

EL APRENDIZAJE DE LA EDUCACIÓN VIAL EN NIÑOS ESPECIALES

Sebastián Streuli; Delfina Veiravé; Daniel Bordón.
Instituto de Cs. Criminalísticas y Criminología. U.N.N.E.¹
sebastreuli@hotmail.com ; dveirave@gigared.com

1. Introducción

Este trabajo tiene sus cimientos en un estudio realizado en una Escuela Especial de la ciudad de Corrientes; donde pudimos comprobar las grandes necesidades que posee esa comunidad en la materia que nos compete. Esta experiencia nos llevó a interesarnos por profundizar el conocimiento sobre la Educación Vial en el grupo de población de niños con discapacidades cognitivas.

Los objetivos que guiaron el estudio fueron entre otros poder conocer las necesidades, los conocimientos, habilidades y destrezas que tienen los niños con necesidades especiales, respecto de la educación vial, así como el modo en que estos contenidos son trabajados en el currículo de las escuelas especiales. El estudio aborda también otros aspectos referidos a la propuesta curricular y los contenidos de Educación Vial, a la formación y práctica docente sobre estos temas, así como la puesta en práctica de experiencias didácticas que sirvan para la educación en contextos escolares de educación especial.

Por otra parte, nos interesó avanzar a partir de ese conocimiento, en el diseño, aplicación y evaluación de un Programa de Educación Vial adecuado a los ritmos de aprendizaje y a las necesidades de estos niños, con materiales didácticos y modalidades de enseñanza.

En esta presentación nos abocamos a describir los resultados obtenidos en relación con los conocimientos y capacidad de comprensión que evidencian los alumnos con discapacidades cognitivas, respecto de los contenidos de la Educación Vial.

De acuerdo con la revisión bibliográfica realizada, señalamos que se cuenta escasos antecedentes de estudios científicos que aborden esta temática; es decir que nos hemos encontrado ante el desafío de abordar un campo que integra conocimientos del campo pedagógico, didáctico y del área de la accidentología; de allí que creemos que es un aporte de conocimientos para mejorar la situación de las escuelas que atienden población infantil con necesidades especiales.

La propia naturaleza técnica del fenómeno de la siniestralidad vial y de la actuación subjetiva dentro de él, determinan que tenga una vertiente pedagógica ineludible. El manejo en la vía pública no es un conocimiento que se pueda, a esta altura del desarrollo social, adquirir espontáneamente e inconcientemente en interacción con el contexto, sino que requiere ser intencional y concientemente aprendido. Ello es válido tanto para conductores y peatones.

De esta manera, la Educación Vial es entendida como la promoción del conocimiento de las normas y pautas a las que deben ajustarse las personas intervinientes en el tránsito. Se trata

¹ Esta investigación corresponde a una Beca de Preiniciación desarrollada por Sebastián Streuli, con la Dirección de Delfina Veiravé, otorgada por la Secretaría Gral de Ciencia y Técnica de la Universidad Nac. del Nordeste.

de que estas normas puedan ser reconocidas, aceptadas y acatadas voluntariamente como regulaciones básicas para una mejor convivencia social y protección individual.

La Educación Vial debe ser, pues, un ingrediente fundamental de la formación de niños y adolescentes en su condición de usuarios de la vía pública. Las tasas de accidentes de tránsito, alarmantemente altas en nuestro país, reflejan la urgencia de instalar el tema en las agendas político-pedagógicas tendientes a concientizar a las futuras generaciones respecto de los derechos y deberes en esta materia, así como a desarrollar una serie de competencias sociales de manejo y circulación.

Esta línea de trabajo busca contribuir al mejoramiento de la calidad de vida de este grupo de población vulnerable. En la medida que es la Educación Vial la herramienta que necesitan las personas minusválidas para tener una oportunidad en el terreno de la “inseguridad vial” en el que vivimos hoy en día, ya que solo una buena formación puede servir para frenar los accidentes de tránsito, culpables de las mayores lesiones en menores de 20 años, muchas de ellas de carácter irreversible.

El Programa de Educación Vial que planteamos desarrollar, toma a los niños como el terreno fértil y próspero para generar conductas más seguras y más humanas de convivencia en el tránsito. Incorporar el concepto de “prevención de accidentes” y el respeto hacia las normas de tránsito en todos los niños con discapacidad, quienes serán muy pronto actores principales de la vía pública, colaborará para que en un futuro muy cercano podamos disfrutar de los beneficios que el progreso nos brinda en materia de transporte y así evitar los problemas generados por una incorrecta utilización de ellos.

Es por ello que estamos convencidos que la educación siempre es un instrumento de compensación de las diferencias, por lo que creemos que se hace éticamente inexcusable en aquellos miembros de la sociedad que por diferentes motivos se hallan en situación más desventajosa.

2. Hacia una superación dialéctica de la discapacidad.

a) Consideraciones generales.

Hablar de “discapacidad”, “desventaja” o “desigualdad”, en un sentido general, es hacer referencia a posibilidades limitadas de desarrollo humano. Esas limitaciones no están dadas exclusivamente por las carencias físicas, mentales o de otro tipo del sujeto que las padece, sino también por la misma comunidad a la que pertenece, en tanto y en cuanto no siempre ofrece medios alternativos de superación y/o promoción. (Pantano, 1993: 15 – 19).

Así planteado podemos decir que la discapacidad es un *problema social*; lo que implica que su adecuado tratamiento, ya sea en la reflexión o en la acción, debe enfocar sus miras necesariamente en dos sentidos: a) el discapacitado; b) la comunidad a la que éste pertenece.

La consideración de los individuos discapacitados nos remite estudiar la deficiencia o daño, el tipo de discapacidad de que se trata, cuáles son sus orígenes o causas, las capacidades residuales, las necesidades y expectativas de la persona *diferente*, entre otras.

Ocuparse de la comunidad en que vive esta persona es un fundamento ético, al que se agrega el requerimiento de indagar el medio social en que se halla la persona *diferente*.

Si hablamos de este fenómeno como un *problema social*, implica hacer referencia a la cultura del hombre, a sus relaciones con otros individuos, a su conducta personal orientada por otras conductas y a lo relativo a la conciencia colectiva. *En términos comunes, es aquello que suscita malestar generalizado y que aparece más precisamente como "la condición o el proceso que (...) ejerce una influencia desorganizadora sobre las personas o la sociedad"* (Pantano, 1993:18).

Si lo planteamos como un problema social, nos lleva, más que a ver lo que funciona mal, a entender, interpretar y explicar cómo se desempeña todo el sistema de que se trata. Por eso, como decíamos al principio, al referirnos a la discapacidad no debe conducir exclusivamente al estudio de la deficiencia, daño o carencia, sino a comprenderla en toda su amplitud.

Lo perseguido en este trabajo es entender al *individuo diferente* en su carácter de ser social, partícipe de una cultura e insertado en una comunidad, en necesaria y continua interacción, que le permite desenvolverse como ser libre, utilizando todas las oportunidades que la sociedad nos brinda. Se trata de un estudio con vistas a la acción y está orientado a prestar una contribución en vías a formular alternativas para operar sobre la realidad, lo que no resulta nada fácil.

b) Educación Vial para niños especiales.

Como venimos sosteniendo, se debe realizar prevención en niños para desarrollar correctos hábitos de conducción en la vía pública, que le permitan desempeñarse en forma segura en el escenario vial, contribuyendo al mejoramiento de la calidad de vida y disminuyendo al mismo tiempo la siniestralidad.

La Ley de Educación Vial N° 23.348 en su artículo 5° establece que los establecimientos dedicados a la educación de niños y jóvenes afectados por distintos grados de discapacidad psíquica, enseñen los conceptos fundamentales que han sido previstos para los peatones; y que a medida que se produjere una mejoría en la comprensión y capacidad de discriminación de dichos educandos, sus instructores deberán ampliar su enseñanza.

Al poner en práctica actividades didácticas específicas, buscamos conocer los procesos de aprendizaje y la maduración que presentaban los alumnos. No todos aprenden lo mismo y de la misma manera, por ello, se propuso una modalidad de enseñanza constructiva, de acuerdo con las condiciones psicoevolutivas y las necesidades del grupo de alumnos. En este sentido, trabajamos en conjunto con la Institución educativa, directivos y docentes, ajustando los temas a los contenidos básicos comunes del Currículo que los alumnos tienen como objetivos alcanzar.

Para las actividades teórico-prácticas, los alumnos contaron con materiales didácticos acordes a la etapa madurativa de ellos y a los contenidos planificados. A modo de ejemplo pode-

mos señalar que se utilizaron imágenes representativas con las que los niños pudieron identificarse; también recurrimos al juego con el objetivo de que puedan conocer las distintas clasificaciones de las señales de tránsito, entendiendo su diferencia por color y forma y, además, trabajaron sobre cómo comportarse en el transporte que los conduce diariamente al colegio, ya sea el micro escolar, colectivos urbanos o el auto de sus padres, entendiendo los peligros y las medidas de seguridad que deben tener en cuenta.

3. Lineamientos generales de la investigación.

a) Perspectiva metodológica.

El presente trabajo de investigación se enmarca dentro de la perspectiva de la investigación – acción, en la medida que se propone el conocimiento obtenido de la exploración de la realidad en estudio que permita ser motivador para la acción. *“Este proceso supone el desarrollo de unas secuencias de procesos espiralados de observación, análisis de datos, identificación de necesidades y problemas, planificación, acción, observación y reflexión, que permita también la apropiación de los avances del proyecto por parte de la comunidad escolar”* (Gómez Rodríguez, 1996).

En otras palabras, *“la investigación – acción constituye un proceso de indagación y análisis de lo real en el que, partiendo de los problemas de la propia práctica y desde la óptica de quienes lo viven, se procede a una reflexión y actuación sobre las situaciones problemáticas con objeto de mejorar la práctica pedagógica y la calidad educativa. Todo lo cual implica en el proceso a los que vivencian los problemas, quienes se convierten en actores de la investigación”* (Boggino, 2004: 26).

Nuestra investigación nace de problemas que surgen de la práctica educativa y pedagógica sobre la enseñanza de Educación Vial y por ello presupone una perspectiva contextual, en el que se democratiza el proceso de investigación. Es decir, el conocimiento pedagógico se produce y se valida en la práctica, y donde se genera, simultáneamente, el mejoramiento de la enseñanza, el perfeccionamiento docente y el progreso de los resultados de los aprendizajes.

Como hemos señalado anteriormente, este trabajo constituye un proceso de indagación y análisis sobre un sector de la realidad en el que, partiendo de los problemas cotidianos que presentan las escuelas de Educación Especial respecto a la enseñanza de la Educación Vial, y desde la visión de quienes lo viven, se procede a la reflexión y acción sobre los mismos².

b) Población en estudio.

La población en estudio fueron los alumnos del establecimiento en donde se desarrolló la tarea investigativa, los cuales se seleccionaron en función de los siguientes criterios: cursos al que asisten y sus diferentes niveles de discapacidad.

² Sobre el particular existen conceptualizaciones aún más detalladas que no indicaremos aquí por considerar que exceden el contexto del presente. El lector puntilloso puede remitirse a: N. Boggino y K. Rosekrans. Ob. cit. *Capítulo 1: La investigación – acción en la escuela*. Pág. 23-37.

Corresponde al primer criterio de selección decir que los cursos seleccionados fueron el 6^{to} y 5^{to} Grado del turno mañana; en ellos se encuentran niños de entre 11 a 18 años de edad cronológica – no mental –. Se decidió tomar esa muestra porque representa el grupo de mayor interés para el desarrollo del trabajo. Esto es así ya que es la población que comienza a desenvolverse por la vía pública de manera independiente, desempeñándose como peatón, ciclista o pasajero; considerándose que éste es el momento oportuno y fértil para que la instrucción de conocimientos viales se implanten en la personalidad del sujeto de la manera más enérgica posible.

Respecto al segundo criterio que se tomó para la selección de la muestra a ser estudiada, podemos decir que las patologías predominantes en el grupo fueron: **Síndrome de Down; Retraso madurativo; Dificultad de aprendizaje** (causado por desnutrición, trastornos emocionales debido a maltratos físicos y psicológicos) y **Autismo**.

También se seleccionó el grupo docente que dicta clases en dichos cursos, asimismo se consideró a los directivos de la Institución.

c) Instrumentos y técnicas de recolección de datos.

Este estudio no debe pensarse como un método, sino como una práctica sistemática para construir conocimientos y formas de conocer en la que se puede emplear distintos métodos, cuantitativos y cualitativos.

Es así que las técnicas e instrumentos que utilizamos en la recolección de datos están en relación directa con el tipo de muestreo, ya que la cantidad y calidad de las unidades de análisis y/o información determinaron el tipo de instrumento a aplicar. “*Los instrumentos son concreción de determinados métodos y técnicas, por lo tanto están sustentados en concepciones teórico – metodológicas que remiten a fundamentos epistemológicos*” (Sagastizabal, 116).

En esta investigación hemos privilegiado el uso de métodos, técnicas e instrumentos de tipo cualitativo para la recolección de datos que posibiliten no sólo la descripción de lo que ocurre sino la comprensión de por qué ocurre. Los métodos, técnicas e instrumentos utilizados en la práctica de la investigación fueron:

1. Método de Entrevista.

Nos basamos en la concepción de que los sujetos son la principal fuente de información para conocer determinados aspectos de su realidad. De esta manera hemos construido cuestionarios con preguntas abiertas que nos permitieron mayor extensión y complejidad al momento de recepcionar las respuestas; los destinatarios de los mismos fueron los alumnos. El tipo de entrevista que elegimos aplicar a esta investigación es la *entrevista estructurada*, con ella pudimos acceder a un mayor grado de control externo por parte nuestra por sobre el entrevistado; la misma fue implementada con los docentes y directivos de la Institución.

2. Grupos de Discusión.

Desde la perspectiva de nuestra investigación hemos considerado al grupo de discusión como una entrevista grupal, destacando que esta técnica difiere de la entrevista porque genera un proceso de interacción entre los sujetos seleccionados.

Al aplicar esta modalidad de trabajo creamos un espacio, de intercambio y confrontación de conocimientos previos que poseían los alumnos, a partir de la selección de una temática de interés presentada a través de disparadores que muestren la problemática a tratar; que en nuestro caso particular tratamos con *láminas visuales* que contienen situaciones específicas que se pueden dar en el ámbito de la vía pública, y *recursos audiovisuales* como películas referentes a la temática de investigación. El objetivo final del análisis fue hallar los marcos de interpretación a partir de los cuales los sujetos dan sentido a un conjunto de experiencias y de comportamientos reales.

3. Observación Documental.

Al recurrir a este tipo de técnica de recolección de datos pusimos nuestra atención en los documentos de corte cualitativo existentes en la Institución donde se realizó la investigación. Es así que analizamos materiales didácticos y bibliográficos, currículos docentes, planificaciones de clases y tareas a desarrollar por los docentes para con los alumnos, trabajos previos relacionadas a la temática de la investigación que fueron producidos por los maestros, entre otros; los que permitieron describir propuestas curriculares relacionadas con el tema a fin de estudiar.

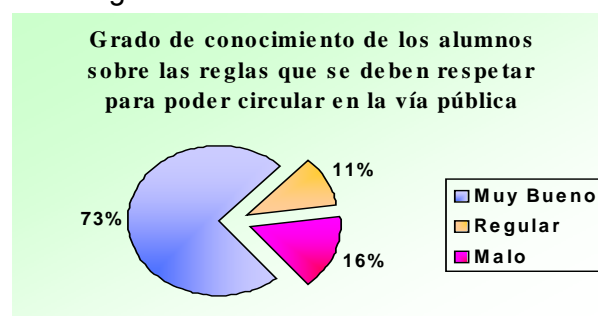
De acuerdo a lo anteriormente descrito, queremos reflejar que en una primera etapa del trabajo se aplicaron entrevistas individuales a docentes, directivos, cuestionarios a alumnos; se crearon grupos de discusión con los escolares; que nos permitieron conocer las necesidades y características de la población destinataria del Proyecto de Educación Vial.

En una segunda instancia de la investigación se formuló el diseño de la propuesta de enseñanza de Educación Vial y su implementación con el grupo de alumnos seleccionados.

4. Análisis de los datos obtenidos.

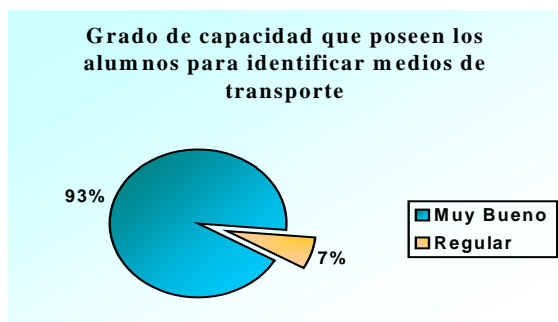
Desarrolladas las clases teórico – prácticas de Educación Vial con el grupo de alumnos, procedemos al análisis de la información obtenida a través de los test y las observaciones aplicadas a la comunidad estudiantil, lo que permitió obtener los siguientes resultados:

Al aplicar los cuestionarios a los alumnos se observa que los datos obtenidos del relevamiento arrojan que más de la mitad de los casos tienen un nivel **muy bueno** de conocimiento sobre las reglas que se deben respetar para circular en la vía pública, esto se refleja en que



aproximadamente 3 de cada 4 niños tratados identifican correctamente normas esenciales para transitar como ser: cantidad de personas que pueden circular en una bicicleta, significado de las luces del semáforo, lugar por donde debe circular un peatón, entre otras. El nivel es **regular** para 1 de cada 10 niños, ya que las respuestas muestran determinados contenidos equívocos a la consigna; siendo **malo** para aproximadamente 2 de cada 10 de los casos estudiados, no respondiendo a las preguntas.

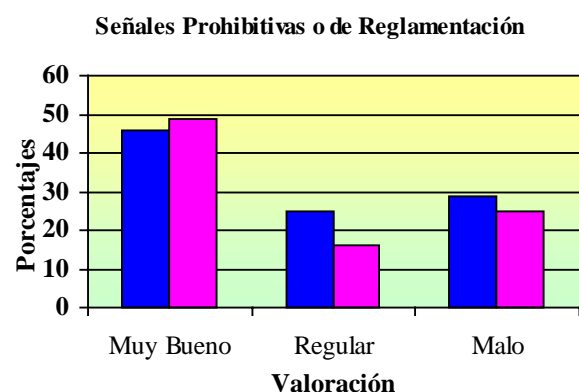
Al tratar la información recavada en esta categoría se observa que mayoritariamente la población en estudio identifica de manera **muy buena**



los medios de transporte, lo que significa que los alumnos asemejan de modo correcto cuestiones como p.e.: tipos de vehículos destinados a tal fin, finalidad de cada medio de transporte, modo de utilizarlos, entre otras. En menor grado se interpreta la consigna de forma **regular**, ya que se observan

confusiones conceptuales de los tipos de vehículo y de sus utilidades o del modo de utilizarlos. En esta temática no se presentan casos de valores **malos**, pues no se registraron respuestas nulas de los alumnos.

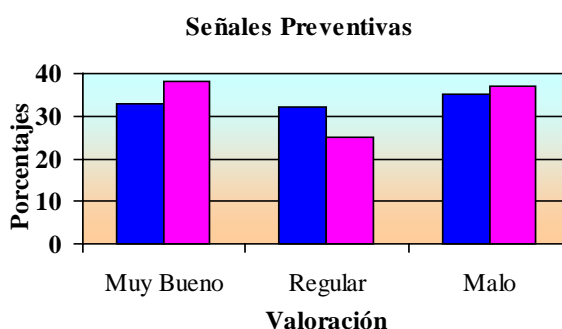
Se observa que con respecto al reconocimiento de la representación visual de la señal de tránsito del tipo reglamentaria, la población en estudio mayoritariamente lo hace de modo **muy**



bueno, ya que identifican correctamente la figura, forma y colores de las señales viales de esta categoría. En menor medida, 1 de cada 4 niños lo hace de manera **regular** o **mala**, porque reconoce alguno de los componentes formales de la señal, pero se equivoca en alguno de ellos o no los conoce respectivamente. (Columna azul).

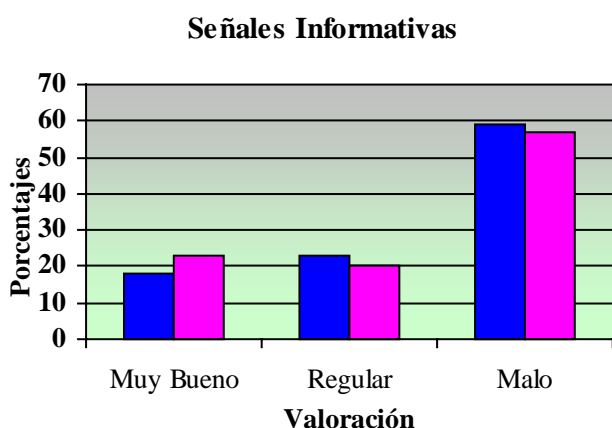
En relación al grado de identificación de la función que tiene la señal de tránsito que se trata, casi la mitad de los casos estudiados lo hace **muy bien** porque identifica correctamente el significado de la señal de tránsito en cuestión. Asimismo 1 de cada 6 lo hace de manera **regular** ya que la identificación producida es incompleta; y 1 de cada 3 lo hace de modo **malo** ya que responden de manera errónea a esta consigna. (Columna rosa).

Con respecto al reconocimiento de la representación visual de la señal de tránsito de tipo preventiva se observa que la población analizada



arroja en iguales proporciones valores de modo **muy bueno**, **regular** y **malo**, lo que refleja en la realidad que aproximadamente 1 de cada 3 niños identifica todos los componentes formales de la señal; otros lo hacen de modo parcial, identificando solo algunos de ellos; el resto no los asemeja a ninguno. (Columna azul).

En relación al grado de identificación de la función que tiene la señal de tránsito en cuestión, cerca de 1 de cada 3 alumnos estudiados lo hace de manera **muy buena** y en igual medida, **mala**, ya que logran de modo correcto o no, detectar el mensaje funcional que transmite la señal vial de tipo preventiva. Mientras que 1 de cada 4 lo hace de forma **regular**, ya que brindaron una respuesta inconclusa o parcial al cuestionamiento requerido. (Columna rosa).



Se aprecia que con respecto al reconocimiento de la representación visual de la señal de tránsito de tipo informativa, más de la mitad de la población en estudio lo hace de modo **malo**, ya que no lograron detectar de manera correcta los componentes constitutivos de la señal de tránsito en cuestión. En menor medida (alrededor de 1 de cada 5 niños) lo hace de manera **regular** o **muy buena**, porque manifestaron de modo incompleto

o apropiado, respectivamente, a lo consignado en esta actividad. (Columna azul).

Al observar el grado de identificación de la función que tiene la señal de tránsito en cuestión, los resultados que se obtienen son prácticamente los mismos que en el apartado anterior, siendo que más de la mitad de la población analizada lo hace de manera **errónea**, ya que los mismos no supieron indicar la funcionalidad de tal señal; alrededor de 1 de cada 5 chicos lo realiza de modo **muy bueno** o **regular**, porque expusieron sus respuestas de modo incompleto o apropiado, respectivamente, a lo señalado en esta oportunidad. (Columna rosa).

5. Conclusiones

Con el afán de poder contribuir a mejorar la calidad de vida de los niños que asisten a escuelas de enseñanza especial, nos aventuramos a realizar este trabajo de investigación, el cual está claramente marcado por los lineamientos de la *investigación – acción*.

Pudimos comprobar que la mejor forma de impartir la enseñanza de Educación Vial es de manera práctica y que los niños puedan tener un contacto con la realidad, así consiguen entender y comprender satisfactoriamente lo que se les enseña, ya que su principal dificultad es racionalizar y abstraer lo que se les está instruyendo.

El desarrollo de la investigación demostró una importante capacidad de respuesta e interés de los alumnos especiales frente al desarrollo de experiencias de información y formación en la

temática de Educación Vial, tal los resultados de evaluación aplicados con los grupos de alumnos posteriormente a las clases teórico – prácticas y trabajos de aplicación áulica realizados con ellos. El grupo de alumnos demostró que mayoritariamente reconoce las pautas que se deben respetar para circular en la vía pública e identifican correctamente los diferentes medios de transporte. En tanto que para identificar visualmente y reconocer la función que tienen las señales de tránsito de tipo prohibitivas y preventivas, la mayor proporción del grupo en estudio lo hizo correctamente mientras que para las señales de tipo informativas el mayor número lo plasmó de modo erróneo, lo que consideramos se debería reforzar estos aspectos en la propuesta de formación.

Bibliografía

Academia de Tráfico de la Guardia Civil (1991) *Investigación de Accidentes de Tránsito*. Madrid: Gráfica Lormo S.A.

Argentina, Senado y Cámara de Diputados de la Nación (1986) *Ley N° 23.348 “Ley de Educación Vial Obligatoria”*. Buenos Aires.

Argentina, Senado y Cámara de Diputados de la Nación (1995) *Ley N° 24.449 “Nuevas Normas de Tránsito”*. Buenos Aires.

BOGGINO, N. y ROSEKRANS, K. (2004) *Investigación – Acción: reflexión crítica sobre la práctica educativa. Orientaciones prácticas y experiencias*. Rosario: Homo Sapiens.

GÓMEZ RODRÍGUEZ, G., et al. (1996) *Metodología de la investigación cualitativa*. Málaga: Aljibe.

LUCARELLI, E. y CORREA, E. (1996) *¿Cómo generamos proyectos en el aula?* Buenos Aires: Santillana S.A.

MALIMOVCA, R. (1988) *Educación Vial*. Buenos Aires: A-Z Editora.

MENDICOA, G. (2003) *Sobre Tesis y Tesistas. Lecciones de enseñanza – aprendizaje*. Buenos Aires: Espacio.

MONTORO GONZÁLEZ, L., et al. (1995) *Seguridad Vial del Factor Humano a las Nuevas Tecnologías*. Madrid: Síntesis S.A.

PANTANO, L. (1993) *La discapacidad como problema social (Un enfoque sociológico: reflexiones y propuestas)*, 2da. Edición. Buenos Aires: Eudeba.

REICHARDT, S. (1997) *Hacia una superación del enfrentamiento entre los métodos cualitativos y los cuantitativos*. Madrid: Morata.

REY, A. (1980) *Retraso mental y primeros ejercicios educativos*. Madrid: Cincel SA.

SAGASTIZABAL, M. y Perlo, C. *La Investigación – Acción como estrategia de cambio en las organizaciones*. Buenos Aires: Stella – La Crujía.

TABASSO, C. (1998) *Fundamentos del Tránsito. Vol. I*. Buenos Aires: Julio Faira.