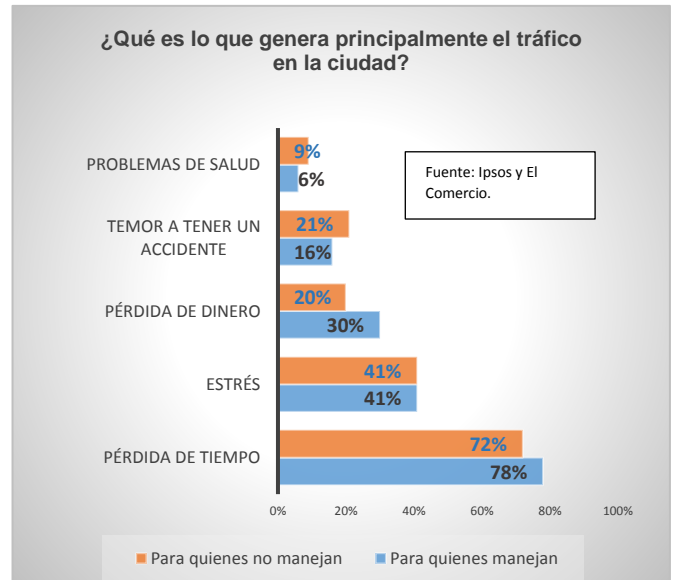


Edudatos 35: Educación vial: vivir seguro

Los accidentes viales son la causa de muchas muertes en el mundo. ¿Cuál es la magnitud de ello en el Perú? ¿Cómo hacerle frente? La educación vial se manifiesta como el eje principal al comprender el conocimiento y prácticas relacionadas a las normas y señales que regulan la circulación de vehículos¹ y personas por pistas y veredas, respectivamente; ello en aras de una adecuada movilidad en las ciudades, para una convivencia pacífica y cívica, cuyo fin es la **preservación de la vida reduciendo los índices de accidentalidad**. Enfocar la educación vial hacia este fin conlleva a encarar una serie de aspectos elementales a aprender desde muy pequeños, pero que a su vez en la práctica se mezclan también con otros que dificultan su viabilidad. Así, la educación vial no pasa sólo por una un conjunto de conocimientos, sino que requiere de una aprehensión práctica que aplique aquellos conocimientos haciéndolos conscientes hasta ser internalizados por la persona, cuyo hábito permanezca en ella de manera normalizada, convirtiéndose en un círculo virtuoso, pues los niños de hoy, serán los adultos conductores y peatones del mañana. La educación vial corresponde a una serie de acciones orientadas a la enseñanza de reglas, leyes y normas en general dirigidas a peatones, conductores y pasajeros como “usuarios” de la vía pública. Y precisamente este carácter de público le confiere la importancia de la responsabilidad ciudadana que garantice un tránsito seguro que vele por el respeto de unos a otros en pro de la disminución del riesgo de daño a todos sus actores. La diferencia entre el bien actuar y una mala práctica la da justamente la educación vial. Existen aspectos que no siendo necesariamente rubro de la educación vial, la comprometen, pues su presencia facilita o dificulta su ejercicio. Entre algunos problemas que convoca esta temática se encuentran una inadecuada labor de fiscalización del tránsito, antigüedad del parque automotor y, por ende, contaminación que afecta la salud, vías no diseñadas por expertos que se tornan no amigables con conductores y peatones, informalidad en el servicio de transporte², etc. Como consecuencia, no sólo se genera pérdidas económicas, sino sobre todo una “tensa convivencia” que limita la disminución de siniestralidad. Así, resulta trascendental contar con acciones eficaces y permanentes en educación vial, la cual es transversal a esta situación. El presente número pretende ser una contribución a la puesta del tema en la discusión y posicionarlo como fundamental desde una base escolar ayudado de algunas estadísticas y citas bibliográficas que faciliten su comprensión y atención. En este sentido, no busca fijarse en el aspecto pedagógico –que sería parte de las áreas competentes- ni tampoco sociológico complejizándolo, sino del estado de la cuestión que además no es ajeno a nadie en el día a día cotidiano, independiente de la edad, procedencia o nivel socioeconómico. Su relevancia es clave en el sector educación.

Al ser la educación vial algo que trasciende ámbitos específicos, es instructivo conocer qué hacen algunos países que muestran interés y un buen desempeño en el aspecto abordado. Por ejemplo, en Costa Rica se brinda 40 horas de clases de educación vial en las escuelas con base en el Manual del Conductor 2018³. De otra parte, en Colombia la ley estipula como obligación en la educación Preescolar (Inicial), Primaria, Secundaria y Media Vocacional, impartir la asignatura de tránsito y seguridad vial previamente diseñada por el Gobierno Nacional⁴. Por otro lado, en países como



Alemania, Dinamarca, Eslovenia, Francia, Islandia, Italia, Reino Unido, Noruega, Suecia y Suiza, enseñan educación vial a los niños de manera obligatoria durante todo su aprendizaje. Incluso en Suecia, cada institución educativa tiene un consejo de educación vial en el que participan niños, profesores, familias y administraciones locales, es decir, una visión holística. Así, desde la Comisión Europea instan a todos los países a crear una estrategia de educación y formación en seguridad vial como elemento clave para reducir en un 50% los accidentes de tráfico al año 2020, aunque no todos los países europeos lo aplican de igual manera⁵.

Con respecto al Perú, en 2008 se diseñó el Programa de Educación en Seguridad Vial⁶, el cual ya no sigue vigente, pero fue un acercamiento del sector al tema. Su objetivo fue generar en los estudiantes de Primaria y Secundaria respeto al uso correcto de las vías, a las normas de tránsito y seguridad vial. Para ello se elaboró textos de formación pedagógica para docentes de los niveles educativos mencionados, los cuales se denominaron “Guías de Educación en Seguridad Vial”⁷, las cuales contenían metodologías de enseñanza a fin de que los docentes aborden temas, contenidos y actividades de educación en seguridad vial durante todo el período del año escolar. Y es que **la seguridad vial reposa en la educación vial**. Uno de los efectos positivos de contar con un programa como aquél es la repercusión en los padres de los niños y niñas, ya que al movilizarse con ellos, los niños les podrían recordar la forma correcta de transitar y hacer que la educación vial adquiriera una normalidad total con el paso de los años, haciendo que el respeto en las pistas y calles no sea motivo de asombro, pues la continuidad de las políticas es lo que asienta el comportamiento como algo normativo, formativo y generalizado. Así, se esperaría que los niños sepan y tomen conciencia sobre las señalizaciones y su significado en las vías, el respeto por las luces del semáforo, el correcto uso de los espacios peatonales, el uso obligatorio de cinturón de seguridad, entre otros. Aparte de una política de Estado, también se requiere de docentes y padres de familia comprometidos con este logro.

Para entender un poco más la importancia de una adecuada educación vial, cabe revisar una encuesta hecha en enero de

¹ Incluye vehículos no motorizados, como bicicletas y triciclos.

² El transporte se refiere a los vehículos en circulación, mientras que el tránsito alude al desplazamiento de aquéllos y personas a lo largo de las vías bajo un sistema convencional de normas. La educación vial engloba ambos aspectos, sea de manera directa o indirecta.

³ <https://www.elpais.cr/2018/02/06/200-colegios-publicos-impartiran-educacion-vial-este-2018/>

⁴ Artículo 56 de la Ley 769 (Código Nacional de Tránsito).

⁵ <https://www.race.es/seguridadvial/educacion-vial/seguridad-vial-asignatura-ninos>

⁶ http://www.minedu.gob.pe/DeInteres/Campanas/pseguridad_vial.php

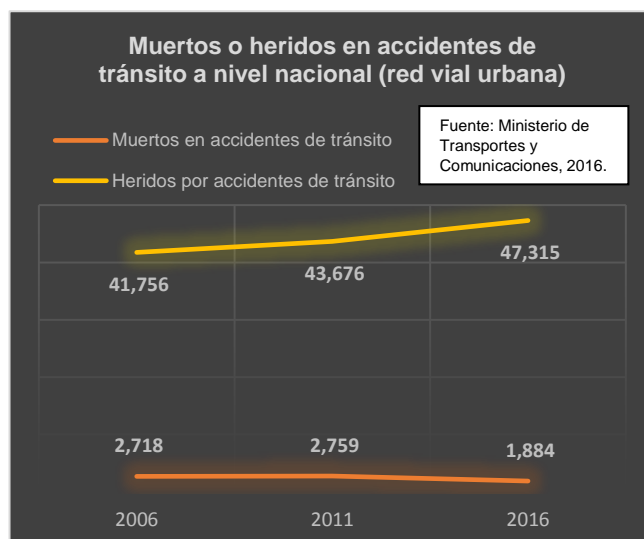
⁷ La Resolución Ministerial N° 374-2008-ED aprueba las guías de educación en seguridad vial para docentes y dispone su implementación en aulas; sin embargo, esta ya no está vigente.

2018⁸, aplicada al público en general, acerca de las consecuencias de un tráfico denso y carencias en el servicio de transporte en la ciudad, la cual arrojó que, para choferes, pasajeros y transeúntes, la pérdida de tiempo lideraba el ranking, siendo 78% para quienes manejan y 72% para quienes no. El estrés fue la segunda característica con mayor incidencia (41% en ambos casos), mientras que “problemas de salud” fue la menos declarada. Cabe acotar aquí que los problemas señalados por la ciudadanía dan cuenta que pierden los peatones que lidian con conductores agresivos, los conductores que se enfrentan a peatones que cruzan por donde no deben, los pasajeros que malgastan tiempo atrapados en el tráfico, los policías de tránsito que sufren por una circulación densa y desordenada, las autoridades que desprestigian su imagen debido a la poca eficacia de sus decisiones respecto al tema, y sobre todo pierden las ciudades, con congestión, inseguridad e incumplimiento de las reglas. Y es que la educación vial, más allá del conocimiento en sí de normas o reglas, supone una manera de comportarse en sociedad.

De otra parte, como lo señala Triveño⁹, ciudadanos, gobierno y sector privado son conscientes de que el problema del mal accionar vial en las calles se hace insostenible y que se necesita actuar con urgencia al respecto; sin embargo, una limitante es la ausencia de consenso en qué hacer, cómo hacerlo y, sobre todo, cómo articular los esfuerzos para que todos resulten beneficiados, ya que no se trata de un aspecto unilateral que pueda ser abordado por una única entidad, aunque sí se requiere liderazgo. Así, no es poco común que cuando se intenta proponer una solución, surjan obstáculos que la evitan. Por ejemplo, la ciudadanía en general aboga por que se aplique sanciones de tránsito, pero al mismo tiempo no existe una adecuada señalización ni carriles en buenas condiciones de infraestructura con intervención de profesionales en la materia¹⁰, lo que lleva a que sea en ocasiones muy difícil no cometer infracciones y que las normas se cumplan, lo que deriva en caos y en accidentes, imperando una cultura de informalidad, de comportamiento anómico arraigado.

Acorde con lo previamente mencionado, con respecto a las soluciones, hay que tener en cuenta que estas son bastante complejas, ya que si bien una buena educación vial ayudaría sobremedida, no es suficiente, pues los problemas de comportamiento responden también a una inadecuada infraestructura y señalética. Así, las soluciones, además de perfilar el comportamiento de los ciudadanos desde niños, también deben atacar aspectos como los mencionados, es decir, concernientes a infraestructura vial, la señalización que no siempre cumple y está adecuada a las normas internacionales, la prioridad que actualmente en la práctica tienen los vehículos sobre peatones (cuando el reglamento dice claramente que son estos quienes tienen la prioridad¹¹), entre muchos otros que implica una organización y contar con todo un sistema¹².

Asimismo, cabe hacer hincapié en las altas cifras de siniestro actuales que, como se ve en el segundo gráfico, ha aumentado en 5,559 accidentes entre 2006 y 2016, mientras que las muertes han disminuido en 31%. Por su parte, el



parque automotor nacional se ha disparado de 1'869,078 unidades en 2005 a 5'244,550 en 2015, es decir, en 181%, lo que explicaría en cierta medida algunos de los problemas mencionados previamente, aunque no necesariamente por el aumento del parque en sí, sino en conjunto con otras circunstancias. Al respecto, se puede tomar en cuenta a Chile, país que tuvo un aumento en su parque automotor en 17.6% en 2017 respecto de 2016, y no presenta los problemas de vialidad que tiene el Perú¹³.

El problema expuesto tiene muchas aristas, pero la educación vial es una de los ejes medulares para mejorarlo, con especial énfasis en la escuela. Como se mencionó, en el país estuvo vigente el “Programa de Educación en Seguridad Vial” para estudiantes de Primaria y Secundaria, con docentes capacitados y siendo fundamental además la participación de padres de familia comprometidos con su logro, asumiendo la problemática descrita como algo central dentro de las normas cívicas y de convivencia del día a día. Se trata de evitar seguir observando en las calles del país a ciudadanos víctimas de las externalidades que generan la congestión vial y los problemas de inseguridad que acarrea. A dos años de la culminación del “Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020”¹⁴, la educación vial se manifiesta aún más trascendente.

Bibliografía:

- Bull, Alberto. “Congestión de tránsito: el problema y cómo enfrentarlo”. CEPAL, 2003.
- Ministerio de Educación. “Guía de educación en seguridad vial”, 2008. (<http://tutoria.minedu.gob.pe/assets/guia-de-educacion-en-seguridad-vial-primaria.pdf>).
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2016. (<https://www.mtc.gob.pe/cnsv/documentos/MUERTOS%20EN%20ACCIDENTES%20DE%20TRANSITO%202005-2016.pdf>).
- Peñaranda, César. “Mejor infraestructura vial y administración del tránsito reducirá el caos vehicular”. Cámara de Comercio. Lima, Perú.
- Piedra, Almendra. El tránsito: una tarea de todos. Ipsos, 2018.
- Triveño, Gladys, et al. “Antídotos para la congestión y la inseguridad en el tránsito”. Proexpansión, 2008.

⁸ Realizada por Ipsos y El Comercio, entre el 9 y 12 de enero de 2018 a nivel nacional. <https://www.ipsos.com/es-pe/el-transito-una-tarea-de-todos>

⁹ Triveño, Gladys, et al. “Antídotos para la congestión y la inseguridad en el tránsito”. Proexpansión, 2008.

¹⁰ Según la SUNEDU (<https://www.sunedu.gob.pe/sibe/>), en 2016 sólo una universidad peruana impartía la carrera de ingeniería de transporte a nivel pregrado y tres como especialización a nivel de maestría: “Ingeniería de transporte”, “Transportes y conservación vial” e “Ingeniería vial con mención en carreteras, puentes y túneles”.

¹¹ Capítulo I (“De los peatones y el uso de la vía”) del Reglamento Nacional de Tránsito. Decreto Supremo Nº 016-2009-MTC

¹² Por ejemplo, Santiago de Chile, comparado con otras ciudades de la región, tiene una mayor inversión, integración, sistemas de información al ciudadano en metro y buses (dentro del Transantiago su sistema de buses). Asimismo, hay una integración, pues se puede pagar con tarjetas inteligentes, comprar el

billete tanto en una estación de metro como de autobuses, hay servicios agregados (tiendas, servicios de alimentación), etc. Es un servicio organizado, en general con cumplimiento de horarios, buen estado de conservación de las unidades, siendo el foco la calidad del servicio. Fuente: BBC (<https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-38927134>)

¹³ Según BBVA Research. Valor estimado, referente a la venta de automóviles nuevos en 2017. <https://www.bbva.com/wp-content/uploads/2017/12/Situacion-Automotriz-Chile-2017.pdf>

¹⁴ En marzo de 2010, la Asamblea General de las Naciones Unidas proclamó el período 2011-2020 como «Decenio de Acción para la Seguridad Vial», con el objetivo general de estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo aumentando las actividades en los planos nacional, regional y mundial. http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/plan_spanish.pdf