

SEGURIDAD & EDUCACIÓN VIAL

*Creatividad e imaginación, para
prevenir siniestros viales*

TUCA
Oviedo



Diseño de la portada: Rafael Ruiz & Marta Ruiz



Valorito y Valorita
Guayaquil - ECUADOR



Lucio y Petronilo
Isla Cristina



Peatoniña
Ecatepec de Morelos - MÉXICO



Campoboi
Sant Boi de Llobregat



Nicolin
Castelldefels



Leoncio y Prudencia
Puente Genil



**Martiño el pelegrino
y la rana Cli, Cli**
Ourense



El Poli Manolo
Castilleja de la Cuesta



Familia Vial
Rota



Totli
Ciudad de México



Poli Paco
Sanxenxo



Marionetas Carabineros
Santiago de Chile



Paquito
Policía Nacional de Ecuador



Pruden
Badalona



Rosi
Ávila



Familia Pulpo
L' Ampolla



PROFESIONALES
para la SEGURIDAD VIAL
INTERNATIONAL ASSOCIATION
AIPSEV ONGD



1 Relaciones Internacionales

Los meses de agosto y septiembre fueron dos meses llenos de acontecimientos

notables, dada la importancia de los Congresos y los temas abordados, centrados esencialmente en las áreas de conducción bajo la influencia del alcohol y de las drogas.



2 Educación Vial

"Las marionetas y otras realidades"

Los beneficios de su aplicación son múltiples e innumerables, destacando entre otros el desarrollo de la creatividad, la capacidad de atención, la educación en valores como tolerancia, generosidad, bondad, favoreciendo la empatía y un largo etcétera.



3 Educación Vial

El "Poder de la música"

Combinación perfecta por tanto para ser utilizada en el aula, ya que si impartimos alguna asignatura o se desarrolla alguna actividad práctica creamos un ambiente propicio y agradable.



4 Educación Vial

La importancia de la educación vial como modelo de prevención en el aula

"Desarrollar hábitos cotidianos de movilidad activa autónoma saludable, fomentando la educación vial y actitudes de respeto que incidan en la prevención de los accidentes de tráfico"



Revista tráfico y seguridad vial DGT

5 Salud Vial

Lesiones en pasajeros infantiles saliendo o volviendo a casa.
Reflexiones e inquietudes

Los menores tienen un desarrollo muscular, óseo y psicomotor en desarrollo y sus proporciones corporales son distintas. Su cabeza es proporcionalmente más grande, su cuello más débil, su tórax es más blando y sus vísceras abdominales están más expuestas, y frente a las hemorragias están más vulnerables.



6 Salud Vial

Accidentes de tráfico en vehículos pesados. Una breve introducción

En este artículo vamos a tratar de dar algunas pinceladas sobre las especiales características de los vehículos pesados en lo que a los accidentes de tráfico se refiere y el esquema general de rescate



Entidades al día

Sin duda las actividades desarrolladas en estos años son variadas, pero podemos mencionar a modo de ejemplo, que año tras año desarrollamos importantes eventos masivos en diferentes países de Latinoamérica (Congresos Internacionales de Seguridad Vial), con participación de cientos de profesionales de la Seguridad Vial.



Entrevista

La didáctica fue variando a raíz de utilizar en 1995 un personaje de guiñol, TUCA, que serviría de entretenimiento al alumnado y a la vez de elemento evaluador de la actividad. Debido al éxito del personaje y a su tirón entre los más pequeños, decidimos elaborar nuestras propias unidades didácticas.

EDITORIAL

José Manuel Bascon Moreno

Coordinador del Área de Diseño y Comunicación

6

LA REVISTA

José María Navarro González

Director de la Revista

8

ÁREA DE RELACIONES INTERNACIONALES

1 Lo que ocurre en el mundo de la seguridad vial.

Fátima Pereira da Silva. Coordinadora del Área de Relaciones Internacionales de AIPSEV

10

ÁREA DE EDUCACIÓN VIAL

2 "Marionetas y otras realidades".

Julio Fernández Bernal. Colaborador del área. Delegado Comunidad Valenciana de AIPSEV.

12

3 El "Poder de la música".

Pascual David Muñoz. Colaborador del área. Director del proyecto "Mi ejemplo educa" AIPSEV.

14

4 La importancia de la educación vial como modelo de prevención en el aula.

Víctor Javier Navarro Iñiguez. Colaborador del área. Miembro de AIPSEV.

15

<https://twitter.com/EducaVialAIPSEV>

www.linkedin.com/company/aipsev/

www.Facebook.com/AIPSEV



<https://policiaeducador.com/>



www.Instagram.com/aipsev



revista@policiaeducador.com



Hazte socio de AIPSEV

¡Salvamos vidas, evitamos sufrimientos y mejoramos el mundo!

ÁREA DE SALUD VIAL

5 Lesiones en pasajeros infantiles saliendo o volviendo a casa, reflexiones e inquietudes.

Sergio Rendich Sillard. Colaborador del área. Miembro de AIPSEV. 16

6 Accidentes de tráfico en vehículos pesados. Una breve introducción.

Jorge L. Sañudo García. Sargento de Bomberos del Ayuntamiento de Almería 19

ENTIDADES AL DÍA

ALACI

Asociación/Fundación Latinoamericana de Capacitación e Ingeniería Vial. 23

ENTREVISTA

Poli Marchoso.

José Vázquez Suárez. Policía Local de Oviedo. Ciudadano Ponle Freno 2022. Miembro de AIPSEV. 26

MI OPINIÓN

La educación vial en el currículo de todas las etapas educativas.

José López Muñoz. Presidente de ATESVIB 30

FORMATO BREVE

I SECOISEVI / I FORO INTERNACIONAL DE POLICÍA EN SEGURIDAD VIAL 31

RECURSOS EDUCATIVOS

DGT ESPAÑA 32

CONTRAPORTADA

X PREMIOS NACIONALES DE COTOMETRAJES DE EDUCACIÓN VIAL 35

AIPSEV solo se hace responsable de los artículos no firmados. De las opiniones expresadas en los trabajos firmados y en las entrevistas publicadas son responsables exclusivos sus respectivos autores.

Se autoriza la reproducción total o parcial de esta publicación, sin necesidad de permiso previo, pero con el requisito imprescindible de citar la fuente.

Usted ha recibido esta publicación por ser miembro de AIPSEV o por estar incluido en las listas de distribución de correo de la Asociación. Si desea dejar de recibirla, solo tiene que remitir un mensaje expresando su solicitud a revista@policiaeducador.com detallando su nombre y apellidos. Gracias

TÍTERES Y MARIONETAS. RECURSOS PARA IMPARTIR CLASES DE EDUCACIÓN VIAL AL ALUMNADO INFANTIL

Son muchos los recursos utilizados por los Policías & Educadores Viales, como pueden ser canciones, teatros, vídeos, diapositivas, pero cuando nos dirigimos a niños/as con edades a partir de los cinco años que se encuentran en una etapa de la vida donde lo aprenden todo de sus mayores, uno de los recursos con más éxito para la educación vial son los títeres y las marionetas, los cuales hemos podido ver hasta en televisión y en todas las redes sociales en los últimos años del éxito que han conseguido.

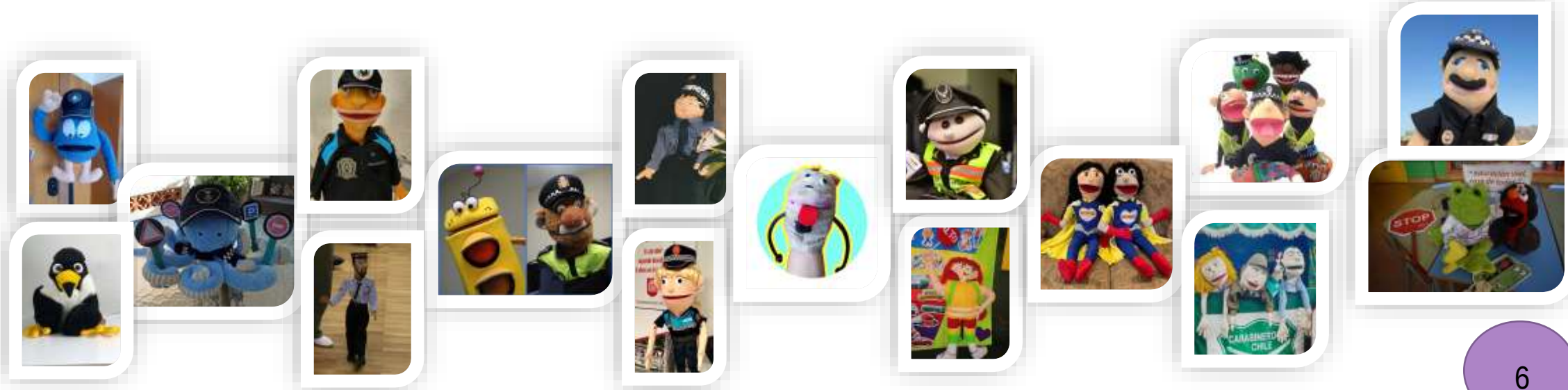


Las razones por las que las marionetas y los títeres triunfan entre los más jóvenes en edad escolar es porque nuestros pequeños son “esponjas” y esas actividades son divertidas y amenas, atraen la atención de los niños/as y a la vez que ayuda a vencer la timidez, mejora su autoestima y desarrollan los procesos cognitivos como la memoria y la concentración.

Si a unos buenos personajes lo acompañamos de una buena banda sonora que sea pegadiza, y un guion que capte la atención de los niños y niñas de la sala, vamos a conseguir que nuestro mensaje se le quede grabado y que se lo transmitan a los padres y madres, así como a todos los mayores de la familia.

Los niños son usuarios vulnerables y a la vez sujetos activos en nuestras vías, y los vamos a ver tanto como peatones, como ciclistas y sobre todo como viajeros en transportes privados y públicos, es por ello que debemos acercarnos a ellos e inculcarle valores y a que aprendan sobre la seguridad vial, mejorando sus hábitos, y respetando a los demás usuarios.

El objetivo de usar los títeres y marionetas es llevarle mensajes tan sencillos como caminar por la acera, respetar la prioridad en los semáforos, no jugar en la vía, usar casco cuando usan la bicicleta, que hagan uso de la silla de retención infantil, y a la vez transmitir estos mensajes a sus padres y madres cuando acompañan a sus hijos a estas actividades tan divertidas.



Dirección

José María Navarro
revista@policiaeducador.com

Redacción

Rafael Ruiz Estepa
presidente@policiaeducador.com

Diseño

José María Navarro

Maquetación

José María Navarro

Redactores

José Manuel Bascon Moreno
José María Navarro González
Fátima Pereira da Silva
Julio Fernández Bernal
Pascual David Muñoz
Víctor Javier Navarro Iñiguez
Sergio Rendich Sillard
Jorge L. Sañudo García

Revisión lingüística

Antonio José Díaz Hernández
Enrique Olivares

Colaboradores

Jorge Roel Hernández Serrano
Enrique E. Olivares Ibaceta
Eliane Balcázar Arteaga
Francisco J. Ruiz Mancebo
Víctor J. Navarro

Edición

Año 2022 Sexta Edición

Promoción redes sociales

José Manuel Bascon Moreno
Ismael Ruiz Ruiz

Ilustración Portada

Rafael Ruiz & Marta Ruiz

Enlaces:

<https://policiaeducador.com/>
www.facebook.com/AIPSEV
www.linkedin.com/company/aipsev/
<https://twitter.com/EducaVialAIPSEV>
www.instagram.com/aipsev

CONDUCTORES DE MOVILIDAD REDUCIDA

En esta edición de la revista hemos querido realizar un pequeño homenaje a las marionetas y títeres que captan la atención del alumnado y complementan las campañas, programas y proyectos de seguridad y educación vial. Especialmente a nuestra queridísima Tuca por ser la que, con su desparpajo, no siempre políticamente correcto, nos ha ido ganando con su pequeño corazón.



José Vázquez
Oviedo

Desde la dirección de la revista queremos felicitar a José Vázquez por su reconocimiento como "Ciudadano Ponle Freno 2022". Apreciamos muy positivamente que se valore el estilo como desarrolla su actividad formativa, componiendo canciones y dialogando con su perrita Tuca.

En España, en los años noventa, surgió un grupo de monitores que, para favorecer la comprensión de los contenidos y la transmisión de valores en los programas de educación vial, introdujeron otras formas de comunicarse con el alumnado como los juegos, el teatro y las marionetas.

Tenemos algunos ejemplos de aquella época como el "Pruden" de Badalona, del año 1992. "Tuca" de Oviedo, del año 1995. "Nico" de Castelldefels, del año 2000 y posiblemente alguno más que no tenemos en el registro.



José María Navarro
Badalona



Nico Cerpa y Pedro Tenor
Castelldefels

Con el tiempo estas incorporaciones han demostrado su valía y, gracias a ello, se han extendido por toda nuestra geografía y también por fuera de España.



Rafa Ruiz e Inma Ruiz
Puente Genil



Jesús Lima y Carlos Ruiz
Isla Cristina



Mariana Álvarez
Ciudad de México



Leticia Escobar
Ecatepec de Morelos

Las funciones de títeres o marionetas tienen un gran valor pedagógico.

Incrementan la capacidad de la atención.

Transmiten un mensaje moral al niño.

Les educa en valores como la tolerancia, la generosidad, la bondad, la autoprotección...

Estimulan la comprensión.

Favorecen la empatía e incluso, muchas veces, ayudan a los alumnos más tímidos a abrirse y a comunicarse, ya que trabajan la comunicación tanto verbal como no verbal. Aprenden jugando y sin darse cuenta.

Los niños y niñas amplían su vocabulario y trabajan la lógica y la memoria.



Manuel Martínez y Abelardo Martínez
Sanxenxo (y Lucía)



Benito Bouzada
Ourense

CONDUCTORES DE MOVILIDAD REDUCIDA

Como podemos ver es una gran herramienta pedagógica y lo más importante es que, detrás de cada una de ellas, hay una persona que los conduce o maneja. Hoy queremos ponerles cara y agradecerles el trabajo tan altruista y, a veces poco reconocido, que han hecho y están realizando cada día. Va por todos vosotros. **Gracias**

Gracias José María, por los cuentos de seguridad vial que contabas con el **"Pruden"**. Gracias José, *Poli Marchoso*, por ponerle corazón a ese trapito llamado **"Tuca"**. Gracias Nico y Pedro, por manejar los hilos de **"Nicolin y Pedrito"** tan brillantemente. Gracias Rafa e Inma, por protegernos de *"Don Accidentón"* con **"Leoncio y la vaquita Prudencia"**. Gracias Jesús y Carlos, por enseñarnos con **"Lucio y Petronilo"** que si te diviertes, lo aprendes. Gracias Mariana, por admitir a **"Totli"** *el halcón pelegrino*, a la pandilla vial, para concienciar a los usuarios de la vía. Gracias Leticia, por enseñar con **"Peatoniña"** a los niños y niñas de Ecatepec de Morelos su papel como peatones, pasajeros y conductores de bicicletas. Gracias Abelardo y Manuel, por hacer grande de España al **"Poli Paco y toda su familia"**. Gracias Benito, por el trabajo que desarrollas con **"Martíño el pelegrino y la Rana Clic Clic"** y la implicación que has conseguido de *Marila, Ana y Patricia del centro Cardenal Cisneros*. Gracias Margarita, por hacer de **"Rosi"** (tu gran compañera) la mascota del parque vial de Ávila. Gracias Xavi y Esteve, por darle vida a la *campana de Sant Boi* e ilusionar con **"Campaboi"** a todos los niños y niñas de vuestra población. Gracias Santiago por poner cara a ese grupo lúdico de uniformados que representan a **"Paquito y sus amigos"**, con *el arte, por la seguridad y el buen vivir* para todos los Ecuatorianos. Gracias Jesús y José, por la gran familia de **"Polykata..."** que hacen muy felices a vuestro alumnado. Gracias a Cifuentes, Molina y Jesús, Carabineros de Chile, por representar con mucho arte la historia de **"Andreita, la carabinero Paola, el malo y el perrito"**. Gracias Josep, por sacar del mar a la *familia pulpo* **"Mediterráneo/a y Medi"** para explicar al alumnado todas las medidas de seguridad. Gracias Ismael, por los consejos tan didácticos que nos transmite por sus redes el **"Poli Manolo"**, Gracias a Sandra y Harry, por difundir esos valores que son la base de la humanidad, desde la *Fundación Píntate* y con la ayuda de **"Valorito y Valorita"**.



Margarita Martín
Ávila



Esteve Pla y Xavi Martínez
Sant Boi de Llobregat



Cabo 2do. Santiago Muela
Policía Nacional de Tránsito Ecuador



Jesús Villarda y Juan José Paredes
Rota



Suboficial Cifuentes Abarca
Cabos 2dos Molina Herrera
y Jesús Barrales
Carabineros de Chile



Josep Morales
L'Ampolla



Ismael Anguix
Castilleja de la Cuesta



Sandra Delgado y Harry Moreira
Fundación Píntate
Guayaquil Ecuador

LO QUE OCURRE EN EL MUNDO DE LA SEGURIDAD VIAL

1

Los meses de agosto y septiembre fueron dos meses llenos de acontecimientos notables, dada la importancia de los Congresos y los temas abordados, centrados esencialmente en las áreas de conducción bajo la influencia del alcohol y de las drogas y el debate sobre el uso de drogas en el lugar de trabajo.

La conferencia mundial celebrada en Rotterdam desde el 28 al 31 de agosto de 2022 y organizada por el International Council on Alcohol, Drugs & Traffic Safety (ICADTS) acogió a más de 300 expertos e investigadores de todo el mundo (de Australia, Canadá, Estados Unidos, Europa y Brasil, entre otros) (<https://t2022.org/>).



International Council on Alcohol, Drugs & Traffic Safety

Durante cuatro días y en la bella ciudad de Rotterdam, la conferencia trienal T2022, fue muy importante y tuvo la particularidad de la presencia de varias organizaciones entre las que destacamos la Automotive Coalition for Road Safety (USA) y la empresa sueca Senseair con demostraciones en vivo dentro del vehículo, que detiene la conducción bajo la influencia del alcohol a través de la respiración normal y los sensores existentes en el automóvil.

Nuestra Coordinadora de Relaciones Internacionales y representante de la AIPSEV en Portugal (Fátima Pereira da Silva) asistió a la Conferencia como presidenta y copresidenta de varias sesiones y también como consultora de ACTS.

En la página web de la ICADTS, aunque todavía no está disponible la información sobre el Congreso de Rotterdam, puede encontrar información muy útil, en las etiquetas Papers y Fact Sheets.



Maria de Fátima Pereira da Silva.
Consejera General (Portugal)

Instituto Politécnico de Coimbra

Si desea convertirse en asociado de la ICADTS y tener acceso a las revistas y publicaciones científicas, comuníquese con nuestro Coordinador de Relaciones Internacionales, quien, como miembro de la Junta Directiva de la ICADTS, le explicará cómo debe proceder. También puede suscribirse a la revista Reporter en el sitio web del ICADTS y tener acceso a varias publicaciones de eventos internacionales, así como a algunos artículos que se publican en todo el mundo sobre el alcohol, las drogas y la seguridad vial.

<https://www.icadtsinternational.com/Conference-Proceedings-and-Papers>

<https://www.icadtsinternational.com/Fact-Sheets>

<https://icadtsinternational.com/Newsletter>

Del 18 al 20 de septiembre de 2022 tuvo lugar en Salzburgo (Austria) la Conferencia del IFDAT (Foro Internacional para las Pruebas de Alcohol y Drogas) en la que expertos de todo el mundo estuvieron presentes debatiendo los procedimientos y metodologías de evaluación y pruebas de Alcohol y Drogas en el lugar de trabajo y en el sector vial y aéreo. Toxicólogos, médicos forenses, abogados y psicólogos debatieron sobre la situación actual en cada país y en todo el mundo, presentando estudios y estrategias necesarias para el futuro. Puede consultar el programa [aquí](#).

LO QUE OCURRE EN EL MUNDO DE LA SEGURIDAD VIAL

1



Fátima Pereira da Silva fue una de las ponentes invitadas con la presentación: "Un mundo sin conductores ebrios: Nuevos retos emergentes", representando a ACTS como consultora.



Importantes conferencias hasta el final del año:

1- TRA (Lisboa) =

<https://traconference.eu/tra-lisbon-2022/>

2- 14ª Conferencia Mundial sobre Prevención de Lesiones y Promoción de la Seguridad (del 27 al 30 de noviembre) en el Centro de Convenciones de Adelaida (Australia)

<https://www.worldsafety2022.com/>



Reunión de trabajo de AIPSEV

Como nota final, nos gustaría añadir que Fátima Pereira da Silva estará presente en estas futuras conferencias y también ha sido invitada a hablar en la ONU en el contexto de la 85ª Sesión del Foro Mundial para la Seguridad Vial - WP1 - Palais des Nations, Ginebra, sobre el tema: "La conducción bajo los efectos de las drogas y el alcohol como factor de inseguridad vial".



Fátima Pereira da Silva
Coordinadora del área

“MARIONETAS Y OTRAS REALIDADES”

Entre las muchas definiciones del “teatro de marionetas”, se conoce como el espectáculo de entretenimiento (normalmente infantil) en el que los personajes son muñecos manipulados por unos hilos o varillas por el denominado “titiritero” (marionetista)

Entre los diferentes nombres por el que son conocidas las figuras en él representadas está el de ‘**marioneta**’, un término que llegó al castellano hace relativamente poco tiempo (primera aparición en una publicación académica fue en el ‘**Diccionario de la Lengua Española**’ de José Alemany y Bolufer de 1917) con la acepción de ‘*Títere, muñeco que se mueve por medio de cuerdas*’. Dicho vocablo provenía del francés ‘**marionnette**’ (ya utilizado en ese idioma y con el mismo sentido desde el siglo XVI). Se bautizó como ‘marionnette’ a ese tipo de figuras de entretenimiento ya que dicho término era en realidad el diminutivo del nombre ‘**María**’ (*Marie* en francés) y en clara alusión a la Virgen, debido a que antiguamente numerosas eran las representaciones en las que se introducía un elemento religioso, con el fin de evangelizar al pueblo a través del entretenimiento por lo que, frecuentemente, uno de los personajes representaba a la Virgen María (*Vierge Marie*). Pero ya en la Grecia del siglo de Pericles (V a. de C.), los niños ya jugaban con marionetas de madera cuyos miembros se movían por medio de hilos.



Los expertos en educación nos indican que el público infantil, espectador y actor, de obras teatrales crece y se muestra fascinado por esta actividad lúdica y educativa dando lugar a que el teatro, además del juego, se convierta en una de las herramientas más potentes en los procesos de enseñanza/aprendizaje. Y es que el lenguaje, los guiones, el decorado, la música, la iluminación y los vestuarios consiguen transmitir sentimientos y valores que enganchan a la población infantil.

Especial relevancia cobran estas prácticas en las primeras edades, donde el teatro en la infancia se convierte en una de las mejores formas de expresión, diversión y desarrollo. A los más jóvenes les encanta y, además de pasarlo bien, favorece la evolución de cada parte de su cuerpo y mente.

Muchísimos teóricos a lo largo de la historia apostaban por el teatro infantil. El ilustre Platón pensaba que los infantes desde los tres años hasta llegar a la adolescencia debían unirse a cánticos públicos, acompañados de bailes. Esquilo también defendió el valor de la expresión infantil. Y es que lo que se pretendía en épocas pasadas era que niños/as y jóvenes se hicieran partícipes de las manifestaciones de su cultura, es decir, del folclore.

En España fueron Jacinto Benavente y Eduardo Marquina quienes introdujeron un verdadero teatro para niños el 20 de diciembre de 1909. También el conocido Valle Inclán nos sorprendía con estupendas obras para los pequeños.

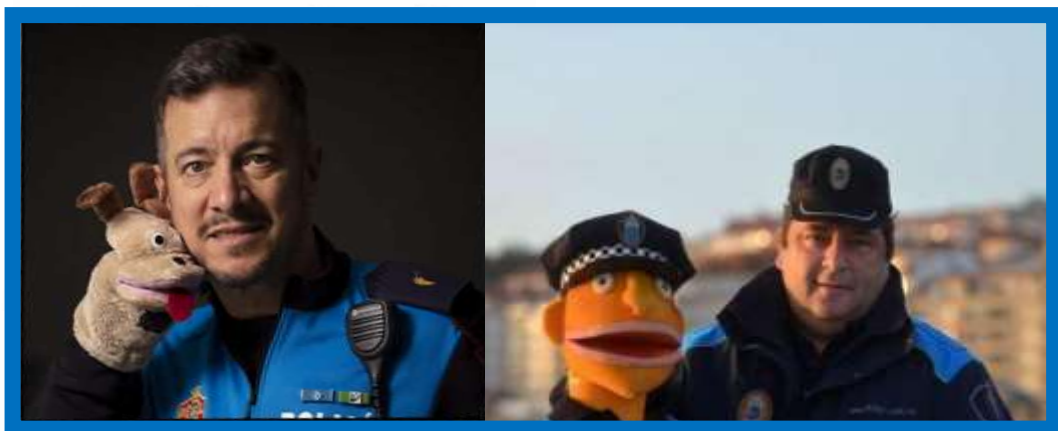
Los beneficios de su aplicación son múltiples e innumerables, destacando entre otros el desarrollo de la creatividad, la capacidad de atención, la educación en valores como tolerancia, generosidad, bondad, favoreciendo la empatía y un largo etcétera.

De esta manera, parece más que justificada la aplicación de estos recursos educativos en la Educación y Seguridad Vial, ya que es tal la importancia de la adquisición de buenos hábitos y costumbres en las primeras edades en relación a la Seguridad Vial que cualquier esfuerzo es pequeño.

“MARIONETAS Y OTRAS REALIDADES”

2

Multitud de compañeros y profesionales de la Educación Vial no tardaron en darse cuenta del inmenso potencial de esta herramienta y ya hace muchos años que se lanzaron a esta gran aventura de cautivar a los más pequeños a través del teatro. Tenemos grandes en España como el de José Vázquez (P.L. Oviedo) y su inseparable compañera de viaje *Tuca*; Abelardo (P.L. Sanxenxo) con nuestro querido amigo Poli Paco; y un sinfín de profesionales que utilizan estas herramientas en sus enseñanzas.

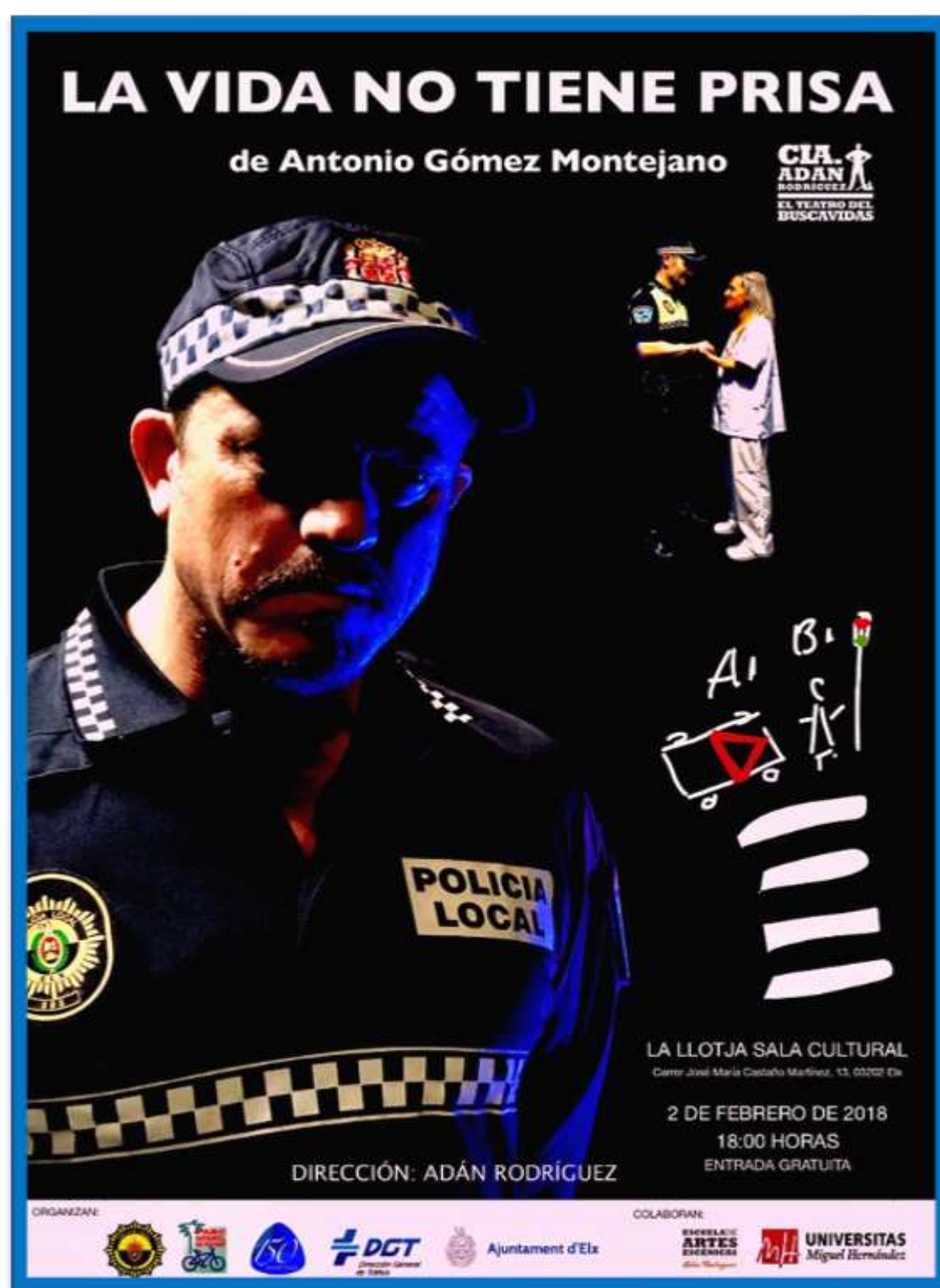


Da igual el personaje que se utilice, si se tiene más o menos dotes artísticas, incluso si a uno le asusta dar el paso en los primeros impases de este mundillo, ya que lo más importante es querer hacerlo, la actitud frente la aptitud. Esto que muchos tenemos grabado en nuestro ADN a fuego “ayudar y proteger”, se multiplica en el área educativa, donde cobra especial importancia la figura del Policía Educador, haciendo que se dé un paso al frente, pese al vértigo inicial y los miedos propios. Es tal la satisfacción de observar el brillo de los ojos de las miradas maravilladas y expectantes por nuestros quehaceres, que hace que cualquier esfuerzo, mucho más allá de los estrictamente profesionales, valga la pena.

En el caso de Elche, ciudad a la que represento y en la que desarrollo el 80% de mi trabajo profesional, hemos desarrollado diversos talleres de marionetas y títeres para los ciclos de infantil y primeros cursos de primaria. De igual manera desarrollamos actividades para el público adulto, destacando una representación teatral con el objetivo de la disminución de atropellos en el colectivo de mayores.

Por título “La Vida No Tiene Prisa” se trata de una obra de teatro donde su trama intercala el amor y el drama para embaucar y sensibilizar de los peligros que entraña la vía pública en el colectivo de mayores. La obra es cedida altruistamente por su autor, D. Antonio Gómez Montejano (Comisario Policía Municipal de Madrid).

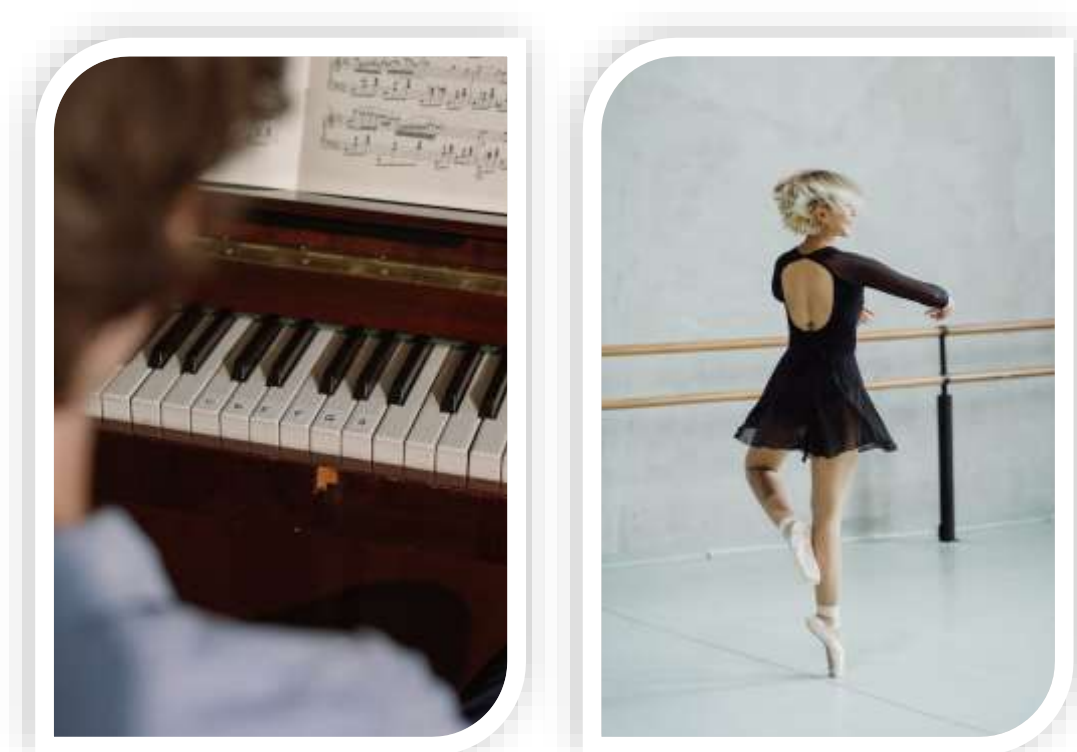
<https://www.youtube.com/watch?v=SNDgvzYV7ZE>



Julio Fernández Bernal
Colaborador del área

EL “PODER DE LA MÚSICA”

3



Esto era una vez un vinilo o disco que sonaba en un tocadiscos. Aquella canción que reproducía era fascinante.

Varios niños que jugábamos en un jardín nos deteníamos siempre cuando comenzaba a sonar. Su melodía se metía en los oídos que incluso parábamos el juego y nos aproximábamos a la ventana embelesados. Desde un despacho tenebroso y antiguo, escuchaba un señor todos los días las piezas de música de su maravilloso reproductor musical.

Perfectamente podría relatarse en la mencionada entrada, las primeras líneas de lo que podría ser un cuento y el “Poder de la Música”.

Una música que transporta a otra época, una música que te activa en el día a día, que te relaja para descansar y que tiene un increíble poder de comunicación en la línea educativa.

Todos recordamos canciones infantiles que significaron mucho en nuestra etapa escolar y que ahora con nuestros hijos reproducimos en su compañía.

Tus emociones despertadas por unos acordes con ritmo, tu sonrisa nacida llena tu rostro y tus pies no se pueden detener. El mensaje está claro, respondes activamente, tu mente olvida los problemas diarios y te sumerges en un mundo de paz y sosiego.

Alguien podría pensar que la música solo ocupa el espacio en los sentimientos, pero no es así, la música es un perfecto canal de aprendizaje y de mejorar nuestra memoria.

De ahí, que para el escribiente como agente vial la música se ha convertido en indispensable en su relación educativa.

Tal es la cuestión, que los beneficios son obtenidos al instante, pero produce un poso que se convierte en desarrollo a largo plazo también para la persona. Además, está demostrado que, en la lucha de enfermedades, se utiliza como terapia para combatirlas y que sus efectos son muy positivos.

Combinación perfecta por tanto para ser utilizada en el aula, ya que si impartimos alguna asignatura o se desarrolla alguna actividad práctica creamos un ambiente propicio y agradable.

Además, a través de las canciones se pueden aprender valores, hábitos, el alfabeto, las tablas de multiplicar y un sinnúmero de cuestiones ordinarias que por el oído entran de una forma asertiva.

En general la música tiene un gran impacto en todas las dimensiones de la vida de un ser humano y estar expuesto a la música en un ambiente educativo ayuda con la comunicación, a aprender a socializar y a conocer emociones.



Pascual David Muñoz
Colaborador del área

LA IMPORTANCIA DE LA EDUCACIÓN VIAL COMO MODELO DE PREVENCIÓN EN EL AULA

4



Para empezar debemos hacernos la pregunta ¿por qué es tan importante la educación vial desde el punto de vista preventivo a la hora de reducir accidentes de tráfico en carretera?

La respuesta es clara, sobre todo si nos centramos en la importancia que supone para nuestra sociedad el promover una cultura vial desde edades tempranas. De hecho, la última reforma de la Ley Educativa 3/2020, de 29 de diciembre, ha incorporado como novedad dentro de su programa educativo nuevas unidades didácticas orientadas a promover la educación vial en el entorno escolar.

El artículo 17 apartado n) de esta ley educativa especifica de forma clara el ámbito en el que se debe potenciar la enseñanza desde el punto de vista de la prevención vial:

"Desarrollar hábitos cotidianos de movilidad activa autónoma saludable, fomentando la educación vial y actitudes de respeto que incidan en la prevención de los accidentes de tráfico"

La conciencia social que impera hoy día en la sociedad, donde se es consciente de que no se puede volver las espaldas al desarrollo tecnológico, tiene el convencimiento de que los problemas que genera el fenómeno del tráfico posee en la educación una de las soluciones a dichos problemas. Con la educación puede conseguirse una mayor racionalización en el manejo de los vehículos, cada vez más potentes, y una mayor responsabilidad de los ciudadanos, en su manera de actuar y de comportarse, debiéndose poner todo el esfuerzo y trabajo para conseguir transmitir esos conocimientos.

Y, siendo más concretos, dentro del ámbito de la Educación Vial, tal y como comenta el autor Pacheco Cortés C. M. (2017), para proporcionar una correcta cultura vial debemos asumir un mayor sentimiento de comunidad social, proponiendo para ello que debemos entender la educación vial como el conjunto de estrategias de prevención, políticas de precaución y leyes punitivas establecidas para el control masivo desde el punto de vista preventivo.

La cultura vial es definida en términos antropológicos por autores como Camacho G. (2009) como la manera en que todos nosotros vivimos, sentimos, pensamos y actuamos en los espacios públicos de movilización y desplazamiento. A su vez, señala lo diferente que es en base al entendimiento determinista, ya que considera erróneo asumir que una comunidad carece de cultura vial y, en este sentido, podríamos introducir a los medios de comunicación y otros canales de información como elementos clave para potenciar dicha cultura vial.

Es por ello que la educación vial a día de hoy se ha convertido en el medio educativo más adecuado y efectivo para sensibilizar a la población de su responsabilidad y de la transcendencia de sus conductas dentro de este mundo del tráfico. La problemática del tráfico no es ajena a ningún ciudadano de esta época y algunas de las dificultades, problemas e inconvenientes que este fenómeno de progreso conlleva encontrar sus soluciones en el contexto de la citada educación.

Los tres elementos que constituyen el tráfico y que forman parte indiscutible de los accidentes de tráfico en carretera son: la vía, el vehículo y la persona. Interesa centrar el interés en el factor humano como algo abierto y susceptible de intervenciones educativas y preventivas.

BIBLIOGRAFÍA

- Ley orgánica 3/2020, de 29 de diciembre, por la que se modifica la ley orgánica 2/2006, de 3 de mayo BOE N.º 340
- Pacheco Cortés, C. M. (2017). Educación vial en la era digital: cultura vial y educación.



Víctor Javier Navarro Iñiguez
Colaborador del área

LESIONES EN PASAJEROS INFANTILES SALIENDO O VOLVIENDO A CASA, REFLEXIONES E INQUIETUDES

5

Con el avance y crecimiento de las ciudades y la necesidad de conectarnos oportunamente en nuestras actividades cotidianas, hemos asumido el transporte de vehículos motorizados como parte de nuestra existencia, cambiando nuestra velocidad de desplazamiento de 5 a 50 km/hora, sin lograr percibir el riesgo que ello conlleva. Una desaceleración brusca a 55 km/h equivale a una caída de 12 metros de altura. Imaginemos si nuestro un hijo camina por un cuarto piso en un balcón sin baranda y se acerca al borde del balcón, con riesgo de caída libre, nuestra respuesta será inmediata, corriendo a salvarlo del mortal riesgo de un trauma de alta energía, sin embargo, esta situación no la percibimos en un vehículo, cuando transportamos a niños como pasajeros sin sujeción a 50 km/h. ya que hemos perdido la percepción de riesgo.



(Tráfico y Seguridad Vial/Dlirios)

Según el último Global Status Report on Road Safety 2018 de la Organización Mundial de la Salud, los siniestros de tránsito causaron la muerte de 1.350.000 personas durante el año 2016, cuyo 29% corresponde a conductores o pasajeros de vehículos de 4 ruedas, son la principal causa de muerte entre los 5 y 29 años y generan entre 20 a 50 millones de lesionados cada año, con un porcentaje de discapacidad severa no conocida. Para poder proteger a los menores pasajeros, debemos transportarles en un sistema de retención infantil (SRI) adecuado para ellos, utilizado correctamente en el automóvil.

El objetivo de estos dispositivos de seguridad, es evitar las lesiones graves y en ocasiones mortales que puede producir un siniestro de tránsito por ejemplo a 50 km/h. Para ello, al momento del impacto de alta energía, el SRI bien instalado, debe evitar la eyección del asiento del menor pasajero fuera del automóvil, retenerlo a través de zonas firmes (óseas) y distribuir estas cargas en diferentes zonas. También debe mitigar la brusca desaceleración y proteger órganos nobles como el cerebro y médula espinal, donde los daños pueden ser irreversibles.



Los menores tienen un desarrollo muscular, óseo y psicomotor en desarrollo y sus proporciones corporales son distintas. Su cabeza es proporcionalmente más grande, su cuello más débil, su tórax es más blando y sus vísceras abdominales están más expuestas, y frente a las hemorragias están más vulnerables. Todo esto determina que nuestros menores pasajeros tengan mayor riesgo de lesiones por siniestros de tránsito, que los pasajeros adultos. Además, hay que considerar que previo al impacto, no tienen ninguna posibilidad de afirmarse ni movilizarse con sentido como en ocasiones, lo podría hacer un adulto y tampoco tienen la posibilidad de autoprotgerse participando en su correcta sujeción, durante el traslado en automóvil.

Si el menor pasajero viaja suelto dentro del automóvil, sin un SRI tiene 17 veces más posibilidades de salir eyectado durante el impacto y la brusca desaceleración y esto aumenta el riesgo de muerte, que en general en los adultos es un 70%.

LESIONES EN PASAJEROS INFANTILES SALIENDO O VOLVIENDO A CASA, REFLEXIONES E INQUIETUDES

Evidentemente el riesgo de lesiones y gravedad de ellas van a estar vinculados al tipo de siniestros de tránsito (frontal y/o lateral y/o posterior o volcamiento), tipo de automóvil y contra el que colisionó, velocidad del impacto, energía involucrada, tipo de sujeción, modo de uso del SRI, ubicación y correlación con la zona de impacto.

La clasificación de las lesiones resulta compleja y dificulta su comparación en los análisis. La OMS señaló que un traumatismo grave por un siniestro de tránsito exige la hospitalización durante al menos 24 horas o una atención especializada, como fracturas, conmoción, shock grave y laceraciones importantes. Por ejemplo, la hospitalización por 24 horas puede ser por un Traumatismo Cráneo Encefálico (TEC) Leve que es muy distinto a un TEC Grave con exposición de masa encefálica, hemorragia intracerebral e hipertensión endocraneana, que requiere su ingreso a una Unidad de Cuidados Intensivos con manejo Neuroquirúrgico. Ambos quedaron clasificados como graves, pero su pronóstico y manejo es totalmente diferente y no son comparables.

Clasificación de lesiones en menores de 0 a 10 años



Hasta 2 años
De cuello
Generadas por la desproporción de la cabeza (en un bebé supone hasta un 30% de su peso total) y la fragilidad de la columna.



Entre 2 y 4 años
De cabeza
Debido a que las vértebras no son suficientemente fuertes para soportar las desaceleraciones bruscas.



Entre 4 y 10 años
De abdomen
Mayor riesgo de sufrir hemorragia interna o lesiones abdominales. Sus órganos no están suficientemente fijados a la estructura abdominal y los huesos de la pelvis son muy frágiles.

Tráfico y Seguridad Vial

Fuente Revista de tráfico y Seguridad Vial DGT

Otra forma de clasificación de las lesiones es a través de distintos tipos de escalas, dentro de los cuales destaca la Abreviated Injury Scale (AIS), Escala de Lesiones Abreviadas, que es una clasificación de lesiones basada en una descripción anatómica, que clasifica cada lesión según una escala que varía dentro de 1 y 6, considerando la zona y tipo de lesión, con el objetivo de usar una terminología estándar para clasificarlas y compararlas. Esta escala AIS requiere personal capacitado en su uso para realizar la clasificación de cada paciente, lo que no se ajusta habitualmente a nuestra realidad en Sudamérica.

Nosotros en Chile clasificamos la gravedad de las lesiones por el tiempo que se demoran en sanar las lesiones y poder reintegrarse al trabajo, siendo graves las que toman más de 30 días. Esta definición involucra a todas las fracturas, siendo por ejemplo una fractura de muñeca una lesión grave, al igual que un TEC grave, lo cual tampoco es comparable.

Nuestro Comité de Seguridad de Menores Pasajeros en Chile ha sugerido clasificar las lesiones graves en relación al riesgo vital y consecuentemente con la necesidad de ingreso a una Unidad de Cuidados Intensivos Pediátricos, para su monitoreo y soporte invasivo, ya que nos parece más práctico y accesible, para nuestro medio, se correlaciona directamente con la gravedad y riesgo vital, no requiere personal extra capacitado en AIS y está dentro de la cadena de atención al menor pasajero lo que facilita su clasificación. Además, permitiría la identificación y el seguimiento de los menores pasajeros con riesgo de quedar con una discapacidad severa. Este proyecto aún no se logra consolidar, por lo cual no tenemos el porcentaje de menores graves que ingresan a una Unidad de Cuidados Intensivos Pediátricos por un siniestro de tránsito en Chile ni el porcentaje de menores que termina con una discapacidad severa. Tampoco tenemos un seguimiento vinculante de las lesiones de los menores pasajeros con no uso de SRI, uso adecuado de SRI y uso inadecuado de SRI que nos permita tener una mirada integrada y vincular las diversas variables.

LESIONES EN PASAJEROS INFANTILES SALIENDO O VOLVIENDO A CASA, REFLEXIONES E INQUIETITUDES

Hay diversos estudios internacionales que han clasificado el tipo y porcentaje de lesiones en los menores pasajeros, variando según su edad, tipo de colisión y tipo de sujeción. A continuación, les muestro una tabla publicada por Kristy Arbogast y Dennis Durbin en el capítulo 2, de epidemiología de las lesiones y mortalidad por siniestros de tránsito, del texto “Pediatric Injury Biomechanics”, Jeff R. Crandall, Barry S. Myers, David F. Meaney, Salena Zellers Schmidtke Editors, Springer 2013.

Table 2.7 Patterns of AIS2+ injury stratified by crash direction

	Frontal crashes		Near side crashes		Far side crashes		Rear crashes	
	Children 0-7 years in CRS	Children 8-15 years in seat belts	Children 0-7 years in CRS	Children 8-15 years in seat belts	Children 0-7 years in CRS	Children 8-15 years in seat belts	Children 0-7 years in CRS	Children 8-15 years in seat belts
Overall AIS2+ injury risk (per 1,000 children in crashes)	3.0	12.7	6.7	29.3	3.6	14.6	2.9	8.8
Head (%)	55.7	49.3	60.5	69.6	46.8	39.3	73.0	82.1
Face (%)	8.2	10.4	1.2	4.6	3.2	6.7	5.8	1.0
Chest (%)	4.4	9.0	4.9	4.6	4.8	5.9	3.6	1.8
Abdomen (%)	4.4	8.3	1.2	6.3	3.2	6.7	8.8	6.3
Neck/spine (%)	2.2	1.5	2.5	1.5	1.6	2.2	0.0	1.0
Upper extremity (%)	7.1	14.6	8.6	8.9	27.4	14.4	2.9	3.8
Lower extremity (%)	18.0	7.0	21.0	4.6	12.9	4.8	5.8	4.0

Data from PCPS from 12/1998-11/2007. Limited to model year 1998 and newer vehicles. Differences between crash directions should not be interpreted as statistically significant differences.

Como podemos concluir los traumatismos craneo encefálicos (TEC) finalmente son las lesiones graves más frecuentes en los menores, predominando su porcentaje en los niños y niñas más pequeños por sus relaciones anatómicas y de desarrollo. La segunda lesión más grave y frecuente durante toda la infancia son las lesiones toraco abdominales que se intensifican entre los 5 y 9 años, donde se produce la transición al alizador, que muchas veces se usa en forma inadecuada o se deja de usar antes de que el cinturón de seguridad quede bien posicionado. En Chile tenemos un altísimo porcentaje de mal uso de los SRI, sobre el 90% en diferentes reportes de casos, lo que también va a aumentar el porcentaje de lesiones, al no estar bien anclado el SRI al asiento del auto y/o el menor bien sujeto al SRI. Esto genera mayor desplazamiento con riesgo de TEC y lesiones faciales y al estar mal posicionado el arnés produce lesiones intra abdominales por penetración de las correas o cinturón de seguridad instalado inadecuadamente. No tenemos seguimiento vinculante entre mal uso del SRI y lesiones aun, que nos permita por ahora tener datos más específicos al respecto.

El porcentaje de lesiones graves que terminaron en una discapacidad severa en menores pasajeros en el mundo no se conoce, asumiendo que está dentro de las principales causas de discapacidad severa adquirida. En los adultos la Comisión Europea, a través del Observatorio de Seguridad Vial Europea, señala que en los adultos hay 4 discapacitados graves por lesiones cerebrales y/o medulares, por cada pasajero fallecido. Para concluir, el menor pasajero es más vulnerable a las lesiones durante un siniestro de tránsito y depende de nuestras prioridades y ayuda para poder transportarse seguro y protegerlo de las diversas lesiones, siendo el TEC la más frecuente. Aun nos faltan datos, definiciones y vinculación de información, para poder conocer bien nuestra realidad en Sudamérica, ya que son muchas las variables que intervienen durante un siniestro de tránsito, para entender los distintos tipos de lesiones y su frecuencia.



Mundo deportivo

El mensaje final sigue siendo “siempre usar sujeción al trasportarse en un automóvil”, los adultos a través del uso del cinturón de seguridad y los menores a través de un SRI correctamente instalado y adecuado para la edad, requiriendo de nuestra activa participación, no solo por normativa, sino también por consecuencia (si usamos cinturón de seguridad ellos usan SRI) y finalmente como un compromiso de protección, frente al riesgo de muerte y discapacidad prevenibles, saliendo o volviendo a casa. “Ámalos lo suficiente para usar bien el SRI”.



Sergio Rendich Sillard
Colaborador del área. Miembro de AIPSEV

ACCIDENTES DE TRÁFICO EN VEHÍCULOS PESADOS. UNA BREVE INTRODUCCIÓN.

6

Según el Centro de Seguridad Vial de Autopistas "los estudios de accidentabilidad y observatorios del comportamiento de conductores de vehículos pesados permiten identificar conductas de riesgo al volante, detectar factores concurrentes en los accidentes y difundir campañas de concienciación relacionadas con los retos de la seguridad vial con el objetivo final de cero víctimas."

La DGT, dentro de la campaña de vigilancia celebrada en Febrero de 2022, nos indica que, "pese a que el 68% del parque de vehículos de nuestro país son turismos, el transporte de mercancías tiene un peso importante en lo que a seguridad vial se refiere ya que representa el segundo tipo de vehículo más numeroso que circula por nuestras carreteras, con el 14% del parque, y están implicados en el 13% de los siniestros con víctimas ocurridos en el año 2020 en España. Además, en caso de accidente, estos son más severos debido a la masa y dimensiones de los mismos."

Y se añade: "En el año 2020, los camiones de más de 3.500 kilos se vieron implicados en 2.705 siniestros con víctimas, en los que fallecieron 199 personas, de las cuales 45 eran ocupantes de camión y el resto de los fallecidos (154) viajaban en otros vehículos implicados en el siniestro. Además, el 75% de estos accidentes tuvo lugar en vías interurbanas."

Yo añadiría que es por esto por lo que debemos, los bomberos, prestar más atención a los vehículos pesados de forma que tengamos los procedimientos más interiorizados y asimilados.

En este artículo vamos a tratar de dar algunas pinceladas sobre las especiales características de los vehículos pesados en lo que a los accidentes de tráfico se refiere y el esquema general de rescate, sin explicación explícita de procedimientos y técnicas.

Dentro de ellos nos vamos a centrar en camiones de más de 3500kg,. Ya sean rígidos o articulados, independientemente de su carga. Los vehículos especiales y autobuses serán tratados en futuros artículos.



Año tras año, gracias a la estrecha colaboración entre los servicios de rescate y la parte empresarial de la automoción, específicamente los departamentos de construcción y seguridad en vehículos, las casas comerciales ponen a disposición de los dos equipos de rescate la información concreta sobre sus vehículos y sus sistemas de seguridad, consiguiendo así implementar los procedimientos tácticos, los niveles de eficiencia y la seguridad de las intervenciones cuyo objetivo prioritario es salvar vidas.

Este compendio de información y conocimientos se debe traducir en completas y consistentes formaciones que habitúen al bombero a este tipo de vehículos, su funcionamiento y especiales características. Es obvio que el acceso a vehículos ligeros para realizar las prácticas y la formación es más sencillo que en vehículos pesados. Por eso, cuando se tenga la oportunidad, es imperativo poder realizar la correspondiente instrucción y unificar los criterios necesarios para elaborar las guías necesarias en cada servicio y desarrollar una eficaz labor de rescate.

ACCIDENTES DE TRÁFICO EN VEHÍCULOS PESADOS. UNA BREVE INTRODUCCIÓN.

6

Cuando hablamos de camiones estamos hablando de vehículos de grandes dimensiones, **altos y de elevados pesos**, con estructuras de bastidor reforzadas con travesaños de acero de gran resistencia sobre las que se alojan tanto la cabina, apoyada normalmente sobre cuatro puntos amortiguados, así como el semirremolque que arrastra. La cabina suele construirse mediante un chasis autoportante de acero que constituye un habitáculo de seguridad aunque hoy en día la tecnología permite construir células seguras en aluminio y plástico. Además, en vehículos modernos, la cabina cuenta con sistemas de airbag, cinturones con pretensores, asiento del conductor neumático regulable, volante regulable, entre otros elementos y, en algunos, espacio trasero para litera y otra serie de servicios para hacer los viajes de grandes rutas más confortables.



Estos vehículos cuentan con un sistema neumático de suspensión que permite bajar y subir tanto la cabina como el semirremolque, por lo que resulta muy útil conocer su funcionamiento para mejorar las condiciones de trabajo en el rescate, sobre todo la altura.

También es necesario mencionar que este tipo de vehículos está propulsado normalmente por motores de combustión, por lo que disponen de grandes depósitos de gasoil y, en base a la norma Euro 5, también disponen de grandes depósitos de ad-blue. Hoy en día se están empezando a comercializar camiones eléctricos, aunque para pequeños trayectos ya que poseen bajas autonomías, así como vehículos con pila de hidrógeno, que suponen un nuevo riesgo a evaluar y neutralizar en caso de accidente de tráfico.

El sistema eléctrico está compuesto, en vehículos convencionales, de dos baterías de gran capacidad de 12 V conectadas en serie generando un voltaje de servicio de 24 V (aunque algunos elementos del vehículo funcionan a 12 V) con un conjunto de cableado largo y voluminoso. Debemos tener en cuenta que si desactivamos los sistemas eléctricos, des embornando la batería o accionando el sistema de desconexión de emergencia, ya no se pueden maniobrar los sistemas eléctricos y neumáticos del vehículo. Al igual que si paramos el motor de combustión interna por alguno de los procedimientos conocidos, este no garantiza la ausencia de tensión, como es lógico, tanto en vehículos convencionales como en los de nuevas tecnologías.

Hay que tener especial precaución con la desconexión eléctrica, ya que esta puede provocar el descenso del asiento neumático del conductor y puede provocar lesiones adicionales. Esta maniobra debe estar coordinada con el responsable médico.

Las lesiones pueden ser muy variadas. Dependerá del tipo de impacto que también es muy diferente (alcances, cambio de carril, colisión en sentido contrario, cruces de vías, salidas de calzada, etc.). Pero en general, suele ser un impacto de mayor energía que en un vehículo ligero por la masa del vehículo. Uno de los factores de rescate a tener en cuenta es que realizar labores de rescate en vehículos pesados es más complejo y costoso que en vehículos ligeros y los pacientes suelen ser más tiempo-dependientes. Además, los escenarios pueden ser más sucios teniendo en cuenta la carga del semirremolque si esta ha caído y se ha dispersado.

ACCIDENTES DE TRÁFICO EN VEHÍCULOS PESADOS. UNA BREVE INTRODUCCIÓN.

6



El ciclo de rescate pasa por tener en cuenta el concepto de la "Hora Dorada". La hora de oro es la primera hora que transcurre después de un **sinistro de tráfico con cuatro víctimas**, ya sea vehículo ligero o pesado, tiempo durante el cual si un lesionado grave es atendido por los servicios de emergencia y trasladado al centro sanitario dentro de ese periodo, su esperanza de supervivencia aumenta drásticamente. Haciendo un poco de historia, este concepto se introdujo por primera vez por el Doctor Adam Cowley en 1960, cuando en una entrevista comentó:



Salvando vidas

"Hay una "hora dorada" entre la vida y la muerte. Si usted es lesionado gravemente, cuenta con menos de 60 minutos para sobrevivir. Tal vez no muera entonces, puede ser 3 días o 2 semanas después, pero algo ha pasado en su cuerpo que es irreparable. (Cowley, 1960)"

NOTAS:

- Se recogen las 4 funciones básicas en bomberos y los momentos de coordinación con el resto de operativos. En esta guía básica no se establece ni un mínimo ni un máximo de bomberos para realizar el procedimiento, solo los puestos necesarios.
- Si hay sanitarios, el bombero de interior colabora con ellos y desarrolla su propia función.
- Tener en cuenta que en un vehículo pesado las maniobras son más complejas y durarán más en el tiempo. En principio, solicitar apoyo es una buena opción.



El Norte de Castilla

Bibliografía:

- Guía de salvamento camiones Mercedes
- Guía de rescate para camiones y autobuses Man
- Mapfre
- Procedimiento básico de actuación de rescate en accidentes de tráfico, Bomberos de Valencia.
- Procedimiento operativo de actuación conjunta en los accidentes de tráfico en Andalucía, Epes, Junta de Andalucía.
- Manual básico de rescate en accidentes de tráfico, APRAT.

Jorge L. Sañudo García

Sargento de Bomberos del Ayuntamiento de Almería.

ACCIDENTES DE TRÁFICO EN VEHÍCULOS PESADOS.
UNA BREVE INTRODUCCIÓN.

6

El ciclo de rescate genérico sería el siguiente:

PROCEDIMIENTO BASE DE ACTUACIÓN EN ACCIDENTES DE TRÁFICO VEHÍCULOS PESADO							
CRONOLOGÍA DE ACTUACIÓN			RESPONSABLE DE LA INTERVENCIÓN	EQUIPO DE TRABAJO	BOMBERO SANITARIO Y/O DE INTERIOR	CONDUCTOR	COORDINACIÓN OTROS SERVIVIOS
ACCIONES INICIALES	TIEMPO 1	FASE INICIAL RECEPCIÓN DE LA LLAMADA	RECOGIDA DE INFORMACIÓN, PRIMERAS DECISIONES VERIFICAR LA CARGA DEL VEHÍCULO Y TIPO DE ACCIDENTE	EQUIPARSE	EQUIPARSE	PREPARARLA SALIDA, SEÑALES LUMINOSAS Y ACUSTICAS	ALERTAR SANITARIOS, ORDEN PÚBLICO, CARRETERAS, GRUA...
	T2	FASE DE APROXIMACIÓN	RECABAR NUEVA INFORMACIÓN	SE ESTABLECEN O RECUERDAN PUESTOS DE TRABAJO	SE ESTABLECEN O RECUERDAN PUESTOS DE TRABAJO	CONDUCCIÓN PRUDENTE	
FASE 1 ATENCIÓN A LA VÍCTIMA	T3	A LA LLEGADA	COORDINACIÓN EN EL APARCAMIENTO, VISUALIZAR EL ACCIDENTE EN SU CONJUNTO	VISUALIZACIÓN DEL ACCIDENTE EN SU CONJUNTO	VISUALIZACIÓN DEL ACCIDENTE EN SU CONJUNTO	APARCAMIENTO ADECUADO, PROTEGIENDO LA ZONA DEL ACCIDENTE	ORDEN PÚBLICO
	T4	FASE DE RECONOCIMIENTO	RECONOCIMIENTO DE 360º RECABAR INFORMACIÓN PARA MARCAR PRIORIDADES POSIBILIDAD DE 2 EQUIPOS DE RECONOCIMIENTO, CABINA Y CARGA	CONTROL Y NEUTRALIZACIÓN DE RIESGOS EXTERIORES E INTERIORES FACILMENTE ACCESIBLES	RECONOCIMIENTO 270º (SOLO CABINA) CONTACTAR VISUALMENTE CON EL HERIDO, EVALUACIÓN A DISTANCIA SI ES POSIBLE	1ª MEDIDAS DE PROTECCIÓN, EXTINTOR LINEA DE MANGUERA, ILUMINACIÓN	SANITARIO Y ORDEN PÚBLICO
	T5	VEHÍCULO FASE DE ESTABILIZACIÓN AFECTADO	ORDENA ESTABILIZACIÓN PRIMARIA O SECUNDARIA SEGÚN EL CASO. TENER EN CUENTA CARGA Y DESPLAZAMIENTOS	LABORES DE ESTABILIZACIÓN TENER EN CUENTA SISTEMAS DEL CAMIÓN DE AYUDA	CONTACTAR VISUALMENTE CON EL HERIDO. EVALUACIÓN A DISTANCIA	APOYO	
			ORDENA ACCESO DE EMERGENCIA EN CASO NECESARIO	FACILITA EL ACCESO DE EMERGENCIA USO DE ESCALERA O PLATAFORMA DE TRABAJO	REALIZA ACCESO DE EMERGENCIA EN CASO NECESARIO, VALORACIÓN PRIMARIA Y APOYO PSICOLÓGICO	APOYO	SANITARIO
	T6	FASE DE ACCESO	ORDENA ACCESO NORMAL AL BOMBERO Y SANITARIO	CONTROL DE CRISTALES, RIESGOS INTERIORES NO ACCESIBLES ANTERIORMENTE, CONTROL DE SISTEMA DE AYUDA Y RECOGIDA DE LLAVES EN SU CASO	VALORACIÓN PRIMARIA Y APOYO PSICOLÓGICO	APOYO	SANITARIO
					VALORACIÓN PRIMARIA Y APOYO PSICOLÓGICO	APOYO	SANITARIO
FASE 2 PLANIFICACIÓN EXCARCELACIÓN	T7	FASE DE PLANIFICACIÓN	COMUNICAR PLANES DE EXCARCELACIÓN	ACLARAR DUDAS Y HACER SUGERENCIAS	VALORACIÓN PRIMARIA Y APOYO PSICOLÓGICO	APOYO	SANITARIO
	T8	FASE DE EXCARCELACIÓN	COORDINA Y CONTROLA MANIOBRAS Y SEGURIDAD	REALIZAN LAS MANIOBRAS DE EXCARCELACIÓN PLANIFICADAS, OJO ALTURAS Y PESOS	SEGURIDAD DEL HERIDO EN TODO EL PROCESO, CONTROL DEL PACIENTE TIEMPO DEPENDIENTE	APOYO	
FASE 3 EXTRACCIÓN	T9	FASE DE EXTRACCIÓN	ORDENA APAGADO DE MOTORES Y ENTRADA DE MATERIAL, TRASPASA EL MANDO DE LA EXTRACCIÓN AL RESPONSABLE SANITARIO	MANIOBRAS DE EXTRACCIÓN	MANIOBRAS DE EXTACCIÓN	MANIOBRAS DE EXTRACCIÓN	SANITARIO
ACCIONES FINALES	T10	FASE DE RESTABLECIMIENTO DE LA NORMALIDAD	POSIBLE RECONOCIMIENTO PERIMETRAL, ORDENA RECOGIDA DE MATERIAL Y REPLIEGUE, ESTABLECE COORDINACIÓN CON LAS FUERZAS DE ORDEN PÚBLICO PARA LA RECOGIDA DE DATOS Y TRASPASO DE INFORMACIÓN CONTROL DE CARGA	RECONOCIMIENTO PERIMETRAL, RECOGIDA DE MATERIAL Y REPLIEGUE CONTROL DE LA CARGA	RECONOCIMIENTO PERIMETRAL, RECOGIDA DE MATERIAL Y REPLIEGUE CONTROL DE LA CARGA	RECONOCIENT O PERIMETRAL, RECOGIDA DE MATERIAL Y REPLIEGUE CONTROL DE LA CARGA	ORDEN PÚBLICO
	T11	DEBRIEFING	EN EL PARQUE REUNIÓN DE TODOS LOS MIEMBROS DEL EQUIPO DE RESCATE PARA ANALIZAR LA INTERVENCIÓN, MEJORAR TÉCNICAS Y PROCEDIMIENTOS				



Jaime Bravo Jara
Presidente de ALACI

Ingeniero en Tránsito de nacionalidad chilena. Desarrolló sus estudios en la Universidad Técnica Federico Santa María y Universidad Técnica del Estado de Chile, entre los años 1967 y 1977.

Inicia sus actividades profesionales en el año 1974, que se han diversificado en el área del tránsito, la Ingeniería Vial, Seguridad y Prevención de Accidentes de Tránsito. Desarrolla actividades de difusión y consultoría en radio, prensa y televisión en temas de tránsito, recibió el Premio Nacional 1998 del Comité Nacional de Educación de Tránsito, en la especialidad Medios de Comunicación Social Televisivos. Es asesor internacional de compañías mineras en materias de Seguridad Vial y productor de material audiovisual. Actualmente es Presidente de ALACI, Asociación/Fundación Latinoamericana de Capacitación e Ingeniería Vial, y CEO en el Centro Modelo de Ingeniería de Tránsito e Instrucción de Conductores "TODO TRÁNSITO".



¿Cómo se fundó la entidad?

ASOCIACIÓN/FUNDACIÓN LATINOAMERICANA DE CAPACITACIÓN E INGENIERÍA VIAL, ALACI se fundó en la ciudad de Lima en la Sede Diplomática de Chile en Perú, el 14/10/2013, con presencia de diplomáticos, agregados comerciales de Chile y Perú, y profesionales de la Seguridad Vial.

¿De qué sector de la sociedad, colectividad o conjunto pertenecen los socios y simpatizantes con los que se nutre la asociación?

Fundamentalmente nuestros miembros son profesionales en diferentes campos del tránsito en general, toda vez que la Seguridad Vial, la Ingeniería de Tránsito, la Investigación de Siniestros Viales, la Legislación Vial, son actividades multisectoriales.

También están en nuestro quehacer la actividad relacionada con víctimas de siniestros viales en diferentes países de Latinoamérica.

Nuestra Asociación es transversal y son: Ingenieros, Licenciados, Psicólogos, Abogados, Investigadores Viales, Auditores, Académicos, Dirigentes y ciudadanos en general.



¿Cree que la entidad ha tenido la capacidad de lograr el efecto que se esperaba?

Sin duda que se ha tenido la capacidad de lograr el efecto que se esperaba, aunque dentro del terreno de la honestidad nuestro camino ha estado tapizado de dificultades, pero también de esperanza para realizar nuestras metas.

No podríamos dejar de mencionar que gran parte de nuestro quehacer lo hemos desarrollado a pulso, porque en el mundo de la Seguridad Vial, da la impresión que quienes reciben las ayudas o los actos de apoyo, piensan la mayoría de las veces que todo debe ser regalado.

¿Puede describir alguna actividad o acción llevada a cabo por la entidad?

Sin duda las actividades desarrolladas en estos años son variadas, pero podemos mencionar a modo de ejemplo, que año tras año desarrollamos importantes eventos masivos en diferentes países de Latinoamérica (Congresos Internacionales de Seguridad Vial), con participación de cientos de profesionales de la Seguridad Vial.



II CIPSEVI, 2019 Madrid

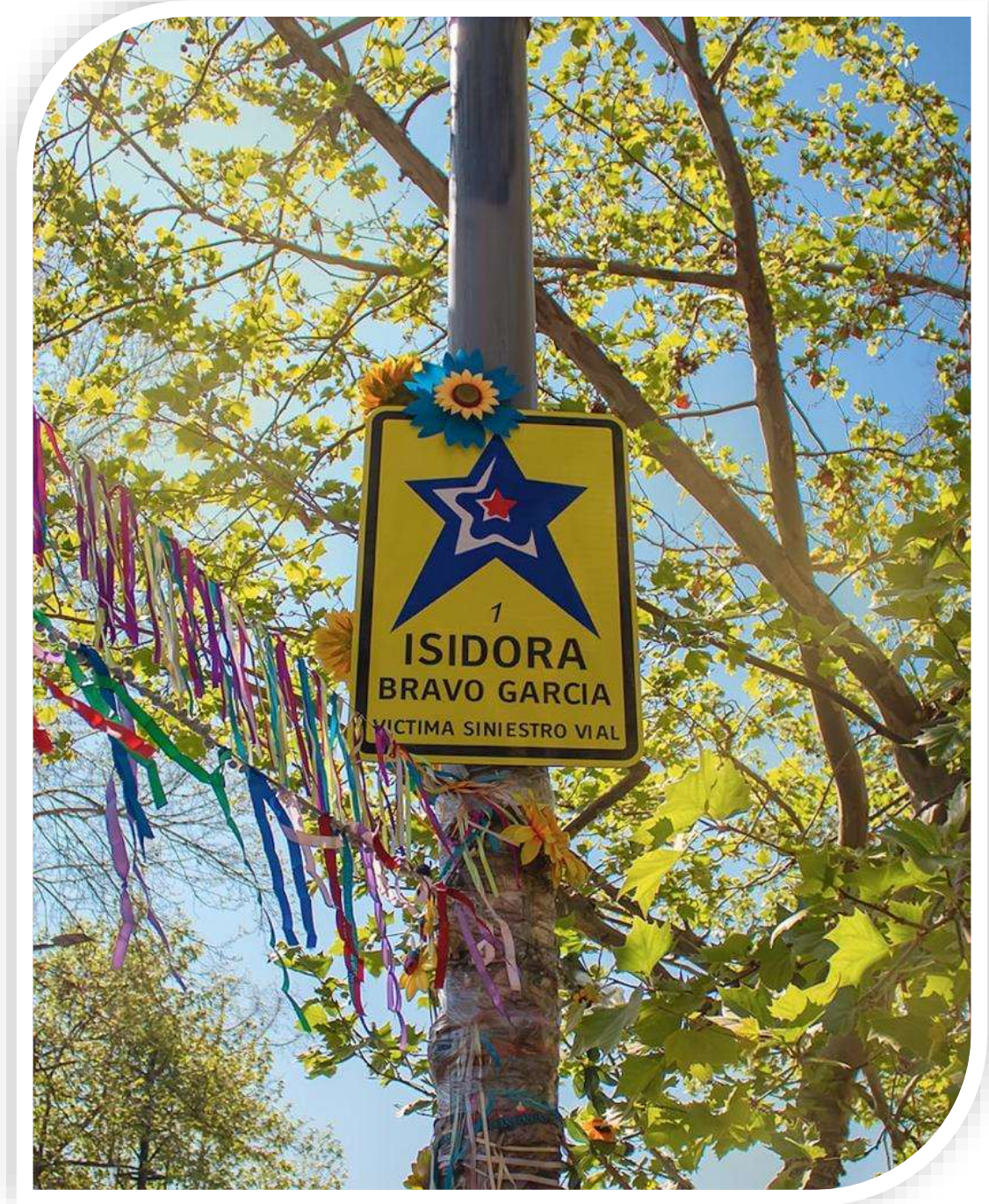
Además, hemos desarrollado asesorías y apoyos en la materialización de proyectos, como la Escuela de Mujeres de Ecatepec en México, capacitación sectorial a Centros de Formación de Conductores y Profesionales de la Seguridad Vial, en distintos estados mexicanos, también en Colombia, Ecuador, Chile y Argentina.



Escuela pública de manejo, Ecatepec México

Hemos realizado Campañas de Prevención de Accidentes Viales, siendo la más significativa la denominada "Tiempo de Parar" en la mitad de mundo (ECUADOR) y ahora la más latente que es "ESTRELLAS DE SEGURIDAD" (CHILE).

Finalmente, este año se ha empezado a distribuir nuestra serie audiovisual denominada "HISTORIAS DE TRÁNSITO".



Estrella de seguridad dedicada a Isidora Bravo García, víctima de siniestro vial y nieta de Jaime.



¿Qué ofrece la entidad actualmente a la sociedad?

ALACI es la SOCIEDAD; está impregnada en las calles, en los barrios, en los mercados en las organizaciones sociales, en los centros deportivos, en los medios de comunicación, y en las comunidades en general, por lo tanto, nuestro ofrecimiento es permanente, es vivencial y emocional, donde no solo compartimos el dolor ante la pérdida de una vida humana por un siniestro vial, si no que nos permitimos de asesorar e instruir si alguien lo necesita.



Foto Claudia Terrón

¿Qué entiende por "SUMAR PARA RESTAR" compartiendo pensamientos y propuestas con otras entidades?

Que la lucha permanente contra esta pandemia de los siniestros viales, requiere la participación de todos y eso significa sumar realidades, compartir información, evidenciar los estudios, formar bibliotecas especializadas, adaptar manuales, sobre todo en el campo de la ingeniería vial, donde el desconocimiento en Latinoamérica es evidente, lo que provoca en muchas ocasiones errores costosos.



2018, Firma de convenio de colaboración con AIPSEV, Resistencia Argentina

¿Qué representa para usted y qué valores definen la entidad?

Para nosotros ALACI nació en Latinoamérica para desarrollar y formar un equipo multiprofesional que pudiese operar internamente y superar la impotencia de no poder interrelacionarse en ocasiones con interlocutores válidos en algunos campos definidos.

Finalmente es importante entender que en Latinoamérica los requerimientos actuales en materia de seguridad vial e ingeniería de tránsito son notables y por ello la sensibilización de profesionales orientados a este campo, debe ser muy rigurosa, y por esta razón es importante olvidarse de reproducir aspectos, fórmulas y acciones que están adoptando países desarrollados, porque eso significaría saltarse varios pasos, que en vez de solucionar los problemas podrían agravarlos.



Reunión con Ministro de Transportes de Chile



Muchas gracias Jaime.



Jaime Bravo Jara
Ingeniero en Tránsito
Presidente de ALACI



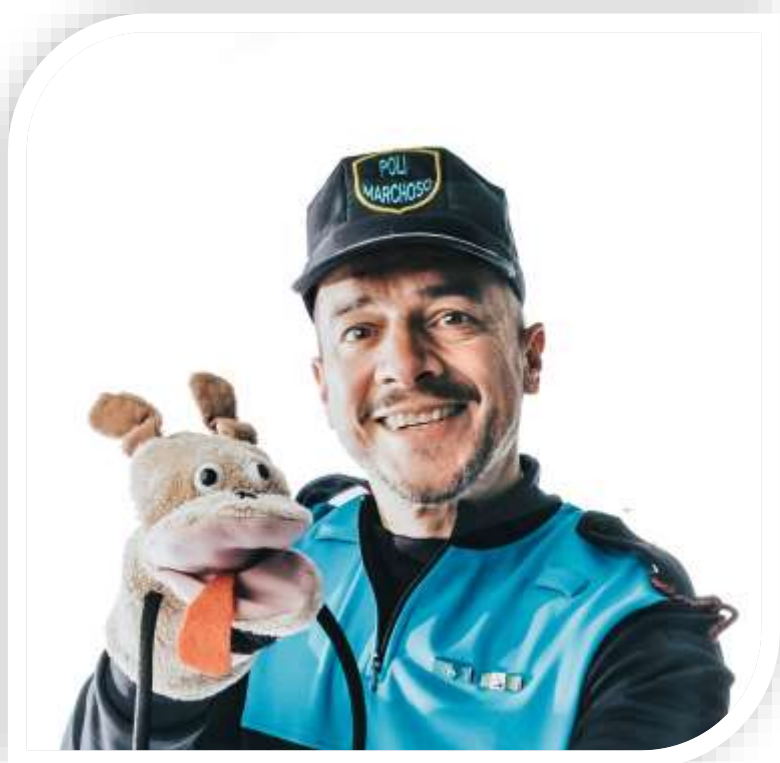
Me llamo José Vázquez Suárez, nací en una aldea de Ourense, Galicia, en 1960, si bien desde los 6 meses sigo viviendo en Oviedo.

Soy Diplomado en Relaciones Laborales por la Universidad de Oviedo, si bien nunca he ejercido dicha profesión, ya que, a los 23 años, en 1984, aprobé las oposiciones de Policía Local en mi ciudad.

Comencé con labores de calle y posteriormente en la secretaría de la Policía Local, donde entré en contacto con la educación vial, debido a que me habían responsabilizado en atender las visitas de colegios o visitarles cuando lo solicitaban. Para ello, obtuve el título de Monitor de Educación Vial por parte de la UNED. Este período duró entre 1.987 y 1.990.

Posteriormente, en 1993, se creó por parte de la Jefatura el Departamento de Educación Vial, del cual formé parte, junto con otro compañero, comenzando una andadura en la que basábamos nuestros contenidos en el material ofrecido por la DGT.

La didáctica fue variando a raíz de utilizar en 1995 un personaje de guiñol, TUCA, que serviría de entretenimiento al alumnado y a la vez de elemento evaluador de la actividad. Debido al éxito del personaje y a su tirón entre los más pequeños, decidimos elaborar nuestras propias unidades didácticas.



Comenzó a realizarse un giro a nuestras actividades a través del humor, utilizando por ejemplo excrementos de plástico para enseñar a recoger los de los perros, o dejándole mi chaqueta de uniforme para que nos enseñaran a utilizar correctamente la bici mientras yo hacía de niño pesado y preguntón, o dramatizaciones de adultos cometiendo errores para que nos corrigieran.

En 1987, hubo un pequeño giro de tuerca, al componer "Perdido Estoy", una canción sobre lo que tenían que hacer los peques si se perdían. La cantaba con una guitarra que a veces llevaba o pedía en el colegio, y alguna vez un teclado de órgano. También compuse la canción "I'm a Traffic Light", para trabajar algunos conceptos en inglés. Debido a que resultaba engorroso cargar con ese material, seguí componiendo con el fin de grabar algún día en un CD algunas canciones.

Otra de las actividades que realizaba eran pequeños "sketches" de unos 5 minutos en un programa infantil de la Televisión Local de Oviedo a lo largo de 3 años. En uno de estos programas, contacté con un músico del mismo que tenía un estudio de grabación. Gracias a eso grabé dos canciones, "Felisa la Tortuga" y "El Semaforito Timidito", que fueron presentadas en un congreso de educación vial que organizamos en el año 2000.



En vista del enorme éxito de las mismas, así como de nuestro guiñol, se siguieron componiendo canciones para tratar determinadas actitudes a corregir. Desde el principio, además de componer la letra, la música y poner la voz en las mismas, me inventaba coreografías para que trabajaran la motricidad, cosa que ayudaba mucho a que recordaran las canciones.

A todo esto, se le fueron añadiendo más elementos. Se escribieron los cuentos "Ramón el Vacilón", "Blancanieves, Los Enanitos y La Mosca", "Andrés el Ciempiés" y "Felisa la Tortuga", con canciones incluidas.



Esta forma de trabajar me acompañó hasta mi jubilación en octubre de 2021, ya que había comprobado su efectividad debido a que se utilizaba para ello las emociones.

Todavía quedaría un par de novedades más, que supondrían también una novedad para ser realizada por la Policía Local. La primera era realizar conciertos de mis canciones, acompañado por una banda de niños y jóvenes entre 8 y 18 años. La segunda consistía en elaborar videoclips y ofrecerlos en mi canal de YouTube para que se conozcan las canciones con sus contenidos.



Tengo la suerte de vivir en una ciudad tranquila, que ha recibido en 2015 el premio "Zero" por no haber tenido fallecidos en accidentes de tráfico, al igual que en 2020 fue considerada "Casi cero" por la Fundación Mapfre debido a su aproximación a Estocolmo en cuanto a fallecimientos. Si hemos contribuido un poco a ello, me doy por muy satisfecho.

Seguro que sí, querido amigo, no lo pongas en duda.

En primer lugar queremos felicitarte por tu premio "Ciudadano Ponle Freno 2022" concedido por el Grupo Atresmedia y Fundación AXA.



¿Cómo te sientes?

Gratamente satisfecho. No me lo esperaba después de la jubilación. Es un reconocimiento a nivel nacional a mi trayectoria profesional. Es para mí un honor recibirlo, teniendo en cuenta el personal tan cualificado que hay en este país.



Este premio es un reconocimiento a toda tu trayectoria como educador y a la forma tan peculiar que tienes de transmitir los conocimientos viales a los niños y niñas.

¿Cómo empezó todo esto?

Casi por ensayo-error, intentando hacerme entender con métodos informales. No he tenido miedo de trabajar así con el uniforme, ya que he preferido que se pareciera más a un traje de buzo por su flexibilidad que a una armadura. El resto lo he explicado en la presentación.

*Las canciones son la base principal de tu actividad, pero también has realizado teatro **¿Verdad?***

Si, dramatizaciones escritas e interpretadas por mí solo o junto mi compañero. Aprendí mucho a perfeccionar tanto el lenguaje no verbal como el verbal. Me siento autodidacta.

¿Qué puedes decirnos de Tuca?

Es divertida y a veces políticamente incorrecta. Es mi contrapunto y se asemeja al alumnado, pero con un comportamiento muy extremo para que la corrijan.



Sé, de buena tinta, que toda innovación tiene sus virtudes, pero también sus detractores.

Como policía, ¿te has sentido alguna vez juzgado o mal valorado por transmitir así los conocimientos viales?

Si, de hecho, al principio me daba vergüenza que realizaran algún reportaje de prensa sobre lo que hacía, debido a lo que pensarían o pensaban algunos y no decían delante de mí.

En tu vida profesional como educador de seguridad vial, ¿has encontrado compañeros que te han animado a seguir por ese camino y te han apoyado?

Si, así como encontré detractores inesperados también me encontré a otros que me apoyaron, especialmente padres y madres a los que les llegaba el mensaje de las actividades en el colegio.

Las letras de tus canciones reflejan detalles cotidianos que vivimos día a día en la vía pública.

¿Cómo localizas esas letras?

Las localizo cuando observo algo que no me gusta o me cuentan algún percance. Por ejemplo, las canciones "La Pelota Se Escapó", "Intermitentes" o "El de la Bici por la Acera", están basadas en hechos reales que me ocurrieron.

En los centros escolares, las actividades de los programas de educación vial sirven como eje vertebrador del resto de áreas que imparten los profesores. ¿Trabajas con unidades didácticas donde se incluyen los objetivos a conseguir y las actividades a desarrollar en cada sesión o por el contrario das juego a la improvisación por tu parte?

Utilizo unidades didácticas, en las cuales tiene una importancia fundamental el sistema de evaluación en forma de espectáculo que protagoniza el personaje Tuca.

En la educación vial el entorno familiar es clave para conseguir los objetivos. ¿Cómo participan las familias en tu proyecto educativo?

Mi actividad se desarrolla en el aula, pero los mensajes van dirigidos a sus familiares también. Además, como refuerzo he creado el canal de YouTube "El Poli Marchoso", donde voy grabando vídeos para que los mayores los visualicen junto con los pequeños.



Conciertos para toda la familia



Como educador de seguridad vial, ¿has evaluado si los niños y niñas realizan las acciones que les propones en tus canciones? ¿Se ponen el cinturón? ¿miran a un lado y otro al cruzar?

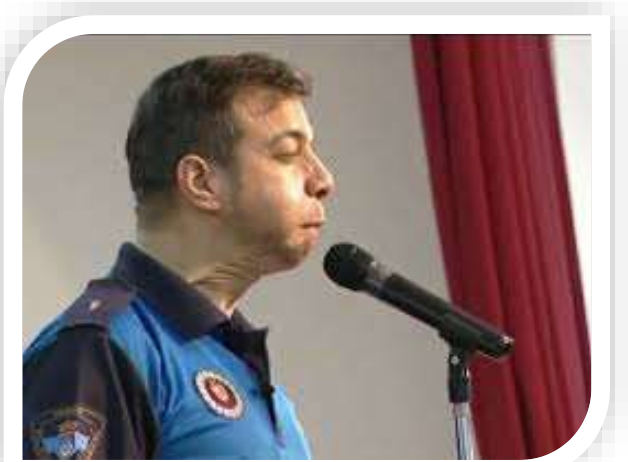
Utilizar canciones con mensajes tiene la ventaja de que no necesitas la “matraca” de estar repitiéndoselo constantemente, ya que lo aprenden a través de las emociones que producen la música y los gestos del baile. Efectivamente, he comprobado la efectividad a través de comentarios de los mayores, que me dicen hasta qué punto los pequeños les corrigen o se aplican lo aprendido.

No todos los educadores viales tenemos la capacidad de crear canciones, cantar o la habilidad de un ventrílocuo como tú. ¿Qué nos aconsejas?

Que cada uno saque lo mejor de sí mismo, utilice el método que utilice. Sobre todo, que lo transmita y que utilice siempre que pueda el sentido del humor. Es fundamental.

Ahora que ya estas jubilado y mirando hacia atrás, ¿qué ha sido lo más positivo de tu vida profesional como formador vial?

A nivel personal-profesional, haber llegado a dos generaciones. Por ejemplo, el otro día esperando en la puerta de la farmacia un joven que estaba detrás me dijo que se acordaba de mí de cuando era pequeño y que mis actividades le gustaban mucho a su hijo. Por otro lado, a nivel profesional, el haber recibido el premio Ciudadano Ponle Freno.



José, El poli marchoso, nos ha enseñado a todos, como poner cara de tortuga.

DEFINICIÓN DE CONCEPTOS

Infancia.-	La que todos quieren abandonar y luego recuerdan casi siempre con añoranza.
Motocicleta.-	Uno de los elementos de transporte más pasionales.
Música.-	Magia del corazón que entra por la puerta de los oídos.
Alcohol.-	Autoengaño.
Radar.-	Susto.
Centro escolar.-	La primera gran puerta del conocimiento.
Responsabilidad.-	Oportunidad para ser útiles a nosotros mismos y a los demás.
Educación Vial. -	Lucha para conseguir CERO accidentes viales.
Asociación. -	Unión de fuerzas e ideas.
Peatón. -	Como dice Tuca “pringao que no tiene coche” jeje. Ahora en serio, elemento más vulnerable de la movilidad urbana que tiene el sano privilegio de hacer ejercicio para transportarse y parar y disfrutar de elementos urbanos que con la rueda no se ven.
Familia. -	La mejor compañía.
Metodología. -	El librito del maestrillo.
Conductor. -	Quien dirige la orquesta.
Enseñar. -	Demostrar que merece la pena haber vivido.
Ciclista. -	Elemento sano y vulnerable de la movilidad interurbana que sufre y disfruta, como el motorista, con su vehículo.
Adolescencia. -	Niños estirados por la edad aprendiendo a ser adultos.
Riesgo. -	El pastel en el plato de alguien con sobrepeso.
Hogar. -	Lugar privilegiado donde nos quitamos la careta.
Tuca. -	Mi perrita niña. Un trapito con corazón.

Autodefinición

No soy policía con vocación inicial. Pero sin ser músico, compositor, bailarín, actor, cantante, humorista o ventrílocuo he sacado lo mejor de mí para aplicarlo profesionalmente como método preventivo, aunque pueda parecer extraño que un policía realice estas tareas.



Gracias José, poli marchoso, amigo, un placer charlar contigo. Un abrazo.

LA EDUCACIÓN VIAL EN EL CURRÍCULO DE TODAS LAS ETAPAS EDUCATIVAS



José López Muñoz

Recientemente se ha introducido la Educación Vial en el currículo de todas las etapas educativas, infantil, primaria, secundaria y bachiller, de una forma regulada y sistematizada. Por lo tanto, se considera obligatoria y evaluable.

En la educación infantil la educación vial va incluida en la asignatura de "Crecimiento en Armonía", donde se les empieza a introducir nociones sobre el desplazamiento e identificar posibles riesgos.

En primaria la educación vial se introduce en la asignatura en "Valores", enfocada en hábitos saludables, con contenidos específicos sobre el entorno y conocimiento del medio para la internación eficiente y sostenible, y aprendizaje de las normas de circulación para una movilidad segura, saludable y sostenible.

En el primer ciclo, el alumno se forma como peatón, aprende a circular y cruzar las calles y las señales de los peatones.

El segundo ciclo, se centrará en la conducción de la bicicleta, su manejo, mantenimiento y destrezas para la introducción a la circulación con seguridad.

En el tercer ciclo, se aborda desde la actividad física y deportiva, como transporte y se incidirá en la prevención e identificación de los posibles riesgos, así como incidir en el aprendizaje de las señales y normas básicas de la conducción de la bicicleta.

En la etapa de **secundaria**, se tratan temas relacionados con la ocurrencia de los siniestros viales, del protocolo de actuación ante ellos.

La etapa de **bachillerato** se centra en la educación física, incluyendo temas sobre el consumo de alcohol como factor de riesgo, buscando la crítica ante los siniestros viales o cualquier otra situación de peligro y solo será el primer año.

El objetivo general es concienciar a los alumnos sobre una movilidad más segura y sostenible, ya que son el colectivo más vulnerable siendo peatones o usuarios de los distintos medios de transportes y es esencial que aprendan las normas básicas de la circulación, así como los valores de convivencia, saber identificar y valorar situaciones de riesgo, aprender en manejo de la bicicleta y saber actuar ante los siniestros viales.

Resulta fundamental entender la Educación Vial como una educación en valores que incluya a toda la sociedad, aportando conocimientos y herramientas para una mejor convivencia, cuyo objetivo es la prevención de los siniestros viales y fomentando la sostenibilidad de nuestros municipios, y desplazamientos sostenibles.



Por ello, damos la bienvenida a esta reforma y junto a las asociaciones y ayuntamientos que hasta ahora han llevado la carga principal de dicha educación a través de sus respectivos programas y los parques infantiles de tráfico.

Dentro del catálogo de recursos sobre la educación Vial, el gobierno estima de manera imprescindible incluir a las policías locales y asociaciones, formadas como monitores de educación vial, y que de sobra es conocida la gran labor que han venido realizando.



José López Muñoz
Presidente de ATESVIB



La Asociación Internacional de Profesionales para la Seguridad Vial (AIPSEV) postula la Semana de Cooperación Internacional en Seguridad y Educación Vial (SECOISEVI), como herramienta para el intercambio de conocimientos, experiencias y buenas prácticas para impulsar la Seguridad y Educación Vial en un ámbito internacional, para prevenir siniestros viales, evitar sufrimientos y mejorar el mundo.

En esta ocasión la I SECOISEVI se celebrará del 28 de noviembre al 2 de diciembre de 2022 en Elche (España) y contará con la participación de profesionales relacionados con la Seguridad Vial, Educación Vial y la Movilidad de España, Colombia, México, Polonia, Panamá, y las siguientes instituciones:

Ayuntamiento de Elche.
AIPSEV
Secretaría de Tránsito y Seguridad Vial, de la Alcaldía de Barranquilla.
Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre de Panamá.
Dirección General de Tránsito y Vialidad de Nezahualcóyotl (México).
Dirección General de Tráfico (España).
Fundación Michelin España / Portugal.
Subsecretaría de control de Tránsito de Ciudad de México.
IPA España y TRAFPOL-IRSA.
Policía Municipal de Madrid.
Consejo provincial de Seguridad Vial de Malopolska (Polonia)



Para más información y suscripción: <https://policiaeducador.com/seminarios/>



Delegados de la Asociación Internacional de Profesionales para la Seguridad Vial (AIPSEV), participaron el día 2, 3 y 4 de noviembre en el [I Foro Internacional de Policía en Seguridad Vial](#) "Un compromiso por la vida" en Bogotá invitados por la Dirección de Tránsito y Transporte la Policía Nacional de Colombia.

La apertura del foro contó con la presencia del viceministro de transporte y el director de la Agencia Nacional de Seguridad Vial de Colombia.

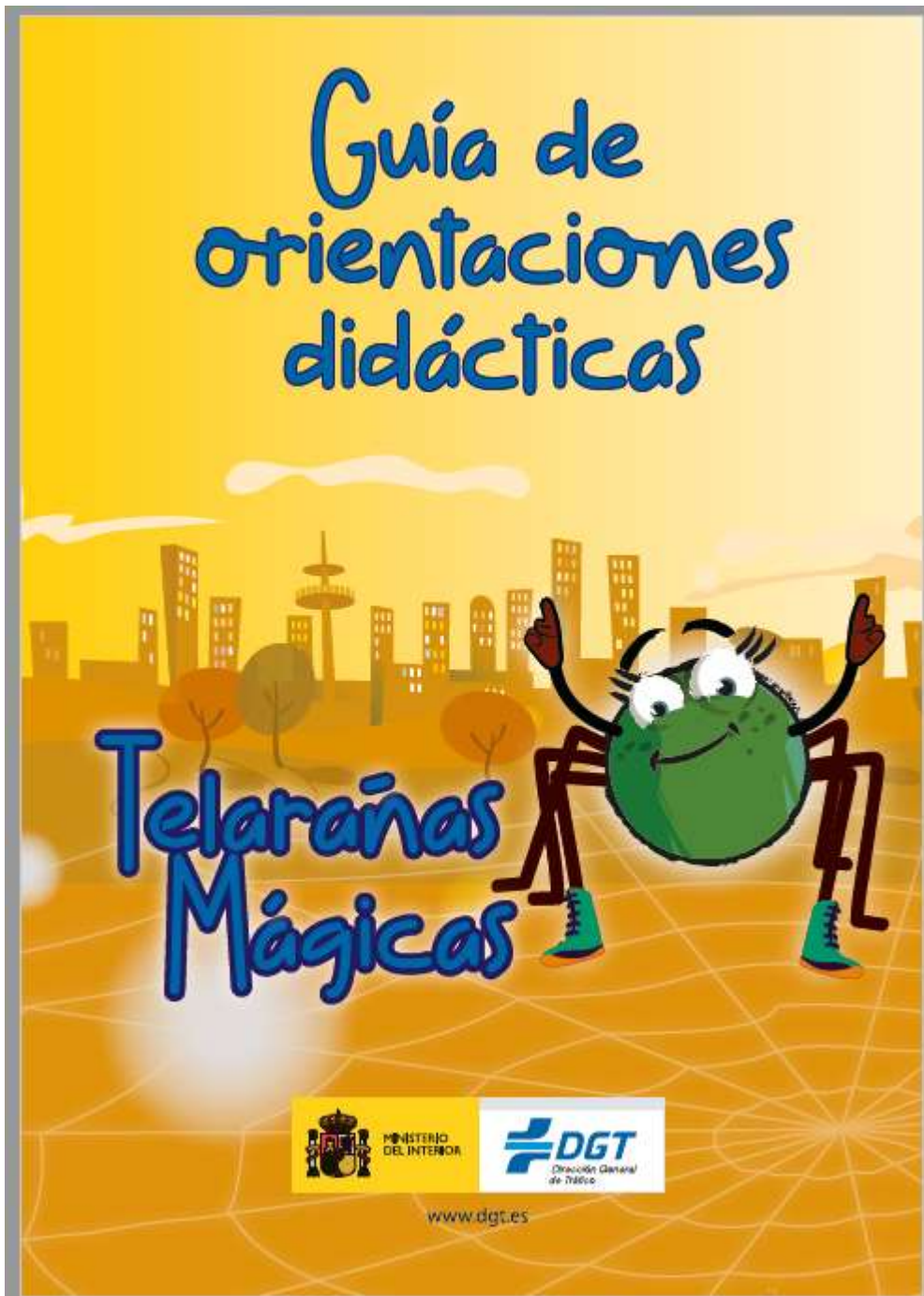
El objetivo principal del foro internacional fue generar un espacio académico e interactivo para que los asistentes visibilizaran la importancia de la Seguridad Vial, abordando el fenómeno de manera integral.

En el foro participaron agentes relacionados con la Seguridad Vial de la Policía Nacional de Ecuador, Carabineros de Chile, Policía de Tránsito de Colombia y Policía Rodoviaria Federal de Brasil.

AIPSEV estuvo presente en cada uno de los días y temáticas del foro con la disertación de Rafael Ruiz, Jorge Roel y Fátima Pereira, presidente, vicepresidente y responsable de relaciones internacionales



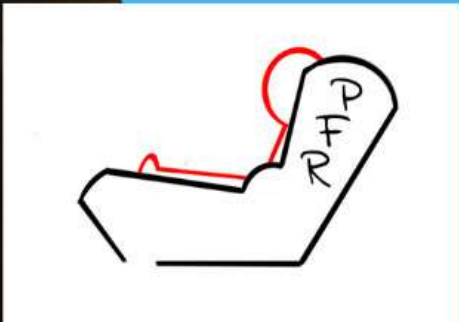
Recursos generales de Educación Vial para docentes



Orientaciones didácticas

La DGT presenta un recurso didáctico cuya finalidad es el poder servir de herramienta para trabajar educación como apoyo a proyectos de camino escolar, con el compromiso y la participación del contexto familiar.

Se dirige a niños y niñas del segundo ciclo de educación infantil y quiere contribuir con su metodología al desarrollo físico, afectivo, social, cognitivo y artístico del alumnado, así como a la educación en valores cívicos para la convivencia.



**SOMOS SOCIO HONORARIO
PROTECTOR DE AIPSEV**

rescuebabysl.com

RECURSOS EDUCATIVOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO DE ESPAÑA - DGT

Los números

Rellena los números y relaciónalos después, con el número de figuras correspondiente

1 2 3 4 5 6 7 8 9

Figuras: 1 niño, 4 semáforos, 3 coches, 6 peatones rojos, 8 peatones verdes.

www.dgt.es



RECURSOS EDUCATIVOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO DE ESPAÑA - DGT



www.dgt.es



Hazte socio de AIPSEV

¡Salvamos vidas, evitamos sufrimientos y mejoramos el mundo!



AIPSEV fue distinguida con el «Premio Institucional» otorgado por MMT Seguros

En los [X PREMIOS NACIONALES DE CORTOMETRAJES DE EDUCACIÓN VIAL](#), la Asociación Internacional de Profesionales para la Seguridad Vial (AIPSEV) recibió el “Premio Institucional MMT Seguros” que premia la destacada labor de la ONGD a favor de la Educación y fomento de la Seguridad Vial. En años anteriores este mismo galardón recayó en la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y ATRESMEDIA por la plataforma PONLE FRENO.

Este certamen, impulsado por el RACE, la Fundación RACE y Goodyear, cuenta con el apoyo del Ministerio de Educación y Formación Profesional, el Instituto de la Cinematografía y de las Artes Audiovisuales (ICAA), la Dirección General de Tráfico, la Fiscalía de Seguridad Vial, la Academia de las Artes y las Ciencias Cinematográficas y la Mutua MMT Seguros.

En esta ocasión la gala de entrega de premios se celebró en el Circuito del Jarama de Madrid, estuvo conducida por el presentador Jota Abril y el actor Jesús Vidal. Recogieron el premio Concepción Ruiz Montero y Rafael Ruiz Estepa, cofundadores de la ONGD.

Concepción recibió el premio de manos de Arturo Fernández presidente del Consejo de Administración de la Mutua MMT Seguros, y Rafael Ruiz agradeció el reconocimiento institucional manifestando que empodera a los miembros de la organización en su misión de prevenir siniestros, evitar sufrimientos y mejorar el mundo.



MMT Seguros agradece a AIPSEV su labor y compromiso social desinteresado y vocacional en fomentar la educación en materia de Seguridad Vial, sensibilizando e implementado en las escuelas desde edades tempranas la importancia de la Educación Vial a través de proyectos como Policía & Educador.

La Asociación Internacional de Profesionales para la Seguridad Vial (AIPSEV) es una ONG para el desarrollo en el ámbito de la Seguridad Vial, fundada en el año 2017 por socios fundadores de España, Argentina y Chile, que cuenta con miembros de diferentes ámbitos profesiones y de la sociedad civil de más de veinte países en cuatro continentes, quienes asumen una misión, comparten unos valores y tienen una visión común de un mundo sin víctimas de siniestros viales.



PROFESIONALES

para la SEGURIDAD VIAL
INTERNATIONAL ASSOCIATION



Asociación Internacional de Profesionales para la Seguridad Vial

Inscrita en el Registro Nacional de Asociaciones: Sección: 1ª / Número Nacional: 614745 – Ministerio del Interior. Gobierno de España