



ISBN: 978-607-02-0835-5

Universidad Nacional Autónoma de México

Instituto de Investigaciones  
sobre la Universidad y la Educación

[www.iisue.unam.mx/libros](http://www.iisue.unam.mx/libros)

---

Francisco Alonso, Constanza Calatayud, Ángel Egido y  
Cristina Esteban (2011)

“Repensar la educación vial”  
en *Pensamiento crítico en educación*,  
Patricia Ducoing Watty (coord.),  
IISUE-UNAM, México, pp. 491-501.

Esta obra se encuentra bajo una licencia Creative Commons  
Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada 4.0 Internacional  
(CC BY-NC-ND 4.0)

## REPENSAR LA EDUCACIÓN VIAL

*Francisco Alonso, Constanza Calatayud\**

*Ángel Egido\*\**

*Cristina Esteban\*\*\**

Se podría pensar, en un primer tiempo, que la educación vial forma parte de las materias que en ciencias de la educación ocupan un estatus privilegiado por pertenecer al grupo de asignaturas que preparan para la "vida", vivir con y entre los otros; sin embargo, es frecuentemente ignorada en los programas escolares o considerada como una materia de tercer orden. Por ello, si nosotros tuviéramos que calificar la educación y la formación vial, en términos docentes, lo haríamos como una "asignatura pendiente". Y hemos utilizado esta metáfora no de forma arbitraria, sino por lo que de ella se deriva. Así, podemos afirmar que es una asignatura existente, que todavía no hemos aprobado, pero que tenemos que superar si queremos conseguir nuestros objetivos de lograr reducir significativamente los accidentes viales.

Y si analizamos por qué la educación vial no alcanza sus objetivos, nos damos cuenta de que existen muchas características, que podemos observar en la realidad de su práctica, y que indefectiblemente tienen que conducirla al fracaso. De entre estas características podríamos destacar en el caso de la educación vial su baja aplicación en los colegios, su casi nulo uso en el resto de etapas no correspondientes con las edades de escolarización, su orientación metodológica en ocasiones equivocada y en ocasiones inexistente, y si hacemos referencia a los principios en que con frecuencia se basa, podemos predicar exactamente lo mismo respecto a sus características.

\* Universidad de Valencia, España.

\*\* Universidad Católica del Oeste de Francia.

\*\*\* Universidad de Valencia, España.

En el caso de la formación vial podríamos decir casi exactamente lo mismo en lo que se refiere a la orientación metodológica y su fundamentación. Si analizamos muchas de las intervenciones realizadas sobre educación y formación vial, éstas carecen de la suficiente fundamentación científica, cuando no de una evaluación seria sobre su eficacia. La evaluación de dichas intervenciones, que en la mayoría de las ocasiones no se realiza, da la impresión de que no es importante o que se considera mejor no hacerla por los resultados que pudiera evidenciar. Pero ¿cuáles son las razones de esta realidad? Desde nuestro punto de vista, fundamentalmente dos. Por una parte, la falta de una investigación científica sólida en el ámbito de estudio del tráfico y de la seguridad vial, y en especial de la educación y la formación vial. Y, por otra parte, algo que está en la base de lo anteriormente mencionado: la escasez de recursos destinados al establecimiento y evaluación de programas.

Todo ello no es más que el reflejo de la falta de concientización suficiente y falta de interés de los poderes públicos hacia esta problemática; sin embargo, nos resistimos a pensar que esa falla sea compartida por el ciudadano de a pie.

Hay que mencionar también que uno de los problemas radica en que, cuando se formulan críticas a un sistema (constructivas, se entiende) o se propone la necesidad de modificarlo, se generan inmediatamente reacciones por parte de aquellos que tienen una responsabilidad clara en esta área, quienes se sienten especialmente molestos. Quizá esta reacción está motivada por el hecho de que piensen que la mejor forma de controlar el sistema es que éste no se modifique, acallando las críticas que puedan surgir en torno a él. Pero la realidad es que dichas personas y colectivos perjudican a un sistema ya de por sí denostado. Porque, ¿es en sí mala una crítica? La respuesta debe ser un rotundo no. ¿Está en la base de nuestras críticas querer hacer daño a alguna persona o institución? La respuesta es claramente negativa.

No es la pretensión de este capítulo —donde obviamente tenemos limitaciones de espacio— definir y describir las características que estamos criticando y proponer estrategias alternativas (véase Alonso *et al.*, 2003a). Aquí quisiéramos llamar la atención sobre el hecho de la confusión entre for-

mación y educación vial, donde creemos que radican muchos de los problemas que encontramos en la actualidad, y en un segundo momento, la necesidad de mantener la educación vial en una doble perspectiva, heredada e individual.

#### EDUCACIÓN/FORMACIÓN VIAL

La controversia que analizaremos con detenimiento es que en la formación hay una ausencia de educación vial y ésta es en muchas ocasiones una réplica absurda de la formación vial.

También el problema deriva de la creencia y práctica de que la educación y la formación vial tienen que localizarse temporalmente en momentos específicos de la existencia. Y, llegado este punto, debemos confesar que nuestro objetivo es volver sobre una polémica ya clásica pero que todavía permanece presente en las ciencias de la educación. Polémica que es buena cuando sirve como impulsor de un debate en la dirección de un cambio que permita una mejora de ambos sistemas.

Dediquemos unas líneas a esta polémica. Entendemos la formación en el sentido de transmitir los conocimientos cultos o técnicos que la persona no habría encontrado por sí misma, y reforzar al mismo tiempo su libertad de juicio tanto respecto a sí misma como a todo conocimiento. Implícita está la idea de aprender de alguien aquello que es útil o indispensable saber. Rousseau en el *Emilio o De la educación* dice: “la instrucción de los niños es un oficio donde es necesario saber perder tiempo para ganar”.

La educación la entendemos como el conjunto de oportunidades que se le ofrecen a la persona para asegurar la promoción de su autonomía y el acceso a una cultura para garantizar la formación y el desarrollo de la persona. En este sentido es ilustrativo el siguiente texto extraído del diccionario filosófico de Voltaire (2000):

hice lo que pude por ustedes: criarlos bien. Realmente, me dieron una agradable educación [...] yo no conocí ni las principales leyes, ni los intereses de mi patria: ni una palabra de



matemáticas, ni una palabra de sana filosofía; sabía latín y tonterías [...] comprendí que se me había dado una educación inútil para conducirme en el mundo.

Hay que mejorar e incrementar la presencia de la educación y la formación vial. Y ello a través del apoyo a los programas existentes y la eficacia de éstos para que contribuyan a la generación de conductas más responsables, seguras y solidarias en el tráfico, y permitan acabar con la "herida" social que representan los accidentes en este ámbito.

Del mismo modo, la educación vial debe ajustarse a necesidades específicas: tratar de forma pormenorizada a los diferentes grupos de edad (niños, jóvenes, adultos, ancianos); los distintos niveles educativos (preescolar, primaria, secundaria...); las características psicológicas de la población concreta en la que se intervendrá; las variables socioeconómicas, ambientales, y además tener en cuenta las diferencias étnicas y culturales que actualmente constituyen un fenómeno social en nuestros países. Se trata, en definitiva, de buscar soluciones concretas a problemas que presenta el medio vital; es decir, con un carácter integrado, debe ser una asignatura que trate los factores de riesgo de la población.

#### QUÉ DEBE INCLUIR LA EDUCACIÓN VIAL

Debe ir más allá de las orientaciones educativas clásicas, centrada y dirigida sólo al aprendizaje de normas y señales, y a la adquisición de hábitos de comportamiento basados únicamente en la mera repetición de cada una de las conductas deseadas del grupo de edad al que van dirigidas las intervenciones.

La educación vial debe estar fundamentada en los diferentes modelos teóricos y científicos que han demostrado ser útiles en diferentes países para alcanzar, formar o modificar creencias, actitudes, motivaciones, emociones, conductas. Parafraseando la afirmación de Lewin: "No hay nada más práctico que una teoría", "y el aprendizaje debe ser dinámico".

Desde una perspectiva general, la revisión de la literatura científica en el ámbito del tráfico y la seguridad vial ha pues-

to de manifiesto que las actitudes constituyen un aspecto clave. En este sentido, son múltiples las investigaciones que han demostrado que, por un lado, las actitudes constituyen el paso previo, determinante inmediato de la conducta; y, por otro, cuando los programas de intervención, cuyo objetivo es la formación o el cambio de conducta, inciden en un primer momento en las actitudes, el cambio de conducta obtenido en la dirección deseada es más resistente a la presión social y al efecto o paso del tiempo.

Desde una perspectiva específica, los aspectos actitudinales ocupan un lugar central en todas las áreas transversales del currículo escolar y, especialmente, en el campo de la educación vial.

Las razones anteriores son fundamentales para plantear la educación vial orientada a formar actitudes (o modificar las existentes cuando son inadecuadas) positivas, correctas y seguras en el ámbito vial que se traduzcan en conductas prudentes. Lograr este objetivo exige un enfoque educativo múltiple por varias razones. En primer lugar, porque las actitudes se configuran de distintos elementos o aspectos (cognitivos, motivacionales, sociales, emocionales y conductuales), lo que hace necesario incidir en todos y cada uno de ellos; en segundo lugar, porque también se ha demostrado la mayor efectividad de las intervenciones educativas plurales, a diferencia de la mayor parte de los programas e intervenciones que tan sólo inciden en un componente de la actitud.

Algunos de los objetivos fundamentales que se propone alcanzar la educación vial son:

- La adquisición de una serie de conocimientos ajustados a las características de los diferentes periodos del ciclo vital (infancia, adolescencia, juventud, edad adulta y tercera edad) y escolares (ciclos y cursos del sistema educativo actual). Estos conocimientos contemplarán los tres elementos principales de cualquier ámbito vial: vehículo, vía y factor humano, intrínsecamente relacionados con la posibilidad de tener un accidente.
- Obtención de hábitos adecuados a las características de los diferentes periodos evolutivos (madurativo) y escolares (cursos del actual sistema educativo). Nos

referimos a los hábitos de observación, hábitos de conducta normativa ajustados a las diferentes situaciones viales, hábitos de pronta decisión, hábitos de conducta prudente, hábitos de anticipación vial, etcétera.

- Consecución de actitudes y valores apropiados a las características de los diferentes periodos evolutivos (madurativo) y escolares (cursos del actual sistema educativo). En este caso, actitudes sobre la conciencia de los riesgos que suponen las conductas inadecuadas y valores como prudencia y responsabilidad viales, tolerancia, respeto a los derechos de los otros usuarios y al cumplimiento propio de las normas.

Una vez que hemos delimitado brevemente los objetivos generales de la educación vial, nos referiremos al momento más adecuado para iniciarla. En este caso, según la famosa frase: "Quod in iuventute non discitur, in matura aetate necessitur" (lo que no se aprende de joven, se ignora de viejo) (Cassiodoro), la educación vial debe iniciarse tan pronto como sea posible.

Se ha demostrado que a edades tempranas, la plasticidad, flexibilidad y capacidad de aprendizaje son sorprendentes, ya que se forman y consolidan hábitos que configurarán el sistema de respuesta ulterior del individuo en todos los aspectos de su vida. Respuestas que, una vez instaladas, serán muy resistentes a cambios posteriores. Por ello, defendemos la educación vial desde las primeras etapas de la vida. Pensemos, además, que el niño de hoy será el adulto de mañana.

Para alcanzar estos objetivos se debe articular la formación teórica acompañada de actividades educativas basadas en situaciones viales reales, en las que el sujeto intervenga como actor principal. Estas actividades se diversifican de forma que la transmisión de contenidos se realice de manera sencilla; así, se incluyen actividades de discusión, cuya finalidad es facilitar que el sujeto elabore cognitivamente la información y contenidos presentados; actividades destinadas a lograr la autonomía del sujeto; actividades, en definitiva, orientadas a conseguir la formación de una actitud de seguridad y la adquisición e interiorización de comportamientos correctos y prudentes. Para ello, la educación vial debe utilizar diferentes



estrategias que incidan en los diversos aspectos psicológicos (creencias, actitudes, motivaciones, emociones, conductas) que son susceptibles de intervención.

Entre las actividades estratégicas que la educación vial puede utilizar para alcanzar sus objetivos se incluyen: análisis pormenorizado de situaciones reales (tratando de identificar las causas, factores de riesgo implicados y consecuencias); ejercicios para reforzar la capacidad de tomar decisiones; presentación de casos (reales y testimoniales) relacionados con las diferentes situaciones viales, en los que aparezca el efecto de la presión social sobre la conducta de un niño de la misma edad de quien está viendo el caso; *role-playing*, donde los participantes desempeñen papeles tanto de sujetos que presionan como de sujetos presionados; ejercicios y entrenamiento en habilidades para vencer la presión social conductual —aspecto esencial y necesario— para que el participante lleve a cabo la conducta recomendada; ejercicios y entrenamiento de la asertividad y toma de decisiones correctas; análisis y debate sobre las emociones evocadas; identificación y reflexión de las propias conductas viales correctas e incorrectas en cada una de las situaciones presentadas; detección del nivel de facilidad o dificultad experimentado por el sujeto en cada una de esas conductas que se intenta que adquieran; entrenamiento de habilidades que tengan como objetivo la realización de la conducta correcta y refuerzo de respuestas correctas.

#### CONTEXTOS DE APLICACIÓN

La educación vial debe implementarse fundamentalmente en dos entornos: a) el aula, con un enfoque teórico-práctico, donde la práctica, tratada desde la simulación de una serie de comportamientos, consiga mantener la atención del sujeto y a la vez le posibilite la asociación con los contenidos teóricos; b) entornos reales y semirreales, también desde un enfoque teórico-práctico, donde la práctica insista y refuerce la adquisición de las conductas correctas y seguras estrechamente relacionadas en todo momento con los contenidos teóricos. Se ha demostrado la mayor eficacia de la educación vial median-



te cursos estructurados con prácticas en situaciones reales. Se ha demostrado también que el entrenamiento en situaciones reales es superior a cualquier otro tipo de entrenamiento, tanto en niños pequeños como en personas mayores.

La educación vial debe contemplar que el sujeto, en todo momento, en todas las intervenciones y a lo largo de todas las fases, debe ser un agente activo en el proceso de adquisición y formación de creencias, actitudes y comportamientos; es decir, que sea el propio sujeto quien elabore y trabaje, de forma activa, consciente y razonada, la información, en lugar de ser un mero receptor pasivo de gran cantidad de contenidos teóricos o un mero ejecutor de conductas repetitivas.

## EVALUACIÓN

La evaluación es el último elemento que nos proponemos tras la aplicación de una intervención de educación vial en un determinado grupo de edad.

Son susceptibles de evaluación todos y cada uno de los aspectos tratados en un programa de educación vial. Concretamente, se deben evaluar los contenidos adquiridos por el sujeto, la elaboración de la información realizada por él, la consideración de los aspectos y la influencia social de los elementos emocionales y comportamentales. La evaluación puede realizarse mediante instrumentos como autoinformes, cuestionarios, registros de las conductas correctas e incorrectas, entrevistas, confección de argumentos, estadísticas, etcétera.

La psicología ha puesto en evidencia la necesidad de incluir esta materia desde los primeros cursos de formación escolar y dar igual importancia y la misma atención a los niños que a los conocimientos que se enseñan; todo ello importa lo mismo en el dominio de la investigación psicopedagógica que en el dominio de la acción cotidiana.

Así, en el caso de los más jóvenes (al igual que de los adultos), el conocimiento de las características personales es de mucha importancia para el maestro. En efecto, el conjunto de su trabajo, al dirigirse a una colectividad de niños, se organiza alrededor de la noción de estadios evolutivos. La

organización escolar distingue los diferentes "cursos" y los programas de estos cursos son establecidos en función de características medias. Cada maestro conoce igualmente al niño(s) que presenta(n) dificultad(es) y que no es generalmente, en una clase, un caso único. Cada caso requiere un análisis psicológico individual y una pedagogía apropiada. La enseñanza colectiva, que es la regla en nuestras escuelas, se completa obligatoriamente con una individualización parcial del trabajo, bajo la presión de las necesidades. No hay lugar, en nuestro sistema escolar, para una individualización total y sistemática de la enseñanza. Por tanto, sobre el plan teórico, se plantea: ¿la enseñanza colectiva permite el desarrollo óptimo del aprendizaje? De ahí la necesidad de complementar la formación en contextos reales y semirreales; es decir, no conoceríamos a los educandos tan sólo teniendo en cuenta las ideas generales, y no consideramos los casos concretos y precisos que representan. De todas maneras, y cualquiera que sea la posición de principio a la cual se refiere, parece necesario mantener esta doble perspectiva heredada e individual. No los conoceríamos y no comprenderíamos sus reacciones si ignoramos las características individuales.

No sólo se espera de los educandos que obedezcan, que escuchen y que retengan, sino que exigimos, según nuestra propia lengua, que hagan esfuerzos..., que hagan prueba de buena voluntad. Les pedimos así comprometerse personalmente, ya que una educación no se sufre como un adiestramiento; implica el respeto de la persona, es decir, su participación. Pero esta necesidad psicológica y moral en ocasiones no es percibida por los más jóvenes. Por ello, es importante para el formador y educador encontrar en los educandos los resortes psicológicos susceptibles de orientarlo naturalmente hacia los objetivos previstos para él en la formación.

Los aspectos que acabamos de mencionar otorgan a la educación vial un carácter único, innovador, dinámico, donde el sujeto, como acabamos de comentar, en todo momento sea agente activo, clave y fundamental en el desarrollo y consecución del proceso educativo.

## BIBLIOGRAFÍA

- ALONSO, F. *et al.* (2003), "Personalización e individualización de programas", en *Curso de educación vial para educadores extraescolares*, Madrid, UNED.
- ALONSO, F. *et al.* (2003a), *Formación y educación vial*, Barcelona, Attitudes.
- ESTEBAN, C., F. Alonso, C. Calatayud y L. Montoro (2003), *Programa de educación vial*, Madrid, Audi.
- DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO (1997), *Guía dirigida a padres sobre dispositivos de retención infantil dentro del automóvil*.
- (1996a), *Guía dirigida a profesionales sanitarios sobre dispositivos de retención infantil dentro del automóvil*.
- (1996b), *El niño también viaja seguro*.
- (1996c), *Temario de educación vial para facultades de ciencias de la educación*.
- (1996d), *Temario de educación vial para las escuelas de formación de animadores y monitores de ocio y tiempo libre*.
- (1996e), *Programa multimedia de educación vial*.
- (1995), *Guía didáctica de la educación vial para la educación primaria*.
- (1994a), *Cuadernos de educación vial*.
- (1994b), *Unidades didácticas de educación vial*.
- (1994c), *Programa de educación y seguridad vial*.
- (1993a), *Temario de educación vial destinado a la enseñanza en las escuelas universitarias de formación del profesorado*.
- (1993b), *La aventura de vivir en la ciudad*.
- (1993c), *Lecturas de educación vial y guía para el profesor*.
- (1993d), *Tests de educación vial escolar*.
- (1993e), *Manual de parques infantiles de tráfico*.
- (1991), *Todo lo que hay que saber sobre el ciclomotor*.
- (1990), *Unidades didácticas de educación vial para el grado medio y para la educación primaria*.
- (s/f), *Guía del conductor de ciclomotores*.



- \_\_\_\_\_ (s/f), *Guía del ciclista*.  
 \_\_\_\_\_ (s/f), *Guía del peatón*.  
 VOLTAIRE (2000), *Diccionario filosófico*, Madrid, Ediciones  
 Temas de Hoy.

#### RECURSOS INFORMÁTICOS

- DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO (1994), *Vídeo-juego: educación vial: circulando en bicicleta*.  
 \_\_\_\_\_ (1993), *Programa de educación vial asistido por ordenador: "Educación vial I, II y III"* (1993), DGT.  
 \_\_\_\_\_ (1991), *Programa de educación vial asistido por ordenador: "La bicicleta"*.

#### RECURSOS AUDIOVISUALES

- DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO (1997a), *La seguridad vial, en manos de todos*.  
 \_\_\_\_\_ (1997b), *La solución está en tus manos*.  
 \_\_\_\_\_ (1996a), *El otro yo*.  
 \_\_\_\_\_ (1996b), *Tu coche y tú, en forma*.  
 \_\_\_\_\_ (1996c), *Seguridad vial del ciclista*.  
 \_\_\_\_\_ (1996d), *Seguridad vial y juventud*.  
 \_\_\_\_\_ (1996/1995), *Mecánica del ciclomotor: todo lo que hay que saber sobre el ciclomotor. Conducción responsable del ciclomotor*.  
 \_\_\_\_\_ (1995), *Cuentos rodados*.  
 \_\_\_\_\_ (1994), *El accidente de tráfico: hablan expertos y accidentados*.  
 \_\_\_\_\_ (1993a), *Vivir en movimiento*.  
 \_\_\_\_\_ (1993b), *Seguridad vial*.  
 \_\_\_\_\_ (1992a), *Unidades audiovisuales de educación vial*.  
 \_\_\_\_\_ (1992b), *El tráfico visto por nuestros mayores*.  
 \_\_\_\_\_ (1992c), *Morir en viernes*.  
 \_\_\_\_\_ (1992d), *Fin de semana: carrera hacia la muerte*.  
 \_\_\_\_\_ (1992e), *Cambia de marcha*.