



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS

COLEGIO DE PEDAGOGÍA

PROPUESTA DE UN TALLER PARA ESCOLARES DE 8 A 9 AÑOS
DE LA DELEGACIÓN IZTAPALAPA SOBRE EDUCACIÓN VIAL

TESINA

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:

LICENCIADA EN PEDAGOGÍA

PRESENTA:

BERENICE DEL ROSARIO QUIROGA MARTINEZ

ASESOR:

LIC. RENÉ MAURICIO SÁNCHEZ RAMOS



CIUDAD DE MÉXICO, ABRIL DE 2018



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

“Después de escalar una montaña muy alta,
descubrimos que hay muchas otras montañas por escalar”

Nelson Mandela

AGRADECIMIENTOS

A mi mamá, por siempre confiar en mí, alentarme en todo momento para seguir adelante y demostrarme con su ejemplo, el jamás renunciar a nada.

A mi papá, porque a pesar de ya no estar físicamente, aún sigues velando por nosotras.

A mi hermano, por su invaluable compañía en la vida, porque ha sido el mejor hermano al demostrarme su apoyo cuando lo he requerido.

A mi tía Julia y a mi prima Karen, por el apoyo brindado a mi mamá y a mi hermano en tiempos difíciles y su complicidad en tiempos buenos.

A Mariano Morales, por su invaluable apoyo en tiempos difíciles.

A Ana Rosa, por su amistad, por sus consejos y por leerme cada vez que lo necesitaba.

A Jorge, por compartirme parte de su creatividad en las actividades de este trabajo y por motivarme con su muy peculiar humor negro.

A Dani, Lupita, Mayra y Mayte, por su gran amistad que hicieron de la universidad una gran aventura.

A la Oficina en México de la Organización de Estados Iberoamericanos (OEI), en especial a Arturo Velázquez y a Román Osorio, por darme una gran oportunidad para desarrollarme profesionalmente y darme todas las facilidades para dar el último paso en mi carrera universitaria.

Al Lic. Rene Sánchez, por aceptar ser mi asesor y compartirme de sus conocimientos y experiencias que hicieron de este, un mejor trabajo de lo que tenía planeado.

A mis sinodales, la Mtra. Claudia Lugo, la Mtra. Marlene Romo, la Dra. Reyna Elena Calderón y la Mtra. Perla Georgina López, por sus valiosos comentarios que enriquecieron este proyecto.

A la UNAM, porque jamás pensé que llegaría hasta aquí, pero que gracias a ella descubrí mis verdaderas capacidades que me han llevado hasta este momento.

Y a todas las personas que de alguna u otra manera impactaron en mi vida y que me motivaron en cada momento.

ÍNDICE

<i>Introducción</i>	7
<i>Capítulo 1. Los Derechos Humanos</i>	10
1.1. <i>Antecedentes de los Derechos Humanos</i>	11
1.2. <i>¿Qué son los Derechos Humanos?</i>	14
1.2.1. <i>La Declaración Universal de los Derechos Humanos</i>	17
1.2.2. <i>Derechos de la infancia</i>	18
1.2.3. <i>Derecho a la Ciudad</i>	23
1.2.3.1. <i>Derecho a la Movilidad</i>	28
1.3. <i>El Enfoque de Derechos Humanos</i>	32
<i>Capítulo 2. Ciudadanía</i>	35
2.1. <i>La ciudadanía en la historia</i>	36
2.2. <i>La ciudadanía en la actualidad</i>	42
2.2.1. <i>La ciudadanía infantil</i>	45
<i>Capítulo 3. Educación vial y la Formación Cívica y Ética</i>	49
3.1. <i>La educación vial</i>	51
3.2. <i>Leyes y programas sobre educación vial</i>	54
3.2.1. <i>La educación vial en el ámbito Internacional</i>	54
3.2.2. <i>La educación vial en el ámbito nacional</i>	58
3.2.2.1. <i>Programas orientados a la seguridad</i>	59
3.2.2.2. <i>Programas orientados a la movilidad</i>	62
3.2.2.3. <i>Formación Cívica y Ética (FCyE) en la Educación Básica</i>	66
3.2.2.3.1. <i>Propósitos y ejes de la materia de Formación Cívica y Ética</i>	68
3.2.2.3.2. <i>Contenidos de la materia de Formación Cívica y Ética</i>	70
<i>Capítulo 4. La movilidad en la Ciudad de México</i>	75
<i>Capítulo 5. Propuesta del Taller: “Pienso, luego me muevo”</i>	82
5.1. <i>Justificación</i>	82
5.2. <i>Objetivos</i>	85
5.3. <i>Población</i>	85
5.3.1. <i>Desarrollo cognoscitivo</i>	86
5.4. <i>Contenidos</i>	90
5.4.1. <i>Las señales de tránsito</i>	91

5.4.2.	<i>Los elementos de seguridad</i>	96
5.4.3.	<i>Los roles de los usuarios de la vía pública: peatón, pasajero y conductor</i>	97
5.4.3.1.	<i>El peatón</i>	98
5.4.3.2.	<i>El pasajero u ocupante de vehículo</i>	100
5.4.3.3.	<i>El conductor</i>	100
5.5.	<i>Estrategias de enseñanza-aprendizaje</i>	101
5.6.	<i>Recursos materiales</i>	103
5.7.	<i>Evaluación</i>	103
5.8.	<i>Descripción del taller</i>	104
5.9.	<i>Cartas descriptivas</i>	104
	<i>Conclusiones</i>	114
	<i>Fuentes consultadas</i>	118
	<i>Anexo 1</i>	128
	<i>Anexo 2</i>	130
	<i>Anexo 3</i>	133
	<i>Anexo 4</i>	134
	<i>Anexo 5</i>	136
	<i>Anexo 6</i>	138
	<i>Anexo 7</i>	140
	<i>Anexo 8</i>	144

Introducción

Con el propósito de que los niños y las niñas se conduzcan con seguridad por las calles de la Ciudad de México, se ha elaborado esta propuesta de taller titulada *Pienso, luego me muevo* para escolares de 8 a 9 años de la Delegación Iztapalapa sobre educación vial.

Los alarmantes índices de accidentes viales provocados por razones como el viajar o conducir bajo la influencia de algún estupefaciente, no respetar las señales de tránsito, atravesar las calles corriendo, fueron de las principales razones que originaron este trabajo.

De acuerdo con la Encuesta de Origen-Destino en hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM)¹, diariamente, alrededor de 19.38 millones de personas mayores de 6 años que habitan la ZMVM nos movemos dentro de la ciudad, para ir al trabajo, a la escuela o a algún otro sitio, lo cual implica que en las distancias que recorramos nos encontremos con cientos de personas, caminando, en sus automóviles, motocicletas u otra clase de transporte y que cada una de ellas atraviese por diferentes situaciones que las lleven a estar o no atentos a lo que acontece dentro de la vía pública.

Además de lo anterior, la rapidez con la que vivimos y queremos hacer las cosas, nos puede llevar a tomar decisiones que no sólo impactan en nuestra vida sino también en la de los demás.

La calle es un lugar de riesgo en la que los accidentes pasan; sin embargo, si todos ponemos de nuestra parte muchos de ellos pueden prevenirse. Por ello, este trabajo se realizó con la finalidad de proponer un taller sobre educación vial, que además de consistir en el conocimiento de reglas y señales de tránsito, también fomente la reflexión sobre ellas, su importancia, para qué nos sirven y cuál debe ser nuestro comportamiento y decisiones para convivir en un ambiente respetuoso.

¹ INEGI. Comunicado de Prensa Núm. 104/18. Pág. 1

De esta manera, el trabajo realizado se divide en cinco capítulos, de los cuales, los primeros dos presentan la fundamentación teórica que va más allá de impactar en un problema que necesita de una pronta solución.

El primer capítulo presenta a los Derechos Humanos (DDHH), su gestación y desarrollo desde 1948. Este resulta primordial porque habla de los derechos que todos deberíamos conocer y de aquellos derechos que se relacionan con nuestro desenvolvimiento dentro de la vía pública, los cuales son: el derecho a la Ciudad y a la movilidad, derechos poco conocidos, pero que tienen la finalidad de que todos podamos disfrutar el lugar y espacio en el que vivimos y movernos dentro de él según nuestra comodidad y seguridad. Asimismo, considerando que este trabajo pretende tener como beneficiarios principales a los niños y niñas, también se abordan los derechos de la infancia, con la principal misión de mostrar que las convenciones poco a poco fueron priorizando al niño otorgándole la titularidad de derechos.

Siguiendo esta línea, el capítulo dos aborda el tema de la ciudadanía, para el cual, también fue necesario realizar una breve semblanza histórica que dé cuenta del avance que esta tuvo y que ahora tiene, de ser aquel *status* que sólo poseían algunos por su posición social o política a ser un *status* que privilegiara la posesión de derechos y obligaciones, el compromiso social y la posibilidad de cambio, razón por la que se aborda la ciudadanía infantil, que considerando dichas características, es válida y se deja de ver a la ciudadanía como aquella que pertenece sólo a quienes han cumplido 18 años, para pasar a una visión más amplia en la que se forma a un ciudadano que en su día a día toma decisiones que impactan en la sociedad y que en el caso específico de la movilidad, los niños y las niñas tomen decisiones que los lleven a asegurar su vida y la de los demás, así como que sus opiniones sean consideradas para la construcción y delimitación de vialidades más seguras.

Por ello, el capítulo tres presenta leyes y programas sobre educación vial que se han implementado en países como Argentina, España y Chile e incluso en México, que pretenden disminuir los índices de defunción por accidentes de tránsito.

Asimismo, se aborda la nueva ley de movilidad de la Ciudad de México, que desde su planteamiento ofrece un cambio de paradigma, en el que prioriza a los peatones y a los usuarios de transporte público sobre aquellas personas que se movilizan a través de un automóvil particular.

También, el capítulo tiene un apartado en el que se hace una revisión de la materia de Formación Cívica y Ética (FCyE), considerando que ésta es una materia que se encuentra dentro del currículo oficial de la Secretaría de Educación Pública (SEP) y que pretende la formación de un ciudadano, abordando temas que van desde el cuidado personal hasta la convivencia social, pero que, toca en muy pocas oportunidades aspectos relacionados con la vialidad.

Para contextualizar sobre la importancia de la educación vial, el capítulo cuatro presenta la problemática de la movilidad en México, desde la llegada de los autos a la capital del país, dando cuenta de las diferentes formas en las que las personas se mueven dentro de la Ciudad de México y el tiempo que cada uno de ellos invierte en su desplazamiento a diferentes partes de esta.

Para finalizar, el capítulo cinco presenta la propuesta del taller, de tal forma que, para su realización fue necesario hacer una revisión del Reglamento de Tránsito, documento presentado en el 2015 y que actualmente se encuentra vigente, y que sirvió de base para la obtención de imágenes y temas primordiales del taller.

Capítulo 1. Los Derechos Humanos

Los Derechos Humanos (DDHH), han sido resultado de un largo proceso histórico en el cual, la violencia y las carencias de condiciones mínimas de una vida digna despertaron a diversos sectores de la sociedad que comenzaron a promover la salvaguarda de la vida e integridad de las personas.

En el desarrollo de este capítulo se abordan los DDHH, uno de los temas fundamentales que sustentarán la propuesta del taller de educación vial, al considerarlos como un sustento que posibilita el cumplimiento de dichos derechos.

En un primer momento se abordan los antecedentes de los DDHH, a través de documentos que se originan en el pasado y que buscan cumplir con funciones similares a lo que hoy llamamos DDHH. Posteriormente, se mencionan aquellas situaciones que provocaron su origen y su constante desarrollo, dando continuidad al apartado en el que se hace una breve revisión de su conceptualización, misma que ha llevado a su evolución, originando la aparición de las distintas generaciones de cada una de ellas, pasando por la de derechos civiles y políticos; sociales, culturales y económicos; y terminando con los derechos solidarios.

Posteriormente, es necesario retomar a la Declaración de los Derechos Humanos realizada por la Organización de las Naciones Unidas, de la cual, se han promovido nuevos derechos, los cuales, para fines de este trabajo son ejes primordiales para el contexto en el que estamos viviendo, y en el cual, la educación vial se ve inmersa, siendo ellos, el derecho a la ciudad, a la movilidad y los derechos de los niños y las niñas.

Para finalizar, se abordará el enfoque de los DDHH, el cual, permeará en el taller de educación vial, puesto que toma a los DDHH como la base para visualizar un mejor lugar para vivir.

1.1. Antecedentes de los Derechos Humanos

Antigüedad

Los regímenes despóticos, absolutistas y monárquicos, la esclavización de personas después de la Segunda Guerra Púnica (218 – 201 a.C.), los genocidios; el holocausto, y muchos otros hechos en los cuales, los gobernados fueron sometidos y obedecían, llevaron a reflexionar a una forma que evitase más trasgresiones de la dignidad de las personas, sentando las bases de los DDHH.

Puede situarse como antecedente de los DDHH desde el ámbito filosófico, el iusnaturalismo, el cual, funge como una de las principales corrientes de la que se originarían los derechos, ya que esta parte de la premisa de la existencia de principios morales y de justicia universalmente válidos y asequibles a la razón humana, suponiendo “el reconocimiento de la dignidad del ser humano frente a las actividades del Estado [...] son un límite a la actividad estatal a favor de los individuos.”²

Dentro de la corriente antes mencionada, es necesario diferenciar entre el iusnaturalismo divino, el racionalista y el humanista: el iusnaturalismo divino o teológico sostiene que los derechos naturales que tienen los seres humanos se encuentran en Dios, en su voluntad y su sabiduría. De esta manera, San Pablo afirmaba que “ya no hay esclavos ni hombres libres, sino que todos son hermanos en Cristo Jesús, los hombres ya no serían cosas ni objetos de posesión por los otros hombres, sino verdaderos ciudadanos, libres e iguales del reino de Dios.”³

Por otro lado, el iusnaturalismo racionalista considera que todo el derecho natural proviene de la naturaleza racional del hombre, de

la ley natural brota la esencia misma de cada cosa y a ella se sujetan todos los seres que participa[n] de esa misma esencia. [Por tanto], el hombre es una persona racional, libre, moral, responsable de sus acciones. De esta naturaleza surgen los

² SOLÍS GARCÍA, Bertha. *Evolución de los Derechos Humanos*. Pág. 77

³ *Ibidem*. Pág. 80

derechos naturales innatos: derecho a la vida, a la integridad corporal, a la libertad religiosa y fundar, conservar y defender una familia.⁴

Es así que, los derechos naturales son propios de éste sólo por el hecho de ser humano.

Asimismo, el iusnaturalismo humanista “finca una preocupación por garantizar universalmente al hombre el respeto y la protección frente a toda violación.”⁵

Aunado a la corriente anterior, han existido una serie de documentos que pueden considerarse también como los predecesores de los derechos humanos.

El Código Hammurabi (1739 a.C.), dotaba de cultura común para controlar de una mejor manera, ya que algunas de sus reglas tenían que ver con la jerarquización de la sociedad, los precios, los salarios, la responsabilidad profesional, el funcionamiento judicial y las penas⁶.

Edad Media

Otros documentos como el VIII Concilio de Toledo, los Decretos de la Curia de León o Fuero de León promulgados por Alfonso IX de León y el Código de Magnus Erikson en 1350 manifestaban los compromisos que tenían los reyes con sus súbditos y los derechos que éstos tenían, como el de la vida, la libertad, la propiedad, los bienes, a no ser privados del gozo total de su integridad sin un proceso judicial en debida forma.⁷

La Bula Sublimis Deus elaborada por el Papa Paulo III establecía la posición oficial de la Iglesia frente a los indios mencionando que

Los Indios, y todas las gentes que en el futuro llegasen al conocimiento de los cristianos, aunque vivan fuera de la fe cristiana, pueden usar, poseer y gozar libre y lícitamente de su libertad y del dominio de sus propiedades, que no deben ser

⁴ *Ibidem*. Pág. 82

⁵ *Ibidem*. Pág. 83

⁶ *Ídem*.

⁷ *Ibidem*. Pág. 85

reducidos a servidumbre y que todo lo que se hubiese hecho de otro modo es nulo y sin valor.⁸

Época moderna

La petición de derechos de 1627, firmada por el rey Carlos I, fue de gran importancia puesto que se garantizó la libertad política de las personas en relación con los derechos del parlamento.⁹

La Declaración de los Derechos del Hombre, aprobada el 26 de agosto de 1789 por la Asamblea Nacional de Francia estipulaba los

derechos naturales, inalienables y sagrados del Hombre, para que esta Declaración, constantemente presente para todos los Miembros del cuerpo social, les recuerde sin cesar sus derechos y sus deberes; para que los actos del poder legislativo y del poder ejecutivo, al poder cotejarse en todo momento con la finalidad de cualquier institución política, sean más respetados y para que las reclamaciones de los ciudadanos, fundadas desde ahora en principios simples e indiscutibles, redunden siempre en beneficio del mantenimiento de la Constitución y de la felicidad de todos.¹⁰

Si bien existen muchos otros documentos, la intención de este trabajo no es abordarlos todos, sino dar un panorama general de los antecedentes de los DDHH, de tal forma que esto nos permita vislumbrar y analizar las condiciones en las cuales vivían las personas, que originaron diversas leyes que dignificaron su vida, y que, al pasar de los años, a pesar del esfuerzo que han hecho los gobiernos e instituciones, aún queda mucho por trabajar, principalmente para vivirlas y promoverlas.

Es importante definir lo que entendemos por DDHH y cuál ha sido su evolución, con la finalidad de comprender porque son importantes para todas las personas, pero principalmente, para convivir en sociedad, en cuyo caso, esta tesina es clave, puesto que la educación vial es parte de los derechos.

⁸ PABLO III. *La Bula Sublimis Deus*.

⁹ SOLÍS GARCÍA, Bertha. *Op cit.* Pág. 87

¹⁰ Asamblea Nacional De Francia. *Declaración de los Derechos del Hombre y del Ciudadano*. Pág.

1.2. ¿Qué son los Derechos Humanos?

Diversos autores han coincidido en que los derechos humanos son “privilegios fundamentales que el hombre posee por el hecho de serlo”¹¹, tal es el caso de Ray Douglas y Norma Bernstein en su libro *Humans Rights an education: an overview*¹²; María Teresa Hernández y Delia Fuentes en *Hacia una cultura de los derechos humanos*¹³; y, Regina María Pérez Marcos en su artículo “Los derechos humanos hasta la edad moderna”, quienes además mencionan que los DDHH “constituyen una dotación jurídica básica idéntica para todos que, por su naturaleza, corresponde a cualquier hombre para desarrollar la personalidad, la dignidad y el valor del ser humano en cuanto tal”¹⁴.

Es necesario mencionar que, si bien los DDHH son normas que atañen a toda persona, el entendimiento de cada una de ellas resulta difícil, puesto que se han formado histórica, cultural, sociopolítica y filosóficamente a lo largo del tiempo, dado que “no son un sistema cerrado y estático [...] su contenido se va perfeccionando, articulando, especificando y actualizado de manera continua”¹⁵.

Gaspar Escalona menciona que los DDHH representan “un concepto impreciso, ya que no determina a qué realidad concreta se refiere”¹⁶, lo cual ha llevado a que diversos autores hayan desarrollado una serie de fases por las cuales han pasado los DDHH.

Regina María Pérez asevera tres periodos de los DDHH: el que abarca la época medieval; el que se desarrolla con las Declaraciones de Derechos formulada en

¹¹ HERNÁNDEZ, María Teresa y FUENTES, Delia. *Hacia una cultura de los derechos humanos*. Pág. 7

¹² RAY Douglas y BERNSTEIN TARROW Norma. *Humans Rights an education: an overview*. Pág. 5.

¹³ HERNÁNDEZ, María Teresa y FUENTES, Delia. *Op cit*.

¹⁴ PÉREZ MARCOS, Regina María. “Los derechos humanos hasta la edad moderna”. En: *Pasado, presente y futuro de los Derechos Humanos*. Pág. 31

¹⁵ Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal. *Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal*. Pág. 30.

¹⁶ ESCALONA MARTÍNEZ, Gaspar. “La naturaleza de los derechos humanos”. En: *Pasado, presente y futuro de los Derechos Humanos*. Pág. 127

Virginia, EE. UU. (1776) y la francesa (1789); y el último que comienza con la Declaración Universal de los Derechos Humanos en 1948.¹⁷

De igual manera, Bonifacio Barba hace un desarrollo histórico sobre los DDHH, a través de cuatro etapas¹⁸:

1ª etapa. Abarca desde los orígenes de la historia hasta el S. XVIII y se caracteriza porque los derechos comienzan a manifestarse en principios y orientaciones, siendo un ejemplo de ellos, el Código Hammurabi¹⁹ así como las civilizaciones egipcia, hebrea, el Budismo, la Grecia Clásica, el Cristianismo y el Islam. Durante esta primera etapa, pueden apreciarse dos preocupaciones: el papel del gobernante, su poder y sus límites, y el establecimiento de un ideal de dignidad como parámetro de convivencia.

2ª etapa. Se caracteriza por la incorporación de los derechos políticos y civiles (también conocidos como derechos de primera generación) al orden jurídico, de tal manera que surgen lo que llamamos declaraciones o codificaciones, siendo las primeras, la Carta de los Derechos de Virginia (1776) y la Declaración Universal de los Derechos del Hombre y del Ciudadano (1789)²⁰.

3ª Etapa. Centrada en los derechos de igualdad, bajo la perspectiva socioeconómica, surgen los derechos económicos, sociales y culturales (derechos de segunda generación). Éstos se encuentran principalmente en el pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (1966), la Convención de Derechos Políticos de la Mujer (1952), la Declaración de los Derechos del Niño (1959) y la Convención sobre los Derechos del Niño (1989).

4ª etapa. Se encuentra constituida por nuevos derechos humanos enfocados a la solidaridad (derechos de tercera generación), donde los pueblos son los principales poseedores.

¹⁷ *Ibidem*. Pág. 131

¹⁸ BONIFACIO BARBA, José. *Educación para los Derechos Humanos*. Pág. 23 – 31.

¹⁹ *Vid Supra*. Pág. 12

²⁰ *Vid Supra*. Pág. 13

Al tenor de esta clasificación, Gaspar Escalona menciona que los derechos humanos surgen como libertades individuales que se ven manifiestas en la primera generación de derechos entre los cuales destacan el derecho a la libertad y de participación.

Posteriormente, estos se desarrollan debido a las luchas sociales y a la exigencia hacia el Estado, para tener una política activa que se concreta en los servicios sociales, dando origen a la segunda generación de derechos. Por último, la tercera generación surge como un constitutivo para la paz y la calidad de vida²¹.

Esta ampliación de DDHH obedece según Norberto Bobbio a tres causas principales:

a) porque ha ido aumentando la cantidad de bienes considerados merecedores de ser tutelados; b) porque ha sido ampliada la titularidad de algunos típicos derechos a sujetos distintos del hombre; c) porque el hombre mismo no ha sido ya considerado como ente genérico u hombre en abstracto, sino que ha sido visto en la especificidad o en la concreción de sus diversas maneras de estar en la sociedad, como menor, como viejo, como enfermo, etc.²²

Con base en lo anterior, puede considerarse que los DDHH tienen las siguientes funciones²³:

1. Ser un conjunto histórico que simboliza creencias fundamentales y armonizadas, por tanto, son una realidad histórica que se consolida en diversas etapas y que cambia en contenido. De aquí la existencia de tres generaciones distintas.
2. Representar la especificidad humana deseada que se creó desde la experiencia y que es jurídicamente positiva.
3. Ser la carta de entrada a la estructura de las relaciones sociales reguladas.
4. Ser un modo de ver y juzgar las cosas humanas, de enfrentar críticamente la condición humana.

²¹ ESCALONA MARTÍNEZ, Gaspar. *Op Cit.* Pág. 145

²² BOBBIO, Norberto. *El tiempo de los derechos.* Pág. 114

²³ BONIFACIO BARBA, José. *Op cit.* Pág. 18-22

5. Señalar los límites o condiciones de moralidad, de manera que acotan y juzgan la acción humana.
6. Indicar el camino que debe promoverse para corregir estructuras.

Ahora bien, resulta innegable la necesidad de abordar el documento más importante en esta materia, el cual, es retomado por los gobiernos y/o instituciones que defienden los DDHH: la *Declaración Universal de los DDHH*.

1.2.1. La Declaración Universal de los Derechos Humanos

Si bien, como se mencionó, los DDHH se desarrollaron desde principios de la historia, no fue sino hasta la firma de la Declaración Universal de los Derechos Humanos por los Estados Miembros de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), el 10 de diciembre de 1948 en Austria, Viena, que comienzan a tener mayor presencia internacional.

Juan Luis Hernández Avendaño considera que esta Declaración “significa el acuerdo explícito de respetar internacionalmente una relación de derechos humanos”²⁴, que busca como fin último el respeto a la justicia, la libertad y la paz, y que refleja un conjunto de condiciones mínimas para una vida digna²⁵.

En el documento titulado *Convención y Programa de Acción de Viena*²⁶, resaltan las características de estos derechos al considerarlos:

- Universales, ya que aplica para todos los habitantes del mundo, puesto que,

“pretende tener vigencia en todos los rincones de la tierra y ser válida para quienes integran la comunidad internacional, no como un aparato coercitivo internacional, sino como una coercitividad moral complementada con el afianzamiento de la ONU.”²⁷

²⁴ HERNÁNDEZ AVENDAÑO, Juan Luis. “La visión de ciudadanía en la Declaración Universal de Derechos Humanos”. En: *Ciudadanía en movimiento*. Pág. 252

²⁵ Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal. *Op Cit.* Pág. 30.

²⁶ Organización de las Naciones Unidas. *Declaración y Programa de acción de Viena*. Pág. 3

²⁷ HERNÁNDEZ AVENDAÑO, Juan Luis. *Op Cit.* Pág. 253

- Inalienables, porque no se pueden suprimir, salvo en situaciones específicas y de garantías procesales.
- Interdependientes e indivisibles, porque el avance de un derecho involucra el progreso de los otros, mientras que la prohibición de uno afecta de manera negativa a los otros.

No obstante lo anterior descrito, al ser una declaración, el documento en sí no conllevaba ningún fundamento jurídico que obligara e impusiera sanciones a aquellos países que no la respetaran al pie de la letra, por lo cual se buscó tener esta fuerza jurídica, que llevó a la redacción y posterior firma de dos pactos: el de Derechos Civiles y Políticos y el de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, los cuales fueron aprobados el 16 de diciembre de 1966 pero que entraron en vigor hasta 1976, el 23 de marzo y el 3 de enero respectivamente.

De esta manera, los tres documentos (la Declaración de los Derechos Humanos, el Pacto Internacional de Derechos Civiles y políticos y el de Derechos Económicos, Sociales y Culturales) son fundamentales para la protección de los derechos humanos, ya que, por un lado, el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos manifiesta que todas las personas tenemos derecho a la vida y por tanto este derecho es protegido por la ley. Asimismo, promueve la protección de la libertad, la equidad y la seguridad. Por otro lado, el Pacto de Derechos Económicos, Sociales y Culturales promueve el derecho a un terreno adecuado de vida, a la salud física y mental y a la educación, entre otros.

De manera internacional y nacional, diversos documentos se han contextualizado no sólo a las características de grupos de personas, como la Declaración sobre los Derechos del Niño, sino también se especifican de acuerdo con cada país, municipio y/o localidad, en los que se exigen el respeto a determinados derechos, tales como el derecho a la ciudad y a la movilidad.

1.2.2. Derechos de la infancia

Los derechos son concebidos como insumos que guían el camino que se debe seguir para tener una vida digna y en paz, por lo que, proteger a los sectores más

vulnerables de la sociedad originó, por parte de la ONU, la promulgación de diversas declaraciones que están enfocadas a la protección de dichos sectores. Los niños, las niñas, las mujeres y las personas con discapacidad gozan ya de declaraciones específicas para cada uno de ellos que se han originado debido a diversas situaciones en las cuales, la integridad de éstos se ha visto afectada.

En específico, la protección de los niños y las niñas tiene sus antecedentes desde la doctrina de la situación irregular, la cual, tenía como principal fundamento el atender a la “infancia que se encontraba en estado de riesgo, abandono o a todos aquellos niños que hubiesen cometido hechos considerados „antisociales“.”²⁸

Derivado de lo anterior, este enfoque fue cambiado al modelo del derecho internacional de los derechos humanos, conocido como la “doctrina de protección integral o garantista de los derechos de la infancia”²⁹, doctrina interdisciplinaria, ya que otorga “un tratamiento integral en cuanto a la protección de los derechos que como personas poseen, dejando atrás la consideración de incapaces con la que se les consideraba.”³⁰

A raíz de la doctrina descrita, se originaron diversos documentos que con el tiempo se perfeccionaron y adecuaron a las necesidades contextuales de cada época.

La Declaración de Ginebra de 1924, es uno de los primeros documentos de índole internacional que fue aceptado por la Asociación Internacional de Protección a la infancia. Esta declaración constaba de siete principios básicos³¹: 1. Todos deben ser protegidos, 2. Todos deben ser ayudados, 3. Todos deben ser puestos en condiciones de desarrollo normalmente, 4. Niños hambrientos deben ser alimentados, 5. Debe ser el primero en recibir ayuda en caso de algún desastre, 6. Debe disfrutar de medidas de previsión y seguridad social y 7. Debe ser educado.

²⁸ Cámara de Diputados. Centro de Estudios para el adelanto de las Mujeres y la Equidad de Género. *Los derechos de la infancia*. Pág. 4

²⁹ *Ibidem*. Pág. 5

³⁰ *Ídem*.

³¹ *Ibidem*. Pág. 6

Posteriormente, en 1959 se elaboró y aprobó la Declaración Universal de los Derechos del Niño, con una base única: el interés superior del niño que más tarde, en 1979, originó la celebración del Año Internacional del Niño.

Finalmente, el 29 de noviembre de 1989, se aprobó la Convención Internacional sobre Derechos del Niño, “instrumento destinado a la no discriminación, a la reafirmación del reconocimiento de los niños como personas humanas, en toda acepción y sin limitaciones, y que responde a la necesidad de contar con instrumentos jurídicos idóneos y específicos para proteger sus derechos.”³² Entre los aportes de la Convención, se consideran los siguientes:

1. La infancia es un espacio separado de la edad adulta donde lo apropiado para los adultos no puede ser para la infancia.
2. Exhorta a los gobiernos a proporcionar asistencia material.
3. Reconoce que los niños y niñas son titulares de derechos y, por tanto, son protagonistas, con la facultad para participar, por lo cual,

“[...] concretó el reconocimiento del derecho de los niños a la participación, [...] a expresar su opinión en todos los asuntos que le afecten, [...] a ser escuchado, [...] a la libertad de buscar, recibir y difundir información, [...] a la libertad de pensamiento, de conciencia y de religión.”³³

Se constata que los niños y las niñas son individuos con pleno derecho de desarrollo físico, mental y social, así como a expresar libremente sus ideas.

Dentro de éste, existen diversos artículos que son importantes destacar, tales como el artículo 6 en el que se manifiesta el derecho intrínseco a la vida; el art. 24, en el que se menciona el derecho al disfrute del más alto nivel posible de salud, de tal forma que los Estados implementen todo tipo de estrategias encaminadas a la reducción de la mortalidad infantil.

³² Unicef, Fundación Arcor y Secretaría de Extensión de la Universidad Nacional de Córdoba. *Derechos de la niñez e inversión social*. Pág. 27

³³ TRILLA BERNET, Jaume y Ana María Novella Cámara. *Participación, democracia y formación para la ciudadanía. Los consejos de infancia*. Pág. 25 y 26.

Asimismo, el art. 29 resulta indispensable, ya que habla de los fines de la educación, enfocado a preparar al niño a asumir una vida responsable.

Por otro lado, esta convención establece cuatro principios rectores semejantes a los ya mencionados en la Declaración de Ginebra:

1. No discriminación, es decir, que los derechos establecidos en la Convención son para todos los niños y las niñas, no importando su edad, raza y religión.
2. Observar siempre el interés superior del niño, lo cual, implica que todas las decisiones deben tomarse siempre en beneficio de ellos y analizar la forma en la cual puedan afectarles.
3. Derecho a la vida, supervivencia y desarrollo de una manera saludable.
4. Participación de los niños y niñas para que su opinión sea tomada en cuenta sobre todo en decisiones que puedan afectarles.

El último principio resulta importante para la promoción y formación del ciudadano, pues la Convención lo concreta en los artículos 12, 13, 14 y 15³⁴, otorgando certeza jurídica de la participación de los niños y las niñas, ya que la Convención, a diferencia de las Declaraciones tiene una fuerza obligatoria que incluye derechos civiles y políticos reservados con anterioridad a los adultos³⁵.

Dicha participación fue desarrollándose con el paso del tiempo. En un primer momento sólo se consideraba cuando se abrían espacios de participación. Posteriormente permitió que los niños y las niñas expresaran su opinión sobre asuntos relacionados con la vida cotidiana, mientras surgían propuestas participativas donde los niños y las niñas reflexionaban y desarrollaban estrategias que permitían “la mejora que debería producir en el funcionamiento global de dicho ámbito”³⁶, es decir, siempre que hubiera participación de cada sector involucrado en un proceso, éste impactará en la calidad del mismo.

³⁴ UNICEF. Convención sobre los Derechos del Niño.

³⁵ TRILLA BENET, Jaume y Ana María Novella Cámara. *Op Cit.* Pág. 25 y 26

³⁶ *Ibidem.* Pág. 27 y 30

Resulta, por tanto, innegable la necesidad de promover el derecho a la participación en todos los ámbitos, en los cuales el niño se desenvuelve, con la finalidad de formar al ciudadano del futuro y además defender la “participación genuina de la infancia en sus contextos reales de vida”³⁷, lo que implica “romper con la idea [...] de que los niños / as y jóvenes deben aprender sobre ciudadanía hoy para ejercerla mañana”³⁸, es decir, los niños y niñas deben participar para mejorar e impactar su presente.

Jaume Trilla y Ana María Novella³⁹, mencionan que el proceso de participación ayuda a desarrollar capacidades en los niños y las niñas, siendo las siguientes:

1. Capacidad de observación, conocimiento y comprensión crítica de la realidad, ya que, es necesario que ellos conozcan el espacio físico, político y social, porque para participar sobre ello, los niños y las niñas observan con más detenimiento las diversas situaciones que viven diariamente.
2. Capacidad comunicativa, dialógica y deliberativa, ya que “el uso de la palabra [y su] forma de actuar [...], los niños hacen cosas por su ciudad”⁴⁰.
3. Capacidad creativa, proyectiva y emprendedora, que le permite a los niños y las niñas, generar ideas y proyectos por sí mismos, además de poder evaluar proyectos, reformas, planes y actualizaciones.
4. Capacidad de compromiso y responsabilidad. Si los niños y las niñas generan proyectos y estos son llevados a cabo, los niños se sentirán con la responsabilidad de respetarlos y comprometerse con los mismos.
5. Capacidad de reflexionar sobre su mismo proceso de participación.
6. Capacidad de reconocerse como ciudadanos activos, ya que no sólo son niños y niñas que tienen derechos, sino que, son capaces de ejercerlos, contribuyendo a vivir en una mejor sociedad.

³⁷ *Ibidem*. Pág. 32

³⁸ ARRÚE, Carola y Edgardo Consoli. *Espacios de infancia, ciudadanía y participación infantil*. Pág.

2

³⁹ TRILLA BENET, Jaume y NOVELLA CÁMARA, Ana María. *Op Cit*. Pág. 23-43

⁴⁰ *Ibidem*. Pág. 35

Así, la participación no sólo provoca un cambio en la sociedad, sino también produce cambios internos en los niños y las niñas, que van haciendo mejores ciudadanos.

Sin embargo, para que todas estas capacidades se desarrollen es necesario que previo a ello, la participación en sí misma de los niños y niñas sea valorada por los adultos, de forma que, tengan un mayor impacto en los ámbitos sobre los cuales los niños y niñas están participando.

Dentro del proyecto de taller *Pienso, luego me muevo*, que se propone en este documento, la participación del niño y la niña será importante porque podrán manifestar sus ideas y pensamientos respecto a la forma en la que nos movemos, a la accesibilidad que ellos tienen para usar cada uno de los diferentes medios de transporte, la seguridad con la que se trasladan y la manera en la que las personas respetamos los reglamentos, pudiendo hacer observaciones y elaborar proyectos que conlleven cambios de comportamientos que propicien una mejora constante.

1.2.3. Derecho a la Ciudad

En su libro *La ciudad de los niños. Un modo nuevo de pensar la ciudad*, Francesco Tonucci menciona que el espacio de la ciudad “nacida como el lugar de encuentro e intercambio, ha descubierto el valor del espacio y trastornado todos los conceptos de equilibrio, de bienestar y de convivencia, para cultivar sólo programas a fin de obtener beneficios”⁴¹, resaltando que ésta se ha vuelto en un espacio en el que la gente sólo se desenvuelve para trabajar o comprar, “que ha optado por la separación y la especialización como nuevos criterios de desarrollo. Separación y especialización de los espacios y de las competencias: sitios diferentes para personas diferentes, sitios diferentes para funciones diferentes”⁴².

Aunado a ello, la ciudad también ha dejado de ser un lugar apto para todos sus habitantes, en el que, el peligro es la única constante en cualquier parte de la ciudad.

⁴¹ TONUCCI, Francesco. *La ciudad de los niños. Un nuevo modo de pensar la ciudad*. Pág. 20

⁴² *Ibidem*. Pág. 22

Por las razones anteriormente mencionadas, recientemente se ha comenzado a abordar sobre el derecho a la ciudad, el cual, tuvo su origen en la *Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad* en el año 2012, en la cual, diferentes organismos, gobiernos y la sociedad civil plasmaron las medidas que buscaban que todos los habitantes de una ciudad vivieran con dignidad.

Dicha carta concibe al Derecho a la Ciudad como

un derecho colectivo de los habitantes de las ciudades, en especial de los grupos vulnerables y desfavorecidos, que les confiere legitimidad de acción y de organización, basado en sus usos y costumbres, con el objetivo de alcanzar el pleno ejercicio del derecho a la libre autodeterminación y un nivel de vida adecuado [...] es interdependiente de todos los derechos humanos internacionalmente reconocidos, concebidos integralmente, e incluye, por tanto, todos los derechos civiles, políticos, económicos, sociales, culturales y ambientales que ya están reglamentados en los tratados internacionales de derechos humanos⁴³.

Por tanto, esta carta busca ampliar:

el tradicional enfoque sobre la mejora de la calidad de vida de las personas centrada en la vivienda y el barrio hasta abarcar la calidad de vida a escala de ciudad y su entorno rural, con un mecanismo de protección de la población que vive en ciudades o regiones en acelerado proceso de urbanización⁴⁴.

Observamos que ya no se busca la protección de manera individual, sino general, se convierte en un derecho colectivo donde se reafirma la protección de los derechos políticos, civiles, económicos, sociales y culturales de los habitantes de la ciudad, lo cual quiere decir que también protege derechos como al trabajo, a la seguridad social, a la salud pública, el agua potable, a la alimentación, al vestido, a la educación, a la vivienda, a la diversión, etc., pero en el contexto de la ciudad.

⁴³ ONU HABITAT. *Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad*. Pág. 185

⁴⁴ *Idem*.

En esta misma carta, ONU HABITAT define a la ciudad como un “espacio colectivo culturalmente rico y diversificado que pertenece a todos sus habitantes”⁴⁵ y que tiene dos espacios, uno político y uno físico.

La ciudad como espacio político es un

“conjunto de instituciones y actores que intervienen en su gestión, como las autoridades gubernamentales, los cuerpos legislativo y judicial, las instancias de participación social institucionalizada, los movimientos y organizaciones sociales y la comunidad en general”⁴⁶.

Como espacio físico una ciudad es “una metrópoli, urbe, villa o poblado que esté organizado institucionalmente como unidad local de carácter municipal o metropolitano”⁴⁷, considerando así, a todos los habitantes que viven en una ciudad, ciudadanos a los cuales se les debe brindar “un ámbito de realización de todos los derechos humanos y libertades fundamentales”⁴⁸.

Específicamente, en la Ciudad de México también se elaboró, en Julio de 2010, una carta similar nombrada *Carta de la Ciudad de México por el Derecho a la Ciudad*, la cual, también busca normar los derechos humanos en el contexto urbano. De esta manera, muestra las obligaciones de las autoridades para el cumplimiento de cada uno de los derechos, pero también, las responsabilidades que la población de este territorio tenemos. Es así, que “enfatisa algunos derechos que contribuyen más directamente a construir una ciudad incluyente, democrática, sostenible, productiva, educadora, y habitable”⁴⁹.

Dentro de esta misma carta, se recalca que la ciudad pertenece a todas las personas que la habitan, ya sea de manera permanente o sólo transitoria, reafirmando que todos ellos deben gozar de dichos derechos.

⁴⁵ *Ibidem*. Pág. 186

⁴⁶ *Ídem*.

⁴⁷ *Ídem*.

⁴⁸ *Ídem*.

⁴⁹ Habitat International Coalition. América Latina. *Carta de la Ciudad de México por el Derecho a la Ciudad*. Pág. 25

En este mismo contexto, el documento enfatiza seis características de este derecho a la ciudad⁵⁰:

1. Universalidad, puesto que son para todas las personas que habitan una ciudad.
2. Indivisibilidad, no pueden dividirse.
3. Integralidad, porque todos son importantes y ninguno lo es más que otro.
4. Interdependencia, ya que todos están unidos.
5. Inalienabilidad, porque no se pueden perder ni intercambiar.
6. Progresividad, puesto que cada vez que se satisfacen, garantizan una vida digna para todas las personas.

Asimismo, la Carta de la Ciudad de México establece algunos principios rectores⁵¹, los cuales, están alineados con los derechos humanos:

- Libre determinación.
- Igualdad.
- Equidad de género.
- Equidad social.
- Atención prioritaria a personas y colectivos en situación de discriminación.
- Solidaridad y cooperación entre los pueblos.
- Participación.
- Transparencia y rendición de cuentas.
- Corresponsabilidad.
- Justicia distributiva.

A partir de los principios listados, en la carta se desglosan los ideales de ciudad a la cual se quiere llegar⁵², siendo los siguientes:

- Democrática.
- Incluyente.

⁵⁰ *Ibidem*. Pág. 19

⁵¹ *Ídem*.

⁵² *Ibidem*. Pág. 27

- Sostenible.
- Productiva.
- Educadora.
- Segura (en cuanto a desastres).
- Segura (sin violencia).
- Saludable y convivencial.
- Culturalmente diversa.

En cada ideal de ciudad, se plantean una serie de estrategias que permitirán su logro. Aunado a esto, enfatizar en ciertos derechos, también será un requisito indispensable para cumplir con dicho objetivo.

En el caso específico de los niños y las niñas, la ciudad se ha convertido en un espacio que actualmente no les permite desenvolverse de una manera libre. En cualquier parte de ella corren riesgos: no pueden jugar en las calles por la gran cantidad de carros que hay, no pueden salir a las calles solos porque sus padres no pueden estar con ellos. El lugar para estar sano y salvo sólo es uno: la casa.

De esta manera, así como los niños y niñas han sido protegidos por la Convención, los habitantes de la Ciudad, entre los cuales también figuran los niños y las niñas, se han visto beneficiados por la firma no sólo de la *Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad*, sino también de los Pactos Internacionales anteriormente mencionados, que si bien ninguno de los pactos, el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos y el de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, mencionan como tal el derecho a la ciudad, sí existen artículos dentro de estos pactos y dentro de las declaratorias de Derechos Humanos que están encaminados a promover el derecho a que toda persona “disfrute del más alto nivel posible de salud física y mental”⁵³.

Por ello, buscar y exigir el derecho a la ciudad debe considerar a todos sus habitantes, niños, niñas, jóvenes y adultos. Sin embargo, si buscamos que la

⁵³ ONU. *Pacto Internacional de Derechos Económicos, sociales y Culturales*. Art. 12

ciudad sea más apta para los niños y las niñas, podremos llegar a tener un mejor lugar para todos, ya que estos son incluso diversos y

contemplar las necesidades y deseos de los niños [debería] tener en cuenta la necesidad del anciano, del minusválido, de personas de otras comunidades. Porque el problema fundamental es aprender a aceptar la diversidad, y el niño es diverso, incluso probablemente el niño difiere más de su padre del que difiere un adulto blanco de un adulto negro⁵⁴

Considerando la Carta de la Ciudad de México por el Derecho a la Ciudad, es dentro de la ciudad incluyente, donde se encuentra el derecho a la libertad de circulación y el cual, se tomará como el derecho a la movilidad, que, para fines de este trabajo, es pertinente profundizar en él.

1.2.3.1. Derecho a la Movilidad

Es un hecho que, en cualquier lugar del mundo, todas las personas nos movemos para llegar de un lugar a otro. En la casa, nos movemos para ir a la cocina, al baño, a la recámara. En las calles, lo hacemos para llegar al trabajo, a la escuela o a algún otro lugar, de manera que la movilidad es un “atributo esencial del ser humano”⁵⁵, es así, que ésta nos permite acceder a diferentes bienes, servicios y lugares. Desde este punto de vista, la movilidad

es un fenómeno complejo que guarda estrecha relación con un entorno determinado en donde viven las personas, con las alternativas que tienen para realizar sus desplazamientos y con la planeación de los acontecimientos humanos, del desarrollo y el medio ambiente, entre otros aspectos [...] permite la comunicación, integra los espacios y las actividades, e induce o guía las inversiones y el desarrollo humano⁵⁶.

En la Ciudad de México, han existido dos formas de concebir a la movilidad. La primera al ser considerada como un concepto equiparable al de transporte, siendo enfocada al movimiento de vehículos en las vías y la gestión de flujos, olvidando, por tanto, a las personas.

⁵⁴ TONUCCI, Francesco. *Op Cit.* Pág. 38-39

⁵⁵ Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal. *Op Cit.* Pág. 19

⁵⁶ *Ibidem.* Pág. 12

Por otro lado, el nuevo paradigma, ha volteado a mirar a la movilidad en un sentido más amplio que se relaciona con la satisfacción de necesidades, la creación de relaciones, oportunidades, encuentros y sinergias.

Este nuevo paradigma, considera tres principales aspectos de la movilidad: usos y valores, instrumentos y medios y, actores, siendo así que éste sea un fenómeno social, cultural y ambiental.

Social, porque es indispensable para el pleno desarrollo de todas las personas en su vida social, de forma que cada viaje o movimiento cambia según la experiencia que se vaya teniendo.

Además, es cultural porque están involucrados “los valores, las actitudes, las cuales dan diferentes matices al modo en el que las personas se movilizan individual y colectivamente”⁵⁷.

El reposicionamiento de diferentes medios que utilizamos para movernos está vinculado al aspecto ambiental, en el cual está involucrado “[...] el mayor respeto y protección del entorno y la sostenibilidad [y la] salud pública.”⁵⁸

Pero, ¿por qué es necesario hablar del derecho a la movilidad?

Para empezar, se ha mencionado que los derechos expresan las necesidades básicas que tienen las personas. Asimismo, tomando en cuenta el análisis realizado por Norberto Bobbio sobre las causas de la ampliación de los derechos humanos, la movilidad es la primera causa mencionada al ser un bien que se ha hecho merecedor a ser titulado⁵⁹, que está sustentado bajo dos documentos ya revisados en este capítulo: la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad y de manera local la Carta de la Ciudad de México por el Derecho a la Ciudad. Asimismo, se encuentra presente en la Declaración Universal de Derechos Humanos Emergentes publicada en el 2009 y que, en su artículo 7.8 menciona

⁵⁷ *Ibidem*. Pág. 23

⁵⁸ *Ibidem* Pág. 24

⁵⁹ *Vid Supra*. Pág. 16..

que “[...] toda persona tiene derecho a un tráfico ordenado y respetuoso con el medio ambiente y a moverse con facilidad por la ciudad metropolitana”⁶⁰.

Por ello, en el *Informe sobre el Derecho a la movilidad*, se menciona que el derecho a la movilidad debe entenderse como aquel

derecho de toda persona y de la colectividad a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad y aceptable, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el efectivo desplazamiento de todas las personas en un territorio para la satisfacción de sus necesidades y pleno desarrollo⁶¹.

Resulta indispensable definir a qué se refiere con sistema integral de movilidad, el cual, siguiendo con el mismo texto, es considerado como “[...] un conjunto de factores técnico-industriales, normativos, institucionales y de infraestructura (públicos y privados), integrados e interconectados, que hacen posible la realización de movimientos en un territorio.”⁶²

El derecho a la movilidad prioriza la necesidad de asegurar un nivel de vida adecuado, de aquí su importancia como un derecho que debe ser indispensable para lograr dicho objetivo.

Asimismo, el derecho a la movilidad involucra dos dimensiones una individual y la otra colectiva. La primera porque la persona decide su movimiento y la forma en la que se desarrolla; la segunda, porque las personas tienen derecho a una gran variedad de formas de movilidad que vayan de acuerdo con su modo de vida⁶³.

Sumado a lo anterior, este derecho debe caracterizarse por los siguientes principios⁶⁴:

- Disponibilidad, es decir, que exista una gran variedad de modalidades de transportes disponibles a los usuarios.

⁶⁰ ONU. *Declaración Universal de Derechos Humanos Emergentes*. Pág. 19

⁶¹ Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal. *Op Cit.* Pág. 34

⁶² *Ídem.*

⁶³ *Ibidem.* Pág. 33

⁶⁴ Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal. *Op Cit.* Pág. 37

- Accesibilidad, que asegure que los medios estén al alcance de todos. Éste engloba cuatro dimensiones:
 - Accesibilidad física, que considere distancias geográficas razonables.
 - Accesibilidad económica, en la que los costos y cargos directos no pongan en riesgo el ejercicio de otros derechos.
 - No discriminación, en el que las condiciones de movilidad se adapten a múltiples necesidades.
 - A la información, a la participación y a la exigibilidad por el cual, las personas puedan solicitar, recibir y difundir información al respecto de la movilidad de forma que puedan participar en las políticas públicas de movilidad.
- Calidad, con el cual se cercioren que se goce con los requerimientos y las propiedades aceptables para cumplir su función.
- Aceptabilidad, es decir, que sean pertinentes y respetuoso de las diferentes culturas.

Fomentar el derecho a la movilidad es indispensable para que todos gocemos de una plena libertad de movimiento y para que las diferentes formas de movilidad estén al alcance de todos; que cada uno pueda elegir el medio de transporte por una razón que vaya más allá del que es más barato.

Los niños y las niñas, al ser parte importante de la ciudad, también gozan del derecho a la movilidad y promoverlo para su bien, involucra hacer un cambio significativo en el hacer de la movilidad un acto más sencillo para los niños y niñas como subir a un camión, moverse en el metro, andar por las calles, que no implique un riesgo para ellos. Al respecto, implicaría también una mejora en la movilidad para las personas de la tercera edad y muchos otros grupos denominados como minorías y al resto de la población, nos llevaría a la adopción de nuevos comportamientos y el desarrollo de otras habilidades con la finalidad de salvaguardar al otro.

1.3. El Enfoque de Derechos Humanos

Si bien en los apartados anteriores se abordó el tema de los derechos humanos, su concepto y evolución, así como los derechos de la infancia, de la ciudad y la movilidad, todos ellos, vistos como el objetivo de las políticas y leyes que existen en México y en el mundo, en este apartado será necesario visualizar a los derechos humanos también como un medio que permitirá su propia materialización⁶⁵ y que se concreta en lo que se ha denominado Enfoque de Derechos Humanos.

Dicho enfoque surgió a partir de la caracterización de los DDHH elaborada en la Declaración de Viena, resaltando siempre que todos eran importantes y, por tanto, debían promoverse y respetarse de manera igual, concibiendo “a las generaciones de derechos como un proceso histórico, pero [que] en su operación, se debe recalcar su interdependencia e imbricación”⁶⁶.

Por ello, abordar este enfoque es sustancial porque si bien, desde un “marco conceptual está basado en normas internacionales de derechos humanos, [desde un marco operacional] se orienta a la promoción y protección de los derechos humanos”⁶⁷, es decir, se convierte en un tema vivencial, que todas las personas debemos practicar y poner en marcha con la finalidad de tener una mejor sociedad que favorezca también a las minorías⁶⁸ y que pretende “concertar entre el Estado y la sociedad civil”⁶⁹.

Así como en apartados anteriores se mencionaron las características de los derechos humanos, el Enfoque de Derechos Humanos también posee los mismos principios⁷⁰, a los cuales, se les suman los siguientes:

⁶⁵ JIMÉNEZ BENITEZ, William Guillermo. *El Enfoque de los Derechos Humanos y las Políticas Públicas*. Pág. 31

⁶⁶ *Ibidem*. Pág. 35

⁶⁷ Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos. *Preguntas frecuentes sobre el Enfoque de Derechos Humanos en la cooperación para el desarrollo*. Pág. 15

⁶⁸ JIMÉNEZ BENITEZ, William Guillermo. *Op cit.* Pág. 31

⁶⁹ *Ibidem*. Pág. 34

⁷⁰ *Vid Supra*. Pág. 17-18.

- Principio de no discriminación e inclusión para la universalidad⁷¹, ya que “todas las personas son iguales en su condición de seres humanos y por virtud de la dignidad intrínseca de cada individuo. Todos los seres humanos deberían disfrutar de sus derechos humanos sin discriminación de ninguna índole [...]”⁷².
- Principio de la democracia, lo cual, permitirá la participación activa y protagónica en todos los niveles⁷³, pues poseen el derecho de participar libremente en todas las áreas de su interés.
- responsabilidad compartida de todos los actores involucrados, en el que predomina la esfera pública.
- Obligación en cuanto a la rendición de cuentas.
- Otorgar más importancia a lo local, de manera que su efectividad sea mayor al considerar la realidad de las personas.
- “Potencia la capacidad de acción efectiva de la población para participar en la formulación de políticas y [hace] responsables a los que tienen obligación de actuar”⁷⁴.

La UNICEF en su documento *Estado mundial de la infancia 2004*⁷⁵ hace hincapié en los elementos sustanciales de este enfoque, para que pueda ser considerado como tal. Estos son:

- Individualización de las demandas de los titulares de derechos y las obligaciones de los titulares de deberes.
- Evaluación de la capacidad de los titulares de derechos de exigirlos y los titulares de obligaciones de cumplirlas a partir de las cuales, se elaboren estrategias que se encaminen a aumentar dicha capacidad de exigencia.

⁷¹ JIMÉNEZ BENITEZ, William Guillermo. *Op cit.* Pág. 34-35

⁷² UNICEF. *Estado mundial de la Infancia 2004*. Pág. 91

⁷³ JIMÉNEZ BENITEZ, William Guillermo. *Op cit.* Pág. 34-35

⁷⁴ Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos. *Op cit.* Pág. 15

⁷⁵ FONDO DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LA INFANCIA. *Estado mundial de la infancia 2004*. Las niñas, la educación y el desarrollo. Pág. 92 – 93.

- Evaluación de procesos y resultados, los cuales, deben ser guiados por las normas y principios de derechos humanos.
- Asimilación de las recomendaciones elaboradas por instancias internacionales.
- Reconocimiento de las personas como protagonistas de sus propias vidas.
- Reconocimiento de la participación como medio y fin.
- Considerar a todas las personas interesadas.
- Enfocarse a la disminución de las desigualdades.
- Fijar y establecer alianzas.

Con base en lo abordado a lo largo del capítulo, resulta primordial considerar a los derechos humanos como el punto de partida de nuestro comportamiento con la finalidad de lograr que todos ellos sean respetados, y que además podamos mejorar la sociedad en la que vivimos, de tal manera que no sólo exijamos derechos hacia nosotros mismos, sino también para con los demás.

Asimismo, es importante rescatar la idea de DDHH no sólo como el objetivo final de nuestra vida, sino como acciones que debemos llevar a cabo diariamente, ya que cada uno de ellos son en sí mismas acciones que podemos desarrollar en cualquier momento. Por ejemplo, en la escuela los profesores deben escuchar a los niños, niñas y sus opiniones respecto a los temas que les concierne o bien, promover el derecho a la educación mediante la búsqueda de estrategias que permita que todos los estudiantes asistan a la escuela.

Por otra parte, si bien la evolución de los DDHH ha llevado a que estos se abran a más áreas, esto quiere decir que como sociedad tenemos mucho que mejorar, puesto que las cosas no se están haciendo de una manera en la que en el mundo haya paz y justicia, de tal forma que aún no logramos comprender que estos derechos abarcan todas las esferas y ámbitos de la sociedad, por lo cual, se hace necesario crear, en este caso, los derechos de la infancia, el derecho a la ciudad y a la movilidad.

Capítulo 2. Ciudadanía

En el capítulo anterior se abordó el tema de los derechos, el cual, es un eje importante para el desarrollo de este capítulo.

Los derechos que se les dotan a las personas permiten que puedan ejercer su ciudadanía, desde una primera instancia, para la posibilidad de elegir a los gobernantes.

Posteriormente, el concepto de ciudadanía evoluciona con el paso de la historia, de ser un elemento único para los varones, hasta ser algo imprescindible para cada una de las personas; de un *status* generado por el lugar de nacimiento, a uno generalizado para todos los habitantes de una comunidad.

Sumado a lo anterior y siguiendo lo propuesto por Thomas Humphrey Marshall en su libro *Ciudadanía y clase social*, este concepto comienza desde el ámbito civil, continuando por el político y terminando en lo social como un instrumento de igualdad, presente para todos los miembros de una comunidad y, en ese sentido, dota de un compromiso social del que se debe estar consciente, ya que se convive con otras personas, con las que debemos compartir valores, derechos, obligaciones y lugares.

A lo largo de este capítulo se hace un bosquejo histórico del desarrollo del concepto de ciudadanía, en el que se aborda lo antes expuesto, tomando en cuenta algunas civilizaciones y sucesos que marcaron el desarrollo de este concepto, con la finalidad de analizar su importancia sobre todo de los niños y las niñas, para reconocer la importancia de respetar sus propios derechos, lo que implica darle valor a su vida y a su libertad, así como al de las otras personas.

2.1. La ciudadanía en la historia

Así como la concepción de Derechos Humanos ha cambiado con el paso del tiempo hasta llegar a concebirse como hasta ahora, el concepto de ciudadanía también lo ha hecho con el paso de la historia.

Puede considerarse, por tanto, que la evolución de la ciudadanía también ha seguido el curso que el de los Derechos Humanos, es decir, de ser vista primero desde un enfoque político hasta llegar a abarcar en sí todos los DDHH (primera, segunda y tercera generación).

Por ejemplo, en la antigua Grecia, la idea de ciudadanía se desarrolló junto con la idea de democracia, donde “demos” significa pueblo y “cratos” poder, es decir, el pueblo era quien tenía el poder y, por tanto, los gobernantes estaban obligados a responder ante los ciudadanos, asimismo, estos últimos pasaron de controlar a ejercer directamente el poder, lo cual quiere decir, que también podían ser partícipes de algún puesto en la Asamblea.

Específicamente, en Atenas los diferentes gobiernos dotaron de diversas características a la ciudadanía: durante la época del Código de Dracon⁷⁶, el gobierno era prioritariamente aristocrático, es decir, sólo las esferas más altas de la sociedad podían aspirar a poseer la ciudadanía; con Solón⁷⁷, muchas de las leyes del Código fueron derogadas y/o suavizadas gracias a un pacto promovido entre la aristocracia y el resto de la sociedad con la única finalidad de que el pueblo tuviera mayor participación en el gobierno; con Clístenes⁷⁸, las clases bajas controlaban el funcionamiento de los puestos de las clases altas, por tanto, el pueblo recibía algunos derechos y la aristocracia se aliaba con ellos; y, con Pericles⁷⁹, se desarrolló una “democracia plena”⁸⁰, en la cual, el pueblo tuvo mayor

⁷⁶ Este Código fue elaborado por el legislador Dracon en el 621 A.C., dicho Código se caracterizó por su severidad al considerar la pena de muerte incluso, para infracciones menores. BERNAL GÓMEZ, Beatriz. *El derecho en la antigua Grecia*. Pág. 47

⁷⁷ Fue nombrado legislador en el 594 a.C. con el objetivo de reformar la constitución y suavizar las leyes de Dracon.

⁷⁸ Legislador griego del cual, no se tienen datos precisos, sin embargo, puede decirse que su gestión fue entre el 508 y 507 a.C.

⁷⁹ Legislador de Atenas durante el primer tercio del Siglo V a.C.

⁸⁰ BERNAL GÓMEZ, Beatriz. *El derecho en la antigua Grecia*. Pág. 49

participación en la política ya que tenían pleno uso de derechos y obligaciones, su vida pública o bien participativa terminaba hasta que la persona fallecía y porque debido a la anulación de la división de poderes, la Asamblea popular asumía todas las funciones de tal manera que los ciudadanos podían asistir a la Asamblea.

Si bien los atenienses dieron una gran participación al pueblo en los asuntos de política, es necesario aclarar que la forma de ejercerla y los derechos políticos no estaban permitidos a mujeres, extranjeros y esclavos. Las mujeres sólo participaban en ritos religiosos o en la presentación de espectáculos.

Mientras tanto, en Esparta también se tuvo un modelo timocrático de gobierno, sin embargo, al ser un pueblo que se preparaba para la guerra, las virtudes militares eran las más importantes para los ciudadanos, ya que se consideraba de mayor relevancia defender el orden y la estabilidad⁸¹.

Otro ejemplo lo podemos encontrar con los romanos, para quienes la ciudadanía también estaba vinculada a una forma de gobierno democrática, sin embargo y casi al igual que en Grecia, la ciudadanía estaba reservada en su mayor parte para los varones, quienes poseían derechos y obligaciones de índole privado y público, por ejemplo, el derecho de contraer matrimonio, de formar una familia, de comerciar, de recibir bienes, de hacer testamento, la obligación de obedecer a los magistrados, cumplir con el servicio militar y realizar trabajos municipales⁸².

La ciudadanía en Roma podía ser obtenida por diferentes vías. Por ejemplo, con los Graco, el ámbito de la ciudadanía fue ampliado a los latinos que vivían en la península itálica o en las colonias. Asimismo, con el General Mario, quien fuese cónsul, extendió dicho estatus a todos los miembros del ejército, sin embargo, en el año 90, fue extendida a todos los pueblos itálicos⁸³.

⁸¹ HORRACH MIRALLES, Juan Antonio. *Sobre el concepto de ciudadanía: historia y modelos*. Pág. 5

⁸² LEDESMA, José de Jesús. "La ciudadanía en la experiencia jurídica de Roma". En: *Ciudadanía en movimiento*. Pág. 87

⁸³ HORRACH MIRALLES, Juan Antonio. *Op Cit.*. Pág. 6

En el primer Triunvirato⁸⁴, en el cual participaron Cayo Julio César, Pompeyo y Marco Licinio Craso, se suprimieron dos códigos que hasta ese momento eran utilizados para gobernar a los ciudadanos romanos y los pueblos conquistados, resolviendo que lo mejor era crear distintos grados de ciudadanía, siendo el principal o el de mayor grado, aquél que se obtenía por vía paterna al momento de nacer.

Los derechos que poseían los ciudadanos eran de tres tipos principalmente: votar a los miembros de la Asamblea, poseer un escarnio dentro de ella y poder convertirse en magistrado. Asimismo, los romanos incorporaron una semiciudadanía que contemplada algunos derechos.

En la época del principado, el estatus de ciudadanía continuó favoreciendo a la población durante tres fases. Con Augusto, se otorgó la ciudadanía a todos los soldados que terminaban su actividad militar; con Claudio la ciudadanía fue otorgada a personas no itálicas; y con el emperador Caracalla, según José de Jesús Ledesma⁸⁵, se otorgó romanidad a todos los habitantes, con la condición de ser libres.

Dentro de esta época, las formas para obtener la ciudadanía fueron planteadas, siendo las principales por nacimiento (que ya se había mencionado) fuese de padre o madre romano; si se era esclavo de dueños romanos libres, extranjero y que el pueblo mediante edicto consular o imperial se lo hubiese otorgado; y, a latinos del norte de Roma que habían sido adoptados por un romano.

Más tarde, en la época medieval, se abandonó la idea de democracia y ciudadanía como se había concebido con los griegos y los romanos; la caída del Imperio Romano provocó que los obispos tomaran el poder espiritual y político de las ciudades, lo cual provocó que el valor a la vida en el mundo real no fuera valorado tanto como la vida después de la muerte, ya que todo, giraba en torno a esta última o al menos, así lo consideraba San Agustín, quien manifestaba que la finalidad del hombre no debía de atenerse a deberes ciudadanos, sino a rezar y

⁸⁴ Forma de gobierno ejercido por tres personas aliadas entre sí.

⁸⁵ LEDESMA, José de Jesús. *Op Cit.* Pág. 83-97.

vincularse más con Dios. Santo Tomás, a diferencia de aquel, creía pertinente atender la vida terrena de forma seria, ya que ésta era una expresión de la voluntad divina⁸⁶.

A finales de la edad media y lejos del poder religioso, se conformaron nuevas ciudades como Florencia, Venecia y Génova, cuyos lugares tuvieron su propia forma de gobierno y de justicia. En estas ciudades, la ciudadanía se obtenía al poseer alguna propiedad en alguna de las mismas y por ello, podían elegir a los miembros de las asambleas y de los consejos que estructuraban el Estado⁸⁷.

Siguiendo esta línea, con el movimiento de Independencia de Estados Unidos de América y con la Revolución francesa, se continuó avanzando en la construcción del concepto de ciudadanía y su relación con la posesión de DDHH.

En Estados Unidos, la búsqueda de mejores condiciones por parte de las 13 colonias a través de la independencia y la elaboración de una constitución sería el “medio idóneo para garantizar sus libertades [...] en el que se estableciera la forma en la que se organizaría el gobierno de la sociedad”⁸⁸. De esta manera, el concepto de constitución se perfilaba como aquel “instrumento diseñado para garantizar los derechos de los hombres.”⁸⁹

Fue así, que el 14 de octubre de 1774, el congreso expidió una declaración de derechos de las colonias, en la cual manifestaban la desaprobación hacía el rey y al Parlamento, acusándolos de los daños provocados a ellos. En ella se expresaron ciertos derechos como: a la vida, la libertad y la propiedad, los cuales no podían ser limitados.

El anterior esfuerzo desencadenó en cada estado, la búsqueda de una forma de organizar sus gobiernos, siendo Virginia, la primer Colonia que declarararía su independencia de las demás el 15 de mayo de 1776 y con ello, la aprobación de la

⁸⁶ *Ibidem*. Pág. 10

⁸⁷ *Ídem*. Pág. 10

⁸⁸ *Ibidem*. Pág. 101

⁸⁹ *Ídem*.

Declaración de Derechos del buen pueblo de Virginia, que enfatizaba en los derechos inherentes al ser humano.

Poco después de este suceso, el 4 de julio de 1776, E.U.A. declararían su independencia y, por tanto, su separación de Inglaterra, permitiendo que las demás colonias continuaran con el ejemplo de Virginia para la formulación de su legislación, siendo Pennsylvania Delaware, Maryland, Carolina del Norte, Vermont y Massachussets.

Durante 1787, se elaboró la constitución de los Estados Unidos con la participación de todos los estados mediante una confederación. El objetivo principal fue constituir el sistema federal como su forma de gobierno, “establecer la justicia, asegurar la tranquilidad, proveer una defensa común, promover el bienestar general y asegurar los beneficios de la libertad.”⁹⁰

En la Constitución, establecieron primeramente que todos los individuos reconocidos en cada estado lo serían también en el terreno nacional. Además, les dotaron de privilegios para participar en las elecciones, el acceso a cargos y la edad mínima de 25 años para poder aspirar a ellos.

Asimismo, el nacimiento, fue el principal requisito de todos los habitantes para poder adquirir la ciudadanía estadounidense, la cual quedaba enmarcada bajo dos tipos: la nacional y la estatal, siendo la primera complementaria a la segunda, ya que la estatal se encontraba regulada por la legislación de cada estado y ésta permitía que los ciudadanos adquiriesen o no la ciudadanía de los Estados Unidos.

Por tanto, desde la ciudadanía estatal, el ciudadano era aquella persona que habitaba la comunidad, que gozaba de derechos y también de obligaciones. Además, se les atribuían los derechos políticos: a votar y ser votados.

Desde la ciudadanía nacional, el ciudadano también tenía el derecho político de participar en las elecciones de representantes, pero también garantizaban los

⁹⁰ *Ibidem*. Pág. 109

derechos que se encontraban manifiestos en cada una de las legislaciones estatales.

Este movimiento, sumado a la Declaración de Derechos del Hombre y del Ciudadano en 1789, originada por la Revolución francesa, fueron antecedentes que darían origen al tipo de ciudadano ideal.

Durante el siglo XVIII, Francia estaba viviendo la transición de un contexto feudal a uno donde la manufactura estaba cobrando gran importancia y el régimen capitalista comenzaba a gestarse⁹¹.

Los campesinos continuaban siendo la clase social que más trabajaba y en cuyo caso, debía entregar casi todo su trabajo a la nobleza, quien hasta ese momento disfrutaba de lujos, incrementando los impuestos a la clase trabajadora, quienes, con el desarrollo de las industrias y la invasión de la manufactura en sus trabajos, se vieron obligados a tener que trabajar dentro de ellas en condiciones miserables y de mucho abuso. Condición que generaba la violación de los derechos de los trabajadores, quienes trabajaban en peores condiciones⁹².

Los reyes que hasta ese momento habían gobernado, sólo se enfocaban a mantener los lujos y privilegios que hasta ese momento tenían, tal es el caso de Luis XIV, quien basó su gobierno en el absolutismo; Luis XV, quien se dedicó principalmente a mantener el *estatus quo* de su gobierno; y, Luis XVI quien sufrió las consecuencias de sus antecesores, firmando la constitución francesa, pero, que ante la inestabilidad de su institución lo llevó a ser procesado, enjuiciado y sentenciado a muerte⁹³.

Así, la Revolución Francesa comenzó con la lucha del Tercer Estado⁹⁴ en contra de las clases privilegiadas, es decir, la lucha de los menos favorecidos (burguesía y campesinos) contra los más ricos (nobleza y clero), originando diversas

⁹¹ MUÑOZ DE ALBA MEDRANO, Marcia. *El concepto de ciudadano a partir de la Revolución Francesa. En Ciudadanía en movimiento*. Pág. 124

⁹² *Ídem*.

⁹³ *Ibidem*. Pág. 125

⁹⁴ MUÑOZ DE ALBA MEDRANO, Marcia. *Op cit*. Pág. 135-137

consecuencias para el clero, quien perdería la titularidad de la educación y el matrimonio, los cuales, pasarían a ser funciones del Estado.

Durante este movimiento de lucha se desarrolló la Declaración de Derechos del Hombre y del Ciudadano, en el que se consideraba a todas las personas ciudadanas con la obligación de participar en los asuntos políticos que fueran necesarios, por ello, la ciudadanía podía ser entendida como una “suma de prerrogativas al que se accede por el derecho a ser ciudadano nacional del Estado y haber cumplido la edad requerida”⁹⁵, resaltando que ninguna circunstancia podría ir en contra de la libertad e igualdad de derechos que la ciudadanía concedía⁹⁶.

2.2. La ciudadanía en la actualidad

Hasta el apartado anterior, la ciudadanía estaba enfocada en su mayoría a la participación política y al ejercicio de los derechos políticos que tenían los ciudadanos, es decir, al poder de elección de gobernantes que ejercían sólo cuando se tenía la edad establecida o bien, cuando se poseían ciertas cualidades necesarias para la misma participación. Sin embargo, con el tiempo este concepto comenzó a evolucionar y a mirar más allá de la votación.

Thomas Humphrey Marshall, en 1949, hizo una recapitulación del desarrollo del concepto de ciudadanía en Inglaterra, el cual, abarcó tres siglos y en el que el desarrollo en cada uno de ellos propició el siguiente. Él concibe que existen tres partes de la ciudadanía: civil, político y social.

La ciudadanía civil, que se desarrolla en el Siglo XVIII y se define por la presencia de derechos necesarios para la libertad individual, de tal manera que asegura la misma posibilidad de competencia para todas las personas.

La ciudadanía política (Siglo XIX) se encarga de expandir todos los derechos ya logrados a otros segmentos de la población, de tal manera que al final de la primera guerra mundial, los derechos políticos ya no eran “atributos de índole

⁹⁵ *Ibidem*. Pág. 144

⁹⁶ *Ibidem*. Pág. 145

económico [sino que pasaron a ser] atributos de la persona”⁹⁷, siendo el primer avance de este cambio el Acta de 1832 en el que se abolió “el voto de los propietarios y extendió el sufragio a inquilinos y arrendatarios de tierras con suficiente nivel de renta, abriendo el monopolio a aquéllos que podían presentar pruebas de su éxito en la lucha económica”⁹⁸, consolidándose con el Acta de 1918 en el que se reconoció el sufragio para todos los hombres, desplazando las bases económicas.

Por otro lado, la ciudadanía social (Siglo XX) comienza a partir de la construcción de los sistemas educativos, los cuales fueron el resultado de un análisis en el que se “tomó más conciencia de que la democracia política precisaba un electorado educado, y que la manufactura científica precisaba trabajadores y técnicos cualificados.”⁹⁹ Esta ciudadanía es concebida como “la instrumentación de la igualdad de oportunidades.”¹⁰⁰

Por último, Marshall en *Ciudadanía y Clase social* concibe que la ciudadanía es “un *status* que se otorga a los que son miembros de pleno derecho de una comunidad. Todos los que poseen ese *status* son iguales en lo que se refiere a los derechos y deberes que implica.”¹⁰¹

Existen, además, otras concepciones sobre el concepto de ciudadanía, por ejemplo, María Zulueta Abrisqueta define a la ciudadanía como un “[...] *status* jurídico y político por el cual el ciudadano tiene derechos y deberes respecto a una comunidad, a un mismo territorio con las mismas leyes donde todos deben ser iguales”¹⁰².

Ambas definiciones, recalcan lo ya mencionado en el capítulo anterior, en el apartado del derecho a la ciudad, en el que se concebía como ciudadano a todas

⁹⁷ *Ibidem*. Pág. 308.

⁹⁸ MARSHALL, Thomas Humphrey. *Ciudadanía y clase social*. Pág. 307.

⁹⁹ *Ibidem*. Pág. 311.

¹⁰⁰ ZAPATA, Francisco. “Ciudadanía, democracia y globalización”. En: *Ciudadanía en movimiento*. Pág. 309.

¹⁰¹ MARSHALL, Thomas Humphrey. *Op Cit*. Pág. 312

¹⁰² ZULUETA ABRISQUETA, María. “Evolución de los derechos y ciudadanía”. En: *Ciudadanía y Educación. Aportaciones para la práctica civil*. Pág. 75

las personas que habitaban una ciudad¹⁰³, sin embargo, el Fondo para la Infancia de las Naciones Unidas (UNICEF) en su documento *Educación para la Ciudadanía*, establece un perfil sobre el ciudadano¹⁰⁴, identificando que éste debe poseer:

- Derechos.
- Obligaciones.
- Compromiso social, es decir, que sea consciente de que los derechos, los deberes, la cultura, las tradiciones y el espacio común, se comparten.
- Espíritu positivo, que se refiere a la capacidad que tenemos para realizar acciones que nos lleven a la mejora del mundo donde vivimos.

Por otro lado, Danilo Martuccelli en su artículo “Juventud y ciudadanía” en el libro *Ciudadanía y Educación. Aportaciones para la práctica civil*, menciona que el concepto de ciudadano involucra cuatro dimensiones:

1. Ser un miembro reconocido de una colectividad, que incluye criterios de pertenencia.
2. Ser un poseedor de derechos.
3. Ser un actor social inseparable de la capacidad real para participar.
4. Tener un sentido cívico, es decir, poseer valores.

Asimismo, la Declaración Universal de los Derechos Humanos, también refleja un tipo de ciudadano, que va enfocado a aquél que posee derechos, pero también obligaciones sociales, las que giran en torno a un mismo eje: la igualdad. Es decir, la ciudadanía dota de igualdad a todas las personas a pesar de sus múltiples diferencias, es decir, lo acotan “[...] por la ley pero [es] impulsado por la utopía [ya que] reflejan un individuo revestido de derechos individuales y colectivos que le otorgan un manto de ciudadanía. Este manto lo hace igual a los demás y

¹⁰³ Vid *Supra*. Pág. 25.

¹⁰⁴ UNICEF. *Educación para la ciudadanía*. Pág. 14.

corresponsable junto con ellos de la marcha común de sus asuntos comunitarios”¹⁰⁵.

Con base en lo anterior, el perfil del ciudadano ya no sólo obedece a ser miembro de una ciudad, sino también a participar para poder mejorarla, ejerciendo nuestros derechos.

Sin embargo, María Zulueta Abrisqueta menciona que existen diversos factores que cuestionan la ciudadanía, entre las cuales se encuentran, la corrupción, el fraude fiscal, la apatía y la falta de debate público, manifestando que el individuo no se sienta ciudadano.

Por ello, es necesario fomentar una ciudadanía que con base en la investigación realizada se sustente en cada una de las dimensiones abordadas por Martuccelli y la UNICEF, evitando a toda costa aquellos factores que impidan la realización plena de la ciudadanía.

Específicamente, el ciudadano dentro de esta gran urbe llamada Ciudad de México, debe promover derechos que faciliten la interacción entre todos con los cuales, salvaguardemos y mejoremos el entorno en el que nos desenvolvemos.

El derecho a la movilidad debe ser uno de ellos, y debe fomentarse no sólo dentro de las familias, sino también en los lugares de esparcimiento social, como la escuela, donde los niños y niñas conviven con otros de tal forma que entre ellos se reafirme la importancia de dicho derecho, enmarcado dentro de lo que se conoce como educación vial.

2.2.1. La ciudadanía infantil

Como se mencionó, los niños y niñas también poseen derechos que han impactado en la concepción que se tiene de ellos, ya no como personas que sólo deben protegerse, sino también como seres con inteligencia, capaces de participar y decidir sobre el entorno en el que viven, lo cual, se ve reflejado en la convención sobre los derechos jurídicos, documento del cual se habló en el capítulo uno.

¹⁰⁵ HERNÁNDEZ AVENDAÑO, Juan Luis. *Op Cit.* Pág. 258

A partir del breve esbozo realizado sobre el concepto de ciudadanía, se tomaron ciertas características indispensables para la existencia de ésta, que implican necesariamente ser un miembro reconocido, un poseedor de derechos, una persona que participa para que, a través de ésta, se logre realizar un cambio en el entorno en el que se desenvuelve.

Es esta posibilidad de cambio, lo que en la ciudadanía hace que lo que más importe sea la participación, es decir, esa capacidad que tienen las personas para mejorar el entorno en el que viven, ya que si bien, como se mencionó antes, es necesario tener otras condiciones, todos ellos sin la participación no generarían cambios en el ambiente en el que se vive.

Los niños y niñas al poseer derechos son también ciudadanos, porque, además son miembros reconocidos que tienen la posibilidad de participar. Por ello, si dicha participación comienza a ser considerada y respetada, sus opiniones impactarán en la manera en la que vivimos dentro de la ciudad, haciéndola quizá, un lugar accesible y mejor para la sociedad en general.

Por tanto, es importante recalcar que según el punto de vista desde el cual se mire el concepto de ciudadanía, los niños y niñas serán o no considerados como ciudadanos.

No basta con concebir a la ciudadanía como un *status* determinado por la edad y que permite elegir al próximo gobernante de tu demarcación o país, sino que va más allá.

Un ciudadano, como ya lo dice la UNICEF y Danilo Martuccelli¹⁰⁶ posee derechos y obligaciones, busca comprometerse con la sociedad para que, a través de ese compromiso busque y promueva mejorar su entorno.

Sin embargo, John Durston¹⁰⁷ ha estudiado sobre las distintas formas de ciudadanía juvenil limitada, agrupándolas en cinco diferentes tipos:

¹⁰⁶ *Vid Supra*. Pág. 44.

¹⁰⁷ DURSTON, John. *Limitantes de ciudadanía entre la juventud latinoamericana*. Pág. 2 – 4.

1. Ciudadanía denegada. Se niega el ejercicio absoluto de la ciudadanía debido a una condición personal o social en la que se vive.
2. Ciudadanía de segunda clase. No se puede ejercer la ciudadanía debido a que existen barreras para que pueda ejercerse.
3. Ciudadanía despreciada, es decir, es el tipo de ciudadanía que es rechazada por los jóvenes que, a pesar de tener los medios y los espacios necesarios para ejercerla, no lo hacen.
4. Ciudadanía latente. Es aquella, que a pesar de que se tenga el interés no sé participa porque no hay algo que los motive o porque, en algún momento su participación no tuvo los resultados esperados.
5. Ciudadanía construida. Originada por la “construcción gradual de espacios, valores y actitudes que favorece el ejercicio efectivo de la ciudadanía¹⁰⁸”.

Como se puede apreciar, en la ciudadanía, la participación es uno de sus ejes fundamentales. Por ello, en el capítulo anterior resaltamos la importancia de la participación de los niños y las niñas en los ámbitos en los que se desarrolla, ya que ella produce cambios a nivel personal y social que impactan en el día a día de los niños y las niñas.

Es así, que “cuando hablamos de ejercicio de ciudadanía infantil, es sumamente relevante señalar que, como todo aprendizaje, la ciudadanía se aprende en las prácticas de las que se es parte¹⁰⁹”, con la “intención de aceptar a los otros y comprenderlos, para así poder formar un equipo, compartiendo de manera respetuosa. Vivir conviviendo con los demás, es ir transformándose en ciudadano¹¹⁰”

Asimismo, debemos resaltar que

“no podemos hablar del ejercicio de la ciudadanía de un joven de 15 años en el mismo sentido que en el caso de uno de 18 ó 29. Para los más jóvenes, la asunción

¹⁰⁸ *Ibidem*. Pág 3

¹⁰⁹ ARRÚE, Carola y Edgardo Consoli. *Espacios de infancia, ciudadanía y participación infantil*. Pág. 2

¹¹⁰ BEUCHAT REICHRDT, Marianne. “Formación ciudadana y autorregulación: conceptos claves para la práctica educativa”. En: *Revista Panamericana de Pedagogía. Saberes y quehaceres del Pedagogo*. Pág. 105

de diferentes derechos se realiza en forma secuencial, acumulativa, mediante un aprendizaje en el ejercicio”¹¹¹.

De esta forma, no sería conveniente considerar a los niños y niñas ciudadanos sólo con base en su capacidad de voto, porque hacerlo de esta manera, resultaría evidente que los niños y las niñas no fueran tomados como ciudadanos genuinos, puesto que “la formación de ciudadanos conscientes de sus derechos y responsabilidades públicas no se agota en los alcances políticos del término, los trasciende”¹¹².

¹¹¹ DURSTON, John. *Op Cit.* Pág 3 y 4

¹¹² BEUCHAT REICHRDT, Marianne. *Op Cit.* Pág. 107

Capítulo 3. Educación vial y la Formación Cívica y Ética

En el primer capítulo se abordaron los derechos humanos, su concepto y desarrollo histórico que, no han dejado de evolucionar e incluso, han originado nuevos bienes para ser tutelados, que se adaptan a los diferentes contextos y entre los cuales se encuentran el derecho a la ciudad y a la movilidad.

Es así, que a la par del desarrollo de los derechos humanos, también se ha hecho necesario formar a personas capaces de respetarlos, es decir, formar ciudadanos que además de estar conscientes de sus derechos, también lo sean de sus obligaciones frente a dichos derechos. Dicha formación debe ser fomentada dentro de los hogares, y en todos los lugares donde las personas se encuentren reunidas unas con otras, con la finalidad de que las situaciones con las que nos enfrentamos en el día a día sean orientadas hacia la vivencia de los DDHH, los cuales, a su vez, deben regir nuestro comportamiento.

En este capítulo, se abordará la educación vial como uno de los ejes de formación para el respeto al más importante derecho en la vía pública, el de la vida, así como el de la movilidad, de manera que, no sólo se hará una revisión de su conceptualización, sino, además, se destacarán leyes y programas elaborados en el plano internacional y nacional, que se han enfocado en la prevención de accidentes.

Por ello, se hará una revisión sobre el concepto de educación vial, desde la lectura de varias guías elaboradas en torno a la seguridad vial y la prevención de accidentes, para continuar con la descripción de algunas leyes y programas más importantes de índole internacional y nacional que se han elaborado con la finalidad de disminuir la cantidad de accidentes de tránsito, y por tanto, de personas fallecidas debido a estos.

Continuando con lo anterior, se hará un breve análisis de la materia de FCyE, que es vista como una de las herramientas que el Estado ha implementado para que los estudiantes adquieran los conocimientos, habilidades y actitudes relacionadas

con los derechos humanos y los valores. Además, porque dentro de ésta se encuentran englobados los conocimientos sobre educación vial.

Para ello, se analizará el programa curricular vigente del 2011, ya que a pesar de que se haya presentado un nuevo modelo, aún no posee un programa curricular sobre el cual analizar los contenidos que se pretenderán abordar en la materia de FCyE y porque dicha propuesta de modelo sólo estará vigente como prueba piloto en algunas escuelas de educación básica.

3.1. La educación vial

Argentina y España han sido de los países que más han trabajado sobre la educación vial ya que, de ellos podemos encontrar no sólo normatividad que regule la movilidad de las personas, sino también diversas guías de educación vial, cuyo principal objetivo es formar a las personas y principalmente a los niños y niñas en este ámbito.

Argentina es el país de América Latina del que se tiene una mayor cantidad de guías elaboradas en torno a la educación vial, concibiéndola como “el conocimiento teórico y práctico, sistemático y asistemático sobre normas de tránsito y de las interpretaciones del significado de las señales viales correspondientes”¹¹³, tal es el caso del *Manual de educación y seguridad vial*, elaborado por la Defensoría del Pueblo de la Provincia de Corrientes y la *Guía de educación en seguridad vial para profesores y tutores de primaria*¹¹⁴

Si bien este tipo de definiciones son más comunes, existen otras que se concentran en ver a la educación vial más allá de la adquisición de conocimientos o el aprendizaje de

un catálogo de reglas de cortesía y urbanidad. La educación vial debe ser algo más. Debe ir encaminada, además, a la enseñanza y el aprendizaje y adquisición de unos hábitos de comportamiento que modifiquen y centren actitudes frente al hecho del tránsito como fenómeno social y de riesgo y a mantener con los demás usuarios unas relaciones de convivencia ordenada, solidaria, responsable y de respeto mutuo acordes con la sociedad en que vivimos¹¹⁵.

Asimismo, debe involucrar

a niñas, niños y jóvenes en la comprensión de situaciones de circulación y tránsito en los que participen (o participarán, en el futuro) y para tomar decisiones

¹¹³ Defensoría del Pueblo de la Provincia De Corrientes. *Manual de educación y seguridad vial*. Pág. 15

¹¹⁴ Ministerio de Educación. *Guía de educación en seguridad vial para profesores y tutores de primaria*.

¹¹⁵ Dirección General de Tráfico, Subdirección Adjunta de Formación Vial. *Cuestiones de seguridad vial, conducción eficiente, medio ambiente y contaminación*. Pág. 86

adecuadas en el momento correspondiente, preservando la vida y derechos propios, y la vida y los derechos de los que lo rodean¹¹⁶.

Por ello, María Cristina Isoba escribe que la educación vial “implica un proceso que compromete a la persona toda, en sus aspectos psico-físicos individuales y en su relación con las demás personas y su medio ambiente en sus dimensiones individual, social y ético”¹¹⁷, en el cual,

es necesario vincularla al desarrollo de la autoestima, al respeto por los demás y por los principios de convivencia social y democrática, tanto como al desarrollo y consolidación de una cultura ciudadana que involucre el reconocimiento de derechos y deberes, y el respeto por las instituciones y las autoridades.¹¹⁸

Sumado a lo anterior, Isoba recalca que la educación vial es también educación para la salud, para la convivencia social y educación ambiental.

Educación para la salud porque “implica aprendizajes para el cuidado y preservación de la propia vida y la de los demás en la vía pública”¹¹⁹ haciéndose necesario que la persona se reconozca como “un agente de salud y agente de riesgo”¹²⁰, es decir, que sus comportamientos y actitudes pueden desencadenar accidentes, pero también pueden prevenirlos.

Educación para la convivencia social,

ya que implica aprender a convivir y compartir con seguridad y respeto ese espacio que es de todos; y, educación ambiental [porque se le considera] un instrumento para transformar el medio ambiente humano, en las vías públicas, para una mejor calidad de vida humana¹²¹.

Considerado lo anterior, y a partir del concepto que se tiene de educación desde el punto de vista de Gaston Miarale¹²² y Jaume Sarramona¹²³, quienes a partir de un

¹¹⁶ Ministerio de Educación, Ciencia y Tecnología. *Educación vial. Un camino hacia la vida*. Pág. 10

¹¹⁷ ISOBA, María Cristina. *Dos estudiantes atropellados por un tren: responsabilidad de un estado irresponsable que no educa*.

¹¹⁸ Ministerio de Educación. *Op Cit.* Pág. 105

¹¹⁹ ISOBA, María Cristina. *Op Cit.*

¹²⁰ Ministerio de la Educación, Ciencia y Tecnología de la Nación. *Op Cit.* Pág. 6

¹²¹ ISOBA, María Cristina. *Op Cit.*

¹²² MIALARET, Gastón. *Introducción a las Ciencias de la Educación*

exhaustivo estudio sobre la educación, la conciben como un proceso de formación humana que se da a lo largo de toda la vida con la finalidad de lograr el máximo desarrollo de las facultades del ser humano, siempre y cuando exista la disposición del sujeto que pretende hacer un cambio a su estado original, la educación vial es también, un proceso de formación humana que, tomando en cuenta lo expuesto en capítulos anteriores, busca la protección del derecho a la vida y a la movilidad, a la adquisición de conocimientos sobre las señales de tránsito, pero también al desarrollo de comportamientos y actitudes que nos permitan reconocer al otro como persona que goza de derechos y forma parte de una ciudad en la que la movilidad es un asunto prioritario.

A partir de ello, en el documento *Conocimientos básicos de tránsito para la infancia*, se mencionan ocho puntos sobre los cuales debe enfocarse la educación vial, siendo los siguientes:

- “1. Valorar la vida individual y colectiva
2. Promover el respeto y la solidaridad
3. Fortalecer pautas de convivencia
4. Favorecer el desarrollo de hábitos de responsabilidad del usuario de la vía pública
5. Preservar la salud y las condiciones ambientales
6. Promover el conocimiento de las normas, reglas y principios de tránsito vigentes
7. Desarrollar hábitos y conductas para la prevención de riesgos de accidentes
8. Propiciar y motivar la participación de la comunidad en la problemática vial.”¹²⁴

Todos estos puntos, toman como referencia los roles que todos llegamos a experimentar en nuestra movilidad dentro de las calles: el sujeto como peatón, como usuario de transporte público y como conductor de vehículos.

Por ello, ante las necesidades de la educación vial, los derechos representan un aliado porque éstos, en sí mismos, implican respeto, solidaridad, responsabilidad y muchos otros valores que son indispensables para el desenvolvimiento en comunidad, eje primordial en la vida del ciudadano quien no sólo debe pensar en

¹²³ SARRAMONA, Jaume. *Fundamentos de la educación*.

¹²⁴ Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires. *Conocimientos básicos de tránsito para la infancia*. Pág. 15

sí mismo, sino también en las personas que lo rodean, porque no debemos olvidar que el exterior es un lugar inseguro puesto que nuestra vida en muchas ocasiones, no sólo depende de qué tan cuidadosos seamos o no para con nosotros mismos, sino también de lo que otras personas lo sean para con ellos y los otros.

Con motivo de regular la misma movilidad y hacer de ésta un momento de convivencia social y pacífica es que muchos países y organismos internacionales han promulgado leyes y programas orientados a la educación vial, y que, por tanto, son de vital importancia presentar en este trabajo como antecedentes y sustento a lo que se ha elaborado sobre el tema.

3.2. Leyes y programas sobre educación vial

La mayoría de los países tienen políticas orientadas a la disminución de accidentes viales en sus regiones, de manera que, se salvaguarde la integridad física y emocional de las personas, siendo el principal justificante de los programas de educación vial.

A continuación, se mostrarán algunas leyes y programas sobre seguridad y educación vial que diversos organismos internacionales como la Organización de las Naciones Unidas (ONU) y la Organización Mundial de la Salud (OMS) e instituciones propias de cada país ha implementado con la finalidad de prevenir más muertes. Asimismo, se mencionarán algunos programas, que también se han llevado a cabo dentro de nuestro territorio mexicano.

3.2.1. La educación vial en el ámbito Internacional

La urgencia de prevenir más muertes por accidentes viales ha tenido un gran impacto internacional, ya que organismos internacionales y diferentes países han puesto en marcha leyes, programas, reglamentos, etc., que respaldan las acciones orientadas al tema.

La ONU ha proclamado el período 2011-2020 como el Decenio de Acción para la Seguridad Vial¹²⁵. Dicha declaración consta de 20 puntos que exhortan a sus países miembros a tomar medidas para reducir el índice de víctimas mortales en los accidentes de tránsito en el mundo. Por ello y a través de su punto número 6:

Exhorta a los Estados Miembros a que lleven a cabo actividades en materia de seguridad vial, particularmente en los ámbitos de la gestión de la seguridad vial, la infraestructura viaria, la seguridad de los vehículos, el comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito, incluidas las distracciones, la educación para la seguridad vial y la atención después de los accidentes, incluida la rehabilitación de las personas con discapacidad, sobre la base del plan de acción¹²⁶

Acompañado de la resolución ya mencionada, se encuentra el *Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020*, elaborado también por la ONU, el cual representa un eje orientador para los países miembros sobre las medidas que se deben tomar para el cumplimiento de los objetivos del Decenio de Acción.

Entre los aspectos mencionados en este documento, existe un apartado titulado “Iniciativas que dan resultados”, donde se encuentran todas las medidas que los gobiernos deben tomar en cuenta para que los accidentes y en específico los traumatismos causados por accidentes de tránsito se prevengan y entre las que se encuentran las campañas de sensibilización. Además, propone que los países trabajen en cinco pilares:

¹²⁵ NACIONES UNIDAS. *Resolución 64/255 Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo.*

¹²⁶ *Ibidem.* Pág. 5

PRINCIPALES ACTIVIDADES A REALIZAR	
Pilar 1 Gestión de la seguridad vial	<ol style="list-style-type: none"> 1. Adherirse a los principales acuerdos y convenciones o convenios de las Naciones Unidas y aplicarlos plenamente. 2. Establecer un organismo coordinador sobre seguridad vial. 3. Elaborar una estrategia nacional coordinada por el organismo principal.
Pilar 2 Vías de tránsito y movilidad más seguras	<ol style="list-style-type: none"> 1. Fomentar entre las autoridades viales, ingenieros de carreteras y planificadores urbanos la implicación en la seguridad vial. 2. Fomentar la inclusión de las necesidades de todos los usuarios de las vías de tránsito en la planificación urbana. 3. Fomentar la creación de nuevas infraestructuras seguras.
Pilar 3 Vehículos más seguros	<ol style="list-style-type: none"> 1. Alentar la aplicación de nuevos programas de evaluación de vehículos. 2. Alentar la concertación para garantizar que todos los autos nuevos cuenten con cinturón de seguridad y anclajes. 3. Alentar la aplicación de las reglamentaciones de protección de los peatones.
Pilar 4 Usuarios de vías de tránsito más seguros	<ol style="list-style-type: none"> 1. Aumentar la concienciación sobre los factores de riesgo de la seguridad vial y las medias preventivas. 2. Establecer y vigilar los límites de velocidad. 3. Investigar, elaborar y promover políticas prácticas integrales para reducir los traumatismos.
Pilar 5 Respuesta tras los accidentes	<ol style="list-style-type: none"> 1. Crear sistemas de atención prehospitalaria. 2. Prestar servicios de pronta rehabilitación. 3. Fomentar una investigación exhaustiva de los accidentes.

Elaboración propia con base en el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020

Asimismo, la OMS desarrolló el *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013*, referente sobre las medidas que muchos países han tomado desde la proclamación del Decenio de Acción para la Seguridad Vial.

En este informe mencionan que en el mundo, existen 1.24 millones de muertes por accidentes de tránsito, aseverando que 88 países han logrado estabilizar el número de muertos por estas causas, debido a la promulgación de nuevas leyes en las que destacan la reducción del límite de la velocidad nacional, el límite de alcoholemia máxima permitida para poder conducir un automóvil, el uso del casco, del cinturón de seguridad pero que aún son medidas insuficientes, porque dichas leyes olvidan a dos de los agentes vulnerables: los peatones y los ciclistas, quienes son los más afectados en cuanto a decesos se refiere con el 27%.

Por ello, culminan haciendo una serie de recomendaciones para los gobiernos, entre las que se encuentran que “los gobiernos tienen que promulgar urgentemente leyes integrales que se ajusten a las prácticas óptimas relacionadas

con todos los factores de riesgo fundamentales, a fin de reducir esta causa prevenible de muerte, lesiones y discapacidad.”¹²⁷

Tomando en cuenta estas declaratorias y los pilares antes enunciados, diversos países han comenzado a implementar una serie de estrategias que coadyuven a la obtención de los objetivos del Decenio de Acción para la seguridad vial. A continuación, se enlistan una serie de campañas que se han implementado en tres países: Argentina, España y Chile, que están vinculadas con la seguridad y educación vial.

País	Campaña	Descripción de la campaña
Argentina	Sistema de retención Infantil	Consiste en dar una serie de consejos a los padres sobre las formas más seguras de viajar con los niños y las niñas en los automóviles
	Día del amigo “Si tomás, no manejes”	Promueve que cuando se salga con amigos, al menos uno de ellos no tome, para salvaguardar su vida y la de sus amigos.
	Día de la seguridad vial. “Todos somos el otro”	Exhorta que las personas en la calle recuerden que se debe respetar al otro para así, respetar la vida.
	Día de la seguridad peatonal	Enuncia una serie de consejos para salvaguardar la vida del peatón, como: “jamás cruces en diagonal o en un cruce en el que se juntan dos calles” y “en los cruces peatonales, tenés derecho de paso, pero eso no te autoriza a invadir repentinamente la calzada o cruzar corriendo”.
	Programa de fortalecimiento de la educación vial	Busca reconfigurar el espacio de circulación con el fin de recuperar el sentido social del cuidado de sí mismo y del otro en la vía pública. Está a cargo del Ministerio de Educación y el Ministerio del Interior.
España	Curso de educación para la seguridad vial: “educadores, mediadores y técnicos en comunidades terapéuticas, atención ambulatoria y otros recursos de tratamientos de las drogodependencias”	Aspira a que los asistentes diseñen y desarrollen proyectos de educación vial dirigidos a personas con problemas de consumo de alcohol y otras drogas en la conducción.
	Aprende educación vial con Bolechas	Es un sitio web en el que pueden ingresar los niños y niñas, en el que mediante juegos y audiolibros, los niños pueden aprender sobre cómo debe ser su comportamiento en diversos contextos: cuando van a la escuela, van en el coche, usan la bicicleta, van por la calle o en el autobús.
	Educación vial en Centros Educativos	Es impartido por policías locales y se desarrolla en dos tipos: 1) en centros educativos y 2) en parques de educación vial existentes en la Ciudad. Este programa es implementado con la colaboración de Fundación MAPFRE.

¹²⁷ Organización Mundial de la Salud. *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013. Apoyo al Decenio de Acción*. Pág. 11

Chile	Educación vial	Es un portal en el que se encuentra diversa información referente a la seguridad vial, donde además hay juegos educativos orientados a la vialidad.
-------	----------------	---

Elaboración propia a partir de: Gobierno de Buenos Aires (ARGENTINA), Ministerio de Educación de la Nación y Ministerio del Interior (ARGENTINA), Dirección General de Tráfico (ESPAÑA) y Grupo Expro (CHILE).

Es importante mencionar que una de las fundaciones más comprometidas con la seguridad y la educación vial es la Fundación MAPFRE, institución creada por el grupo empresarial MAPFRE dedicada a asegurar diversos ramos de seguros, quien ha llevado a cabo diferentes programas en varios países, como Argentina, Brasil, Chile, Panamá y Portugal.

En la actualidad Fundación MAPFRE, tiene un programa titulado Objetivo Cero, el cual tiene como objetivo “concienciar y sensibilizar a la sociedad sobre los factores de riesgo más presentes en los accidentes, ayudando a desarrollar hábitos de conducción segura”¹²⁸. Este programa tiene a su vez tres iniciativas: nuestras actividades, factores de riesgo y colectivos vulnerables.

La primera está dirigida a toda la población, enfocándose en cinco factores: equipo adecuado para motos y bicicletas, cinturón de seguridad y sillas infantiles, las distracciones y el consumo de drogas al volante.

En los factores de riesgo, el principal objetivo es que las personas los identifiquen y reconozcan como aquéllos que puedan llegar a producir algún accidente, tales como las drogas, el alcohol y la velocidad.

Para los colectivos vulnerables, Fundación MAPFRE plantea diversas acciones orientadas a peatones, motociclistas y ciclistas.

3.2.2. La educación vial en el ámbito nacional

Así como otros países han implementado diversos programas dirigidos a la seguridad vial, México a través de sus diversas instancias federales y locales ha

¹²⁸ FUNDACIÓN MAPFRE. *Objetivo Cero*. “En línea”.
https://www.fundacionmapfre.org/fundacion/es_es/programas/seguridad-vial/objetivo-cero/

hecho lo propio en esta materia. Éstas pueden categorizarse en tres aspectos importantes según su principal orientación: a la seguridad, a la movilidad y a la formación ciudadana, los cuales, serán abordados en los subsecuentes apartados.

3.2.2.1. Programas orientados a la seguridad

En el inicio de cada sexenio presidencial, el gobierno federal promueve diversos programas orientados a una gran cantidad de temas. Específicamente en el caso de la seguridad, el gobierno desarrolló el *Programa de Acción Específico. Seguridad Vial 2013-2018*.

En dicho documento se menciona que, en México durante el 2012, 37 mil mexicanos perdieron la vida a causa de algún tipo de accidente, siendo 17 mil 102 muertes las ocasionadas por accidentes viales, mientras más de seis millones sufrieron lesiones. Asimismo, recalcan que el 6.19% de las lesiones accidentales provocadas en los niños y las niñas de entre 0 a 9 años corresponden a las de tipo de vial.

Durante ese mismo 2012, los accidentes viales fueron la primera causa de muerte en niños y niñas de entre 5 y 9 años con 352 defunciones, estando por encima de enfermedades como la leucemia, malformaciones congénitas del corazón e infecciones respiratorias agudas.

En el desarrollo de este informe, también hacen mención de que la mayor parte de accidentes han sido provocados por el consumo de alguna bebida alcohólica, razón por la cual, el gobierno federal se ha propuesto el reto de fortalecer

una cultura de la prevención orientada a generar y reforzar conductas saludables y seguras [siendo] fundamental para lograr incidir en la conducta de los usuarios de las vialidades, por lo que se tiene el reto de impulsar las políticas, programas y estrategias para fomentar la sensibilización y la educación vial entre la población.¹²⁹

Para lograr lo antes descrito, una de las líneas de acción que se plantean dentro de dicho programa es “reforzar las acciones de promoción de la salud mediante la acción comunitaria y la participación social [cuyo objetivo es] contribuir a la

¹²⁹ Secretaría de Salud. *Programa de Acción Específico. Seguridad vial 2013-2018*. Pág. 40

adopción de conductas seguras de usuarios de vialidades para reducir daños a la salud por accidentes viales”¹³⁰.

Se resalta, por tanto, la importancia de visualizar a la educación vial más que la simple adquisición de conocimientos sobre señales y normas de tránsito, sino como una forma para fomentar actitudes, comportamientos y valores centrados en los DDHH.

Como consecuencia de este programa se han desarrollado otros programas más dentro del territorio mexicano, y cuyos principales beneficiarios son los conductores, tal es el caso de la Iniciativa Mexicana de Seguridad Vial (IMESEVI), que trabaja bajo un modelo de intervención multisectorial, reuniendo los esfuerzos del Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes de la Secretaría de Salud, la Organización Panamericana de la Salud, los Gobiernos de los Estados y la sociedad civil.

La iniciativa mencionada en el párrafo anterior pretende realizar acciones transversales en todos los niveles de gobierno, para desarrollar intervenciones que cuenten con una evidencia científica de su funcionamiento. Por ello, se aplicó de manera piloto en cuatro ciudades: León, Guanajuato; Guadalajara, Jalisco; Monterrey, Nuevo León y el Distrito Federal. Posteriormente se han realizado intervenciones en las 32 entidades federativas.

La Cruz Roja Mexicana, también promueve un Programa Nacional de Seguridad Vial (PRONASEVI) que se ha desarrollado desde el 2007 mediante la puesta en marcha de diferentes estrategias como la Semana Nacional de Seguridad Vial, Circulando súper seguros y un taller para enseñar normas mínimas de seguridad vial y conducción.

En la ahora Ciudad de México, la Secretaría de Seguridad Pública ha puesto en marcha diferentes programas, con el fin de reducir los accidentes viales como lo es el caso de Conduce sin alcohol, originado en el año 2003, para prevenir accidentes de tránsito debido a la ingesta no moderada de alcohol.

¹³⁰ *Ibidem*. Pág. 45

Asimismo, cuentan con la Dirección de Seguridad Escolar, encargada de brindar seguridad, vigilancia alrededor de los planteles y orientación para la prevención del delito, adicciones y conductas antisociales. Por ello, una de sus funciones es brindar un curso de educación vial mediante sesiones informativas y campos viales itinerantes.

La Asociación Mexicana de Transporte y Movilidad (AMTM) en conjunto con la Secretaría de Seguridad Pública de la Ciudad de México anunció en agosto de 2015 la impartición de un taller sobre educación vial para operadores de los corredores de transporte público Periférico y Revolución con el objetivo de disminuir accidentes¹³¹.

Sumado a ello, el Gobierno de la Ciudad a través de la Secretaría de Seguridad Pública, promulgó en el año 2015 el nuevo Reglamento de Tránsito, el cual, entre sus principales objetivos era la reducción de accidentes de tránsito y, por tanto, la muerte de más personas. Sin embargo, este reglamento es el resultado del *Programa Integral de Movilidad*, que será abordado en el siguiente apartado, no sin antes mencionar el *Programa Integral de seguridad vial*¹³², presentado en abril de 2017 y que pretende ser un programa de mediano plazo que busca ser complementario al de Movilidad con el único objetivo de

garantizar una circulación cómoda, eficiente, accesible y segura a las personas que transitan en la vía pública, que priorice a los peatones, ciclistas y usuarios del transporte público, mediante el desarrollo de una red de “calles completas” en vialidades primarias, así como la pacificación del tránsito y ordenamiento de las calles secundarias con mantenimiento y señalización adecuados.¹³³

Este programa de movilidad tiene cinco ejes estratégicos que pretenden alcanzar determinadas metas que coadyuven al logro del objetivo principal. A continuación, se presentan los ejes y algunas de sus principales metas.

¹³¹ VALDEZ, Ilich. Dan cursos de seguridad vial a choferes de transporte público. “En línea”

¹³² Administración Pública de la Ciudad de México. Gaceta oficial de la Ciudad de México. 3 de mayo de 2017.

¹³³ *Ibidem*. Pág. 48

EJES ESTRATÉGICOS DEL PROGRAMA INTEGRAL DE SEGURIDAD VIAL ¹³⁴		
Eje estratégico	Descripción	Meta
1. Gestión de la seguridad vial.	Pretende crear una estructura que genere programas contra los accidentes de tránsito	*Crear una Agencia de Seguridad Vial. *Poner en marcha un Programa de Comunicación en Seguridad Vial. *Generar una base de datos única sobre hechos de tránsito. *Realizar campañas encaminadas a la mejora de la imagen de los policías de tránsito para con la sociedad.
2. Vías de tránsito y movilidad más segura.	Garantizar la seguridad de todos los usuarios de la vía pública.	*Elaborar manuales para el diseño de vías seguras. *Elaborar un proyecto para la identificación de rutas peatonales origen-destino. *Mejorar la accesibilidad para usuarios con discapacidad.
3. Vehículos más seguros.	Poner a disposición un parque vehicular con mejores condiciones.	*Mejorar el parque vehicular mediante un Sistema de Inspección Técnica.
4. Usuarios de vías de tránsito más seguros.	Elaborar un diagnóstico de seguridad vial sobre el rol de los usuarios de la vía pública en la seguridad vial.	*Mejorar la capacitación de aspirantes a obtener la licencia de conducir. *Mejorar la educación vial en etapa escolar. *Mejorar campañas de concientización. *Elaborar e implementar un programa específico encaminado a la mejora de la seguridad de los usuarios vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas).
5. Respuesta tras los hechos de tránsito.	Hace referencia a la atención que reciben las víctimas de algún accidente de tránsito.	*Coordinar la atención brindada por los servicios de emergencia. *Garantizar la atención médica a las víctimas de accidentes de tránsito.

Elaborado con base en el *Programa Integral de Seguridad Vial*.

Si bien estos programas hacen referencia a la seguridad, es necesario mencionar que éstos son la continuidad del programa de movilidad vigente en el Gobierno de la Ciudad de México, que será abordado en el siguiente apartado.

3.2.2.2. Programas orientados a la movilidad

Como ya se había mencionado, la movilidad es concebida como un elemento indispensable en la vida de las personas porque a través de ella tenemos el acceso a una gran variedad de lugares, bienes y servicios¹³⁵.

¹³⁴ *Idem.*

¹³⁵ *Vid Supra.* Pág. 28.

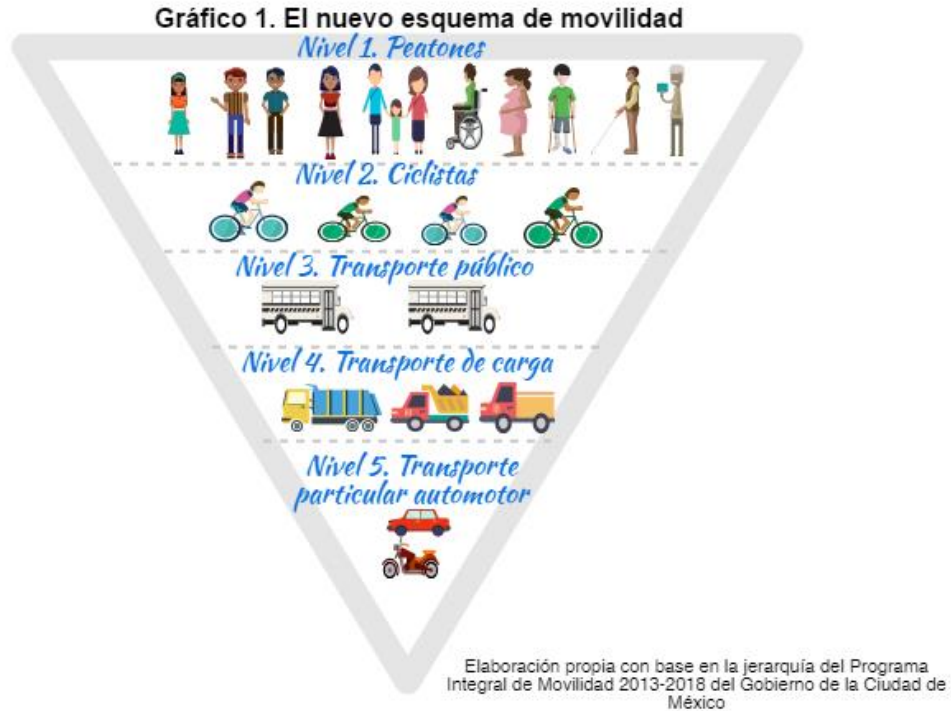
Sin embargo, a pesar de que es un elemento indispensable, el enfoque a través del cual se abordaban los aspectos referentes a la movilidad, estaban centrados más en la movilidad de los automóviles, aun cuando la mayor parte de la población se mueve dentro de la ciudad mediante el uso del transporte público.

A raíz de ello, el Gobierno de la Ciudad de México comenzó a centrar su atención en el cambio de enfoque, dando oportunidad a la elaboración de diversos documentos que buscan coadyuvar al problema de la movilidad, resaltando la dimensión individual y colectiva del derecho a la movilidad, así como los principios que caracterizan dicho derecho.¹³⁶

De esta forma, el cambio en el paradigma sobre la concepción de la movilidad comenzó con el *Programa Integral de Movilidad 2013-2018*, en el que la jerarquía de utilización de la vía pública cambió, dando al peatón el primer lugar de prioridad, seguido por los ciclistas, las personas usuarias del transporte público, el transporte de mercancías y el automóvil particular para así tener como resultado una “cultura vial que promuev[a] la prudencia, la cortesía y el respeto al compartir la calle”¹³⁷ (Gráfico 1).

¹³⁶ *Vid Supra*. Pág. 30 – 31.

¹³⁷ Gobierno de la Ciudad de México. *Programa Integral de movilidad 2013-2018*. Pág. 48



Como seguimiento de este programa el 17 de agosto de 2015, fue promulgado el Reglamento de tránsito, pero no fue, sino hasta el 15 de diciembre del mismo que entró en vigor.

Este reglamento pretende continuar con la salvaguarda de la vida de las personas, retomando la nueva jerarquización de utilización de la vía pública e imponiendo mayores castigos y prohibiciones contra los automóviles particulares, a quienes entre otras cosas, se les ha limitado la velocidad de aceleración en determinadas vialidades, se ha incrementado el costo de las multas o castigos por la utilización de teléfonos celulares o el no uso de cinturones de seguridad, aspectos que si bien son importantes, no han logrado revertir las conductas asentadas en el reglamento pero que, con la necesaria formación respecto a los derechos humanos que todos gozamos y sobre nuestros derechos y obligaciones como ciudadanos podríamos lograr quizá, un impacto mayor.

Aunque en el reglamento descrito no se habla explícitamente de la educación vial, sí podemos encontrar en su artículo segundo, que la Secretaría de Seguridad Pública “diseñará y llevará a cabo campañas permanentes de cultura de movilidad

y seguridad vial que garanticen la concientización y respeto a la seguridad de todos los usuarios de la vía”¹³⁸.

Un ejemplo es el Programa Muévete en Bici, que tiene como uno de sus servicios el Paseo Dominical Muévete en Bici, que si bien tiene sus orígenes en el 2007, actualmente se orienta a “generar una cultura de movilidad enfocada en el peatón y el ciclista”¹³⁹, promoviendo en una de sus principales líneas: la Biciescuela, en la que niños, niñas y adultos son capacitados sobre educación vial, dando “a conocer los derechos y obligaciones de todos los usuarios de la vía”¹⁴⁰, mediante una metodología teórica-práctica que consta de tres etapas: 1. Explicación del objetivo del ejercicio, 2. Explicación de la dinámica y 3. Aplicación de la dinámica.¹⁴¹

Los programas de seguridad se relacionan con los de movilidad, porque la forma en la que nos movemos siempre debe estar regulada por la seguridad, es decir, mientras nos movemos por las calles debe existir la menor cantidad de barreras que la dificulten, así como viajar en el transporte público debe ser un hecho en el que tanto los usuarios como los encargados de conducirlos se manejen por actitudes que salvaguarden la vida de todas las personas.

Asimismo, la importancia de la formación sobre el uso de la vialidad debe concebirse como prioritario porque serán esos conocimientos y actitudes los que den la pauta a nuestro comportamiento, razón por la que se han abordado en el desarrollo de este trabajo los derechos humanos. Mientras más conozcamos y reflexionemos sobre ellos, más capaces seremos de respetarlos para nosotros y los demás.

Para lograr el respeto de los derechos y la promoción de la educación vial, es importante retomar el eje estratégico cuatro del Programa Integral de Seguridad Vial que tiene entre sus metas, la búsqueda de la mejora de la educación vial en el

¹³⁸ Gobierno de la Ciudad de México. *Reglamento de tránsito*.

¹³⁹ Secretaría del Medio Ambiente. Muévete en Bici. “En línea”

¹⁴⁰ *Ídem*.

¹⁴¹ *Ídem*.

ámbito formal, actualmente abordada desde la materia de FCyE, misma que amerita ser abordada en el desarrollo del siguiente apartado.

3.2.2.3. Formación Cívica y Ética (FCyE) en la Educación Básica

A lo largo de la vida independiente de México, la educación ha fungido como un elemento sustancial para la formación de los hombres y mujeres del país. En principio fungió como aquella que ayudaría a contrarrestar “la idea de que los habitantes de la Nueva España eran salvajes, ignorantes y bárbaros,”¹⁴² de manera que se lograrían “corregir desviaciones en la moral y las costumbres de la gente, sobre todo de los grupos más empobrecidos.”¹⁴³ Pero también, fue concebida como el medio por el cual se inculcarían las ideas de la modernidad.

En la mayoría de los proyectos legislativos orientados al ámbito educativo que se pretendían implementar desde la conformación de la Nueva España, englobaban materias elementales como la lectura, escritura, aritmética, geografía, nociones de ciencias naturales, moral e instrucción cívica o bien civismo.

En el caso del civismo, recaía toda la importancia para la formación de un ciudadano.

Rafael Ramírez consideraba que el civismo constaba de dos ámbitos: uno social y otro político, puesto que ambos llevaban a la formación de una “buena ciudadanía”¹⁴⁴, entendiendo por buen ciudadano

toda persona pequeña o grande [que] se conduce en todas las situaciones siempre rectamente en relación con el bienestar del grupo social del que forma parte y coopera activamente con los demás miembros que la componen en el aumento de dicho bienestar.¹⁴⁵

Por estas razones, debía ayudar a la adquisición de la información necesaria que orientara su conducta, ofreciendo oportunidades para que su conducta social se

¹⁴² Escuela Normal Superior “Prof. José E. Medrano R.” *Antología de Formación Cívica y Ética*.

Pág. 48

¹⁴³ *Ídem*.

¹⁴⁴ *Ibidem*. Pág. 32

¹⁴⁵ *Ídem*.

manifestara rectamente y despertara un mismo interés por las diversas formas de vida social.¹⁴⁶

Es así, que se pretendía que esta materia incluyera aprendizajes sobre la organización del municipio, del Estado y de la nación, así como la función de los ciudadanos en las mismas¹⁴⁷.

Para ello, debía tenerse en cuenta que la enseñanza del civismo resultaba ser un asunto problemático, ya que “en cuestiones de civismo la vida es una gran maestra,”¹⁴⁸ es decir, la enseñanza de ésta debía y debe girar en torno a nuestra vida, nuestras acciones y nuestra experiencia, ya que esto hará que reflexionemos sobre nuestros comportamientos y la manera en la cual podremos cambiar o evitar repetir circunstancias que nos hagan daño, tanto personal como socialmente.

En este marco, Rafael Ramírez considera que su enseñanza es compleja, porque se encuentran presentes:

[la] ignorancia cívica y la indiferencia cívica, ya que no basta con proporcionar información, sino que se debe desenvolver sentimientos e intereses que muevan su conducta; [la] convicción cívica, la cual debe ser el producto de un trabajo reflexivo, [el cual] originará la conciencia cívica; [la] habituación, puesto que las conductas rectas deben practicarse de manera habitual para poder decir que sus enseñanzas han sido satisfactorias¹⁴⁹

Es así, que en esta materia la personalidad del docente es tan importante, puesto que éste es el modelo a seguir en cuanto a conductas que la Formación Cívica y Ética pretende que los alumnos apliquen en la sociedad.

¹⁴⁶ *Ídem.*

¹⁴⁷ *Ibidem. Pág. 24*

¹⁴⁸ Escuela Normal Superior “Prof. José E. Medrano R. *Op Cit.* Pág. 64

¹⁴⁹ *Ibidem. Pág. 36*

3.2.2.3.1. Propósitos y ejes de la materia de Formación Cívica y Ética.

Actualmente, en la educación formal se encuentra vigente el programa de estudios 2011, en cuyo contenido, la materia de FCyE se encuentra enmarcada en tres ejes formativos: persona, ética y ciudadanía.

Dicha continuidad está respaldada por uno de los principales propósitos de la materia, pretendiendo que los alumnos

se asuman como sujetos dignos, capaces de desarrollarse plenamente mediante el disfrute y cuidado de su persona, de tomar decisiones responsables y autónomas para orientar la realización de su proyecto de vida y su actuación como sujetos de derechos y deberes que participan en el mejoramiento de la sociedad¹⁵⁰

El eje de persona se enfoca al autoconocimiento de los niños y niñas para que ellos sean conscientes de sus intereses y sentimientos, de tal forma que disfruten plenamente sus etapas de desarrollo, cuidando de sí mismos y afrontando los problemas que se les presenten¹⁵¹.

El eje ético se orienta al desarrollo de la capacidad de libre elección, teniendo como referencia los derechos humanos y los valores.¹⁵²

El último eje, ciudadanía, se encarga de promover “en los alumnos el interés por lo que ocurre en su entorno, en el país y en el impacto de procesos globales, sociales, políticos y económicos, el aprecio a una cultura política democrática y a un régimen de gobierno democrático.”¹⁵³ Los componentes de este eje son participación social, formación de sujetos de derecho y formación de sujetos políticos.

Este progreso de lo personal hacia lo social, parte del conocimiento y cuidado de sí mismo, autorregulación y ejercicio de la libertad, respeto a la diversidad, apego

¹⁵⁰ Secretaría de Educación Pública. Programas de estudio 2011. Guía para el maestro. Pág. 129

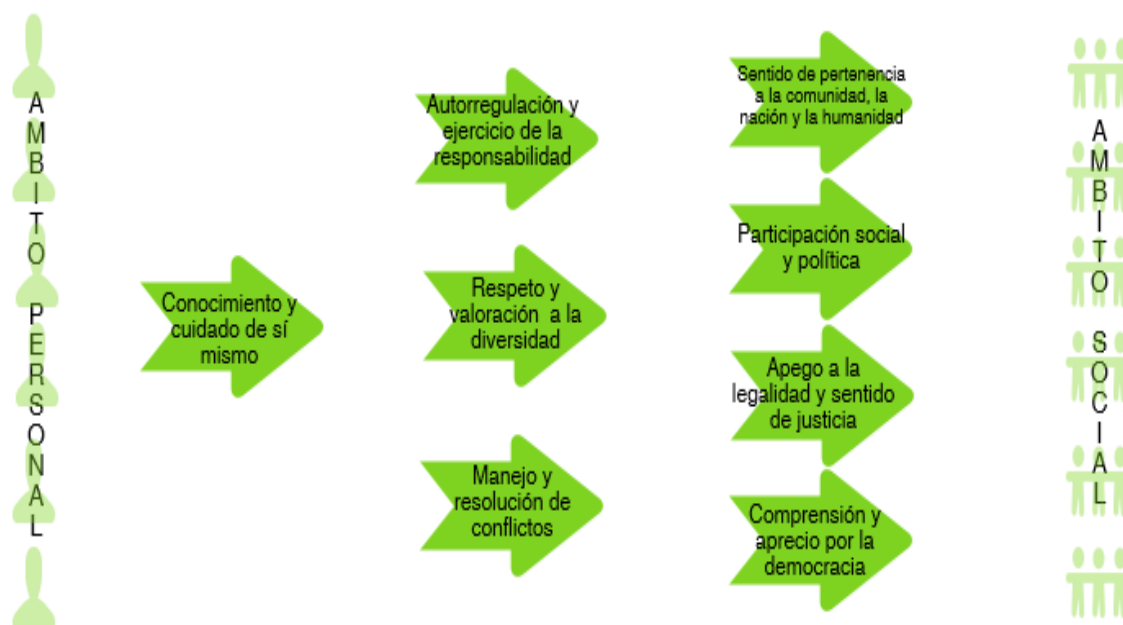
¹⁵¹ Secretaría De Educación Pública. Tercer grado – Formación Cívica y Ética. “En línea”

¹⁵² *Ídem.*

¹⁵³ Secretaría de Educación Pública. *Programa de estudio. Primaria. Formación Cívica y Ética.*

a la legalidad y sentido de justicia y participación política social y política. (Ver siguiente gráfico).

PROGRESO DE LOS CONTENIDOS



Elaboración propia con base en el *Programa de estudio. Primaria. Formación Cívica y Ética* de la Secretaría de Educación Pública.

Asimismo, la enseñanza de cada una de esas temáticas es guiada bajo un enfoque didáctico que recupera las siguientes premisas:

- Es multidisciplinaria.
- Recupera experiencias relacionadas con los contenidos curriculares, siendo necesario que parta de la problematización de situaciones reales que podrán acercar al alumno al entorno y propiciar la búsqueda, el análisis y la interpretación de información que los lleve a preguntar, a cuestionar y dar respuesta de los aspectos de su vida.
- Es reflexivo-dialógico, porque promueve el desarrollo del juicio moral a través de la discusión de dilemas.
- Es indispensable, porque los alumnos deben asumirse como titulares de derechos, conozcan las leyes nacionales y acuerdos internacionales que los garantizan.

- es incluyente porque se basa en el conocimiento, respeto y valoración de ideas, costumbres y formas de pensar para convivir y rechazar toda forma de discriminación y racismo.

Como ya se mencionó, esta materia pretende ser más que una materia, de forma que, no sólo el docente sea un ejemplo de cada una de las actitudes y valores que pretende fomentar en los alumnos. Por ello, pretende que ésta no sólo sea vivida en el aula, sino que sea un trabajo que impacte en la vida cotidiana de los niños y las niñas y que sea ésta el origen del trabajo sobre el que se reflexionará y analizará en el salón de clases, lugar que “forma parte del contexto cultural y es fuertemente influida por el mismo. Una escuela abierta a la comunidad obtiene grandes apoyos del entorno al establecer relaciones de colaboración con otros grupos e instituciones de la localidad.”¹⁵⁴

3.2.2.3.2. Contenidos de la materia de Formación Cívica y Ética.

Durante los seis años de educación primaria, como ya se mencionó, la secuencia que sigue cada uno de los cinco bloques que se abordan a lo largo de cada grado escolar van de lo personal a lo social.

El bloque I sigue una línea enfocada a la formación de la persona, es decir, al conocimiento propio de cada niño, razón por la cual, se revisan temas como mi nombre es..., mi familia y su historia, mi alimentación, medidas de higiene personal, medidas de seguridad personal, los cambios en el cuerpo y el paso de la niñez a la adolescencia.

Durante los bloques II y III, la línea de trabajo continua hacia la formación ética, de manera que se abordan temas como la toma de decisiones, la expresión de sentimientos, los límites, el cumplimiento de acuerdos, el respeto a los derechos propios y de los demás, la libertad y los derechos.

La formación ciudadana es el eje de los bloques IV y V, que se encuentran caracterizados por tópicos que se centran en el conocimiento del país, las leyes,

¹⁵⁴ Secretaría de Educación Pública. Programas de estudio 2011. Guía para el maestro. Pág. 144

las normas y las reglas, las formas de organización, la democracia, la participación ciudadana, el diálogo, la solución de conflictos sin violencia, etc.

Estos últimos bloques son de vital importancia porque son cuando se hace una revisión de los derechos de los niños y las niñas, los derechos humanos y la ciudadanía, ejes de este trabajo, ya que en ellos se pretende que los estudiantes reflexionen sobre la importancia de respetar los derechos y la participación de la ciudadanía en temas que le conciernen, así como la presentación de instituciones a las cuales pueden acudir ante alguna violación de derechos.

De manera específica el 3er grado, los contenidos siguen la misma línea. Cada bloque del libro¹⁵⁵ se encuentra dividido en cinco apartados llamados:

1. Platiquemos. Se encuentra una breve explicación sobre los temas que se revisarán en cada bloque.
2. Para aprender más. En este apartado se encuentran una diversidad de textos que pueden ir desde la explicación sobre algunas instituciones, oficios, temas cívicos hasta cuentos y fábulas.
3. Para hacer. Este apartado recoge algunas actividades que los niños y niñas aprenderán a hacer en grupo, por ejemplo, a tomar decisiones, el uso de la palabra para la resolución de conflictos, la asamblea, elaboración de textos y la elaboración de periódicos murales.
4. Ejercicios. Es la parte reflexiva de los temas abordados en el bloque, ya que, mediante diversas situaciones, reales o no, los niños y las niñas reflexionan sobre cuáles deberían ser sus comportamientos o respuestas ante tales situaciones
5. Autoevaluación. En éste, los niños y las niñas se evalúan a ellos mismos, considerando si lo que aprendieron a lo largo de la revisión de los temas ayudó a mejorar, cambiar o eliminar alguna conducta.

En el primero de ellos, los niños y las niñas reflexionan en torno a temas, como el cuidado de su salud e higiene personal y sobre los cuales analizan situaciones a

¹⁵⁵ Secretaría de Educación Pública. *Formación Cívica y Ética. Tercer grado*. Pag. 6-7.

las que podrían enfrentarse y, por tanto, las posibles formas de protección que deben tener para evitarlos.

Durante el segundo bloque, el tema principal que se aborda está relacionado con la expresión de sus emociones y la forma en la que las comunica a otras personas. De esta manera, se pretende que los niños y las niñas identifiquen aquéllas en las que pudieran mejorar e incluso, lo intenten hacer.

El bloque III se centra en contenidos relativos al cuidado del ambiente, donde también fomenta el aprecio de la diversidad, uniéndolo al aprecio de la diversidad cultural y por tanto a luchar contra la injusticia y la discriminación.

Además, en este bloque los niños y las niñas discuten sobre los roles de género, analizando las diversas actividades y juegos en los cuales pueden o no participar, resaltando que lo más importante no son las reglas que existen sobre qué puede o no hacer un hombre o una mujer, sino que las personas hagan lo que a ellos les interese. Sumado a ello, los niños y las niñas reflexionan en torno a cómo pueden involucrar ellos en el salón de clases a niños y niñas que tienen alguna discapacidad, hablen una lengua o idioma diferente a ellos, etc.

Las leyes y los derechos son el eje temático del bloque IV, en el que se les platica a los niños y las niñas la importancia de que existan leyes y por tanto el respeto a estas para que se conviva en armonía; se resalta el valor del ejercicio del voto como una forma en la que se elegirán gobernantes y para lo cual, debe tomarse en cuenta tres características “[...] su valentía, prudencia e instrucción”.

En este mismo bloque, los niños y niñas comienzan a tener un acercamiento con sus derechos mediante un ejercicio en el que ellos deben distinguir las acciones que tanto su familia como el gobierno realizan para garantizar su derecho a la educación, a la atención médica, a la recreación a no ser maltratado y a no ser discriminado, para que, analicen cuál será su labor para el cumplimiento de los mismos.

Asimismo, la participación mediante la elección del gobernante es un tema sobre el que los niños y las niñas analizan mediante la lectura de una fábula y la

respuesta a una serie de preguntas orientadas a cuáles serían los aspectos que tomarían en cuenta para la elección de un representante de su grupo.

Además, se les solicita investigar sobre la localidad en la que vive, de tal forma que, conozca a la autoridad de su delegación o municipio, sus obligaciones, las acciones que ha llevado a cabo, así como la duración de su mandato.

Relacionando los dos párrafos anteriores y para culminar con el bloque, los niños y las niñas deben reflexionar en torno a qué harían en favor de ellos y ellas si llegaran a ser elegidos presidentes municipales.

Para culminar, el bloque V centra sus temas en torno a la paz y cómo lograrla en la convivencia con el otro, en el caso de que exista algún problema o contrariedad que pueden llegar a alcanzarla.

Para lograr el objetivo anterior, los niños y las niñas abordan el tema de la resolución de conflictos a través de la mediación, acción en la que el diálogo, la escucha y el respeto deberán ser lo que prevalezca, para que se llegue a un acuerdo y así lograr que se respete su derecho a la libre expresión y a la participación.

Como ejercicio a este bloque, a los niños y a las niñas se les pide que recuerden como ha sido organizar un convivio en su escuela, cuáles fueron las cosas en las que coincidieron, cuáles las diferencias y cómo lograron resolver dichas diferencias.

Sumado a esta actividad, la presentación de una historieta en la que deben resolver un conflicto pretende también que los niños y las niñas manifiesten su propia forma de resolver conflictos o no.

A partir de éste breve análisis sobre los contenidos en los cuales la presencia de los derechos se encuentra en cada uno de los años escolares, es importante mencionar que se basa principalmente en promover ciertos derechos como: a la educación, a la salud, a una identidad, a la recreación, faltando aún más el énfasis en el derecho a la libre expresión, a la información y a la participación, que si bien, sobre este último se habla a lo largo de la educación primaria, ésta se basa en su

mayoría a la participación mediante el ejercicio del voto, dirigiéndose así a mostrar una visión mínima del concepto de participación y promoviendo sólo la participación en el futuro, mas no en el presente, ya que se pretende concientizar a los niños y las niñas para que en un futuro ejerzan su voto, olvidando que ellos pueden y deben participar en cualquier asunto que les concierne desde ahora.

Centrándonos en el tema de la educación vial, éste se encuentra presente en cierta manera y con algunos temas en específico. Por ejemplo, en los tres primeros años se aborda el tema de prevención de accidentes, que contiene un apartado donde aparecen algunos señalamientos de tránsito que los niños y niñas deben conocer para cuando se encuentran en las calles o bien que ellos identifiquen el equipo de protección que necesitan para cuando utilizan algunos objetos como una patineta.

En 4° grado, se encuentra de manera breve una indicación sobre el uso de las banquetas y del transporte público. En 6° el tema más cercano a la educación vial está enfocado a la prevención de accidentes.

Como se pudo visualizar, el énfasis en los derechos humanos y de los niños y niñas es importante dentro de la educación primaria, sin embargo, el tema de la educación vial no es uno de los temas que tenga un espacio dentro del plan de estudios como tal, siendo tan importante por el riesgo que la falta de información sobre este tema conlleva y las consecuencias que pudieran traer el no respeto a la vialidad y a las personas que en ella se encuentran.

Si bien, los derechos humanos pueden darnos la pauta de nuestro comportamiento como ya se mencionó en capítulos anteriores, no olvidemos que la información es importante y que la presentación o promulgación de diversas leyes no es suficiente si no se conoce lo que en ella se ha escrito, si no se reflexiona sobre las actitudes y comportamientos que ella pretende fomentar, modificar o erradicar de cada una de las personas para lograr una mejor convivencia en la ciudad; si no se favorece el análisis y la reflexión sobre las consecuencias que nuestro comportamiento puede traer para nosotros y para las demás personas con las cuales compartimos espacio.

Capítulo 4. La movilidad en la Ciudad de México

La movilidad en México y en específico en la capital del país, ha estado enfocada en la movilidad de los automóviles particulares, dejando de lado a los peatones, a las personas que usan el transporte público y a ciclistas, quienes realizan tres de cada cuatro viajes urbanos¹⁵⁶. Asimismo,

la falta de planeación o decisión y la mala o nula coordinación entre los diferentes órdenes de gobierno han tenido como resultado ciudades dispersas, que afectan la productividad de las entidades federativas del país; así como la salud y calidad de vida de sus habitantes, quienes tienen que realizar traslados largos, agotadores, inseguros y costosos [...]¹⁵⁷.

Desde siglos atrás, la gran cantidad de vehículos ha sido un factor que ha interferido con la movilidad de las personas, según el portal de la Secretaría de Movilidad¹⁵⁸, en 1648, en México había entre 30 y 40 mil habitantes, de los cuales, más de la mitad tenían como posesión una carreta¹⁵⁹, lo que provocó que Felipe II prohibiera la importación de dicho transporte, dando origen a que muchas personas comenzaran a alquilar sus carros. Por otro lado, los movimientos como la guerra de independencia provocaron que muchas de las vías de comunicación estuvieran en crisis, principalmente los canales que aún existían eran intransitables puesto que, en ellos se tiraba basura.

En 1824, aunque ya se estaban construyendo diversas glorietas y cruceros, los problemas viales continuaron, teniendo como resultado que en 1830 se expidiera el Primer Reglamento de Tránsito¹⁶⁰, donde se establecían los límites de velocidad, las tarifas y el uso del vehículo, aumentando la demanda del transporte público y surgiendo la idea de la construcción de una vía férrea. Es desde este momento, donde podemos ver la importancia que comienza a tener el transporte público en la vida de los habitantes de esta ciudad.

¹⁵⁶ ONU HABITAT. *Reporte nacional de movilidad urbana en México 2014 – 2015*. Pág. 9

¹⁵⁷ *Ibidem*. Pág. 8

¹⁵⁸ Secretaría de Movilidad. *Historia del transporte en la Ciudad de México*. “En línea”

¹⁵⁹ Vehículos que se desplazan por tracción animal, se caballo, bueyes o mulas.

¹⁶⁰ Secretaría de Movilidad. *Op Cit*.

Posteriormente, en 1858, se emitió un nuevo reglamento y un año después se introdujo el primer vehículo impulsado por energía eléctrica, llamado tranvía, aunque también estaba permitido el uso de animales.

En 1888 apareció el biciclo¹⁶¹ y entre 1903 y 1904, aumentaron las líneas tranviarias. Cuatro años más tarde, surgió un servicio llamado “rápidos”, el cual provocaba que, a su paso, todo el tránsito se detuviera para cederle el camino.

Para 1916 y 1918¹⁶², la incorporación de “camioncitos” en las rutas transitadas por los tranvías provocó conflictos entre estos por la disminución de pasajeros en éste y la ampliación de los primeros conforme el paso de los años, de 20 a 82 pasajeros. Pero fue hasta el 28 de diciembre de 1959 que surgió la Unión de Permisionarios de Transporte de Pasajeros en Camiones y autobuses en el D.F., el cual, estableció un control de transportistas y sus reglamentos, eliminando o acortando rutas y estableciendo tiempos. Sin embargo, esto no fue suficiente para satisfacer toda la demanda de la población, lo que más tarde dio origen al Sistema de Transporte Colectivo, el cual tendría la finalidad de construir y operar un tren subterráneo y superficial en el Distrito Federal.

El surgimiento del Sistema de Transporte Colectivo Metro (STCM) se dio en 1967, dos años después de la creación del Sistema de Transporte, con la inauguración de la línea 1 que para 1981 transportó alrededor de 100 millones de personas.

Este medio de transporte dio origen a otros más como los peseros¹⁶³ y los delfines¹⁶⁴. Pero, desde 1975 ya se tenía la cuenta de que los carros ocupaban el 70% de las vialidades y sólo transportaban a 1.8 personas, mientras que los autobuses transportaban entre 50 y 60 personas.

Y, aunque el STCM transportaba a una gran cantidad de personas, se vio la necesidad de crear otro transporte urbano, que estuviera bajo el mando del

¹⁶¹ Vehículo de dos ruedas desiguales, la delantera más grande que la trasera, que se mueve con pedales que actúan sobre la rueda más grande.

¹⁶² Secretaría de Movilidad. *Op cit.*

¹⁶³ Autos en los que se trasladaban hasta siete personas y que cobraban un peso, de ahí su nombre de peseros.

¹⁶⁴ Unidades de transporte blancos que contaban con asientos acojinados y un torniquete.

gobierno, lo que dio origen en 1981 al Autotransporte Urbano de Pasajeros R-100, medida que no fue suficiente y que continuó originando grupos de trabajo, como la Comisión Mixta Consultiva del Transporte en el Distrito Federal, con el fin de que se coordinaran y adoptaran medidas para solucionar los problemas de calidad, tránsito y de transporte.

En 1986, la ciudad vio nacer a un nuevo transporte, el tren ligero, fabricado con partes antiguas de tranvías.

El 7 de febrero de 1991, se agrupó el Consejo de transporte del Área Metropolitana (COTAM), que tres años después se convertiría en la Comisión Metropolitana de Transporte y Vialidad.

Los cambios, alrededor del organismo rector del transporte, continuaron hasta llegar a tener la Secretaría de Transportes y Vialidades, creada en 1999 por el Instituto del Taxi, con la finalidad de mejorar el servicio individual de pasajeros.

Así, con el pasar de los años, diferentes medios de transporte surgieron y la gran afluencia de pasajeros, debido al aumento poblacional sigue incrementándose, provocándose una saturación del servicio.

Actualmente, de acuerdo con el Programa Integral de Movilidad¹⁶⁵ 2013-2018 del Gobierno de la Ciudad de México, en la ZMVM, vivimos alrededor de 21 millones de personas, que en conjunto suman 15 millones de viajes diariamente: el 71.3% se realiza en el Sistema de Transporte, siendo el más utilizado el transporte público concesionado con un 40% de afluencia y seguido por el Sistema de Transporte Colectivo-Metro con un 12.5%¹⁶⁶.

Asimismo, en el documento *Principales resultados de la Encuesta Intercensal 2015. Estados Unidos Mexicanos*, se menciona que los ciudadanos del país deben invertir entre 15 minutos y hasta dos horas para trasladarse, ya sea a su trabajo o

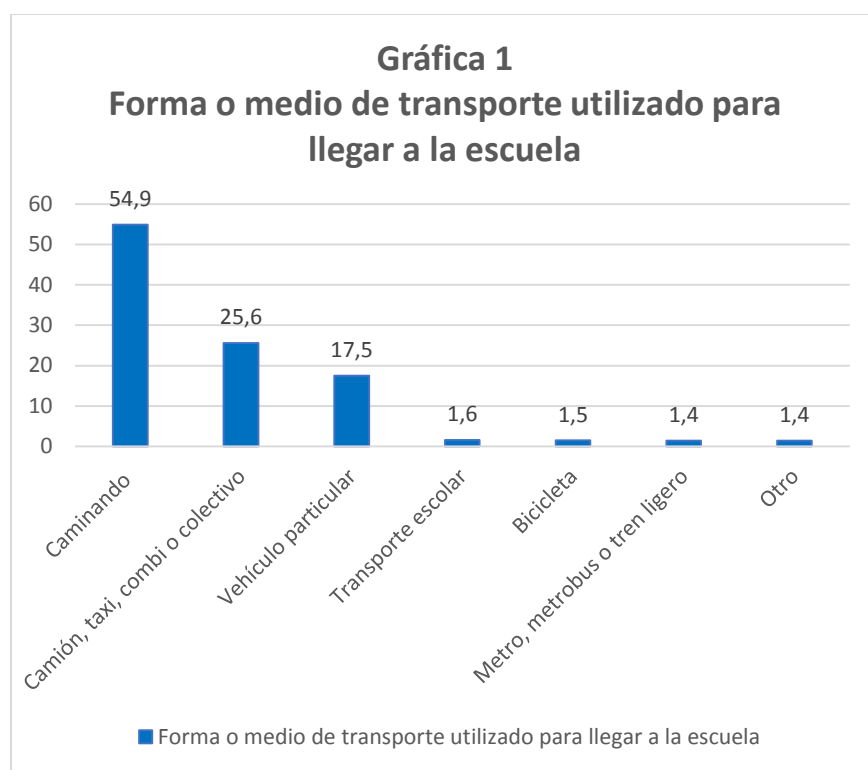
¹⁶⁵ Gobierno de la Ciudad de México. Programa Integral de Movilidad 2013-2018

¹⁶⁶ *Ibidem*. Pág. 52

a la escuela, lo cual, en la Ciudad de México puede llegar a ser equivalente a la pérdida de 3.3 millones de horas/hombre al día¹⁶⁷.

En el mismo documento, la movilidad es abordada desde dos ámbitos diferentes: la escolar y la laboral. Sobre la movilidad escolar y tomando como referencia a estudiantes mayores de tres años, mencionan que el 55% de estos invierten entre 0 y 15 minutos; 26.5% invierten de 16 a 30 min; 9.7% tardan entre 31 minutos y 1 hora; 3% consume más de 1 y hasta 2 horas; 0.7% más de 2 horas; y, 0.9% no se traslada¹⁶⁸.

Por otro lado, y siguiendo la línea de la movilidad escolar, la mayoría de los estudiantes utiliza más de un medio de transporte para llegar a los centros escolares, de manera que la mayoría coincide en la necesidad de caminar en una parte del trayecto, es decir, el 54.9%¹⁶⁹ (Gráfica 1).



INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y GEOGRAFÍA (INEGI). *Principales resultados de la Encuesta Intercensal 2015. Pág. 42*

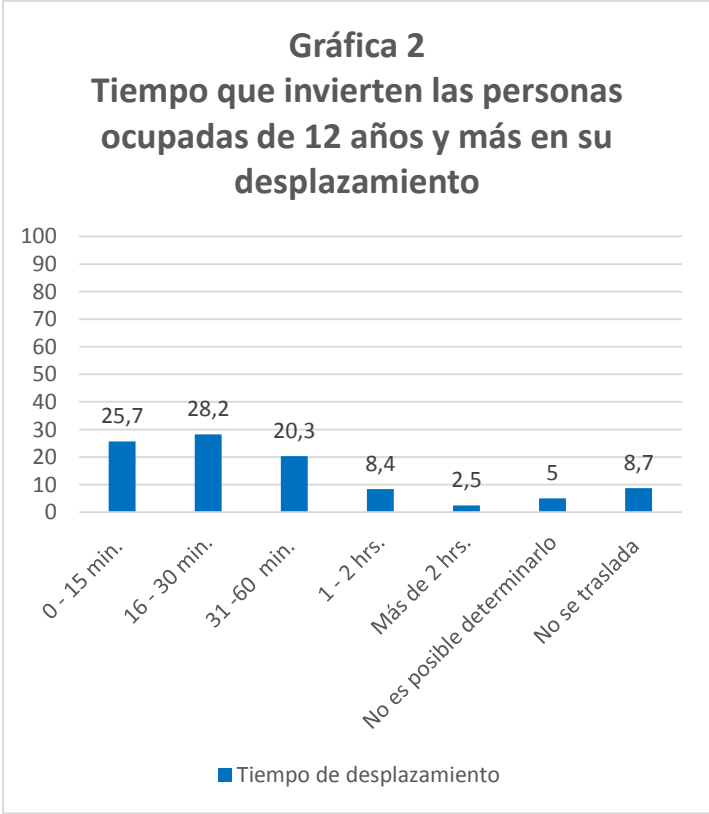
¹⁶⁷ Instituto Nacional de Estadística y Geografía. *Principales resultados de la Encuesta Intercensal 2015. Pág. 9*

¹⁶⁸ *Ibidem.* Pág. 42

¹⁶⁹ *Ibidem.* Pág. 40

Respecto a la movilidad laboral, en el terreno nacional, el porcentaje de la población de 12 años y más que labora en un municipio diferente al de su residencia, pero dentro de la misma entidad federativa es de un 15.6%. En cuanto a la Ciudad de México, representa un 39.3%. Asimismo, las delegaciones con mayor porcentaje de personas que laboran dentro de ella y que no residen dentro de la misma son Cuauhtémoc y Miguel Hidalgo, es decir, estas delegaciones reciben un 95.5% y 86.4% del equivalente a su población total¹⁷⁰.

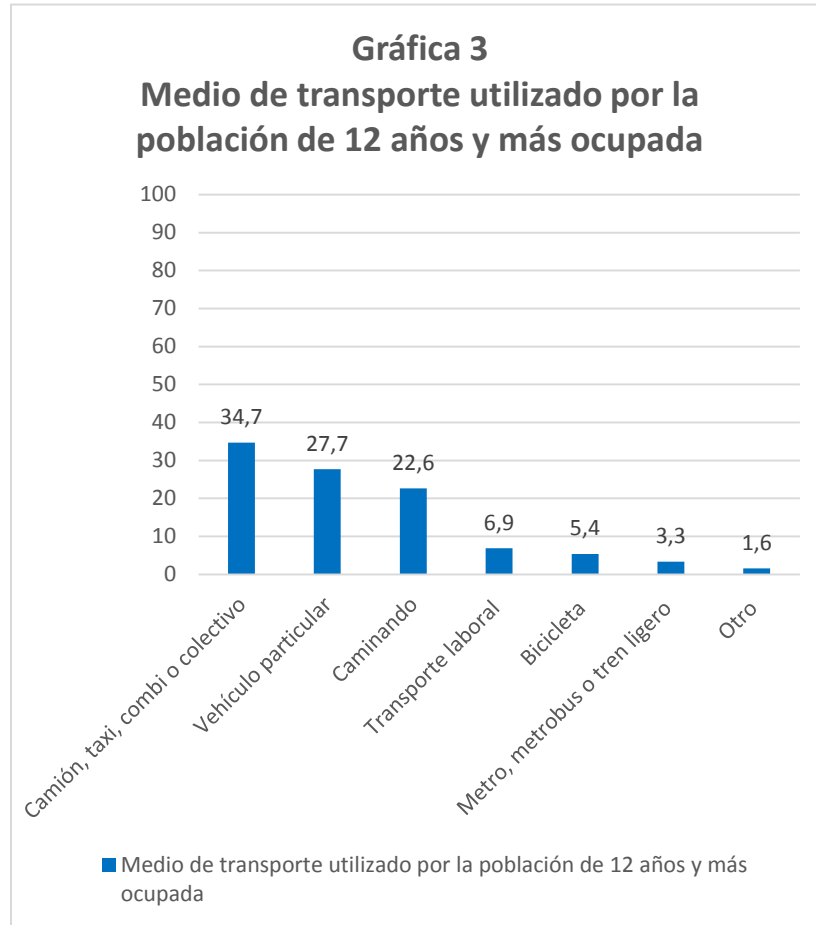
Refiriéndose al tiempo de desplazamiento, en el territorio nacional, una mayor parte de la población invierte entre 16 y 30 minutos, seguido de 0 a 15 minutos y 31 minutos a 1 hora (Gráfica 2).



INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y GEOGRAFÍA (INEGI). *Principales resultados de la Encuesta Intercensal 2015. Pág. 50*

¹⁷⁰ *Ibidem.* Pág. 42

Por otro lado, el medio de transporte más utilizado por las personas en edad laboral es el camión, taxi, combi o colectivo, seguido del vehículo particular (Gráfica 3).



INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y GEOGRAFÍA (INEGI). *Principales resultados de la Encuesta Intercensal 2015. Pág. 50*

A raíz de estas estadísticas y el gran uso de los transportes públicos, como ya se mencionó en el capítulo anterior, el gobierno de la Ciudad de México optó por modificar el enfoque de la movilidad, donde el peatón pasa a ser el centro de este enfoque y el automóvil, es considerado al final¹⁷¹, buscando satisfacer las necesidades de las personas, más no de los automóviles. Es por esto, que sus principios básicos son:

¹⁷¹ Vid Supra. 61 – 62.

- a) Seguridad, puesto que se privilegiará la prevención de los accidentes durante los desplazamientos.
- b) Accesibilidad, para que todas las personas puedan movilizarse por la ciudad.
- c) Eficiencia, que permita que los tiempos y los recursos al movilizarse sean ágiles.
- d) Igualdad, para que toda la población ejerza su derecho a la movilidad.
- e) Calidad, con la cual, se certifique que todos los componentes del sistema de movilidad sean rápidos y estén en condiciones aceptables.
- f) Resiliencia, para que el sistema de movilidad sea capaz de soportar todas las contingencias y puedan resolverse con un bajo costo.
- g) Multimodalidad, que permita que los ciudadanos sean capaces de escoger de entre una variedad de servicios y modos de transportarse.
- h) Sustentabilidad y bajo carbono, para evitar daños al medio ambiente, de manera que se incentiven aquellos modos que sean amigables con el ambiente.
- i) Participación y corresponsabilidad social, donde todos participen en la solución de problemas sobre movilidad y en la promoción de nuevos hábitos.
- j) Innovación tecnológica.

Estos principios, por tanto, estarán regidos bajo una cultura de la movilidad que fomente y promueva la prudencia, la cortesía y el respeto a compartir la calle, que promueva nuestro derecho a la movilidad dentro de la ciudad y que, sobre todo, haga valer el más importante de los derechos que gozamos: el de la vida.

Capítulo 5. Propuesta del Taller: “Pienso, luego me muevo”

5.1. Justificación

A pesar de que la educación vial resulta indispensable en la formación de niños y niñas para su adecuada convivencia social en las calles, ésta ha sido casi anulada de los contenidos de la materia de Formación Cívica y Ética¹⁷², materia que como ya se analizó, pretende abarcar tres ejes: persona, ética y ciudadanía¹⁷³, con el fin último de que los alumnos puedan desarrollarse a través del cuidado de sí mismos y reconocerse como sujetos que participan en la mejora del entorno en el que viven.

Sumado a ello, el panorama de la movilidad en la Ciudad de México que estuvo centrado por muchos años en los autos y del que recientemente se focalizó hacia la movilidad de las personas (peatones y usuarios del transporte público)¹⁷⁴, y el cual obedeció a asegurar el derecho a la movilidad y al privilegio sobre la libre elección de la forma en la que nos moveremos, de que ésta sea una acción segura, en el que nuestros derechos no sean pasados por alto, principalmente el de la vida y la movilidad, hacen ahora más que nunca, que la educación vial sea tan importante como los contenidos que se abordan en la educación vial.

Basta recordar que en la ZMVM vivimos alrededor de 21 millones de personas, de manera que diariamente se realizan aproximadamente 15 millones de viajes, de los cuales, el 71.3% se realizan en el Sistema de Transporte, siendo el más utilizado el transporte público concesionado con un 40% de afluencia y seguido por el Sistema de Transporte Colectivo-Metro con un 12.5%¹⁷⁵.

Datos del Instituto Nacional de Geografía y Estadística (INEGI) mencionan que durante el año 2013, en el Distrito Federal se registraron 16,830 accidentes, de los cuales 871 tuvieron repercusiones fatales que en su mayoría eran peatones.

¹⁷² *Vid Supra.* Pág. 70 – 74.

¹⁷³ *Vid Supra.* Pág. 68 – 69.

¹⁷⁴ *Vid Supra.* Pág. 62 – 66.

¹⁷⁵ Los datos fueron tomados del Programa Integral de Movilidad 2013-2018 del Gobierno de la Ciudad de México

Asimismo, Iztapalapa fue la demarcación con más accidentes, con un 14% del total, seguidos por Cuauhtémoc (13%), Gustavo A. Madero (12%) y Miguel Hidalgo (10%).

Cifras de 2012, mencionan que éstas fueron la primera causa de muerte en niños y niñas de edad escolar, es decir de 5 a 14 años, en el territorio nacional y que, en el 2013, fueron la segunda entre niños, niñas y jóvenes de 5 a 29 años¹⁷⁶.

Por ello, el cambio de paradigma está obedeciendo a tratar de asegurar la vida de las personas, de aquí que recientemente se haya promulgado y puesto en marcha el Reglamento de Tránsito del Distrito Federal, cuyos principios rectores son el derecho a la circulación en condiciones de seguridad y el observar un trato respetuoso entre los usuarios de la vía pública.

Ante tal situación, uno de los ejes estratégicos que se manejan dentro del Programa Integral de Movilidad 2013-2018, es el de fomentar una cultura de la movilidad mediante dos enfoques: 1) Fomentar la cultura vial enfocada a la educación vial y al conocimiento de la normatividad; e 2) Impulsar nuevos hábitos de movilidad, los cuales, se pretenden realizar mediante diversas acciones, entre las que destaca la realización de “talleres de educación vial orientada a niños y jóvenes para fomentar la seguridad y la convivencia armónica”¹⁷⁷.

Conectado a este punto, la Ley de Movilidad especifica que estos talleres y programas de educación vial deben difundir según el artículo 227:

I. La cortesía entre los usuarios de la vía [...] V. El respeto a las reglas de circulación [...] VII. El respeto a los espacios de circulación peatonal, ciclista y de transporte público [...], IX. El significado y preservación de la señalización vial [...]¹⁷⁸.

¹⁷⁶ Consejo Nacional para la Prevención de accidentes. *Infografía 2013: Accidentes de Tránsito México 2013*. Pág. 1

¹⁷⁷ Gobierno de la Ciudad de México. *Op Cit*. Pág. 148

¹⁷⁸ Gobierno de la Ciudad de México *Ley de Movilidad*. Pág. 64-65

Además, se especifica que la Secretaría de Movilidad promoverá ante la Secretaría de Educación Pública de la Ciudad de México la incorporación de temas de seguridad, educación vial y movilidad en los planes de estudio, ya que éstos se encuentran construido bajo el enfoque de competencias para la vida, siendo uno de sus principios pedagógicos el de la incorporación de temas de relevancia social entre los que destaca la educación vial.

Por lo anterior, resulta importante que se comiencen a elaborar programas orientados a la educación vial que subsanen la ausencia de los contenidos que el currículo oficial tiene, de tal forma que los altos índices de accidentes viales dentro de la ciudad disminuyan mediante la promoción del respeto entre todos los usuarios de la vía y el fomento de hábitos que mejoren la conducta de los usuarios, sin embargo, es necesario que primero se reflexione en torno a los derechos y el reconocimiento del otro.

De acuerdo con lo anterior expuesto, esta tesina propone la elaboración del taller de educación vial “Pienso, luego me muevo” enmarcado principalmente en los derechos de la infancia, el derecho a la ciudad y a la movilidad, porque:

1. Se dirigirá a niños y niñas de educación primaria, en específico de 3° y 4° año, ya que son una de las edades que se encuentran en vulnerabilidad con respecto a los accidentes de tránsito¹⁷⁹ y porque existe una limitada información y reflexión sobre el tema dentro de la educación formal.
2. Vivimos en una ciudad y, por tanto, deben promoverse los derechos a los que los habitantes de esta urbe se hacen acreedores, y entre los cuales se encuentran los niños y las niñas.
3. Es necesario que comprendamos que la movilidad en la ciudad debe estar pensada no en los carros, sino en las personas, de tal forma que sea necesario que se exijan más y mejores formas de transporte.

¹⁷⁹ *Vid Supra*. Pág. 59.

Asimismo, este taller se planteará para las escuelas de la Delegación Iztapalapa, ya que se encuentra en primer lugar de entre todas las delegaciones en cuanto a accidentes de tránsito se refiere.

5.2. Objetivos

General:

- Que las niñas y niños se conduzcan con seguridad por las calles de la Ciudad de México.

Específicos:

Que las niñas y los niños utilicen:

- Las señales de tránsito que se encuentran en la Ciudad de México.
- Comportamientos que les ayuden a salvaguardar su vida en la vialidad.
- Los elementos de seguridad que protegen su cuerpo como usuarios del transporte o conductores.
- Los principales servicios y zonas de menor riesgo que hay en su comunidad.

5.3. Población

La propuesta de este taller está dirigida a niñas y niños escolares de entre 8 y 9 años, principalmente porque se encuentran dentro del rango de edad de la población infantil que es vulnerable en cuanto a accidentes viales¹⁸⁰.

También, esta edad ha sido seleccionada porque es a partir de entonces “[...] los niños son capaces de percibir tanto los riesgos presentes como la manera de evitarlos y, por tanto, pueden adquirir cierta autonomía vial”¹⁸¹, permitiendo que desde las edades tempranas los niños y niñas no sólo obedezcan reglas sólo por obedecer, sino que reflexionen en torno al por qué ellos deben respetarlas, cuáles

¹⁸⁰ *Vid Supra*. Pág. 59.

¹⁸¹ MATEU SANCHO, Jorge. *El niño y la seguridad vial*. Pág. 114

serían las consecuencias que tendrían de no hacerlo y a quiénes afectaría su toma de decisiones.

Asimismo, esta población deberá estar situada en la delegación Iztapalapa, ya que como se mencionó antes, es la delegación con los índices más altos de accidentes entre todas las demarcaciones¹⁸².

5.3.1. Desarrollo cognoscitivo

Para desarrollar este taller, es indispensable conocer las características cognoscitivas del niño y la niña, a fin de escoger adecuadamente las actividades pertinentes.

Por un lado, Jean Piaget desarrolló una teoría en la que menciona que todas las personas pasamos por cuatro estadios de desarrollo, las cuales, son distintas unas de otras y que implican un progreso, pero jamás una regresión, ya que “no sólo consiste en cambios cuantitativos de los hechos y de las habilidades sino en transformaciones radicales de cómo se organiza el conocimiento. Una vez que el niño entra en una nueva etapa, no retrocede a una forma anterior de razonamiento ni de funcionamiento”¹⁸³.

Por tanto, uno de los conceptos importantes que desarrolla es el de los esquemas que son “acciones o representaciones mentales para organizar el conocimiento”¹⁸⁴. Dichos esquemas pasan por un proceso de asimilación y acomodación, es decir, los niños y las niñas asimilan cuando “incorporan nueva información a su conocimiento existente [...], mientras que la acomodación se produce cuando los niños adaptan sus esquemas para que se ajusten a la nueva información y nuevas experiencias”¹⁸⁵.

De esta manera, la construcción de nuevos esquemas cada vez más superiores conlleva a pasar de un estadio a otro.

¹⁸² *Vid Supra*. Pág. 82 – 83.

¹⁸³ MEECE, Judith L. *Desarrollo del niño y adolescente. Compendio para educadores*. Pág. 102

¹⁸⁴ SANTROCK, John. *Psicología del desarrollo. El ciclo vital*. Pág. 177

¹⁸⁵ *Ibidem*. Pág. 178

El primer estadio es el sensoriomotor (nacimiento a los dos años). En éste, los niños y las niñas comienzan a conocer el mundo a partir de sus experiencias sensitivas, es decir, a partir de los sentidos: vista, tacto, oído, pero también de sus acciones físicas y motoras.

En el estadio preoperacional que abarca de los dos a los siete años, los niños y las niñas “se forman los conceptos estables, aparece el pensamiento racional, comienza a aparecer fuertemente el egocentrismo y después disminuye y se construyen las creencias mágicas”¹⁸⁶, por lo tanto, los niños y las niñas no pueden realizar operaciones mentales.

El tercer estadio llamado operaciones concretas, comprende de los siete a los 11 años, donde los niños y las niñas aprenden y resuelven operaciones lógicas de seriación, clasificación y conservación, de tal forma que su pensamiento se encuentra ligado a los fenómenos y objetos del mundo real. Asimismo, es capaz de realizar operaciones mentales que con anterioridad “ha llevado a cabo físicamente”¹⁸⁷ y que le permitirán “reflexionar sobre los hechos y los objetos de su ambiente”¹⁸⁸.

Como se mencionó, los niños y las niñas son capaces de resolver operaciones de seriación, clasificación y conservación. La seriación, permite que niños y niñas agrupen objetos con base en una o más características, ya sea por el tamaño o color.

La clasificación, consiste en la capacidad que tiene el niño para poder agrupar los objetos a partir de características semejantes y la conservación se basa principalmente en la comprensión de que los objetos, a pesar de que puedan sufrir cambios externos o físicos, sigue conservando ciertas características.

Además de los aspectos ya mencionados, existen otros que se desarrollan y que son importantes mencionar, tal y como la inferencia transitiva y la inclusión de clase. El primero permite “inferir una relación entre dos objetos a partir de la

¹⁸⁶ *Ibidem*. Pág. 244

¹⁸⁷ *Ibidem*. Pág. 317

¹⁸⁸ MEECE, Judith L. *Op Cit*. Pág. 111

relación entre cada uno de ellos con un tercer objeto”¹⁸⁹, el segundo hace que los niños y las niñas relacionen el todo y sus partes.

Durante este estadio, el tipo de razonamiento que prevalece es el inductivo, es decir, a partir de las particularidades, los niños y las niñas logran obtener razonamientos generales¹⁹⁰.

En el último estadio, operaciones formales, los y las adolescentes comienzan a tener un pensamiento más abstracto, permitiéndoles ser capaces de idear diversas situaciones irreales o hipotéticas, y con ello, resolver situaciones sólo mediante la “presentación [...] verbal”¹⁹¹ o imaginarse diversas características o cualidades que les gustaría poseer.

Uno de los aspectos que Jean Piaget también desarrolló se relaciona con el razonamiento moral, que según lo estudiado por él, se desarrolla en tres etapas.

La primera etapa afirma que los niños y las niñas tienen una obediencia rígida a la autoridad, de forma que, tienen una concepción de que todo es correcto o incorrecto y que cualquier acción negativa debe tener sus consecuencias.

Durante la segunda etapa hay un progreso que hace ser a los niños y niñas más flexibles en cuanto a sus juicios, creyendo que no hay un estándar absoluto de lo correcto y lo incorrecto, lo que en la tercera etapa permite que los y las adolescentes realicen sus juicios con base en circunstancias específicas, es decir, prevalece la equidad.

Por otro lado, Lev Vygotsky afirmaba que

no es posible entender el desarrollo del niño si no se conoce la cultura donde se cría [...] los patrones de pensamiento del individuo no se deben a factores innatos, sino que son producto de las instituciones culturales y de las actividades sociales [de

¹⁸⁹ PAPALIA, Diane. *Desarrollo humano*. Pág. 293

¹⁹⁰ *Ibidem*. Pág. 294

¹⁹¹ SANTROCK, John. *Op Cit*. Pág. 411

esta manera] el desarrollo cognoscitivo se lleva a cabo a medida que internaliza los resultados de sus interacciones sociales¹⁹².

Con lo anterior expuesto, a diferencia de Piaget, considera que el conocimiento se construye socialmente y no de manera individual.

Es por esta razón, que Vygotsky utilizó la denominada Zona de Desarrollo Próximo, el cual se refiere a “la distancia entre el nivel de desarrollo real [...] y el nivel de desarrollo potencial”¹⁹³, donde el primero se circunscribía a aquellas tareas que el niño podía realizar de manera independiente, mientras que la segunda estaba orientada a aquellas tareas que el niño podía realizar con la ayuda de otra persona. Por ello, y como se mencionó en el párrafo anterior, consideraba que el aprendizaje con la ayuda de otros era de un nivel más alto, pues eso lo ayudaba a tener un avance en su desarrollo cognitivo¹⁹⁴, ya que “lo que un niño puede hacer cooperativamente o con ayuda hoy, lo puede hacer independiente y competentemente mañana”¹⁹⁵ llamándolo, límite superior, mientras que la resolución de tareas de forma individual era llamado límite inferior.

De esta forma, para Vygotsky “tomar parte en la actividad del mundo implica aprendizaje y lleva, por tanto, al desarrollo del individuo”¹⁹⁶.

Sin embargo, es importante destacar que para que el niño logre alcanzar el nivel superior, requiere de “una estrategia de enseñanza correcta [la cual requiere] un <<andamiaje>> efectivo, es decir, una tutela encaminados a que el individuo avance con éxito en su ZDP”¹⁹⁷.

¹⁹² MEECE, Judith L. *Op Cit.* Pág. 127

¹⁹³ C. MOLL, Luis. *La Zona de Desarrollo Próximo de Vygotski. Una reconsideración de sus implicaciones para la enseñanza.* Pág. 247

¹⁹⁴ SANTROCK, John. *Op Cit.* Pág. 40

¹⁹⁵ C. MOLL, Luis. *Op Cit.* Pag. 247

¹⁹⁶ POLMAN, Joseph. *La zona de desarrollo próximo de la identidad en entornos de aprendizaje de oficios.* Pág. 2

¹⁹⁷ *Ibidem.* Pág. 3

Es así, que el andamiaje puede entenderse como un proceso por el cual, “los adultos apoyan al niño que está aprendiendo a dominar una tarea o un problema”¹⁹⁸.

En el caso específico de la educación vial, es innegable la premisa de que los adultos son quienes comienzan a enseñar a los niños y las niñas los primeros aspectos sobre ella, por dónde debe caminar, cómo debe comportarse en las calles, de dónde se tiene que sostener cuando viaja en transporte público, etcétera, es decir, estos conocimientos y habilidades se van formando de manera social, pero también se van interiorizando en los niños y las niñas, permitiéndoles ser poco a poco, más autónomos.

Por lo anterior expuesto, en este taller es importante considerar el juego como una de las principales actividades, ya que este le permitirá crear nuevos esquemas que además de generar conocimiento, llevarán a los niños y niñas a desarrollar diversas habilidades que podrán aplicar en su vida cotidiana.

Asimismo, las actividades en equipo también permitirán que el niño y la niña, además de construir su aprendizaje de manera individual, lo haga también de manera social, reconociendo que, entre ellos pueden generar conocimiento y por tanto, aprendizaje.

Por consiguiente, considerando que la mayoría de las actividades son juegos, el número de participantes ideal para el grupo es de máximo 25 niños y niñas, de tal manera, que la o el tallerista tenga la posibilidad de escuchar las diversas opiniones de los participantes y que, en los trabajos de equipo, todos los niños y niñas tengan la posibilidad de estar activos en la construcción de su propio aprendizaje y de los demás.

5.4. Contenidos

El contenido del taller estará encaminado no sólo a la adquisición de conocimientos relativos a los señalamientos viales, que si bien, serán abordados

¹⁹⁸ MEECE, Judith. *Op Cit.* Pág. 135

en el taller, requieren de otros elementos indispensables que podrían originar un mayor impacto en ellos.

Por ello, las sesiones estarán enmarcadas en los temas de derechos y ciudadanía como ejes transversales a lo largo de las sesiones, ya que se pretende que los niños y niñas reflexionen en torno a sus derechos y a su *status* como ciudadanos que es otorgado por su posesión de derechos y su capacidad de participar, siendo esta última la más importante para el desarrollo de la ciudadanía infantil, es decir, se requiere que los niños y niñas participen en los ámbitos que les impactan en su presente, que mencionen aquello que no les permite desarrollarse, disfrutar plenamente de su etapa de la vida y por tanto, exijan sus derechos.

A la par que los ejes transversales y retomando uno de los programas orientados a la movilidad que se encuentra vigente en la normativa de la Ciudad de México, el Reglamento de Tránsito dará lugar a los temas que se abordarán en el taller, comenzando por las señales de tránsito, comportamientos seguros en la vialidad, elementos de seguridad, identificación de servicios y riesgos en su comunidad.

Por tanto, si bien estos contenidos comienzan de manera general, terminarán siendo específicos, tratando en todo momento que el taller, impacte en su realidad y en su desenvolvimiento en el lugar en el que viven.

Para establecer un punto de referencia sobre los contenidos, a continuación se abordarán de manera general algunos de los temas, teniendo en consideración que todo ello, como ya se mencionó, está en el Reglamento de Tránsito.

5.4.1. Las señales de tránsito

Las señalizaciones viales son un “conjunto de elementos y objetos visuales de contenido informativo, indicativo, restrictivo, preventivo, prohibitivo o de cualquier otro carácter, que se colocan en la infraestructura vial”¹⁹⁹ y que es “aplicado por las autoridades y va dirigido a los usuarios de la vía pública.”²⁰⁰

¹⁹⁹ Administración Pública del Distrito Federal. *Gaceta Oficial Distrito Federal*. Décima Octava época, 17 de agosto de 2015. Pág. 6

²⁰⁰ Defensoría del Pueblo. Provincia de Corrientes. *Manual de Educación y seguridad vial*. Pág. 43

Hablar con los niños y las niñas sobre las señales de tránsito es necesario para que reconozcan y reflexionen en torno a la importancia de estas dentro de las calles y las diferentes funciones que tienen cada una de ellas.

Dentro del reglamento de tránsito se clasifican 11 diferentes tipos de señales, según su función.

1. Señales restrictivas

Este tipo de señales informan a los usuarios de la vía pública que existe alguna prohibición o limitación física.

La mayoría de éstas son representadas mediante un círculo cuya orilla es roja y el centro blanco, en el que hay un símbolo de color negro. Sin embargo, también existen sus excepciones como es el caso de la penúltima señal de la siguiente imagen, la cual significa, prioridad de uso.



Es indispensable mencionar que las líneas diagonales dentro del círculo manifiestan prohibición, de aquí que las señales que podemos ver abajo indiquen prohibido rebasar, prohibido estacionarse y prohibido dar vuelta.



2. Señales preventivas

Éstas previenen a los peatones y conductores de algún peligro dentro de la vía. Su objetivo es “llamar la atención del usuario para que adopte las medidas de

precaución necesarias, con el fin de salvaguardar su integridad y la de los demás usuarios.”²⁰¹

Por lo general y para lograr su objetivo, las señales preventivas tienen un color amarillo de fondo, en el centro el símbolo de color negro y su forma es en rombo.



3. Señales turísticas y de servicios

Las señales turísticas y de servicios son representadas mediante un cuadro con fondo azul y símbolo blanco, los cuales, informan a los usuarios de la vía pública la existencia de algún “servicio o lugar de interés adyacentes a la vía o dentro de edificaciones; asimismo, informan de la existencia de sitios de interés turístico, recreativo, deportivo, histórico, artístico o de emergencia.”²⁰²

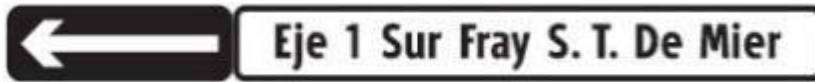


4. Señales informativas de identificación

²⁰¹ Administración Pública del Distrito Federal. *Op cit.* Pág. 59

²⁰² *Ibidem.* Pág. 65

Como su nombre lo indica, este tipo de señales permite que peatones y conductores identifiquen el nombre de las vías, así como el kilometraje de las mismas. Su característica principal es que tienen un fondo blanco mientras que el texto y los símbolos son de color negro.



5. Señales informativas de destino

La principal finalidad de estas es informar los diferentes destinos que se encuentran a lo largo de su recorrido. Ellas pueden caracterizarse de dos diferentes formas: fondo verde, cuando indican vías, poblaciones o subcentros urbanos; fondo azul, para destinos turísticos y de servicios; y, fondo blanco cuando muestran una ruta para vuelta a izquierda.



6. Señales de información general

Éstas “proporcionan información general de carácter educativo o geográfico, o dan instrucciones adicionales a aquellas establecidas en las señales preventivas y restrictivas”²⁰³. Por ejemplo, mencionan el nombre de algún puente, el inicio o término de alguna delegación o el límite de algún estado.



Éstas son las principales señales de tránsito que se encuentran dentro del reglamento, sin embargo, existen otras más que a continuación se enuncian:

7. Señales para desvíos. Éstas indican las áreas en las que se lleva a cabo alguna obra de mantenimiento o bien de construcción. Se caracterizan por tener el fondo naranja con los símbolos y las orillas de color negro.
8. Marcas en el pavimento, las cuales, tienen la función de guiar el tránsito de peatones y vehículos. Por ejemplo, por donde deben cruzar los peatones,

²⁰³ *Ibidem*. Pág. 81

cuál es el carril por el que deben circular los ciclistas y transporte público, etc.

9. Dispositivos diversos que regulan el tránsito y son elementos auxiliares a mensajes.
10. Semáforos, los cuales, ayudan a la circulación de los usuarios en la vía pública mediante colores o símbolos que les dan o no el paso.
11. Señales corporales por parte del agente vial, que mediante movimientos de sus manos y el uso de silbato da el derecho de paso o no en lugares determinados.

5.4.2. Los elementos de seguridad

Cuando utilizamos algún medio de transporte, es de vital importancia reconocer qué elementos de seguridad debemos utilizar con la finalidad de protegernos a nosotros mismos y de estar prevenidos ante cualquier accidente que pudiera presentarse.

En el uso de vehículos no motorizados como bicicletas, se estipula y se obliga el uso de:

1. Aditamentos luminosos, bandas fluorescentes o relevantes.
2. Casco.
3. Protectores para las piernas.

En el caso de vehículos motorizados, además de los anteriores, el reglamento de tránsito manifiesta el uso de:

1. Cinturón de seguridad.
2. Portezuelas cerradas.
3. Luces cuando la visibilidad haya disminuido debido a factores ambientales o de infraestructura vial. En el caso de los motociclistas, estos deberán transitar en todo momento con las luces traseras y delanteras encendidas, además de transportar sólo la cantidad de personas que el vehículo tenga disponible.

Asimismo, diversos dispositivos que son usados en las vías públicas y que, principalmente tienen como finalidad el ser un apoyo a diversos mensajes de señalización para prevenir y proteger a los usuarios de la vía, entre los cuales se encuentran los semáforos.



5.4.3. Los roles de los usuarios de la vía pública: peatón, pasajero y conductor

Desde el principio de la historia el ser humano se ha movido con diferentes finalidades, ya sea para obtener comida o encontrar algún lugar para vivir. Con la historia del transporte revisada anteriormente²⁰⁴, pudimos ver cómo se han buscado diferentes maneras para poder movernos dentro de una ciudad o pueblo, ya sea para grandes o pequeñas distancias, las cuales, nos ayudan a adoptar diferentes roles dentro de la vía pública y por tanto, determinadas medidas de seguridad para la salvaguarda de nuestra vida.

Con base en lo anterior, podemos reconocer tres diferentes roles: peatón, pasajero y conductor, roles que todas las personas, inclusive los niños y niñas, experimentamos en alguna etapa de nuestra vida y que, por tanto, nos llevan a conocer las señales de tránsito, los elementos de seguridad que permitan que desarrollemos con plenitud dicho rol y a tener comportamientos adecuados que nos permitan mantenernos y mantener a otros a salvo.

²⁰⁴ Vid Supra. Pág. 75 – 76.

5.4.3.1. El peatón

El Reglamento de tránsito vigente dentro de la Ciudad de México, manifiesta que los peatones son aquellas personas que transitan “por la vía pública a pie y/o que utiliza ayudas técnicas por su condición de discapacidad o movilidad limitada, así como en patines, patineta y otros vehículos recreativos; incluye a los menos de doce años a bordo de un vehículo no motorizado.”²⁰⁵



El peatón según el reglamento es un usuario vulnerable de la vía pública ya que, se encuentran “expuestos a un mayor peligro durante su circulación en la vía ya que no cuentan con una estructura de protección, por lo que son más propensos a sufrir lesiones graves o incluso perder la vida cuando se ven involucrados en hechos de tránsito”²⁰⁶, razón por la cual, el nuevo paradigma en el ámbito de la movilidad ocupa el primer lugar en prioridad.²⁰⁷

Lo anterior también conlleva responsabilidades para los peatones, quienes deben respetar las reglas y señalamientos dirigidos a ellos y que se encuentran establecidos en el reglamento ya citado, entre las cuales podemos mencionar:

1. Dar preferencia a aquellas personas con discapacidad o movilidad limitada, y en su caso, asistirlos.

²⁰⁵ Administración Pública del Distrito Federal. *Op Cit.* Pág. 5

²⁰⁶ *Ibidem.* Pág. 6

²⁰⁷ *Vid Supra.* Pág. 62 – 66.

2. Ceder el paso a vehículos de emergencia cuando circulen con las señales luminosas y audibles.
3. Mirar a ambos lados de la calle antes de cruzar, para asegurarse de que los vehículos se encuentran a una velocidad y distancia adecuada que les permita frenar y cederles el paso.
4. Cruzar en esquinas peatonales en vías primarias y secundarias con más de dos carriles.
5. Cruzar en cualquier punto en vías secundarias con un máximo de dos carriles, siempre y cuando lo haga de manera segura.
6. Utilizar pasos peatonales a desnivel cuando estos se encuentren a no más de 30 metros del punto donde se cruzará.
7. Caminar en el arroyo vehicular sí y sólo si:
 - a. No existan aceras.
 - b. Las aceras se encuentren invadidas por consecuencia de obras públicas o privadas, eventos o cuando la cantidad de peatones supere la capacidad de la acera.
 - c. Se trasladan en comitivas organizadas, procesiones o filas escolares.
 - d. Se encuentren remolcando algún objeto que impida la circulación de los peatones en la acera.

Asimismo, existen otras reglas que son indispensables y que, aunque no se encuentran descritas en el reglamento, es importante considerarlas porque ellas permitirán un mejor uso de la vía pública y las cuales, han sido retomadas de algunas guías elaboradas en diferentes países como España y otros de América Latina.

1. Caminar por el lado derecho de la acera/banqueta.
2. Cruzar cuando el semáforo peatonal se encuentre en verde o blanco.
3. Cruzar cuando el semáforo para vehículos se encuentre en rojo, en caso de que no haya semáforos peatonales.

4. Si se camina con niños o niñas, cruzar la calle con ellos agarrados de la mano.
5. Cruzar la calle de manera horizontal y no en diagonal.

5.4.3.2. El pasajero u ocupante de vehículo

Cuando se es pasajero, se convive con diferentes personas por lo cual es necesario que entre todos se genere “un ambiente de sana convivencia”²⁰⁸ mediante el respeto de la señalización y/o indicaciones de agentes y/o personal²⁰⁹.

Entre las reglas manifestadas para los pasajeros que utilizan algún transporte colectivo son:

1. Esperar el ascenso y descenso en espacios para servicios especiales.
2. Ascender y descender cuando el vehículo se encuentre totalmente detenido.

En el caso de ocupantes de vehículos particulares, los mismos deben:

1. Utilizar el cinturón de seguridad.
2. Asegurarse de que los menores de doce años que midan menos de 1.45 metros de altura, ocupen los asientos traseros inmediatamente posterior a los asientos del conductor y copiloto.
3. Transportar a los menores de edad en un “sistema de retención infantil o asiento elevador.”²¹⁰

5.4.3.3. El conductor

Si bien dentro del concepto de peatón se incluye a los niños y niñas menores de doce años que manejan un vehículo no motorizado, es indispensable que éstos también se reconozcan como conductores y por tanto, conozcan los reglamentos y elementos de seguridad indispensables, esto, porque de acuerdo al reglamento de tránsito, un conductor es “toda persona que maneja un vehículo en cualquiera de

²⁰⁸ Administración Pública del Distrito Federal. *Op Cit.* Pág. 10

²⁰⁹ *Idem.*

²¹⁰ *Ibidem.* Pág. 32

sus modalidades”²¹¹, es decir, cualquier “aparato diseñado para el tránsito terrestre, propulsado por una fuerza humana directa o asistido para ello por un motor de combustión interna y/o eléctrico, o cualquier otra fuerza motriz, el cual es utilizado para el transporte de personas o bienes.”²¹²

De esta manera, las principales reglas encaminadas a los niños y niñas usuarios y usuarias de algún vehículo recreativo²¹³ son:

1. Dar prioridad a los demás peatones.
2. Ir a una velocidad máxima de 10 km por hora.
3. Evitar sujetarse a vehículos, motorizados o no.
4. Detener el vehículo cuando el semáforo se encuentre en rojo procurando evitar la invasión del cruce peatonal.
5. Ceder el paso a los peatones que se encuentren cruzando en una vuelta continua, a la derecha o a la izquierda.

Esta breve revisión sobre los contenidos del taller se ha elaborado con la finalidad de considerar la reglamentación vigente, de tal manera que este taller continúe con la misma línea de trabajo que se ha estipulado desde el ámbito del gobierno local y las reflexiones que se hagan dentro del taller consideren la forma en la que actualmente nos movemos.

5.5. Estrategias de enseñanza-aprendizaje

Un taller “permite la solución de problemas y llevar a cabo tareas de aprendizaje complejas”²¹⁴, “mediante la realización de actividades que en gran medida se llevan a cabo conjuntamente”²¹⁵ y que requieren de una continua repetición para el aprendizaje de los hábitos o técnicas.

²¹¹ *Ibidem*. Pág. 6

²¹² *Ibidem*. Pág. 7

²¹³ Patinetas, patines del diablo y bicicletas para niños de hasta 12 años

²¹⁴ FLECHSIG Karl-Heinz y SCHIEFELBEIN Ernesto. *20 modelos didácticos para América Latina*. Pág. 136

²¹⁵ GUTIÉRREZ, Delia. *El taller como estrategia didáctica*. Pág. 3

María Elvira Rodríguez Luna²¹⁶ manifiesta que los talleres deben cumplir con determinadas características:

- Dialógico, ya que será necesario que los participantes intercambien sus experiencias sobre el tema del que se hablará.
- Participativo, porque es indispensable para el proceso dialógico y porque ello promoverá que el niño reflexione y se apropie activamente de los conocimientos.
- Funcional y significativo, ya que debe considerarse que todas las actividades que se realicen estén vinculadas a “su entorno y vida cotidiana”²¹⁷.
- Lúdico, porque debe proponer “acciones placenteras [...] que contribuyen a la solución de problemas de índole cognitiva e interactiva, proporcionando al mismo tiempo espacios para la distensión, la creatividad y la recreación”²¹⁸.
- Integrador, porque se vinculan tanto la teoría como la práctica, uniendo los saberes con la vida cotidiana.
- Sistémico, considerando que todas las actividades que se pretenden desarrollar dentro del taller conllevan una secuencia.

Por lo anterior, el juego es una de las estrategias que se utilizará porque “propicia conocimiento, a la par que produce satisfacción”²¹⁹, lo cual, implica que el juego debe ser planificado y con reglas claras para “internalizar los conocimientos de manera significativa”²²⁰.

Sin embargo, también es necesario considerar otro tipo de estrategias que permitirán ser un encuadre a los juegos que se realizarán y conocer la experiencia que los niños y niñas tienen referente al tema, sus opiniones al respecto y su sentir.

²¹⁶ RODRÍGUEZ LUNA, María Elvira. *El taller: una estrategia para aprender, enseñar a investigar*.

Pág. 21

²¹⁷ *Ibidem*. Pág. 23

²¹⁸ *Ibidem*. Pág. 24

²¹⁹ MINERVA TORRES, Carmen. *El juego: una estrategia importante*. Pág. 290

²²⁰ *Ibidem*. Pág. 291

De esta manera, considerando la clasificación de Frida Díaz Barriga²²¹, las estrategias que se utilizarán dentro del taller serán:

- Estrategias para activar conocimientos previos: preinterrogantes y actividades generadoras de ideas, como lluvia de ideas.
- Estrategias para orientar la atención de los alumnos: uso de ilustraciones.
- Estrategias para promover el enlace entre los conocimientos previos y la nueva información que se ha de aprender.

5.6. Recursos materiales

- Hojas blancas.
- Papel bond.
- Colores, plumones, crayolas, gises.
- Diurex o cinta canela.
- Lápices.
- Plumas.
- Imágenes.
- Videos.
- Computadora.
- Bocinas.
- Proyector.
- Plastilina.
- Otros materiales de apoyo para el/la tallerista.

5.7. Evaluación

Es importante mencionar que todo curso debe ser evaluado no sólo para saber si la población quedó satisfecha con el taller, sino también para comprobar si mediante las diversas actividades utilizadas, los objetivos planteados fueron

²²¹ DÍAZ BARRIGA, Frida y HERNÁNDEZ ROJAS, Gerardo. *Estrategias docentes para un aprendizaje significativo*. Pág. 79-111.

alcanzados. De esta manera, el taller será evaluado mediante la realización de dos evaluaciones.

La evaluación diagnóstica (anexo 2) se realizará con la finalidad de saber cuáles son los conocimientos, actitudes y habilidades que los niños y niñas ya tienen desarrolladas o no, para que así, se pueda adecuar los tiempos y las actividades, razón por la cual, la mayoría de las preguntas utilizadas son abiertas y de identificación.

La evaluación final (anexo 8) tiene el propósito de saber si los objetivos del taller se cumplieron y si los conocimientos, actitudes y habilidades fueron reforzados dentro del taller. Por ello, considera reactivos de opción múltiple, de relación de columnas y de complemento o canevá.

Asimismo, a lo largo de cada sesión, se elaborarán preguntas que permitan reconocer que los niños y las niñas están comprendiendo los temas y que, en caso de no ser así, se busquen formas alternas de desarrollar el contenido de la sesión.

5.8. Descripción del taller

El taller se compone de 5 sesiones, cada una de las cuales tiene una duración de 50 minutos aproximadamente.

Se sugiere realizar una sesión diariamente a lo largo de una semana con la finalidad de ver una continuidad con los niños y niñas y no interferir con las actividades escolares del profesor y del plantel.

5.9. Cartas descriptivas

En este apartado se encontrarán las actividades que se proponen para la realización del taller, presentadas en cartas descriptivas, las cuales incluyen:

- Nombre del tema
- Número de sesión
- Tiempo destinado a la sesión

- Objetivo general
- Objetivo de la sesión
- Momento de la sesión (inicio, desarrollo, cierre)
- Tiempo destinado para cada actividad de enseñanza-aprendizaje
- Actividades de enseñanza dirigidas al docente
- Actividades de aprendizaje dirigidas al niño
- Recursos
- Evaluación de la sesión

Tema: Las señales de tránsito		Sesión 1	Duración: 50 minutos
Objetivo general	Que las niñas y niños se conduzcan con seguridad por las calles de la Ciudad de México.		
Objetivo específico	Que las niñas y niños utilicen las señales de tránsito que se encuentran en la Ciudad de México.		

[106]

Tiempo	Contenido	Actividades de enseñanza	Actividades de aprendizaje	Recursos
5 min.	-Encuadre	La tallerista: -Se presentará y explicará a los niños y niñas de qué trata el taller. Además, los motivará para que participen activamente en las actividades del taller, haciéndolos sentir en un ambiente de confianza en el que sus opiniones serán respetadas y escuchadas.	Los niños y niñas: -Conocerán a la tallerista y escucharán los contenidos que se abordarán en el taller. Además, será motivados para que participen activamente en las actividades del taller.	-Dinámica de presentación
10 min.	-Evaluación	-La tallerista entregará un cuestionario a los niños y niñas, el cual, servirá como evaluación diagnóstica, reconociendo los conocimientos e ideas que los niños y niñas ya saben. (Anexo 1).	-Los niños y niñas responderán la evaluación diagnóstica sobre educación vial en el que sus conocimientos previos serán considerados.	-Evaluación. Diagnóstica. -Lápices.
15 min.	-Señales de tránsito	La tallerista -Solicitará a los niños y niñas que se reúnan en parejas y que uno de ellos pase por su plantilla para jugar "Lotería" (Anexo 2), explicándoles que ella mostrará una serie de imágenes, las cuales, podrán o no encontrarse en el tablero que hayan escogido. Si la imagen está presente, deberán colocar una ficha encima de la imagen y así sucesivamente hasta que todo el tablero se haya completado. Una vez que la pareja tenga completo su tablero, deberá gritar "Lotería". -Una vez terminado el juego y haya una pareja ganadora, la tallerista preguntará a los niños y las niñas para qué sirven los diferentes símbolos que se encuentran en el tablero y por qué creen que es importante conocer su significado.	Los niños y niñas: -Se reunirán en parejas y uno de ellos pasará por su plantilla para jugar "lotería". -Escucharán las instrucciones del juego: la tallerista mostrará, una a una, las imágenes que se encuentran en el tablero. Cuando el tablero de la pareja tenga la imagen mostrada por la tallerista, deberán colocar una ficha, y así sucesivamente, hasta que hayan completado el tablero. La pareja que llene primero el tablero gritará "Lotería". -Mencionarán para qué sirven los diferentes símbolos y por qué es importante conocer su significado.	-Lotería. -Fichas para la lotería. -Imágenes de la lotería.

[107]

<p>15 min.</p>	<p>-Solicitará a los niños y niñas, que por parejas escojan un símbolo para que elaboren un cartel sobre el mismo, en el que mencionen brevemente qué significa y por qué es importante respetarlo, promoviendo que el conocimiento de las señales de tránsito les permite ejercer plenamente sus derechos, tanto el de la ciudad como el de la movilidad, así como su derecho a la autonomía progresiva.</p>	<p>-Los niños y niñas en parejas escogerán un símbolo sobre el cual elaborarán un cartel mencionando qué significa y por qué es importante respetarlo, reflexionando en torno a la importancia de conocer dichos símbolos y proponiendo nuevas imágenes que para ellos sean más claros y por tanto, puedan ejercer plenamente sus derechos conforme a su edad.</p>	<ul style="list-style-type: none">-Cartulina-Colores-Gises-Plumones-Dibujos de símbolos
----------------	--	---	---

Tema: Los peatones como usuarios de transporte		Sesión 2	Duración: 50 minutos
Objetivo general	Que las niñas y niños se conduzcan con seguridad por las calles de la Ciudad de México.		
Objetivo específico	Que los niños y niñas utilicen comportamientos que les ayuden a salvaguardar su vida en la vialidad.		

[108]

Tiempo	Contenido	Actividades de enseñanza	Actividades de aprendizaje	Recursos
5 min.	-Los peatones	La tallerista: -Proyectará un video titulado “Caminar por la calle – seguridad para niños, dibujos animados”.	Los niños y niñas: -Visualizarán un video titulado “Caminar por la calle – seguridad para niños, dibujos animados”	-Video “Caminar por la calle – seguridad para niños, dibujos animados” https://www.youtube.com/watch?v=IP_7tWB7g
5 min.		-Al término del video preguntará a los niños, qué reglas de las que se mencionan en el video les han enseñado sus papás y escuchará sus respuestas.	-Mencionarán las reglas de transito que se abordan en el video y las que les han enseñado sus papás.	-Computadora. -Proyector.
5 min.	-Conductas seguras e inseguras en la calle y en el transporte público.	La tallerista: -Les entregará a los niños y niñas una hoja con imágenes, en la que seleccionarán la imagen correcta considerando lo que sus papás les han dicho y lo visto en el video (ANEXO 3)	Los niños y niñas: -Recibirán una hoja con imágenes en la que seleccionarán la imagen correcta, considerando lo que sus papás les han dicho y lo visto en el video	-ANEXO 5. -Lápices. -Colores.
5 min.		-Preguntará a algunos niños y niñas sobre las imágenes que seleccionaron y por qué.	-Mencionarán qué imágenes seleccionaron y por qué.	-Anexo 5.
20 min.		-Solicitará a los niños que se reúnan en parejas y les entregará una caja con diferente material que deberán utilizar para recrear una escena sobre lo que se debe hacer o no cuando se va en la calle o en el transporte público, explicando su obra en una media hoja de papel.	-Se reunirán en parejas y recibirán una caja con diferente material que deberán utilizar para recrear una escena sobre lo que se debe hacer o no cuando se va en la calle o en el transporte público, explicando su obra en una media hoja de papel.	-Caja. -Plastilina. -Tabla de madera o papel cascarón. -Hoja blanca. -Pluma, lápices y plumones. -Pritt.
10 min.	La tallerista: -Solicitará a los equipos que expliquen la escena que ellos elaboraron.	Los niños y niñas: -Explicarán la escena que ellos elaboraron.	-Escena recreada por los niños.	

Tema: Los elementos de seguridad		Sesión 3	Duración: 50 minutos
Objetivo general	Que las niñas y niños se conduzcan con seguridad por las calles de la Ciudad de México.		
Objetivo específico	Que los niños y niñas utilicen los elementos de seguridad que protegen su cuerpo como usuarios del transporte o conductores.		

[109]

Tiempo	Contenido	Actividades de enseñanza	Actividades de aprendizaje	Recursos
5 min.	-Reflexión sobre los elementos de seguridad	-La tallerista pedirá a los niños y niñas que recuerden y mencionen algunas de las imágenes que se encontraban en el juego de la lotería y el significado de ellas y preguntará a los niños ¿De qué otras maneras podemos protegernos cuando utilizamos algún medio de transporte?	-Los niños y niñas mencionarán algunas de las imágenes que se encontraban en la lotería y responderán la pregunta ¿De qué otras maneras podemos protegernos cuando utilizamos algún medio de transporte?	-Lotería.
35 min.	Los elementos de seguridad	La tallerista: -Proyectará un video titulado “Educación vial: Andar en bicicleta”.	Los niños y niñas -Visualizarán el video titulado “Educación vial: Andar en bicicleta”.	-Video “Educación vial: Andar en bicicleta – Canal Encuentro HD” https://www.youtube.com/watch?v=FejfGqtT27M -Proyector. -Computadora.
		-Solicitará a los niños que se integren en 5 equipos de 5 personas, que se enumeren del 1 al 5 y se formen en la pared contraria a donde se encuentre la caja con imágenes. -Mencionará a los niños y las niñas que leerá en voz alta una adivinanza (Anexo 4) y que aquellos que tengan el número 1, deberán correr a la caja que tienen enfrente para buscar el elemento de seguridad al que hace referencia (cinturón de seguridad, chaleco, casco, etc.) y alzarlo, preguntando a los niños sobre el uso de dicho objeto . Así sucesivamente pasarán todos los miembros del equipo.	-Se integrarán en 5 equipos de 5 personas, se enumerarán del 1 al 5 y se formarán en la pared contraria a la cual se encuentra la caja con diversas imágenes. -Escucharán las instrucciones del juego. La tallerista leerá una adivinanza y los primeros en la fila correrán hacia la caja y buscar el elemento de seguridad al que se hace referencia (cinturón de seguridad, chaleco, casco, etc.) y alzarlo, mencionando sobre cuál es el uso del objeto . Así sucesivamente pasarán todos los miembros del equipo.	-Caja con Imágenes de cinturón de seguridad, semáforo, timbre, casco, chaleco fluorescente, rodilleras y coderas. -Adivinanzas.

[110]

		-Colocará en las paredes la silueta de un ciclista, un <i>skater</i> , un niño en patín del diablo o un patinador (Anexo 5).	-Visualizarán las siluetas de un ciclista, un <i>skater</i> , un niño en patín del diablo o un patinador, que la tallerista pegará.	-Siluetas. -Diurex o cinta canela.
		-Solicitará a los niños que dibujen en las siluetas los elementos de protección que consideren deben usar , según el conductor que les haya tocado y considerando el video visto.	-Colocarán los elementos de protección que consideren deben usar la silueta del conductor que les haya tocado y considerando el video visto.	-Crayolas, gises, plumones, pintura. -Pinceles.
		-Una vez que los equipos hayan terminado, solicitará que cada equipo explique por qué colocaron dichos elementos y cómo los elementos ayudan en salvaguardar su vida y la de los otros.	-Solicitará a los equipos que expliquen las razones por las cuales colocaron dichos elementos y como estos elementos ayudan a salvaguardar su vida y la de los otros.	-Silueta con elementos de seguridad dibujados.
10 min.		Pedirá a los niños que escriban una frase en la que inviten a las personas a usar los elementos de seguridad , y así cuidar su vida y la de los demás.	-Escribirán una breve frase en la que invitarán a las personas a usar los elementos de seguridad.	-Cartulina. -Plumones.

Tema: La movilidad	Sesión 4	Duración: 50 minutos
Objetivo general	Que las niñas y niños se conduzcan con seguridad por las calles de la Ciudad de México.	
Objetivo específico	Que las niñas y niños utilicen los principales servicios y zonas de menor riesgo que hay en su comunidad.	

[111]

Tiempo	Contenido	Actividades de enseñanza	Actividades de aprendizaje	Recursos
5 min.	-Encuadre	-La tallerista realizará un ejercicio de concentración llamado "El abc" (ANEXO 6), en el que los niños y las niñas letras en mayúsculas, que representan el abecedario y letras en minúsculas que se refieren a la mano derecha (d), la mano izquierda (i), ambas manos (a). Explicará que mientras ellos dicen en voz alta la letra del abecedario deberán alzar la mano que le corresponde a dicha letra.	Los niños y niñas participarán en el ejercicio de concentración llamado "El abc". Los niños y las niñas visualizarán letras en mayúsculas, que representan el abecedario y letras en minúsculas que se refieren a la mano derecha (d), la mano izquierda (i), ambas manos (a). Escucharán que, mientras ellos dicen en voz alta la letra del abecedario deberán alzar la mano que le corresponde a dicha letra.	-Pelota -Ejercicio "El abc"
20 min.	-Conociendo mi colonia	La tallerista solicitará a los niños y niñas que se reúnan en equipos de 5 integrantes y entregará a cada equipo un pliego de papel bond sobre el cual deberán hacer un mapa o croquis sobre los alrededores de la escuela, identificando sus casas (si es posible), tiendas o establecimientos que hay en su colonia y lugares peligrosos para ellos.	Los niños y niñas: -Se reunirán en equipos de 5 integrantes y cada equipo recibirá un pliego de papel sobre el cual deberán dibujar un mapa o hacer un croquis sobre los alrededores de la escuela, identificando sus casas (si es posible), tiendas o establecimiento que hay en su colonia y lugares peligrosos para ellos.	-Papel bond -Plumones -Dibujos de casas, tiendas y establecimientos varios que la tallerista haya captado en los alrededores de la escuela.
		-La tallerista solicitará que peguen sus mapas en la pared y después cambiará los equipos de lugar, de tal forma que a cada equipo le toque un mapa diferente.	Los niños y niñas: -Pegarán sus mapas en la pared y serán cambiados a otros mapas, evitando que les toque el que ellos hayan realizado.	-Diurex -Mapa elaborado por los niños.
25 min.	-Andando por mi colonia	-La tallerista dará a cada equipo una tarjeta con un lugar de destino al cual deben llegar partiendo de un lugar, evitando pasar por los	Los niños y niñas: - Escogerán una tarjeta con un lugar de destino al cual deben llegar partiendo de un lugar,	-Tarjetas para escribir los lugares destino. -Plumón de color para

[112]

		lugares de peligro y posteriormente solicitará a los niños que expliquen su ruta y por qué la eligieron.	evitando pasar por los lugares de peligro y explicarán la ruta escogida y por qué la escogieron.	marcar la ruta.
--	--	---	---	-----------------

Tema: El rally	Sesión 5	Duración: 50 minutos
Objetivo general	Que las niñas y niños se conduzcan con seguridad por las calles de la Ciudad de México.	
Objetivo específico	Que los niños y niñas reflexionen sobre los comportamientos que deben tener como pasajeros, conductores y peatones.	

[113]

Tiempo	Contenido	Actividades de enseñanza	Actividades de aprendizaje	Recursos
10 min.	-Actividad de inicio	<p>La tallerista:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Previo a la clase colocará los elementos a usar durante el juego. -Solicitará a los niños reunirse en equipos de 5 o 6 y que elijan a un representante. -Presentará el juego “puentes y baches” (ANEXO 7), el cual, es similar al juego de “serpientes y escaleras”: El representante de cada equipo se colocará en el inicio del juego. El resto se colocará donde lo indique la tallerista. Cada equipo tendrá un turno, en el que podrán elegir del tablero de preguntas una casilla que contendrá la pregunta a realizar. Si contestan de manera correcta, podrán tirar el dado y el representante avanzará las casillas que marque, de lo contrario, no podrán avanzar. En caso de que en la casilla a la cual hayan avanzado tenga un bache o un puente, bajarán o subirán a la casilla correspondiente. 	<p>Los niños:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Se reunirán con sus compañeros de equipo con los que haya pintado la silueta de un transporte en la sesión 10 y elegirán a un representante a quien se le entregará la silueta del transporte. -Escucharán la presentación del juego “puentes y baches”: El representante de cada equipo se colocará en el inicio del juego. El resto se colocará donde lo indique la tallerista. Cada equipo tendrá un turno, en el que podrán elegir del tablero una casilla que contendrá la pregunta a realizar. Si contestan de manera correcta, podrán tirar el dado y el representante avanzará las casillas que marque, de lo contrario, no podrán avanzar. En caso de que en la casilla a la cual hayan avanzado tenga un bache o un puente, bajarán o subirán a la casilla correspondiente. 	<ul style="list-style-type: none"> -Silueta de transportes. -Casillas.
30 min.	-Juego vial	La tallerista dará inicio al juego.	Los niños participarán del juego.	<ul style="list-style-type: none"> -Preguntas. -Dibujos de señales de tránsito y elementos de seguridad. -Mapa.
10 min.	-Evaluación final	La tallerista solicitará a los niños que contesten un breve cuestionario (ANEXO 8).	Los niños responderán un cuestionario.	<ul style="list-style-type: none"> -Evaluación final. -Lápices.

Conclusiones

Si bien la educación vial es un tema amplio que abarca muchos más contenidos de los que aquí se abordaron, es importante rescatar que el valor de esta tesina radica en ser fundamentada desde dos ejes importantes: los DDHH y la ciudadanía; ámbitos que se encuentran cada vez más visibilizados actualmente, ya que a pesar de la existencia de otros trabajos en los cuales también se proponen talleres de educación vial, ellos sólo están orientados en la enseñanza de reglas que permitan el pleno desenvolvimiento de los niños y las niñas dentro de las calles, sin embargo este taller va más allá, porque los derechos humanos en este trabajo son retomados no sólo por su relevancia, sino también por ser un elemento inherente a todos los seres humanos, en los que la nacionalidad, la edad y otros aspectos no hacen diferencias, ya que todos nos hacemos merecedores de ellos. Por ello, este es un eje importante, ya que los DDHH deben orientar nuestro comportamiento y por tanto, nuestro respeto a las diferentes leyes y normas que existen en nuestra comunidad.

Estos deben ser considerados para la toma de nuestras decisiones, tanto en nuestra vida privada como en la pública, y por tanto deben ser reflexionados desde nuestra infancia, para comprender el verdadero valor sobre ellos.

Sin embargo, para ello también es necesario la construcción de una verdadera ciudadanía, en la que la participación y la opinión de las personas sean consideradas en la misma toma de decisiones, de tal forma que esto impacte en la manera en la que nos apropiaremos de las leyes, políticas, normas y programas de nuestro entorno y entonces, comencemos ya no a visualizarnos como personas que sólo obedecemos las leyes por el hecho de obedecerlas, sino porque al hacerlo conlleva el respeto a nuestra vida y a la de los demás, pero aún más importante, a vivir en comunidad.

En el terreno de la educación vial, resulta indispensable pensar en que la ciudadanía nos permitirá reconocer la importancia de los DDHH en el marco de las leyes, normas y demás instrumentos que regulan nuestro comportamiento.

Nos permitirá comprender que las calles son un lugar en el que compartimos el espacio con el otro y que todos somos responsables de cuidarnos mutuamente, ya que, de lo contrario, estaríamos trasgrediendo dichas normas que pretenden, todos tengamos un mínimo de calidad de vida.

Por ello, los DDHH son un eje transversal a lo largo de las sesiones, es decir, no sé buscó dar sesiones específicamente para la revisión de los derechos, sino que, a través de las diversas actividades los niños y las niñas se den cuenta de que, en cada aspecto de su vida, se encuentra enmarcado algún derecho. Si deciden utilizar los elementos de protección, ello coadyuvará en salvaguardar su vida; si explican sus respuestas o bien, exteriorizan sus ideas, ellos están fomentando el derecho a la participación, que el recibir información favorece a que poco a poco, ellos comiencen a ser autónomos.

Pero esto no sólo se logrará mediante la transmisión de conocimientos, sino mediante la reflexión. Ellos son quienes en un momento pueden y tienen la capacidad para hacer el cambio si en verdad los adultos comenzamos a considerar sus puntos de vista. Si ellos son escuchados, la ciudad sería un mejor lugar en el que podríamos convivir, en el que los niños y las niñas tendrían más espacio para recrearse, en el que los jóvenes, adultos y adultos mayores seríamos beneficiarios de tan importante punto de vista.

Y aunque, si bien es necesario que las personas conozcamos, como lo vimos en el taller, las señales de tránsito, su significado y algunas formas idóneas de comportamiento con la finalidad de salvaguardar la seguridad, la reflexión nos llevará a un nivel más alto, en el que respetaremos las señales no por su significado sino por todo lo que conlleva el hacerlo, es decir, conocer y reconocer las consecuencias de nuestros actos.

Por otro lado, si bien este taller no reducirá los altos índices de mortalidad vial, sí pretende que, en caso de ser puesto en marcha, fomente en los niños y las niñas un pensamiento reflexivo sobre los comportamientos que tanto ellos como los adultos tenemos en las calles; que sean ellos quienes promuevan conductas orientadas a la protección y salvaguarda de nuestros derechos; que sean ellos

quienes comiencen a crear un cambio en sus pequeños grupos sociales (familia y amigos).

En suma, este taller dentro de los centros escolares, puede ser una herramienta que los docentes utilicen dentro de sus actividades diarias, ya que abarca contenidos que no tienen gran presencia dentro del plan de estudios de educación primaria, específicamente en la materia de Formación Cívica y Ética de 3° de primaria pero que son relevantes y porque es una propuesta que retoma el juego como la principal actividad de aprendizaje.

Asimismo, el aporte de este taller traspasa los muros de la escuela ya que también puede ser implementado en diferentes contextos porque pretende construir la ciudadanía de los niños y las niñas desde un tema cercano y favorecer el ejercicio pleno de sus derechos humanos.

Sin embargo, si este trabajo se llegará a implementar, sería fructífero realizarlo en el contexto para el que fue diseñado, es decir, en una escuela dentro de la demarcación de Iztapalapa, principalmente porque como ya se mencionó, esta es la zona en la que mayormente se registran decesos y accidentes de tipo vial.

Realizar esta tesina fue un trabajo interesante en el que conocí, comprendí y me di cuenta de aspectos en los que muchas veces no reflexionamos pero que a pesar de no hacerlo están ahí, por ejemplo, el derecho a la movilidad y lo que este concepto implica verdaderamente, ya que, si bien todos nos movemos, no muchas veces somos conscientes de ello y mucho menos, de todas las implicaciones que esto trae consigo, porque como ya se mencionó, la educación vial también implica educación para la salud, para la convivencia social y educación ambiental, es decir, la educación vial nos prepara para ser agentes de cambio en nuestros ámbitos de desarrollo y nos hace poder vivir de una mejor manera. De aquí la gran importancia de dejar de ver a la educación vial como un medio para memorizar leyes y reglamentos de tránsito.

Por otro lado, los aprendizajes en cuanto a las diferencias sobre el tratamiento del taller con mi asesor no fueron menos, ya que nuestra formación y nuestro

desarrollo profesional nos han llevado a que cada uno utilice los mejores métodos con los que se compagina, lo cual, no quiere decir que uno sea mejor que otro, sino que, todas las personas somos diversas y que como tal, cada uno se acopla a diferentes formas de trabajo que quizá, para otros no pudieran ser las mejores pero que es en este punto donde radica la riqueza de que como profesionales, seamos multidisciplinarios y aprendamos a trabajar con personas que piensan diferente a nosotros y que sea el diálogo el que nos ayude a llegar a acuerdos en pro de los proyectos.

Es aquí, donde la riqueza de la formación pedagógica que tuve tiene sentido. Aprender a trabajar con otros, aprender de otros.

Desde el ámbito pedagógico, es importante desarrollar más proyectos que tengan un verdadero valor para el desarrollo de nuestra sociedad, de proponer aquellos que den respuestas a diversas problemáticas que vivimos en la actualidad. Es importante que todo lo que investigamos y realizamos sea útil a la sociedad, que no sólo vayamos en la búsqueda del “hilo negro”, sino que veamos cuál será la utilidad de eso que investigamos para la sociedad, que siempre tengamos presentes sus necesidades y que sean éstas desde donde partan nuestros problemas de investigación.

Quizá, este fue uno de los grandes problemas a los que nos enfrentamos, porque no sólo debemos mirar, investigar y desarrollar proyectos sobre lo que nosotros creemos necesita la sociedad, sino más bien, debemos partir desde aquello que en verdad la sociedad necesita.

Fuentes consultadas

Administración Pública del Distrito Federal. *Reglamento de tránsito*. En: Gaceta Oficial Distrito Federal. Décima Octava época, 17 de agosto de 2015. Consultado: 19 de agosto de 2015. Disponible en: http://www.ssp.df.gob.mx/reglamentodetransito/documentos/nuevo_reglamento_transito.pdf

ÁLVAREZ DE LARA, Rosa María. *El concepto de niñez en la Convención sobre los Derechos del Niño y en la legislación mexicana*. Consultado: 7 de octubre de 2015. Disponible en: <http://biblio.juridicas.unam.mx/libros/7/3011/4.pdf>

ANDER-EGG Ezequiel. *El taller. Una alternativa de renovación pedagógica*. Consultado: 13 de enero de 2017. Disponible en: https://issuu.com/pedagogiayeducacion/docs/el_taller_una_alternativa_de_renovacion_pedagogica

APRENDE EDUCACIÓN VIAL. *Adivinanzas infantiles sobre seguridad vial*. Consultado: 15 de julio de 2017. Disponible en: <http://aprendeeducacionvial.blogspot.mx/2012/03/adivinanzas-infantiles-sobre-la.html>

ARREDONDO RAMÍREZ, Vicente (Coord.). *Ciudadanía en movimiento*. México: Universidad Iberoamericana, Fundación Demos e Instituto de Análisis y Propuestas Sociales, 2000. 346 pp.

ARREGI, Frantziska. *Ciudadanía y Educación. Aportaciones para la práctica civil*. Donostia, España: Erein, 2004. 287 pp.

ARRÚE, Carola y Edgardo Consoli. *Espacios de infancia, ciudadanía y participación infantil*. Consultado: 15 de noviembre de 2016. https://www.academia.edu/1128760/Espacios_de_infancia_ciudadan%C3%ADa_y_participaci%C3%B3n_infantil

Asamblea Nacional de Francia. *Declaración de los Derechos del Hombre y del Ciudadano*. Consultado: 9 de julio de 2016. Disponible en: http://www.conseil-constitutionnel.fr/conseil-constitutionnel/root/bank_mm/espagnol/es_ddhc.pdf

BARBA CASILLAS, Bonifacio. *Las (im)posibilidades de la educación ciudadana en México*. Consultado: 2 de agosto de 2016. Disponible en: <http://www.redalyc.org/pdf/551/55140504.pdf>

BARBA, José Bonifacio. *Educación para los derechos humanos*. México: Fondo de Cultura Económica, 1997. 256 pp.

BELMONTE USEROS, Carmen (Coord.). *Una ciudad para los niños: políticas locales de infancia*. Consultado: 14 de octubre de 2015. Disponible en:

http://ioc.xtec.cat/materials/FP/Materials/1752_EDI/EDI_1752_M04/web/html/WebContent/u1/media/ciudad_amiga.pdf

BERNAL GÓMEZ, Beatriz. "El derecho en la antigua Grecia". En: *Historia del Derecho*. México: Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, 2010. Consultado: 9 de julio de 2016. Disponible en: <http://bibliohistorico.juridicas.unam.mx/libros/7/3263/5.pdf>

BEUCHAT REICHRDT, Marianne. "Formación ciudadana y autorregulación: conceptos claves para la práctica educativa". En: *Revista Panamericana de Pedagogía. Saberes y quehaceres del Pedagogo*. México: Universidad Panamericana, 2016.

BOBBIO, Norberto. *El tiempo de los derechos*. Consultado: 15 de junio de 2016. Disponible en: http://culturadh.org/ue/wp-content/files_mf/144977835110.pdf

BOJÓRQUEZ, Nelia. *Ciudadanía*. Consultado: 13 de agosto de 2013. Disponible en: <http://www.uam.mx/cdi/derinfancia/5nelia.pdf>

Cámara de Diputados. Centro de Estudios para el adelanto de las mujeres y la equidad de género. *Los derechos de la infancia*. Consultado: 12 de noviembre de 2016. Disponible en: <http://www.diputados.gob.mx/documentos/CEAMEG/3.%20derechos.pdf>

CAREAGA, Adriana; Sica, Rosario; Cirilo, Angela y Da Luz, Silvia. *Aportes para diseñar e implementar un taller*. Consultado: 13 de enero del 2015. Disponible en: http://www.dem.fmed.edu.uy/Unidad%20Psicopedagogica/Documentos/Fundamentacion_talleres.pdf

Centro de Formación en Políticas y Gestión en Seguridad Vial. *Educación Vial*. Consultado: 20 de julio de 2015. Disponible en: <http://www.educacionvial.gov.ar/>

Comisión Nacional de Derechos Humanos. *Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal*. Consultado: 29 de mayo de 2016. Disponible en: <http://cdhdfbeta.cdhdf.org.mx/wp-content/uploads/2014/06/informe-movilidad.pdf>

Conferencia Nacional de Gobernadores. *Declaratoria para la seguridad vial*. Consultado: 10 de abril de 2015. Disponible en: <http://conapra.salud.gob.mx/Interior/Documentos/Anexos/0357-2011-05.pdf>

Consejo Interterritorial del Sistema Nacional de Salud. *Formación en promoción y educación para la Salud. Informe del Grupo de Trabajo de Promoción de la Salud a la Comisión de Salud Pública del Consejo Interterritorial del Sistema Nacional de Salud*. Madrid: Centro de publicaciones, 2003. Consultado: 8 de agosto de 2015. Disponible en:

<http://www.msssi.gob.es/profesionales/saludPublica/prevPromocion/docs/formacionSalud.pdf>

Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes. *Infografía 2013: Accidentes de tránsito México*. Consultado: 9 de febrero de 2016. Disponible en: <http://conapra.salud.gob.mx/Interior/Documentos/Infografia2013.pdf>

----- *Perfil Estatal, Distrito Federal. Accidentes de tránsito*. Consultado: 9 de febrero de 2016. Disponible en: http://www.conapra.salud.gob.mx/Interior/Documentos/Observatorio/Perfiles/9_Dist_Fed.pdf

Coordinación Educativa y Cultural Centroamericana. *Didáctica General*. Consultado: 31 de mayo de 2017. Disponible en: <http://unpan1.un.org/intradoc/groups/public/documents/icap/unpan039746.pdf>

CORTÉS ROJAS, Guillermo y García Santiago, Silvia. *Investigación documental. Guía de autoaprendizaje. Apuntes y ejercicios*. Consultado: 16 de julio de 2015. Disponible en: <http://www.enba.sep.gob.mx/codes/guias%20en%20pdf/investigacion%20documental%20archivo%20y%20biblio/investigacion%20documental.pdf>

Defensoría del Pueblo. *Manual de educación y seguridad vial*. Consultado: 16 de abril del 2015. Disponible en: <http://www.elfensordelpueblo.gov.ar/archivos/MANUAL%20DE%20EDUCACION%20Y%20SEGURIDAD%20VIAL.pdf>

DÍAZ BARRIGA, Frida y HERNÁNDEZ ROJAS, Gerardo. *Estrategias docentes para un aprendizaje significativo*. Consultado: 31 de mayo de 2017. Disponible en: <http://www.facmed.unam.mx/emc/computo/infoedu/modulos/modulo2/material3>

Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires. *Conocimientos básicos de tránsito para la infancia*. Consultado: 16 de abril de 2015. Disponible en: http://www.vialidad.gba.gov.ar/datos/educacion_vial/publicaciones/Conocimientos%20B%C3%A1sicos%20de%20Tr%C3%A1nsito%20para%20la%20Infancia.pdf

Dirección General de Tráfico. *Cuestiones de seguridad vial, conducción eficiente, medio ambiente y contaminación*. Consultado: 16 de abril de 2015. Disponible en: http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/formacion-vial/cursos-para-profesores-y-directores-de-autoescuelas/doc/directores_2013/Seguridad-vial-Ed.-2013.pdf

Dirección General de Tráfico. Gobierno de España. Curso de educación para la seguridad vial: “educadores, mediadores y técnicos en comunidades terapéuticas, atención ambulatoria y otros recursos de tratamientos de las drogodependencias”.

Consultado: 16 de abril de 2015. Disponible en: <http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/curso-de-educacion-para-la-seguridad-vial.shtml>

----- Dirección General de Tráfico. Aprende educación vial con Los Bolechas. Consultado: 16 de abril de 2015. Disponible en: http://www.dgt.es/PEVI/aprende_ev/

DURÁN RIBERA, Willman Ruperto. *La protección de los derechos fundamentales en la doctrina y jurisprudencia constitucional*. Consultado: 20 de junio de 2016. Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=19780206>

DURSTON, John. *Limitantes de ciudadanía entre la juventud latinoamericana*. Consultado: 17 de noviembre de 2016. Disponible en: <http://www.redalyc.org/pdf/195/19501002.pdf>

EDUVIALPROVIAL. *Antecedentes de la Educación Vial*. Consultado: 20 de julio de 2015. Disponible en: <https://eduvialprovial.wordpress.com/antecedentes-de-la-educacion-vial/>

FLECHSIG, Karl-Heinz y SCHIEFELBEIN, Ernesto. *20 Modelos Didácticos para América Latina*. Consultado: 06 de junio de 2016. Disponible en: http://www.educoas.org/portal/bdigital/contenido/interamer/interamer_72/indice.aspx?culture=es&navid=201

Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia, Comité Español. *Pongamos a la infancia en la agenda política local*. Consultado: 14 de octubre de 2015. Disponible en: http://ciudadesamigas.org/wp-content/uploads/2015/08/guia_alcaldes.pdf

----- “La iniciativa de las ciudades amigas de la infancia. Quince años de trabajo innovador”. En: *Estado Mundial de la infancia*. Consultado: 14 de octubre de 2015. Disponible en: <http://www.unicef.org/spanish/sowc2012/pdfs/SOWC-2012-LA-INICIATIVA-DE-LAS-CIUDADES-AMIGAS-DE-LA-INFANCIA.pdf>

----- *Convención sobre los Derechos del Niño*. Consultado: 5 de octubre de 2015. Disponible en: <http://www.un.org/es/events/childrenday/pdf/derechos.pdf>

----- *Educación para la ciudadanía. Aportaciones a la propuesta para el debate del ministerio de educación y ciencia “una educación de calidad para todos y entre todos”* Consultado: 11 de octubre de 2015. Disponible en: <http://debateeducativo.mec.es/documentos/unicef.pdf>

----- Estado mundial de la infancia 2004. Consultado: 15 de noviembre de 2016. Disponible en:

<https://www.unicef.org/spanish/sowc/archive/SPANISH/Estado%20Mundial%20de%20la%20Infancia%202004.pdf>

Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia. Fundación Arcor y Secretaría de Extensión de la Universidad Nacional de Córdoba. *Derechos de la niñez e inversión social*. Consultado: 15 de noviembre de 2016. Disponible en: <https://www.unicef.org/argentina/spanish/Derechos-ninez-inversion-social.pdf>

Fundación MAPFRE. *Objetivo Cero*. Consultado: 30 de agosto de 2015 Disponible en: https://www.fundacionmapfre.org/fundacion/es_es/programas/seguridad-vial/objetivo-cero/

Gobierno de Buenos Aires. Sistemas de Retención Infantil: sillitas para bebés y niños. Consultado: 16 de abril de 2015. Disponible en: <http://www.buenosaires.gob.ar/movilidad/controlyseseguridadvial/prevencion-y-concientizacion>

Gobierno de la Ciudad de México. *Ley de Movilidad*. Consultado: 25 de enero de 2015. Disponible en: <http://www.consejeria.df.gob.mx/images/leyes/leyes/LEY%20DE%20MOVILIDAD.pdf>

----- Programa *integral de movilidad 2013-2018*. Consultado: 25 de enero de 2016. Disponible en: <http://semovi.df.gob.mx/work/sites/stv/resources/LocalContent/576/2/PIM.pdf.pdf>

----- *Reglamento de tránsito del Distrito Federal*. Consultado: 15 de octubre de 2015. Disponible en: http://www.consejeria.df.gob.mx/portal_old/uploads/gacetas/0dfe0f2c2728da104e72f26974d2ad23.pdf

GÓMEZ SÁNCHEZ, Yolanda (Coord.). *Pasado, presente y futuro de los Derechos Humanos. Comisión Nacional de los Derechos Humanos*. México, 2004. 412 pp. Consultado: 27 de mayo de 2015. Disponible en: <http://www.cdhezac.org.mx/pdfbiblio/97.pdf>

Grupo Expro. Educación vial. Consultado: 30 de agosto de 2015. Disponible en: <http://www.educacionvial.cl/grupoexpro.html>

GUTIÉRREZ, Delia. *El taller como estrategia didáctica*. Consultado: 13 de enero de 2017. Disponible en: <http://www.redalyc.org/pdf/1995/199520908023.pdf>

Habitat International Coalition. América Latina. *Carta de la Ciudad de México por el Derecho a la Ciudad*. Consultado: 25 de enero de 2016. Disponible en: <http://www.hic-al.org/comite.cfm>

HERNÁNDEZ, María Teresa y FUENTES, Delia. *Hacia una cultura de los derechos humanos*. México: CNDH, 1991. 108 pp.

HORRACH MIRALLES, Juan Antonio. *Sobre el concepto de ciudadanía: historia y modelos*. Consultado: 06 de junio de 2016. Disponible en: <http://www.ses.unam.mx/curso2015/pdf/25sep-Horrach.pdf>

Instituto Nacional de Estadística y Geografía. *Anuario estadístico y geográfico de la Ciudad de México 2016*. Consultado: 31 de mayo de 2017. Disponible en: http://internet.contenidos.inegi.org.mx/contenidos/Productos/prod_serv/contenidos/esp_anol/bvinegi/productos/nueva_estruc/anuarios_2016/702825084318.pdf

----- Comunicado de Prensa Núm. 104/18. Consultado: 19 de febrero de 2018. Disponible en: http://www.beta.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2018/EstSociodemo/OrgenDest2018_02.pdf

----- *Conociendo la Ciudad de México*. Consultado: 06 de junio de 2017. Disponible en: http://internet.contenidos.inegi.org.mx/contenidos/Productos/prod_serv/contenidos/esp_anol/bvinegi/productos/estudios/conociendo/702825218614.pdf

----- Consultado: 25 de enero de 2015. Disponible en: <http://www.beta.inegi.org.mx/>

----- *Principales resultados de la Encuesta Intercensal 2015*. Consultado: 16 de abril de 2015. Disponible en: http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/proyectos/encuestas/hogares/especiales/ei2015/doc/eic2015_resultados.pdf

JIMÉNEZ BENITEZ, William Guillermo. *El enfoque de los Derechos Humanos y las Políticas Públicas*. Consultado: 5 de octubre de 2015. Disponible en: http://www.usergioarboleda.edu.co/civilizar/revista12/enfoque_DDHH.pdf

LÓPEZ PONTIGO, Lydia. *Una breve revisión del concepto de ciudadanía*. Consultado: 13 de agosto de 2015. Disponible en: <http://revistadecooperacion.com/numero2/02-04.pdf>

LUZ De Luca, Silvia. *Transitando: algunas herramientas para el docente sobre educación vial*. Consultado: 16 de Abril del 2015. Disponible en: <http://www.rieoei.org/deloslectores/958Luca.PDF>

MANSO PÉREZ, Violeta y Manuel Castaño Pardo. *Educación para la seguridad vial*. Madrid: Alauda Anaya, 1995.

MARSHALL, Thomas Humphrey. *Ciudadanía y clase social*. Consultado: 10 de junio de 2016. Disponible en: http://www.reis.cis.es/REIS/PDF/REIS_079_13.pdf

MATEU SANCHO, Jorge. *El niño y la seguridad vial*. Consultado: 14 de mayo de 2015. Disponible en: <http://www.pap.es/files/1116-630-pdf/655.pdf>

MEECE, Judith L. *Desarrollo del niño y del adolescente*. Compendio para educadores. México: Mac Graw Hill, 2000. 408 pp.

MINERVA TORRES, Carmen. *El juego: una estrategia importante*. Consultado: 31 de mayo de 2017. Disponible en: <http://www.redalyc.org/pdf/356/35601907.pdf>

Ministerio de Educación de la Nación y Ministerio del Interior. Programa de Fortalecimiento de la Educación Vial. Consultado: 16 de abril de 2015. Disponible en: <https://www.educ.ar/recursos/108812/fortaleciendo-la-educacion-vial>

Ministerio de Educación del Perú. *Guía de educación en seguridad vial para profesores y tutores de Primaria*. Consultado: 10 de abril de 2015. Disponible en: <http://www.mtc.gob.pe/cnsv/educacion/Guias%20Educativas%20--/Guia%20Ed.Vial%20Primaria.pdf>

NIEVES COLÓN, Carinés. *Adivinanzas en puerto Rico*. Consultado: 16 de junio de 2017. Disponible en: <https://es.slideshare.net/Aixa1982/adivinanzas-en-puerto-rico>.

Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos. Preguntas frecuentes sobre el Enfoque de Derechos Humanos en la cooperación para el desarrollo. Consultado: 18 de abril de 2016. Disponible en: <http://www.ohchr.org/Documents/Publications/FAQsp.pdf>

ONU HABITAT. Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad. Consultado: 23 de abril de 2016. Disponible en: http://www.ugr.es/~revpaz/documentacion/rpc_n5_2012_doc1.pdf

ONU HABITAT. *Reporte nacional de movilidad urbana en México 2014 – 2015*. Consultado: 18 de abril de 2016. Disponible en: <http://www.onuhabitat.org/Reporte%20Nacional%20de%20Movilidad%20Urbana%20en%20Mexico%202014-2015%20-%20Final.pdf>

Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura. *¿Por qué enseñar sobre el holocausto?* Consultado: 6 de julio de 2016. Disponible en: <http://unesdoc.unesco.org/images/0021/002186/218631s.pdf>

Organización de las Naciones Unidas. *Declaración Universal de Derechos Humanos Emergentes*. Consultado: 15 de junio de 2016. Disponible en: <https://dhpedia.wikispaces.com/file/view/Declaraci%C3%B3n+universal+de+derechos+humanos+emergentes.pdf>

Organización de las Naciones Unidas. *Declaración y programa de acción de Viena*. Consultado: 14 de febrero de 2016. Disponible en: <http://www.ordenjuridico.gob.mx/TratInt/Derechos%20Humanos/INST%2033.pdf>

----- *Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales*. Consultado: 23 de abril de 2016. Disponible en: <http://www.ordenjuridico.gob.mx/TratInt/Derechos%20Humanos/D50.pdf>

----- *Plan mundial para el decenio de acción para la seguridad vial 2011-2020*. Consultado: 10 de abril del 2015. Disponible en: http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/plan_spanish.pdf?ua=1

----- *Resolución 64/225. Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo*. Consultado: 10 de abril de 2015. Disponible en: http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/UN_GA_resolution-54-255-es.pdf

Organización Mundial de la Salud. *Actividades para promover la seguridad vial y el apoyo a las víctimas con traumatismos causados por accidentes de tránsito*. Consultado: 14 de abril del 2015. Disponible en: http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/75845/1/9789243503325_spa.pdf

----- *IMESEVI, la Iniciativa Mexicana de Seguridad Vial*. Consultado: 20 de julio de 2015. Disponible en: http://www.paho.org/mex/index.php?option=com_content&view=article&id=491:imesevi-iniciativa-mexicana-seguridad-vial&Itemid=380

----- *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013*. Consultado: 14 de abril de 2015. Disponible en: http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/83798/1/WHO_NMH_VIP_13.01_spa.pdf

ORTÍZ JIMÉNEZ, William. *La ciudadanía: espacios de construcción del concepto*. Consultado: 13 de agosto de 2015. Disponible en: <file:///C:/Users/CHAYITO/Downloads/Dialnet-LaCiudadania-3192117.pdf>

PABLO III. *Bula Sublimis Deus*. Consultado: 6 de julio de 2016. Disponible en: http://webs.advance.com.ar/pfernando/DocslgLA/Paulo3_sublimis.html

RAMOS Valdez, Armando. *Algunos protagonistas de la pedagogía: vida y obra de grandes maestros: antología básica*. México: UPN, 2007. 208 pp.

RODRÍGUEZ LUNA, María Elvira. *El taller: una estrategia para aprender, enseñar e investigar*. Consultado: 31 de mayo de 2017. Disponible en: http://die.udistrital.edu.co/sites/default/files/doctorado_ud/publicaciones/taller_una_estrategia_para_aprender_ensenar_e_investigar_0.pdf

SANTROCK, John W. *Psicología del desarrollo. El ciclo vital*. España: Mc Graw Hill. 860 pp.

SALVADOR PARRA, Gema Janely. *Una propuesta de educación vial: Muévete en Bici, vinculada a los programas sociales del México Contemporáneo*. Tesina para obtener el título de Licenciada en Pedagogía. Facultad de Filosofía y Letras. Consultado: 6 de agosto de 2015. Disponible en: http://oreon.dgbiblio.unam.mx/F/QQ89S7CVRPJ49RF5DCBJIAS9V37GBC5QIYVC2P99B64YGBQLUP-64428?func=service&doc_library=TES01&doc_number=000702485&line_number=0001&func_code=WEB-FULL&service_type=MEDIA

Secretaría de Comunicaciones y Transporte. *Estrategia nacional de seguridad vial 2011-2020*. Consultado: 10 de abril del 2015. Disponible en: <http://conapra.salud.gob.mx/Interior/Documentos/Anexos/0357-2011-01.pdf>

Secretaría de Educación Pública. *La Formación Cívica y Ética en la Educación Básica: Retos y posibilidades en el contexto de la sociedad globalizada*. México, 2011. 288 páginas. [Serie: Teoría y práctica curricular de la Educación Básica].

----- *Plan de Estudios 2011. Educación básica*. Consultado: 20 de enero de 2015. Disponible en: http://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/20177/Plan_de_Estudios_2011_f.pdf

----- *Programa de Estudio 2011. Guía para el maestro. Educación Básica. Primaria. Tercer Grado*. Consultado: 20 de enero de 2015. Disponible en: http://basica.sep.gob.mx:3000/uploads/resource/resource/2493/Programa_Tercer_Grado.pdf

Secretaría de Movilidad. *Historia del transporte en la Ciudad de México*. Consultado: 15 de abril de 2015. Disponible en: http://data.semovi.cdmx.gob.mx/wb/stv/cinco_siglos_de_transporte_en_la_ciudad_de_mexico_.html

Secretaría de Salud. *Programa de acción específico. Seguridad vial 2013-2018*. Consultado: 13 de abril del 2015. Disponible en: http://conapra.salud.gob.mx/Interior/Documentos/PAE_SV.pdf

Senado de La República. *Gaceta del senado de la República, abril de 2011*. Consultado: 10 de abril del 2015. Disponible en: <http://conapra.salud.gob.mx/Interior/Documentos/Anexos/0357-2011-02.pdf>

Servicio Nacional de Aprendizaje de Antioquia. *Manual de estrategias de enseñanza/aprendizaje*. Consultado: 31 de mayo de 2017. Disponible en: <http://epo86neza.com/comunicados/comunicado11.pdf>

Sistema Nacional de Información Estadística Educativa. *Estadística e Indicadores Educativos por Entidad Federativa: Distrito Federal*. Consultado: 24 de septiembre de 2017. Disponible en: http://www.sniesep.gob.mx/indicadores_x_entidad_federativa.html

SOLÍS GARCÍA, Bertha. *Evolución de los Derechos Humanos*. Consultado: 27 de junio de 2016. Disponible en: <http://bibliohistorico.juridicas.unam.mx/libros/7/3100/9.pdf>

TONUCCI, Francesco. *La ciudad de los niños. Un nuevo modo de pensar la ciudad*. Argentina: Losada, 2007. 296 pp.

TRILLA BERNET, Jaume y Novella Cámara, Ana María. *Participación, democracia y formación para la ciudadanía. Los consejos de infancia*. Consultado: 13 de agosto de 2015. Disponible en: http://www.revistaeducacion.educacion.es/re2011/re2011_02.pdf

Unidad de Planeación y Evaluación de Políticas Educativas. *Sistema Interactivo de Consulta de Estadística Educativa*. Consultado: 3 de marzo de 2017. Disponible en: <http://www.planeacion.sep.gob.mx/principalescifras/>

Anexo 1

EVALUACIÓN DIAGNÓSTICA

Nombre: _____ Grado y grupo: _____











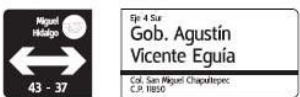
1. ¿Has viajado en transporte público?

- Sí
- No

2. ¿Qué debes hacer en el transporte público para evitar accidentes?

3. ¿Crees que es importante respetar las reglas de tránsito? ¿Por qué?

4. Escribe debajo de las siguientes señales su significado.

5. ¿Para qué sirven los semáforos?

6. ¿Consideras importante el uso del cinturón de seguridad? ¿Por qué?

7. ¿Qué elementos de seguridad deben usar los que utilizan una bici o una patineta? Tacha los que consideres importantes.



8. ¿Por dónde debes cruzar la calle? Tacha la imagen que consideres es correcta



Anexo 2

LA LOTERÍA

Material:

- Tarjetas individuales con imágenes de las señales de tránsito.
- Tableros de la Lotería.
- Frijoles o fichas.

Instrucciones:

La tallerista pedirá a los niños y las niñas que se reúnan en parejas. Un miembro de cada pareja escogerá un tablero del juego, mientras que el otra tomará 20 fichas o frijoles para sus tableros.

La tallerista explicará a los niños y las niñas que ella mostrará la imagen de cada señal, si dicha imagen se encuentra en el tablero que escogieron, deberán colocar una ficha o frijol encima de la imagen, y así sucesivamente hasta que el tablero de su lotería esté lleno.

Una vez que la pareja llene su tablero, deberá gritar “Lotería”.

IMÁGENES DE TARJETAS PARA LA LOTERÍA

Las siguientes son las imágenes que se deberán ampliar para crear las tarjetas individuales de las señales de tránsito.

				
Prohibido estacionarse	Peatones	Banco	Información	Velocidad permitida
				
Alto	Uso obligatorio del cinturón	Ciclistas	Estadio	Uso de correa
				
Gasolinera	Prohibido el tránsito de bicicletas	Niños jugando	Médico	Accesibilidad
				
Semáforo peatonal	Teléfono	Semáforo	Policía	Restaurante
				
Cruce peatonal	Estacionamiento de bicicletas	Parada de trolebús	Escolares	Sanitarios
				
Metrobus	Metro	Parada de autobús	Farmacia	Museo
				
Límite de delegaciones	Nombre de la vía	Límite de Entidad Federativa		

EJEMPLOS DE TABLEROS PARA LA LOTERÍA

A continuación, se presentan un ejemplo de tableros para el juego de la Lotería.

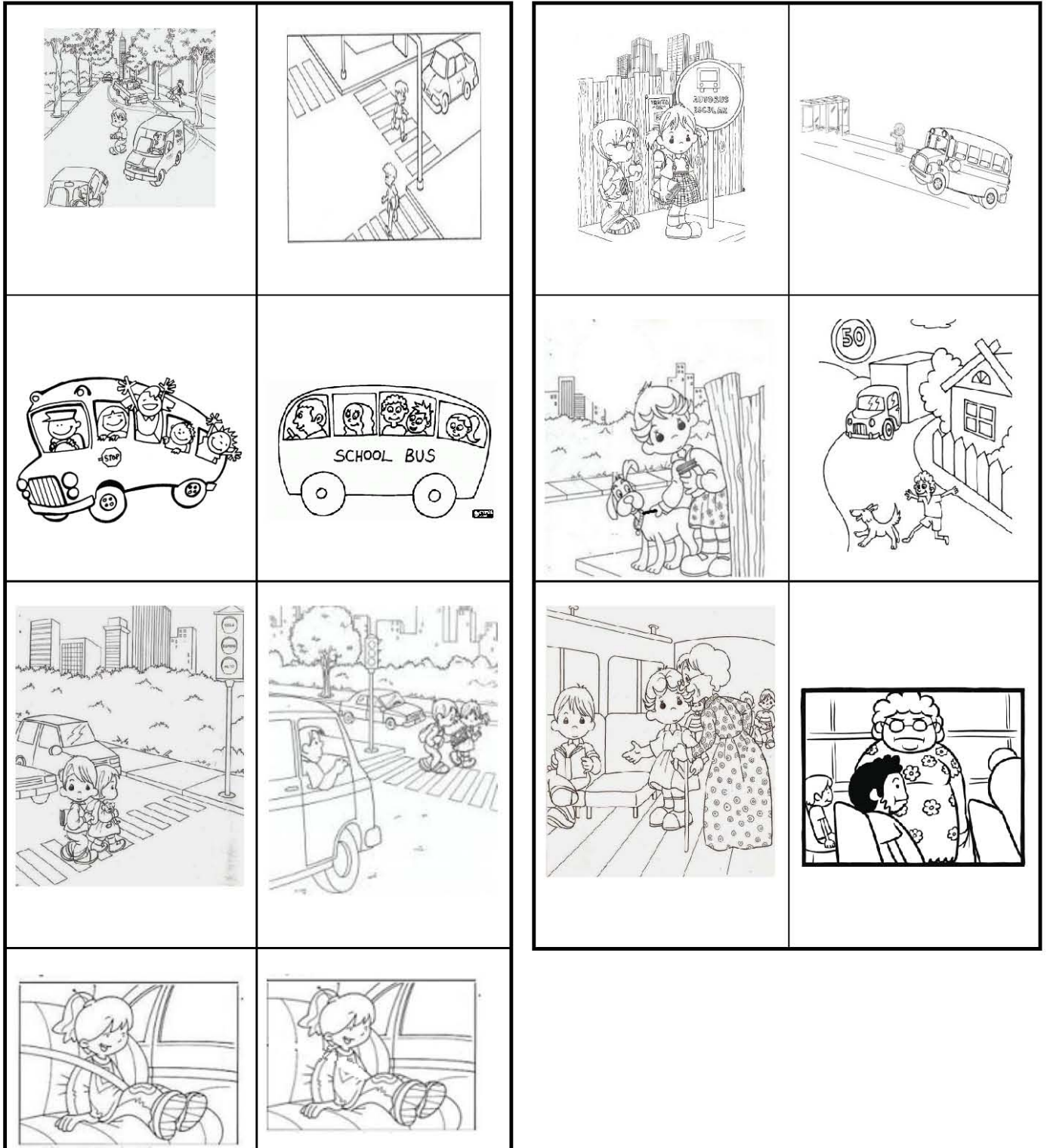
 Parada de trolebús	 Peatones	 Banco	 Prohibido estacionarse
 Semáforo peatonal	 Teléfono	 Semáforo	 Niños jugando
 Cruce peatonal	 Médico	 Uso de correa	 Bieménidos Ciudad de México
 Limite de delegaciones	 Estación de metro	 Accesibilidad	 Escolares
 Uso obligatorio del cinturón	 Ciclistas	 Alto	 Farmacia

 Médico	 Escolares	 Banco	 Semáforo peatonal
 Alto	 Estadio	 Ciclistas	 Información
 Metro	 Peatones	 Parada de trolebús	 Prohibido estacionarse
 Uso obligatorio del cinturón	 Accesibilidad	 Cruce peatonal	 Niños jugando
 Semáforo	 Sanitarios	 Parada de autobús	 Nombre de la vía

 Gasolinera	 Escolares	 Velocidad permitida	 Semáforo peatonal
 Alto	 Metrobus	 Ciclistas	 Estacionamiento de bicicletas
 Museo	 Peatones	 Policía	 Prohibido estacionarse
 Uso obligatorio del cinturón	 Accesibilidad	 Cruce peatonal	 Restaurante
 Uso de correa	 Prohibido el tránsito de bicicletas	 Parada de autobús	 Nombre de la vía

Anexo 3

Actividad. Selecciona la imagen con el comportamiento que te ayude a salvaguardar tu vida.



Anexo 4

ADIVINANZAS

Material:

- Adivinanzas
- 5 cajas que contengan cada una: semáforo, cinturón de seguridad, casco, timbre de la bicicleta, chaleco fluorescente, rodilleras y coderas.

Instrucciones:

La tallerista solicitará a los niños y niñas que se reúnan en equipos de 5 personas y pedirá que se enumeren del 1 al 5.

La tallerista pedirá que todos los niños o niñas que tengan el número uno se coloque en la línea de salida que ha dibujado o señalado previamente y unos metros en frente colocará cada una de las cajas con el material antes descrito.

Leerá la adivinanza y una vez que termine, los niños o las niñas deberán correr hacia las cajas y buscar el objeto al que se refiere la adivinanza y lo deberán alzar.

Irán pasando sucesivamente el resto de los niños y niñas.

<p>1. Un señor muy estirado en la calle está a tu lado cuando quiere que no pases se pone colorado²²²</p> <p style="text-align: right;">Semáforo</p>	<p>2. Por el día y por la noche, me lo pongo en el coche, y en caso de frenazo no me doy un porrazo²²³</p> <p style="text-align: right;">Cinturón de seguridad</p>
<p>3. Con mis tres colores Ordeno a cada uno Si todos me respetan, No habrá accidente alguno²²⁴</p> <p style="text-align: right;">Semáforo</p>	<p>4. Si tu cabeza quieres proteger, a mí me debes querer, no olvides usarme aunque despeinarte un poquito, quizá lo podré hacer²²⁵.</p> <p style="text-align: right;">Casco</p>
<p>6. Si me tocas chillaré un poquito Si me tocas todos te verán, Si me tocas ten por seguro, Que un ruidito he de gritar²²⁶</p> <p style="text-align: right;">Timbre de la bici</p>	<p>7. Soy tu brillante armadura, que con tu bici me debes llevar, llamaremos su atención, para qué manejen con precaución.²²⁷</p> <p style="text-align: right;">Chaleco fluorescente</p>
<p>6. Somos un par, que está en tus extremos momentos y en tus peores caídas, a los patines y patineta les tenemos que hacer compañía.</p> <p style="text-align: right;">Rodilleras y coderas</p>	<p>7. Te sujeto, pero no el pantalón, cuando te subes me abrochas, si no me usas te multan, pero por tu vida úsame.</p> <p style="text-align: right;">Cinturón de seguridad</p>

²²² APRENDE EDUCACIÓN VIAL. Adivinanzas infantiles sobre seguridad vial. “En línea”

²²³ *Ídem.*

²²⁴ NIEVES COLÓN, Carinés. Adivinanzas en puerto Rico.

<https://es.slideshare.net/Aixa1982/adivinanzas-en-puerto-rico>. Pág. 38

²²⁵ Elaboración propia.

²²⁶ Elaboración propia.

²²⁷ Elaborado por Jorge Enrique Carmé Villagómez.

Anexo 5

SILUETAS

Material

- Siluetas del ciclista, patinador, skater y del niño con patín del diablo.
- Crayolas, gises, plumones y pintura.

Instrucciones

La tallerista colocará en las paredes las siluetas y solicitará a los niños y las niñas que se unan en grupos de cinco.

Cada equipo escogerá un papel en el que estará escrito la silueta que le corresponderá.

Una vez que todos los equipos tengan su silueta, dará a los niños y niñas gises, crayolas, plumones o pintura y les solicitará que pinten en cada una de ellas, el equipo de protección que deben utilizar para salvaguardar su cuerpo.

Pedirá a cada equipo que explique por qué colocaron dichos elementos de seguridad y solicitará la retroalimentación de los demás equipos.

Para finalizar la actividad, la tallerista pedirá a los niños y niñas que escriban una frase que inviten a las personas a usar el equipo de seguridad.

CICLISTA



PATINADOR



SKATER



NIÑO CON PATIN DEL DIABLO



Anexo 6

EJERCICIO DE CONCENTRACIÓN: "EL ABC"

Material:

- Imagen del tablero en grande.

Instrucciones:

La tallerista presentará a los niños y niñas el tablero del ejercicio y explicará el juego.

Pedirá que visualicen primero las letras en minúsculas, las cuales, hacen referencia a lo siguiente: "d", derecha; "i", izquierda; y "a", ambos.

Posteriormente pedirá que vean que encima de cada letra en minúscula se encuentra una letra del abecedario, la cual, ellos deberán decir en voz alta, mientras alzan la mano que indica la letra minúscula.

Es decir, mientras dice la letra "A", los niños y las niñas deberán levantar la mano derecha; con la "B", la mano izquierda; con la "C", ambas manos; y así sucesivamente.

La actividad durará hasta que la tallerista observe que la mayoría de los niños y niñas están realizando correctamente el ejercicio.

TABLERO

A	B	C	D	E	F	G	H	I
d	i	a	d	d	a	i	i	d

J	K	L	M	N	Ñ	O	P	Q
i	i	a	d	a	i	a	d	a

R	S	T	U	V	W	X	Y	Z
a	i	d	i	d	d	i	a	a

Anexo 7

JUEGO “PUENTES Y BACHES”

Material:

- Tablero del juego gigante (se puede dibujar o bien sólo poner el número de casilla con los correspondientes puentes y baches).
- Mapa y tablero de preguntas del juego
- Caja con señales de tránsito
- Elementos de seguridad para patinadores y ciclistas

Instrucciones:

La tallerista pedirá a los niños y niñas que conformen equipos de 5 niños y niñas y escogerán a un integrante para colocarse en el inicio del juego. El resto del equipo se colocará en un lugar cercano al tablero de preguntas; una vez que cada equipo tenga a un integrante en la casilla de inicio, se comenzará con el juego.

Los equipos (uno a uno) escogerán una coordenada del TABLERO DE PREGUNTAS, por ejemplo “E4”, de la cual, saldrá la pregunta que deberán responder. La tallerista leerá la pregunta y el equipo tendrá un minuto para responder.

Si el equipo responde correctamente, podrán lanzar un dado y el niño o niña que se encuentre en el TABLERO DEL JUEGO, podrá avanzar el número de casillas según el dado. Por el contrario, si la respuesta es incorrecta, la pregunta pasará a otro equipo.









En caso de que el niño o la niña del tablero caigan en un “puente”, ellos podrán subir a la casilla correspondiente, pero si caen en un bache, ellos bajarán a la casilla que corresponda. Asimismo, si el equipo escoge una pregunta que requiera trazar una ruta, se deberá utilizar el MAPA DEL JUEGO.

TABLERO DEL JUEGO

INICIO					21
	2	3	4	5	22
	9	8	7	6	23
10	12	13	14	15	24
11	19	18	17	16	FINAL

TABLERO DE PREGUNTAS

A continuación, se presentan una serie de preguntas que podrán realizarse a los niños y niñas durante el juego.

	A	B	C	D	E	F
1		¿Por qué es importante que respetemos las reglas de tránsito?	Menciona 2 medios de transporte que podemos utilizar los peatones	¿Qué significa la siguiente señal? 	Coloca a uno de tus compañeros dos elementos del equipo de seguridad que deben ocupar los patinadores.	¿Qué significa la siguiente señal? 
2	¿Qué significa la siguiente señal? 	Coloca a uno de tus compañeros dos elementos del equipo de seguridad que deben ocupar los patinadores	Adivinanza: Si me tocas chillaré un poquito, si me tocas todos te verán, si me tocas ten por seguro, que un ruidito he de gritar	¿Cómo debes comportarte como peatón para evitar accidentes?	Es un objeto que nos ayuda a saber cuándo podemos cruzar una calle o no.	¿Qué debes hacer antes de cruzar la calle?
3	Visualiza el mapa y traza la mejor ruta para llegar a UPIICSA desde el Hospital. 	¿Qué significa la siguiente señal?	Escoge la señal que indique el nombre de la calle o vía sobre la cual te estás moviendo.	¿Para qué sirven los semáforos?	¿Quiénes son los peatones?	Adivinanza: Te sujeto, pero no el pantalón, cuando te subes me abrochas, si no me usas te multan, pero por tu vida úsame.
4	¿Qué significa la siguiente señal? 	¿Cómo puedes evitar accidentes mientras viajas en autobús?	Coloca a uno de tus compañeros dos elementos del equipo de seguridad que deben ocupar los ciclistas	¿Qué significa la siguiente señal? 	¿Qué debes hacer cuando ves esta señal? 	¿Por dónde debes cruzar la calle?
5	Visualiza el mapa y traza la mejor ruta para llegar de Ciudad Deportiva al Palacio de los Deportes.	Escoge la señal que indique que un carro se acerca a una zona con gran cantidad de peatones.	¿Qué significa la siguiente señal? 	Adivinanza: Si tu cabeza quieres proteger, a mí me debes querer, no olvides usarme aunque despeinarte un poquito, quizá lo podré hacer.	Coloca a uno de tus compañeros dos elementos del equipo de seguridad que deben ocupar los ciclistas	¿Por qué es importante utilizar equipo de seguridad cuando utilizamos una bicicleta?

MAPA DEL JUEGO



Metrobus estación UPIICSA	Metrobus estación Tlacotal	Hospital	Little Caesars Pizzas	Foro Sol y Autódromo Hermanos Rodríguez	Metro Puebla	Metro Mixiuhca
Metrobus estación Iztacalco	Metrobus estación Caneña	Edificio de PEMEX	Escuela UPIICSA	Ciudad Deportiva	Metro Ciudad Deportiva	Metro Ciudad Deportiva
Metrobus estación Goma	Bancomer	Palacio de los Deportes	Centro Nacional de Desarrollo de Talentos Deportivos y Alto rendimiento	Escuela Nacional de Entrenadores Deportivos	Metro Velódromo	Metro Velódromo

Anexo 8

EVALUACIÓN FINAL

Nombre: _____ Grado y grupo: _____

Instrucciones: A continuación, se presentarán varios ejercicios relacionados con el taller. Elige siempre la respuesta correcta.

1. Relaciona los símbolos con su significado.

SÍMBOLO	SIGNIFICADO
1. 	c) Peatones
2. 	a) Uso obligatorio del cinturón de seguridad
3. 	d) Detener la marcha
4. 	b) No estacionarse
5. 	e) Teléfono
6. 	f) Cruce peatonal
7. 	g) Cruce de escolares

A) 1;d 2;c 3;b 4;b

B) 1;c 2;d 3;b 4;a

C) 1;d 2;b 3;a 4;c

D) 1;c 2;a 3;d 4;b

A) 5;f 6;e 7;g

B) 5;g 6;e 7;f

C) 5;e 6;g 7;f

D) 5;e 6;f 7;g

1. Observa las siguientes figuras y elige su significado



- A) Cruce de escolares
- B) Accesibilidad para automovilistas
- C) Cruce de peatones
- D) Accesibilidad para personas con discapacidad.



- A) Velocidad máxima
- B) Kilómetros que faltan para llegar a tu destino
- C) Velocidad mínima
- D) Kilómetros recorridos



- A) Semáforos para policías
- B) Semáforos para vehículos
- C) Semáforos para peatones
- D) Semáforos para zonas escolares



- A) Hotel
- B) Sanitarios
- C) Biblioteca
- D) Restaurante

2. Elige la regla de tránsito que deben seguir los peatones

- A) Atravesar las calles por la mitad de las calles
- B) Esperar a que el semáforo para peatones esté en color rojo
- C) Atravesar las calles por los cruces peatonales
- D) Esperar a que el semáforo para vehículos esté en color verde

3. Elige la regla de tránsito que NO deben seguir los peatones

- A) Atravesar las calles por los pasos peatonales
- B) Usar casco
- C) Caminar por el lado derecho de la banqueta
- D) Atravesar cuando el semáforo peatonal esté en color verde o blanco

1. Elige el elemento de seguridad que deben utilizar todos los ciclistas.
 - A) Casco
 - B) Cinturón de seguridad
 - C) Retrovisores
 - D) Audífonos

2. Elige el elemento de seguridad que deben utilizar todos los automovilistas.
 - A) Bandas fluorescentes
 - B) Casco
 - C) Protectores para las piernas
 - D) Cinturón de seguridad

3. Es una regla de tránsito que deben seguir los pasajeros de un medio de transporte
 - A) Sostener, con ambas manos, los pasamanos del transporte público
 - B) Usar ropa con elementos luminosos, bandas fluorescentes o reflejantes.
 - C) Sostener con una mano los pasamanos del transporte público mientras agarra el celular con la otra
 - D) Usar protectores para las piernas

4. Los protectores para las rodillas son elementos de seguridad que deben utilizar los
 - A) Peatones
 - B) Automovilistas
 - C) Ciclistas
 - D) Todos los anteriores

5. Los semáforos peatonales en color verde indican que
 - A) Una persona no puede atravesar la calle
 - B) Un carro puede avanzar
 - C) Una persona puede atravesar la calle
 - D) Una persona puede jugar

Completa los siguientes enunciados o adivinanzas que se presentan a continuación.

1. Los _____ nos informan sobre cuando podemos o no atravesar una calle.

- A) peatones
- B) símbolos
- C) semáforos
- D) automóviles

2. Antes de atravesar una _____, debo mirar a ambos lados de la calle para asegurarme que los _____ se encuentran en alto total.

- A) calle, carros
- B) calle, peatones
- C) calle, pasos peatonales
- D) calle, policías

3. Los _____ son los lugares correctos por los cuales los _____ debemos atravesar una calle.

- A) pasos peatonales, carros
- B) pasos peatonales, peatones
- C) semáforos, peatones
- D) semáforos, carros

4. Si una _____ voy a utilizar, mi equipo de _____ debo usar: cascos y coderas jamás deben faltar.

- A) bicicleta, seguridad
- B) calle, seguridad
- C) bicicleta, alto
- D) calle, alto

1. Soy tu brillante armadura, que con tu _____ me debes llevar, llamaremos su _____, para que manejen con precaución.

- A) bici, atención
- B) automóvil, curiosidad
- C) bici, curiosidad
- D) automóvil, atención

2. ¿Por qué es importante usar elementos de seguridad cuando manejas una bici, una patineta, un patín del diablo o andas en patines?

3. ¿Qué elementos de seguridad debes utilizar al manejar una bici?
