



Universidad de
Concepción del
Uruguay

**FACULTAD DE CIENCIAS DE LA COMUNICACIÓN Y
EDUCACIÓN**

PROFESORADO EN ENSEÑANZA SUPERIOR

CENTRO REGIONAL GUALEGUAYCHÚ

TESINA

*“La Educación Vial como contenido transversal en la escuela
secundaria. La experiencia de las jornadas de concientización sobre
consumo de alcohol de los alumnos de 5° año de una escuela de
nivel secundario de la Ciudad de Gualeguaychú”.*

Alumna: Sosa, Soledad Estefanía.

Gualeguaychú, Abril de 2021.

Tabla de contenido

1. TEMA	2
2. PALABRAS CLAVE	2
3. RESUMEN	2
4. JUSTIFICACION	3
5. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	5
6. OBJETIVOS	8
6.1. GENERAL	8
6.2. ESPECÍFICOS	8
7. ESTADO DEL ARTE	8
8. MARCO TEÓRICO	13
9. MARCO METODOLÓGICO	19
10. ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LOS DATOS	21
10.1. Sobre la planificación y desarrollo pedagógico de la Jornada de Educación Vial.	21
10. 2. Sobre la experiencia de la Jornada de Educación Vial desde la perspectiva de los alumnos.	25
- Conocimientos y prácticas de los jóvenes respecto a la conducción de vehículos y el consumo de alcohol.	26
- Valoración de la propuesta pedagógica desarrollada en la jornada de educación vial.	27
- Aprendizajes de los alumnos.....	29
11. A MODO DE CONCLUSIÓN	33
12. BIBLIOGRAFÍA	35
13. ANEXOS	38
13.1 Diseño de instrumento de recolección de datos: observación participante.	38
13.2. Diseño de instrumento de recolección de datos: encuesta.....	41

1. TEMA

La Educación Vial como contenido transversal en la escuela secundaria. La experiencia de las jornadas de concientización sobre consumo de alcohol de los alumnos de 5° año de una escuela de nivel secundario de la Ciudad de Gualeguaychú.

2. PALABRAS CLAVE

Educación Vial – Concientización – Transversalidad – Seguridad Vial - Consumo de alcohol

3. RESUMEN

La Educación Vial en escuelas secundarias dirigida a jóvenes tiene como finalidad el desarrollo de actitudes y comportamientos -en tanto usuarios de la vía pública y conductores de todo tipo de vehículos- que promuevan una movilidad segura y la mejora de la convivencia en el espacio público. La presente investigación se trata de un estudio de caso con jóvenes que cursan el 5° año de la escuela secundaria quienes se encuentran comprendidos dentro del grupo etario de mayor riesgo según las estadísticas vigentes. Se analiza el desarrollo de las jornadas de concientización llevadas a cabo por la Municipalidad de Gualeguaychú en una escuela secundaria con la finalidad de que los jóvenes incorporen conocimientos sobre normas de tránsito y seguridad vial y se concienticen sobre los principales factores que intervienen en los siniestros viales, especialmente, aquellos relacionados con el consumo de alcohol en los jóvenes en tanto primera causa de muerte de jóvenes comprendidos entre los 15 y 25 años. Para el desarrollo del trabajo se utilizó una estrategia metodológica mixta, cuantitativa y cualitativa, tomando como técnicas de recolección de datos tanto el análisis documental, la observación no participante y una encuesta auto-administrada realizada al grupo que

participó en dichas jornadas. Si bien el análisis de la experiencia da cuenta de que las jornadas de educación vial y las actividades de concientización con jóvenes sirven para ampliar conocimientos sobre seguridad vial, no inciden directamente sobre las prácticas de seguridad vial, por lo cual, es necesario repensar las actividades de concientización y educación vial como contenido transversal en el ámbito educativo.

4. JUSTIFICACION

La ciudad de Gualaguaychú, Provincia de Entre Ríos, adhiere – a partir de la Ordenanza Municipal N° 10237/96- a la Ley Nacional de Tránsito N° 24449, por lo cual, la Dirección de Tránsito Municipal, comienza a llevar adelante distintas Jornadas de Educación Vial -en instituciones educativas y para todos los niveles educativos- de la ciudad. Una de sus poblaciones objetivo son los jóvenes/adolescentes, haciendo especial hincapié en dos ejes temáticos “Consumo de Alcohol al conducir” y “Campaña Conductor Designado”. El objetivo principal de las jornadas es generar –entre los jóvenes- mayor concientización, compromiso y responsabilidad en los modos de circulación en la vía pública, es decir, promover prácticas viales seguras. Por ello, se trabaja sobre el conocimiento de las normas de tránsito vigentes, las prácticas de seguridad vial y, dentro de ellas, las relacionadas con el consumo de alcohol y sus consecuencias en los jóvenes en tanto grupo etario con mayor incidencia en la tasa de siniestralidad.

Según estadísticas preliminares del Instituto de Seguridad y Educación Vial, en 2019 el 39,3 por ciento de las muertes se dio en la franja etaria entre 16 y 30 años y de ellos, el 43,5 por ciento de los siniestros correspondió a conductores de vehículos entre 17 y 30 años (Diario El Argentino, 2020). En correspondencia con estos datos, en Argentina -según los datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial- la mayor cantidad de lesionados y víctimas fatales en accidentes de tránsito se registran en el grupo de 15 a 24 años de edad. Al respecto, la Sociedad Argentina de Pediatría informa que “Las lesiones por accidentes de tránsito constituyen la primera causa de muerte y secuelas graves en niños

y jóvenes, y al menos un tercio de estos niños viajaba en automóviles” (Diario El Argentino, 02/11/20). En especial, en lo que respecta a los adolescentes y jóvenes “(...) éstos son más propensos a presentar comportamientos riesgosos en el tránsito que en otras franjas de edad por su inmadurez física y emocional” (Diario El Argentino, 2020). Melisa Giovanini (Comité de Prevenciones de la Sociedad Argentina de Pediatría) sostiene que “(...) en general, los jóvenes se encuentran particularmente dispuestos a asumir naturalmente más riesgos que el resto de la población, quizás sin siquiera ser conscientes de ello” y que “En este contexto, las sustancias psicoactivas -entre las que se destaca el alcohol por su elevada prevalencia en la población- constituyen un medio que potencia los resultados negativos de esas conductas riesgosas” (Diario El Argentino, 02/11/2020). Otras conductas, sostiene la especialista, contribuyen a la inseguridad vial (utilización del celular, auriculares) ya que contribuyen a la desatención y disminución de la percepción durante el tránsito en la vía pública.

Por su parte, la Dirección de **Tránsito** de la Municipalidad de Gualeguaychú – a través del Área de Educación vial- sostiene que las “Conductas, actitudes, habilidades y costumbres se expresan en el espacio vial como parte de nuestra práctica cotidiana. Por eso, se requiere de una formación focalizada y contextualizada hacia los niños que desarrollan ciertos roles específicos: son peatones, pasajeros de transporte público y acompañantes de vehículo particular” (Municipalidad de Gualeguaychú, 23/06/17). El Director de Tránsito de dicha institución, manifiesta “(...) las campañas de concientización en las instituciones educativas promueven una nueva cultura vial desde la niñez. El programa municipal de Educación Vial busca formar ciudadanos responsables en la vía pública” (2017). Las estrategias pedagógicas utilizadas son múltiples “(...) hemos trabajado en los colegios de nivel secundario y en nivel inicial a través de juegos y cuentos didácticos” para concientizar sobre “ (...) las normas de tránsito y el valor de cuidarnos

entre todos cuando transitamos en nuestra ciudad" (Municipalidad de Gualeguaychú, 2017)¹.

Desde el Área de Educación Vial de la Municipalidad de Gualeguaychú, la propuesta de educación vial se divide en módulos de trabajo, los cuáles, se implementan de acuerdo con criterios de edad y problemáticas recurrentes. Los módulos se toman de la propuesta que realiza la Agencia Nacional de Seguridad Vial. El módulo referido al "Consumo de alcohol al conducir" es el que analizaremos en el presente trabajo de investigación con el objeto de indagar sobre las modalidades pedagógicas que se utilizan para este grupo etario en lo que refiere a educación vial desde la Dirección de Tránsito de la ciudad de Gualeguaychú. Se entiende que las actividades de concientización sobre prácticas viales seguras, no solo deben reforzar los conocimientos en educación vial -que se abordan desde el nivel primario- sino también lograr un cambio de prácticas relacionadas con la seguridad vial entre los jóvenes.

5. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

La Organización Mundial de la Salud (OMS) sostuvo en 2018 que en forma anual fallecen, aproximadamente, 1.35 millones de personas como consecuencia de los siniestros viales, asimismo, entre 20 y 50 millones de personas sufren traumatismos que llevan al padecimiento de alguna forma de discapacidad permanente (OMS, 2018). Las lesiones causadas por los siniestros viales en el mundo son consideradas como una "epidemia" que afecta en mayor proporción a los niños y jóvenes entre 5 y 29 años de edad. Asimismo, los altos índices de siniestralidad en nuestro país, nos indican que la mayor cantidad de lesionados y víctimas fatales en accidentes de tránsito se registran en el grupo etario de 15 a 24 años de edad.

¹ Extraído de <https://gualeguaychu.gov.ar/noticia/3607-variadas-actividades-del-programa-municipal-educacion-vial->

Son múltiples los factores que aumentan la probabilidad de ocurrencia de siniestros viales, pero, el consumo de alcohol previo a conducir un vehículo resulta uno de los principales factores de riesgo en relación a la producción de los siniestros de tránsito en la vía pública. Según afirma la OMS, conducir bajo efectos del alcohol, aumenta el riesgo de siniestralidad vial con desenlace fatal o lesiones graves. Es mayor el riesgo de siniestro cuando la concentración de alcohol en sangre (CAS en adelante) del conductor es mayor a 0,5 g/l. Según la OMS, el riesgo de siniestro mortal de un conductor con alcohol en sangre, es cinco veces mayor que el de uno que no consume (OMS, 2018). La Agencia Nacional de Seguridad Vial, a fin de crear conciencia y prevención en los ciudadanos, lleva adelante una serie de actividades y materiales educativos dirigidos, especialmente, a los jóvenes y en lo que refiere a consumo de alcohol al conducir².

Desde la Dirección de Tránsito de la Municipalidad de Gualeguaychú se considera que el abordaje de la educación vial con jóvenes que se encuentran transitando la escuela secundaria implica el trabajo sobre actitudes, valores, hábitos y comportamientos que tienen que ver con el ejercicio pleno de la ciudadanía. Asimismo, para el Consejo General de Educación de la Provincia de Entre Ríos, uno de los temas transversales en los diseños curriculares es la “seguridad vial” considerándose, la escuela, el lugar apropiado (y designado por las políticas públicas vigentes a nivel nacional y provincial) para llevar adelante actividades de formación, prevención y concientización en dicha temática. A través de la educación se aprenden y generan nuevos conocimientos y prácticas así como nuevos modos de ser con el otro y formas de ver el mundo. La escuela debe generar las condiciones para que el alumno adquiera pensamiento crítico, es decir, habilidades, conocimientos, actitudes y valores adquiridos que les permitan comprender y transformar la realidad.

² Cabe destacar que al momento de realizar el presente informe de investigación, la ANSV ha cambiado todos sus materiales pedagógicos y el Módulo “Consumo de alcohol al conducir” ya no se usa en las actividades con jóvenes. La nueva propuesta pone énfasis en la educación vial como “hecho social” y su enfoque es integral. Para mayor información, ingresar a <https://www.argentina.gob.ar/seguridadvial/educacionvial/bibliografia-y-texto-para-docentes>

En los últimos años de la escuela secundaria el alumno se encuentra legalmente autorizado a conducir vehículos (Primera Licencia de Conducir) y también, es donde se observan con mayor frecuencia conductas de riesgo respecto del consumo de alcohol en los jóvenes. Pensar en las estrategias más eficaces para el trabajo con jóvenes y las características que deben adoptar los programas de prevención en este grupo etario en particular, es una tarea que supone no solo un adecuado conocimiento de las normas de tránsito y seguridad vial sino también un proceso de concientización que conlleve el aprendizaje sobre la convivencia, el cuidado de la propia vida y la de los demás.

A partir de la experiencia de la autora del presente proyecto de investigación como observadora de dichos encuentros al integrar el equipo de capacitación municipal, surgen preguntas como: ¿Cómo perciben la experiencia de las jornadas de educación vial los alumnos de la escuela secundaria? ¿Realmente se genera concientización y cambio de prácticas que incidan en una mayor seguridad vial? ¿Qué piensan los jóvenes sobre el consumo de alcohol y la conducción de vehículos? ¿Las capacitaciones consideran los lineamientos curriculares propuestos por el Ministerio de Educación? ¿Se trabaja como contenido transversal? ¿Cuáles son los temas que mayor interés generan en los alumnos? Éstos serán las preguntas que conforman el objeto de investigación del presente estudio descriptivo.

6. OBJETIVOS

6.1. GENERAL

- Analizar la experiencia de las jornadas de educación vial para la concientización de alumnos de 5to año de una escuela secundaria de la ciudad de Gualeguaychú.

6.2. ESPECÍFICOS

- Describir el proceso de concientización de los jóvenes por parte del Área de Educación Vial de la Municipalidad de Gualeguaychú.
- Analizar la propuesta pedagógica utilizada en las jornadas de educación vial por parte del Municipio de acuerdo a los lineamientos curriculares propuestos por el Ministerio de Educación en tanto contenido transversal en el sistema educativo.
- Relacionar el desarrollo de las jornadas de concientización respecto de las prácticas de seguridad vial propuestas por la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

7. ESTADO DEL ARTE

Respecto de trabajos anteriores sobre tema investigado, el trabajo “Alcohol y Seguridad Vial en Jóvenes” (2012), sostiene que el consumo de alcohol es un importante factor de riesgo tanto en lesiones como muertes en los jóvenes. Se analizan los resultados de una encuesta realizada a jóvenes entre 15 y 25 años, llevada a cabo en cuatro ciudades argentinas (Saladillo, Balcarce, Río Cuarto y Villa María). El objetivo era conocer los comportamientos, niveles de información y actitudes relacionados con el consumo de alcohol y jóvenes en la vía pública. La encuesta ha permitido caracterizar varias dimensiones del consumo de alcohol y los jóvenes: las formas de movilidad y La incidencia en accidentes de tránsito (la presencia del alcohol en los accidentes parece ser más

pronunciada en el grupo de 18-25 años), los patrones conductuales de consumo de alcohol (el consumo episódico excesivo –las previas- está extendido en todas las ciudades, en menores y mayores de 18 años y ambos sexos), percepción de riesgo, expectativas sobre el alcohol en el manejo y conducta de riesgo (son capaces de comprender que el alcohol es un factor de riesgo de accidentes, sus efectos perjudiciales y conocen las estrategias para afrontar una situación de movilidad bajo sus efectos, aun así, las conductas de riesgo ocurren aún cuando se conocen sus posibles consecuencias). Concluyen en la necesidad de avanzar hacia formas de educación, concientización y control social capaces de modificar no solo las creencias y actitudes. Respecto de las fuentes de información y conocimiento, el tema se encuentra instalado en las comunidades. Respecto de controles de alcoholemia, se reconoce y reclama la necesidad de mayor control, pero también se manifiesta sospecha sobre los procedimientos y fines que persiguen los controles. En relación a normas subjetivas e influencia de pares, la mayoría manifiesta que la conducta de beber y conducir es desaprobada, sin embargo, estas no necesariamente ejercen control efectivo sobre el comportamiento.

El trabajo de Celleri Milagros (Celleri, M. y otros: 2019) plantea que en Argentina mueren –aproximadamente- 5000 personas por año en accidentes de tránsito y que, por cada persona fallecida, hay un promedio de cinco personas más que terminan con secuelas definitivas e incapacidades graves (físicas como psicológicas). Sostiene que conducir bajo los efectos del alcohol es uno de los principales factores de riesgo en la siniestralidad vial. El 29% de conductores de entre 16 y 35 años en 2018 declaró que conducía bajo los efectos del alcohol, con respecto al 27% que se detectó en 2016. El artículo analiza cuáles son las medidas que han sido efectivas en el mundo y han logrado reducir el número de accidentes de tránsito relacionados con el consumo de alcohol. Concluyen que en nuestro país se aplican políticas públicas efectivas en la reducción de siniestros relacionados al consumo de alcohol (como los controles de alcoholemia) y otras que no han tenido impacto (aumento de edad mínima para el consumo de alcohol y controles en locales donde se consume alcohol).

Keller, M. E.; Azar, J.; Liendro N.; Naftal C. y Rada, M. (2019) en una investigación realizada por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (2019) que se denominó “Consumo de alcohol y otras sustancias psicoactivas en siniestros viales”, se centraron en la medición del consumo de alcohol -y otras sustancias- en pacientes conductores de vehículos que ingresan a salas de emergencia en hospitales públicos de Argentina a raíz de siniestros viales. El estudio realizado aportó datos que permitieron monitorear los indicadores críticos para el diseño de políticas públicas enfocadas en reducir los hechos de tránsito vinculados con el consumo de sustancias psicoactivas, describiendo su perfil epidemiológico, determinando la prevalencia del consumo declarativo y las mecánicas de consumo de los pacientes conductores de vehículos. Los datos se analizaron según variables sociodemográficas, tipo de usuario de la vía pública, motivo de siniestros viales y gravedad de las lesiones resultantes. Se utilizó un diseño de tipo cuantitativo y transversal, relevando 32 hospitales públicos del territorio nacional a partir de un cuestionario estructurado a los pacientes. Los autores concluyen que la información que la población tiene respecto a la peligrosidad de incurrir en dicho comportamiento de riesgo no es un factor que incida en las prácticas de seguridad vial de los conductores. La mayoría declaró que sabe que beber y conducir aumenta el riesgo de sufrir un siniestro vial, por lo cual, el consumo del alcohol previo a la conducción no se vincularía con la falta de información ni es una preocupación entre los jóvenes. De las sustancias declaradas, el alcohol es la más prevalente y, de acuerdo con el género, es la población masculina. Se pudo determinar la vinculación existente entre el consumo de sustancias y la ocurrencia de hechos y sus efectos sobre la salud en quienes habían incurrido en un uso indebido de sustancias previo a conducir un vehículo; una problemática social que va más allá de la cuestión vial que requiere de un trabajo multisectorial e integral en su abordaje. El estudio propone una mayor concientización y educación (permite aumentar la percepción del riesgo en relación al consumo y la seguridad vial en jóvenes, desterrar mitos y creencias) y un mayor control y fiscalización (mejorar el sistema de vigilancia del Estado con relación al control

del consumo previo a la conducción) así como no centrar solamente el consumo en el alcohol sino en el conjunto de sustancias psicoactivas.

Eva M. Picado-Valverde y Fernando Sánchez-Martín (2019) analizan los efectos de la aplicación de un programa preventivo que pretende modificar las actitudes de los jóvenes frente a drogas y conducción, además de investigar la relación entre la percepción del riesgo del consumo de drogas y la conducción según la variable sexo. Se trata de un estudio transversal aplicado en una muestra de 3299 jóvenes de la provincia de Salamanca (España) comprendidos entre los 15 y los 22 años. El cuestionario se aplicó antes y después de concluir la intervención educativa, evidenciando un cambio en las creencias y representaciones de las drogas y la percepción de riesgo en los jóvenes en relación al efecto de las diferentes sustancias en la conducción. El estudio da cuenta de las diferencias en la percepción del riesgo de consumo de drogas y la conducción según el sexo. Se observa que las ideas de los alumnos cambian tras la participación en un programa preventivo, fundamentalmente, a partir de la información adquirida y el análisis de estrategias para abordar la situación de consumo y conducción. Se concluye que uno de los motivos podría ser la dificultad de los jóvenes para percibir consecuencias a largo plazo de los comportamientos: el consumo de alcohol como un comportamiento cultural normalizado influye en la relación de esta sustancia con la idea de su bajo riesgo, interiorizándose como una conducta adaptada a entornos festivos o de ocio. Las contradicciones percibidas por los menores en relación a los diferentes agentes de socialización, como la familia o los medios de comunicación, facilitan la justificación de su consumo, produciéndose mensajes contradictorios entre las diferentes estrategias preventivas y los mensajes recibidos por agentes de socialización así como el comportamiento aprendido de éstos. La idea del riesgo asociada a consecuencias sanitarias a largo plazo no tiene impacto en los jóvenes. La percepción cambia de acuerdo al género. Los autores recopilan algunos antecedentes en la materia, a saber: existe una menor percepción de peligrosidad en los jóvenes adolescentes frente a las jóvenes participantes del estudio, debido a las creencias relacionadas con el género respecto a los

consumos de sustancias, el patrón de consumo en los jóvenes tiene como consecuencia el ingreso en urgencias por una intoxicación alcohólica, la que se minimiza al atribuirse a una situación coyuntural o por una causa puntual, existen diferencias significativas de género entre chicos y chicas en relación a la conducta de pelea; sin embargo, no existían estas diferencias si las peleas se producían bajo los efectos del alcohol. Es decir, los estudios demuestran que las conductas de riesgo relacionadas con la seguridad vial están condicionadas por el consumo de drogas legales e ilegales y el género. Los autores sostienen que es necesario identificar las creencias que los jóvenes tienen sobre las drogas y que hay que trabajar sobre las interpretaciones que realizan las cuáles tienen su origen en sus esquemas cognitivos.

Gómez y otros (2019) en “Actitud del docente para la enseñanza en promoción de la salud en seguridad vial en un municipio del estado Trujillo, Venezuela” sostienen que en su país, el 90% de los accidentes viales, se deben a la pobre educación vial traducida en la adopción de conductas riesgosas al circular y que la actitud del docente y las estrategias que emplea para enseñar seguridad vial resultan claves para revertir un problema que consideran de falta de información. Se trabajó con docentes de educación primaria (estudio descriptivo, transversal y de campo) con una muestra conformada por 20 docentes y se utilizó un cuestionario con escala tipo Likert. Se llegó a la conclusión de que hay diferencias en el abordaje respecto del género: las docentes perciben el valor de la enseñanza de la seguridad vial y lo relacionan con la salud, sin importar la estrategia pedagógica que se emplee, sin embargo, los docentes varones restan importancia a la educación vial (Gómez, Peñaloza, Bastidas: 2019).

Castillo y otros (2019) en “Análisis de la cultura en seguridad vial en los estudiantes de educación medio superior y superior de una ciudad en el Estado de Veracruz, analizan los niveles de conocimiento, la aplicación de reglas de seguridad vial y la sensibilización que tiene la población para determinar si este es un factor causante del alto índice de accidentes en estudiantes de nivel medio (entre 16 y 26 años). Se analizan las propuestas de prevención y protección contra accidentes viales así como las medidas de seguridad

vial como el uso de cinturones de seguridad o acciones prudentes o imprudentes que realizan los jóvenes al conducir o en las vías como peatones. Se concluye que el 55% de los encuestados, a pesar de haber vivido un accidente de tránsito, no toman conciencia de la importancia de practicar las medidas pertinentes para la seguridad vial. Por lo cual, recomiendan la realización de campañas de sensibilización ante el aumento de uso de motocicletas que ha incrementado el número de accidentes de jóvenes. Los accidentes se atribuyen a no respeto de reglas de tránsito y vialidad, desconocimiento y falta de orientación en sus hogares (Gómez et al., 2019).

8. MARCO TEÓRICO

La **Educación Vial** se concibe como uno de los aspectos claves en lo que refiere a formación y educación ciudadana, en tanto, promoción de valores que expresan la valoración y respeto por la propia vida y la de los demás. La realización de actividades relacionadas con la prevención de siniestros viales y la búsqueda de estrategias dirigidas a distintos grupos de población es una preocupación compartida por el Estado en distintos países del mundo. Teniendo en cuenta las diferencias de contexto, tanto países Europeos como Latinoamericanos han incorporado la educación vial como un programa obligatorio en las escuelas con la finalidad de generar conciencia sobre la problemática de la siniestralidad vial, lo cual, supone no solo impartir conocimientos integrales sino también la implementación de prácticas en donde se puedan poner en práctica los conocimientos adquiridos.

Los primeros antecedentes sobre formación y educación vial en Argentina se remontan al año 1986; momento en que nuestro país comenzaba a ocupar uno de los primeros lugares en las estadísticas mundiales en cuanto a siniestros de tránsito con víctimas fatales. Ante la necesidad de disminuir dichos índices, se sanciona la Ley Nacional de Tránsito N° 23348 la cual dispuso el carácter “obligatorio” de la educación vial en todos los establecimientos educativos –en todos sus niveles y modalidades- dependientes del

Ministerio de Educación de la Nación. Dicha ley definió a la **Educación vial** como “(...) *la adquisición de hábitos que permitan al educando acomodar su comportamiento en las normas, reglas y principios de tránsito vigente*” (Ley N° 23348, Art. 2). En el año 1988 se sanciona y entra en vigencia el Decreto Nacional N° 1320/1988 que reglamentó la Ley Nacional N° 23348. A pesar de estos antecedentes en políticas de Estado, las políticas de prevención en materia de tránsito y seguridad vial, resultaron insuficientes para disminuir las cifras de los daños producidos por siniestros de tránsito en Argentina ya que, al tratarse de normativas de carácter federal, la mayoría de las provincias de nuestro país no se adhirieron inmediatamente a dichas normativas. Por ello, en el año 1994, se sancionó la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial N° 24449, la cual, resultó promulgada a través del Decreto 179/95 del 06/02/95 y publicada en el Boletín Oficial el 10/02/95. A través del Decreto N° 233/95 se creó una comisión de especialistas -a los fines de poder darle el marco regulatorio a la citada Ley Federal de Tránsito- y, de ese modo, se logró su reglamentación mediante el Decreto N° 779/95. En cuanto a su ámbito de aplicación, la nueva ley de tránsito es de carácter federal, sin embargo, se ha implementado en todas las provincias con diferentes grados de adhesión (Reboiras y otros, 2013: 19).

En particular, la provincia de Entre Ríos, adhirió a la Ley Nacional N° 24449 en el año 1995 a partir de la sanción de la Ley Provincial N° 8963; momento en que comienzan a tener plena vigencia las disposiciones de las normativas de tránsito y seguridad vial determinadas a nivel nacional. La citada Ley Nacional reglamenta la educación vial en su Art. 9 (ampliando los alcances de la Ley N° 23348) e incluye la educación vial en los niveles de enseñanza preescolar, primaria y secundaria, en la enseñanza técnica, terciaria y universitaria.

De esta manera, se impulsa desde el Estado Nacional una educación vial como política de Estado, la cual, se consolida en el año 2008, con la sanción de la Ley Nacional N° 26363 que modificó algunos artículos a la Ley Nacional de Tránsito N° 24449 y creó la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV en adelante). Dicha agencia tiene como función principal, llevar a cabo políticas de prevención y concientización en materia de seguridad

vial. Con ese fin, la ANSV, creó en 2008 el “Observatorio de Seguridad Vial” a fin de llevar a cabo las políticas de prevención y concientización dispuestas. La Provincia de Entre Ríos, se adhirió a esta normativa en el año 2011 mediante Ley provincial N° 10025. Sin embargo, en el año 2015, se deroga la Ley Nacional N° 23348 y se sanciona la Ley Nacional N° 27214 denominada “Ley de Promoción de la Educación Vial” que establece las bases y principios de la educación vial.

La **educación vial** es entendida tanto como derecho individual y social y responsabilidad indelegable del Estado. Se formaliza el reconocimiento del rol del Estado en la generación de políticas públicas relacionadas con el tránsito y seguridad vial con el fin de garantizar condiciones de circulación responsables y seguras. Dicha ley establece -a partir del Ministerio de Educación- asistir a las jurisdicciones provinciales -a través de acuerdos específicos concertados en el marco del Consejo Federal de Educación- en la implementación y profundización de programas e iniciativas locales que contemplen todos los niveles y modalidades educativas. Incorpora a organismos oficiales y organizaciones no gubernamentales como oferentes de cursos de Educación Vial, destinados tanto al alumnado de la educación obligatoria como a docentes y demás integrantes de la comunidad educativa.

De este modo, en el ámbito educativo, la educación vial se convierte en un contenido de **transversalidad curricular**, es decir, uno de los contenidos que atraviesa todas las políticas educativas (tanto a nivel nacional como provincial). Esto queda registrado en la Ley de Educación Nacional N° 26206 y Ley de Educación Provincial de Entre Ríos N° 9890. La idea de transversalidad es fundamental al hablar de pedagogía crítica según la Dirección de Desarrollo Curricular del CGE de la Provincia de Entre Ríos, ya que:

“Entendemos como transversales aquellos ejes/problemáticas/saberes que impregnan y tensionan el currículum escolar con la finalidad de devolverle sentido vital y significatividad social. Para ello pensamos que sólo es posible una transversalidad genuina en la medida que se la planifique de manera institucional, contemplando y relacionando elementos tales como: los saberes

disciplinares, la formación de un sujeto transversal, la enseñanza y la relación del docente con el conocimiento, las problemáticas sociales relevantes y los acuerdos institucionales.” (CGE, 2017).

La transversalidad es una estrategia curricular a partir de la cual, algunos ejes o temas son considerados prioritarios en la formación de los alumnos, permean todo el currículum, es decir, están presentes en todos los programas, proyectos, actividades y planes de estudio contemplados en el Proyecto Educativo Institucional –PEI– de una institución educativa. La transversalidad curricular implica “la utilización de nuevas estrategias, metodologías y necesariamente formas de organización de los contenidos” (Fernández 2003:5). La transversalidad se constituye en una manera de lograr una educación más ligada a la vida, dando respuesta a uno de los propósitos centrales de la educación, lograr mejores condiciones para vivir y convivir. En los planes educativos y documentos curriculares de Entre Ríos la educación y seguridad vial es uno de los ejes transversales, junto con la educación para la paz y la resolución de los conflictos, la educación ambiental, el cooperativismo y mutualismo, la educación sexual integral, la prevención de conductas adictivas, entre otros contenidos.

En el año 2016, la provincia de Entre Ríos, crea el Observatorio de Seguridad Vial de Entre Ríos (Decreto N° 646/16 del Ministerio de Gobierno y Justicia). Se trata de un espacio de participación, colaboración y cooperación entre distintas organizaciones técnicas y académicas de nivel nacional, provincial y municipal como así también organizaciones privadas y de la sociedad civil. Por su parte, el Consejo General de Educación de la Provincia de Entre Ríos, participa en dicho Observatorio a través del Área de “Políticas Transversales del Consejo General de Educación”. Los municipios participan en la implementación de jornadas de educación vial -en los distintos niveles educativos- con el fin de lograr una mayor concientización y prevención en seguridad vial.

Uno de los objetivos centrales de la educación vial es lograr la **concientización** de quienes transitan por la vía pública, por concientización nos referiremos al “Proceso mediante el cual los seres humanos, no como receptores, sino como sujetos de

conocimiento, alcanzan una conciencia creciente tanto de la realidad socio cultural que da forma a sus vidas así como a su capacidad para transformar dicha realidad” (Freire, 1970)³. Es decir, el proceso de concientización debe verse como un proceso intencional y continuo que implica una praxis, es decir, una acción que permite reflexionar críticamente y una reflexión crítica moldeada por la práctica y validada por ella (Villalobos, 2000). Ledesma plantea que dentro de las estrategias privilegiadas para enfrentar el problema del alcohol al conducir, hablar de concientización implica un “cambio cultural” que refiere no solo a “control” sino acciones educativas para que los niveles de información y percepción del riesgo sean adecuados por parte de los jóvenes. Aun así, sostiene Ledesma, los comportamientos riesgosos siguen produciéndose, por ello, la concientización implica trabajar sobre los enfoques, acciones y metodologías “no convencionales” necesarias para lograr un cambio en las prácticas (Ledesma, 2012).

Si hablamos de ***prácticas de seguridad vial***, la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV en adelante), sostiene que la forma en que nos conducimos por el espacio público es una construcción cultural:

“(…) rutinas que forman parte de la vida cotidiana de un gran número de personas (...) forman parte de la intensa toma de decisiones que desarrollamos las personas viviendo en sociedad. Efectivamente, en cuanto ciudadanos, nos movemos en un espacio que es social. Nuestro transitar ocurre en un tiempo y un espacio en el que también se mueven otros y nuestro andar influye en (y es influido por) el desplazamiento de los demás ciudadanos” (ANSV, 2011).

En los últimos años, la cuestión de la seguridad vial, ha atravesado la agenda de las políticas públicas tanto a nivel nacional, provincial y local, y se ha instalado bajo la certeza de que a condiciones más seguras de tránsito corresponde una mayor calidad de vida. De este modo, cambio cultural y aprovechamiento del espacio público garantizan una

³https://www.enj.org/index.php?option=com_content&view=article&id=33&Itemid=130#:~:text=Concientizaci%C3%B3n%3A%20es%20definida%20por%20Paulo,capacidad%20para%20transformar%20dicha%20realidad%22.

ampliación de la propia ciudadanía. Las políticas de seguridad vial con el objeto de reducir la tasa de siniestralidad apuntan a: generar una licencia única nacional, crear un sistema nacional de infracciones y de antecedentes de tránsito y establecer la unificación de las medidas de control y sanción. Asimismo, el marco normativo, habilitó la implementación de una política de Educación Vial que atravesara todos los niveles de enseñanza. El Estado tiene la responsabilidad de promover una nueva cultura vial a través de la escuela, es decir:

“(…) la tarea de formar a los ciudadanos en aquellos conocimientos, actitudes y valores que son esenciales para la toma de conciencia individual, la comprensión de la importancia de asumir un cambio de conducta que permita prevenir los siniestros viales y reflexionar sobre las causas que provocan los altos índices de siniestralidad” (ANSV, 2011).

Hablar de prácticas de seguridad vial, implica relacionar ciudadanía con la construcción del espacio público, esto es: reconfigurar el espacio de circulación que compartimos, desnaturalizar las prácticas de tránsito, hacer visible el papel fundamental de la intervención humana en ese contexto y recuperar el sentido social del cuidado de sí mismo y del otro, en la vía pública. Como sostiene la ANSV:

“Una mirada atenta sobre las prácticas de las personas al transitar por calles, veredas y rutas – dispuesta a analizar esa “microfísica del poder” de la que hablan autores como Cullen (2001)- nos muestra que los desplazamientos se rigen por una serie de pautas y normas informales; por un conjunto de reglas de juego ejercidas a modo de código de convivencia. Estas prácticas, pautas y normas informales, lejos de estar legitimadas por las normas legales, conforman una serie de reglas ad hoc, diferentes de la ley: configuran un sentido común vial que reemplaza en los hechos a las normas dictadas por el Estado” (ANSV, 2011).

A los efectos del presente proyecto de investigación entenderemos las prácticas de seguridad vial como aquellos modos en que construimos, culturalmente, formas de

habitar y transitar el espacio público; modos que dan cuenta de nuestras formas de interacción social en un determinado momento histórico.

9. MARCO METODOLÓGICO

Es una investigación de tipo descriptivo ya que su alcance tiene que ver con dar a conocer cómo se lleva adelante el proceso de concientización de los jóvenes respecto al consumo de alcohol por parte de un área de educación municipal, analizar la propuesta pedagógica y los aprendizajes generados en los alumnos; contextualizando en los lineamientos curriculares propuestos por el Ministerio de Educación de la Provincia de Entre Ríos y las prácticas de seguridad vial propuestas por la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

El diseño elegido para el presente trabajo de investigación es el “estudio de caso” como estrategia de investigación donde “(...) es el interés en el objeto lo que lo define y no en el método que se utiliza (...) cualquier unidad de análisis puede convertirse en ese objeto (“el caso”)” (Marradi et al, 2007: 238). En este trabajo, el caso está definido por un grupo de alumnos de último año del nivel secundario en una escuela de Gualeguaychú, Provincia de Entre Ríos, que fue parte de las Jornadas de Educación Vial llevadas adelante por la Dirección de Tránsito de la Municipalidad de Gualeguaychú en el año 2019. La selección del caso se llevó a cabo tomando en cuenta el criterio de información disponible ya que, la autora del presente trabajo de investigación, se desempeñó como acompañante del equipo de educación vial del Municipio en dicho momento. Al tratarse de un estudio de caso, no se pueden realizar generalizaciones sobre el estado de situación de la temática. Marradi, Archenti y Piovani (2007) plantean respecto del propósito de realizar un estudio de caso: supone realizar un análisis intenso de sus significados con la función de comprenderlo en su especificidad más que encontrar generalizaciones (Marradi et. al.: 2007).

El estudio de caso es multi-métodos, es decir, se pueden utilizar distintos métodos y técnicas de recolección de datos. En este caso, se trabaja sobre el análisis documental (tomando la legislación existente y los diseños curriculares tanto a nivel nacional como provincial), la observación no participante y la encuesta a alumnos que participaron de dicha capacitación. Sostiene Marradi que “(...) el diálogo entre el investigador y el caso inmerso en la vida real lo convierte, en alguna medida, en el diseño paradigmático dentro de las perspectivas que priorizan el estudio de los fenómenos sociales contextualizados” (Marradi, 2007: 239). El presente trabajo de investigación se encuentra dentro de los diseños de investigación de tipo mixto ya que se utiliza una estrategia cuanti-cualitativa (Sirvent, 2006). Cabe destacar que el trabajo de campo se llevó adelante durante el periodo 2019-2020 y su desarrollo se vio afectado por el ASPO (Aislamiento Social Preventivo Obligatorio). Durante el año 2019 se realizó la observación participante y en el año 2020, en situación de pandemia, se llevó a cabo la encuesta a los alumnos mediante una encuesta online. Es decir, pasó un año entre la jornada de concientización y la encuesta realizada a los alumnos. Asimismo, en dicho lapso de tiempo, la ANSV cambió radicalmente su enfoque respecto de la educación vial y sus materiales pedagógicos, por lo cual, el Módulo “Consumo de alcohol al conducir” ya no se implementa en las capacitaciones del Municipio. La nueva propuesta pone énfasis en la educación vial como “hecho social” y su enfoque es integral desde las perspectivas de derechos del ciudadano.

Respecto de la muestra, el grupo de alumnos que forma parte de este estudio de caso no fue seleccionado a partir de una muestra estadística, es decir, no es representativo del conjunto y -como se explicara anteriormente- no es la finalidad del presente estudio llegar a generalizaciones. Marradi (2007) sostiene que “La selección de la unidad de análisis está condicionada por la perspectiva teórica y los objetivos de la investigación (...) (ella) condiciona la estrategia de recolección de datos” (Marradi et. al., 2007: 245). Por su parte, Mendizábal (2006: 87) argumenta que los estudios que abordan ámbitos acotados, privilegian más la validez del conocimiento obtenido que la posibilidad

de generalizar características o buscar representatividad estadística. Por ello, se prioriza el análisis de un grupo reducido de alumnos (34 alumnos) que fue elegido de modo intencional (la pertenencia de la investigadora al grupo de capacitación en educación vial) y basado en criterios de tipo teórico que tienen en cuenta rasgos relevantes en términos conceptuales (Mallimaci, 2006: 187), en este caso, la participación en las jornadas de concientización sobre consumo de alcohol en jóvenes y seguridad vial. Es decir, los criterios se establecieron teniendo en cuenta los objetivos de la investigación. Respecto de la técnica de análisis de la información, se trabajó a partir del análisis temático guiado por el marco teórico elegido en el presente trabajo de investigación.

10. ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LOS DATOS

10.1. Sobre la planificación y desarrollo pedagógico de la Jornada de Educación Vial.

En primer lugar, se describirá cómo se lleva adelante el proceso de concientización de los jóvenes respecto al consumo de alcohol y la conducción de vehículos por parte del Área de Educación Vial de la Municipalidad de Gualeguaychú. Para ello, se analizarán los datos de la observación no participante realizada, como parte del equipo de Educación Vial de la Dirección de Tránsito, durante la jornada de educación vial llevada a cabo en el ciclo lectivo 2019. Es conveniente aclarar que la observación fue no participante y que observó tanto el desarrollo de la jornada como el comportamiento de los alumnos durante la misma, especialmente, el clima de trabajo generado en el aula. El registro fue realizado a posteriori para no condicionar a los docentes y alumnos.

La misma se llevó a cabo en el 5to año, turno mañana, de una escuela secundaria en el mes de Octubre 2019. Cabe destacar que la propuesta de trabajo no se coordina previamente con algún espacio curricular específico sino que, desde el Área de Seguridad Vial, se propone un cronograma de actividades, se comunican con la dirección de la institución educativa, los cuáles, son los encargados de coordinar un espacio teniendo en

cuenta día y horarios disponibles de los alumnos. El grupo estuvo conformado por 25 alumnos y la jornada se desarrolló en 80 minutos (dos módulos). La clase se lleva adelante en un aula del primer piso de la institución, las ventanas se encuentran en el fondo de la misma, resulta ser un espacio ruidoso porque esta conectada con el patio. La jornada estuvo a cargo de dos mujeres que trabajan en el Área de Educación Vial del Municipio, una de ellas es docente.

Durante la jornada se pudo observar que los alumnos de 5to año se mostraban predispuestos a llevar adelante las actividades propuestas por el equipo de trabajo del Municipio. Se mostraron receptivos a los contenidos presentados y se mantuvieron ordenados en el espacio áulico durante su desarrollo. Las capacitadoras comenzaron explicando los distintos momentos que se desarrollarían durante la jornada. En un primer momento, se muestra a los jóvenes un video, se presentan algunos inconvenientes en cuanto a la conexión del equipo de video y audio, un alumno se ofrece -muy amablemente- a ayudar. El proyector y la notebook son parte del soporte con el que trabaja el Área de Educación Vial, por lo cual, es muy importante que los capacitadores conozcan su funcionamiento y el uso de los mismos a fin de evitar inconvenientes y demoras en el desarrollo de las jornadas de capacitación; más aun tratándose de trabajo con jóvenes. Durante la proyección del video “Marge conduce ebria”, los alumnos observan en silencio y con atención. A continuación, las capacitadoras exponen distintas situaciones relacionadas con el contenido del video y profundizan sobre el marco legal. En este momento que los alumnos comienzan a dispersarse, situación que no es advertida por las capacitadoras, las cuales, siguen concentradas en el desarrollo del tema. Al tomar el tema “Campaña Conductor Designado”, tanto en su contenido como en las características de la campaña llevada a cabo por la Dirección de Tránsito, más de la mitad de los alumnos del curso manifiesta su conocimiento. Dicha consulta provoca una mayor dispersión del grupo generando todo tipo de comentarios. Se observa que las docentes a cargo de la jornada no trabajan sobre los conocimientos previos de los alumnos y alumnas.

En un segundo momento, las expositoras comienzan a explicar -a grandes rasgos- cuáles son los controles preventivos que se realizan desde el Municipio sobre alcoholemia, fundamentalmente, los relacionados con alcoholemia positiva en sangre y las distintas graduaciones que establece la ley. La organización de contenidos se realiza por módulos, dicha temática corresponde al denominado “Módulo de consumo de alcohol al conducir”. En este punto, se observa un notorio interés por parte de todo el grupo ya que se realizan diferentes consultas y preguntas. Por falta de tiempo, el tema no puede ser profundizado.

Si analizamos la propuesta pedagógica utilizada en las jornadas de educación vial, se puede decir que los objetivos y contenidos de la jornada se encuentran definidos de acuerdo al rango etario. En 5to y 6to año del nivel medio se prepara a los jóvenes para la obtención de su primera licencia de conducir, para lo cual, se les dicta el curso de Seguridad Vial en la escuela y es considerado un requisito obligatorio para la obtención de la Licencia de Conducir. Simultáneamente se trabaja sobre el “Módulo de Consumo de Alcohol al Conducir”, entendiéndose que el grupo de adolescentes son –estadísticamente- un grupo de riesgo en cuanto a la tasa de mortalidad en siniestros viales. Cabe destacar que siempre se dicta el mismo contenido, a los mismos grupos, en todas las escuelas, no se modifican ni replantean el desarrollo de las jornadas y sus contenidos. Tampoco se realiza una programación previa que contemple los contenidos curriculares propuestos por el Ministerio de Educación y el plan general de enseñanza de la institución o PEI (Proyecto Educativo Institucional). El mismo material se utiliza en todas las instituciones educativas de la ciudad y su desarrollo, se ajusta estrictamente, a los 80 minutos otorgados por la institución.

Durante el desarrollo de la jornada se pudo observar que no existen momentos diferenciados de inicio, desarrollo y cierre; solo una secuencia de actividades que hay que desarrollar en un determinado tiempo. Su desarrollo parece una superposición de elementos, sin determinación clara y precisa de los objetivos (nunca se explicitan), la modalidad de trabajo se explicita brevemente al comienzo, se les dice que “(...) se va a explicar a grandes rasgos la ley 24449 y que verán un video”. El video que se reproduce es

el punto de partida para el desarrollo de la clase y genera interés porque todos conocen a los Simpson y da lugar a que los alumnos compartan experiencias similares. El video muestra a Marge en una fiesta (OctoberFest) donde se le sirve una cerveza gigante, se genera una competencia e insistencia del público para que la pueda terminar a pesar de que es mucha cantidad de bebida, finalmente, Marge termina ebria y Homero tiene que conducir el auto. Homero también está alcoholizado pero trata de controlar la situación repitiendo las normas para conducir seguro (los seis pasos de la buena conducción), intenta despejarse tomando una gaseosa pero al intentar abrir la lata, pierde el control del auto y termina despistando y dando vuelta el auto que queda en la banquina. También se trabaja con la noticia de un jugador de fútbol que maneja ebrio su vehículo Ferrari y genera un siniestro en la vía pública, por lo cual, se le revoca su contrato en un club de fútbol. Esto facilita la contextualización de la problemática y las explicaciones se realizan de acuerdo a un lenguaje adecuado al nivel del estudiante. Más allá del uso de estos recursos didácticos, no se utiliza el pizarrón como apoyo a las explicaciones, ni se anotan palabras clave, tampoco se realizan gráficos o esquemas resaltando lo importante del tema. Nadie toma nota porque las consignas no son claras.

Se les consulta si conocen la Campaña de “Conductor Designado” y contestan que, en general, la conocen a través de las publicidades. La participación de la mayoría de los alumnos se da solo en algunos momentos de la jornada. Los capacitadores no trabajan con interrogantes, las intervenciones de los alumnos surgen en cuanto a un interés específico: conocer cuál es la graduación alcohólica permitida en los controles preventivos. La percepción es que a los alumnos, al finalizar la jornada, les queda en claro que no se debe mezclar alcohol y volante. Durante la jornada surgen algunos imprevistos relacionados con la tecnología, lo cual, ponía en riesgo el desarrollo de la jornada misma ya que estaba centrada en la proyección. Se observa que no se deja un tiempo -al final de la jornada- para consultar dudas, proponer actividades, evaluar lo trabajado o plantear consignas para seguir trabajando el tema o aplicarlo a situaciones concretas. No se

proponen actividades, la jornada queda como un hecho aislado dentro de la actividad de la escuela.

Respecto de la evaluación, no se formulan preguntas para verificar el aprendizaje de los alumnos, ni se los estimula a realizar preguntas o expresar sus opiniones, a excepción de lo que surge espontáneamente por parte de los alumnos. Se repite el formato tradicional de una clase, el docente al frente, los alumnos sentados y pasivos escuchando, el docente no se desplaza entre los alumnos, no hay ninguna actividad que genere la interacción como parte del proceso de aprendizaje, tampoco se tiene en cuenta las expresiones verbales y no verbales de los alumnos, la atención está centrada en lograr el desarrollo de lo planificado en el tiempo disponible. Los docentes no comprometen el cuerpo en la actitud comunicativa, tampoco los alumnos. No se trabaja en grupos, se respeta la ubicación que tiene cada alumno en el aula. Se observa que los capacitadores propician un clima de respeto, especialmente, en cuanto a las opiniones diferentes. También intervienen sugiriendo o recordando normas de convivencia y facilitando las interacciones entre los compañeros cuando surge una discusión. No existe un registro de temas, preguntas, necesidades y sugerencias de los alumnos. No se realiza evaluación de la jornada, ni autoevaluación, ni evaluación conjunta con los estudiantes.

10. 2. Sobre la experiencia de la Jornada de Educación Vial desde la perspectiva de los alumnos.

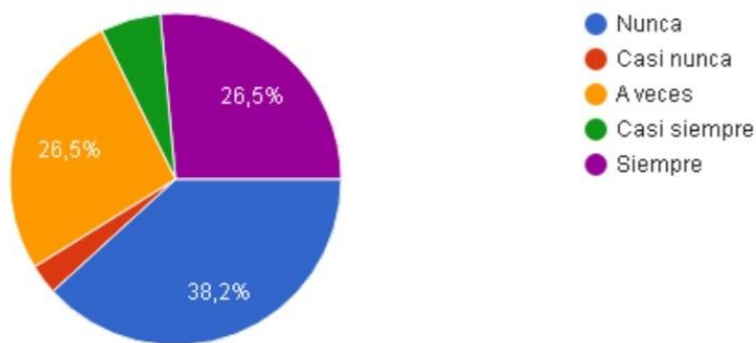
El segundo momento de recolección de datos se llevó a cabo a través de una encuesta (cuestionario auto administrado a partir de una aplicación online) a los alumnos que participaron en la jornada de educación vial un año después de la jornada de concientización (2020) por las razones explicitadas en el marco metodológico. A continuación, se presenta –a partir de los ejes de análisis- el análisis e interpretación de los datos obtenidos:

- **Conocimientos y prácticas de los jóvenes respecto a la conducción de vehículos y el consumo de alcohol.**

Respecto de las prácticas de los jóvenes encuestados, debemos reconocer que el 63% de los encuestados no posee vehículo propio y más del 50% no tiene aun Licencia de Conducir. La utilización del vehículo familiar no es significativa y, en caso de usarlo, lo hacen con mayor frecuencia durante los fines de semana.

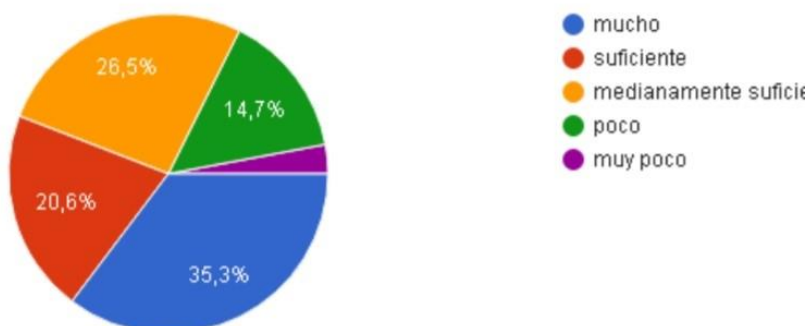
Los resultados adquieren sentido si se observa que un 92% de los alumnos encuestados tiene un amigo/a con Licencia de Conducir. De la encuesta realizada a los alumnos surge que el 55% de los encuestados sostiene que sus conocimientos previos sobre el efecto que tiene el consumo de alcohol al conducir un vehículo eran “suficientes”. Sin embargo, el 45% determinó que no eran suficientes.

Cuadro: Frecuencia con que utiliza el auto.



Fuente: Sosa, Estefanía. Encuesta online.

Cuadro: Conocimientos previos a la jornada.

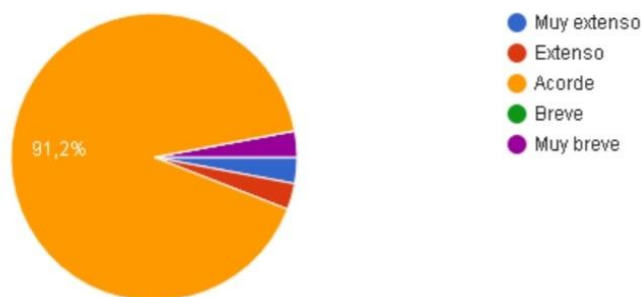


Fuente: Sosa, Estefanía. Encuesta online.

- **Valoración de la propuesta pedagógica desarrollada en la jornada de educación vial.**

Más del 90 % de los encuestados concordaron en que los capacitadores tenían buena predisposición a las consultas y que pudieron responder con fluidez y conocimiento a las mismas. Un 70% de los encuestados considero que se fomentó el trabajo en equipo y se manifestaron conformes con la modalidad y el tiempo utilizado para el desarrollo de las jornadas de educación vial. Respecto del material con el que se trabajó durante la jornada, el 86% de los alumnos respondió que el video reproducido en la misma estuvo acorde para el contenido desarrollado y consideraron eficiente el soporte tecnológico utilizado para su presentación. Coincidieron en que el tiempo para el desarrollo de las actividades presentadas fue acorde con el contenido trabajado en las jornadas.

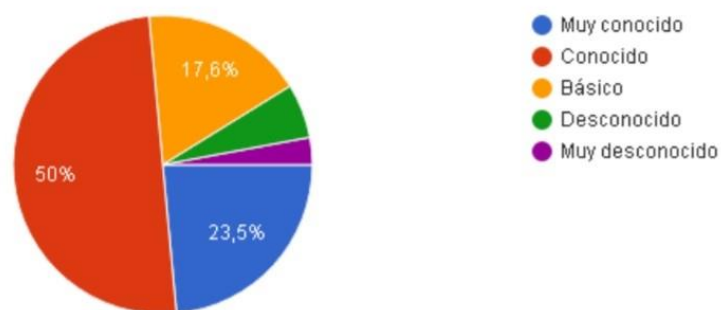
Cuadro: Tiempo utilizado en la jornada.



Fuente: Sosa, Estefanía. Encuesta online.

Respecto de los contenidos trabajados, el 73% de los encuestados respondieron que les resultó “conocido” o “muy conocido” así como “suficiente” respecto de sus necesidades, lo cual, queda demostrado en el 70% que respondió que el aprendizaje y los contenidos desarrollados se centraron en asuntos de su interés. En cuanto a la comprensión de los contenidos, solo un 53% respondió que les resultó “claro” y que resultaron fáciles de ser comprendidos, aun así, un 85% respondió que relacionó los contenidos con su cotidianeidad.

Cuadro: Conocimiento previo contenidos trabajados.

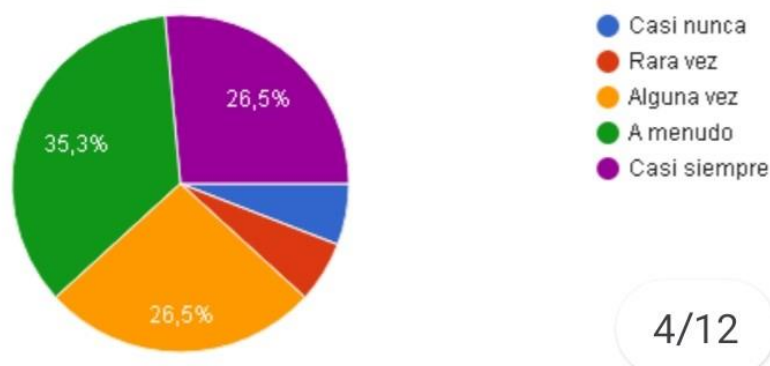


Fuente: Sosa, Estefanía. Encuesta online.

- **Aprendizajes de los alumnos.**

En el presente apartado se analizan los conocimientos previos y los contenidos adquiridos por parte de los alumnos sobre los contenidos desarrollados en las jornadas así como la capacidad de aplicar conocimientos a situaciones concretas. Consultados los alumnos sobre si consideraron que ampliaron sus conocimientos sobre seguridad vial a partir de las Jornadas de Educación Vial llevadas a cabo por la Dirección de Tránsito, un 88% de los encuestados respondió afirmativamente. Al preguntarle a los alumnos si los contenidos y actividades que se desarrollaron en el Módulo “Consumo del alcohol al conducir” les aportaron información relevante, el 88% respondió en forma afirmativa.

Cuadro: Relevancia de conocimientos trabajados.

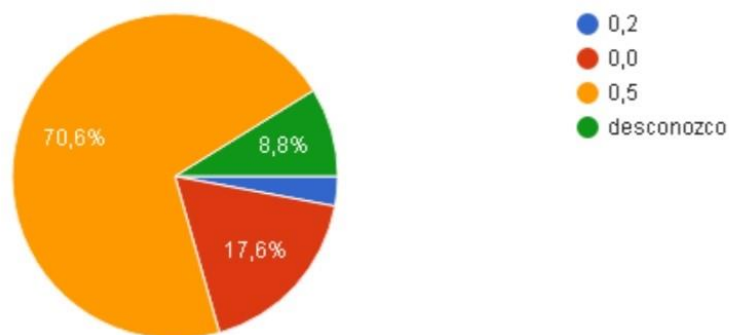


Fuente: Sosa, Estefanía. Encuesta online.

Respecto de los conocimientos que tienen los alumnos sobre el nivel de graduación alcohólica permitido para conducir automóvil o motos en la ciudad de Gualeguaychú: un 85% dice conocer la graduación alcohólica. Sin embargo, al preguntar cuál es la graduación de alcoholemia permitida solo el 70% de los alumnos contestó en forma correcta la pregunta. Lo mismo sucedió con la graduación de alcohol permitida para

la conducción de motos, el 65% respondió conocerla pero solo el 35% contestó correctamente.

Cuadro: Conocimientos sobre graduación alcohólica permitida en autos.



Fuente: Sosa, Estefanía. Encuesta online.

Respecto de la Campaña “Conductor designado”, al preguntar a los alumnos si conocían la iniciativa del Municipio, el 68% respondió que conocía dicha propuesta. Cuando se les preguntó si el contenido fue desarrollado durante la jornada, solo un 62% respondió en forma afirmativa. Respecto de la incidencia de dichos conocimientos en las prácticas de seguridad vial que adoptan los jóvenes, un 53% de los encuestados contestó que apela al conductor designado cuando decide tomar alcohol. La información es concordante con el dato sobre los test de alcoholemia en operativos de la Dirección de Tránsito: un 70% respondió que nunca le realizaron el test de alcoholemia y solo un 6% de los que fueron sometidos al mismo manifestó haberle dado graduación de alcohol positiva en sangre.

10.3. Sobre la transversalidad de los contenidos de la Educación Vial:

Si bien la educación vial se ha incorporado como un contenido obligatorio en las escuelas con el fin de educar ciudadanos más “conscientes” sobre la problemática de la siniestralidad vial, los modos, en que la misma es llevada adelante varían de acuerdo a las

modos de enseñanza que adoptan las instituciones educativas y los distintos agentes de socialización (docentes, agentes de tránsito, funcionarios, entre otros) responsables de su implementación. Para que un conocimiento genere “conciencia pedagógica” -en términos de Paulo Freire- no solo hay que brindar conocimientos sino que hay que relacionarlos con nuestras prácticas culturales y la resolución de situaciones concretas de la vida cotidiana. La misma legislación (desde la Ley N° 23348 hasta la actual Ley N° 26363) fue cambiando los modos de entender la Educación vial. Se paso de la idea de educar para que los ciudadanos adquieran hábitos que permitan acomodar su comportamiento en las normas, reglas y principios de tránsito vigente a una idea de educación vial entendida como derecho individual y social. Dicho proceso se consolidó con la sanción de la Ley N° 27214 “Ley de Promoción de la Educación Vial” que establece las bases y principios de la educación vial y la indelegable del Estado. Se pone énfasis en las prácticas de seguridad vial con el fin de garantizar condiciones de circulación responsables y seguras.

La transversalidad de la educación vial como contenido en el sistema educativo, plantea la necesidad de abordar la temática a partir del análisis de aquellas situaciones problemáticas y saberes que ponen en tensión el currículum escolar. Una mirada desde las prácticas de seguridad vial implicaría abordar la educación vial teniendo en cuenta que: 1. los hechos viales son hechos sociales, 2. sus modos de comprenderlos responden a un determinado contexto histórico y cultural, 3. el espacio público es complejo y el fenómeno vial implica interacción y desplazamiento entre las personas que conviven en dicho espacio, 4. los modos de circular y nuestras actitudes en la vía pública dependen de las normas que regulan el tránsito y la movilidad, por lo cual, nos brinda derechos pero también obligaciones de los ciudadanos.

La experiencia analizada no da cuenta de un abordaje que se realice desde una mirada integral, abordando la problemática del tránsito como práctica social y cultural, sino que se reduce a la selección de contenidos específicos (consumo de alcohol) para grupos etarios específicos (jóvenes) de acuerdo a criterios de riesgo de siniestralidad; aun cuando los estudios vigentes demuestran que los jóvenes tienen percepciones diferentes

sobre la temática dependiendo el género y el abordaje que se utilice. Tampoco forma parte de una estrategia de formación planificada de manera institucional, que atraviese los distintos espacios curriculares, que pongan en tensión los saberes disciplinares y las prácticas y creencias de los sujetos sean estos docentes, padres o alumnos. En la experiencia analizada tampoco se evidencia que se trabaje sobre problemáticas sociales relevantes de la comunidad local.

Las actividades propuestas no forman parte de ningún programa, proyecto o actividad que permita la transversalidad y la adquisición de conocimientos y prácticas progresivas por parte del alumnado. Si bien, el material didáctico utilizado introduce algunos aspectos relevantes (uso de audio y video) no se contemplan la utilización de nuevas estrategias y metodologías. De este modo, los contenidos trabajados no solo no cambian las prácticas habituales de los jóvenes (y adultos de referencia) sino que quedan desligados de temas centrales relacionados con la vida y la convivencia. La concientización supone el paso de un sujeto pasivo a un sujeto con conocimiento y capacidad para transformar la realidad, un sujeto que pueda preguntarse no solo “¿Cuánto es la graduación permitida de alcohol en sangre al conducir?” sino también ¿Cómo podemos usar el espacio público? ¿Cómo podemos circular sin poner en riesgo a los demás? ¿Cómo podemos cuidar nuestra vida y la de los demás? ¿Qué aspectos entran en juego en el tránsito y la convivencia? ¿Cómo afecta nuestra calidad de vida? Como sostiene la ANSV, “(...) el campo vial contiene, refleja con un lente de aumento y cierto grado de distorsión, los dilemas, conflictos y cuestiones éticas no resueltos o postergados que aquejan a la sociedad. En primer lugar: la distancia que existe entre normas y prácticas” (ANSV, 2011).

Finalmente, la transversalidad implica llevar adelante acciones educativas cuya intencionalidad sea hacer responsables a todos los actores sociales involucrados, no solo los alumnos. La educación vial como contenido transversal debe interpelar a las familias, vecinos, agentes y funcionarios de tránsito, empresas de transporte, aseguradoras de riesgos, entre otros.

11. A MODO DE CONCLUSIÓN

Si bien la incorporación de la Educación Vial como contenido transversal en la escuela permite abordar uno de los aspectos centrales en lo que refiere a “educación para la ciudadanía”, la educación vial se sigue trabajando en las escuelas como un contenido aislado, por un lado, del resto de los contenidos curriculares que se enseñan en la escuela. Por otro, de las experiencias de vida de los jóvenes. Los contenidos se centran en aspectos relacionados con la circulación y conducción de vehículos, específicamente, teniendo en cuenta las estadísticas sobre “siniestros viales” y el hecho de que son “grupo de riesgo” por su edad. De este modo, se reduce la problemática a un cierto grupo etario y comportamientos esperables (consumo de alcohol al conducir). Los contenidos que se trabajan se ajustan a “roles” y “actitudes” esperadas en jóvenes que comienzan a ser usuarios de vehículos (a los 17 años obtienen su primera licencia de conducir). Aun así, resulta una acción aislada del resto de la currícula y no se contextualiza con la realidad local (hay grupos de padres organizados porque sus hijos fueron víctimas de accidentes de tránsito, las calles de la ciudad están pintadas con estrellas amarillas que recuerdan a personas conocidas que fallecieron en accidentes de tránsito, los alumnos tienen familiares o conocidos que padecieron accidentes de tránsito, por citar algunos).

Las actividades tampoco tienen continuidad, ni se plantean actividades que permitan indagar, profundizar o proponer alternativas –desde la mirada de los propios jóvenes- sobre la problemática, más aun, siendo que el consumo de alcohol es una práctica muy habitual en nuestros jóvenes. La educación para la concientización debería buscar formas alternativas de abordaje de la problemática; a modo de ejemplo: destacando los valores que inciden en la seguridad vial (no solo insistir en los riesgos y sus consecuencias negativas), introducir contenidos locales y específicos de cada comunidad con los cuáles los jóvenes se identifiquen como escenarios urbanos, personajes o situaciones propias de cada localidad.

Lo dicho anteriormente, no implica desconocer la existencia de la problemática y su relevancia, sino que, dicho enfoque no considera la multiplicidad de factores que

intervienen en la educación vial como hecho social y cultural, asociada a prácticas cotidianas y comportamientos relacionados con nuestra forma de comprender la convivencia con los otros. Si bien las jornadas aportan al planteamiento de la problemática de los jóvenes y los siniestros viales, se termina restringiendo –por su modo de abordaje desde lo didáctico y pedagógico- a un tema específico “el consumo de alcohol al conducir” dejando de lado la oportunidad de realizar un trabajo sostenido en el tiempo –junto a docentes y padres- que permita pensar la educación vial desde la construcción de ciudadanía, el fomento de valores de solidaridad, respeto y responsabilidad en el espacio público, independientemente, del tema trabajado. A partir del análisis realizado en el presente caso, podemos sostener que la educación vial no se aborda de modo transversal en la escuela ya que, se evidencia falta planificación y evaluación de actividades. Los docentes no participan de las capacitaciones ni las planifican como parte del desarrollo de los contenidos de sus espacios curriculares.

En este sentido, el lugar de la escuela es fundamental para encarar un proceso de transformación desde una perspectiva social, crítica y participativa que convoquen a los distintos actores sociales (padres, docentes, organizaciones sociales, agentes de tránsito, funcionarios municipales) para pensar la problemática en torno a las características del tránsito en nuestra ciudad y el rol que desempeñamos como ciudadanos. El desarrollo de políticas públicas de prevención por parte del Estado debe ser articulado con el sistema educativo. Para ello, se debe realizar una revisión crítica de las formas de enseñar y aprender en lo que refiere a seguridad vial. Como educadores debemos analizar y conocer los múltiples aspectos involucrados en la educación vial y el análisis del contexto para poder trabajar sobre propuestas que realmente promuevan una concientización, en tanto, reflexión crítica y promoción de nuevas formas de convivencia. La educación vial no puede ser un hecho (o jornada) aislado, sino que debe ser parte de un abordaje continuo y progresivo, que abarque todos los niveles de enseñanza, para poder hablar de una transformación de nuestros modos de convivencia que lleven a reflejarse en las estadísticas de los próximos años.

12. BIBLIOGRAFÍA

AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL (...). Educación vial. Territorios, comunidades y desplazamientos. Propuestas para la enseñanza en nivel secundario. Extraído de: <http://www.bnm.me.gov.ar/giga1/documentos/EL002839.pdf>

CELLERI, M., CESAN, M., BRUNELLI, M. y RIJANA, I. (2019). Políticas públicas que reducen accidentes de tránsito relacionados con el consumo de alcohol. XI Congreso Internacional de Investigación y Práctica Profesional en Psicología. XXVI Jornadas de Investigación. XV Encuentro de Investigadores en Psicología del MERCOSUR. Facultad de Psicología - UBA, Buenos Aires.

CGE. Coordinación de Desarrollo Curricular (2017) *“Reconstruyendo sentidos acerca de la transversalidad en la escuela”*. Extraído de: <http://cge.entrierios.gov.ar/recursosaprender/pdf/coordinacion%20dedesarrollo%20curricular%202.pdf>

FERNÁNDEZ BATANERO, J. M. (2003). *“La transversalidad curricular en el contexto universitario: un puente entre el aprendizaje académico y el natural”*. Revista Facultad Ciencias de la Educación.

FREIRE, P. (1970). *“Pedagogía del oprimido”*. Montevideo. Tierra Nueva.

GÓMEZ, R.; PEÑALOZA, N.; BASTIDAS, G (2019). Actitud del docente para la enseñanza en promoción de la salud en seguridad vial en un municipio del estado Trujillo, Venezuela. Revista Ciencias Pedagógicas e Innovación, Vol. VII N.1 (julio-diciembre 2019), pp. 28-35. <http://dx.doi.org/10.26423/rcpi.v7i1.260>

HERNÁNDEZ SAMPIERI, R., FERNÁNDEZ COLLADO, C. y BAPTISTA LUCIO, P. (2014). *“Metodología de la investigación”*. México: Mc Graw-Hill.

LEDESMA, R. (coord.) (2012). Alcohol y Seguridad Vial en Jóvenes. Diagnóstico de Situación en Cuatro Localidades Argentinas. Encuesta a Jóvenes de 15 a 25 Años. CONICET, CCT Mar del Plata, Diciembre de 2012.

MORALES CASTILLO, B; ACEVEDO SERRANO, M; HERNÁNDEZ MENDOZA, L. Análisis de la cultura en seguridad vial en los estudiantes de educación medio superior y superior de

una ciudad en el Estado de Veracruz. Revista Innovación Educativa. Yesika Ortega Rodríguez, Adriana Margarita González Márquez y Ena Erandy Díaz López (Coord.). ISBN: 978-607-8617-53-1

PALLARÈS, M. (2018). Recordando a Freire en época de cambios: concientización y educación. Revista Electrónica de Investigación Educativa, 20(2), 126-136. <https://doi.org/10.24320/redie.2018.20.2.1700>

PICADO-VALVERDEA, E. y SÁNCHEZ-MARTÍN, F. (2019). "Reestructuración de las creencias asociadas al consumo de drogas y la conducción en jóvenes". Facultad de Psicología, Universidad de Salamanca, España. Revista Clínica y Salud Vol. 30 N° 1 Madrid. <http://dx.doi.org/10.5093/clysa2019a2>

REBOIRAS, L. y otros (2013). *"Ley de Tránsito y Seguridad Vial. Comentarios, Legislación y jurisprudencia"*. Editorial Ruy Díaz. Buenos Aires.

RODRÍGUEZ AROCHO, W. (2019). "La alfabetización desde una perspectiva crítica: Los aportes de Vygotski, Freire y Martín Baró". Revista Electrónica "Actualidades Investigativas en Educación". Vol. 19, N° 1, Sección Especial, Enero-Abril, pp. 1-25. DOI: 10.15517/aie.v19i1.35569

SIRVENT, M. (2006). El Proceso de Investigación. Material de Catedra. Investigación y Estadística Educacional I. UBA, FFYL, DEPARTAMENTO DE CIENCIAS DE LA EDUCACIÓN, 2ª Edición (revisada).

VELÁZQUEZ SARRUA, J. (2009). *"La transversalidad como posibilidad curricular desde la educación"*. Revista Latinoamericana de Estudios Educativos, vol. 5, núm. 2, julio-diciembre. Extraído de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=134116861003>.

VILLALOBOS, J. (2000). *"Educación y concientización: legados del pensamiento y acción de Paulo Freire"* Educere, vol. 4, núm. 10, julio-septiembre, 2000. Extraído de <https://www.redalyc.org/pdf/356/35641003.pdf>

Análisis documental:

Ley Nacional de Educación Vial N° 23348. Enseñanza en la Educación Vial en Escuelas.

Ley Nacional de Tránsito N° 24449.

Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial N° 26363

Ley Provincial de Tránsito N° 10025

Ley Nacional de Promoción de la Educación Vial N° 27214

Ley de Educación Nacional N° 26206

Ley de Educación Provincial N° 9890

13. ANEXOS

13.1 Diseño de instrumento de recolección de datos: observación participante.

Objetivo: Observar el desarrollo de la jornada de educación vial teniendo en cuenta tanto aspectos pedagógicos como institucionales.

Tipo de registro: escrito y a posteriori.

Instrumento (guía de observación):

a- Datos del contexto en donde se lleva adelante la observación: institución, fecha, asignatura, curso, ciclo lectivo, nombre del docente, tema de la clase a observar, cantidad de alumnos, duración de la clase, descripción del contexto donde se realiza la observación.

b- Observación del desarrollo de la jornada, aspectos a observar:

- Sobre la planificación de la jornada: coherencia de los objetivos y contenidos con los contenidos curriculares propuestos por el Ministerio de Educación y el plan general de enseñanza de la institución. Conocimiento del capacitador sobre los objetivos y contenidos propuestos para la educación vial de jóvenes y su relación con la planificación de la jornada. Capacidad de organizar el material y adaptarlo a las particularidades del aula y del grupo. Variedad e interrelación de contenidos desarrollados.
- Sobre el desarrollo de la jornada: organización de la clase (existen momentos diferenciados de inicio, desarrollo y cierre), determinación clara y precisa de los objetivos, explicitación de la modalidad de trabajo, trabajo con conocimientos previos, planteo de interrogantes, relación de contenidos con intervenciones de los alumnos, distribución del tiempo, exposición clara de consignas, secuencia de temas tratados, comprensión del grupo, participación a nivel individual y grupal, utilización de materiales y su relación con los temas tratados, capacidad de flexibilizar e improvisar ante imprevistos o emergentes.

-
- Cierre de la jornada: respeta tiempos, deja tiempo al final para consultar dudas, propone actividades, evalúa lo trabajado, da consignas para seguir trabajando el tema o aplicarlo a situaciones concretas.
 - Modos en que el docente articula el conocimiento con las prácticas: ¿Las tareas propuestas son significativas para los estudiantes? ¿Existe correlación de las actividades con situaciones concretas que los alumnos pueden observar y analizar? ¿Los objetivos de las actividades son claros para los estudiantes? ¿El docente se preocupa por la participación del alumno? ¿Propone a sus alumnos actividades que continúen o profundicen lo trabajado? ¿Los ejemplos están debidamente contextualizados y las explicaciones hacen uso de un lenguaje adecuado al estudiante y a su nivel? ¿Se proponen actividades que permitan el desarrollo de las distintas destrezas y habilidades?
 - Uso de materiales didácticos y recursos: utilización del pizarrón como apoyo a sus explicaciones, escritura legible, anota palabras clave, hace gráficos o esquemas resaltando lo importante del tema, da tiempo para que el alumno tome nota, se utilizan recursos visuales/auditivos/audio visuales en el desarrollo de las clases, se emplean con objetivos didácticos claros, los contenidos son adecuados al nivel de los estudiantes, propone casos, problemas, ejercicios con objetivos didácticos claros, utiliza otro tipo de recursos complementarios.
 - La dinámica grupal en el proceso de aprendizaje respecto de participación y comunicación: ¿Utiliza un trato formal? ¿Los alumnos prestan atención? ¿Respetan las normas y consignas? ¿Mantienen el orden en la clase? ¿Formula preguntas para verificar el aprendizaje? ¿Estimula a los alumnos a hacer preguntas o expresen sus opiniones? ¿Utiliza un buen vocabulario y volumen de voz? ¿Se desplaza entre los alumnos? ¿Se fomenta la interacción como parte del proceso de aprendizaje? ¿Propicia que todos participen? ¿Interviene cuando el grupo se dispersa? ¿Propicia un clima de respeto por las opiniones de los participantes? ¿Considera las opiniones divergentes? ¿Está atento a las expresiones verbales como no verbales?

¿Explicita interferencias en la comunicación clarificando la situación?

¿Compromete el cuerpo en la actitud comunicativa?

- Manejo de dinámica de grupo: ¿Qué tipo de agrupamientos utiliza? ¿Con que objetivos? ¿Ayuda al grupo a visualizar dificultades? ¿Interviene sugiriendo o recordando normas de convivencia? ¿Mantiene una actitud igualmente receptiva para cada uno de los participantes? ¿Sabe escuchar comprensivamente? ¿Sirve de enlace entre distintos puntos de vista y facilita las interacciones? ¿Posee flexibilidad y se adapta a los estilos y ritmos de aprendizaje de los alumnos? ¿Presta atención a la variable afectiva para crear un ambiente en el que las diferencias individuales no generen dificultades en el aprendizaje? ¿Promociona el aprendizaje cooperativo?
- Sobre la evaluación: motivación, participación y desarrollo del aprendizaje autónomo y continuo por parte de los alumnos (aprender a aprender), el docente fomenta en el alumno la observación y el análisis del propio proceso de aprendizaje y la reflexión sobre la forma en que aprende y cómo puede seleccionar las estrategias de aprendizaje apropiadas para cada situación? Registro de temas, preguntas, necesidades y sugerencias de los alumnos. ¿El desarrollo de las clases es una actividad conjunta, de negociación entre estudiantes y docente? ¿El docente es consciente de la importancia de la enseñanza centrada en el alumno? Uso y motivación para usar materiales complementarios y de apoyo dentro y fuera de la clase. ¿El docente estimula el uso de material complementario como continuación del proceso de aprendizaje fuera del aula?
- Orientación del alumno respecto de sus logros de aprendizaje: ¿Se proporcionan criterios claros acerca de qué se va a evaluar y con qué criterios? ¿Se proporciona información al alumno sobre la ejecución de las tareas y su seguimiento? ¿El docente usa estrategias y procedimientos de autoevaluación y coevaluación que favorezcan la participación de los alumnos en la evaluación? ¿El error se considera un elemento activo y necesario en el proceso de aprendizaje? ¿Se intenta

estimular la autocorrección por parte del alumno como una manera de incentivar su autonomía?

13.2. Diseño de instrumento de recolección de datos: encuesta.

Objetivos:

- Indagar sobre el nivel de conocimiento y las prácticas de los alumnos sobre la temática.
- Realizar una evaluación de lo aprendido durante el desarrollo de la jornada de educación vial por parte de los jóvenes.

Tipo de registro: Encuesta auto administrada online.

Instrumento (guía de preguntas estructuradas):

1. ¿Tenes licencia de conducir?
2. ¿Posees vehículo propio?
3. ¿Utilizas el vehículo de tus padres?
4. ¿Con qué frecuencia lo utilizas?
5. ¿Utilizas el vehículo durante fin de semana?
6. ¿Alguien de tu grupo de amigos tiene licencia de conducir?
7. ¿Cuáles eran tus conocimientos previos sobre el tema desarrollado en las Jornadas de Educación Vial de la Dirección de Tránsito de Gualeguaychú?
8. En el desarrollo de las jornadas se utilizó un video, ¿Te pareció acorde para el contenido desarrollado?
9. ¿Los capacitadores estaban predispuestos a consultas de los alumnos sobre los temas desarrollados?
10. ¿Los capacitadores respondían con fluidez y conocimiento a las consultas realizadas?
11. ¿El soporte utilizado fue eficaz para el desarrollo de las jornadas?
12. ¿El tiempo utilizado para el desarrollo de las actividades fue acorde al contenido?

-
13. Luego de haber realizado las jornadas, ¿Cómo te resultó el contenido de estas?
¿Los contenidos desarrollados en las jornadas de Educación Vial de la Dirección de Tránsito de Gualeguaychú fueron de tu interés?
 14. En el desarrollo de las Jornadas de Educación Vial, ¿Se fomentó el trabajo en equipo?
 15. ¿Las actividades propuestas por los capacitadores facilitaron la comprensión de los contenidos?
 16. ¿El desarrollo se llevó a cabo en un módulo 80 minutos?
 17. ¿Estas conforme con la modalidad de trabajo utilizada por los capacitadores en las jornadas de educación vial?
 18. ¿Encontraste relación entre los contenidos desarrollados y su utilidad en tu vida diaria?
 19. Las actividades que se desarrollaron en el dictado del módulo “Consumo de Alcohol al Conducir” ¿Te aportaron información?
 20. ¿Sabes cuál es la graduación de alcoholemia permitida para la conducción de automóvil en la ciudad de Gualeguaychú?
 21. ¿Sabes cuál es la graduación de alcoholemia permitida para la conducción de moto en la ciudad de Gualeguaychú?
 22. ¿Sabes en que consiste la campaña “Conductor Designado”?
 23. Respecto de la Campaña “Conductor designado” ¿Se desarrolló en los contenidos de las Jornadas de Educación Vial?
 24. ¿Ponen en práctica con tu grupo de amigos el “conductor designado”?
 25. En los operativos de control preventivos de Tránsito, ¿te realizaron el test de alcoholemia?
 26. ¿Alguna vez el test de alcoholemia te dio positivo?
 27. ¿Consideras que ampliaste tus conocimientos sobre Seguridad Vial?