

## **IV.**

# **LA EDUCACIÓN VIAL EN ÁMBITOS NO FORMALES**



## 1.

# LOS AGENTES EDUCADORES Y LA INTERVENCIÓN SOCIAL

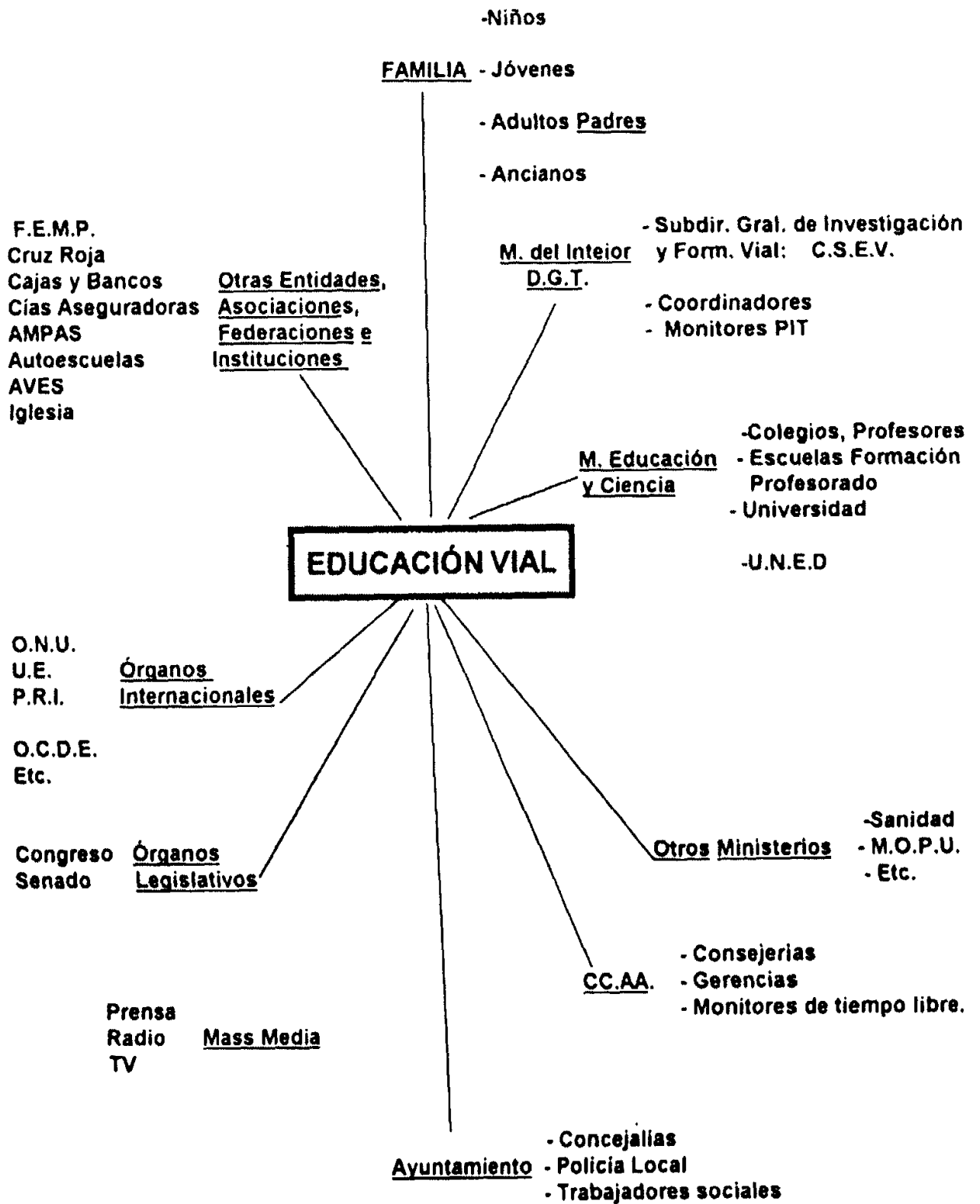
Hemos visto, hasta ahora, cómo se estructura formalmente la Educación Vial en la LOGSE. En este capítulo, sin embargo, abordaremos las distintas intervenciones educativas que, desde distintos ámbitos de intervención social **no formal**, contribuyen a enriquecer y completar la labor educativa, informativa y formativa que requiere la Seguridad Vial.

La Educación Vial es tarea de todos pero, para conseguir la implicación de los miembros de una comunidad, es necesario utilizar mecanismos que tiendan a la concienciación del problema a través del apoyo institucional y el esfuerzo de los diferentes agentes educadores que, de una forma u otra, ayudan a hacer realidad el deseo de bienestar y seguridad de toda la sociedad. Sabemos que el tejido social en el que se sostiene cualquier tipo de educación está construido por elementos enormemente valiosos para la obtención de este deseo. Nos encontramos, pues, ante una misión compartida en la que cada uno de los mediadores sociales tienen que cumplir una función específica dentro de la globalización y propiciar, a la vez, la creación de responsabilidades individuales.

En este sentido es preciso señalar, igualmente, la importancia del ámbito físico en el que evolucionan y se desarrollan las ideas como horizonte visible en el que depositamos nuestros deseos de vida y supervivencia. Nos referimos, cómo no, a ese pueblo o a esa ciudad a la que nos sentimos apegados y reconocemos como algo nuestro en la que, en definitiva, transcurre nuestra existencia. Pero no lo hacemos solos, las relaciones humanas dan significado a todo un conjunto de hechos que desencadenan modelos estructurales de participación social en un entorno influenciado por los avances tecnológicos y las comunicaciones. De todo ello se derivan nuevas sensaciones y también nuevos problemas a los que debemos buscar soluciones adecuadas que nos permitan disfrutar de una verdadera calidad de vida.

Bajo esta perspectiva abordamos las distintas vías de intervención educativa que, dentro de ese conjunto global, que constituye el binomio ciudad-sociedad, practican o deberían practicar los diversos grupos o agentes educadores.

# AGENTES EDUCADORES



En este cuadro es necesario destacar, principalmente, la versatilidad de cada elemento propuesto ya que la interacción que se establece con el tema central: **Educación Vial**, le convierte en objeto receptor y emisor simultáneamente. Esto ocurre en mayor medida con los componentes de la familia, puesto que cada uno de ellos recibe, adopta y emite nuevas formas de comportamiento vial que es, en definitiva, el objetivo fundamental que se persigue. Sin embargo, en otros casos, los agentes estudiados tienen una función claramente transmisora, organizadora, divulgativa, legislativa o, simplemente, de apoyo.

Es preciso señalar que la exposición radial que se presenta en el cuadro permite observar una retroalimentación constante, tanto del eje central como de los propios agentes sociales existentes, sirviendo de reciclaje continuo a favor de la Educación Vial. De la misma manera, vemos necesaria la interrelación entre los diferentes elementos para el apoyo y la cooperación que requiere todo modelo sistémico, ya que pretende evolucionar hacia nuevas formas de participación y búsqueda de mejores y más eficaces soluciones. Estamos, por lo tanto, ante un complejo pero interesante entramado de posibilidades en el que cada movimiento, en uno o en otro sentido, puede dar lugar a valiosas iniciativas que permiten evolucionar hacia la Seguridad Vial.

En España, actualmente, se están desarrollando multitud de actividades promovidas por los distintos agentes educadores que exponemos en el presente cuadro. Pero, en este apartado, vamos a significar aquellos que poseen un mayor potencial en intervención del tema que nos ocupa.

Obviamente, dentro de la estructura social, ocupa un papel primordial la **Familia** y, dentro de ella, los distintos grupos de edad. Entendemos que cada componente de la familia debe desempeñar una función específica como educadores pero según nuestro enfoque estos, a su vez, requieren de unas instrucciones precisas que irán adquiriendo a lo largo de la vida y que, necesariamente, tienen que procurárselas los Organismos y las Instituciones oficiales. De cualquier forma, teniendo en cuenta la importancia de este pilar básico, para el desarrollo de la Educación Vial, hemos dedicado dos capítulos aparte, sobre padres y tercera edad, en el que se plantearán los recursos que dentro de la familia tiene a su disposición estos grupos para contribuir como mediadores sociales. Por otro lado nos encontramos que los jóvenes tienen una vía de intervención muy clara a través del Instituto Nacional de la Juventud (INJUVE) desde donde se están promoviendo diversos cursos de formación y por los que, después, pueden contribuir en esta labor educativa como monitores de campamentos, catequesis, Cruz Roja, asociaciones juveniles, etc...

Hablar, seguidamente, del papel que durante los últimos quince años ha representado la **Dirección General de Tráfico** respecto a la Educación Vial se podría resumir, sin miedo a equivocarnos, en que ha sido absolutamente decisivo. El esfuerzo que se ha dedicado, y se está dedicando, ha supuesto la creación nuevas infraestructuras organizativas que han permitido fundamentar, a lo largo de estos años, la Educación Vial como algo esencial en el devenir de una sociedad industrializada como la nuestra y ha supuesto el motor que mueve piezas básicas para trabajar esta materia.

De esta manera, dentro del Ministerio del Interior y, más concretamente, de la Dirección General de Tráfico nos encontramos con una serie de personas y departamentos que intervienen como mediadores sociales y que seguidamente, vamos a destacar. Pero antes es necesario comentar cómo se articula la Educación Vial en este Organismo para entender el entramado organizativo, dependiente de la Subdirección General de Investigación y Formación vial, que ha dado lugar a nuevas fórmulas de actuación y que varían según el marco de procedencia. De esta manera vemos que, desde ámbito de la **investigación**, se han ido marcando las pautas de trabajo en lo que respecta, principalmente, a la formación y al diseño de programas específicos dirigidos a grupos concretos de población. Igualmente los estudios descriptivos y los análisis sobre la actitud, la motivación, la influencia de la publicidad, etc...han contribuido enormemente a guiar nuestros pasos y a obtener un conocimiento, más profundo, de los mecanismos intrínsecos que condicionan los actos de los individuos. Pero además, desde la **formación** y el **diseño de recursos didácticos** se ha facilitado la posibilidad de ofrecer estos contenidos educativos, con notable éxito, tanto en el entorno escolar como en el de la sociedad en general. En este sentido, cabe destacar los distintos cursos que se han impartido a profesores de Enseñanza Primaria y Secundaria, a alumnos de Escuelas Universitarias de Formación de Profesorado, a Policías Locales, a jóvenes voluntarios en colaboración con el INJUVE y, por supuesto, al propio personal de la D.G.T.

Por último, en esta estructural exposición de las líneas de actuación propuestas por la D.G.T., nos encontramos en el ámbito de la **difusión** en el que destacan nuevas formas de intervención social a través de los medios de comunicación y otras vías de divulgación como pueden ser cursos de verano, jornadas, congresos y la denominación del Año de la Educación Vial durante 1999, del que se han recogido múltiples iniciativas que están contribuyendo a la divulgación y a una nueva forma de mentalización de los ciudadanos. En este apartado de la difusión merece especial atención la recuperación de un medio como es **el teatro** como sistema para hacer llegar, de manera entretenida, consejos útiles sobre seguridad vial y expectativas de vida. Así, las cuatro obras de teatro que patrocina la D.G.T. y que se están representando de forma itinerante, dirigidas a jóvenes, mayores y niños, intentan ofrecer fórmulas alternativas para hacer llegar mensajes positivos sobre los verdaderos valores que deben presidir nuestros actos en la vía pública. Igualmente, dentro de los medios de comunicación, es importante destacar que la D.G.T. cuenta, además de utilizar la televisión, la radio y la prensa para sus Campañas de Publicidad como ya es de todos conocido, con un recurso específico muy apreciado por buena parte de la ciudadanía, tanto por su carácter técnico como por la naturaleza informativa de los contenidos que trata. Hablamos, claro está, de la **revista «Tráfico»** que pretende ir más allá y ser, además, un vehículo educativo de apoyo constante a la Educación Vial. **El suplemento** que se alberga en sus páginas centrales, llamado **«Tráfico Chico»**, está dirigido a niños, profesores, padres y educadores en general que quieran utilizarlo como apoyo lúdico-didáctico. Así mismo, es necesario señalar que, en la actualidad, esta revista infantil a adquirido una forma aún más original por cuanto sus páginas reflejan el esmero y la capacidad creativa de los propios chicos y chicas, tomadas de los múltiples trabajos

presentados al Concurso de Educación Vial convocados por la Dirección General de Tráfico.

Por otro lado, y ya dentro de campo de mediación social que estamos trabajando, cabe señalar la existencia de un **Centro Superior de Educación Vial**, único en toda España, formado por Pedagogos y psicólogos que actúan en la mayor parte de los medios aquí expuestos para impulsar y concienciar, a los distintos sectores de la población, de la importancia de trabajar esta materia como única medida efectiva para la prevención de los accidentes de circulación.

Igualmente, la presencia, en todas las Jefaturas Provinciales de Tráfico, de uno o varios **Coordinadores de Educación Vial** que se encargan de promover, colaborar y coordinar las actividades que sobre este tema se desarrollan en su provincia, constituye un elemento de mediación social fundamental y un apoyo constante en las directrices marcadas por el Organismo.

Se destaca, así mismo, la labor de los **Monitores de Parques Infantiles de Tráfico** que con su esfuerzo hacen llegar a la población infantil uno de los recursos didácticos más atractivos de la Educación Vial.

Respecto al macroagente que constituye el **Ministerio de Educación y Ciencia** y las competencias que en esta materia tienen **las C.C.A.A.**, es conveniente apuntar que su magnitud nos ha conducido a estudiarla por sectores siendo la capacidad de intervención de cada uno de ellos ilimitada. Por ello extendernos aquí en señalar el trascendental interés que tienen, por ejemplo, los profesores de Educación Infantil, Primaria y Secundaria sería redundante por cuanto al principio del libro ya se ha hablado ampliamente. Así mismo señalamos la labor que desempeña la **UNED**, en favor de la Educación Vial, ofertando e impartiendo cursos a profesores en activo por un lado y a otros colectivos profesionales encuadrados en el ámbito extraescolar por el otro. Los resultados de estos cursos están dando, igualmente, importantes y valiosos frutos, favoreciendo la transmisión de esta enseñanza en distintos y variados ambientes de la vida social. **Las Escuelas Universitarias de Formación del Profesorado** son, a su vez, lugares donde nos interesa hacernos llegar de forma especial ya que constituyen centros vitales de enseñanza, con un potente efecto multiplicador de enorme importancia. Las experiencias en este terreno son, también, muy positivas dando lugar a estudios, ejercicios y prácticas valiosas tanto para los propios alumnos como para la búsqueda de nuevas formas de intervención.

En relación a la mediación que ejercen o pueden ejercer **Ministerios como el de Sanidad o el de Transportes** para la Educación Vial, parece que existe un vínculo claro y directo en relación al tema sanitario puesto que **Educar es Prevenir** y, en un estado de bienestar como el nuestro, la salud está basada, principalmente, en la prevención. Pero, además, nos encontramos con programas concretos -que se aplican desde el marco estrictamente sanitario (ambulatorios, consultas de pediatría, ginecología y obstetricia, etc...)- y que tienen como misión orientar a futuros padres sobre la conveniencia de utilizar sistemas de retención infantil en el interior del vehículo. Así, tenemos que en los círculos médicos y sanitarios cada vez más se están apoyando medidas educativas para la Seguridad Vial. Incluso en la Comunidad de Castilla y

León, gracias a un acuerdo con la Junta, se ofrece, de manera gratuita en calidad de préstamo, unas sillitas homologadas a aquellos padres que lo soliciten. Desde el Ministerio de Transportes, igualmente, se está trabajando para adoptar medidas que aporten soluciones al tema del transporte en general y para el escolar en particular y mejorar así la seguridad de los viajeros.

Llegamos, así, a otro de los puntos de interés para la Educación Vial como son los **Ayuntamientos** en los que es necesario fomentar y dinamizar la participación ciudadana para **hacer de nuestras ciudades auténticos centros educadores, donde cada uno de los eslabones que la conforman apuesten por la racionalidad**. En este sentido hay que incidir en la planificación y búsqueda de estrategias de prevención, recogiendo las propuestas de los distintos colectivos de ciudadanos para realizar el diseño global de una ciudad donde el objetivo sea ir alcanzando, día a día, una mayor calidad de vida.

De todos es conocido, por otro lado, el esfuerzo que realizan muchos Ayuntamientos, a través de su **Policía Local**, para hacer llegar a todos los rincones la Educación Vial. Es preciso señalar que, en los últimos años, se ha alcanzado unos niveles de formación y cualificación específica, dentro de este Cuerpo que, unido a la media de edad, hacen que el sector goce de una imagen dinámica y acorde a las necesidades sociales del momento alejándose, con mucho, de la meramente represora. Consecuentemente vemos que es la Policía Local la que asiste, de forma masiva, a los cursos de formación psicopedagógica sobre Educación Vial que, a través de los diferentes cauces institucionales se proponen regularmente (Comunidades Autónomas, UNED, FEMP, DGT, etc...) Es, igualmente, la Policía Municipal la que muchas veces elabora los programas educativos, la que gestiona y concierta con los directores de los colegios nuevas intervenciones con los niños y la que imparte, en ocasiones, charlas y clases de Educación Vial. Pero, además, es preciso destacar la encomiable labor que la Policía está llevando a cabo, -diseñando programas puntuales y acercándose a otros colectivos como son las Asociaciones de Padres, Asociaciones de Vecinos, Institutos, Hogares de Tercera Edad, etc...- para impulsar y, en definitiva, hacer realidad lo que todos deseamos: que nuestras ciudades sean más seguras.

De todas estas actuaciones se desprende la necesidad de que, para conseguir una cierta uniformidad, en los niveles de competencia y desarrollo de la Educación Vial en el ámbito municipal habría que encontrar, entre todos los Ayuntamientos, un modelo normativo apropiado que regule las directrices básicas para la organización del plan educativo, así como las líneas generales de creación y mantenimiento de los recursos humanos y materiales imprescindibles para llevar a cabo la actividad.

Todo ello implica, evidentemente, un compromiso serio y coordinado que unifique los criterios y las directrices generales a seguir para dar respuesta a la demanda educativa y social existente en este campo. De esta forma nos encontramos ante una nueva responsabilidad de los Ayuntamientos que deberían asumir, de manera generalizada, esta nueva misión sin que esto suponga una incongruente alteración funcional de su trabajo sino, más bien, una adaptación al medio. Esta adecuación de los servicios municipales a las demandas sociales tienen un claro carácter preventivo, entendiéndose como la respuesta lógica que se desprende, con toda naturalidad, del

marco referencial de sus actuaciones concretas entre las que destacan las funciones de protección y Seguridad en el Tráfico. Visto así, parece inevitable llegar a considerar la configuración de la Policía Local como una institución educadora en la que se reconozca socialmente la labor pedagógica que es capaz de practicar en virtud de una formación específica y del conocimiento que este sector tiene del entorno. En este punto nos detenemos también en señalar el papel que el Policía Local tiene en la calle, medio natural donde su imagen adquiere pleno sentido, dado el contacto directo que se establece con los miembros de la comunidad. Es necesario que se potencie al máximo la misión de informar y orientar puntualmente a los ciudadanos, contribuyendo a corregir los comportamientos que entrañan peligrosidad.

Nuestra próxima referencia, en este cúmulo de posibilidades de actuación por parte de distintos grupos o agentes educadores, recaería en la función que tiene el **Senado** para distinguir, conocer y defender la importancia de trabajar la Educación Vial en todas las esferas y poder alcanzar así, altas cotas de Seguridad. En este sentido, la Cámara Alta recoge propuestas, estudia y analiza las nuevas necesidades que surgen en la población para ordenarlas y recogerlas en el marco legal más adecuado.

En la actualidad, la **F.E.M.P.** constituye otro de los grandes centros generadores de proyectos dirigidos a conseguir la tan debatida Seguridad Vial. Por ello, dentro del Plan Estratégico de la Comisión Interministerial de Seguridad Vial, se ha firmado un acuerdo de colaboración en el que se destacan como objetivos básicos la difusión de normas y hábitos saludables en esta materia, la formación de las Policías Locales y el intercambio de informaciones de interés y colaboración en la ejecución de determinadas competencias en materia de tráfico. A tal efecto se prevén, expresamente, actuaciones concretas en materia de: Investigación de Accidentes, Educación Vial extraescolar, fórmulas para la eliminación de tramos de concentración de accidentes urbanos, etc... De esta forma se adoptarán las medidas precisas y se ha editado ya un Manual de Educación Vial para Policía Local, respondiendo a la extensa demanda Institucional que se ha producido durante los últimos años, tanto por los propios Ayuntamientos como por las Academias de Formación de la Policía. El Manual pretende potenciar las intervenciones educativas de este Cuerpo con los distintos sectores poblacionales, como colaboradores activos de la vida social, cultural y educativa de la ciudad.

Otro de los importantes puntos a destacar es la labor que desempeña **la Iglesia** respecto a la Educación Vial. En relación a la influencia que la Iglesia ejerce como mediadora educativa en la sociedad, debemos mencionar la constante presencia de programas en los que a través de clases de religión, catequesis u homilías, se aborda el problema del fenómeno circulatorio y todo lo que hay que hacer para evitar tener o provocar un accidente. En este sentido, se observa cómo, desde este ámbito, no sólo se hacen llamamientos a la prudencia y al sentido de la responsabilidad, por medio de medidas disuasorias, como es considerar pecado conducir irresponsablemente si no que, desde hace tiempo, se aplican programas de enseñanza concretos a niños/as, adolescentes y jóvenes bajo el título «¡Qué hermoso es vivir!» o «¿Te importa la vida?»

Para concluir, en esta exposición sobre los agentes o mediadores sociales que intervienen en la Educación Vial, nos gustaría señalar que si bien hemos intentado

analizar más profundamente la función que tienen algunos de los grupos aquí expuestos, comentando muy de pasada al resto de los representados en el macro-cuadro inicial, ni unos ni otros son los únicos responsables de la Educación Vial, siendo absolutamente necesario trabajar para que no solamente ellos sino todas y cada una de las personas que conforman la población se concienten de que, en sí mismas, son objetos educativos y sujetos educadores de gran valor social para nuestro cometido.

## 2. LA EDUCACIÓN VIAL EN EL ÁMBITO MUNICIPAL

### 2.1. INTRODUCCIÓN

La Educación aparece siempre como algo inherente a la sociedad actual y por ello, como una necesidad social. Consideramos que la Educación de las personas se encuentra sujeta a influjos no sólo individuales sino también colectivos o ambientales. Por ello el desarrollo, tanto local como regional, se concibe como una integración de todos los factores activos de la comunidad al servicio de la cultura, de la calidad de vida, de la promoción social del ciudadano, de la participación democrática y del buen uso del ambiente urbano y natural.

Sabemos que la Educación cuando hace referencia a lo Social, no ha de tener limitaciones de grupos sociales, ni de edad, ni de contenidos, ya que la ciudad que se pretende ha de plantear una serie de derechos y deberes para los ciudadanos, la creación de unos hábitos de comportamiento adecuados a su medio próximo, la potenciación de una actitud y unos valores positivos y también el desarrollo de unas habilidades que les permitan un desenvolvimiento adecuado y armonizado para todos los ciudadanos. Esta llegará a conformarse como una ciudad educadora.

Desde este punto de vista, la Educación Vial ha de formar parte importante de esa Educación Social y estará presente en todos los programas de formación integral de cada municipio, ya que el respeto a los derechos de los demás y el cumplimiento de las obligaciones propias en las vías públicas han de estar presentes en la vida de una ciudad ordenada y moderna. Esta tarea habrán de plantearla, fundamentalmente, las Administraciones locales en colaboración con los Agentes Sociales.

Por tanto, en la sociedad actual, la Educación Vial ha de superar planteamientos unilaterales de educación formal. Se han de ampliar los espacios «educadores tradicionales», como la escuela y llegar a utilizar otros espacios como «la calle», donde inciden varios agentes culturales que, desde diferentes perspectivas, ejercerán su influencia educadora sobre los diferentes ámbitos o colectivos que conforman el municipio.

### 2.2. LA CIUDAD EDUCADORA

Concebimos la ciudad, como el lugar donde se desarrolla la vida, donde se produce y consume el espacio de convivencia y soledad, el lugar de los encuentros colec-

tivos y del anonimato, el espacio para el ocio y los peligros múltiples, el lugar de los sueños, ...

La ciudad, aparece como una unidad económica, política y social, multidimensional, y una aproximación a esta, exige un trabajo interprofesional e interdisciplinar entre políticos, sociólogos, pedagogos, médicos, trabajadores sociales, ... y en definitiva la interacción de cuantos participan para cambiar «el modus vivendi» de su ciudad.

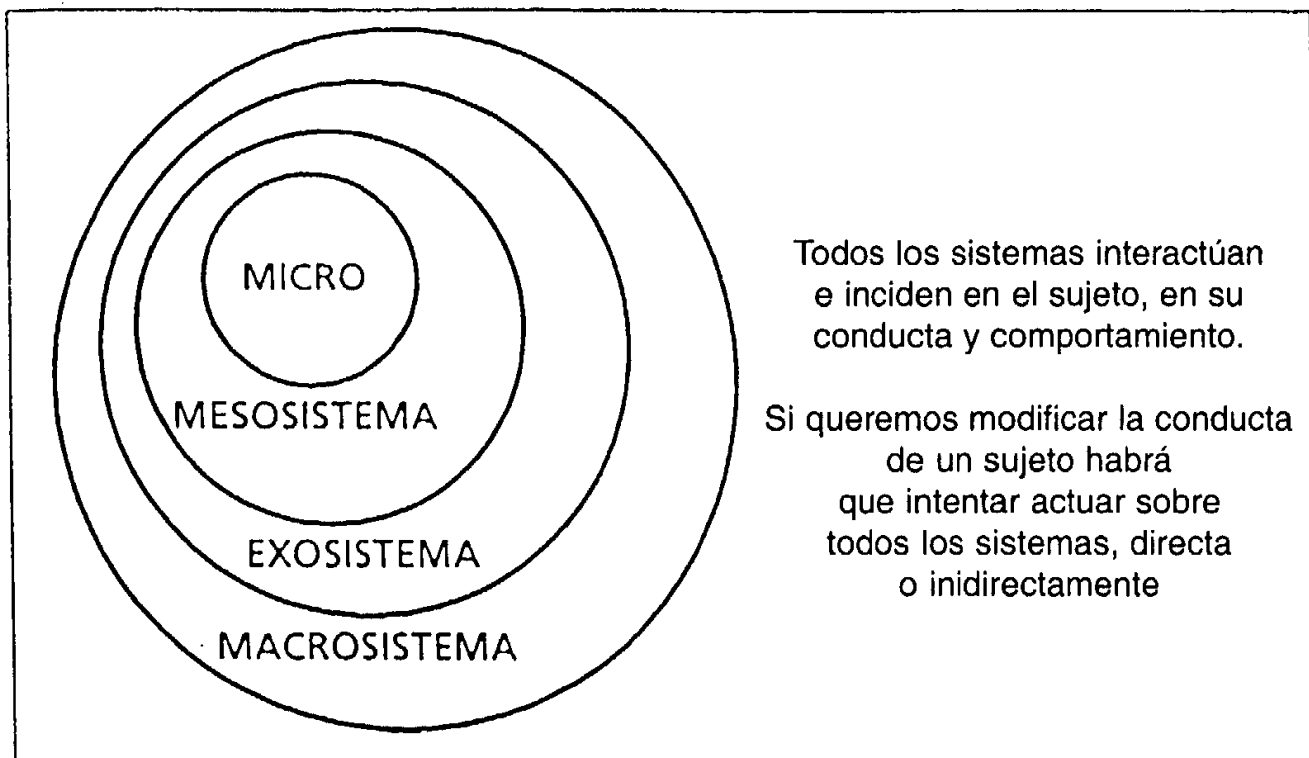
En este sentido, la voluntad educativa ha de ser expresada, por los poderes públicos o agentes sociales más motivados, con el fin de ir consiguiendo una ciudad susceptible de aportar respuestas válidas a las carencias del colectivo al que se dirigen y de ir impulsando una **educación preventiva** que permita a la ciudad ser un factor de solidaridad social y motor de desarrollo, afrontando en primer término, las acciones prioritarias en respuesta a la demanda de estas necesidades.

La ciudad educadora abarcará las dimensiones de la educación integral de sus ciudadanos: la formación intelectual, física, estética, moral, laboral, el tiempo libre, las actitudes, los valores, las normas, los hábitos, la Educación Ambiental, la Educación Vial, Educación para la Salud, ... pero siempre exigiendo un carácter abierto, flexible, dinámico y evolutivo (abierto, ya que se nutre de otros sistemas como el medio rural o la realidad de otras ciudades; dinámico, pues la ciudad está en continuo cambio, y evolutivo, ya que se adecua a la demanda y los cambios sociales de los propios ciudadanos).

Esta ciudad educadora, ha de luchar por la educación permanente, no estableciendo límites a la formación del sujeto por su edad, sexo... Según la UNESCO «la idea de educación permanente es la clave del marco de la ciudad educativa»; teniendo en cuenta que es educadora si realmente educa para la vida, en su realidad y en su entorno, preparando al individuo en su vertiente convivencial y social, para convivir en sociedad. Por esta razón, el ciudadano *aprenderá de la ciudad* y también *aprenderá la ciudad* (SUREDA Y COLOM, 1989). Este aprender de la ciudad significa, utilizar la ciudad como fuente de información, por eso consideramos que se hacen necesarios proyectos formativos, para poder adecuar los comportamientos del ciudadano a los espacios de la ciudad; así la Educación Vial se entenderá como formación de la persona para la comprensión de los comportamientos de la diversidad de usuarios de la vía y los derechos y deberes que la normativa establece para el fenómeno circulatorio (MANSO y VILAPLANA, 1994).

En este sentido, toda la necesidad pedagógica, ha de responder a unas funciones necesarias para los ciudadanos de tipo compensadora, orientadora, preventiva, informativa, asistencial y dinamizadora. Así, se transforma la cultura institucional en una cultura de calle, incidiendo en una población total y multivariada, donde de lo grupal (institución) se pasa a la formación colectiva (ciudad), y así la agencia educadora que es la ciudad, se convierte en una escuela necesaria de ciudadanía, capaz de crear unos cambios de mejora.

Por otra parte, desde una perspectiva ecológica, la ciudad ha de considerarse como un ecosistema, y por ello un sistema abierto, según el siguiente gráfico.



La comprensión del problema ambiental, necesita de unos planteamientos globales dentro del proceso educativo, en los que la ciudad y la propia sociedad sean agentes educadores: por ejemplo al considerar que desde el punto de vista de circulación y el tráfico, las ciudades están mal organizadas, sería ambientalmente educador, el limitar la circulación de los vehículos y favorecer una buena línea de transporte público. Esta perspectiva, plantea sugerencias de mejora, a través de la concienciación del ciudadano ante los problemas, reflexionando - analizando y discutiendo los mismos.

## 2.3. MUNICIPIO Y EDUCACIÓN VIAL. PROYECTOS DE INTERVENCIÓN

### 1. Municipio y Educación Vial

A tenor de la demanda sociopolítica y educativa de las instituciones democráticas (la diversidad de Asociaciones, los Municipios, las Comunidades Autónomas, ...), la sociedad se ha ido haciendo eco de las necesidades de mejora de calidad de vida de los ciudadanos que votan, y a quienes tiene el derecho de representar y atender, tratando de utilizar a la Educación como un verdadero instrumento de igualdad, de compensación y posible mejora de la vida social y colectiva, sobre todo mediante actuaciones precisas y concretas sobre el ámbito escolar y social (aunque no en todos los aspectos). Es inevitable el considerar al municipio (fenómeno urbano) como un elemento claramente educativo, como expresión de apertura a las relaciones entre sociedad y educación formal y otra educación (escuela de la calle, Sociedad Pedagógica,

Ciudad Educadora, ...) que se da fuera del ámbito propiamente escolar (Educación no formal).

En este sentido coincidimos con diferentes autores (*COLOM, 1984*), al considerar a la Educación demasiado importante, para dejarla solamente en manos de la escuela, constatando que ésta, además, ha de estar abierta a la sociedad, para aprovechar al máximo sus posibilidades educativas. La ciudad también educa, la ciudad se convierte en un agente educador, y el municipio debe concebirse como una sociedad educadora total, como lugar de intercambios culturales, como escuela de civismo, de democracia, de solidaridad y de participación.

A partir de estas premisas, si la ciudad y el municipio son educadores, deben afectar e implicar a todos los ciudadanos como elementos integrantes de los mismos, ya que la Educación no puede ni debe ser una actividad aislada (informe de la UNESCO), ni tampoco sectorial (algunos privilegiados), ni limita a unos tiempos o lugares (Escuela). Por eso la Escuela no debe ser el «centro único» del saber y de la ciencia del aprender, sino que será el taller, el lugar de síntesis de las informaciones recibidas del entorno (*CARBONEL, 1983*).

Desde esta perspectiva, consideramos que los Municipios, a través de sus Ayuntamientos deben ser los mediadores y los animadores, los que deben poner los recursos del municipio al servicio de la colectividad para lograr que la ciudad sea verdaderamente educadora (*ALFIERI, F. 1981*). Es cierto que legalmente los municipios tienen marcadas una serie de obligaciones, servicios o prestaciones mínimas para con sus ciudadanos: vigilancia, limpieza, planes urbanísticos, conservación, jardines, ... a lo que intentan dar respuesta desde las diferentes concejalías de urbanismo, cultura, educación, sanidad, deporte, ...

Consideramos, así mismo, que las tareas de los Ayuntamientos, deberían centrarse, a nivel de Educación en:

1. Promover la participación ciudadana en la educación poniendo en funcionamiento real los Consejos Escolares Municipales, que derivarían en la expresión local de la planificación democrática.
2. Lograr una escuela que integre a todos y se integre en el medio social y natural.
3. Convertir la escuela en Centros de Vida Cultural, para toda la población, donde las instalaciones estén al servicio de todos, fuera del horario escolar.
4. Procurar que la ciudad se convierta en un espacio educativo amplio (Ciudad Educadora).

Todo esto, nos hace pensar que la intervención educativa municipal, debe incidir de forma globalizadora sobre la totalidad de municipio, sus necesidades y sobre el propio entorno municipal. Consideramos por tanto que la Educación Vial ha de estar inmersa, no solamente en los Programas Escolares del Sistema Educativo, sino también dentro de los Planes Educativos de cualquier Ayuntamiento.

La ciudad, cada vez más, está inmersa en una problemática generada por el tráfico, donde se encuentran implicados todos los ciudadanos en diferentes modalidades

de usuarios: peatones, conductores, viajero, su medio ambiente (contaminación, ruidos, reducción de espacios, ...), y puesto que, si entre todos se ha generado el «tema-problema» del tráfico, como síntoma de progreso, entre todos tendremos que aportar los «temas-soluciones».

Una vez más la Educación Vial, como Educación que es, está empezando a aportar soluciones a un problema que existe con nosotros desde hace varios lustros lamentablemente. Si bien, hemos constatado que se ha introducido tímidamente en el Sistema Educativo, como Eje Transversal, no lo ha hecho en muchos Ayuntamientos que siguen ignorando las posibilidades reales que puede aportar la Educación Vial de sus ciudadanos, para la mejora de la Seguridad Vial y las posibilidades de acudir a ella como posible solución a las situaciones problemáticas generadas por el tráfico en interacción con los usuarios de la vía y el medio ambiente.

La constatación de la realidad vial está llevando a los Ayuntamientos a tomar conciencia del enorme problema que se les avecina con el incremento del parque automovilístico, pero no terminan de ser conscientes de que el tema de la Seguridad Vial aparece como una tarea y responsabilidad de todos, ya que todos lo hemos generado y todos lo estamos padeciendo. Por esta razón se plantea la conveniencia de elaborar Proyectos de Intervención, acordes a las necesidades peculiares de cada ciudad y tendentes a una mejora del tráfico, de la calidad de vida, de la convivencia, de la mejora del entorno, de la Seguridad Vial de cada sujeto y de la propia ciudad.

Algunos Ayuntamientos han iniciado actividades educativas, como solución racional y práctica a todo lo que conlleva el tráfico en la ciudad: actividades en centros escolares, asociaciones varias, formación de Policías, cursos para profesores a través de los IMEs, jornadas o campañas especiales para diferentes colectivos, centrados sobre todo en el ámbito escolar, quizás, más preocupados porque «algo hay que hacer» que por el «hacer bien», en base a realizar diseños, que partiendo de las necesidades reales de los diferentes colectivos y del propio Ayuntamiento, se puedan concretar en un verdadero y serio Proyecto de Intervención para la mejora de la Seguridad Vial.

## **2.4. LOS PROBLEMAS DE INTERVENCIÓN SOCIOEDUCATIVA VIAL EN EL ÁMBITO DEL MUNICIPIO**

Hemos constatado y así lo queremos resaltar que la intervención socioeducativa, en el campo de la Seguridad Vial, suele encontrarse con algunos inconvenientes que pueden confundir el interés por el objetivo de la misma, que no es otro que la reducción de los accidentes y sus secuelas, la mejora de las relaciones personales y del impacto medioambiental.

En primer lugar, el interés que el producto «Seguridad» puede tener para los usuarios del tráfico (*CARBONELL, 1995*), ya que en algunas ocasiones no aparece como una necesidad, y si no lo es, difícilmente se buscará lo que no se desea. Por el

contrario, podemos observar cómo se enfatizan elementos de riesgo en la conducción, colocándolos como «deseables» y asociándolos a unos determinados «estilos de vida», en muchos casos, extremadamente peligrosos para los jóvenes.

En segundo lugar, la necesidad de delimitar el objeto de la intervención, por la importancia que reviste la distinción entre las necesidades y las demandas sociales ya que pudiera confundirse con las causas que las producen, así como tener presente la diversidad de colectivos a los que se dirige dicha intervención. (*MANSO y CASTAÑO, 1995*).

Y finalmente la forma de tratar y evaluar las necesidades de la Intervención Socio-educativa. Una intervención resulta eficaz si alcanza los objetivos para los que fue propuesta, pero no siempre es fácil observar los cambios actitudinales de los sujetos implicados en el proceso de intervención. Se hace necesario buscar la consolidación de una conducta y un comportamiento a medio y largo plazo, partiendo del estudio de «valores sociales» de cada grupo en particular y a nivel general; diseñando, posteriormente, una estrategia educativa que en algunos casos introduzca la sanción, la vigilancia y el control. Será de gran ayuda utilizar la investigación, de forma rigurosa, como instrumento para traducir los hechos reales a hechos científicos (*CAMPANERO, 1991*), utilizando para ello unas técnicas adecuadas de recogida de información, análisis de necesidades y evaluación.

De igual modo, hemos de considerar también que a la hora de valorar la intervención, como positiva, se ha de tener en cuenta que se ha actuado también sobre la probabilidad de conflictos y que éstos hayan resultado útiles para reducir los accidentes. Así pues, para poder atender a la satisfacción de necesidades (demanda), habrá que comenzar, obviamente, por la identificación clara de estas necesidades, partiendo de la realidad vial, acudiendo a la Sociología Empírica, para poder satisfacer científica, pedagógica y prácticamente la demanda de las necesidades, a través de los medios y métodos especializados de la investigación - acción socio-pedagógica.

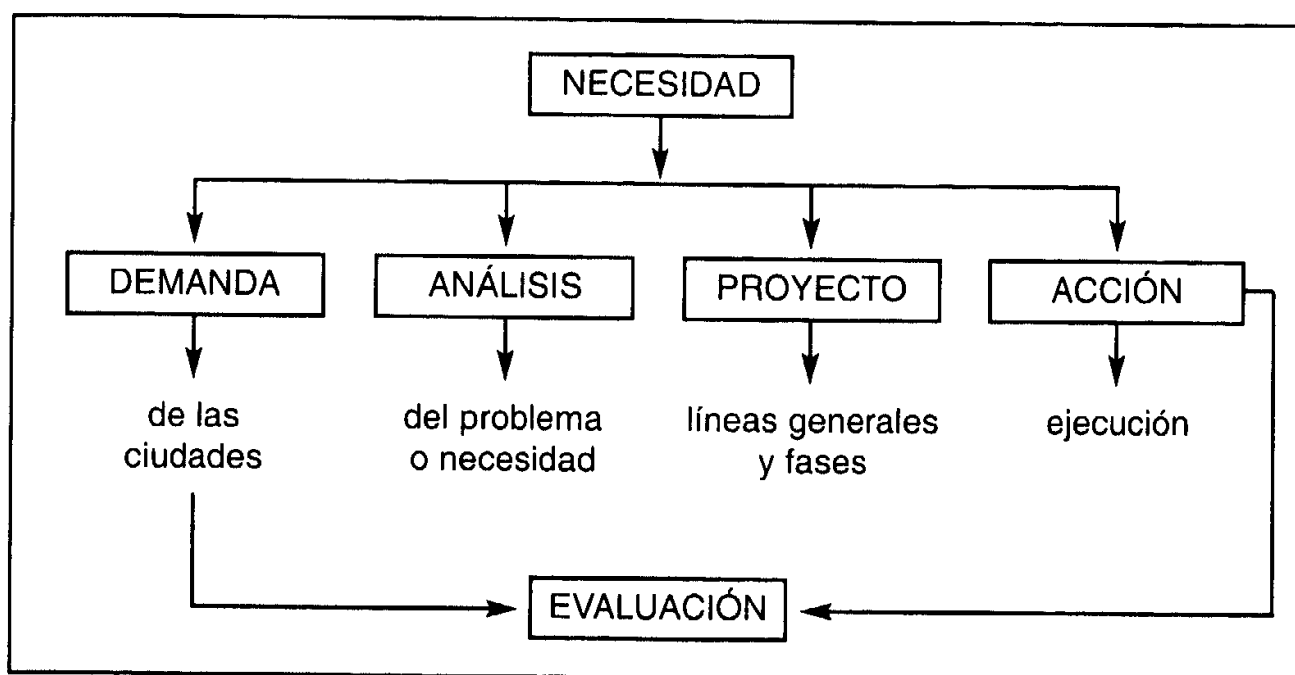
Aplicar el método más adecuado para el tratamiento de las necesidades supone que habrá que poner especial cuidado en el diseño y la planificación de la acción mediante un enfoque global y sistémico, con coherencia interna en todas y cada una de las fases del *modelo* (*MANSO, 1993*), realizado por un profesional que diseñe la intervención y que encuentre acciones y soluciones, o lo innecesario, de la propia actuación. De igual modo, hay que reclamar la coherencia y especificación de funciones de los elementos que compongan el grupo de acción, o equipo dinamizador del Proyecto como verdadero motor de los colectivos municipales implicados y comprometidos.

## **2.5. EL ANÁLISIS DE LAS NECESIDADES VIALES MUNICIPALES**

Dentro de las fases de diseño de un proceso de intervención sistémica, la anámnisis genérica de la situación y el propio análisis de la misma, ha de ser el punto de

partida básico y fundamental para poder realizar una adecuada y correcta detección y evaluación inicial de las necesidades o demandas, que plantea el municipio en un ambiente determinado y al que se desea modificar o mejorar. (RUBIO y VARAS, 1997).

Los principales objetivos de esta fase, se han de centrar en favorecer la posibilidad de descubrir o perfilar los problemas o necesidades que generan la inseguridad o el accidente vial, analizándolo bien para comprenderlo y tratar de comprenderlo para poder aportar las posibles soluciones. Así se ocasionaría la mejora del entorno vial, la calidad de vida de los usuarios y del medio ambiente circundante.



*Proceso General, previo a una intervención educativa bien planificada*

A partir de la recogida detallada de la información, también es preciso diferenciar con claridad y determinar si es o no necesaria la intervención. De igual modo, es necesario determinar y fijar los objetivos, bien definidos y operativos, y fijar las estrategias, recursos, metodologías y medio más adecuados a la demanda y al análisis de la situación que se pretende mejorar con la acción.

Igualmente se hace necesario diseñar el campo de la acción o implementación más adecuada al problema y también realizar una evaluación, que contemple todo el proceso y los resultados alcanzados: una evaluación procesual, continua, formativa y sumativa en la que intervenga el mayor número posible de los colectivos implicados.

En definitiva, estos grandes objetivos planteados, no son, ni más ni menos, que las denominadas fases generales de un proyecto razonado y con base científica de intervención, deduciéndose que la intervención nunca puede o debe realizarse al azar, sin una mínima planificación sistemática (KAUFMAN, 1988) y además que debe ser realizada por un grupo de personas cualificadas para ello. Una buena interven-

ción, será aquella que siempre se ajuste a un modelo científico y que se adapte, a la demanda de las necesidades o problemas.

Las características generales, a tener en cuenta a la hora de realizar un Análisis de Necesidades Sociales (*PÉREZ CAMPANERO, 1991*), se concretarán en:

1. Un estudio sistemático, previo a la intervención.
2. Un esfuerzo para identificar y comprender el problema.
3. Un análisis de diferenciación entre el dónde estamos y dónde deberíamos estar.
4. El establecer la importancia del problema, en relación con otros.
5. La utilización de los datos que nos aporta la propia realidad y las personas inmersas en ese medio.
6. Que es provisional y nunca definitivo ni completo.
7. Que es la adquisición de datos o informes (cuantos más mejor) para poder generar la toma de decisiones y posibles soluciones.

Como hemos reflejado anteriormente, el proceso siempre ha de seguir las fases de momentos lógicos y diseñados. De ahí que siempre hay que partir de un Análisis de Necesidades, y terminar con una Evaluación, que comprenda todas y cada una de las fases del proyecto.

A continuación, vamos a establecer un planteamiento general que nos permita encuadrar y comprender mejor estas metodologías de intervención a través del denominado PROYECTO ALCOY, experimentando, dentro de la intervención en el ámbito municipal, desde la perspectiva y aportación de la Educación Vial, para la posible mejora de la Educación (toma de responsabilidades), la calidad de vida (de personas y del medio ambiente) y la Seguridad Vial del colectivo de la ciudadanía.

## **El Proyecto Alcoy**

Podemos ubicar este Proyecto de Intervención Socioeducativa dentro de las estrategias de dinamización social y del marketing social. Con el mismo se pretende motivar a los diferentes colectivos sociales que componen una municipio a favor de los comportamientos viales seguros, y en definitiva, en la mejora de la Seguridad Vial Municipal, a la vez que plantear este Proyecto como un paradigma de intervención socio-educativa-vial para el ámbito de los municipios.

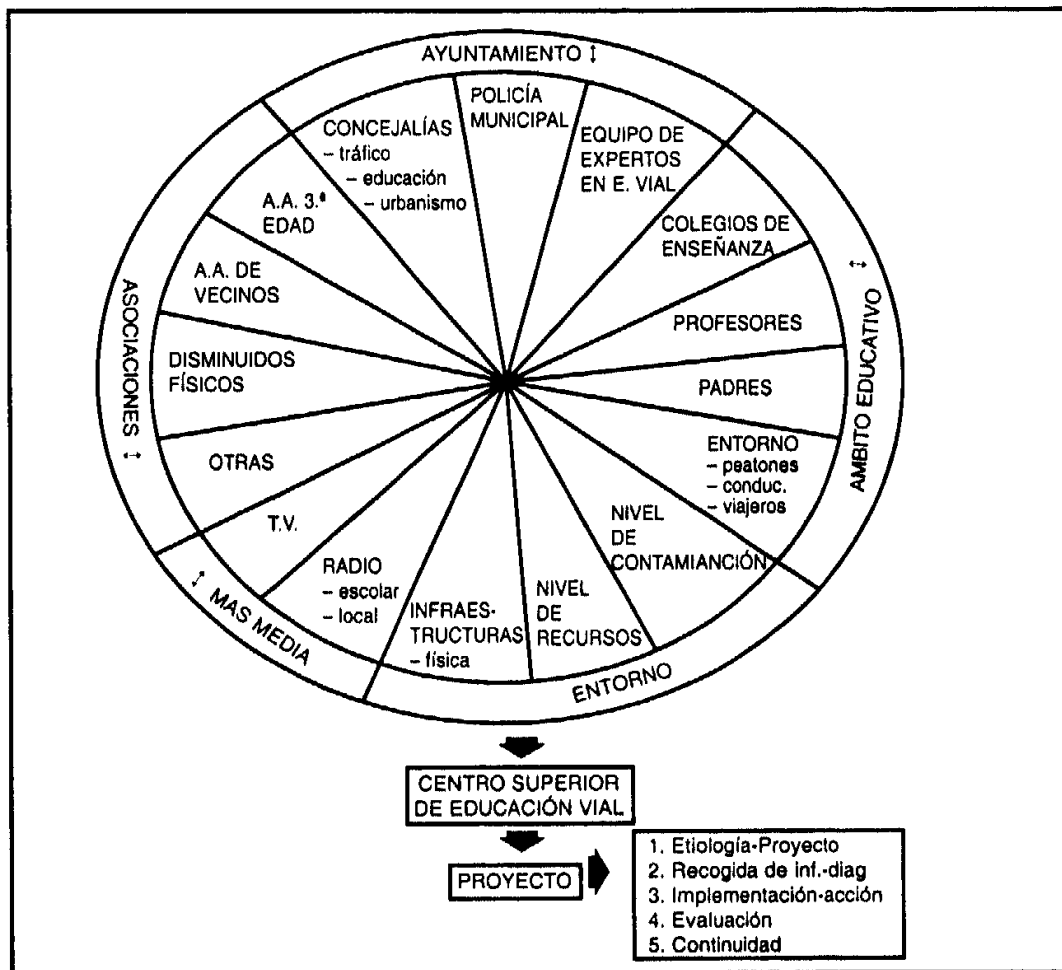
A través de su Ayuntamiento, las Asociaciones de Vecinos plantearon la necesidad de desarrollar un programa de acción sobre las personas la infraestructura viaria de la ciudad, para paliar los efectos de la accidentalidad y sobre todo el poder establecer una distribución equitativa de los, cada vez mas escasos, espacios viales. Esta iniciativa municipal fue acogida con gran interés del a Dirección General de Tráfico, especialmente a la hora de codificar las demandas de las Asociaciones, y encargándose del diseño del Proyectos, y de la coordinación de todos los colectivos agentes - actores ciudadanos.

La metodología seguida se centró, a nivel teórico, en las corrientes modernas de Desarrollo Comunitario y en el enfoque sistémico de la Teoría General de Sistemas. Estas metodologías suponen un tratamiento de la realidad y de los problemas existentes, a través de un análisis (pre-test de cada uno de los microsistemas (ámbitos o sectores) intervinientes, que dan forma al macrosistema, influyen y cambian el macrosistema o sistema general de acción, estableciéndose un feed-back continuo entre cada sector y el todo o ciudad (pos-test).

### Fases del Proyecto:

#### 1. Fase de Recogida de información.

Las necesidades de detectar la problemática vial en los diferentes colectivos implicados en la ciudad (entorno, asociaciones de vecinos, tercera edad, escolares, mass-media, transportes, ...), conocer la importancia de las conductas y hábitos de comportamiento vial de los ciudadanos, así como conocer el tipo de ciudad que se deseaba -peatonal, para los automóviles, o ciudad mixta- y también el poder sectorizar y delimitar las zonas de riesgo en el tráfico de la ciudad, para buscar las causas y



*Enfoque sistémico para la acción educativa. Ámbitos municipales participantes en el Proyecto*

establecer las estrategias oportunas, obligó al equipo de trabajo a diseñar varios instrumentos de recogida de información, en función del objeto de observación: ciudadanos en general o población escolar.

Por una parte, se realizó una investigación sociológica, a partir, de una muestra de 500 sujetos, representantes de los diferentes colectivos ciudadanos. Se estableció el diseño, la recogida de información matriz de datos, el análisis y la valoración para un informe posterior.

Asimismo, se desarrolló una investigación escolar, basada en un cuestionario de conocimientos y actitudes, cumplimentado por el universo de escolares. Posteriormente, se seleccionaría una muestra de cuatro colegios, como grupo experimental y dos más como control.

La recogida de información se desarrolló también a partir de las reuniones directas del equipo de trabajo con diferentes representantes, tanto del Ayuntamiento como de otros sectores municipales tales como las Asociaciones, la Tercera Edad, los Colegios, etc. que realizaron, asimismo, distintos estudios sobre barreras, urbanismo, señalización y transporte en la ciudad.

## 2. Fase de Concienciación-Motivación.

A partir del conocimiento previo sobre la ciudad, y de la demanda ciudadana, se diseñaron programas que permitieron conocer a todos los ciudadanos el contenido del Proyecto Alcoy. Se divulgó el concurso para elegir la «mascota» que identificaría las acciones de este Proyecto, en el que se eligió la denominada SENYALÍN. Se editaron calendarios, dípticos, folletos, pegatinas de consejos y cartas. También se desarrollaron cursos formativos para profesores-as y charlas-coloquio en las Asociaciones. Todos tenían que ser agentes y no pacientes. El ciudadano como verdadero protagonista de la acción. Esto implica estar bien informado y motivado.

## 3. Fase de Acción-Implementación

Esta fase es considerada de una gran importancia, pues pretende llevar al terreno de lo práctico los planteamientos de la intervención socio-educativo-vial planeados. A partir del conocimiento de las necesidades viales, obtenidas en la recogida de información y del conocimiento de los problemas viales de los distintos ámbitos de la ciudad, se hacía necesario programar acciones concretas y generales para actuar unas veces de forma individual y otras de forma global, pero siempre bajo un enfoque sistémico, ya que las acciones aisladas, en poco podrán mejorar la situación, a la vez que sabemos que la Seguridad Vial es competencia y tarea de todos los ciudadanos.

Por tanto, la intervención se planificó en función a las necesidades reales, a la demanda y a las características de cada ámbito municipal, pretendiendo:

- Generar procesos de dinamización que mejorarán la Seguridad Vial del Municipio y
- Poner en marcha las acciones diseñadas para cada ámbito o sector municipal.

En esta fase se diseñaron, realizaron y evaluaron las denominadas «Semanas de Intervención», que pretendieron implicar a todos los colectivos de la ciudad en general y a cada uno de los ámbitos en particular: Policía Local, Peatones, Conductores, Ciclomotoristas, Transportes Públicos, el Tráfico y el Medio Ambiente y, por último, la Semana dedicada a todos los colectivos o Semana Resumen.

SEMANA	LOS DESTINATARIOS	TEMPORALIZACIÓN
1	Policía Local	4 - 10 de Febrero.
2	Los peatones.	18 - 22 de Febrero.
3	Los conductores.	4 - 10 de Marzo.
4	Los ciclomotoristas.	18 - 23 de Marzo.
5	Los transportes públicos.	6 - 10 de Mayo.
6	El tráfico - Medio ambiente.	27 - 31 de Mayo.
7	Todos los colectivos.	16 - 22 de Diciembre.

La creación de diferentes recursos didácticos como carteles, pegatinas y folletos diseñados para cada semana fue completada con la edición de veintidós programas de radio, que apoyaban y reforzaban todas las acciones realizadas en cada una de las Semanas, contando con la presencia directa de personas significativas para cada colectivo.

#### 4. Fase de Evaluación

Como proceso de intervención dinamizadora y teniendo en cuenta las distintas fases, se efectuó una evaluación continua y formativa a lo largo de cinco años. Permitted analizar y mejorar cada actividad desarrollada en cada una de las fases, y recoger las iniciativas de mejora que cada colectivo, implicado en el proceso, aportaba para la mejora del Proyecto Alcoy, permitiendo de esta forma el diseño, aplicación y evaluación de «Planes experimentales de acción socioeducativo-vial» que contarán con apoyos autonómicos o estatales, de la Federación Española de Municipios y Provincias, de la Diputación o incluso de la C.E.E.

La valoración global fue muy positiva: a nivel de concienciación social, de mejora de la convivencia, del respeto de valores y derechos viales, de mejora en la contaminación acústica y ambiental, de mayor peatonalización, mayor implicación de padres en el proceso de enseñanza-aprendizaje de Educación Vial de sus hijos, de mejor conocimiento de la Ley de Seguridad Vial, de las consecuencias del uso-abuso del alcohol y drogas en la conducción, de la discriminación de los accidentes de circulación ..., y en definitiva, la coherencia interna de todas las fases del Proyecto.

#### 5. Fase de Continuidad

Teniendo en cuenta que el fenómeno circulatorio es un problema constante y cambiante que tanto los colectivos de ciudadanos como el Ayuntamiento, han asumi-

do conscientemente la necesidad de mejorar el tráfico, decidieron continuar trabajando para mejorar la Seguridad Vial Municipal, en una fase que se denomina CONTINUIDAD. Esta fase ha permitido diseñar programas de acción más complejos, dirigidos a colectivos más concretos y también para otros que no habían participado anteriormente (*D.G.T., 1993, MANSO, V y VILAPLANA, A, 1994*).

Este proyecto que hemos presentado, como la primera experiencia de este tipo en España, pretende ser el comienzo de una acción conjunta entre el Estado y los Municipios, animando a que éstos incorporen dentro de sus planes urbanísticos proyectos similares a éste, que contribuyan a mejorar la problemática vial. Parece claro que una adecuada Información, Formación y Educación Vial pueden constituir la base de la conciencia y responsabilidad ciudadana que mejore los comportamientos viales partiendo de la actitud positiva de cada sujeto o colectivo municipal, que ponga de relieve el interés de la Administración por solucionar, de forma lógica, a través de la Educación, el difícil problema que suponen el fenómeno circulatorio y los accidentes de tráfico. El objetivo actual es poder extrapolar los logros conseguidos, a otros municipios interesados, con las debidas adaptaciones.

Consideramos que el fenómeno cultural del tráfico, como hecho social, ha de seguir siendo sinónimo de progreso, permitiendo que la sociedad y el entorno inmediato establezcan una interacción real y facilitando una colaboración activa de las Instituciones con los colectivos de usuarios de las vías públicas, basada en una responsabilidad compartida que mediante actuaciones similares a las planteadas en el «Proyecto Alcoy» incrementen los niveles de la Seguridad Vial.

### 3. LOS PADRES Y LA EDUCACIÓN VIAL

#### JUSTIFICACIÓN

Cada Sociedad entraña no sólo una forma de vida, sino una manera de interpretar al hombre y su perfeccionamiento, lo que significa un concepto de educación.

La sociedad actual exige unos planteamientos educativos acordes con el constante cambio tecnológico, la influencia de los nuevos planteamientos políticos y la influencia de los medios de comunicación ... no debemos olvidar que la planificación y renovación educativa se justifica por motivos políticos-económicos.

Dentro de esta línea de modificación y reformas educativas, uno de los agentes educativos esenciales del niño, la familia, ha cobrado un alto nivel de participación, ya no sólo porque dentro de cada centro escolar existan las asociaciones de padres (APAS) sino porque "su peso" a la hora de la toma de decisiones se ha visto favorecido de manera notable en la ordenación del sistema educativo, siendo en la actualidad un órgano de toma de decisiones.

Este peso ha ido quedando reflejado en nuestra legislación, cítese por ejemplo:

- La Ley General de Educación de 1970 ya contempla el deber y el derecho de las familias a educar a sus hijos, el derecho a ser informados del proceso educativo de sus hijos así como de beneficiarse de programas de educación familiar.
- La Constitución (1978) en el artículo 27.7 de la Constitución reconoce que padres, profesores y alumnos participan en el control/gestión de los centros.
- Por su parte, tanto la CODE como la LOPEGCE contempla su participación en el Consejo Escolar, en las Asociaciones de Padres de Alumnos (APAs), en la elaboración de las finalidades educativas, y en su colaboración en estrategias para alcanzarlas así como también en la evaluación.

Sin embargo, al constatar la realidad, observamos que la familia es el sector de la comunidad educativa que *menos* participa en las actuaciones del centro, quizás por falta de tiempo, o porque no exista conciencia de grupo, sino una preocupación por su hijo como individuo y no por la clase como colectivo.

A pesar de esta realidad nosotros consideramos que la FAMILIA es una INSTITUCIÓN EDUCADORA, ya que es en el seno familiar donde el niño va a realizar los aprendizajes básicos.

La familia funciona como un **SISTEMA** de influencias recíprocas, que van influyendo en aspectos tales como el autoconcepto, el autocontrol, el apego ... de cada uno de sus miembros.

A pesar de los cambios sufridos en la estructura interna de la institución familiar, la familia seguirá siendo una institución insustituible para el desarrollo afectivo en los primeros aprendizajes del niño. Su papel no sólo es fundamental sino **ESENCIAL**.

## **FUNCIONES DE LA FAMILIA**

Siguiendo a diferentes autores (Caparrós, González Faraco ...) podemos establecer una triple vertiente funcional:

- a) Funciones para cada uno de los **individuos**.
  - Socialización.
  - Transmisora de normas:
    - Principio represivo: lo conveniente frente a lo deseado.
    - Conflicto generacional: sus padres representan para el hijo las normas de conducta.
- b) Funciones para **consigo misma**:
  - Punto de unión entre el individuo y la sociedad.
  - Permanece como sistema e institución.
- c) Funciones para con la **sociedad**.
  - Mantiene la estructura social.
  - Asegura la transmisión de cultura social y de las primeras técnicas para vivir en grupo.
  - Sostiene a miembros no productivos de la sociedad.
  - Cuida a los menos dotados.
  - Garantiza la socialización de las nuevas generaciones.

Ahora bien, como ya hemos señalado en la introducción, la familia ha ido evolucionando y modificándose, conllevando a un descenso de sus funciones, hoy podríamos englobarlas en dos:

1. La función educativa afectiva.
2. La función socializadora.

### **1. Educación afectiva:**

Una buena parte de sus funciones educativas tradicionales (religiosas, económicas, de control social ...) han sido transferidas a la sociedad, pero no en lo que se refiere a la educación afectiva (apoyo, autoconfianza, autocontrol ...).

El estilo de crianza va a determinar en gran medida el desarrollo de su autoconcepto y de su autoestima, se potencia una autoestima positiva cuando las relaciones familiares están basadas en:

- Aceptar al niño tal y como es.
- Demostrarle constantemente afecto.
- Mantener normas claras de disciplina, razonadas, flexibles.
- Proporcionar castigos no coercitivos.
- Escuchar a los hijos: sus razones, motivos, ...

## 2. Función socializadora:

La familia es el primer agente socializador (socialización primaria) gracias al cual el niño va interiorizando valores, conductas, actitudes, formando su personalidad.

La rigidez de la familia y la falta de participación igualitaria de los miembros conduce a conductas conflictivas, por el contrario las estructuras más flexibles y la autoridad compartida, tienden a favorecer la autonomía de los hijos, por consiguiente vemos que existen una serie de variables que van a influir en la familia y que va a dar como resultado un tipo u otro de personalidades.

Entre las variables destacamos fundamentalmente:

- La edad de los padres.
- El nivel socio-económico y cultural.
- Estilos de crianza (autoritario, demócrata ...).
- Ambiente familiar.
- Estructura (reducida, numerosa ...).

Estilos de crianza	Control	Comunicación	Exigencia Madurez.	Afecto	CARACTERÍSTICAS DE SUS NIÑOS
<b>Autoritarios</b>	↑	↓	↑	↓	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Obedientes, ordenados, poco aprensivos, tímidos, poco tenaces para conseguir metas.</li> <li>• Pobre interiorización de valores.</li> <li>• Poco espontáneos, poco alegres, aprensivos, infelices, irritables y vulnerables a las tensiones.</li> </ul>
<b>Permisivos</b>	↓	↑	↓	↑	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Problemas para controlar impulsos, dificultad en asumir responsabilidades, inmaduros.</li> <li>• Bajos niveles de autoestima.</li> <li>• Más alegres y vitales que los anteriores.</li> </ul>
<b>Demócratas</b>	↑	↑	↑	↑	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alto nivel de autocontrol y autoestima</li> <li>• Alto nivel para enfrentarse a situaciones nuevas con confianza y persistencia.</li> <li>• Muy interactivos, independientes, cariñosos.</li> <li>• Valores morales interiorizados.</li> </ul>

Estructura familiar	Educación Familiar
Familia numerosa	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Proceso de socialización intenso.</li> <li>• Alta interacción entre sus miembros.</li> <li>• El grupo prima sobre el individuo</li> <li>• Su estructura en torno a cierta conciencia familiar.</li> <li>• Funciones y roles muy diferenciados entre sus miembros.</li> <li>• Disciplina basada en reglas imperiosas y muy explícitas.</li> </ul>
Familia reducida	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Intenso contacto con los adultos lo que propicia: poca socialización, mucha madurez.</li> <li>• Actitud interpersonal más creativa y democrática.</li> <li>• Tendencia a proyecta y planificar.</li> <li>• Intensa paternidad. Ambición en el futuro de sus hijos.</li> <li>• Ambivalencia emocional del padre ante el hijo: exige / protege.</li> </ul>

## INFLUENCIA DE LA FAMILIA EN LA ESCUELA

La influencia que las familias ejercen en la vida escolar de los niños es muy notable, tanto en los comportamientos como en el rendimiento escolar ya que la familia:

- Configura la personalidad: cuando el niño llega a la escuela trae un bagaje de personalidad, ya que las tempranas influencias familiares son las más motivantes y persistentes y de ellas dependerá mucho el desarrollo emocional y mental de niño al que la escuela debe contribuir.
- Configura códigos lingüísticos a los niños: algunos autores señalan que el fracaso escolar está relacionado con la diferencia de códigos lingüísticos existentes entre el maestro y el niño.

Globerson destaca que el uso de un código reducido propio de las familias especialmente de la clase baja, apenas fomentan los aprendizajes escolares posteriores, y además no emplea estrategias de distanciamiento, favorecedoras del pensamiento representacional.

- Actitud de los padres ante el rendimiento escolar: parece demostrado que más que el nivel económico es la actitud de los padres ante los estudios, lo que más influye en el éxito escolar, así, más que por razones socioeconómicas, el fracaso o éxito académico se relaciona con razones de índole cultural de los padres, en concreto, el nivel de las expectativas que los padres tienen respecto a los hijos y que estos introyectan y asumen.

En general, el nivel sociocultural de los padres como el estilo familiar van a influir en el comportamiento escolar del niño. Este será más aceptable cuanto más seme-

jante y acorde sean las ideas educativas y las pautas de conducta de la escuela y la familia. El choque entre normas, valores y pautas diferentes provoca una discontinuidad que suele traducirse en problemas conductuales.

## **COLABORACIÓN FAMILIA / ESCUELA**

Como vemos la colaboración, relación y coordinación entre la escuela y las familias son esenciales para proporcionar una educación coherente y armónica al alumno.

Así ante la pregunta ¿POR QUÉ COLABORAR? Las respuestas son más que evidentes:

- La familia y contexto escolar comparte en tener un componente educativo: transmisión de valores, de conocimientos y saberes, hábitos de convivencia ...
- Los padres son los primeros y más importantes educadores de sus hijos, fundamentalmente porque durante la primera etapa de su vida, los padres son los MODELOS de sus hijos.
- Cuando entre la escuela y la familia se instaura un buen programa para padres, se observa que estos tienen un buen resultado.
- Sirven de apoyo para trabajar de forma individual aquellos aspectos que por el ritmo de aprendizaje de cada niño pueden no progresar de forma adecuada.

Entre las estrategias de participación que podemos emplear para favorecer esta colaboración, podemos destacar:

1. Las escuelas de padres.
2. Asambleas de clase.
3. Actividades extraescolares.
4. Talleres.
5. Participación en el aula.
6. Plan de acción tutorial: individual y en grupo.
7. Evaluación: del propio hijo, del programa educativo desarrollado y de los logros alcanzados o no.
8. Asociaciones de padres de alumnos.
9. Educación familiar.
10. Formación de formadores: padres formadores de padres.
11. Consejo escolar: definido en la LODE (1985).

## **CÓMO PUEDEN LOS PADRES COLABORAR EN CADA ETAPA EDUCATIVA**

Como es lógico, las necesidades educativas de los alumnos varían a lo largo de su escolaridad, por lo que la relación familia / escuela debe ir cambiando al mismo tiempo.

A continuación vamos a exponer de forma general, cómo entendemos nosotros la colaboración de los padres en cada una de las ETAPAS EDUCATIVAS.

### **(a) Educación infantil**

El objetivo general de esta etapa será sobre todo el desarrollo personal del niño y la adaptación a la escuela.

La relación familia / escuela es importante para los profesores, porque conocerán más al niño y para los padres porque adquirirán estrategias educativas.

#### Formas de relación

- Información.
- Formación a través de las APAS, Consejo Escolar ...
- Colaboración con el centro: gestión del centro, talleres, actividades extraescolares ...

#### Recomendaciones

- Facilitar la evaluación inicial del alumno en su ingreso al centro.
- Unir los esfuerzos familiares a los del centro, para conseguir una verdadera integración social y escolar.
- Coordinar esfuerzos para atender mejor las necesidades específicas de cada alumno.

### **(b) Educación Primaria**

No debemos olvidar que esta etapa es esencial para el niño, sin embargo observamos que debido a la mayor autonomía del niño suele darse un relajamiento de las relaciones entre padres y profesores, lo que puede repercutir negativamente.

La colaboración sigue siendo muy importante, pero debe planificarse, centrándose sobre todo:

1. Refuerzo educativo: en aquellas áreas en las que el niño presente alguna dificultad.
2. Programas de integración socio/cultural.

### **(c) Educación Secundaria**

Respecto a esta etapa debemos resaltar los cambios físicos y psicológicos que tienen lugar en la adolescencia y que con frecuencia son motivo de conflictos generacionales y tensiones con la familia.

Por otra parte, suele ser frecuente el fracaso escolar o descenso en el rendimiento académico en alumnos que hasta el momento habían ido progresando adecuadamente; por eso, consideramos que esta etapa es clave, y la participación y colaboración con la ESCUELA deben ser constantes y permanentes.

El R.D 696/1995, de 28 de abril, regula que su escolarización sea en centros ordinarios, que preferentemente podrán atender determinadas necesidades cuando precisen especiales medios humanos o materiales.

La colaboración será esencial con el tutor y especialistas de apoyo, sobre todo respecto al refuerzo educativo.

La colaboración deberá centrarse en:

1. Búsqueda de ayudas institucionales para la puesta en marcha de programas de formación e inserción laboral.
2. Búsqueda de empresas que sirven al objeto de los programas.
3. Programas de adquisición de destrezas y habilidades necesarias para la inserción laboral de los alumnos con necesidades especiales.

Aquí es muy importante la labor de comunicación de los padres con el DEPARTAMENTO DE ORIENTACIÓN como nudo de unión, para el mejor desarrollo de los alumnos – hijos.

## **MODOS DE TRABAJO CON LOS PADRES**

Se pueden establecer diferentes niveles o campos de la colaboración entre las familias y el centro:

### **1) Información entre padres y maestros**

*Familia* (informa):

- Contexto familiar.
- Necesidades educativas.
- Gustos y aficiones...

*Escuela* (informa):

- Contexto escolar.
- Gobierno y relaciones.
- Contexto pedagógico.
- Currículum oficial.
- Etapa evolutiva.
- Etapa educativa.
- Ayudas y recursos humanos...

## 2) Nivel de consulta

La información no garantiza la coincidencia de opiniones. Es fundamental la afinidad, el diálogo y la aceptación de sugerencias mutuas, por lo que se hace necesaria también la consulta, que fundamentalmente se realizará con el tutor o con el orientador.

Las **reuniones de clase** y sobre todo las **entrevistas** son dos buenas vías para favorecer el conocimiento mutuo, además de facilitar la aceptación mutua.

## 3) Nivel de formación:

Las ventajas de la formación son:

- Ofertar posibilidades de colaboración con el centro.
- Adquirir habilidades para ser buenos educadores de sus hijos: estructurar aprendizajes, favorecer la iniciativa del niño, fomentar la comunicación, ...
- Intercambio de información y expectativas entre padres y profesores.

Los temas de formación pueden ser:

- Necesidades educativas de los niños con mayores dificultades.
- Aspectos evolutivos: sexualidad, comportamientos, alimentación,...
- Programas educativos, específicos.
- Cambios de actitud hacia los sujetos con handicaps.
- Orientación laboral y transición a la vida adulta...

Se puede trabajar a través de:

**a) Equipos de colaboración:** Se caracteriza por:

- Los profesores trabajan contenidos curriculares en el centro y los padres los afianzan y generalizan en casa.
- Llegar a planificar y programar conjuntamente.
- Intervenir conjuntamente en el proceso educativo.

**b) Asociaciones de Padres de Alumnos (APAS):** Muchas veces no tienen mucho peso por falta de interés de los padres.

Son necesarios programas de formación: técnicas de gestión de una APA, legislación en materia educativa, plan de centro, proyecto de centro, reglamento de régimen interno, técnicas de dinamización ...

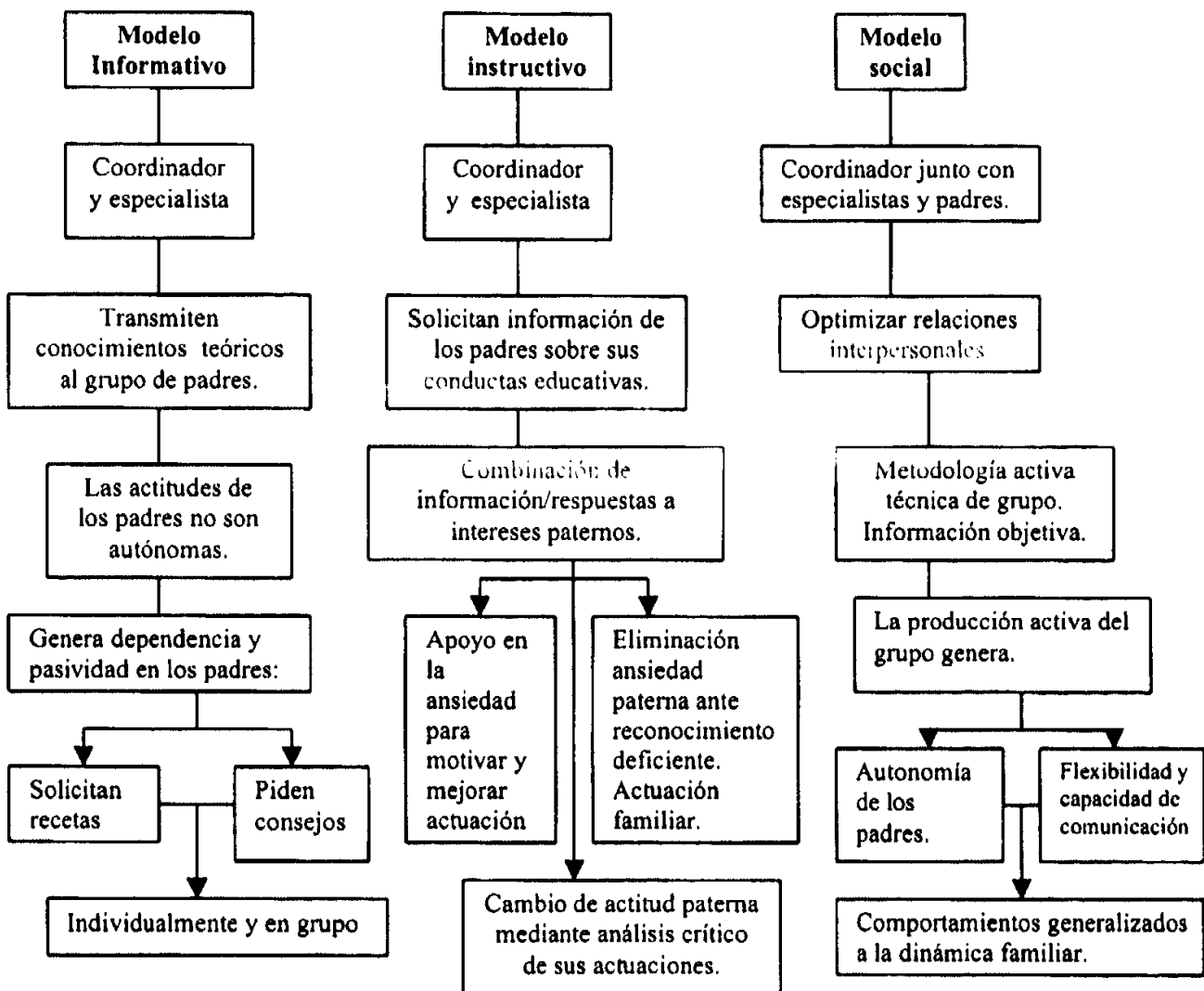
**c) Participación de los padres en las clases:** Puede convertirse en elemento formativo de los padres, a la vez que ellos aportan su experiencia en determinadas cuestiones, conocen la realidad de un aula y pueden entender mejor el sentido de la acción didáctica de la escuela.

d) **Padres encargados del curso:** Estos se encargarán de:

- Recoger y dar cauce a las sugerencias e inquietudes de los demás padres.
- Colaborar de modo más directo con el profesor-tutor del curso.
- Estimular a los demás padres del curso para que colaboren y participen...

e) **Escuela de padres:** Su funcionamiento se basa en la actividad voluntaria de un grupo de padres y madres que, asesorados por un técnico (pedagogo, trabajador social ...) se autoeduca y educa a los demás de una manera democrática y participativa.

### MODELOS MÁS FRECUENTES DE FORMACIÓN EN LAS ESCUELAS DE PADRES. (Velazquez y Loscertales 1987).



## 4. PROGRAMAS DE INTERVENCIÓN PARA LA MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL DE LOS MAYORES

### JUSTIFICACIÓN

La Investigación y la Tecnología han significado en la sociedad, además de los avances previstos en sus objetivos, el punto de partida en la evolución de situaciones globales que, a lo largo del tiempo, han transformado el entorno social. La evolución demográfica provocada por los logros de la medicina, por ejemplo, ha hecho necesaria la implantación de un nuevo modelo de distribución demográfica de la población, que se ha visto acompañado de nuevas dimensiones políticas, culturales, económicas,...

Efectivamente, resulta muy complicado desvincular la mejora económica, de la evolución social, y la posterior implantación de nuevos modelos culturales. Tal vez el caso que nos ocupa, los mayores, resulten uno de los más claros ejemplos para analizar estos aspectos de evolución social.

El alargamiento de la esperanza de vida en nuestro país, uno de los índices más altos del entorno Europeo, certificado en la década de los 80, puso en marcha los mecanismos sociales de protección económica a estos nuevos grupos, incorporando modelos culturales de bienestar, medidas proteccionistas para la mejora de su calidad de vida, que hoy constituyen el eje central de las políticas Comunitarias.

La década de los 90 convirtió estos modelos en los protagonistas del cambio social, que el año 2000 ha implantado definitivamente.

El tráfico, como fenómeno social, ha permanecido adherido a estos criterios de evolución. Sin duda, las mejoras económicas han incrementado el número de vehículos, y estos incrementos han ido haciendo cada vez más necesarios los mecanismos de regulación del tráfico, y por supuesto el alargamiento de la esperanza de vida en la población, una mayor movilidad en las personas de edad, y lógicamente mejora de la formación e información para su Seguridad Vial.

Nos encontramos con un grupo, el de personas mayores, con un periodo muy breve de adaptación a la nueva situación social generada por el Tráfico, a infraestructuras complejas, y ritmos vertiginosos de circulación peatonal y de vehículos.

El envejecimiento supone, en mayor o menor grado, pérdidas y / o alteraciones psico-físicas cuantitativas y cualitativas, que hacen necesario un mayor esfuerzo para acoplarse a los ritmos de circulación.

## **OBJETIVOS**

Con los datos del apartado anterior, nos hemos aproximado a un grupo Agerénico de la sociedad. Sin embargo, la intervención, salvo en casos muy excepcionales, se desarrolla con pequeños grupos, cuyas características y particularidades deben definir técnicamente las características de la intervención.

Estas razones hacen necesario como paso previo a la intervención un exhaustivo análisis del entorno que permita acercarnos al contexto específico del grupo, y delimite las posibilidades y objetivos de la intervención concreta.

No obstante, como objetivos generales de las intervenciones podemos significar:

1. Facilitar al colectivo la información necesaria que le capacite para la auto-evaluación física, y le permita una selección segura de sus conductas viales.
2. Informar, de acuerdo con las necesidades de cada grupo, sobre aquellos aspectos relativos a las normas viales que les aporten mayor seguridad en sus desplazamientos, especialmente en aquellos ámbitos que generen inquietud y dudas en sus desplazamientos cotidianos.

No obstante, el análisis del entorno al que nos referíamos anteriormente debe contextualizar y establecer los criterios para la determinación de objetivos específicos para el grupo y la consiguiente selección de contenidos.

Del mismo modo, el análisis del grupo y su contexto debe facilitar el conocimiento de otros aspectos condicionantes de la intervención: los niveles de formación, las capacidades para asimilar la metodología, la idoneidad de los recursos y dinámicas a desarrollar durante la misma, que garanticen la eficacia.

## **CONTENIDOS**

El proceso de acercamiento al grupo, especialmente el análisis de necesidades, y la propuesta de objetivos, define con mayor facilidad las informaciones a facilitar a los implicados en la intervención. Las estadísticas detectan mayores dificultades en este grupo en el ámbito peatonal (pasos para peatones), y en las incorporaciones a vías rápidas (Stop, ceda el paso...) en el ámbito de la conducción. Del mismo modo, las normas de reciente aplicación en este ámbito, por ejemplo la circulación en glorietas, precisan de informaciones exhaustivas para su perfecta asimilación e integración.

## **METODOLOGÍA**

Los aspectos metodológicos redimensionan el análisis de necesidades viales al que nos hemos referido anteriormente, al ámbito social, características socio-cultura-

les, incluso las necesidades formativas.. que deben definir los criterios para el establecimiento de la metodología.

Como hemos indicado anteriormente, conocer al grupo específico al que nos dirigimos incrementará significativamente la eficacia de la intervención.

### **Recomendaciones Didácticas**

- Si la persona responsable de la intervención cuenta con la posibilidad de delimitar el grupo, lo idóneo es que el mismo no supere las 30-35 personas.
- El tiempo de intervención teórica, por parte del formador, es decir, la transmisión de información, no debe superar los 20 minutos. Otras actividades y dinámicas permitirán alargar la intervención hasta los 50-60 minutos (coloquio, proyecciones, simulaciones...)
- Las informaciones facilitadas deben estar contextualizadas en su entorno habitual para evitar los procesos de abstracción que dificultan el aprendizaje en este grupo de edad.
- Si se utilizan recursos audiovisuales de apoyo a la intervención, hay que tener en cuenta que bajar la iluminación de la sala durante un tiempo excesivo, genera bajadas significativas de atención, por las características físicas de este grupo de edad.
- La localización horaria de las intervenciones debe estar integrada en sus planes de actividades, y hábitos cotidianos.

## 5. OCIO Y TIEMPO LIBRE EN LA EDUCACIÓN VIAL

### INTRODUCCIÓN

Los cambios sociales producidos en la segunda mitad del siglo XX, debido fundamentalmente a la incorporación progresiva de las mujeres al mercado de trabajo, han generado demandas de servicios específicas respecto al tiempo libre que disponen los niños.

En nuestra sociedad, el ocio se considera un espacio privilegiado para el futuro desarrollo económico y también para el desarrollo individual y social de las personas, sobre todo para la potenciación de los valores humanos de convivencia democrática.

Los sectores de servicios post-materiales como la cultura, el deporte y el tiempo libre educativo están menos consolidados que los servicios sociales tradicionales como el sanitario y el educativo, y por tanto, con menor burocracia administrativa que les permite más agilidad y flexibilidad al adaptarse a los diferentes colectivos humanos, pero al mismo tiempo permite menor posibilidad de centralizar las actuaciones. Y hace necesario conocer en el propio contexto qué ocurre antes de proponer ninguna actuación.

### LA EDUCACIÓN Y LOS SISTEMAS DE SOCIALIZACIÓN

Para entender el importante papel que juegan las distintas asociaciones y entidades que se ocupan del tiempo libre de niños y jóvenes es interesante comprender la educación como algo más amplio que la que se desarrolla específicamente en el sistema educativo. Si la educación está caracterizada principalmente por su evolutividad, al ser un proceso que comienza antes de nacer, en la gestación y que solamente finaliza con la muerte de la persona, buscando siempre el crecimiento y la adaptación flexible de las personas en su medio y siempre a través de la comunicación entre personas, no puede estar circunscrita solamente al mundo de la Escuela. Por ello se habla de:

#### Una educación formal

Donde se institucionaliza el proceso educativo. Donde sus prácticas están regladas y son sancionadas por diplomas gubernamentales.

## **Una educación no formal**

Que está formada por todas aquellas acciones que de una forma sucesiva y cotidiana tienen como fin el crecimiento de la persona y sus objetivos educativos están claramente fijados aunque no todos los sujetos siguen el mismo programa.

## **Una educación informal o asistemática**

Que se produce en la interacción constante con el medio social-relacional y aunque no tenga una finalidad educativa explicitada, es la propia dinámica de las relaciones interpersonales y grupales la que marca este tipo de acciones comunicativas humanas.

En estas interrelaciones sociales se produce: la aculturación de los individuos, el aprendizaje de las normas básicas para convivir y, sobre todo, la internalización de pautas y de mecanismos de identificación.

Dentro de instituciones que se consideran básicas en la socialización de niños y jóvenes destacamos: la familia, el sistema educativo, el sistema mediático y, sobre todo, el entorno socio-cultural.

Si la función originaria de la escuela, o el más amplio sistema educativo era eminentemente instructiva proporcionadora de conocimientos es ahora más una función educativa integradora que complementa la educación familiar, y si bien la familia era la institución socializadora por excelencia de los niños ahora tanto la custodia como la enseñanza de valores corresponden al sistema educativo y a la familia. Jugando al mismo tiempo un importante papel los sistemas de comunicación de masas, sobre todo la televisión que informa, persuade y socializa a través de la identificación e internalización de mensajes y creencias, promoviendo adhesiones totales.

Pero en el entorno tradicional de los niños ha sido el barrio, o el pueblo y la calle, el contacto social con sus amigos y compañeros; sin embargo debido a los coches y al sistema de vida que llevamos este entorno socio-relacional se produce en sitios más cerrados y menos potenciadores de una comunicación más libre y espontánea. Si bien han surgido movimientos socio-educativos que promueven el juego con los demás en ámbitos menos institucionalizados y próximos a los niños y jóvenes, que son los movimientos educativos de ocio y tiempo libre así como la animación socio-cultural, cuyo objetivo es además de ocupar el tiempo libre de los niños educar en valores como la convivencia, la tolerancia y la cooperación con los otros, valores muy importantes en una sociedad democrática y moderna.

Por ello hemos de tenerlos en cuenta si queremos potenciar la Educación Vial en niños y jóvenes.

## **LA EDUCACIÓN EN EL TIEMPO LIBRE**

En el actual contexto educativo y pedagógico existen dos denominaciones: animación socio-cultural y pedagogía del ocio que se ubican mayoritariamente en el sector de la educación no formal y bajo la tutela disciplinar de la pedagogía social.

Con la llegada de los Ayuntamientos democráticos las actividades de tiempo libre sufrieron un incremento espectacular, si bien a fines de los 50 y principios de los 60 cuando el monopolio del Frente de Juventudes en cuanto a organización de actividades de tiempo libre se resquebrajó ocupando la Iglesia Católica con los movimientos scouts y de jóvenes de Acción Católica una posición dominante. Aparecen nuevas fórmulas y los centros de tiempo libre se consolidan como opciones educativas y de ocio extraescolar en los finales de los años 70 y primeros de los 80, además de ser una alternativa válida para niños con graves problemas sociales. Y la entrada en vigor en 1987 del Acta Unica Europea, y de la formulación del espacio social europeo en el Tratado de la U.E, conocido por el Tratado de Maastricht en 1992 se ponen de manifiesto la necesidad de invertir en educación social como un requisito imprescindible para conseguir una igualdad de oportunidades y una integración y cohesión social entre los ciudadanos europeos, base de una adecuada convivencia social. En España si bien a fines de los 80 se estructuraron los movimientos socioeducativos cohesionando este sector y se dinamizó mucho el asociacionismo y la formación de animadores, es en los años noventa donde se profesionaliza y mercantiliza el sector. Haciendo de la práctica del ocio un negocio propio de la sociedad de consumo, generando un mercado en el que un porcentaje pequeño de la población disponen de los recursos económicos necesarios para acceder a parte de la oferta y ésta en muchos casos ha perdido su principal orientación educativa, de desarrollo social y formación integral de los niños y jóvenes.

La infancia es la etapa de la vida donde ocio, trabajo, juego y aprendizaje se entremezclan hasta llegar a confundirse, puesto que las obligaciones son mínimas y el tiempo de juego se convierte en educativo, en un momento ideal para la transmisión de actividades, valores y comportamientos. Pero si las actividades tales como campamentos, colonias de verano, ludotecas, parques infantiles, grupos de teatro, corales, clubs deportivos, ..., son marcos privilegiados para el desarrollo de actividades de ocio donde los procesos de aprendizaje personal son vividos como formas de interacción social, han de programarse de forma educativa de cara «a sacarles todo su potencial». Ha de potenciarse en estos espacios las actividades donde la espontaneidad, las relaciones confiadas entre iguales, la consolidación del grupo, y sobre todo el carácter lúdico posibiliten un clima y un aprendizaje más conectado con la realidad y con la vida. Será el fomento de las habilidades sociales, del intercambio cultural, de la aceptación de la diferencia y de las habilidades para la resolución de conflictos, algunas de las pautas que formarán parte junto con las experiencias de libertad, de descanso, de diversión, de formación, participación y esfuerzo personal que se mezclen en la planificación y programación de una educación del ocio y del tiempo libre adecuada.

En un estudio elaborado en 1990 por encargo de la Dirección General de Protección Jurídica del Menor, del Ministerio de Asuntos Sociales concluían que no existía un tiempo libre infantil y de ocio voluntario, pues las actividades que se desarrollaban en este espacio estaban condicionadas por las necesidades de los adultos y en general eran propuestas por éstos, produciéndose en muchos casos una saturación de actividades extraescolares que eran una continuación del trabajo escolar. Además, la

posibilidad de elegir era inexistente debido a la falta de centros, de espacios y de diversidad de opciones. Analizando al grupo de escolares entre 6 y 16 años se puso de manifiesto en este estudio que las actividades de ocio más desarrolladas en el sentido de número de participantes y con mayor aceptación son en primer lugar:

- El deporte tanto individual como en equipo.
- Los medios audiovisuales; sobre todo televisión, video-juegos y música.
- La práctica de los denominados juegos de calle (balón, escondite, ...) sobre todo los niños más pequeños.
- Y apareciendo finalmente las actividades artísticas y culturales como teatro, danza, cine y actividades relacionadas con la naturaleza como excursiones, campamentos, ...

Vamos a continuación a señalar las actividades, instituciones o intervenciones más importantes en este sector de ocio y tiempo libre clasificándolas en:

### **1. Instituciones globales de educación en el tiempo libre**

Estamos hablando aquí de las diversas instituciones o movimientos que funcionan de forma continuada durante todo el año y con una clara y explícita intención educativa, por ejemplo: los llamados centros de educación en el tiempo libre, clubs infantiles, movimientos scouts, ludotecas,...

Funcionan diariamente después del horario escolar, o solo los fines de semana, y pueden ser instituciones con proyectos, con grupos estables o solamente ofertar unas actividades extraescolares concretas.

Su justificación es la demanda de custodia de los niños en su tiempo de ocio y en la creencia pedagógica de que es posible intervenir optimizando formativamente el uso de este tiempo.

Estas instituciones presentan una serie de características que las convierten en ámbitos de gran potencialidad educativa como son:

- a) La dimensión de un ocio grupal y colectivo que desarrolle las habilidades sociales de los niños y jóvenes intervinientes.
- b) El desarrollo de la creatividad, la expresividad y la sensibilidad, potencialidades humanas que la escuela tradicional no ha cultivado.
- c) La posibilidad de poner en marcha proyectos autogenerados por los propios niños ya sea de forma individual o colectiva.
- d) La insistencia en el descubrimiento y participación de los niños y jóvenes en su entorno próximo.

### **2. Actividades educativas de vacaciones**

Incluimos aquí todas aquellas actividades educativas planificadas que se realizan en unas fechas determinadas y que suelen coincidir con las vacaciones. Pueden orga-

nizarse de forma puntual y por grupos no constituidos hasta la fecha, y también ser una actividad importante dentro de la programación anual de un grupo ya constituido perteneciente a una institución educativa. Lo más característico es la época de vacaciones en que se organizan y pueden organizarse en el mismo sitio de residencia de los niños, como por ejemplo los campamentos urbanos, talleres de vacaciones, o fuera que implique desplazamiento. Tales como: colonias, campamentos de verano, itinerarios, intercambios, rutas, ....

Desde el punto de vista pedagógico las características más relevantes serían:

- a) La separación temporal del medio familiar.
- b) El contacto con un entorno diferente del habitual. ~
- c) La convivencia de una situación extraordinaria.
- d) La dimensión colectiva tanto en los aspectos cotidianos que supone vivir agrupados como en el ocio.

### **3. Actividades paraescolares y extracurriculares**

Aquí señalamos por una parte:

- Las actividades formadas por un conjunto de propuestas mayoritariamente instructivas, que aunque se oferten fuera del sistema educativo, tienen contenidos típicamente escolares como por ejemplo: inglés, informática, actividades de repaso, ... Y solo se consideran que son de tiempo libre por que ocurren en tiempo extraescolar. Y donde sus objetivos son suplir o complementar a la escuela.
- Y las actividades extracurriculares que son ofertas que la propia escuela organiza fuera del horario normal: talleres, cursillos, semanas culturales, teatro, ... Y en muchas ocasiones se aproximan mucho a los objetivos curriculares, pero que suelen trabajar más el desarrollo social y lúdico.

### **4. Y finalmente señalamos las Actividades especializadas relacionadas con el tiempo libre que promueven distintas Instituciones educativas:**

Aquellas promovidas por diferentes entidades formadas o que han nacido para cultivar alguna especialidad artística, cultural o deportiva, normalmente de forma totalmente desinteresada, como por ejemplo: grupos de teatro, corales, centros excursionistas, equipos deportivos; que muchas veces tienen una dimensión educativa asumida de forma intencional. Dentro de las características relevantes destacamos:

- a) La potenciación que realizan del cultivo de aficiones sanas y enriquecedoras desde el punto de vista individual y social.
- b) Promueven un desarrollo activo del ocio.
- c) Implican formas creativas de expresión y movilización.

- d) Producen algo muy interesante en la infancia y en la juventud que es una exigencia intrínseca de esfuerzo no incompatible con el disfrute de esas actividades.

Esta es una clasificación que como todas reduce la realidad dinámica y amplia de este sector.

Los movimientos educativos de tiempo libre son entidades de tipo asociativo que trabajan fundamentalmente en el ámbito de la educación extraescolar, en la renovación educativa y en la educación en el tiempo libre. Su acción principal se basa en la puesta en práctica de un proyecto educativo generador que proponen su modelo ideológico de hombre, de sociedad y de educación. Parten de concebir el paso de niño a joven como un proceso continuo donde se van alcanzando las diferentes metas pedagógicas propuestas.

## **MODELOS INSTITUCIONALES DE PEDAGOGÍA DEL TIEMPO LIBRE DE NIÑOS Y ADOLESCENTES**

A continuación mostramos tres diferentes modelos institucionales de pedagogías del tiempo libre que se han de tener en cuenta a la hora de valorar cualquier actuación en el campo del ocio y tiempo libre infantil que cumplen las siguientes funciones:

- Actúan durante el tiempo de ocio disponible de los sujetos.
- Desarrollan actividades típicamente de ocio.
- Y de forma intencionada y explícita proponen la consecución de unos determinados objetivos educativos.

Vamos a continuación a destacar 3 modelos teóricos institucionalistas, que llamaremos:

1. Pedagogía de la actividad.
2. Pedagogía del producto o de la realización.
3. Pedagogía del proyecto.

Son modelos teóricos que tienen fundamentalmente por destinatarios a niños y adolescentes, partiendo de que siempre en la realidad se dan modelos mixtos, pero que nos sirven para destacar 3 modelos diferentes en función de a qué da importancia cada pedagogía, pues todas de alguna forma suponen un proyecto, unas actividades, unos productos o realizaciones y en un medio.

### **1. Pedagogía de la actividad**

El ejemplo más claro es la ludoteca, pero también en ciertas actividades extraescolares organizadas por los colegios, los talleres, «el salón de la infancia», algunas actividades de casas de colonias y actividades de vacaciones. Son situaciones u ofertas de educación en el ocio que se caracterizan por:

- Dar mucha importancia a la actividad en concreto y a los recursos materiales ofertados. La propuesta educativa no se centra en generar grupos estables sino en proponer actividades concretas a desarrollar, donde es importante el espacio, los instrumentos, más que los compañeros de la actividad, que si se consideran importantes para el desarrollo de la actividad en concreto pero no primariamente en el sentido de relación, es decir, se busca como objetivo principal que el niño haga una actividad si para hacerlo establece relaciones con otros mejor pero no es la relación y la constitución de un grupo lo más importante.
- Se suele dar la libertad de «escoger entre». Se parte de una oferta determinada para un equipamiento, y el usuario puede escoger entre una actividad, u otro, un taller u otro, participar en este o en ninguno, es decir, la libertad de elección pero no autonomía ni participación en la elaboración y gestión de las diferentes actividades y/o experiencias.
- Al sujeto destinatario se le trata como a un usuario. Por ello no se le exige un compromiso de continuidad ni de implicación, solo que utilicen o no los servicios que se prestan. Provocando en muchas ocasiones un diletantismo en los niños que prueban todo sin implicarse en nada. Si las actividades no generan diversión fracasan.

Es un modelo en crecimiento en el sector de ocio, dentro del sector servicios que muchas veces responde más a un puro recreacionismo comercial, con una demanda incipiente y progresiva de un sector económico donde los padres pueden dejar a sus hijos con la garantía de seguridad y de que se lo pasaran bien y, en manos de profesionales educativos que cumplen las funciones principalmente de custodia y recreativas más que formativas y donde la idea del provecho formativo en cuanto sobre todo a estar con otros niños aplaca en los padres la mala conciencia de no ocuparse personalmente del ocio de sus hijos.

## **2. Pedagogía del producto o de la realización**

Un ejemplo puede ser una coral o un grupo de teatro infantil. No consideramos aquí las que son directamente instructivas y que se realizan claramente por su valor de cambio por ejemplo el inglés, la informática, las artes marciales, ... etc., sino que nos referimos en general a aquellas actividades que diferentes asociaciones, entidades o grupos crean para cultivar de forma desinteresada alguna especialidad cultural, artística, deportiva o lúdica en el tiempo libre de niños y adolescentes.

Se caracteriza este modelo por:

- Dar importancia a la realización: se trata de cultivar una especialidad con la autoexigencia de llegar a realizarla de la forma mas perfecta posible, importa disfrutar pero sobre todo el producto resultante. La «obra bien hecha» es un valor educativo importante en este modelo. El niño se apunta a una actividad concreta para realizarla bien con otros porque se lo pasa bien pero se pide implicación, continuidad y compromiso.

- Por tanto el niño es un actor no simplemente un usuario.
- Se busca un aprendizaje activo y contextualizado. Para llegar a una realización correcta de cualquier especialidad, se deberá ir aprendiendo a hacerlo poco a poco, pero no es como el aprendizaje escolar que no se ven los resultados más que a largo plazo sino que es un aprendizaje que se va haciendo, que se va viendo todos los días lo que se aprende, ya que el proceso de aprendizaje es activo y contextualizado, por ensayo y error, basándose en el entrenamiento y el ensayo.
- Potencia un esfuerzo automotivado y un disfrute personal. Esta exigencia en la realización bien hecha obliga a un aprendizaje, a un esfuerzo y a una autodisciplina, pero es un esfuerzo automotivado en el sentido de que a nadie le obligan a un aprendizaje, a un esfuerzo y a una autodisciplina, pero es un esfuerzo automotivado en el sentido de que a nadie le obligan a apuntarse, pues las imposiciones anulan directamente las actividades de ocio, que si por algo se caracterizan es por su voluntariedad. Y esta autodisciplina no está reñida con pasarlo bien, no hace falta que sea siempre divertida pero ha de gustar hacer aquello que se hace, tanto el proceso como el resultado: la satisfacción intrínseca que proporciona hacer lo mejor posible aquello que se ha escogido hacer porque se quería hacerlo.

Y finalmente señalar que si la pedagogía de la actividad se concreta en forma de servicios, equipamientos o negocios, la pedagogía de la realización lo hace sobre todo mediante el asociacionismo ciudadano, es el grupo de ciudadanos el que autónomamente se asocia para dedicarse a compartir sus aficiones, luego surge directamente del tejido social y expresa la fuerza y el dinamismo emprendedor del asociacionismo de la sociedad civil, y donde el contacto intergeneracional hace de esta posibilidad formativa una de las más relevantes.

Pero pueden pecar de graves defectos, uno por exceso cuando se depositan demasiadas expectativas en el producto, de forma que estas expectativas acaban pervertiendo el proceso, las relaciones, ..., etc., donde la competencia anula al disfrute; y otra por defecto cuando la exigencia que se pone en el producto a conseguir es insuficiente para conseguir lo formativo, cuando es demasiado de aficionados, y no se realiza un trabajo bien hecho.

Y pasamos a continuación a exponer el último modelo institucionalista que llamaremos:

### **3. La pedagogía del proyecto**

Y como ejemplo podemos pensar en el escultismo, y presenta las siguientes características:

- La importancia del grupo y de las relaciones: donde el funcionamiento gira en torno al grupo, primeramente en los pequeños grupos para estructurarse en

grupos colectivos más grandes, estos tienden a ser estables y fuertemente conexiónados a partir de su sentido de pertenencia y su implicación en las tareas decididas.

- La existencia de un proyecto compartido: no son grupos donde solamente se entretengan y se reúnan pasándolo bien sino para realizar algo, para implicarse en una o varias tareas, no es el contenido concreto de estas lo que determina la existencia del grupo, justo es al principio la existencia del grupo y luego el proyecto pero este es imprescindible, puede ser de búsqueda o de descubrimiento o bien de acción o intervención sobre la realidad, o de aventura, o simplemente lúdico festivo. Normalmente la secuencia metodológica en el desarrollo de un proyecto suele ser.:
  1. Planteamiento de los intereses personales en el grupo, definición de intenciones o propósitos.
  2. Planificación de las acciones a realizar.
  3. Distribución de funciones y responsabilidades concretas.
  4. Preparación de acciones.
  5. Realizaciones concretas.
  6. Control de estas en función del proyecto elaborado.
  7. Evaluación de los resultados.
- La participación en la iniciación y elaboración del proyecto y en la gestión del proyecto. Es una de las características más distintivas la participación no solo como usuario sino sobre en la gestación y gestión (toma de decisión, planeamiento, ... organización, control) de los proyectos, y también en la valoración o análisis de las experiencias.

## **LOS ANIMADORES-MONITORES Y EDUCADORES DE OCIO Y TIEMPO LIBRE**

Existen numerosos y variados perfiles de animadores, y monitores de ocio y tiempo libre, han evolucionado desde los campamentos y las actividades al aire libre hasta ocupar un espacio reconocido para la educación de las personas y la transformación social.

Se habla de la figura del animador sociocultural como aquel agente que pone en marcha, facilita o da continuidad al desarrollo de los procesos de animación. Pero actualmente surgen nuevas figuras derivadas del tradicional monitor de tiempo libre como:

- Monitores de actividades extraescolares.
- Monitores de comedores escolares.
- Monitores que trabajan en un barrio o zona rural.
- Monitores que trabajan en el ámbito de la marginación.
- Monitores para personas diabéticas.
- Monitores de actividades físico-deportivas.

- Monitores que trabajan con personas discapacitadas ya sea físicas, psíquicas o sensoriales.
- Monitores centrados en alguna actividad: ludoteca, ludopiscina, ...etc.

Su principal atractivo es su aplicación de los principios de una pedagogía activa e integral, centrándose en los intereses de niños, jóvenes y adultos a los que destinan sus proyectos de acción. Y algunos grupos simultanean varias realidades diferentes integrándolas en su proyecto educativo. Y su funcionamiento en equipo al ser la realidad social a la que se dedican tan compleja.

Por tanto los educadores o monitores de Ocio y Tiempo Libre presentan una realidad compleja, diversa y plural; no parten de los mismos principios educativos, sus perfiles son diversos así como sus niveles formativos, de exigencia y dedicación sobre todo porque los destinatarios son diversos y diferentes.

Las nuevas exigencias sociales van o se dirigen hacia una exigencia de especialización alta pero no es compatible con la realidad del sector ni con el actual desarrollo de la profesión. Es este desarrollo de la formación y/o desarrollo de la profesión con su regulación un problema y debate continuo de los años 90. El reconocimiento social de las formaciones vinculadas a la gestión socio cultural y del ocio han crecido pero siguen los pasos de poca especialización técnica, el crecimiento de las empresas de servicios, la formación y reconocimiento social sigue siendo modestos con poca oferta de empleo en el sector público y una precariedad laboral permanente en el sector privado sin embargo hay una extensión de oportunidades formativos sobre todo en los medios urbanos y en el campo universitario, sin embargo sigue fuerte del debate y la reorganización de los contenidos formativos y su vinculación a los campos laborales y funcionales.

Y en nuestro país la formación oficial profesional en materia de Animación Socio cultural se denomina T.A.S.C.-Técnico Superior en Animación Sociocultural.