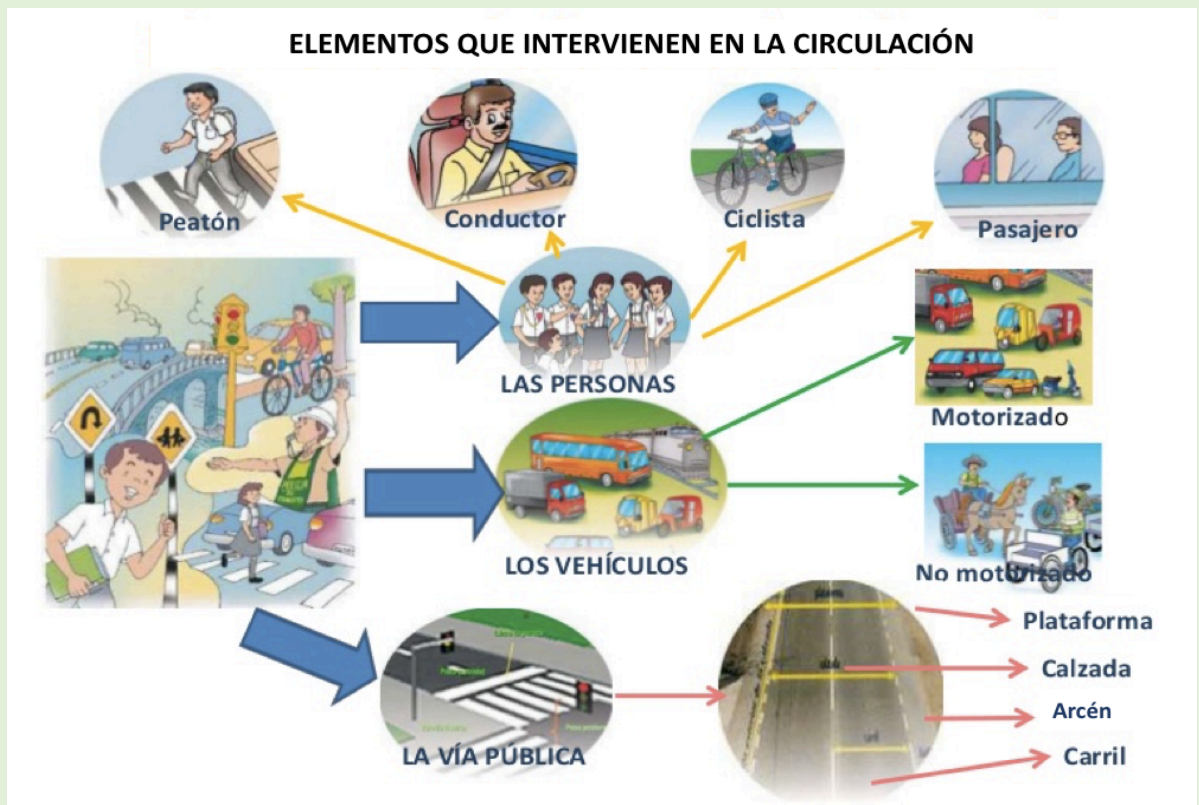
<b>Sesión de Aprendizaje número</b>	4	Fecha:	
-------------------------------------	---	--------	--

Actividad:  
Buscando los tesoros de la seguridad

Objetivo: Reconocer en la vía pública las principales señales de tráfico para ciclistas, pasajeros y peatones.	Temporalización: 50 min
---	----------------------------

Contenido:  
Principales señales de tráfico para ciclistas, pasajeros y peatones.

Descripción:  
Para iniciar la clase se realizará recordatorio de lo visto en la clase previa poniendo en práctica la dinámica y fomentando una lluvia de ideas, indicando cuáles son los diferentes roles que representan las personas en la vía pública, los tipos de vehículos y cómo se identifica cada tipo de señal.



Se explicará en qué consiste el juego a los alumnos, el grupo clase se dividirá en grupos de 4 niños, cada grupo irá acompañado por un alumno de 4º de la ESO, además también participarán la/el tutor de la clase, el profesor de educación física y la autora de la propuesta. Se les repartirá un mapa con el recorrido que deben seguir, ésta actividad se desarrollará en la vía pública, por los alrededores



Se les pueden plantear preguntas como:

- *¿Os parece que está bien señalizado el recorrido que acabamos de hacer?*
- *Si no estuviera la señal de STOP de la esquina con la carretera principal, ¿creéis que se podrían producir accidentes de circulación?*
- *¿Están bien colocados los pasos de peatones?*
- *¿Dónde pensáis que se podría reforzar la señalización para mejorar la circulación vial?*

Recursos:

Mapa de recorrido.

Medalla de súper peatón

Responsables:

Docente del aula

Profesor de educación física

Alumnos de 4º curso de la ESO.

Autora de la propuesta

Indicadores de evaluación:

<b>CRITERIO</b>	<b>EXCELENTE</b>	<b>BUENO</b>	<b>MEJORABLE</b>	<b>REGULAR</b>
Reconoce las señales de tráfico que encuentra en la vía pública				
Demuestra interés por conocer los elementos de la seguridad vial				
Demuestra una conducta segura e independiente circulando como peatón por la vía pública				
Se comporta adecuadamente durante el desarrollo de la sesión				
Se sabe adaptar a las situaciones que se plantean				
Muestra interés en la realización de las actividades				

<b>Sesión de Aprendizaje número</b>	5	Fecha:	
-------------------------------------	---	--------	--

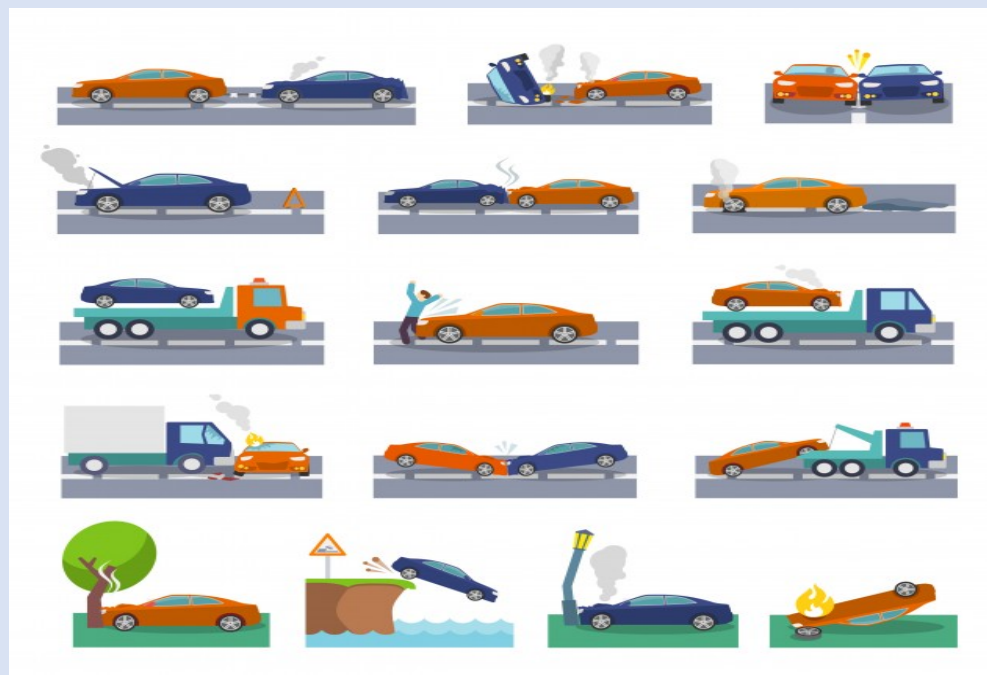
Actividad:  
Evita los accidentes, ¡es cosa de todos!

Objetivo: Conocer los distintos tipos de accidentes de tráfico y sus consecuencias, aprender a circular seguros por las vías. Aprender los métodos de evacuación de los heridos y cómo actuar cuando hay algún herido.	Temporalización: 50 min
--	----------------------------

Contenido:  
Normas y acciones de seguridad en la vía pública.

Descripción:  
Iniciaremos la clase explicando qué son los accidentes de tráfico y las consecuencias de no cumplir las normas de seguridad. Se realizará una breve introducción de los diferentes tipos de accidentes de tráfico que existen; a través de imágenes y ejemplos será más fácil de asimilar la información, pues se trata de material delicado y debe estar adaptado a la edad de los alumnos, pero es un apartado de suma importancia en la educación vial de los niños.

- Existen varios tipos de accidente que se pueden ocasionar entre un coche y otro coche, se realizará un resumen de los distintos tipos de accidentes que se pueden ocasionar entre estas dos unidades.

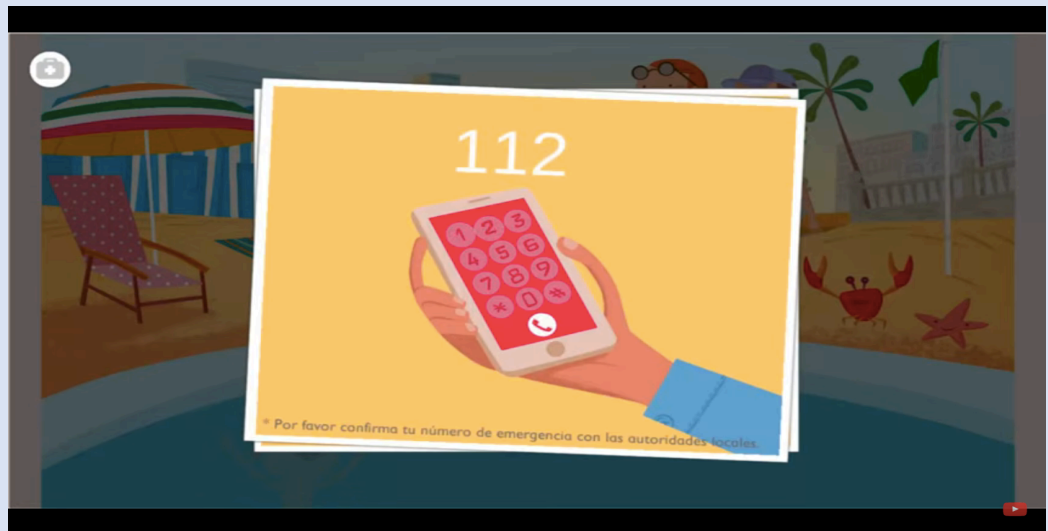


- Accidentes que se pueden producir entre un coche y una motocicleta o una bicicleta
- Atropello de un coche a un peatón o ciclista



- Deben estar muy atentos a las salidas de las cocheras

Se realizará la presentación del video disponible en YouTube sobre los “*Primeros auxilios infantiles. Juego de la Cruz Roja para prevenir accidentes*”, <https://www.youtube.com/watch?v=OulnskoAuY>, el video que está orientado a los niños, es de la Cruz Roja española y trata de los primeros auxilios, es un video educativo para la prevención de accidentes y de cómo debemos actuar en el supuesto que se produzca uno, bien sea doméstico o de tráfico.



- Para finalizar se aplicará un cuestionario a través de la plataforma *Kahoot* sobre todos los contenidos desarrollados en esta sesión sobre los accidentes de tráfico, lo podemos encontrar en el siguiente enlace <https://create.kahoot.it/share/accidentes-de-traffic/8095ba7e-732f-4422-af96-1e2e0bf529bf>

Quando se produce un accidente y hay alguna persona herida, debemos llamar...

19

▲ 091      ◆ 112


● 123      ■ 025

Recursos:  
Sala de informática, ordenadores y pizarra digital.

Responsables:  
Docente del aula  
Autora de la propuesta

Indicadores de evaluación:

<b>CRITERIO</b>	<b>EXCELENTE</b>	<b>BUENO</b>	<b>MEJORABLE</b>	<b>REGULAR</b>
Reconoce los distintos tipos de accidentes de tráfico				
Identifica el procedimiento a seguir cuando se produce un accidente				
Conoce las normas tanto individuales como colectivas de seguridad en la vía pública				
Manifiesta con criterio propio acciones que garanticen su seguridad en la vía pública				
Se sabe adaptar a las situaciones que se plantean				
Muestra interés en la realización de las actividades				

<b>Sesión de Aprendizaje número</b>	6	Fecha:	
Actividad: ¡Ven en bici al cole!			
Objetivo: Practicar las normas de seguridad propias de la vía pública. Desarrollar el circuito vial con confianza y respeto hacia los demás usuarios de la vía. Desarrollar sus habilidades motoras.			Temporalización: 50 min
Contenido: Normas de seguridad en la vía pública			
Descripción: Esta actividad se realizará con la finalidad de que los alumnos lleven a la práctica los conceptos adquiridos durante las cinco sesiones anteriores, y que se comporten de una manera segura por las vías públicas, cuando paseen como peatones o hagan uso de su vehículo, la bicicleta. El colegio dispondrá por unos días de un circuito vial; el Departamento de Tráfico, Movilidad y Seguridad Ciudadana del Ayuntamiento de Tavernes de la Vallldigna cede a los colegios el circuito por unos días.			
			

Para el desarrollo de la actividad, que se realizará con la ayuda del profesor de la asignatura de Educación Física, se colocará en el patio del colegio la señalización del circuito vial, cada alumno deberá acudir al centro con su propio casco y bicicleta.

El ejercicio constará en asignar los diferentes roles a cada niño: de peatones, de conductores y de agentes de tráfico; los estudiantes que estén dentro del circuito irán intercambiando su rol cada 5 minutos aproximadamente, de forma que todos los alumnos puedan representar todos los roles distintos. Dentro del circuito habrá, en todo momento, dos alumnos nombrados por la tutora como agentes de la autoridad, que serán los encargados de anotar la infracción cometida por sus compañeros en el “listado de infracciones”.

### LISTADO DE INFRACCIONES

<b>INFRACCIÓN COMETIDA</b>	<i>Anota aquí con una X la infracción que cometan tus compañeros</i>
<b>NO RESPETA LA SEÑAL DE STOP</b>	
<b>NO RESPETA LA SEÑAL DE CEDA EL PASO</b>	
<b>CIRCULA EN SENTIDO CONTRARIO</b>	
<b>CIRCULA AL REVÉS LA ROTONDA</b>	
<b>NO RESPETA A SUS COMPAÑEROS</b>	
<b>NO PARA ANTE EL PASO DE PEATONES</b>	

Una vez finalizada la sesión, y a modo de reflexión, se comentará con el grupo clase cuáles han sido las infracciones que más se han cometido y cómo deben ser evitadas para no realizarlas en la vía pública.

Recursos:

Circuito vial cedido por el Ayuntamiento de Tavernes de la Valldigna  
Bicicleta y casco.  
Placa de policía vial

Responsables:

Docente de aula  
Docente de educación física  
Autora de la propuesta

Indicadores de evaluación:

<b>CRITERIO</b>	<b>EXCELENTE</b>	<b>BUENO</b>	<b>MEJORABLE</b>	<b>REGULAR</b>
Conoce las normas de seguridad en la vía pública.				
Pone en práctica las normas de seguridad en la vía pública				
Participa en juegos que inducen al conocimiento a las normas de seguridad				
Se motiva por el aprendizaje de las normas de seguridad vial				
Se integra en las actividades colectivas de manera asertiva y efectiva				
Muestra interés en la realización de las actividades				

## 6.5 Cronograma de las actividades

Sesión	Actividad	Semanas					
		I		II		III	
		Días					
1	Cuenta que cuenta, para que en la vía te defiendas	Martes					
2	Nuestras amigas las señales de tráfico		Jueves				
3	Las señales de nuestra aula vial			Martes			
4	Buscando los tesoros de la seguridad				Jueves		
5	Evita los accidentes, ¡es cosa de todos!					Martes	
6	¡Ven en bici al cole!						Jueves

## 6.6 Evaluación

La evaluación constará de un proceso continuo en el que se evaluará a cada estudiante sobre el alcance de los objetivos de cada sesión por medio de la rúbrica de evaluación de los estudiantes. La misma estará compuesta por los indicadores de evaluación de cada una de las sesiones, las cuales se encuentran debidamente identificadas, y comprende cuatro criterios de evaluación que consisten en: mejorable, regular, bueno y excelente que será marcado de acuerdo con el alcance evidenciado en el estudiante.

El segundo proceso consiste en la aplicación de un test, que se aplicará al final a cada uno de los estudiantes, en el que deberán responder sobre el alcance de la propuesta en función de:

- i) el aprendizaje de contenidos desarrollados
- ii) los objetivos planificados
- iii) la organización de las actividades
- iv) los recursos empleados, entre otros.

*CUESTIONARIO DE EDUCACIÓN VIAL:*

1. Lee atentamente las preguntas y las respuestas. Presta atención a las imágenes de cada pregunta.
2. Marca con una X la respuesta correcta

 Cuando camináis por la acera, ¿a qué hay que prestar más atención?:

- A) A los ancianos.
- B) A las salidas de garajes.
- C) A los pájaros.

 ¿Cuál de estos colores indica peligro?:

- A) Rojo
- B) Verde
- C) Ambar

 ¿Se puede circular con un monopatín por la calzada?:

- A) No, como norma general.
- B) Sí, cuando circulan por ella pocos vehículos.
- C) Sí, si circulamos despacio.

 ¿En qué se diferencian estas señales?:

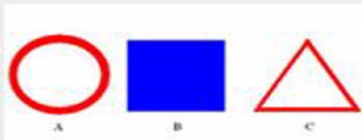
- A) La A nos prohíbe a los peatones y la B nos informa de que hay peatones sueltos.
- B) La A obliga a los peatones a circular por ese camino y la B prohíbe que circulen los peatones.
- C) La señal A es para los peatones y la señal B, que es roja, indica peligro



¿Qué quiere decir un Agente con una serie de pitidos cortos?:

- A) Que nos detengamos.
- B) Que reanudemos la marcha.
- C) Que sigan los que se encuentran de frente.

¿Cuál de estas formas indica peligro?:



- A) La A
- B) La B
- C) La C

Antes de empezar a cruzar, veis que "el peatón" verde ha comenzado a parpadear. ¿Qué haceis?:



- A) Cruzamos corriendo
- B) Cruzamos tranquilamente
- C) No cruzamos

Hemos bajado del autobús.  
¿Podemos cruzar la calle por delante del autobús?:



- A) Sí, con mucho cuidado.
- B) No, siempre hay que hacerlo por detrás.
- C) No, buscaremos el paso de peatones más próximo.

Esta señal nos indica peligro por la proximidad de un lugar...:



- A) donde hay carreras de coche
- B) puede haber congestión de vehículos
- C) los coches tiene que ir en fila

¿Por qué parte de la vía deben circular los peatones, como norma general?:



- A) Por un bordillo.
- B) Por una acera.
- C) Por la calzada.



Si no tenemos otra alternativa que ir de una población a otra caminando por carretera, lo hacemos, siempre que es posible, por...:

- A) el arcén izquierdo.
- B) la calzada.
- C) la mediana.

Ante esta señal sabemos que...:



- A) la carretera es cruzada por una vía de tren con barreras.
- B) cerca hay una estación de ferrocarril.
- C) un paso a nivel sin barreras cruza la carretera.

Cuando viajáis en autobús urbano y llegáis a vuestra parada, ¿Qué tenéis que hacer?:



- A) Prepararnos y bajar cuando el autobús esté parado.
- B) Esperar que nos avisen para bajar.
- C) Intentar bajar del Urbano cuanto antes.

Los vehículos de bomberos, ambulancias y policía tienen preferencia...:



- A) solo en vías urbanas.
- B) si van en servicio urgente.
- C) siempre

## 6.7 Resultados esperados

Cómo resultados de la implementación de la propuesta, se espera que los estudiantes comprendan la importancia de la educación vial en la vida cotidiana de todos los individuos y, a la vez, sean más independientes y desarrollen la conciencia sobre la seguridad vial, consolidando conocimientos básicos, primordiales e importantes sobre los principales roles de los individuos en la vía pública, las señales de tráfico y las normas de seguridad vial.

## 7. CONCLUSIONES

---

Este trabajo planteó como objetivo principal el diseñar una propuesta didáctica para la consolidación de las normas de conducta en la vía pública a través de la educación vial, para alumnos de segundo curso de Educación Primaria basada en el aprendizaje por movimiento; la cual, se diseñó de manera efectiva gracias a la investigación y el desarrollo de los contenidos teóricos que orientaron su desarrollo en cuanto a la metodología de enseñanza por movimiento, y los contenidos que contemplan la educación vial en el primer ciclo de Educación Primaria.

Para desarrollar la propuesta, se realizó en primer lugar la indagación de los elementos teóricos que permitieron orientar la educación vial en el primer ciclo de Educación Primaria, entre ellos, se encuentran la fundamentación legal, los elementos del currículum, los contenidos de educación vial, la infancia y la educación vial, los procesos de desarrollo de los niños de 6 a 8 años y el aprendizaje por movimiento.

Por medio de la construcción de la propuesta didáctica se pudo observar y comprender que la enseñanza de los niños no involucra solamente el desarrollo de los contenidos teóricos, sino que, dentro de ello están implícitas las capacidades cognitivas de los individuos, así como, su etapa de desarrollo, pues, de estos elementos de desarrollo dependen la selección de las estrategias adecuadas para la formación de este. En función de ello, la propuesta estuvo orientada al desarrollo de dinámicas, juegos y otras actividades que desarrollan la atención del individuo y los procesos motrices que le permitirán desenvolverse adecuadamente en la vía pública.

Con la implementación de la propuesta se pretende que los estudiantes consoliden los conocimientos básicos de educación vial previstos para el primer ciclo de educación primaria y junto a ellos, logren consolidar la conciencia sobre la seguridad vial. Por otro lado, se destaca la importancia que tiene la educación vial en el desarrollo integral del individuo y, por ende, dentro del currículum educativo español.

De igual manera, se concibe que el fracaso que en algunos casos ha tenido la enseñanza de la educación vial, muchas veces se debe a que se imparte como un contenido más que se debe desarrollar, sin disponer de estrategias prácticas que promuevan el aprendizaje por descubrimiento y por asociación, que parta de la experiencia del individuo y que se desarrolla de manera práctica y dinámica, además de que se debe

propiciar la motivación, tal y como se plantea en las sesiones presentadas donde, además de proponer juegos didácticos y prácticos, implanta elementos motivadores.

Finalmente, se puede señalar que la propuesta representa un aporte significativo para la enseñanza de la educación vial en el colegio contribuyendo a transformar y mejorar la práctica pedagógica, lo que puede constituirse como un factor motivador para el desarrollo de otras propuestas similares.

En este momento, que presento mi propuesta de trabajo, soy consciente de las limitaciones que pueden aparecer, pues al tratarse de una propuesta hipotética, antes de ponerla en práctica en un centro, se debería analizar cada actividad, estudiando en cada caso cuales son las limitaciones y potenciales del grupo clase.

Con este proyecto se proponen un total de 6 sesiones para el segundo ciclo de Educación Primaria, en este momento el factor tiempo es un limitante a la hora de poder proponer y crear una nueva propuesta, pero en un futuro pienso que se podría mejorar y ampliar, para poder extender su alcance a los otros cursos de Educación Primaria.

## 8. REFERENCIA BIBLIOGRÁFICA

---

- Alonso, F., Esteban, C., Calatayud, C., Medina, J., Montoro, L. y Egado, A. (2013). *Formación y educación vial. Una visión a partir de algunas prácticas internacionales* (3º Edición). Cuadernos de Reflexión Attitudes. España: Attitudes.
- Autoescuela Del Barri (28 de septiembre de 2015). El significado de las formas en las señales de tráfico [Archivo de Video]. <https://www.youtube.com/watch?v=jE-Ns2CNkjM>
- Bernstein, N. A. (1967). *The coordination and regulation of movement*. Londres, Pergamon Press.
- Bobath, B y Bobath, K. (1992). *Desarrollo motor en distintos tipos de Parálisis Cerebral*. Buenos Aires: Editorial Médica Panamericana.
- Dirección General de Tráfico (2011). *Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020*. España: Gobierno de España. [https://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/estrategias-y-planos/estrategicos-2011-2020/doc/estrategico\\_2020\\_004.pdf](https://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/estrategias-y-planos/estrategicos-2011-2020/doc/estrategico_2020_004.pdf)
- Dirección General de Tráfico (2018). *Guía didáctica de educación vial para el primero ciclo de la educación primaria*. España: Gobierno de España, Ministerio del Interior, Dirección General de Tráfico. [https://oiss.org/wp-content/uploads/2018/11/Guia\\_didactica\\_primaria.pdf](https://oiss.org/wp-content/uploads/2018/11/Guia_didactica_primaria.pdf)
- Dirección General de Tráfico (2008) *Tito se va de excursión*. España, Ministerio del Interior. [https://www.aprendeeducacionvial.es/recursos/cuentos\\_pdf/Titoexcursion.pdf](https://www.aprendeeducacionvial.es/recursos/cuentos_pdf/Titoexcursion.pdf)
- Fernández, Y. (2007). Algunas consideraciones sobre psicomotricidad y las necesidades educativas especiales (NEE). *Revista Digital Buenos Aires*, 12(108), 1/1. <https://www.efdeportes.com/efd108/psicomotricidad-y-necesidades-educativas-especiales.htm>

- Firth, D.E. (1982). *Pedestrian Behaviour*. En: Chapman, T.; Wade, F. & Foot, W: *Pedestrian Accidents*. London: Ed. John Wiley and Sons.
- Groeger, J. A (2011). How many E's in Road Safety. En: B. E. Porter (Org.). *Handbook of traffic psychology* (pp.3-70). United States of America: Academic Press, Elsevier.
- Le Boulch, J. (1982). *Hacia una ciencia del movimiento humano*. Buenos Aires, Paidós.
- Ley 14/1970, de 4 de agosto*, General de Educación y Financiamiento de la Reforma Educativa. Boletín Oficial del Estado, N° 187, de 6 de agosto de 1970, pp. 12525 – 12546. <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1970-852>
- Ley Orgánica 1/1990*, de 3 de octubre, de Ordenación General del Sistema Educativo. Boletín Oficial del Estado, N° 238, de 4 de octubre de 1990, pp. 28927 a 28942. <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1990-24172>
- Ley Orgánica 2/2006*, de 3 de mayo, de Educación. Boletín Oficial del Estado, N° 106, de 04 de mayo de 2006, pp. 1-112. <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2006-7899>
- Manso, V. (Dir.) (2017). *Educación vial para la Educación Secundaria Obligatoria (ESO)*. España: Unidad de Intervención Educativa DGT. Centro Superior de Educación Vial Salamanca.
- Manso, V. y Valentin, A. (1997). *La Educación vial en los países de la Unión Europea durante la etapa primaria*. Salamanca: Dirección General de Tráfico. [https://www.researchgate.net/publication/40939972\\_La\\_Educacion\\_vial\\_en\\_los\\_paises\\_de\\_la\\_Union\\_Europea\\_durante\\_la\\_etapa\\_primaria](https://www.researchgate.net/publication/40939972_La_Educacion_vial_en_los_paises_de_la_Union_Europea_durante_la_etapa_primaria)
- Medina, A. J. (2000). El legado de Piaget. *Educere*, 3(9), 11-15. <https://www.redalyc.org/pdf/356/35630903.pdf>
- Ministerio de Educación (2018). *Guía docente para trabajar la educación vial en el aula*. Ecuador: Ministerio de educación, Subsecretaría de Fundamentos Educativos y Dirección Nacional de Currículo. <https://educacion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2019/10/Guia-de-educacion-vial.pdf>

- Monsalve, L. (2015). *Primeros pasos para la educación vial en las instituciones de educación primaria*. Venezuela: UPEL.
- Navas, R. y Manso, V. (Coord.) (2002). *La educación vial en los proyectos educativos y curriculares*. Barcelona: Dirección General de Tráfico – Ministerio del interior. [https://www.bizkaia.eus/fitxategiak/07/Mediateka/3\\_Educacion%20Vial%20curricular.pdf?hash=d4ccc9e8608d9fe0c1c552d7ce02c396](https://www.bizkaia.eus/fitxategiak/07/Mediateka/3_Educacion%20Vial%20curricular.pdf?hash=d4ccc9e8608d9fe0c1c552d7ce02c396)
- Oviedo, D. (2018). *Educación vial. Ética, derecho y sustentabilidad para el buen andar*. (2ª edición). Ñemby - Paraguay: Book Sellers.
- Oviedo, D. (2019). *Educación vial: concepto e importancia global*. Paraguay: Instituto Nacional de Educación Superior. [https://www.researchgate.net/publication/337672352\\_Educacion\\_vial\\_concepto\\_e\\_importancia\\_global](https://www.researchgate.net/publication/337672352_Educacion_vial_concepto_e_importancia_global)
- Palacios, J. y Mora, J. (1990). Crecimiento físico y desarrollo psicomotor hasta los 2 años. En. Palacios, J., Marchesi, A. y Coll, C. (Comp.). *Desarrollo psicológico y educación*, 1, 81-102.
- Patrulla Diversión. (17 de octubre de 2016). Primeros auxilios infantiles. Juego de la Cruz Roja para prevenir accidentes. [Archivo de Video]. <https://www.youtube.com/watch?v=Oul-nskoAuY>
- Piaget, J. (1969). *El nacimiento de la inteligencia en el niño*. Madrid, Ed. Aguilar
- Poó, F., López, S. S., Tosi, J., Nucciarone, M. I. y Ledesma, R. D. (2015). Educación vial y movilidad en la Infancia. *Revista Cuadrimestral da Associação Brasileira de Psicologia Escolar e Educacional*, 19(2), 387-395. <http://dx.doi.org/10.1590/2175-3539/2015/0192881>
- Portillo, M. E. (2020). Aprendemos desde el movimiento. *Educación*, XXVI(1), 59-62. DOI: 10.33539/educacion.2020.v26n1.2185.
- Quintero, K. (2018). *La educación vial en la educación primaria*. Venezuela: UPEL.
- Quintero, M. (2017). *Nuevas perspectivas sobre el currículo educativo*. Venezuela: UPEL.

*Real Decreto 1344/1991*, de 6 de septiembre, por el que se establece el currículo de la Educación Primaria. Boletín Oficial del Estado, N° 220, de 13 de septiembre de 1991, pp. 30226 a 30228. <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1991-23241>

*Real Decreto 1513/2006*, de 7 de diciembre, por el que se establecen las enseñanzas mínimas de la Educación primaria. Boletín Oficial del Estado, N° 293, de 8 de diciembre de 2006, pp. 1-94. <https://www.boe.es/buscar/pdf/2006/BOE-A-2006-21409-consolidado.pdf>

Silva, M. (1974). *Educación Vial*. México: Boletín de la Oficina Sanitaria Panamericana. <https://iris.paho.org/bitstream/handle/10665.2/10770/v77n1p31.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Trillo, M. P. (2014). Evolución legislativa de la educación vial en España: nuevos retos para educadores e instituciones. *Revista Ensaio: Evaluación y Políticas Públicas en Educación*, 22(82),131-148. <https://www.scielo.br/pdf/ensaio/v22n82/a07v22n82.pdf>

Vigotsky, P. (1987). *Historia de las funciones psíquicas superiores*. La Habana, Editorial Científico -Técnica.

Wallon, H. (1974). *Kinesthesie et image visuelle du corps propre chez l'enfant*. París: Masson.