

PROJECTE DE PRÀCTICUM DE PSICOPEDAGOGIA

Universitat Oberta de Catalunya

Juny de 2005

ASSESSORAMENT ALS AGENTS DE LA POLICIA LOCAL DE MONTMELÓ

-EN EL MARC DE LES INTERVENCIONS D'EDUCACIÓ
VIÀRIA I MOBILITAT SEGURA QUE IMPARTEIXEN ALS
DIFERENTS CENTRES EDUCATIUS DE LA LOCALITAT-

Estudiant:

Anna Méndez Navarro
amendezn@uoc.edu

Consultora:

Carmen Cuevas Labrador
mcuevas@uoc.edu

ÍNDEX

1. INTRODUCCIÓ.	4
2. RAONS DE L'ELECCIÓ I INTERÉS.	7
3. MARC TEÒRIC.	8
3.1. Introducció.	8
3.2. La ciutat i la mobilitat des de la Revolució industrial fins els nostres dies.	8
3.2.1. La Revolució industrial i la ciutat funcional.	8
3.2.2. La ciutat post-industrial, la ciutat funcional i difusa.	9
3.2.3. Un model de ciutat alternatiu, la ciutat compacta i diversa.	11
3.3. L'educació viària i la mobilitat segura des dels seus inicis fins els nostres dies.	13
3.3.1. L'educació viària i la mobilitat segura en el <i>Currículum</i> escolar.	13
3.3.2. L'educació viària i la mobilitat segura, i la Policia de Catalunya i el Servei català del trànsit.	17
3.3.3. L'educació viària i la mobilitat segura des d'una perspectiva comunitària. .	19
3.4. El constructivisme.	21
3.4.1. Introducció.	21
3.4.2. L'educació viària i la mobilitat segura, i la concepció constructivista de l'ensenyament i l'aprenentatge.	21
3.4.3. Els agents de la Policia local de Montmeló i el constructivisme.	24
3.5. El paper del psicopedagog/a en la intervenció.	25
4. DESCRIPCIÓ DE L'ÀMBIT DE LA INTERVENCIÓ.	27
4.1. La localitat: Montmeló.	27
4.2. La Policia local de Montmeló.	28
4.2.1. El departament d'educació viària i mobilitat segura de la Policia local de Montmeló.	28
4.2.2. Les primeres intervencions i el naixement del departament d'educació viària.	29

5. INTERVENCIÓ.	31
5.1. Introducció.	31
5.2. Proposta metodològica.	31
5.2.1. Objectius del projecte.	31
5.3. Disseny metodològic i temporalització.	32
5.3.1. Subjectes del projecte, nivell de la pràctica educativa i dimensions d'anàlisi.	32
5.3.2. Fases del pla, instruments per a la recollida d'informació, i tasques i activitats presencials.	32
5.4. Desenvolupament del projecte.	37
5.4.1. Introducció.	37
5.4.2. Fase: Planificació.	37
5.4.3. Fase: Diagnòstic de la situació.	38
5.4.4. Fase: Establiment d'uns primers acords.	39
5.4.5. Fase: Reformulació de la demanda.	41
5.4.6. Fase: Elaboració d'un pla d'actuació.	42
5.4.7. Fase: Intervenció segons l'acordat en el pla d'actuació.	44
5.4.8. Fase: Avaluació de la intervenció amb els agents.	46
5.4.9. Fase: Plantejament de la perspectiva de la intervenció amb els agents. ...	48
5.5. Presentació dels resultats de la intervenció.	48
5.5.1. Introducció.	48
5.5.2. La programació d'educació viària i mobilitat segura per a Primària.	49
5.5.3. La programació d'educació viària i mobilitat segura per a Secundària.	50
5.5.4. Idees per a possibles intervencions futures als AMPA's de Primària i al Casal d'avis.	51
6. VALORACIÓ I CONCLUSIONS GENERALS DEL PROJECTE.	53
7. PROSPECTIVA GENERAL DEL PROJECTE.	56
8. BIBLIOGRAFIA.	58
9. ANNEXOS.	60
9.1. Annex I: Qüestionari de coneixements previs per a Primària i buidatge i anàlisi dels qüestionaris de coneixements previs passats als alumnes de cinquè del CEIP Sant Jordi de Montmeló.	61
9.2. Annex II: Programació d'educació viària i mobilitat segura per a Primària. ...	69

9.3. Annex III: Programació d'educació viària i mobilitat segura per a Secundària.	90
9.4. Annex IV: Qüestionari per recollir informació sobre els policies que integren el departament d'educació viària de la Policia local de Montmeló.	106

1. INTRODUCCIÓ.

Donats els problemes actuals derivats de la mobilitat, que han fet de les ciutats uns espais durs i poc segurs, a causa de la complexitat del trànsit, a la majoria de municipis de Catalunya, la Policia local compta amb un departament d'educació viària i mobilitat segura. Succeeix, però, que, encara que en aquests departaments es dissenyen actuacions educatives per a centres de Primària, Secundària i altres institucions, la figura del professional de la psicopedagogia no està implementada. Aquest fet, sens dubte, provoca que als agents, tot i tenir una formació específica com a monitors d'educació viària i mobilitat segura, sovint els faltin les eines necessàries per a intervenir d'una forma més ajustada en aquestes institucions, especialment en el marc escolar. Com es sabut, el marc escolar posseeix unes característiques molt determinades que, a l'hora de desenvolupar actuacions educatives, s'han de contemplar, per tal de que esdevinguin veritables situacions d'aprenentatge significatiu pels i les alumnes.

En aquesta memòria de pràctiques desenvoluparé el projecte que he portat a terme durant els últims tres mesos al departament d'educació viària de la Policia local de Montmeló. Un projecte en el que, a través de l'assessorament als agents, he intervingut amb la finalitat de proporcionar-los unes eines bàsiques per tal de que, en un futur, puguin revisar i modificar les seves intervencions educatives o dissenyar-ne altres de noves, d'una forma molt més ajustada i totalment autònoma. El treball que hem desenvolupat els agents i jo mateixa, i que s'explica àmpliament al llarg d'aquesta memòria, ha consistit bàsicament en la revisió i modificació de les sessions d'educació viària i mobilitat segura que aquests mateixos agents venien desenvolupant a les escoles de Primària de la mateixa localitat, amb l'objectiu fonamental d'optimitzar-les, i en el disseny d'unes sessions d'educació viària i mobilitat segura per a l'IES del municipi, on fins el moment no han intervingut mai. L'assessorament als agents respecte a qüestions que afecten el marc conceptual en el qual s'han d'inscriure avui en dia les actuacions d'educació viària i mobilitat segura, així com respecte a aspectes curriculars, pedagògics i metodològics, no ha conformat una fase diferenciada del projecte que hem dut a terme. Aquesta tasca d'assessorament s'ha realitzat de forma integrada en les diferents fases del treball, doncs aquests aspectes més teòrics esdevenen molt més clars i significatius, en tant que s'aborden de forma pràctica en situacions reals, en aquest cas, en el mateix context del disseny d'intervencions educatives.

Al llarg de la present memòria, però, es pot copsar millor quin ha estat l'abast d'aquest projecte. A continuació, es presenten les raons de l'elecció i l'interès que el van motivar, i la descripció de l'àmbit d'intervenció on es va dur a terme.

Seguidament, es desenvolupa el marc teòric a partir del qual s'estableixen les bases sobre les quals he actuat. En aquest marc teòric, per una banda, es fa una revisió dels models de ciutat i del concepte de mobilitat, així com una revisió de l'educació viària des dels seus inicis. Com es pot veure a partir del que s'exposarà en aquest apartat, un nou model de ciutat en el que es prima la funció de circulació en detriment de les de relació i convivència porta necessàriament a adaptar els nens i nenes a un espai urbà que pot resultar perillós per ells, tot iniciant una reflexió teòrica sobre el lloc de l'educació viària al *Currículum* de l'ensenyament obligatori. Per una altra banda, en el marc teòric es descriuran els principis i les característiques de la concepció constructivista de l'ensenyament i l'aprenentatge que els policies i jo hem tingut en compte a l'hora de dissenyar les sessions per a Primària i Secundària, doncs els que rebran les classes d'educació viària i mobilitat segura són escolars. Aquests principis i característiques no només són bons instruments en el marc de l'educació escolar, sinó també en el marc de les intervencions psicopedagògiques. De forma que aquests mateixos principis i característiques, i tal i com s'explica en aquest apartat, han guiat la meva tasca d'assessorament als policies i el meu rol com a psicopedagoga, pel que el constructivisme ha estat el referent conceptual d'aquest projecte a un doble nivell.

Després del marc teòric, es presenta un apartat en el que s'explica àmpliament el que ha estat la intervenció pròpiament, i que ahora s'entronca directament amb el marc teòric, doncs són les característiques del model de ciutat actual, així com els principis de la concepció constructivista de l'ensenyament i l'aprenentatge, que es descriuen en l'apartat anterior els que justifiquen les actuacions que es porten a terme en el context del projecte. En aquest apartat, i en primer lloc, s'explicita la proposta metodològica, detallant-se aquí els objectius que guien la intervenció i que no només responen a la meua idea inicial d'aquesta, sinó que responen, de forma integrada, a les motivacions i els interessos dels policies i els meus personals. Després, i en segon lloc, s'explicita el disseny i la temporalització de la intervenció, detallant-se aquí els subjectes implicats en la intervenció, els nivells de la pràctica educativa en els que s'inscriu, així com les diferents dimensions d'anàlisi que s'han tingut en compte per tal de conèixer, canviar, valorar i millorar la situació objecte de la intervenció assessora. En aquest punt, i en forma de taula, també es descriuen les fases del pla, els instruments per a la recollida d'informació i les tasques i activitats presencials de que es compona la intervenció. Posteriorment, i en tercer lloc, en aquest apartat es fa una anàlisi de les actuacions que

polícies i jo mateixa hem desenvolupat en el marc de les diferents fases que han conformat la intervenció, a saber, planificació, diagnòstic de la situació, establiment d'uns primers acords, reformulació de la demanda, elaboració d'un pla d'actuació, intervenció en el pla segons l'acordat, avaluació i prospectiva. En aquest punt també es presenta una descripció de la Programació de Primària, de la Programació de Secundària i de les idees per a futures intervencions als AMPA's de Primària i al Casal d'avis de la localitat, i que són els resultats principals d'aquesta intervenció, d'acord amb els objectius que l'han guiada.

La memòria conclou amb una valoració i conclusions generals del projecte i amb el plantejament de la prospectiva general. En els annexos, es poden trobar les programacions d'educació viària i mobilitat segura de Primària i Secundària descrites en l'apartat anterior, així com diferents qüestionaris als mestres de Primària del CEIP Sant Jordi i als agents mateixos que m'han servit per recollir informació.

2. RAONS DE L'ELECCIÓ I INTERÈS.

Després d'un debat realitzat en l'assignatura de Pràcticum I entorn els informes d'àmbit d'alguns companys/es, vaig poder observar que desconeixia molt més del que em pensava els diferents àmbits en els que pot actuar un psicopedagog/a. Per aquest motiu, vaig decidir no portar a terme el Pràcticum II a l'escola on exerceixo de mestra, a saber, a una escola de Primària de la mateixa localitat de Montmeló, sinó en un àmbit totalment desconegut des de dins per a mi, l'àmbit de l'ordre públic.

Com a mestra de Primària, i a través dels meus companys de Cicle superior, tenia notícia de que agents de la Policia local de Montmeló impartien cada any escolar algunes sessions d'educació viària als alumnes de cinquè d'aquesta localitat, no resultant les sessions tot l'aprofitable possible pels alumnes per diferents motius. D'entre aquests motius, el professorat destacava la falta de formació pedagògica per part dels agents i la poca coincidència en el plantejament entre el treball realitzat en aquestes sessions i el treball que sobre l'educació viària, i en el context dels eixos transversals, es proposa al *Currículum*. També destacaven la falta de connexió de les intervencions educatives dels agents amb el que es treballa habitualment a l'escola, principalment des de les àrees de medi.

Personalment penso que les sessions amb la Policia local, en ser una de les fonts d'informació més directes en relació amb l'educació viària, són d'una significació especial pels alumnes. Motiu pel que vaig creure que valia la pena d'intentar optimitzar aquestes sessions.

Per aquesta raó, vaig proposar als agents de la Policia de Montmeló de fer-los un assessorament respecte a aquest tema, una proposta que van acollir de molt bon grat. En la meva opinió, l'interès de l'educació viària radica en que és una eina bàsica per afavorir el desenvolupament integral de nens/es, joves i adults, doncs lluny de ser un simple estudi de normes i senyals de trànsit, esdevé una font de profund coneixement sobre un medi urbà complex a causa del fenomen de la mobilitat. En aquests context, el coneixement viari i de mobilitat esdevé un potent instrument per a afavorir l'autonomia dels alumnes sobre aquest medi, i millorar, així, la convivència col·lectiva.

3. MARC TEÒRIC

3.1. Introducció

La inclusió de l'educació viària en el *Currículum* (LOGSE, 1990) dins dels eixos transversals neix com a resposta a la problemàtica derivada de la mobilitat, un fenomen que, com a tal, apareix a finals del s. XX i s'agreuja cada cop més. Aquesta problemàtica es refereix principalment a les conseqüències que ha tingut per a les ciutats actuals el potenciar, per damunt de tot, la funció de circulació en detriment d'altres com la de convivència i relació amb els altres (Oller, 2002). Així, els carrers de les ciutats actuals s'han convertit en espais feréstecs i impersonals, on cap nen/a gosa jugar amb tranquil·litat sense atendre constantment els perills del trànsit. D'aquesta manera, avui en dia, i degut a un àmbit urbà cada vegada menys segur, els nens i nenes van perdent progressivament el grau d'autonomia que els correspondria a la seva edat, convertint-se en éssers cada vegada més dependents d'uns adults que controlin les seves activitats (Zucca, 2002). Entre aquestes activitats, per exemple, està la d'anar a l'escola, una activitat que tradicionalment tots els nens i nenes ja feien sols aproximadament a l'edat de 7 anys.

Aquests actuals problemes derivats de la mobilitat tenen el seu origen, sens dubte, en la transformació total de l'espai urbà que s'inicià amb la Revolució industrial.

3.2. La ciutat i la mobilitat des de la Revolució industrial fins els nostres dies.

3.2.1. La revolució industrial i la ciutat funcional.

Abans de la revolució industrial les ciutats eren petites, amb carrers estrets i curts, sense connexió els uns amb els altres, configurant un entramat que, més que un espai de pas, era una perllongació dels habitatges on es trobaven els veïns i es portaven a terme una part de les activitats productives començades a les botigues dels edificis.

Amb la revolució industrial, però, les ciutats ja no només eren un centre de residència, consum i relació, sinó també un centre de producció. De forma que, es va fer necessari que els carrers fossin també un espai de pas que possibilités als habitants de la ciutat realitzar bàsicament dues tasques: anar a treballar a les fàbriques i consumir els productes que aquestes fàbriques produïen.

Aquest fet, juntament amb l'augment del nombre i la dimensió de les ciutats, que cada cop rebia més població immigrada del camp, donà lloc a un nou model de planificació urbana, a saber, el de la ciutat funcional. Aquesta nova ordenació de les ciutats, va adoptar el model suggerit a la *Charte d'Athènes*. Aquesta carta que, nasqué en el marc

d'un congrés internacional d'arquitectura moderna celebrat el 1933, proposava una planificació urbana basada en la concentració de les diverses activitats que es porten a terme en una ciutat en diferents parts d'aquesta segons la seva funció. Aquesta nova ciutat funcional, distingia quatre funcions urbanes bàsiques: la de residir, la de produir, la de lleure i la de circulació, en aquest ordre d'importància. En quant a la funció de circulació, destacar que el fet de circular es concebia com el mitjà que connectava físicament cada part de la ciutat amb l'altra, o el que és el mateix cada funció de la ciutat amb l'altra. Així doncs, es passà d'una ciutat tradicional on les diferents funcions que es desenvolupen en una ciutat es barrejaven, a una ciutat industrial on cada part d'aquesta tenia una funció específica.

Si bé aquest model de ciutat, en el seu moment, va possibilitar el desenvolupament de la societat moderna, d'acord amb Ollé (1999), portat a les últimes conseqüències en moltes ciutats va provocar:

- Extensió de les ciutats en un territori cada cop més ampli.
- Proliferació d'àrees cada cop més monofuncionals.
- La necessitat cada cop de més mitjans de transport i d'infraestructures viàries que connectin el conjunt metropolità.
- Relacions personals cada cop més homogènies i limitades.

Aquesta extensió de les ciutats al territori, s'acusà més encara amb el capitalisme que provocà una reestructuració de la localització de determinades funcions, com ara les d'habitatge, producció i consum. En general, les ciutats van tendir a descongestionar-se per a localitzar en elles activitats administratives, financeres i directives, de forma que es donaren àrees metropolitanes cada cop més extenses, que comprenien una gran ciutat central i altres nuclis urbans que s'unien. Neixen, doncs, les ciutats actuals, la ciutat funcional i difusa.

3.2.2. La ciutat post-industrial, la ciutat funcional i difusa.

La ciutat funcional i difusa, i la progressiva extensió de l'àrea metropolitana, suposa un gran increment de la mobilitat. Però aquesta no és la única causa per a aquest augment. D'acord amb Miralles (1997) i Oller (1999), hi ha hagut altres causes que també han contribuït:

- La nova estructura productiva centrada cada vegada més en petites unitats de producció repartides pel territori.
- Una nova localització dels nuclis de població, deguda a les desigualtats de renda de la que disposen els habitants, i que únicament pot compensar-se a partir de la mobilitat.

- La concentració de determinats serveis que es reparteixen en espais cada vegada més allunyats del nucli urbà per aconseguir una major eficiència, com ara la concentració de zones comercials, que ofereixen moltes avantatges als usuaris (lloc on aparcar, possibilitat de comprar tot el que es necessita en una mateixa zona, etc.), però que alhora fan que augmentin els desplaçaments.
- L'increment de les activitats terciàries, com ara les que es relacionen amb el lleure, que provoquen desplaçaments nous i nombrosos.

D'aquí, que la funció de circulació augmenta tant en l'espai i en el temps que es converteix necessàriament en part de la vida quotidiana dels habitants de les ciutats. I dic necessàriament perquè, a partir de llavors, moltes de les activitats que es desenvolupen a la ciutat ja no són possibles si no es cobreixen les necessitats de mobilitat dels ciutadans. Així, en aquest model de ciutat, format per un ampli teixit urbà, la mobilitat ja no només permet l'accessibilitat física, depassant el sentit que tenia a finals del s. XIX i principis del XX. La ciutat funcional i difusa més que una ordenació del territori, és una ordenació a nivell econòmic i social (Oller, 1999), de la qual les possibilitats de mobilitat de cadascú en són el màxim exponent. En aquest context, el cotxe s'alça com a «expressió paradigmàtica de la nova ciutat i el nou estil de vida» (Oller, 1999), determinant la planificació de totes les activitats que porten a terme els habitants de les ciutats.

Així, la mobilitat s'acaba convertint en la principal contradicció de les ciutats modernes i actuals: aquesta és necessària per a accedir a les diferents zones de la ciutat, zones on moltes vegades el cotxe es presenta com a única opció per arribar, però, alhora, cada vegada s'ha d'invertir més temps per a desplaçar-se per una extensa xarxa viària sovint embussada. La mobilitat, a més, genera altres problemes com: els accidents de trànsit i la contaminació.

Des de fa un temps, i segons Miralles (1997), ja des dels mateixos organismes gestors de la política urbana s'està promovent un canvi per tal de que el cotxe sigui compatible en les zones més congestionades de la ciutat amb altres mitjans de transport. I sobretot, per a que, a més de la funció de circulació, a les ciutats hi hagi cabuda a altres funcions com les de relació i convivència. D'entre aquests canvis destaquen:

- La creació de zones o carrers pels vianants.
- La promoció del concepte de ciutat tranquil·la, amb l'objectiu de que els vianants puguin compartir l'espai viari amb uns vehicles que no circulin a més de 30 km/h.

- L'augment d'estudis i corrents mediambientalistes que qüestionen el model de ciutat funcional i difusa que, per al seu funcionament, necessita una quantitat de recursos de tot tipus il·limitada.

Però l'augment de la mobilitat i la problemàtica que d'aquest es deriva, no són els únics problemes que ha generat la ciutat funcional i difusa. Seguint Oller (1999), d'aquest model de ciutat també es deriven els següents problemes:

- La urbanització de tot el sòl disponible: com si el territori fos il·limitat i amb una capacitat de càrrega infinita.
- La desaparició de les zones més fèrtils, de zones forestals i naturals: la fragmentació i l'aïllament dels pocs espais que queden sense urbanitzar, provoca que els ecosistemes siguin inviables i es trenquin, produint-se una pèrdua de diversitat biològica.
- La major part de les inversions de les administracions es destinen a construir infraestructures viàries: la mobilitat s'ha complicat tant, que les autopistes i les carreteres s'han convertit en l'eix vertebrador del territori. Això ha suposat que es deixi d'invertir en altres necessitats socials.
- La dependència de recursos de l'exterior: eliminar les zones més fèrtils ha suposat que el subministrament d'aliments s'hagi de fer a partir de productes que venen de fóra i que, per tant, s'han de pagar a preus molt alts.
- La fragmentació social: a la vegada que va creixent la distància al centre de la ciutat, determinats nuclis urbans es converteixen en espais excloents en funció del nivell de renda, la professió i, fins i tot, de l'ètnia i la religió.

Per tot l'exposat, queda clar que cal modificar els hàbits per a que la ciutat no arribi al col·lapse a causa de tots els problemes apuntats, doncs la ciutat, contràriament a la seva essència, està deixant de ser un espai de trobada i intercanvi i s'està convertint en un espai de segregació social. En aquest context, la ciutat compacta i diversa s'alça com a alternativa al model de ciutat funcional i difusa.

3.2.3. Un model de ciutat alternatiu, la ciutat compacta i diversa.

Tal i com apuntava abans, els mateixos gestors de la política urbana han impulsat en els últims temps actuacions per tal de contrarestar els efectes d'un model de ciutat en el que s'ha primat, per sobre de tot, la funció de desplaçament, amb la conseqüència fonamental de que, cada vegada més, els habitants de les ciutats viuen en una situació d'aïllament individual. En aquest marc, vuitanta autoritats locals europees signen el 1994 la *Carta a les ciutats i pobles europeus cap a la sostenibilitat (The Aalborg Charter)*. En aquesta carta, es proposa una nova planificació de les ciutats d'acord amb

el principi bàsic de sostenibilitat. Un principi que, aplicat a l'entorn urbà, ha estat extensament desenvolupat per Borja i Castells (1997), Rueda (1998) i Rueda, Rieradevall, Domènech, Closes i Reales (1998), proposant un nou model de ciutat sostenible que bàsicament ha de tenir aquestes tres característiques:

- Sigui compatible amb els sistemes ecològics, locals, regionals i globals.
- Permeti transmetre a les generacions futures una herència no condicionada per les activitats humanes del present.
- Tingui en compte el principi d'equitat.

Planificar el territori urbà sota els límits que imposen els recursos ambientals, suposaria, entre d'altres, canviar els actuals hàbits de mobilitat. Representaria bàsicament, potenciar la funció residencial per sobre de la de circulació i relegar el cotxe, com a vehicle privat, a un paper molt més secundari, a fi d'evitar la problemàtica que causa, i que s'ha apuntat anteriorment. Per tal de que això fos possible, però, esdevindria necessari augmentar la complexitat de les ciutats (Rueda, 1988), de forma que les diferents activitats pròpies que els habitants porten a terme en una ciutat, es poguessin realitzar en una mateixa zona, i no en zones molt disperses en el territori urbà. De manera que l'ús del cotxe deixés de ser imprescindible o pogués ser substituït per una xarxa de transport públic eficient (Oller, 1999). Altres mesures com suprimir les barreres arquitectòniques per als vianants (augmentar l'espai del voral, crear més zones de vianants, així com més places i zones verdes) també es desprenen com a necessàries, ja que faciliten que cada cop es puguin fer més desplaçaments a peu.

En el vessant educatiu, intervencions d'educació viària i mobilitat segura amb joves, adults i nens/es apareixen com a instruments potents per a proporcionar-los un millor coneixement del medi actual, amb nens/es, joves i adults dirigit a possibilitar-los que cada vegada puguin fer més experiències en els espais urbans, tot recuperant la dimensió vital i social que abans tenien els carrers. En el cas de joves i adults, aquest coneixement també aniria dirigit a aconseguir una major racionalitat de l'ús de l'automòbil o altres transports privats.

D'intervencions educatives dirigides als escolars, com s'exposarà més endavant, ja fa uns setanta anys que se'n fan, però és potser a partir de la inclusió de continguts d'educació viària i mobilitat segura en el *Currículum* amb la Llei Orgànica d'Ordenació General del Sistema Educatiu (LOGSE, 1990) que aquest tipus d'actuacions han augmentat, i que hi ha una preocupació més gran per aquest tema. Unes intervencions que o bé porten a terme els i les mestres a les aules ordinàries i en el marc dels eixos transversals, o bé desenvolupen la Guàrdia urbana o els policies locals que acudeixen a les mateixes escoles.

3.3. L'educació viària i la mobilitat segura des dels seus inicis fins els nostres dies.

3.3.1. L'educació viària i la mobilitat segura en el *Currículum* escolar.

Sense estar vinculada directament al *Currículum*, comença a impartir-se educació viària a les escoles de forma ocasional a partir de 1934, moment en que s'hi contempla explícitament l'educació viària en el Codi de circulació, tal i com explica Oller (1999).

Posteriorment, i a la Llei General d'Educació de 1970, té lloc el primer canvi important en el tractament dels temes viaris en l'educació escolar al considerar-se com a coneixements importants que havien d'adquirir tots els i les alumnes, i que per tant, havien de ser objecte d'ensenyament. Així, l'Administració educativa va fixar quan calia ensenyar educació viària i, fins i tot, quins continguts calia ensenyar. Uns continguts que tenien fonamentalment dos vessants: el que té relació amb l'aprenentatge de normes i regles viàries, i el que té relació amb l'adquisició d'hàbits de comportament ciutadà. Succeí, però, que a la pràctica als centres no es van tenir en compte aquestes prescripcions o bé, en altres casos, es traspassà la responsabilitat de fer intervencions sobre educació viària a institucions externes, com ara la Guàrdia urbana, en el cas de Barcelona (Oller, 1999).

El 1980, d'acord amb l'Ordre ministerial, es renoven els Programes d'Educació Preescolar i d'Educació General Bàsica (EGB), però no s'inclouen de forma clara ni objectius ni continguts d'educació viària tal i com era d'esperar. Malgrat això, hi ha molts objectius corresponents, fonamentalment, a la matèria de ciències socials que estan relacionats amb l'educació viària. De forma que, durant els anys 80, l'educació viària a les escoles queda en mans d'aquells mestres que estan sensibilitzats amb el tema i la treballen interdisciplinàriament a partir de les ciències socials, o bé, com a la dècada dels 70, en mans d'institucions externes, com ara la Guàrdia urbana. En aquests anys també val a destacar que el Centro superior de educación vial de Salamanca primer i la Gerència de seguretat vial de la Generalitat després, van anar dissenyant nombrosos materials i altres recursos que facilitaren a les escoles.

El 1990 arriba la LOGSE i, amb aquesta, el gran canvi en la contemplació de l'educació viària i la mobilitat segura a les escoles. La LOGSE (1990), en relació amb la Llei General d'Educació, suposa un gir qualitatiu important en el seu tractament, doncs, per primer cop, diu que els coneixements viaris són d'una importància tal que han d'abordar-se des de totes les àrees curriculars. D'aquesta forma, l'educació viària s'inclou al *Currículum* com a un dels vuit eixos transversals, a saber, educació per al consum, educació per a la salut, educació viària, tecnologies de la informació, diversitat

cultural, no discriminació per raons de sexe, educació ambiental i educació per la pau. Els eixos transversals, gran novetat de la LOGSE (1990), apareixen com uns continguts relacionats amb problemàtiques actuals que, pel seu valor formatiu, són imprescindibles per a tots els alumnes, i han d'incorporar-se a totes les àrees, tal i com he dit anteriorment.

Succeeix, però, que en el *Currículum* (1992) només hi ha una breu descripció de la transversalitat i dels aspectes que la configuren. No hi ha una relació de quins continguts cal seleccionar i en base a quins criteris, el que és totalment contradictori tenint en compte que els eixos transversals, donada la seva importància, han d'orientar les finalitats educatives. També s'ha de posar de relleu que els mateixos eixos transversals es presenten entre ells com a vuit disciplines aïllades i inconnexes, amb el que es contradiu força la pròpia idea de la transversalitat (Yus, 1996). Hagués estat molt més coherent plantejar els eixos com un únic programa amb uns continguts interrelacionats a integrar en les diferents àrees curriculars. Posteriorment, es publica un desenvolupament de l'educació viària, a saber, *L'educació viària. Orientacions per al desplegament del Currículum* (1993), on de forma molt encertada l'educació viària es contempla com una programació integrada en el *Currículum*. Així, es presenten els objectius generals, els objectius terminals i els continguts de l'educació viària, tot relacionant-los amb els continguts de determinades àrees del disseny curricular base. Aquestes àrees són: Descoberta de l'entorn natural i social (àrea II), descoberta d'un mateix (àrea I) i intercomunicació i llenguatges (àrea III), en el cas d'Infantil, i àrea del coneixement del medi social i cultural, àrea del coneixement del medi natural, àrea de llengua, àrea de matemàtiques i àrea d'educació física, en el cas de Primària. En aquest marc, i a tall d'exemple, detallo les finalitats generals i els continguts que, segons el desplegament *L'educació viària. Orientacions per al desplegament del Currículum* (1993), ha de tenir l'educació viària a Cicle superior, i que han estat els referents de les sessions d'educació viària i mobilitat segura que conjuntament amb els agents de la Policia local de Montmeló, i en el marc del meu pràcticum, hem dissenyat per a escolars de cinquè de Primària:

Finalitats generals d'educació viària. Cicle superior:

Actituds, valors i normes	Procediments	Fets, conceptes i sistemes conceptuals
<ul style="list-style-type: none"> - Demostrar interès pels principals problemes propis de la circulació. - Assumir cada cop més les responsabilitats pròpies en aquest aspecte. - Demostrar autonomia personal a l'hora de prendre decisions. - Respectar les iniciatives dels altres. - Respectar i fer respectar els béns individuals i col·lectius i vetllar per la seva conservació o arranjanent. - Respectar objectes i llocs als quals s'atribueix un valor de patrimoni. - Esforçar-se per protegir activament la vida animal i vegetal de l'entorn mirant d'enriquir els seus habitats. - Ajustar les pròpies actuacions a les normes de la comunitat respecte a la conservació de boscos, espais verds, platges, camins, carrers i altres espais públics. - Manifestar esperit crític davant tot allò que degrada l'ambient i tot el que fa insegura o posa en perill la vida de les persones. - Tenir consciència que els vehicles són conduïts per persones. - Valorar els avantatges d'un moviment de vehicles i persones ordenat i confidencial. 	<ul style="list-style-type: none"> - Desplaçar-se i orientar-se amb facilitat en llocs coneguts de forma espontània i en els desconeguts atenint-se a les ordres, les rutes marcades o altres ajuts. - Contrastar informació procedent de dues fonts diferents i adonar-se de les diferències que hi apareguin. - Cercar les fonts d'informació adequades per trobar el que es busca. - Extreure informació concreta de plànols, mapes o altres formes de representació de l'espai entenent els principals signes convencionals apresos per a la localització de llocs i per a l'orientació. - Plantejar preguntes referides a fets observables o a problemes coneguts relatius a la circulació. - Autoanalitzar les sensacions de multiplicació de la força sobre rodes i amb motor. 	<ul style="list-style-type: none"> - Reconèixer possibilitats, límits i funcionalitat del propi cos en relació amb el fet de circular. - Expressar correctament les dades personals. - Adonar-se de l'existència de conflictes relacionats amb la circulació. - Raonar les causes que produeixen bona o mala circulació. - Conèixer la importància de la publicitat en el fet de circular. - Classificar els mitjans de transport concretant les seves aplicacions i repercussions en la vida quotidiana. - Relacionar la importància de l'horari laboral i del temps de lleure amb els canvis en la circulació. - Analitzar els avantatges de l'ús del casc en vehicles de dues rodes i del cinturó de seguretat en vehicles de quatre rodes. - Distingir la conducció diürna i la nocturna, especialment en caps de setmana. - Valorar la utilitat de la llicència per conduir ciclomotors. - Valorar l'intercanvi energètic en un xoc elàstic i en un d'inelàstic.

Tot seguit, en el desplegament es presenten quatre unitats de programació d'exemple, per tal de que els mestres copsin com treballar la transversalitat. Aquestes unitats són: «Ja sé on visc» (per ed. Infantil), «Aprenc a anar sol» (per Cicle inicial), «Utilitzo el transport públic» (per Cicle mitjà) i «La bicicleta» (per Cicle superior). El que passa és que aquestes unitats d'exemple no clarifiquen en absolut el concepte de transversalitat, doncs, en elles, s'aborden únicament continguts d'educació viària en contradicció amb els objectius i continguts que més amunt s'han detallat, amb el que sembla que s'estiguin presentant dues programacions diferents. Si més no, però, s'ha de reconèixer que, per primer cop, l'enfocament d'aquestes unitats d'exemple del desplegament d'educació viària perd el to fonamentalment normatiu que se li donaven als continguts viaris amb la llei del 70, per prendre un enfocament molt més cívic en el sentit de fomentar l'autonomia personal i no de formar vianants que no molestin el trànsit, tal i com diu Oller (1999).

En quant a les *Orientacions per al desplegament del Currículum* (1993) de l'eix transversal d'educació viària que s'acaba de comentar, resulta contradictori que no s'editi en el marc d'una publicació única d'orientacions per al desplegament dels diferents eixos transversals, sinó que s'editin desplegaments distints per a cada un dels eixos transversals. De forma que, encara es fomenta més la idea que he exposat abans de que els eixos transversals no formen part d'un mateix projecte *cross-curricular*.

La incorporació dels eixos al *Currículum*, doncs, presenta algunes contradiccions en el plantejament mateix del *Currículum* base i en les orientacions per al desplegament dels eixos transversals que es van publicant. Això, més una manca de tradició entre els docents per treballar en projectes interdisciplinaris i una manca de recerca i de programes de formació sobre la transversalitat, han fomentat, encara més que mai, que l'educació viària es delegui a la Guàrdia urbana i a les Polícies locals. D'aquesta manera, tot i que és l'escola la que té atribuïda la funció principal d'educar en coneixements viaris, són els agents els que possibiliten que es compleixi amb les prescripcions de la LOGSE (1990) de treballar l'educació viària. I el que hauria de ser, en tot cas, una col·laboració amb les escoles, acaba convertint-se en la única intervenció en relació amb la temàtica. Així, l'educació viària a l'ensenyament obligatori segueix sense abandonar ni el seu caràcter d'intervenció ocasional i remeiera, ni el seu tractament purament disciplinar.

3.3.2. L'educació viària i la mobilitat segura, i la Policia de Catalunya i el Servei català del trànsit.

A Catalunya, sens dubte, la Guàrdia urbana de Barcelona van ser pioners en educació viària. Com ja s'ha dit abans, aquests policies comencen a intervenir a les escoles al 1934, des de que es parla explícitament l'educació viària en el Codi de circulació.

Aquestes intervencions, però, augmenten considerablement a partir dels vuitanta, coincidint amb l'arribada dels ajuntaments democràtics, tal i com assenyala Oller (1999). I especialment a partir de que el novembre de 1982 l'alcaldia de Barcelona li atribuís a la Guàrdia urbana la funció de col·laborar amb les escoles en l'ensenyament de l'educació viària en un decret. Actualment, la Guàrdia urbana té un projecte educatiu, un projecte curricular, diverses unitats de programació i un bon nombre de materials didàctics que reflecteixen el treball que venen fent en els centres escolars al llarg de tots aquests anys, i que miren d'anar posant al dia d'acord amb les noves propostes curriculars i els canvis que es produeixen en el món. A més d'impartir educació viària a les escoles, la Guàrdia urbana també realitza altres activitats amb els escolars com ara acompanyar-los en visites a les Regiduries dels districtes, a casernes de la Guàrdia urbana o al Centre de control del trànsit. També porten als nens i nenes de Barcelona a fer itineraris a peu pels barris per tal de que els escolars coneguin bé el seu entorn més immediat, o a fer proves de circulació amb bicicleta al Parc infantil de trànsit, instal·lat des de 1965 al Parc de la Ciutadella.

Arrel de la iniciativa de l'Ajuntament de Barcelona el 1982 d'atribuir a la Guàrdia urbana la funció de col·laborar amb les escoles en l'ensenyament d'educació viària, molts altres ajuntaments de Catalunya s'hi afegixen i atribueixen als seus policies locals la mateixa funció. Les intervencions dels agents en el marc escolar, però, augmenten veritablement a partir de la presència de l'educació viària, com a eix transversal, en el *Currículum* (1992). Quan, pels motius que s'han analitzat abans, les escoles acaben traspasant als policies de Catalunya la responsabilitat de l'educació viària que, de fet, no els pertoca.

Per la seva banda, el 1991 es crea el Servei català del trànsit per tal de lluitar contra l'elevat nombre d'accidents i víctimes del trànsit que es donen a finals del anys vuitanta, i se li atribueix, entre d'altres, la funció de planificar i dirigir les actuacions per a la millora de la seguretat viària. En aquest sentit, una de les actuacions que impulsa des dels seus inicis aquest Servei és la d'oferir cursos de formació en educació viària als policies des de l'Escola de policies de Catalunya (Mollet) perquè s'adonen de que, a la pràctica, són aquests els que imparteixen educació viària en la majoria d'escoles de Catalunya, pràcticament de forma exclusiva. Els cursos els dona una empresa privada anomenada «Formacció» des de fa bastants anys, i els docents són pedagogs/gues i

psicopedagogs/gues en la seva majoria d'origen italià experts en educació viària i mobilitat segura, segons dades del Servei català del trànsit.¹ Tot i aquesta oferta formativa, avui en dia, encara hi ha molts i moltes policies que imparteixen educació viària als municipis de Catalunya sense una formació específica en el tema, doncs, en general, falta personal a les plantilles de les Polícies locals i no sempre es possible alliberar-los del seu treball a les comissaries per a que es puguin anar a formar. Potser per això, que les intervencions dels policies a les escoles encara tenen un to fonamentalment normatiu i poc cívic, i estan fetes des del punt dels automobilistes i no des del punt de vista dels vianants. El Servei català del trànsit, a més d'ofertar cursos als policies, també es dedica a elaborar i editar, conjuntament amb Ensenyament, i en el marc de la Comissió catalana de seguretat viària, materials per a treballar educació viària a l'ensenyament obligatori. Uns materials que no només van adreçats a policies, sinó també a les escoles per a que els utilitzin en el marc del seu programa curricular ordinari.

Davant d'aquesta situació paradoxal de que és l'escola la que, teòricament i d'acord amb la LOGSE (1990), ha d'assumir l'educació viària, però resultant, a la pràctica, que aquesta tasca l'han assumit fonamentalment els policies de Catalunya, hi ha algunes associacions de policies com ACPOLC (Associació de caps de policies de Catalunya) que reivindiquen que, formalment i en exclusiva, se'ls reconegui aquesta funció. Tal i com he exposat abans, la funció de col·laborar, i només col·laborar, amb les escoles en aquesta tasca els l'han atribuït els ajuntaments de les diferents localitats de Catalunya. Com a policies de Catalunya en sí, en els diferents desplegaments legals que regulen les seves funcions (Llei orgànica de forces i cossos de seguretat 2/86, Llei reguladora de les bases de règim local 7/85, Llei orgànica de protecció de seguretat ciutadana 1/92 i Llei orgànica de les policies locals 16/91) no tenen aquesta funció encomanada. A aquestes reivindicacions, segons informacions del Servei català del trànsit, Ensenyament diu que, d'acord amb la funció que se'ls ha atribuït des dels ajuntaments, poden col·laborar amb les escoles, però que la responsabilitat de l'educació viària és de les institucions escolars.

Tenint en compte que la situació és aquesta, des del Servei català del trànsit, s'està intentant oferir a les escoles diferents recursos per a que, efectivament, des dels centres d'ensenyament obligatori s'assumeixi aquesta funció. D'entre aquests recursos, hi ha l'oferta cursos de formació per al professorat i la oferta de diferents materials didàctics. De moment, però, sembla ser que aquestes ofertes no tenen gaire èxit.

¹ Les dades del Servei català del trànsit a les que em refereixo al llarg d'aquest apartat són extretes a partir d'una entrevista personal amb Maria Farners de Cruz, responsable de formació i educació viària, el passat 24 de maig.

Segons dades del Servei català del trànsit, els policies de Catalunya imparteixen educació viària en un 80 % dels municipis de la nostra comunitat autònoma.

3.3.3. L'educació viària i la mobilitat segura des d'una perspectiva comunitària.

Una de les iniciatives que està superant, sens dubte, la paradoxal situació que tot just acabo de descriure és la que gira entorn de la proposta del «camí escolar», ja que parteix de la base de que la funció d'educar en continguts viaris és de tota la comunitat educativa. Aquesta proposta, que té com a objectiu impulsar i facilitar que els nens i les nenes facin el desplaçament de l'escola a casa de manera autònoma i sense l'acompanyament necessari dels adults (Oller, 2002), consisteix en l'observació de les condicions locals de la circulació i de la viabilitat, i en el disseny col·lectiu d'itineraris segurs entre casa i l'escola (Manuetti, 2002). D'aquesta forma, la proposta del «camí escolar» és una experiència que, impulsada des de les escoles, implica sobretot a mares, pares, alumnes i Administració local. Però també a botiguers, avis, veïns, alumnes d'institut i tothom que vulgui col·laborar.

Abans, d'iniciar una proposta de «camí escolar», però, no només cal un debat de la proposta en Claustre i en Consell escolar, sinó sobretot un estudi sobre com i per on els i les alumnes venen a l'escola, així com dels aspectes més i menys favorables que troben en el seu recorregut. Posteriorment, i si l'estudi es considera favorable (que hi hagi una majoria d'alumnes que fins el moment venen acompanyats d'un adult o en cotxe, que l'itinerari que fan els nens i nenes cada dia no sigui massa llarg, que hi hagi un recorregut base que facin la majoria dels alumnes, que aquest recorregut sigui força segur per a que els nens puguin desplaçar-se sols, etc.), es passa un qüestionari als pares i les mares demanant-los l'autorització per a deixar anar a l'escola sols als seus fills/es i se'ls pregunta quins compromisos estarien disposats a assumir per a fer viable una proposta com la del «camí escolar». En cas de que la proposta tingui una bona acollida en la majoria de les famílies, es demana la col·laboració a l'Administració local o a altres institucions significatives del municipi, com ara les altres escoles, i s'elabora un projecte. Un projecte en el que es presenti un itinerari segur per a tots els i les alumnes i que, d'acord amb Oller (2002) tingui les següents característiques:

- Ha de ser un itinerari definit.
- Ha de ser un itinerari invariable.
- Ha de tractar-se d'un itinerari ajustat en el temps.
- Ha de tenir un traçat senzill.

La participació de l'Administració local, depenent de fins a quin punt estiguin disposats a col·laborar, pot consistir en: adequar els carrers (fer arranjaments vials davant de

l'escola/escoles, ampliar vorals, etc.), ordenar i gestionar el trànsit per minimitzar els punts de risc (Policia local), garantir el respecte per la normativa viària (Policia local), instal·lar els dispositius tècnics necessaris (senyals, semàfors, ...), ofertar sessions d'educació viària de reforç a les escoles (Policia local), ofertar itineraris als col·legis pels voltants dels centres educatius per analitzar i comentar amb els alumnes els punts conflictius i perillosos del recorregut (Policia local), producció de materials informatius sobre el «camí escolar», etc. Com es veu aquí, com a representants de l'Administració local, la participació de la Policia local és bàsica i totalment funcional. En aquest context, fins i tot les seves intervencions d'educació viària en els centres escolars amb un caràcter més normatiu són significatives en el marc del «camí escolar». La participació dels pares i mares, segons la seva disponibilitat, pot concretar-se en: comprometre's a circular a fins a 30 km/h per la localitat, comprometre's a donar sempre prioritat als vianants en una cruïlla o un pas de vianants, comprometre's a no aparcar damunt de les voreres, formar part del voluntariat que ajuda a l'entrada i la sortida de l'escola, ajudar a travessar els carrers als nens/es que ho necessitin, formar part del voluntariat que es distribueix en determinats punts conflictius de l'itinerari, etc. En quant a la participació dels avis pot consistir més o menys en la mateixa que la dels pares. La dels alumnes d'institut dependrà molt de la implicació dels centres de Secundària en el projecte, però podria ser la de formar part del voluntariat que ajuda a l'entrada i la sortida de l'escola o que se situa en punts conflictius de l'itinerari. I la dels botiguers, amb presència constant als carrers, pot esdevenir la de comprometre's a vigilar que no hi hagi cap problema en el punt on hi ha la seva botiga i a notificar el problema a l'escola en cas de que l'hagi. I pel que fa a la participació de l'escola, el treball a les aules de reforç a la proposta pot ser infinit: elaborar mapes a classe del camí escolar amb una senyalització dels punts perillosos, elaborar les dades dels qüestionaris que s'han passat als pares i mares amb gràfics, fer un logo del «camí escolar», organitzar un concurs de dibuix o fotografies entorn del «camí escolar», elaborar un llibre gegant d'idees i propostes per al «camí escolar», col·laborar en la redacció i la il·lustració de materials informatius sobre el «camí escolar», participar en diferents jornades municipals com ara la «d'un dia sense cotxes», organitzar una setmana cultural on s'exposin tots els treballs que s'han fet als diferents cursos a propòsit del «camí escolar», etc.

Com es veu, amb propostes com les del «camí escolar», se supera definitivament el fins ara caràcter normatiu i puntual de l'educació viària, una educació viària allunyada de la vida real dels alumnes, per a integrar-se totalment en les vides d'aquests. Esdevenint, d'aquesta forma, una educació viària totalment significativa i funcional pels alumnes. Una educació viària que no es limita al vessant educatiu, sinó que el depassa

per a esdevenir, sobretot, una educació per a la mobilitat segura i una nova ordenació de la ciutat feta des del punt de vista dels vianants, i no dels conductors i dels cotxes. En definitiva, la proposta del «camí escolar», pretén retornar el carrer com a espai vivencial als alumnes. Un espai en el que poden relacionar-se directament en l'entorn i amb altres persones i fer experiències rellevants, en tant que reals, de convivència i civisme. La proposta del «camí escolar», doncs, s'alça com a una actuació fonamental cap a la ciutat compacta i diversa, i una oportunitat única per a arrelar més l'escola a la comunitat.

A Catalunya, la proposta ve avalada pel districte de l'Eixample de Barcelona, on el curs 98/99 l'escola Tabor, al barri de la Sagrada Família, inicia l'experiència, afegint-se l'escola Joan Miró a l'altra punta del mateix barri el curs 99/00. A Europa experiències com les de la ciutat de Fossano (Itàlia) que arrenca el 1999, en el marc del projecte «*La città possibile*» que aglutina diferents municipis del Piemont i que rep el suport i la subvenció de la Regió del Piemont, són tot un èxit.

3.4. El constructivisme.

3.4.1. Introducció.

Si hi ha alguna cosa que caracteritza per antonomàsia aquest projecte és el fet de que hi ha subjectes de la intervenció a dos nivells. Per una banda, els policies que són els que han rebut el meu assessorament, en el context de l'educació no formal, i per una altra, els escolars que rebran les classes d'educació viària i mobilitat segura que els imparteixin els agents, en el context de l'educació formal. Aquest fet, requerí que en el seu moment em dotés d'un marc teòric de la intervenció educativa suficientment sòlid i coherent com per a que em fos útil per recolzar les meves decisions, tant amb els policies com, de retruc, i en el context de les programacions d'educació viària i mobilitat segura que hem dissenyat conjuntament policies i jo mateixa per a Primària i Secundària, amb els escolars. D'entre els diferents marcs teòrics, és el constructivisme el que em va semblar l'instrument més precís i potent per a guiar la planificació, l'acció i l'anàlisi educativa (d'acord amb un paradigma crític i reflexiu) que he desenvolupat a ambdós nivells.

3.4.2. L'educació viària i la mobilitat segura en el marc escolar, i la concepció constructivista de l'ensenyament i l'aprenentatge.

Com es ve insistint des del principi de la memòria, per tal de que l'educació viària i la mobilitat segura esdevingui un instrument per aconseguir una nova ordenació de la ciutat, una ordenació en la que es prioritzin les funcions de relació i convivència en

detriment de la de circulació, cal que aquesta sigui molt més que l'aprenentatge mecànic d'una sèrie de normes i senyals referits al trànsit. Per assolir, però, aquest objectiu d'elevat el grau de consciència i responsabilitat dels alumnes com a membres del col·lectiu ciutadà és obvi que les pràctiques educatives que en aquest sentit es desenvolupin hauran de tenir un fort component sociabilitzador. Per aquest motiu, les sessions d'educació viària que els agents de la Policia de Montmeló i jo mateixa hem dissenyat conjuntament, tant per a Primària (5è, Cicle superior) com per a Secundària (3r d'ESO) estan emmarcades en una concepció constructivista de l'ensenyament i l'aprenentatge. Perquè, sens dubte, si hi ha quelcom que distingeix aquesta concepció d'altres és el fet de que considera l'educació com una pràctica social complexa amb una funció principalment socialitzadora (Coll, 1991). A més d'això, hi ha altres raons que ens han fet decantar per aquesta concepció. A destacar el fet de que, a diferència d'altres concepcions, la concepció constructivista de l'ensenyament i l'aprenentatge s'orienta vers l'educació escolar. D'aquesta forma, les sessions que hem dissenyat tenen en compte la naturalesa i les característiques dels processos educatius escolars, que estan al centre de la teoria constructivista. Un altre motiu important que fa especialment adequada aquesta concepció, a un nivell més general, és el fet de que integra la majoria de les teories actuals del desenvolupament i l'aprenentatge en un esquema de conjunt jeràrquic d'una gran coherència interna, superant, així, l'eclecticisme propi d'altres concepcions i teories.

D'entre els diferents principis explicatius que integren la concepció constructivista de l'ensenyament i l'aprenentatge voldria destacar aquells que em semblen especialment rellevants en un context escolar i que, per aquest motiu, han definit el marc en el que s'inscriuen les decisions que la Policia de Montmeló i jo mateixa hem pres conjuntament a l'hora de dissenyar les diferents sessions d'educació viària i mobilitat segura:

- La construcció del coneixement a l'escola: el triangle interactiu.

L'aprenentatge escolar resultarà d'un complex procés d'intercanvis funcionals que es donarà entre tres elements: els i les alumnes que aprenen, els continguts que s'aprenen i, en aquests cas, els agents de la Policia local que ajudaran els alumnes a construir significats i a atribuir sentit al que aquests aprenen.

Al procés d'aprenentatge els i les alumnes aportaran, d'acord amb la teoria genètica del desenvolupament intel·lectual, la seva activitat mental constructiva. Per tant, aquesta activitat mental mediatitzarà la influència educativa dels agents de la Policia sobre l'aprenentatge que els i les alumnes desenvoluparan.

Al seu torn, la influència educativa que exerciran els agents de la Policia a través de les sessions d'educació viària i mobilitat segura serà un element mitjancer entre l'activitat constructiva dels alumnes i els significats que vehiculen els continguts a aprendre.

- Els processos de construcció del coneixement.

Per tal de dissenyar les sessions d'educació viària també hem tingut en compte que la capacitat d'aprenentatge dels i les alumnes està relacionada estretament amb el seu nivell de competència cognitiva, però no entesa en el sentit de desenvolupament operatori piagetia, sinó com al conjunt d'esquemes de coneixement de què disposen, d'acord amb les teories del processament de la informació. Ara bé, amb això no hi ha prou. Seguint les aportacions d'Ausubel (la teoria de l'assimilació), els i les alumnes només aprendran els continguts d'educació viària i mobilitat segura quan siguin capaços d'atribuir-los significat. O dit d'una altra manera, quan els i les alumnes aconseguixin establir relacions substantives i no arbitràries entre els continguts d'educació viària i mobilitat segura i els esquemes de coneixement de què disposen. Per tant, l'aprenentatge que tindrà lloc a l'escola serà un procés de revisió, modificació i construcció d'esquemes de coneixement sobre els continguts d'educació viària i mobilitat segura. Així, en el disseny de les sessions hem considerat els coneixements previs dels i les alumnes per tal d'afavorir la realització d'aprenentatges amb un grau de significació el més elevat possible. Quan dic coneixements, però, no només em refereixo a coneixements de tipus cognitiu en sentit estricte, sinó també a una altra mena de coneixements, als components afectius, motivacionals i relacionals, que tenen una influència no pas menys determinant sobre els significats que construiran els i les alumnes.

- Els mecanismes d'influència educativa.

Si hi ha quelcom que caracteritza l'educació escolar és el fet de que els significats que, sobre els continguts escolars, han de construir els i les alumnes són significats que ja han estat construïts prèviament (Edwards, 1987). En el cas que ens ocupa, sense cap mena de dubte, s'espera dels i les alumnes que construeixin uns significats que coincideixin (o que, com a mínim, siguin compatibles) amb els significats culturals que vehiculen els continguts de l'educació viària. D'aquesta forma, caldrà que els agents de la Policia local, com a mecanismes d'influència educativa bàsica, no només procurin potenciar l'activitat mental constructiva dels alumnes, sinó també, que guiïn i orientin l'aprenentatge en la direcció adequada.

D'acord amb la teoria sociocultural del desenvolupament, per tal de que es produeixi una influència educativa eficaç, els intercanvis funcionals que es produeixin entre alumnes, la situació i els agents de la Policia local hauran de situar-se en la zona de desenvolupament pròxim (ZDP). La ZDP, concepte desenvolupat per Vigotski, es

refereix a l'espai educatiu que s'obre entre allò que un alumne pot fer o aprendre tot sol i allò que pot fer o aprendre amb l'ajut dels altres. Això, com és evident, requerirà que l'ajut pedagògic dels agents de la Policia local s'ajusti constantment al procés de construcció de significats i d'atribució de sentit que els i les alumnes portin a terme.

Aquest ajut pedagògic ajustat, però, en el marc de l'educació escolar, no només pot raure en les accions dels agents, sinó també en les accions dels propis companys/es. D'aquesta manera, també serà important tenir en compte el tema de la interacció entre companys d'aula, com un altre mecanisme d'influència educativa vital. Al cap i a la fi, a l'escola l'aprenentatge és un procés de construcció conjunta.

3.4.3. Els agents de la Policia local de Montmeló i el constructivisme.

Avui en dia ja no hi ha dubte de que el constructivisme és una potent eina tant per a guiar les actuacions dels mestres a les aules, com les intervencions dels psicopedagogs en l'àmbit de l'educació escolar. De la utilitat d'aquest marc teòric fóra d'aquest context, però, hi ha encara poca bibliografia. Tanmateix, vaig triar el constructivisme com a referent teòric en el que sustentar les meves decisions, perquè la meva idea d'intervenció que hi ha al darrera d'aquest projecte és, en certa mesura, la mateixa que quan un mestre/a o un psicopedagog/a actuen en el marc escolar. Així, he entès la meva intervenció al departament d'educació viària i mobilitat segura com un sistema d'ajudes ajustades als agents, amb la finalitat última d'afavorir la seva progressiva autonomia a l'hora de dissenyar actuacions educatives. Per aquest motiu, i d'acord amb els principis que integren la concepció constructivista, a l'hora d'intervenir amb els agents he tingut en compte els següents aspectes:

- La construcció de significats que, en el marc de l'assessorament, efectuin els policies resultarà del procés complex d'intercanvis funcionals que es doni en el sí del triangle interactiu agents – diferents continguts de naturalesa curricular, metodològica i pedagògica en relació amb l'educació viària (objecte d'assessorament) – psicopedagoga.
- Al procés de construcció de significats els policies aportaran la seva activitat mental constructiva. Una activitat que mediatitzarà la meua influència educativa sobre la construcció de significats que desenvoluparan els agents.
- Els policies només construiran significats quan aconseguixin establir relacions substantives i no arbitràries entre l'objecte d'assessorament i els esquemes de coneixement de que ja disposen. Així, serà necessari que tingui en compte les actuacions d'educació viària i mobilitat segura que venien fent fins ara, com a exponents màximes dels coneixements i habilitats de que disposen, i que

parteixi d'aquestes. També hauré de tenir en compte les seves motivacions i els seus interessos, doncs la seva consideració també afavorirà que es doni una construcció de significats.

- Com a psicopedagoga, no només caldrà que afavoreixi l'activitat mental constructiva dels agents, sinó que també orienti els significats que construeixin en la direcció adequada. Per a que efectivament es produeixi aquesta influència educativa, els intercanvis funcionals que es produeixin entre els agents, la situació i jo mateixa com a psicopedagoga s'hauran de situar en la seva zona de desenvolupament institucional.
- També caldrà que tingui en compte al Cap de la Policia local, als centres de Primària i al IES, així com als professionals d'aquests centres, com a altres possibles mecanismes d'influència educativa bàsica.

3.5. El paper del psicopedagog/a en la intervenció.

D'acord amb la concepció constructivista que acabo de defensar, els principis en que s'ha basat la meva intervenció han estat els de: prevenció, contextualització, visió sistèmica i col·laboració. En quant a aquest últim aspecte, dir que, d'acord amb un model col·laboratiu de la intervenció psicopedagògica, no he actuat com a experta, sinó com a una professional més que aporta uns coneixements específics, complementaris i igual de vàlids als que m'han aportat els agents de la Policia. Aquest model col·laboratiu ha resultat el millor en el que emmarcar el treball psicopedagògic ja que ha facilitat la corresponsabilitat, i amb això, que l'objectiu d'afavorir l'autonomia dels agents fos plausible. Ara bé, per tal de que el model de treball col·laboratiu hagi estat un èxit també he hagut de tractar amb els policies el tema de les seves expectatives com a assessorats en relació al meu rol com psicopedagoga, així com quin seria concretament el meu paper com a psicopedagoga.

Pel que fa a les competències del psicopedagog/a, les destreses que he hagut de desplegar per a intervenir psicopedagògicament amb els agents de la Policia local són de tipus tècnic, metodològic, participatives i personals. En quant a les competències tècniques, he ofert als agents coneixements específics sobre qüestions curriculars, de metodologia i pedagògiques. En el cas de les competències metodològiques, he posat en pràctica les capacitats de buscar, seleccionar i processar informació rellevant, les capacitats d'observació, reflexió i anàlisi, així com la capacitat de disseny de programes. Pel que fa a les competències participatives, he desenvolupat les habilitats de lideratge i treball en equip, la capacitat de col·laboració amb professionals de diferents àmbits (els policies mateixos, el psicopedagog de l'IES de Montmeló i els tutors de cinquè de Primària del CEIP Sant Jordi de la mateixa localitat), la capacitat de

fomentar l'autodeterminació dels assessorats i el domini de les relacions socials. I en quant a les competències personals, he fet ús de la capacitat de coordinació, la capacitat de negociació i presa de decisions, la capacitat per a guiar i impulsar processos de canvi, la capacitat per a motivar altres persones, la capacitat per a aprendre a aprendre, la capacitat d'intervenció social i educativa, així com les actituds d'empatia, tolerància, respecte vers la singularitat de cada subjecte i disposició vers el treball i la responsabilitat.

4. DESCRIPCIÓ DE L'ÀMBIT D'INTERVENCIÓ.

4.1. La localitat: Montmeló.

La intervenció té lloc a Montmeló, un municipi de quasi 9.000 habitants, situat a la zona més industrialitzada del Vallés Oriental. La població que configura actualment Montmeló ve determinada per l'augment vertiginós d'aquesta (un 320%) que es donà entre els anys 60 i 70, arrel de la industrialització. Així, Montmeló va passar de ser un petit poble agrícola amb una població majoritàriament autòctona, a ser una població caracteritzada per la immigració, amb habitants procedents d'Extremadura i Andalusia principalment.

En els últims anys novament s'ha produït un important augment de la població. La majoria de nou vinguts són immigrants d'origen sud-americà i magribí, concentrant-se aquests últims en zones concretes del poble i mantenint la seva llengua i tradicions. Hi ha també, però, un nombre destacable de nous habitants provinents de Barcelona que venen a viure a Montmeló fugint de la ciutat, i buscant una millor qualitat de vida. Aquests, en general, es concentren en les zones residencials de nova construcció situades a la perifèria del poble.

D'ençà *el boom* migratori dels anys 60 i 70, el castellà es manté com a única llengua de comunicació del poble, tot i que el català, en general, s'entén.

Pel que fa a l'ocupació de la població, aquesta treballa majoritàriament en el sector secundari. No en va i com he dit abans, Montmeló acull grans nuclis d'indústria en els nombrosos polígons que envolten el poble. Aquest fet, sens dubte, té molt a veure amb que la majoria de la població que configura aquesta localitat estigui en edat activa, concretament entre els 20 i els 40 anys.

Pel que fa als equipaments educatius, a Montmeló hi ha una escola bressol municipal, dues escoles públiques d'Infantil i Primària, el CEIP Sant Jordi i el Pau Casals, i un institut d'ensenyament secundari, l'IES Montmeló. A destacar que l'escola Sant Jordi, la més antiga del poble i on exerceixo de mestra des de fa 6 anys, va consolidar recentment la doble línia a causa d'aquesta última onada migratòria de la que parlava anteriorment. D'aquesta forma, fa un parell d'anys se li va concedir un pla de reforma i ampliació, i actualment està en obres. El CEIP Sant Jordi és l'escola que acull la major part de la població immigrada, i on la Policia local intervindrà segons la programació que hem elaborat en els últims mesos, en el marc del meu pràcticum. Fins l'any 1996 també hi havia un centre privat, l'escola Santa Maria.

Altres equipaments urbans destacables són: la Biblioteca municipal, el Casal d'avis, el CAP, el Centre cultural «La Torreta» i el Pavelló polisportiu. En les immediacions del poble també es troba el conegut Circuit de Catalunya.

4.2. La Policia local de Montmeló.

4.2.1. El departament d'educació viària i mobilitat segura de la Policia local de Montmeló.

Actualment el departament d'educació viària està format per tres agents: en Rafael Picazo, la Catalina Egea i en Diego Aparicio, el seu coordinador.

En Diego Aparicio i la Catalina Egea són policies des de 1999 i 1998 respectivament, mentre que en Rafael ho és des de 1990. La Catalina Egea i en Diego Aparicio treballen a la Policia local de Montmeló des de que són policies. En canvi, en Rafael Picazo treballa a aquesta població des de fa dos anys i mig. Aquest últim agent sempre ha treballat en l'àmbit de l'ordre públic, mentre que en Diego Aparicio i la Catalina Egea no. En Diego Aparicio, anteriorment havia treballat a l'empresa privada i a diferents departaments municipals de l'Ajuntament de Montmeló. La Catalina Egea, per la seva banda, havia treballat de monitora a Montmeló i havia tingut diverses feines temporals, alhora que estudiava i acabava la carrera de psicologia.

Del tema de l'educació viària s'ocupen des de fa relativament poc. A en Diego Aparicio i la Catalina Egea els ho proposen l'any 2000 des de la Policia local de Montmeló, i accepten perquè ho troben interessant i perquè els agrada treballar amb nens i joves. En Rafael Picazo comença amb l'educació viària l'any passat d'una forma força casual: estant la Catalina Egea amb una llicència per maternitat, es necessitava algú que ajudés a en Diego Aparicio amb les sessions d'educació viària a les escoles de Primària, i ell es presenta voluntari. Aquell mateix any en Diego Aparicio i en Rafael Picazo es formen com a monitors de mobilitat segura (nivell I) a l'Escola de Policia de Catalunya (Mollet).

En general, els tres agents estan satisfets amb les seves experiències al departament d'educació viària d'aquesta població. Estan convençuts de que les seves intervencions poden contribuir a una millora de la seguretat dels nens/es i joves de Montmeló, així com a una millora del seu civisme. Personalment, les seves classes d'educació viària i mobilitat segura als centres de Primària al poble els han aportat un sentiment de major realització com a persones, i una visió distinta i més rica dels problemes de seguretat viària d'infants i jovent.

Tots els agents consideren que la seva formació és molt important en quant a que els permeten actuacions educatives de millor qualitat en les institucions en les que hi

intervenien, i esperen que, des de la Policia, se'ls concedeixi el temps per a continuar-se formant. A en Rafael Picazo li agradaria fer el nivell II en monitor d'educació viària a l'escola de Policia de Catalunya, i a la Catalina Egea poder fer el nivell I.

La dedicació compartida a l'educació viària i a la resta de tasques pròpies d'un policia, és la que consideren el major dels problemes que tenen al departament. En general, disposen de poc temps tant per a formar-se, com per preparar les seves intervencions als centres de Primària de Montmeló. D'aquesta forma, fins ara no han pogut portar a terme el que són les seves principals inquietuds: optimitzar les seves classes d'educació viària i mobilitat segura als centres d'educació Primària, i ampliar les seves intervencions a altres institucions, com ara l'IES, el Casal d'avis i les AMPA's del CEIP Sant Jordi i el Pau Casals. Unes inquietuds entorn de les quals s'emmarca la demanda d'intervenció d'aquest projecte de pràcticum de psicopedagogia. Altres problemes que tenen al departament són la falta d'espai per a reunir-se i treballar, la falta de recursos econòmics i una implicació poc profunda de l'Ajuntament de Montmeló amb el tema de l'educació viària.

4.2.2. Les primeres intervencions i el naixement del departament d'educació viària.

La Policia local de Montmeló intervingué per primer cop en un centre educatiu el curs 86/87 quan l'escola privada Santa Maria els demanà de fer una xerrada sobre l'ofici dels policies en el marc de la setmana cultural del centre. La xerrada la va fer l'agent García, l'actual Cap, però no es va tractar cap tema d'educació viària. A l'any següent, i en el mateix context, l'escola Santa Maria els tornà a demanar d'intervenir. En aquella ocasió, a l'agent García se li acudí abordar continguts d'educació viària en la xerrada, enlloc de tornar a parlar de l'ofici dels policies. La proposta va tenir molt bona acollida, i al curs següent, l'agent García intervingué de nou a l'escola Santa Maria per impartir educació viària. A més a més, i aquell mateix any, la Policia va fer extensible la seva oferta formativa a les altres dues escoles de la localitat: el CEIP Sant Jordi, centre on treballa, i el Pau Casals. Des de llavors, i de forma quasi ininterrompuda, els agents de la Policia local de Montmeló venen intervenint a les escoles del municipi. L'únic curs que no es va fer educació viària a les escoles va ser el curs 96/97 per problemes de personal.

En aquells moments d'inici l'educació viària consistia en una xerrada de dues hores aproximadament i, alguna vegada, en l'organització d'un circuit de *cars* al pati de les escoles o a un dels parcs del poble. Qui s'encarregava bàsicament de l'organització de l'educació viària i de la intervenció als centres era el mateix agent García. El 1995, però, hi hagué dos agents més que s'interessaren pel tema de l'educació viària, naixent, així, el departament de l'educació viària de la Policia local de Montmeló. Des

de llavors, a més, que la xerrada de dues hores es convertí en una intervenció de tota una tarda al llarg d'una setmana, i que començaren a intervenir dos agents a les escoles, i no només un. Fou també llavors quan l'Ajuntament de Montmeló reconegué als policies aquest tipus d'actuacions a les escoles i les va fer seves. Tot i que en aquells moments, el departament d'educació viària inicià contactes amb altres departaments d'educació viària d'altres localitats per a intercanviar informació sobre les seves actuacions a les escoles, les intervencions als centres no deixaven de ser poc planificades i organitzades sota el criteri de la bona voluntat. No és fins l'any 2000, quan entren al departament els actuals integrants d'aquest, en Diego Aparicio, la Catalina Egea i en Rafael Picazo, que els agents no es formen en educació viària i comencen més o menys a dissenyar les seves intervencions tenint en compte les orientacions del Servei català del trànsit.

5. INTERVENCIÓ.

5.1. Introducció.

En aquest apartat es descriu tot el procés que s'ha dut a terme durant el projecte d'intervenció psicopedagògica, des del plantejament dels seus objectius, les seves dimensions i la seva estructura, fins a una anàlisi acurada de les diferents fases que l'han conformat i una detallada presentació dels resultats obtinguts.

5.2. Proposta metodològica.

5.2.1. Objectius.

D'acord amb la meua idea del projecte i les demandes que els agents de la Policia local de Montmeló em van fer, després de la fase de reformulació de la demanda, els objectius del meu pràcticum eren els que detallo a continuació:

Objectius:

1. Col·laborar amb els agents de la Policia local de Montmeló en la tasca d'optimitzar les sessions d'educació viària i mobilitat segura a Primària que ja es porten a terme en aquesta localitat.
2. Proporcionar als agents les eines educatives necessàries per a que les seves intervencions siguin més ajustades a les característiques i necessitats dels alumnes de Primària (diferents tècniques metodològiques, dinàmiques de grup...).
3. Proporcionar als agents les eines necessàries per a que puguin avaluar els diferents materials que, des del Servei català de trànsit els arriben, amb propietat.
4. Facilitar als agents el coneixement dels objectius que ha de tenir l'educació viària en el context del *Curriculum* de Primària per tal de que les seves sessions s'ajustin més al treball que des d'aquest marc es proposa.
5. Facilitar als agents el contacte i la coordinació amb els centres educatius de Montmeló, per tal de que les seves actuacions no es quedin en intervencions puntals i descontextualitzades, és a dir, sense connexió amb els projectes curriculars concrets d'aquestes institucions.
6. Confegir conjuntament amb els agents els materials que es considerin necessaris i adequats, d'acord amb les característiques dels alumnes i amb les característiques viàries del poble de Montmeló.
7. A proposta dels agents, col·laborar amb ells en el projecte de dissenyar intervencions d'educació viària en altres institucions (IES, AMPA's, Casal d'avis,...) on, ara per ara, no intervenen.
8. Participar amb els agents en la tasca de cercar nous contextos de col·laboració amb l'objectiu últim d'optimitzar les seves sessions d'educació viària: altres institucions i entitats del poble, altres departaments d'educació viària d'altres localitats, escola de conducció del Circuit de Catalunya, RACC...

5.3. Disseny metodològic i temporalització.

5.3.1. Subjectes del projecte, nivell de la pràctica educativa i dimensions d'anàlisi.

Els subjectes del projecte han estat, tant els agents de la Policia local de Montmeló, que han rebut un assessorament psicopedagògic amb l'objectiu últim d'afavorir la seva progressiva autonomia a l'hora de dissenyar actuacions educatives, com els escolars de Primària i Secundària que rebran les sessions d'educació viària que imparteixin els primers. Per tant, el projecte s'ha emmarcat tant en l'àmbit de l'educació no formal i formal i, dins d'aquesta última, en el treball que sobre l'eix transversal d'educació viària faran els agents als centres d'ensenyament obligatori de la localitat.

Les dimensions que s'han tingut en compte per tal de conèixer, analitzar, canviar, valorar i/o millorar la situació objecte de la intervenció assessora han estat, sens dubte, la formació i concepció dels agents de la Policia local en quant al tema de l'educació viària i mobilitat segura, les seves expectatives, motivacions i interessos, les actuacions educatives que els agents venien fent fins el moment en els centres de Primària del municipi, el *Currículum de Primària* (1990) i la *Guia d'educació per a la mobilitat segura* del Servei català del trànsit (2004), la col·laboració en el projecte dels responsables o mestres dels centres que rebran les sessions que impartiran els agents, la col·laboració en el projecte d'altres institucions (com ara amb el Parc mòbil de Mollet) i els coneixements previs dels i les alumnes en quant al tema o experiències vitals rellevants que, en aquest sentit, hagin pogut tenir.

5.3.2. Fases del pla, instruments per a la recollida d'informació i tasques i activitats presencials.

A continuació, presento una taula on es detalla l'estructura del projecte i on s'assenyalen les fases que ha tingut aquest, amb els seus corresponents objectius, els instruments necessaris, les activitats presencials i la temporalització. En quant a la temporalització, destacar que l'assessorament ha consistit d'un treball presencial i d'un no presencial, temps durant el qual jo he anat treballant des de casa, sempre en contacte amb els agents via e-mail.

Estructura del projecte:

FASE	OBJECTIU FASE	INSTRUMENTS	ACTIVITAT PRESENCIAL	DATA
PLANIFICACIÓ.	1. Pactar la meua intervenció amb el departament d'educació viària de la Policia local de Montmeló.	Trucades telefòniques. Reunió informal.	- Una trucada de primer contacte. - Una reunió informal amb l'agent Rafael Picazo, membre del departament d'educació viària. - Una trucada amb el Cap de la Policia local de Montmeló.	- 28/12/04. - 10/1/05. - 14/1/05.
	2. Acordar una primera trobada amb el coordinador d'educació viària, l'agent Diego Aparicio.	Trucada telefònica.	- Una trucada amb l'agent Diego Aparicio, coordinador del departament d'educació viària i Caporal de la Policia local de Montmeló.	- 17/1/05.
	3. Negociar, a grans trets, els objectius del projecte.	Reunió formal.	- Una reunió formal amb l'agent Diego Aparicio.	- 24/1/05.
DIAGNÒSTIC DE LA SITUACIÓ.	1. Presentar la idea del meu projecte als agents.	Reunió formal.	- Reunió formal amb els agents Diego Aparicio, Catalina Egea i Rafael Picazo, integrants del departament d'educació viària de la Policia local de Montmeló.	- 14/2/05.
	2. Recollir la demanda i la proposta dels agents.	Reunió formal.	- Reunió formal amb els agents Diego Aparicio, Catalina Egea i Rafael Picazo.	- 14/2/05.
	3. Detectar les necessitats formatives que presenten els agents sobre el tema plantejat.	Reunió formal.	- Reunió formal amb els agents Diego Aparicio, Catalina Egea i Rafael Picazo.	- 14/2/05.
	4. Analitzar el que, en educació viària, han fet fins ara els agents (sobretot a partir de la seva memòria anual).	Anàlisi documental.	- Lectura de la memòria anual d'educació viària, elaborada pels integrants del departament d'educació viària de la Policia local de Montmeló.	- 16/2-13/3/05.
	5. Conèixer l'opinió d'alguns docents de l'escola on treballa sobre les sessions d'educació viària que en cursos anteriors van portar a terme els agents de la Policia local de Montmeló.	Reunió informal. Anàlisi documental.	- Reunió informal amb l'actual tutora de sisè A del CEIP Sant Jordi de Montmeló. - Lectura de la valoració que, sobre les sessions d'educació viària, van fer els tutors de cinquè del curs passat.	- 10/3/05. - 10/3/05.
	1. Prendre uns primers acords en quant a l'actuació a desenvolupar.	Reunió formal.	- Reunió formal amb els agents Catalina Egea i Rafael Picazo.	- 23/2/05*.

ESTABLIMENT D'UNS PRIMERS ACORDS.	2. Acordar una dinàmica de treball.	Reunió formal.	- Reunió formal amb els agents Catalina Egea i Rafael Picazo.	- 23/2/05*.
	3. Intervenir segons els primers acords.	Reunions formals. Treball a casa no presencial. E-mails. Qüestionari.	- Reunió formal de primera presa de contacte amb l'IES de Montmeló (psicopedagog del centre + Catalina Egea + jo mateixa), per estudiar la possibilitat de fer algun tipus d'actuació. - Treball no presencial a casa per acabar de confeccionar un qüestionari per als alumnes de cinquè de Primària per tal de detectar els seus coneixements previs sobre educació viària i mobilitat segura, així com els seus interessos i les seves necessitats. - Intervenció amb els alumnes de cinquè del CEIP Sant Jordi de Montmeló per passar-los el qüestionari de coneixements previs.	- 23/2/05*. - 24/2-10/3/05. - 14/3/05.
REFORMULACIÓ DE LA DEMANDA.	1. Presentar als agents el meu diagnòstic de la situació després d'analitzar tota la informació recollida fins el moment.	Reunió formal de treball.	- Reunió formal de treball amb els agents Catalina Egea i Rafael Picazo.	- 16/3/05.
	2. Reformular conjuntament els objectius del projecte, en base al diagnòstic i la informació recollida.	Reunió formal de treball.	- Reunió formal de treball amb els agents Catalina Egea i Rafael Picazo.	- 16/3/05 i al llarg de llarg de l'assessorament.
	3. Conèixer quines són les expectatives dels agents com a assessorats en quant a la meva actuació.	Reunió formal de treball.	- Reunió formal de treball amb els agents Catalina Egea i Rafael Picazo.	- 16/3/05 i al llarg de llarg de l'assessorament.
	4. Plantejar als agents quin serà el meu rol com a psicopedagoga.	Reunió formal de treball.	- Reunió formal de treball amb els agents Catalina Egea i Rafael Picazo.	- 16/3/05 i al llarg de llarg de l'assessorament.
ELABORACIÓ D'UN PLA D'ACTUACIÓ.	1. Elaborar un pla d'actuació d'acord amb els objectius generals plantejats.	Reunió formal de treball.	- Reunió formal de treball amb els agents Catalina Egea i Rafael Picazo.	- 16/3/05 i 5/4/05 i 29/4.
	1. Revisar i modificar les sessions d'educació viària i mobilitat segura que els agents venien fent als centres de Primària	Reunions formals. Treball no	- Reunions formals de treball amb els agents Catalina Egea i Rafael Picazo. - Treball a casa sobre allò acordat amb els	- 16/3/05, 5/4/05* i 29/4/05. - 19/3-31/3/05 i

INTERVENCIÓ.	<p>des de l'any 2000, amb l'objectiu d'optimitzar-les.</p> <p>1.1. Assessorar als agents respecte a qüestions curriculars, pedagògiques i metodològiques.</p> <p>1.2. Dissenyar i preparar, conjuntament amb els agents, els materials que es considerin necessaris.</p> <p>1.3. Fer arribar la programació d'educació viària i mobilitat segura als mestres de cinquè del CEIP Sant Jordi de Montmeló per a que la valorin.</p> <p>1.4. Reunir-nos amb els mestres de cinquè del CEIP Sant Jordi per tal de que ens facin la valoració de la programació, acordar les dates de la intervenció, així com diferents aspectes respecte a aquesta.</p> <p>1.5. Per part dels agents, intervenir a les classes de cinquè del CEIP Sant Jordi, d'acord amb la programació que hem elaborat.</p>	<p>presencial. E-mails.</p>	<p>agents.</p> <p>- Coordinacions amb els agents via e-mail.</p> <p>- Tramesa de la programació d'educació viària i mobilitat segura de Primària als tutors de cinquè del CEIP Sant Jordi via e-mail.</p> <p>- Reunió amb els tutors de cinquè del CEIP Sant Jordi de Montmeló.</p> <p>- Intervenció, per part dels agents, a la classe de cinquè A del CEIP Sant Jordi, d'acord amb la programació que hem elaborat.</p> <p>- Intervenció, per part dels agents, a la classe de cinquè B del CEIP Sant Jordi, d'acord amb la programació que hem elaborat.</p>	<p>6/4-21/4/05. - 19/3-31/3/05 i 6/4-21/4/05.</p> <p>- 23/4/05.</p> <p>- 12/5/05.</p> <p>- 23/5-27/5/05.</p> <p>- 30/5-3/6/05.</p>
	<p>2. Dissenyar amb els agents unes sessions d'educació viària i mobilitat segura per a l'IES de Montmeló, centre on mai han intervingut.</p> <p>2.1. Assessorar als agents respecte a qüestions pedagògiques i metodològiques.</p> <p>2.2. Dissenyar i preparar, conjuntament amb els agents, els materials que es considerin necessaris.</p> <p>2.3. Fer arribar la programació d'educació viària i mobilitat segura al psicopedagog de l'IES per a que la valori i la faci arribar als professors de 3r d'ESO.</p>	<p>Reunions formals. Treball no presencial. E-mails.</p>	<p>- Reunions formals de treball amb els agents Catalina Egea i Rafael Picazo.</p> <p>- Treball a casa sobre allò acordat amb els agents.</p> <p>- Coordinacions amb els agents via e-mail.</p> <p>- Tramesa de la programació d'educació viària i mobilitat segura de Secundària al psicopedagog de l'IES.</p>	<p>-29/4/05, 6/5/05* i 12/5/05. - 30/4-3/5/05 i 16/5-18/5/05. - 30/4-3/5/05 i 16/5-18/5/05.</p> <p>-20/5/05.</p>

	2.4. Reunir-nos amb els professors de 3r d'ESO per tal de que ens facin la valoració de la programació, acordar les dates de la intervenció, així com diferents aspectes respecte a aquesta.		- Reunió formal amb el psicopedagog de l'IES i els tutors de 3r d'ESO.	- (?) Encara no hi ha resposta de l'IES).
	3. Fer una primera reflexió entorn com es podrien plantejar sessions d'educació viària als AMPA's de les escoles de Primària i al Casal d'avis.	Reunió formal.	- Reunió formal de treball amb els agents Catalina Egea i Rafael Picazo.	- 12/5/05.
AVALUACIÓ.	1. Avaluar el procés seguit a partir de l'anàlisi i la interpretació dels resultats.	Reunió formal. Qüestionaris.	- Reunió formal amb els agents Catalina Egea i Rafael Picazo per fer una primera avaluació del procés seguit. - Lliurament de qüestionaris de valoració de les sessions d'educació viària tant als alumnes de cinquè A i B, com als seus tutors. - Reunió formal amb els agents per fer l'avaluació final del procés seguit.	- 27/5/05*. - durant juny 2005. - durant juny 2005.
PROSPECTIVA.	1. Plantejar les necessitats sorgides a través del desenvolupament del projecte i com se les pot donar resposta.	Reunió formal.	- Reunió formal amb els agents Catalina Egea i Rafael Picazo.	- 27/5/05*.
	2. Donar als agents unes últimes orientacions.	Reunió formal.	- Reunió formal amb els agents Catalina Egea i Rafael Picazo.	- 27/5/05*.

* En Rafael Picazo no assisteix a la reunió.

5.4. Desenvolupament del projecte.

5.4.1. Introducció.

A continuació es presenta una anàlisi de les diferents fases que han conformat el projecte, a saber, planificació, diagnòstic de la situació, establiment d'uns primers acords, reformulació de la demanda, elaboració d'un pla d'actuació, intervenció en el pla segons l'acordat, avaluació de la intervenció i prospectiva de la intervenció. Com es veurà, en aquest projecte les fases no sempre se succeeixen en el temps, sinó que algunes fases, com les de reformulació de la demanda i d'elaboració d'un pla d'actuació transcorren paral·leles a la mateixa fase d'intervenció en el pla segons l'acordat. De manera que en aquest projecte les diferents fases no sempre són fases distintes en el temps. Això és pot veure perfectament en l'estructura del projecte que he presentat en l'apartat anterior en forma de taula.

5.4.2. Fase: Planificació.

A finals de desembre, tot recordant que els meus companys de Cicle superior de l'escola Sant Jordi m'havien explicat que els policies locals impartien unes classes d'educació viària que no resultaven tot l'aprofitable possibles per diferents motius, truco a la comissaria de la Policia local i m'ofereixo per a fer les pràctiques allà. Com que en aquells moments no es troba cap dels tres agents integrants del departament d'educació viària, a saber, en Diego Aparicio, el coordinador, la Catalina Egea i en Rafael Picazo, quedem en que se'ls informarà pel que fa a la meva proposta i que es posaran en contacte amb mi després de les vacances de Nadal. D'ença, i fins ben bé el final del pràcticum, que cerco bibliografia sobre el tema i em documento. A principis de gener, un dels agents, en Rafael Picazo, s'acosta a l'escola Sant Jordi de Montmeló, centre on, com ja he dit, treballa de mestra, i em comenta que els agradaria molt que fes el pràcticum amb ells. Ja en aquella trobada informal en Rafael Picazo m'explica que, des del departament d'educació viària, hi ha molt bona voluntat i moltes ganes de treballar, però que no poden fer gaire cosa per un problema de dedicació compartida amb altres tasques pròpies dels policies locals, problema que, a més, es veu agreujat pels torns de treball. Els torns de treball canvien mensualment i, a més, els integrants del departament d'educació viària no sempre coincideixen en el mateix torn, fet que els dificulta molt la feina. Si bé en aquells moments em preocupa aquesta problemàtica de temps i de torns, l'actitud de molt bona disposició de l'agent em fa pensar en que, d'alguna manera, ja sortejarem aquests problemes i trobarem una dinàmica de treball que ens vagi bé a tots/es. Aquesta sensació, se'm confirma

després dels contactes telefònics que tinc tant amb el Cap de la Policia local, el Sr. García i en Diego Aparicio, coordinador del departament d'educació viària, per acabar de pactar oficialment el meu pràcticum. Però sobretot, després de la primera reunió amb en Diego Aparicio, que em fa saber que el Cap s'ha compromès a deixar-los treballar amb mi a raó d'un parell d'hores setmanals, sempre que es prevegi amb una o dues setmanes d'antelació i que, a nivell de personal, sigui possible. Així, aquesta preocupació desapareix en aquell llavors, però torna a aparèixer al llarg de la intervenció quan ens trobem amb alguns problemes per trobar-nos. En aquella reunió, i quan negociem, a grans trets, els objectius del projecte, sorgeix també un dels problemes que ha estat present al llarg de tota la intervenció, i que finalment resollem força bé: els agents em fan una demanda massa àmplia. Als objectius inicials que jo proposo, en Diego García proposa d'afegir-ne més: el d'ajudar-los a valorar els materials enviats pel Servei català del trànsit que ja tenen i els de preparar intervencions educatives per a Secundària, AMPA's de Primària i Casal d'avis. En aquell moment aconseguixo reconduir-ho i no acceptar tots aquests nous objectius, faig, però una concessió i incorporo als objectius inicials el d'ajudar-los a valorar els materials de que ja disposen i que els envia Trànsit. Així, en aquells moments els objectius són:

1. Col·laborar amb la Policia local de Montmeló en la tasca d'optimitzar les sessions d'educació viària a Primària que ja es porten a terme en aquesta localitat.
2. Proporcionar-los les eines educatives necessàries per a que les seves intervencions siguin més ajustades a les característiques i necessitats dels alumnes de Primària (diferents tècniques metodològiques, dinàmiques de grup...).
3. Confegir conjuntament amb ells els materials que es considerin necessaris i adequats, d'acord amb les característiques dels alumnes i amb les característiques viàries del poble de Montmeló.
4. Proporcionar als agents les eines necessàries per a que puguin avaluar els diferents materials que, des del Servei català de trànsit, els arriben, amb propietat.

5.4.3. Fase: Diagnòstic de la situació.

A la primera reunió que fem amb tot el departament d'educació viària (14/2/05), és a dir amb en Diego Aparicio, la Catalina Egea i en Rafael Aparicio, presento la idea del meu projecte als agents. A tots ells els sembla bé, però, tornen a insistir en el molt que els interessaria poder dissenyar, amb la meva ajuda, sessions d'educació viària i mobilitat segura per a Secundària, els AMPA's de Primària i el Casal d'avis. A més, en Diego Aparicio, el coordinador, també parla d'intentar cercar nous contextos de

col·laboració amb altres institucions i entitats del poble. Tot i que aconsegueixo posposar la decisió fins que hagi pogut fer un bon anàlisi de la situació, començo a tenir clar que el procés de reformulació de la demanda no serà fàcil. Un cop recollida la demanda i la proposta dels agents, els demano la memòria anual d'educació viària i mobilitat segura que han elaborat, doncs em sembla que serà una font privilegiada d'informació per a fer-me una idea ajustada sobre quin tipus d'intervencions venien portant a terme aquests agents a les escoles de Primària de la localitat i sota quins criteris. Posteriorment tinc l'oportunitat de parlar amb una mestra de sisè que el curs passat va presenciar les sessions d'educació viària dels agents, així com accés al full de valoració que els tutors de sisè del curs anterior van fer en relació amb aquestes sessions. Tant la mestra com el full de valoració posen especialment de relleu el fet de que els agents no controlen els alumnes i que les classes són un aldarull. A mitjans del mes de març, ja he fet una lectura i una anàlisi de la memòria i tinc força clar el diagnòstic de la situació, un diagnòstic que els presento en el moment de reformular la demanda i que em reafirma en la idea de que cal fer una selecció entre els objectius.

5.4.4. Fase: Establiment d'uns primers acords.

Paral·lelament a l'anàlisi documental de la memòria d'educació viària que em passen els agents, comencem a prendre uns primers acords. En aquesta fase treballa bàsicament amb l'agent Catalina Egea, doncs comencen a sorgir els primers problemes per a trobar-nos en temps de servei pels agents. Els primers acords que prenem es refereixen a les primeres actuacions a desenvolupar i a la dinàmica de treball que seguirem. Pel que fa als primers acords, i donat el gran interès que els agents tenen d'intervenir a l'IES del municipi, decidim de fer una primera reunió de presa de contacte amb el psicopedagog d'aquest centre per tal de saber si estarien conformes amb que els policies realitzessin unes sessions d'educació viària o no, i jo em comprometo a assistir-hi. A més, també comencem a establir els acords inicials en quant a les sessions d'educació viària per a Primària.

Aquests acords són:

- a) Cal establir uns objectius i uns continguts a treballar en la programació (fins el moment els agents no ho feien, tal i com vaig poder observar a partir de la lectura i l'anàlisi de la memòria d'educació viària i mobilitat segura).
- b) Aquests objectius i continguts no només han de tenir en compte el que es proposa des del Servei català del trànsit sinó també allò que es diu en *L'educació viària. Orientacions per al desplegament del Currículum* (1993).

c) Serà necessari partir dels coneixements previs dels alumnes. Això requerirà que esbrinem el que han treballat els i les alumnes en relació amb l'educació viària fins el moment tot mirant-nos els llibres de medi, i que elaborem un qüestionari per a detectar, d'allò que han treballat, què és el que realment saben.

d) La programació que elaborem en el marc del meu pràcticum, aquest curs només s'aplicarà amb l'escola Sant Jordi, centre on jo treballa.

D'aquesta forma, i amb *L'educació viària. Orientacions per al desplegament del Currículum* (1993) i la *Guia d'educació per a la mobilitat segura* (2004) del Servei català de trànsit en mà, comencem a negociar, a grans trets, els objectius de la programació i, també a grans trets, comencem a dissenyar un qüestionari per a detectar els coneixements previs dels i les alumnes de cinquè. Per la meua part, em comprometo a fer una anàlisi dels llibres de medi que s'utilitzen a l'escola i a informar-me sobre allò que ja han treballat.

Pel que fa als primers acords en quant a la dinàmica de treball, quedem en que:

a) Ens comunicarem via e-mail i telèfon per coordinar-nos respecte el treball i per programar reunions, quan considerem oportú fer-les.

b) En les reunions acordarem col·lectivament les diferents actuacions d'educació viària i mobilitat segura a realitzar en les diferents institucions, i que jo m'encarregaré de desenvolupar amb més detall i per escrit a casa, en forma de programacions. Els materials d'elaboració pròpia a utilitzar en aquestes sessions també els acordarem conjuntament i els confeccionaré jo a casa.

c) Quan algun dels agents no pugui venir a les reunions, els altres agents s'encarregaran d'informar-lo respecte al que hem fet i acordat.

En aquesta fase els objectius s'assoleixen sense cap problema i la Catalina Egea i jo ràpidament prenem uns acords inicials. El cert és que amb aquesta agent, psicòloga de formació, m'hi entenc molt bé i que, fins i tot, treballant amb ella puc utilitzar termes com constructivisme, coneixements previs, eixos transversals, objectius, continguts, sense dubtar que m'ha entès. Això amb els altres dos agents no ho puc fer. Fins el moment jo sempre havia treballat en el marc escolar i no m'havia adonat de que treballar amb altres professionals suposa, entre d'altres, deixar de compartir un argot professional. De forma que es fa necessari cercar un nou argot interprofessional comú que asseguri la bona entesa i la bona comunicació.

5.4.5. Fase: Reformulació de la demanda.

En aquesta fase, presento als agents el diagnòstic de la situació en base a tota la informació que he anat recollint i analitzant fins el moment, amb la intenció de procedir a la reformulació de la demanda. Aquest diagnòstic es resumeix bàsicament en els següents punts:

a) La memòria de les activitats que van fer el curs passat està molt bé. Ara bé, parteixen de la base de que els nens/es no saben res d'educació viària i mobilitat segura, el que no és cert. En aquest context, els presento fotocòpies d'alguns temes de socials de Cicle mitjà en el que es tracten alguns continguts d'educació viària (sobretot senyals verticals, horitzontals i lluminoses) i que els actuals alumnes de cinquè han treballat. També els presento un resum de les conclusions a les que s'hi arriba a partir de l'anàlisi dels qüestionaris de coneixements previs que vaig passar als alumnes de cinquè (veure annex I). D'entre elles, que els alumnes tenen un molt bon coneixement dels diferents senyals de trànsit i de les conductes segures i insegures, però que, en general, ells mateixos confessen que no les apliquen quan actuen. No coneixen, en general, com han de circular en bicicleta i els senyals relacionats amb la conducció de la bicicleta. Així que els proposo tenir en compte tot això a l'hora de dissenyar les sessions i donar més èmfasi al tema de la bicicleta que al dels senyals. També els suggereixo oferir als alumnes situacions on puguin aplicar els coneixements que tenen sobre les conductes segures i insegures.

b) La memòria de les activitats que van fer el curs passat està molt bé, però gairebé sempre es treballa al voltant de les mateixes tasques: projecció de vídeo o diapositives, *role playing* i debat. Els comento que sobretot el *role playing* i el debat són unes tècniques molt bones per a modificar conductes, però que no poden ser les úniques. Igualment es treballa sempre amb un control total de l'activitat per part dels policies, en gran grup i de forma bàsicament oral, sense utilitzar cap altre material que el vídeo i les diapositives. Així que els explico, que a la programació hem d'incloure nou tipus de tasques, on en alguna d'elles es faci un traspàs del control de l'activitat als alumnes, nous materials i agrupacions de treball distintes, donat que hi ha alumnes molt diversos i amb unes habilitats i competències molt distintes.

c) En les seves programacions no inclouen ni els objectius, ni els continguts a treballar. I els faig observar que és bo fer-ho, sobretot per la reflexió que, amb aquest motiu, es fa sobre el per què, el què, el com i el quan del procés instruccional. Una reflexió que, sens dubte, repercuteix positivament en la qualitat de la intervenció educativa.

En base a aquest diagnòstic, faig saber als agents que als objectius inicials necessàriament s'haurien d'afegir els següents:

5. Facilitar als agents el coneixement dels objectius que ha de tenir l'educació viària en el context del *Currículum de Primària* (1992) per tal de que les seves sessions s'ajustin més al treball que des d'aquest marc es proposa.

6. Facilitar als agents el contacte i la coordinació amb els centres educatius de Montmeló, per tal de que les seves actuacions no es quedin en intervencions puntuals i descontextualitzades, és a dir, sense connexió amb els projectes curriculars concrets d'aquestes institucions.

De forma que explico als agents que potser que reduïm objectius i centrem l'assessorament a Primària, que amb això ja tenim prou feina. Els agents, però, insisteixen en mantenir tots els objectius, incloent-hi els de dissenyar intervencions per als AMPA's de Primària, el Casal d'avis i sobretot, i després de que sembla ser que estarien interessats en que els policies intervinguessin, per a l'IES. En aquell moment, em sembla que no és bo insistir i, prenent com a base el que s'exposa en el meu avantprojecte, els animo a que parlem del tema de les seves expectatives com a assessorats en quant a la meua actuació i el meu rol com a psicopedagoga, però sense gaire èxit tampoc. Els agents volen començar a treballar ja sobre les sessions per a Primària i així m'ho fan saber.

En definitiva, en aquesta fase els objectius de reformular la demanda i de compartir amb ells el tema de les seves expectatives com a assessorats i el meu paper com a psicopedagoga no s'assoleixen. D'aquesta forma, prenc la decisió d'intentar anar reformulant els objectius de la demanda sobre la marxa i d'anar treballant el tema de les seves expectatives com a assessorats i el meu paper com a psicopedagoga també sobre la marxa. Em fa l'efecte de que els problemes que he tingut en aquesta fase no són deguts a una falta d'actitud de col·laboració, sinó, per una banda, a que no es fan a la idea de tot el treball que suposen els objectius que ens hem proposat, a una gran pressa per a dissenyar sessions, i a una falta de tradició de treballar amb una metodologia crítica i reflexiva i de col·laboració en equip.

5.4.6. Elaboració d'un pla d'actuació.

Així com la fase de reformulació de la demanda no es produeix d'un cop a l'inici de l'assessorament, pels problemes sorgits i que tot just acabo de relatar, sinó que es fa al llarg d'aquest, així també succeeix amb la fase d'elaboració d'un pla d'actuació. En aquest cas, però, els motius són diferents. El problema de la dedicació compartida amb d'altres tasques pròpies dels policies locals i els canvis de torn fan que no

puguem fer plans d'actuació gaire concrets, doncs els agents van negociant amb el Cap de Policia el temps i els dies que se'ls deixarà per a treballar en el tema de l'educació viària sobre la marxa, amb unes dues setmanes/un mes d'antelació.

D'aquesta manera, la fase d'elaboració d'un pla de treball es concentra bàsicament en tres moments diferents de l'assessorament:

- En la reunió del 16/3, i a l'inici de l'assessorament, en que fem un planning força general del que queda del mes de març i començaments d'abril. En el que queda del mes de març, i donat que hi ha les vacances de setmana santa al mig i tots marxem, acordem que jo continuaré treballant des de casa les sessions per a Primària que s'han començat a dissenyar en el marc d'aquesta reunió, i que seguirem en contacte via e-mail. Decidim que no ens tornarem a trobar fins a la primera setmana d'abril. També acordem haver acabat les sessions per a Primària fins a meitats del mes d'abril.
- En la reunió del 5/4, i a meitats de l'assessorament, en que concretem el calendari de treball durant el mes d'abril i quedem en reunir-nos a raó d'un cop setmanalment. A la pràctica, però, durant el mes d'abril només ens reunim dues vegades per problemes de temps dels agents (5/4 i 29/4), pel que les sessions de Primària no s'enllesteixen fins a finals del mateix mes.
- En la reunió del 29/4, i a finals de l'assessorament, en que fem un planning del mes de maig i quedem en reunir-nos a raó d'un cop per setmana. També acordem intentar acabar les sessions per a Secundària que s'han començat a dissenyar en el marc d'aquesta reunió fins a meitats de maig, i si ho aconseguíem, deixar la resta de temps per a començar a assentar les bases per a alguna altra intervenció ja sigui als AMPA's de Primària o al Casal d'avis, i fer la valoració i la prospectiva. A la pràctica, en una de les setmanes no ens reunim per problemes de temps dels agents, però sí que aconseguim tenir les sessions de Secundària fins a meitats de maig.

En quant a aquesta manera de treballar, he de dir que, tot i que al principi em disgusta haver de planificar així, posteriorment descobreixo que això em facilita anar reformulant la demanda sobre la marxa i anar adaptant els objectius al temps real que tenim. Perquè, si bé a l'inici de l'assessorament els agents no es feien una idea ajustada dels objectius que ens podíem plantejar, a mesura que l'assessorament avança, ells mateixos s'adonen de que no podem assumir un volum de feina tan gran. Així, és la mateixa Catalina Egea la que a la reunió del 5/4 diu que ja serà molt si aconseguim acabar les sessions de Secundària. I són els mateixos agents els que a la reunió del 12/5 ni tan sols parlen de preparar alguna intervenció per a una altra

institució, sinó de limitar-nos a esbossar algunes idees sobre aquesta. Potser el haver fet un *planning* a l'inici de l'assessorament més fixo i a llarg termini, amb una demanda tan àmplia i poc operativa com la nostra, no ens hagués permès el haver anat reformulant la demanda amb tanta flexibilitat, a mesura que els agents s'anaven adonant de que ens havíem plantejat masses objectius.

També destacar que, ja ben als inicis d'aquesta fase, em queda clar que el coordinador del departament, en Diego Aparicio, no participarà en el projecte, doncs, com és Caporal de la Policia local des de fa poc, sempre té feina i mai pot venir a les reunions.

5.4.7. Fase: Intervenció segons l'acordat en el pla d'actuació.

En aquesta fase de l'assessorament els agents i jo intervenim segons els acords que anem prenent més o menys mensualment. Una fase en la que els problemes de la dedicació compartida i els torns s'agreugen, de forma que els agents i jo acabem fent la majoria de les reunions de treball en hores fóra de servei, és a dir, dintre del que seria el seu temps lliure. Això suposa, primerament, deixar de fer dues de les reunions que teníem programades i en segon lloc, que en Rafael Picazo, no pugui venir a totes les sessions de treball que es mantenen, per motius familiars.

La fase d'intervenció es desenvolupa bàsicament en tres subfases: les dues primeres força dilatades en el temps i una última molt breu. Aquestes subfases són: revisió i modificació de les sessions de Primària, disseny de les sessions per a Secundària, i esbós d'idees per a possibles intervencions als AMPA's de Primària i al Casal d'avis.

- Primera subfase: Revisió i modificació de les sessions per a Primària:

Des d'un punt de vista personal, la primera subfase (reunions de 16/3, 5/4 i 29/4) ha estat la més difícil, doncs és en la que han sorgit més problemes. Aquesta problemàtica que es refereix principalment a la dificultat d'en Rafael Picazo, que és una persona força insegura, per introduir canvis a les sessions de Primària que ells venien fent des del 2000, i a la meva dificultat per no imposar les meves decisions quan m'adonava de que les propostes dels agents no eren les més adequades. Ara, però, aquests problemes es resolen força bé. Així, acabem consensuant unes sessions per a Primària força equilibrades entre propostes meves i propostes dels agents i jo faig un esforç per a orientar als agents, i només orientar-los, amb l'objectiu d'afavorir la seva autonomia. També procuro de fer-los propostes ajustades al que poden acceptar i comprendre en cada moment, cenyint-me sempre a la seva zona de desenvolupament proper. En quant a les dificultats d'inseguretat d'en Rafael Picazo, i un cop detecto aquesta situació, vaig procurant fer un treball al llarg de les reunions

d'anar introduint aspectes que millorin el seu autoconcepte. Aquests elements es refereixen bàsicament a anar parafrasejant idees bones que ell ha aportat o a anar utilitzant muletilles del tipus «com tu has dit», «com tu has proposat», etc.

- Segona subfase: Disseny de les sessions per a Secundària:

Durant la segona subfase (reunions de 29/4, 6/5 i 12/5) dissenyem tres sessions d'educació viària i mobilitat segura pràcticament amb les úniques dificultats derivades dels problemes dels agents per a trobar-nos. Crec que el fet de que aquesta segona fase sigui molt més relaxada es deu a una confluència de factors. Per una banda, i a mesura que vaig treballant el tema de l'autoconcepte d'en Rafael Picazo, aquest se sent en una posició cada cop menys asimètrica en relació amb la Catalina, psicòloga de formació, i amb mi, i es mostra molt més segur i obert, plantejant cada cop menys situacions d'atur a l'assessorament. I, per l'altra, i després de tota la feina feta durant la primera subfase amb les sessions de Primària, la zona de desenvolupament propera dels agents va progressant per generar noves zones de desenvolupament efectiu. De forma que, cada vegada més els agents accepten propostes pedagògiques distintes de les que coneixien i venien posant en pràctica fins el moment. Personalment, el copsar aquestes noves zones de desenvolupament efectiu per part dels agents em fa sentir satisfeta, però sobretot em permet anar fent-los aquelles propostes, tant a nivell metodològic com a nivell d'ús de materials diferents, que al principi no podia fer i que, amb certa frustració, m'havia d'anar guardant. Tot plegat, em possibilita, en general, que em sigui més fàcil assessorar-los en aquesta segona subfase i que la temptació d'imposar les meves decisions desaparegui. A més a més, durant aquesta segona subfase, i fruit de tot el que acabo d'explicar, aconseguim reformular progressivament la demanda, així com aclarir quines són les seves expectatives com a assessorats i quin és el meu rol com a psicopedagoga. Uns assoliments que, alhora, retroalimenten la situació exempta de conflictes que es dona en aquesta subfase de la intervenció.

Entre aquesta segona subfase i la tercera, els agents i jo mateixa tornem a reprendre momentàniament el tema de les sessions de Primària per a presentar el dia 12 de maig el programa d'educació viària i mobilitat segura pels alumnes de cinquè del CEIP Sant Jordi als seus tutors. La reunió és tot un èxit i als mestres la programació que hem confegit els sembla molt bé, venint a confirmar que, tot i algunes dificultats inicials, el treball que hem fet a la primera subfase de la intervenció ha estat molt bo.

- Tercera subfase: Esbós d'idees per a possibles actuacions als AMPA's de Primària i al Casal d'avis:

En quant a la tercera subfase (reunió del 12/5), aquesta consisteix en esbossar algunes idees per a possibles actuacions als AMPA's de Primària i al Casal d'avis del municipi. Es tracta d'una última subetapa com la segona: tranquil·la i exempta de més problema del que suposa la dificultat per a reunir-nos.

5.4.8. Avaluació de la intervenció amb els agents.

L'avaluació que presento aquí (reunió del 27/5) és només la primera valoració que del procés seguit durant la intervenció fem l'agent Catalina Egea i jo mateixa conjuntament, doncs l'actuació dels policies al CEIP Sant Jordi no acabarà fins ben entrat el mes de juny. Apart de les sessions a l'escola, hi ha encara la sortida a Can Mulà (Mollet) i el lliurament dels diplomes d'educació viària i mobilitat segura a l'Ajuntament. És quan hagi acabat definitivament l'actuació dels agents al CEIP Sant Jordi, que es podrà fer, de forma conjunta amb els agents, la valoració final de la intervenció que hem portat a terme en els últims mesos.

Pel que fa a la primera valoració que fem conjuntament l'agent Catalina Egea i jo, aquesta es resumeix en els següents punts:

- Aspectes negatius:

- Per excés de feina, escassa participació en la intervenció del coordinador del departament d'educació viària i mobilitat segura, en Diego Aparicio. D'aquesta forma, l'objectiu de «participar amb els agents en la tasca de cercar nous contextos de col·laboració amb l'objectiu últim d'optimitzar les seves sessions d'educació viària i mobilitat segura: altres institucions i entitats del poble, altres departaments d'educació viària d'altres localitats, escola de conducció del Circuit de Catalunya, RACC...» és l'únic que no s'ha pogut assolir, doncs era un tema a treballar fonamentalment amb en Diego Aparicio, que, com a coordinador, és l'agent que porta el tema de les relacions amb institucions externes.

- Sistema de comunicació agents-coordinador-prefectura poc eficaç i àgil per parlar dels temes d'educació viària.

- Expectatives força equivocades del Cap de la Policia local i el coordinador del departament en quant al meu rol com a psicopedagoga. Un tema que difícilment s'ha pogut reconduir, estant, tant el Cap com el coordinador, totalment desvinculats de la intervenció. Als agents Catalina Egea i Rafael Picazo, però, aquest problema els ha provocat que els seus superiors no entenguessin que s'havien de reunir amb mi amb freqüència i que els escatimessin els temps per a que treballéssim conjuntament,

doncs, segons ells, la feina l'havia de fer jo en solitari, d'acord amb un rol de psicopedagoga com a experta.

- Els agents Catalina Egea i Rafael Picazo han hagut de dedicar hores del seu temps lliure a l'assessorament.

- A la fase de reformulació de la demanda no aconseguim acotar els amplis objectius de la intervenció, de forma que, i per tal de que la intervenció acabi sent operativa, la demanda s'ha d'anar reformulant sobre la marxa.

- Degut al problema de la dedicació compartida amb d'altres tasques pròpies dels policies i els canvis de torn, l'elaboració d'un pla de treball no el fem a l'inici de l'assessorament, sinó que l'hem d'anar fent també sobre la marxa, a raó d'un cop mensualment.

- Poca resposta de l'IES. Després de la reunió de presa de contacte que vam tenir, no s'han tornat a posar en contacte amb nosaltres. Ni tan sols després d'haver-los passat per e-mail la programació que, sense la seva ajuda, vam decidir elaborar.

- Aspectes positius:

- Tot i algunes dificultats inicials, es dona una col·laboració molt bona i fructífera entre els agents i jo mateixa.

- Hem dissenyat sessions d'educació viària i mobilitat segura per a Primària i Secundària.

- Hem elaborat materials propis per a desenvolupar aquestes sessions.

- Hem revisat i valorat els materials enviats per Trànsit en el curs del disseny de les sessions per a Primària i Secundària. Els materials que ens han agradat, o bé els hem inclòs tal qual a les programacions (com els vídeos amb dilemes d'educació viària i mobilitat segura per a Primària i Secundària) o bé els hem adaptat per a incloure'ls (com ara el qüestionari de riscos o el riscograma per a Secundària).

- Hem fet un esbós d'idees per a possibles intervencions als AMPA's de Primària i al Casal d'avis.

- S'ha iniciat una relació de col·laboració amb el CEIP Sant Jordi.

- Els agents han pogut veure una nova forma de treball d'acord amb un model col·laboratiu i un paradigma crític i reflexiu. Fins el moment mai s'havien assegut per a planificar les seves actuacions educatives, tot concretant el qui, el quan, el què, el com i el per què del procés instruccional, i molt menys encara a fer-ho en equip.

- Les programacions que hem elaborat, tant per a Primària com per a Secundària, segueixen els principis del marc constructivista de l'ensenyament i l'aprenentatge, i tenen en compte les característiques pròpies del marc escolar.

- Les programacions que hem elaborat, tant per a Primària com per Secundària, són molt menys disciplinars que les que venien fent i més transversals. A més, no només incorporen aspectes normatius, sinó també de convivència, així com també incorporen no només el punt de vista del conductor, sinó també dels vianants.
- En les programacions que hem elaborat, tant per a Primària com per a Secundària, s'han inclòs activitats de tipologia molt diversa i s'han utilitzat nous materials.
- Les sessions d'educació viària i mobilitat segura a cinquè A del CEIP Sant Jordi han funcionat molt bé (les de cinquè B encara no s'han portat a terme).

5.4.9. Plantejament de la prospectiva de la intervenció amb els agents.

La prospectiva immediata de la intervenció que es deriva de l'avaluació que s'acaba de presentar es concreta en els punts següents:

- Mantenir la relació de col·laboració que s'ha iniciat amb el CEIP Sant Jordi i, més específicament encara, amb Cicle superior.
- Procurar el mateix tipus de relació amb el CEIP Pau Casals i l'IES.
- Actuar al CEIP Pau Casals el curs vinent, d'acord amb la programació per a Primària que hem elaborat en el marc del present projecte i que ja s'ha experimentat amb èxit al CEIP Sant Jordi.
- Confegir una enquesta de coneixements previs per a Secundària.
- Aconseguir intervenir a l'IES, d'acord amb la programació que hem elaborat.
- Dissenyar intervencions per als AMPA's de Primària i per al Casal d'avis, d'acord amb les idees que hem esbossat.
- Iniciar una relació de col·laboració amb el Circuit de Catalunya de Montmeló, i poder, així, usar les seves instal·lacions per a les sessions d'educació viària i mobilitat segura.
- Plantejar-se dissenyar intervencions per a altres nivells de Primària.

5.5. Presentació dels resultats de la intervenció.

5.5.1. Introducció

Les programacions d'educació viària i mobilitat segura per a Primària i Secundària a les que s'ha anat fent referència al llarg d'aquesta memòria, així com les idees per a possibles intervencions futures als AMPA's de Primària i al Casal d'avis són els principals resultats d'aquest projecte. Aquestes programacions i aquestes idees pretenen ser l'eix vertebrador d'ara en endavant de les actuacions dels agents de la Policia de Montmeló en les diferents institucions del municipi. Donada l'extensió de les programacions per a Primària i Secundària, aquí només presentaré una breu

descripció d'aquestes. Per a més detalls, dites programacions es poden trobar als annexos II i III de la memòria.

5.5.2. La programació d'educació viària i mobilitat segura per a Primària.

La programació, dirigida a escolars de cinquè, té com a referents els principis de la concepció constructivista de l'ensenyament i l'aprenentatge i les característiques pròpies del marc escolar, i que àmpliament s'han explicat a l'apartat 3.4 d'aquesta memòria. Té bàsicament dues parts. En una primera es concreten els objectius i els continguts a abordar, i en una segona es concreten les diferents activitats d'ensenyament-aprenentatge a desenvolupar en el marc de les sis sessions que conformen la seqüència didàctica. En quant als objectius, i com ja s'ha dit al llarg de la memòria, aquests tenen en compte tant els objectius que es proposen en *L'educació viària. Orientacions per al desplegament del Currículum* del Departament d'ensenyament (1993) i en *Guia d'educació per a la mobilitat segura* del Servei català del trànsit (2004). Però no només això. Per a la formulació dels objectius també s'han tingut en compte els continguts en matèria d'educació viària i mobilitat segura que amb onze anys han treballat en general tots els alumnes de cinquè. Això s'ha fet a partir de l'anàlisi al *Currículum de Primària* (1992) de l'exemple de segon nivell de concreció de l'àrea de medi social i cultural de Cicle mitjà i a partir de l'anàlisi dels llibres de text de socials de 3r i 4t de l'editorial Vicens Vives, que són els que s'utilitzen als dos centres de Primària de la localitat de Montmeló. Però més específicament encara, s'han tingut en compte els coneixements previs concrets que tenen els alumnes de cinquè del CEIP Sant Jordi, que són els que aquest curs experimentaran la programació. Uns coneixements previs que vam detectar a partir de passar a aquests alumnes el qüestionari que, per a tal fi, vam elaborar els agents i jo mateixa en el marc d'aquest projecte (veure annex I). En relació amb les sessions d'ensenyament i aprenentatge, a més d'explicar-se les diferents activitats que conformaran el seu desenvolupament, en cadascuna d'elles també s'especifica el lloc on es portarà a terme la sessió, la data i els materials i recursos necessaris. A petició dels agents, a més, el desenvolupament de les sessions està dividit en els diferents segments instruccionals de que es compona i la seva temporalització, per tal de que els sigui més fàcil situar-se en el procés instruccional i, sobretot, en el temps.

Pel que fa a les activitats d'ensenyament i aprenentatge, aquestes són la concreció directe de tot això que acabo d'exposar, és a dir, de l'observació dels objectius i els continguts de la programació i dels coneixements previs dels alumnes. Uns coneixements que, d'altra banda, no només es refereixen a coneixements de tipus cognitiu en sentit estricte, sinó també a una altra mena de coneixements, als

components afectius, motivacionals i relacionals. En quant a la tipologia d'activitats, aquestes no només giren entorn a projeccions de vídeos i diapositives, debats i jocs de simulació, que eren les activitats que, fins ara i quasi de forma exclusiva, venien desenvolupant els agents en les seves programacions, sinó que s'introdueixen altres tipus de tasques, en les que es treballen habilitats molt diverses, com ara: recorregut pels voltants de l'escola, dibuix del recorregut del camí de cada nen/a de casa a l'escola, així com dels senyals viaris que cadascú es troba al llarg d'aquest recorregut, confecció d'un còmic sobre una situació viària conflictiva, reflexió entorn una làmina on es presenten conductes viàries segures i insegures, diari d'educació viària i mobilitat segura, construcció de maquetes, preguntes sobre el paper al voltant de conductes segures i insegures, etc. De forma que, a més, també es comença a treballar amb altres recursos com el paper, materials reciclables, el retroprojector i els fulls d'acetat. Pel que fa al control de l'activitat per part dels policies i a les diferents agrupacions de treball, amb aquesta programació, i a diferència de les seves programacions anteriors, els agents no sempre treballen en gran grup i dirigeixen totalment l'activitat, sinó que hi ha activitats a realitzar en petit grup o individuals totalment autònomes. Pel que fa a l'activitat de recorregut que es fa a la primera sessió, destacar que, si bé els agents ja venien fent una activitat fóra de l'aula ordinària, la visita al Parc mòbil de Can Mulà (Mollet), mai s'havia utilitzat com una font d'informació directe com ara l'itinerari pels voltants de l'escola com a eix vertebrador de tot el treball que es realitza posteriorment. És a dir, mai s'havia partit de l'entorn més immediat dels alumnes per a donar significativitat i funcionalitat a tot el procés d'ensenyament-aprenentatge.

5.5.3. La programació d'educació viària i mobilitat segura per a Secundària.

En quant a la programació per a Secundària, dirigida a escolars de tercer d'ESO, i al igual que la programació per a Primària, té com a referents els principis de la concepció constructivista de l'ensenyament i l'aprenentatge i les característiques pròpies del marc escolar. La programació per a Secundària té les mateixes parts i la mateixa estructura que la programació per a Primària. La única diferència és que la seqüència didàctica no es concreta en sis sessions, sinó en tres.

Cal destacar que aquesta programació, donat que no s'ha arribat a publicar mai un desplegament d'educació viària per a l'ensenyament secundari obligatori i que hi hagut poca resposta per part de l'IES, la dissenyem únicament observant la *Guia d'educació per a la mobilitat segura* del Servei català del trànsit (2004). Guia que, alhora, i com vam poder observar durant l'elaboració de la programació per a Primària, està totalment en consonància amb els objectius i els continguts que es proposen en el marc del *Currículum* (1992) especialment en l'àrea de coneixement del medi social i

cultural. El curs vinent, i un cop s'aconsegueixi iniciar una relació de col·laboració amb l'IES de Montmeló, caldrà demanar a l'equip docent quins són els continguts viaris i de mobilitat segura que han treballat o deixat de treballar, així com passar als alumnes una enquesta de coneixements previs que serveixi no només per a detectar els seus coneixements estrictament de tipus cognitiu, sinó també aspectes motivacionals, afectius i relacionals. En funció de la informació recollida, el proper curs els policies hauran de revisar la programació i modificar aquells aspectes necessaris per tal de que la seva actuació s'ajusti el més possible a les necessitats formatives dels alumnes. Tenint en compte que la programació, doncs, s'elaborava sense contemplar les característiques específiques dels alumnes d'ESO de l'IES Montmeló, els policies i jo mateixa hem procurat dissenyar una proposta molt oberta i flexible, per tal de que el curs vinent els resulti senzill adequar-la.

Al igual que la Programació de Primària, la de Secundària inclou activitats de tipologia molt diversa, i que treballen habilitats molt diferents, per tal d'arribar a alumnes molt diferents i diversos, com ara: anàlisi d'anuncis publicitaris sobre motocicletes i begudes alcohòliques, qüestionaris de percepció del risc individuals i grupals, relat en primera persona del que un fa quan surt per les nits, anàlisi de les conductes de risc d'un company/a quan surt per les nits, càlcul de taxes d'alcoholèmia en funció del que un beu quant surt, confecció d'un psicograma de risc del grup-classe, anàlisi del tema de la influenciabilitat en un fragment de la pel·lícula «Historias del Kronen» o en la cançó d'en Sabina de «Pisa el acelerador, etc. De forma que, al igual que en la programació per a Primària, es treballa amb materials molt distints (de forma oral, sobre el paper, a partir d'anuncis, etc.) i amb agrupacions diferents (individual, en petit grup i en gran grup). Aquestes activitats, a més, també permeten diferents graus de control per part dels policies de l'activitat, havent-hi tant tasques on els agents dirigeixen totalment l'activitat, i d'altres on els alumnes treballen de forma totalment autònoma.

També és important dir que, si bé no hem inclòs cap activitat que es realitzi fóra de l'aula ordinària, doncs això és quelcom que s'ha de parlar prèviament amb l'equip docent, sí que hem procurat que l'eix vertebrador de la programació siguin les experiències quotidianes que fan els alumnes diàriament fóra de l'escola en el seu entorn més immediat.

5.5.4. Idees per a possibles intervencions futures als AMPA's de Primària i al Casal d'avis.

Pel que fa a les idees que esbossem en el marc de l'assessorament per a intervencions futures als AMPA's i al Casal d'avis, dir que, en general, són idees que busquen fer reflexionar als seus receptors sobre el tema de l'educació viària i la

mobilitat segura, és a dir, a pares i mares d'alumnes i als més grans de Montmeló, i a partir d'aquí, animar-los a que prenguin algun compromís, per petit que sigui, per a millorar el problemes viaris i de mobilitat actuals. De forma que no es busca en absolut allisonar-los des d'un punt de vista normatiu.

La proposta per als AMPA's seria la de plantejar als pares i mares dels alumnes alguna cosa semblant a les experiències del «camí escolar», i de les quals es parla àmpliament en el punt 3.3.3 de la present memòria, tot i que a un nivell molt menys ambicions. Es tractaria de desenvolupar una sessió del tipus: «Com a pares, quins compromisos estaríeu disposats a assumir per millorar el problemes derivats de la mobilitat que pateixen els vostres fills/es?» Aquí, i depenent de les possibilitats de cadascú, els pares i mares podrien establir compromisos amb l'educació viària i la mobilitat segura com ara: no agafar el cotxe per anar a l'escola quan es viu a prop, agafar el paraigües i no el cotxe quan plou, creuar sempre pel pas de vianants, etc.

Pel que fa al Casal d'avis, la idea seria partir dels còmics sobre conductes segures i insegures que hagin elaborat aquell curs els alumnes de cinquè en el context de les sessions d'educació viària i mobilitat segura i muntar alguna exposició comentada entorn de les situacions que es plantegen en els còmics. Una proposta especialment motivadora quan els alumnes de cinquè són els nets de molts membres del Casal d'avis.

6. VALORACIÓ I CONCLUSIONS GENERALS DEL PROJECTE.

La valoració del projecte que s'ha presentat en aquesta memòria és molt positiva, prova d'això són les programacions d'educació viària i mobilitat per a Primària i Secundària, així com les idees per a futures intervencions als AMPA's de Primària i al Casal d'avis de la localitat, que s'han dissenyat en el marc d'aquest assessorament.

Però aquests, si bé els més palpables, no han estat els únics resultats d'aquest projecte. A un nivell més profund, crec que se situen assoliments molt més importants com ara el fet de que els agents de la Policia local de Montmeló, després de l'assessorament portat a terme durant els últims tres mesos, disposin d'unes eines educatives bàsiques que, a partir d'ara, els permetran reflexionar sobre les seves pròpies pràctiques educatives, replantejar-se-les, modificar-les o dissenyar altres noves intervencions, d'una forma molt més ajustada i totalment autònoma. Aquestes eines educatives no només es refereixen a aspectes de caràcter metodològic i tècnic, com ara el domini de noves tipologies de tasques, nous materials, tècniques distintes per a treballar una mateixa tasca, noves agrupacions de treball, diferents tècniques per cedir el control i la responsabilitat de l'activitat que es porta a terme a l'aula als i les alumnes o recuperar-los, sinó també a aspectes pedagògics i de dinàmica de treball.

En quant als aspectes pedagògics, les eines adquirides es refereixen principalment a la coneixença dels principis de la concepció constructivista de l'ensenyament i l'aprenentatge, així com de les característiques pròpies del marc escolar, que proporcionaran als agents un marc conceptual comú i sòlid en el que recolzar les seves decisions i actuacions. I més concretament encara, i en el context específic de l'educació viària i la mobilitat segura, les eines pedagògiques adquirides tenen a veure amb la coneixença del tractament de l'educació viària en el *marc curricular base* actual, així com els objectius i els continguts que en aquest marc es proposen. Pel que fa a aspectes relacionats amb la dinàmica de treball, aquestes eines tenen relació amb l'adquisició, per part dels policies, d'una nova forma de treballar basada en un model col·laboratiu i en un paradigma crític i reflexiu.

Fruit de l'apropiació per part dels agents de totes aquestes eines és una nova manera d'entendre l'educació viària i la mobilitat segura. I si bé les programacions que hem elaborat en el marc d'aquest projecte són possiblement millorables pedagògicament, el cert és que són molt menys disciplinars i normatives que les que els agents venien desenvolupant fins ara. A més a més, tenen en compte l'entorn immediat quotidià en que se situen les experiències viàries i de mobilitat dels i les alumnes i incorporen no només el punt de vista del conductor, sinó també el dels vianants.

Per arribar a aquests resultats, però, durant l'assessorament els policies i/o jo mateixa vam haver de fer front a algunes dificultats que es resolgueren en el seu moment amb èxit. D'entre aquestes, i tal i com s'ha explicat extensament a l'apartat d'anàlisi de les diferents fases de la intervenció, s'han de destacar:

- La falta de temps per a reunir-nos per problemes de dedicació compartida dels agents amb d'altres tasques pròpies dels policies.
- La d'haver de reformular una demanda poc operativa i assequible sobre la marxa.
- La d'haver d'assessorar a uns professionals que no pertanyien al món de l'educació i que no compartien amb mi una mateixa formació i una mateixa experiència en el àmbit laboral, així com un mateix argot professional.
- La temptació d'actuar com a experta i no imposar les meves decisions, fins i tot quan les opcions comunes que preniem no eren pedagògicament o metodològicament les més adequades.
- La d'haver d'orientar a un agent molt insegur i que o bé no acceptava la introducció de canvis en la que venia sent la seva manera de fer fins el moment, o bé plantejava situacions d'atur al curs del projecte.

Aquestes dificultats (falta de temps per part dels assessorats, demandes molt àmplies i poc operatives, haver d'assessorar a professionals de diferents àmbits, no actuar com a expert/a i haver de tractar persones amb característiques personals molt concretes), probablement són les que em trobaré, d'alguna manera o altra, al llarg de la meva carrera com a psicopedagoga.

La resolució d'aquestes dificultats en el curs del desenvolupament del projecte ha requerit que, com a psicopedagoga, desplegués totes les competències a les que feia referència en el punt 3.5. de la present memòria, però sobretot aquelles habilitats i capacitats relacionades amb les competències participatives i personals. Especialment quan la intervenció psicopedagògica, i tal i com he pogut experimentar al llarg de la meva intervenció amb els agents de la Policia local de Montmeló, no és un procés a un sol nivell de la realitat, i molt menys encara, un procés lineal en el que les fases se succeeixen successivament en el temps. La intervenció psicopedagògica és un procés a varis nivells i de caràcter circular en el que algunes fases succeeixen simultàniament i, a més, es retroalimenten constantment. Així, els constants avenços i retrocessos en el curs del procés d'intervenció psicopedagògica requereixen que el psicopedagog/a sigui capaç d'adaptar-se constantment a una situació objecte d'assessorament canviant. De forma que, i d'acord amb l'experiència que he desenvolupat en el marc d'aquest projecte, les habilitats de coordinació, presa de decisions, de lideratge i treball

en equip, de diàleg i de negociació i d'empatia s'alcen com a indispensables en un professional de la psicopedagogia.

7. PROSPECTIVA GENERAL DEL PROJECTE.

En l'apartat de desenvolupament del projecte de la present memòria ja s'apunta la prospectiva més immediata del projecte, i que fa referència a les següents actuacions:

- Mantenir la relació de col·laboració que s'ha iniciat amb el CEIP Sant Jordi i, més específicament encara, amb el Cicle superior.
- Procurar el mateix tipus de relació amb el CEIP Pau Casals i l'IES.
- Actuar al CEIP Pau Casals el curs vinent, d'acord amb la programació per a Primària que hem elaborat en el marc del present projecte i que ja s'ha experimentat amb èxit al CEIP Sant Jordi.
- Confegir una enquesta de coneixements previs per a Secundària.
- Aconseguir intervenir a l'IES, d'acord amb la programació que hem elaborat.
- Dissenyar intervencions per als AMPA's de Primària i per al Casal d'avis, d'acord amb les idees que hem esbossat.
- Iniciar una relació de col·laboració amb el Circuit de Catalunya de Montmeló, i poder, així, usar les seves instal·lacions per a les sessions d'educació viària i mobilitat segura.
- Plantejar-se dissenyar intervencions per a altres nivells de Primària.

Des del meu punt de vista, però, a mitjà i llarg termini, i un cop s'hagin portat a terme les actuacions previstes en un futur immediat, la prospectiva crec que és iniciar una proposta de «camí escolar» d'acord amb experiències com les de l'escola Tabor i l'escola Joan Miró de Barcelona, i de les que es parla àmpliament a l'apartat 3.3.3 de la present memòria. Si bé durant el curs d'aquest projecte, i d'acord amb la seva zona de desenvolupament institucional, els agents de la Policia de Montmeló no estaven preparats per a desenvolupar una proposta d'aquest tipus, després de l'assessorament, penso que disposen de les eines educatives bàsiques que els permetran avançar cap a experiències comunitàries d'educació viària i mobilitat segura. Especialment si es manté la relació de col·laboració iniciada en el marc d'aquest projecte amb el CEIP Sant Jordi i es procuren relacions del mateix tipus amb l'IES i el CEIP Pau Casals. No en va, les propostes de «camí escolar» requereixen de la implicació i el compromís de tota la comunitat educativa, i especialment de les escoles, que han de canalitzar les participacions dels diferents agents en l'experiència (els mateixos alumnes, pares i mares, veïns, estudiants d'institut, avis, botiguers, policies, etc.), l'Ajuntament que ha d'adequar els carrers i fer instal·lar els dispositius

tècnics necessaris (senyals, semàfors, ...), i la Policia local que intervé a dues bandes. Per un costat, als carrers, ordenant i gestionant el trànsit per minimitzar els punts de risc i garantir el respecte a la normativa viària i, per l'altre, des de les escoles, fent sessions d'educació viària i de mobilitat segura de reforç, o acompanyant als alumnes en itineraris pels voltants dels centres educatius per analitzar i comentar amb aquests els punts conflictius i perillosos del recorregut.

Amb experiències d'aquest tipus s'aconseguirà satisfer les prescripcions del *Currículum* (1992) d'abordar continguts viaris i de mobilitat segura durant l'ensenyament obligatori, tot superant l'oposició entre disciplinarietat i transversalitat, el caràcter encara puntual de les intervencions dels policies a les escoles i el tractament, fins ara fonamentalment normatiu, de l'educació viària. Però lluny de ser una resposta limitada únicament al vessant educatiu, les propostes de «camí escolar» són una activitat d'implicació per part d'alumnes i comunitat educativa als problemes dels municipis, i el primer pas cap a una nova ordenació alternativa de la ciutat, la ciutat compacta i diversa. Una nova ordenació de la ciutat en la que els carrers tornin a ser un espai vivencial per a nens i nenes.

8. BIBLIOGRAFIA.

- Lleis:

- Llei general d'educació 14/1970.
- Llei reguladora de les bases de règim local 7/1985.
- Llei orgànica de forces i cossos de seguretat 2/1986.
- Llei d'ordenació general del sistema educatiu 1/1990.
- Llei orgànica de les policies locals 16/1991.
- Llei orgànica de protecció de seguretat ciutadana 1/1992.

- Llibres i articles:

- Bigordà, Pepita. «Educació viària», *Suplement de la revista Guix* 13 (1992).
- Borja, J. i Castells, M. *Local y Global. La gestión de las ciudades en la era de la información*. Barcelona: Taurus, 1997.
- Coll, C. *Psicología y curriculum. Una aproximación psicopedagógica al curriculum escolar*. Barcelona: Paidós, 1991.
- *Currículum d'Educació Primària*. Barcelona: Departament d'Ensenyament de la Generalitat de Catalunya, 1992.
- Edwards, D. «Educational knowledge and collective memory», dins: *The Quarterly Newsletter of The Laboratory of Comparative Human Cognition* 9, 1987, pp. 38-48.
- *Factors de risc i mesures preventives a l'ESO*. Barcelona: Servei català de trànsit de la Generalitat de Catalunya, 2005.
- *Fes la teva sort: Condueix segur. Crèdit variable*. Barcelona: Servei català de trànsit de la Generalitat de Catalunya, 2001.
- *Guia d'educació per a la mobilitat segura*. Barcelona: Servei català del trànsit de la Generalitat de Catalunya, 2004.
- Le Corbusier. *Charte d'Athènes*, París, 1933 (publicat per primer cop el 1942).
- *L'educació viària* (Col·lecció Orientacions per al desplegament del Currículum). Barcelona: Departament d'Ensenyament de la Generalitat de Catalunya, 1993.
- Manuetti, Dario. «Anem sols a l'escola», dins: *Perspectiva Escolar* 267 (2002), pp. 25-32.

- Miralles-Guasch, Carme. *Transport i ciutat. Reflexió sobre la Barcelona contemporània*. Bellaterra: Publicacions de la Universitat Autònoma de Barcelona, 1997.
- Oller i Freixa, Montserrat. «El camí de casa a l'escola», dins: *Perspectiva Escolar* 267 (2002), pp. 2-11.
- Oller i Freixa, Montserrat. *Transversalitat i disciplinarietat des de la didàctica de les ciències socials: l'ensenyament de l'educació viària*. Tesis doctoral inèdita, UAB, 1999.
- Rieradevall, J.; Domènech, X.; Rueda, S.; Closes, D.; Reales, Ll. *La Ciutat Sostenible*. Barcelona: Editorial Centre de Cultura Contemporània de Barcelona i Institut Edicions de la Diputació de Barcelona, 1998.
- Rueda, S. «La ciudad compacta y diversa frente a la conurbación difusa», dins: *Ciudades para un futuro más sostenible* (Hàbitat II). Madrid: Ministerio de Fomento, 1998, pp. 69-80.
- Rueda, S. *Problemas ambientales en el verde urbano de Barcelona*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona, 1988.
- Solé, Isabel i Monereo, Carles (eds.). *El asesoramiento psicopedagógico: Una perspectiva profesional y constructivista*, Madrid: Alianza editorial, 1996.
- *The Aalborg Charter*, Aalborg, 1994.
- Yus, R. *Temas transversales: hacia una nueva escuela*. Barcelona: Graó, 1996.
- Zucca, Bruno. «El carrer per a tots», dins: *Perspectiva Escolar* 267 (2002), pp. 21-24.

- Audiovisuals:

- *El repte i altres històries. Dilemes de mobilitat segura*, Servei català del trànsit de la Generalitat de Catalunya.
- *La cita i altres històries. Dilemes de mobilitat segura*, Servei català del trànsit de la Generalitat de Catalunya.

9. ANNEXOS:

9.1. Annex I: Qüestionari de coneixements previs i buidatge i anàlisi dels qüestionaris de coneixements previs passats als alumnes de cinquè del CEIP Sant Jordi de Montmeló.

9.2. Annex II: Programació d'educació viària i mobilitat segura per a Primària.

9.3. Annex III: Programació d'educació viària i mobilitat segura per a Secundària.

9.4. Annex IV: Qüestionari per recollir informació sobre els policies que integren el departament d'educació viària de la Policia local de Montmeló.

9.1. Annex I: Qüestionari de coneixements previs i buidatge i anàlisi dels qüestionaris de coneixements previs passats als alumnes de cinquè del CEIP Sant Jordi de Montmeló.

CEIP SANT JORDI
(Montmeló)

Data:

QUÈ SAPS DE L'EDUCACIÓ VIÀRIA?

Durant el tercer trimestre, i al igual que altres anys, els i les alumnes de cinquè rebreu unes sessions d'educació viària impartides per la Policia local de Montmeló.

Des de la Policia, ens agradaria que aquestes sessions us fossin el més ajustades possibles als vostres interessos, coneixements i necessitats, pel que hem preparat un qüestionari amb la intenció de conèixer-vos una mica millor. Moltes gràcies per la vostra col·laboració! Ens veiem al tercer trimestre!

Policia local de Montmeló

1. Què creus que és l'educació viària?

2. En quin medi de transport vens a l'escola? (a peu, cotxe, bici...)

3. En quins espais exteriors jugues habitualment quan no ets a l'escola? Amb qui estàs? (mare, pare, amics/gues...)

4. Muntas habitualment en bicicleta? Si ho fas, per quins llocs acostumes a anar? Amb qui vas?

5. Quin tipus de conductor, vianant i passatger ets? Completa la taula.

	-				+			
	0		1		2		3	
VIANANT								
Sovint circulo jugant i/o distret.								
Sovint vaig corrent per la vorera.								
Alguna vegada creuo quan el semàfor està en vermell.								
En cruïlles sense semàfor, alguna vegada creuo sense mirar a ambdós costats.								
Sovint camino massa a prop de la calçada.								
Alguna vegada he circulat per la calçada.								
Altres:								
PASSATGER DE COTXE								
Sovint jugo al cotxe en excés i distrec al conductor.								
Alguna vegada vaig assegut al seient del davant.								
Alguna vegada no em poso el cinturó de seguretat.								
Sovint pujo i baixo del cotxe sense pensar per quin costat és més segur fer-ho.								
Altres:								
CONDUCTOR DE BICI								
Sovint circulo distret.								
Sovint circulo per la calçada.								
Sovint vaig massa ràpid.								
Sovint, i sobretot quan estic amb els amics/gues, actuo de forma arriscada (aixecar roda, conduir sense mans,...)								
Altres:								

REFLEXIÓ FINAL				Arriscat		Responsable	
				-		+	
En general, i després de reflexionar sobre les teves respostes en la taula anterior, diries que ets un conductor, vianant i passatger...							
Altres:							

6. Quines normes, com a conductor, vianant i passatger de cotxe, procures seguir sempre?

CONDUCTOR DE BICI
VIANANT
PASSATGER DE COTXE

7. Coneixes alguna senyal de trànsit? Sí? Dibuixa-les i digues què creus que volen dir.

8. Segurament a l'escola, en algun moment, has treballat alguna cosa d'educació viària. Recordes el què?

9. Probablement, i pel que t'hauran explicat els i les alumnes de cinquè del curs passat, pots imaginar-te una mica el que, com a Policia local, t'explicarem a les sessions d'educació viària. En aquest sentit, digues, per una banda, què és el que no t'interessaria gaire treballar perquè o bé perquè ja ho saps o bé perquè ja ho heu fet a l'escola. I per l'altra, allò que t'interessaria molt treballar o bé perquè no ho tens clar o bé perquè no ho heu treballat a l'escola.

NO M'INTERESSARIA GENS TREBALLAR...	MOTIU
M'INTERESSARIA MOLT TREBALLAR...	MOTIU

CONEXEMENTS PREVIS DELS ALUMNES SOBRE EDUCACIÓ VIÀRIA I MOBILITAT SEGURA.

Buidatge del qüestionari

1. Què creus què és l'educació viària?

Dels 18 alumnes de la mostra, 4 no saben què és l'educació viària i, per això, no contesten la pregunta. De la resta de l'alumnat, 13 relacionen l'educació viària únicament amb el fet circulatori. Només un alumne fa referència a altres dimensions de l'educació viària, en aquest cas, al respecte a les persones amb les que compartim el voral i la calçada. Per aquest motiu, el punt de partida de les sessions d'educació viària i mobilitat segura a realitzar amb els grups de cinquè hauria de ser aclarir què és l'educació viària, intentant que s'adonin de que és refereix molt més que a les normes de circulació i als senyals de trànsit.

2. En quin mitjà de transport vens a l'escola?

Dels 18 alumnes de la mostra, 1 ve sempre amb cotxe, 7 venen sempre a peu i 10 venen en cotxe i a peu. D'aquesta manera, caldrà fer reflexionar als alumnes sobre la conveniència de venir a l'escola a peu i no en cotxe en un poble tan petit com Montmeló.

3. En quins espais exteriors jugues habitualment quan no ets a l'escola? Amb qui estàs?

Dels 18 alumnes de la mostra, 13 juguen habitualment al parc de la Quintana o altres parcs de la localitat, 1 alumne no juga a espais exteriors i 4 alumnes no especifiquen on juguen. En quant amb qui estan, 16 dels alumnes diuen que sovint o alguna vegada juguen sols/es. Només 2 dels alumnes diuen estar sempre acompanyats pel pare o la mare. Així, caldrà insistir en les conductes segures i no segures al parc i al carrer.

4. Muntres habitualment en bicicleta? Si ho fas, per quins llocs acostumes a anar? Amb qui vas?

La majoria dels alumnes de la mostra diuen muntar habitualment amb bicicleta. Només 1 alumne diu no fer-ho. Dels que van en bicicleta, només dos munten en zones no urbanes (pati de casa i camp). La resta munten majoritàriament pel poble, sobretot pels parcs. En quant amb qui van, només 3 alumnes de la mostra diuen anar sempre acompanyats dels seus pares. La resta en alguna ocasió o sempre va amb amics/gues. Serà molt important, doncs, treballar com circular en bicicleta, així com els senyals relacionats amb aquest vehicle.

5. Quin tipus de conductor, vianant i passatger ets?

Arriscat -			Responsable +
2 alumnes	1 alumne	8 alumnes	7 alumnes

És obvi que els alumnes tenen poca consciència de les seves conductes sovint arriscades, pel que caldrà fer-los reflexionar sobre aquest fet.

6. Quines normes, com a conductor, vianant i passatger de cotxe, procures seguir sempre?

CONDUCTOR DE BICI
<p>Les conductes en les que els alumnes més coincideixen que procuren seguir sempre són:</p> <ul style="list-style-type: none"> - conduir per la vorera. - no fer tonteries. - no anar massa ràpid. - no molestar altres vianants. - mirar als dos costats en un creuament. - intentar no prendre mal.
VIANANT
<ul style="list-style-type: none"> - anar sempre per la vorera. - mirar als dos costats abans de creuar. - no anar jugant o corrent. - atendre els semàfors. - creuar pel pas de vianants.
PASSATGER DE COTXE
<ul style="list-style-type: none"> - no distreure el conductor. - posar-me el cinturó. - seure bé.

El coneixement de les conductes segures és bo, tot i així, però, no sempre les apliquen. Caldrà, doncs, oferir als alumnes situacions d'aprenentatge on puguin practicar els coneixements teòrics que tenen.

7. Coneixes algun senyal de trànsit? Dibuixa-les i digues què creus que volen dir?

Tots els i les alumnes de la mostra han explicat i dibuixat un mínim de 2 senyals de trànsit correctament. Els que coneixen són els següents:

Prohibit aparcar (2 alumnes), prohibit girar a la dreta o l'esquerra (3), semàfor (10), prohibit fumar (1), stop (11), obligació de girar a la dreta o l'esquerra (2), escola a prop (7), perill d'esllavissada (1), prohibit el pas (8), cedeix el pas (2), aparcament per a minusvàlids (1), sortida un poble (1), estació de metro (1), prohibit tocar el clàxon (1), perill de despreniments (4), pas de vianants (7), restaurant (2), prohibida l'entrada a gossos (1), perill corbes (1), límit velocitat (8), perill obres (1), rotonda (1), *parking* (1), hotel (1), terreny ondulat (1).

El coneixement dels senyals de trànsit per part dels alumnes, com es veu, és molt bo. Per tant, no haurà de ser un tema prioritari.

8. Segurament a l'escola, en algun moment, has treballat alguna cosa d'educació viària. Recordes el què?

12 dels alumnes de la mostra recorden haver treballat els senyals de trànsit. Això, confirma novament que potser no valdrà la pena dedicar massa temps als senyals.

9. Digues, per una banda, què és el que no t'interessaria gaire treballar perquè o bé perquè ja ho saps o bé perquè ja ho heu fet a l'escola. I per l'altra, allò que t'interessaria molt treballar o bé perquè no ho tens clar o bé perquè no ho heu treballat a l'escola.

Dels alumnes que clarament especifiquen que els interessaria treballar, destacar que 5 volen treballar els senyals de trànsit, 3 com és ser policia, 2 com s'ha d'anar en bici, 2 com es condueix i 2 els semàfors. D'entre els motius que anomenen, s'ha de posar de relleu la seva preocupació per conduir bé i, així, poder-se treure el carnet. Alguns també diuen que ja s'han oblidat dels senyals i que, per això, els volen treballar.

Dels alumnes que clarament especifiquen que no els interessaria treballar, destacar que 4 no volen treballar els senyals de trànsit, 2 els semàfors i 1 les carreteres. D'entre les motius que anomenen, s'han de posar de relleu el que ja ho saben i, en el cas dels senyals de trànsit, també el que hi ha moltes com per recordar-se'n.

El que més els interessa treballar a alguns, és també el que menys els interessa treballar a uns altres. Quan es treballin els senyals, per tant, caldrà explicar: que es tractaran els senyals perquè són importants i perquè a molt alumnes els interessien. Però que no serà un tema en el que us entretindrem massa, doncs ja el dominen prou bé i a molts altres alumnes no

els interessa. D'aquesta forma, tots els i les alumnes quedaran contents i sentiran que els seus interessos i les seves motivacions es tenen en compte.

9.2. Annex II: Programació d'educació viària i mobilitat segura per a Primària.

CICLE SUPERIOR

Curs: 5è

Àrea: **Educació viària i coneixement del medi.**

UNITAT DIDÀCTICA: EDUCACIÓ VIÀRIA I MOBILITAT SEGURA.

Escola: CEIP SANT JORDI (Montmeló)

Número de sessions: 6

Objectius:

- Reflexionar sobre les conductes segures i perilloses relacionades amb els diferents espais del seu entorn (parc, carrer, cotxe, etc.), identificar-les i actuar amb responsabilitat.
- Ser capaç de desplaçar-se per Montmeló de forma segura, atenint-se als senyals dels agents de la Policia local i a altres senyals de circulació (verticals, lluminosos i horitzontals).
- Reflexionar sobre els elements que augmenten la seguretat (cinturó, casc, genolleres, etc.), identificar-los i usar-los.
- Orientar-se en el plànol de Montmeló i conèixer els principals elements que el configuren (carreteres, vies importants, ajuntament, ...).
- Conèixer els diferents mitjans de transport personals i col·lectius que conviuen a Montmeló i la seves possibilitats en la millora del medi ambient.
- Respectar les persones amb les que compartim el voral i la calçada .
- Adonar-se'n de la influència que els altres poden tenir en la seva conducta i ser capaç de prendre decisions responsables.

Continguts:

Fets i conceptes:

- El voral, la calçada.
- Els principals senyals de trànsit.
- El plànol de Montmeló i els principals elements que el configuren.
- Els diferents transports privats i públics que conviuen a Montmeló i les seves possibilitats en la millora del medi ambient.

Procediments:

- Reflexió sobre les conductes segures i perilloses relacionades amb els diferents espais de l'entorn dels alumnes, identificació i actuació responsable.
- Desplaçaments segurs per Montmeló, atenint-se als senyals dels agents i a altres senyals de circulació.
- Reflexió sobre els elements que augmenten la seguretat, identificació i ús.
- Orientació en el plànol de Montmeló.

Actituds, valors i normes:

- Respecte per les persones amb les que compartim el voral i la calçada.
- Respecte i ajust de les pròpies actuacions a les normes d'educació viària.
- Esperit crític davant d'aquelles actuacions que fan insegura o posa en perill la vida de les persones.
- Ajust de les pròpies actuacions a les normes de la comunitat.
- La presa de decisions responsable, sense deixar-se influenciar pels altres.

ACTIVITATS D'ENSENYAMENT-APRENTATGE:**SESSIÓ 1: MONTMELÓ I ELS SEUS CARRERS.****Data:****Lloc:** Aules de cinquè i recorregut pels voltants de l'escola.**Material bàsic:**

Etiquetes adhesives, retroprojector, pantalla, plànols de Montmeló, fitxes per fer durant el recorregut (veure activitats).

Recursos humans:

Per tal de fer el recorregut serà necessària l'ajuda del tutor/a del grup.

DESENVOLUPAMENT DE LA SESSIÓ:

1. En primer lloc, els agents es presentaran i escriuran els seus noms a una etiqueta adhesiva, que s'enganxaran al pit. Després, repartiran etiquetes adhesives entre els i les alumnes i els convidaran a fer el mateix (5 min).

2. En segon lloc, els agents preguntaran als i les alumnes si es recorden de l'enquesta que se'ls va passar al mes de març per tal de detectar els seus coneixements previs. Més concretament encara, els agents els preguntaran si es recorden de la primera pregunta de l'enquesta, la que feia referència a què és l'educació viària. Llavors els explicaran que, abans de començar a treballar, fóra bo aclarir què és el que avui en dia entenem per educació viària i que, per fer-ho, recorreran a les respostes que els i les mateixos alumnes varen donar a l'enquesta. Posteriorment, els agents retroprojectaran diverses definicions dels i les alumnes i els convidaran a que les comentin, que diguin amb quines estan d'acord i amb quines no i per què. Es tracta de que els i les alumnes s'adonin de que l'educació viària no només es refereix a les normes i als senyals de circulació, sinó que, des d'una perspectiva àmplia, es refereix a totes aquelles accions educatives que afavoreixen una convivència millor en espais públics i oberts, pel que hi hauran moltíssimes definicions vàlides. Dintre d'aquest debat, també es demanarà als i les alumnes per quin motiu creuen que pot ser interessant l'educació viària per a ells/elles, intentant que observin que és molt més important del que probablement es pensen, doncs els afecta com a vianants, passatgers (fonamentalment de cotxe) i conductors de bicicleta. Un cop conclòs el debat, els agents explicaran als i les alumnes que, donada aquesta àmplia perspectiva en que actualment s'emmarca l'educació viària, es comença a deixar de parlar d'educació viària i a parlar de mobilitat segura, pel que, a partir d'ara, els agents també es referiran a l'educació viària en aquests termes (20 min).

3. En tercer lloc, es farà als i les alumnes participants dels objectius de les sessions de mobilitat segura que els impartiran els agents, i que tenen en compte les necessitats formatives, els interessos i les motivacions que ells/elles mateixos han expressat a les enquestes de coneixements previs. En aquest context, els agents també explicaran als i les alumnes que les diferents activitats d'ensenyament-aprenentatge es desenvoluparan al llarg de sis sessions. Les cinc primeres, de caràcter teòrico-pràctic, es desenvoluparan fonamentalment a l'aula ordinària, a l'escola, mentre que la última, d'un caràcter totalment pràctic, tindrà lloc al parc mòbil de Can Mulà, a Mollet. Aquesta sessió, continuaran explicant els agents, serà la culminació de tot el treball realitzat fins el moment i esdevindrà per als i les alumnes una oportunitat per a posar en pràctica els diferents aprenentatges efectuats en un context molt més real. També es farà saber als i les alumnes que, en el marc de les sessions de mobilitat segura, se'ls convidarà a participar en un concurs de dibuix sobre allò que han après. Un cop acabades les sessions, continuaran explicant els agents, se'ls lliurarà un diploma a tots/es i es donarà a conèixer el guanyador/a del concurs del dibuix. (10 min)

4. Posteriorment, els agents explicaran als i les alumnes que en les dues primeres sessions treballaran els diferents senyals de trànsit per tal de que, a partir d'ara, i atenint-se a aquests, puguin desplaçar-se d'una forma més autònoma i segura, tant com a vianants, com a passatgers i conductors. I que, per fer-ho, la primera activitat que realitzaran serà la de fer un recorregut pels voltants de l'escola amb l'objectiu d'observar quins senyals hi ha al seu entorn més proper. Un entorn que, per a la majoria dels i les alumnes, configura el camí de casa a l'escola. Abans, de sortir, però, continuaran explicant els agents, observaran el plànol de Montmeló per a situar el trajecte que faran dins de la localitat. En aquest context, es repartirà un plànol de Montmeló a cadascun dels i les alumnes (5 min).

5. Després, els agents mostraran i faran buscar als i les alumnes les principals vies que rodegen Montmeló, els principals carrers i el recorregut a fer. A continuació, els agents repartiran als i les alumnes les activitats que hauran d'anar realitzant al llarg del trajecte (veure activitats), i que els faran observar els diferents senyals de trànsit, així com les conductes d'altres vianants, passatgers i conductors. Tot seguit, es farà una lectura ràpida en veu alta d'aquestes activitats i es preguntarà si algun alumne/a té algun dubte, assegurant-se, així, els agents, de que tothom ha entès el que ha de fer (15/20 min).

6. Posteriorment, s'explicarà als i les alumnes com han de circular pel carrer i se'ls demanarà que facin una filera de dos en dos. Tot seguit el grup-classe, acompanyants dels agents i el mestre/a tutor/a del grup, sortiran al carrer (c/Francesc Macià) i començaran el recorregut. Durant el trajecte, aniran a un ritme que permeti als i les alumnes anar realitzant les activitats i, si els agents ho consideren necessari, s'efectuaran algunes parades per a comentar algun senyal, fet o conducta (30/45 min).

7. En tornar a l'escola, els agents conclouran la sessió explicant als alumnes que a la propera sessió es farà el comentari del recorregut que han fet avui per a continuar treballant amb els senyals de trànsit. Després s'acomiaran, fins el proper dia (5 min).

SESSIÓ 2: ELS SENYALS I EL CARRER.	Data:
---	--------------

Lloc: Aules de cinquè.

Material bàsic:

Etiquetes adhesives, pantalla, diapositives senyals, màquina de diapositives.

DESENVOLUPAMENT DE LA SESSIÓ:

<p>1. En primer lloc, els agents recordaran els seus noms als i les alumnes i s'enganxaran etiquetes adhesives amb els seus noms al pit. Després, tornaran a repartir etiquetes adhesives entre els i les alumnes i els convidaran a fer el mateix que ells, al igual que van fer a la sessió anterior (3 min).</p>

<p>2. Posteriorment, i tal i com es va avançar a la sessió prèvia, es farà una revisió col·lectiva de la tasca que es va fer durant el recorregut i es convidarà als i les alumnes a fer comentaris sobre aquells senyals, fets o conductes que els hagin cridat l'atenció i vulguin compartir amb els altres companys/es (25/30 min).</p>
--

<p>3. Després, i amb l'objectiu de consolidar i ampliar el treball realitzat a partir del recorregut, així com per a satisfer el desig dels i les alumnes d'aprofundir en el tema dels senyals tal i com varen expressar en l'enquesta de coneixements previs, els agents explicaran als nens i nenes que projectaran unes diapositives sobre senyals per tal de que tots junts les comentin. Abans de la projecció, però, els agents preguntaran als i les alumnes si es recorden dels diferents tipus de senyals de trànsit que hi ha i que varen treballar a Cicle Mitjà, a saber verticals, horitzontals, lluminosos i senyals dels guàrdies, que han pogut veure durant el recorregut de la sessió anterior i</p>
--

que molts d'ells/es van dibuixar a l'enquesta de coneixements previs. Després es passarà a la projecció i al comentari de les diapositives dels diferents senyals de trànsit, recordant quines varen veure al recorregut, on eren i què volien dir. Quan es projectin senyals verticals, i per tal de recordar el que els i les alumnes ja van treballar a Cicle Mitjà, se'ls demanarà si són informatives, de perill, de prohibició o d'obligació. S'insistirà especialment en els senyals dels guàrdies ja que, tal i com s'ha observat a l'enquesta de coneixements previs són les que menys es coneixen, i en els senyals relacionats amb la bicicleta, que interessin molt als i les alumnes i són d'especial rellevància en aquesta edat. Edat en la que els i les alumnes s'afecten especialment a la conducció d'aquest vehicle (45 min).

4. Posteriorment, i depenent del temps que quedi, els agents proposaran als i les alumnes de fer una activitat d'opció múltiple sobre el significat dels diferents senyals de trànsit (veure activitats) (5/10 min).

5. En últim lloc, i per acabar, els agents explicaran als alumnes que el proper dia tractaran sobre els passos de vianants i les conductes segures i no segures al carrer. Després, s'acomiaran fins a la propera sessió (5 min).

SESSIÓ 3: Els passos de vianants

Data:

Lloc: Aules de cinquè.

Material bàsic:

Làmina de conductes segures i no segures al carrer, blu-tack, etiquetes adhesives, 6 cartolines i retolador, cartolina gran (?).

DESENVOLUPAMENT DE LA SESSIÓ:

1. En primer lloc, els agents recordaran com es diuen als i les alumnes i s'enganxaran etiquetes adhesives amb els seus noms al pit. Després, tornaran a repartir etiquetes adhesives entre els i les alumnes i els convidaran a fer el mateix que ells, al igual que van fer a la sessió anterior (3 min).

2. Després, es preguntarà als i les alumnes si recorden què treballarien en aquesta sessió, a saber els passos de vianants i les conductes segures i no segures al carrer, dos elements que ja van observar en l'activitat del recorregut. (2 min)

3. Posteriorment, es penjarà una làmina a la pissarra on hi haurà dibuixades conductes segures i no segures al carrer i es demanarà als i les alumnes que comentin quines conductes observen al dibuix, si són segures o no i per què. S'insistirà especialment en aquelles conductes insegures que, a partir de l'enquesta de coneixements previs, s'ha vist que molts dels i les alumnes desenvolupen, així com en aquelles conductes insegures que van observar durant el recorregut (25 min).

4. Un cop, col·lectivament, s'han observat totes les conductes i s'ha acordat quines són correctes i quines no i per què, els agents anunciaran als i les alumnes que faran una activitat de *role playing* sobre una situació conflictiva al voltant d'un pas de vianants proper a una escola. S'ha escollit aquesta situació perquè és la que té lloc cada dia davant del col·legi i perquè molts/es alumnes a l'enquesta de coneixements previs han admès que sovint no creuen pel pas de vianants. Per a escenificar la situació, es demanaran 12 alumnes voluntaris/àries, la resta seran espectadors. Dels 12 alumnes voluntaris/àries, 2 seran policies, 2 pares/mares que passen pel pas de vianants, 2 nens/es que van sols/es a l'escola i passen pel pas de vianants, 2 pares/mares que no passen pel pas de vianants, doncs els queda lluny d'on tenen aparcat el cotxe, 2 nens/es que van sols/es a l'escola i no passen pel pas de vianants i 2 conductors de cotxe. Cada parella participant en la dramatització s'enganxarà una cartolina amb el personatge que estan interpretant, per a facilitar el debat posterior. Es

tracta de que cada alumne/a, en escenificar, es posi a la pell del personatge que interpreta i actuï tal i com creu que aquest ho faria, tot defensant la seva posició i les seves actituds davant de les altres persones implicades en la situació i, que, evidentment, tindran un punt de vista totalment diferent. En aquest marc, els agents faran de moderadors, gestionant els torns de paraula, però no entraran en la discussió (20 min).

5. Un cop acabada la dramatització, els actors/actrius del *role playing* tornaran a seure al seu lloc i es convidarà a tots els i les alumnes a encetar un debat entorn les conductes i les actituds que han observat. En aquest context, els agents novament faran de moderadors i, en cas de que els i les alumnes es desviïn massa del tema central, reconduiran el debat. Procuraran, però, no donar el seu punt de vista i la seva opinió (15/20 min).

6. Per acabar, i de forma oral, es demanarà als alumnes que facin una recapitulació col·lectiva dels punts de vista i les opinions que han sorgit al debat, tot relacionant-ho amb les actituds i les conductes que ells/elles habitualment manifesten quan es desplacen a l'escola i altres llocs. Un/a dels alumnes podria anar-ho apuntant a la pissarra o en una cartolina gran per a després poder-ho penjar a la classe. Posteriorment, els agents, els explicaran que el proper dia treballaran els transports col·lectius i privats, així com les seves possibilitats en la millora del medi ambient, i s'acomiaran fins el proper dia (15/20 min).

SESSIÓ 4: COMPORTAMENTS SEGURS I NO SEGURS ALS VEHICLES.	Data:
Lloc: Aules de cinquè.	
Material bàsic: etiquetes adhesives, retroprojector, pantalla, fitxes pels alumnes (veure activitats)	

DESENVOLUPAMENT DE LA SESSIÓ:

1. En primer lloc, els agents recordaran els seus noms als i les alumnes i s'enganxaran etiquetes adhesives amb els seus noms al pit. Després, tornaran a repartir etiquetes adhesives entre els i les alumnes i els convidaran a fer el mateix que ells, al igual que van fer a les sessions anteriors (5 min).

2. Posteriorment, es recordarà als i les alumnes que en aquesta sessió treballaran fonamentalment al voltant dels mitjans de transport col·lectius i privats, tal i com es va avançar a la sessió anterior. En aquest context, es retroprojectarà un còmic amb les bafarades buides on hi ha representada una seqüència que tracta sobre les conductes insegures com a passatgers de cotxe (veure activitats). Després es demanarà als i les alumnes que expliquin què creuen que succeeix al còmic i per què, i se'ls farà reflexionar sobre les conductes segures i insegures com a passatgers de cotxe. En aquest marc, també es preguntarà als i les alumnes sobre les conductes segures i insegures com a passatgers d'altres mitjans de transport, focalitzant sobretot en l'autocar, que és un mitjà de transport que els i les alumnes utilitzen habitualment a l'escola tant per anar a natació i excursions, com per a desplaçar-se a altres localitats properes amb els seus pares (20 min).

3. Després, es demanarà als i les alumnes que facin grups de 4 o 5 persones i que seguin junts per treballar. Tot seguit, els agents escriuran a la pissarra «moto, cotxe, autobús i a peu» i demanaran als i les alumnes que, en grup i col·lectivament, ordenin aquests mitjans de transport segons creuen que contaminen més o menys i ho escriguin a la fitxa de treball (veure activitats). Posteriorment, i al cap d'uns cinc minuts, es convidarà als diferents grups a explicar la seva decisió i a expressar la seva opinió a tots aquells/es alumnes que vulguin. En aquest punt, també s'aprofitarà per fer

reflexionar als alumnes sobre la conveniència de venir a l'escola a peu i no en cotxe, dient-los que en l'enquesta de coneixements previs molt d'ells/es han dit que sovint utilitzen el cotxe (bé per anar o tornar, bé per ambdues coses) per acudir al col·legi en una localitat tan petita com Montmeló (15 min).

4. A continuació, s'explicarà als i les alumnes que hauran de confeir un còmic amb dibuixos i text fets per ells/elles sobre algun dels temes que s'han tractat a la sessió d'avui: els diferents transports i les conductes segures i insegures com a passatgers, així com la contribució d'alguns mitjans de transport a la millora del medi ambient. El còmic el podran fer en parelles o individualment en la fitxa de treball que se'ls lliurarà per a aquest propòsit (veure activitats) (35 min).

5. Posteriorment, i en els últims deu/quinze minuts, es convidarà a tots aquells/es alumnes que hagin acabat a que llegeixin el seu còmic en veu alta. Als que no l'hagin acabat, se'ls demanarà que el portin a la propera sessió, on també tindran l'oportunitat de llegir-lo (10 min).

6. Finalment, els agents explicaran als alumnes que a la propera sessió treballaran sobre la bicicleta per tal de preparar-se la sessió pràctica que faran a Can Mulà, Mollet (5 min).

SESSIÓ 5: Una sortida amb bicicleta.	Data:
Lloc: Aules de cinquè.	
Material bàsic: etiquetes adhesives, pissarra, guix, vídeo «Una sortida amb bicicleta» dins de l'audiovisual «El repte i altres històries. Dilemes de mobilitat segura» del Servei català de trànsit.	

DESENVOLUPAMENT DE LA SESSIÓ:

1. En primer lloc, els agents recordaran els seus noms als alumnes i s'enganxaran etiquetes adhesives amb els seus noms al pit. Després, tornaran a repartir etiquetes adhesives entre els i les alumnes i els convidaran a fer el mateix que ells, al igual que van fer a les sessions anteriors (5 min).

2. En segon lloc, els agents recordaran als i les alumnes que avui treballaran de forma especial sobre la bicicleta i les conductes segures i no segures com a conductors d'aquest vehicle. Després els agents escriuran a la pissarra «una passejada en bicicleta» i pregunten als i les alumnes que els suggereixen aquestes paraules. En aquest punt, els i les alumnes podran expressar tot allò que vulguin, i que un dels agents o un company/a de la classe anirà apuntant a la pissarra (5 min).

3. Posteriorment, s'explicarà als i les alumnes que, a continuació, es projectarà un vídeo que precisament porta aquest títol, «una passejada en bicicleta», i en el que segurament s'hi veuran reflectits molts elements que ells/elles acaben de dir i que s'han anotat a la pissarra. A continuació, es projectarà el vídeo. Al vídeo, i a través de la situació que planteja un nen de la seva edat, es proposa un dilema als i les alumnes: saltar-se un semàfor com a conductors de bicicleta o no fer-ho (10 min).

4. Després, i un cop vist el vídeo, els agents demanaran als i les alumnes que facin una fila enmig de l'aula. Els explicaran que, quan diguin «ja» els diferents nens i nenes hauran de fer un salt a l'esquerra si creuen que el nen del vídeo ha de saltar-se el semàfor i un salt a la dreta si creuen que no se l'ha de saltar. Un cop els agents hagin dit «ja» els i les alumnes quedaran dividits en dos grups, uns a favor de saltar-se el semàfor i uns altres a favor de no fer-ho (5 min).

5. Posteriorment, els agents demanaran als i les alumnes que facin subgrups dintre del seu grup (de 4 o 5 alumnes) i que discuteixin entre ells/elles el per què s'han decantat

per saltar-se el semàfor o per no fer-ho. En aquest punt, també es demanarà als i les alumnes que, en cada subgrup, s'esculli un portaveu que serà qui després explicarà les conclusions a les que han arribat. Es deixarà treballar als i les alumnes uns cinc minuts. Un cop la discussió per subgrups s'ha donat per finalitzada, es demanarà als portaveus de cada grup que expliquin a la resta de la classe el per què de la seva decisió. A continuació, els agents explicaran als i les alumnes que si, després d'escoltar tots els arguments, han canviat d'opinió i volen canviar-se de grup poden fer-ho (20 min).

6. Després, els agents engrescaran als diferents subgrups que abans havien treballat junts a fer-ho de nou. Aquest cop, però, a preparar-se una petita dramatització del que hagués pogut passar si el nen de vídeo hagués pres la mateixa decisió que ells/es, és a dir, saltar-se el semàfor o no fer-ho. Posteriorment, els diferents subgrups sortiran davant de la classe a escenificar les diferents situacions (15 min).

7. Per acabar, els agents convidaran als i les alumnes a comentar les idees i opinions que vulguin sobre el vídeo i sobre les situacions que els diferents subgrups han escenificat i els animaran a encetar un debat. Un debat en el qual els agents faran de moderadors, gestionant els torns de paraula, però no entraran en la discussió (10/15 min).

8. Finalment, els agents els diran als i les alumnes que, després d'aquesta sessió, ja estan preparats per a l'última activitat, que consisteix en posar en pràctica diferents coneixements i conductes que han treballat durant aquests dies, però, sobretot, en aquesta última sessió. En aquest marc, els agents explicaran als i les alumnes la sortida a Can Mulà, Mollet, i què és el que faran allà a grans trets (5 min).

SESSIÓ 6: Visita al Parc mòbil de Can Mulà, a Mollet.	Data:
Lloc: Aules de cinquè i Parc mòbil de Can Mulà, Mollet.	
Material bàsic: Etiquetes autoadhesives i autocars per anar a Can Mulà, Mollet.	

DESENVOLUPAMENT DE LA SESSIÓ:

1. En primer lloc, els agents recordaran els seus noms als i les alumnes i s'enganxaran etiquetes adhesives amb els seus noms al pit. Després, tornaran a repartir etiquetes adhesives entre els i les alumnes i els convidaran a fer el mateix que ells, al igual que van fer a les sessions anteriors (5 min).

2. Posteriorment, es recordarà als i les alumnes que avui aniran a Can Mulà, a Mollet, a practicar tot allò que han tingut l'oportunitat d'aprendre al llarg de les diferents sessions i, sobretot, el dia anterior. També se'ls recordarà que aniran en autocar, pel que també tindran l'oportunitat de posar en pràctica tot allò que han après sobre les conductes segures a l'autocar.

3. Un cop a Can Mulà, s'explicarà als i les alumnes que es faran dues activitats bàsiques: practicar com a conductor i vianant al parc mòbil, i veure un vídeo sobre la bicicleta. També se'ls explicarà que per fer les activitats es dividirà la classe en dos grups i que mentre uns estan practicant al parc mòbil, els altres estaran veient el vídeo, per a fer-ho després al revés. En aquest context, es dividirà la classe en dos grups i cadascun d'ells anirà a fer l'activitat que li toca.

En quant a l'activitat al parc mòbil, abans de començar, s'explicarà als i les alumnes que sis o set d'ells/elles aniran circulant en bicicleta precedits sempre per un monitor, mentre que els altres alumnes faran de vianants. També se'ls dirà que, cada cert temps, canviaran de rols i que els que feien de vianants conduiran la bicicleta i al

revés. També se'ls comentarà que a aquells/es alumnes que circulin de forma insegura, tant com a vianant i/o com a ciclista, se'ls farà seure una estona a mode de multa.

4. Per acabar, el grup classe sencer es tornarà a reunir a les llotges de Can Mulà i els agents demanaran als i les alumnes com els ha anat l'activitat, què els ha resultat fàcil, que els ha resultat dificultós, així com que si, mentre circulaven pel parc com a conductors i vianants, han tingut en compte els diferents continguts que havien anat aprenent al llarg de les diferents sessions. Després, pujaran de nou a l'autocar i tornaran a l'escola.

5. Finalment, els agents s'acomiaran dels i les alumnes fins al dia del lliurament dels diplomes per la seva participació en les sessions d'educació viària i el premi de dibuix. També els explicaran que a classe, i ja amb el seu tutor/a, faran unes activitats per tal de consolidar i valorar tot el treball realitzat durant les diferents sessions.

ALTRES POSSIBLES ACTIVITATS:

- Construcció de maquetes sobre el recorregut que s'ha fet a la primera sessió pels voltants de l'escola, incorporant els diferents senyals que s'han observat, vehicles circulant, vianants, i conductes segures i insegures per part de vehicles i vianants. Les maquetes es podrien fer amb materials reciclables com ara cartrons de llet, pots de iogurt, escuradents, etc.

- Diari d'educació viària i mobilitat segura (veure activitats). En els últims 5/10 minuts de cada sessió de la seqüència didàctica es podria deixar als i les alumnes escriure en el seu diari allò que els vingui de gust sobre la sessió d'aquell dia: el que els ha agradat, el que no els ha agradat, el que han après, el que els ha interessat, el que volen recordar, etc.

- Ginkana al pati de l'escola amb preguntes i proves relacionades amb l'educació viària i la mobilitat segura.

ACTIVITATS

1ra SESSIÓ

QUÈ ÉS L'EDUCACIÓ VIÀRIA?

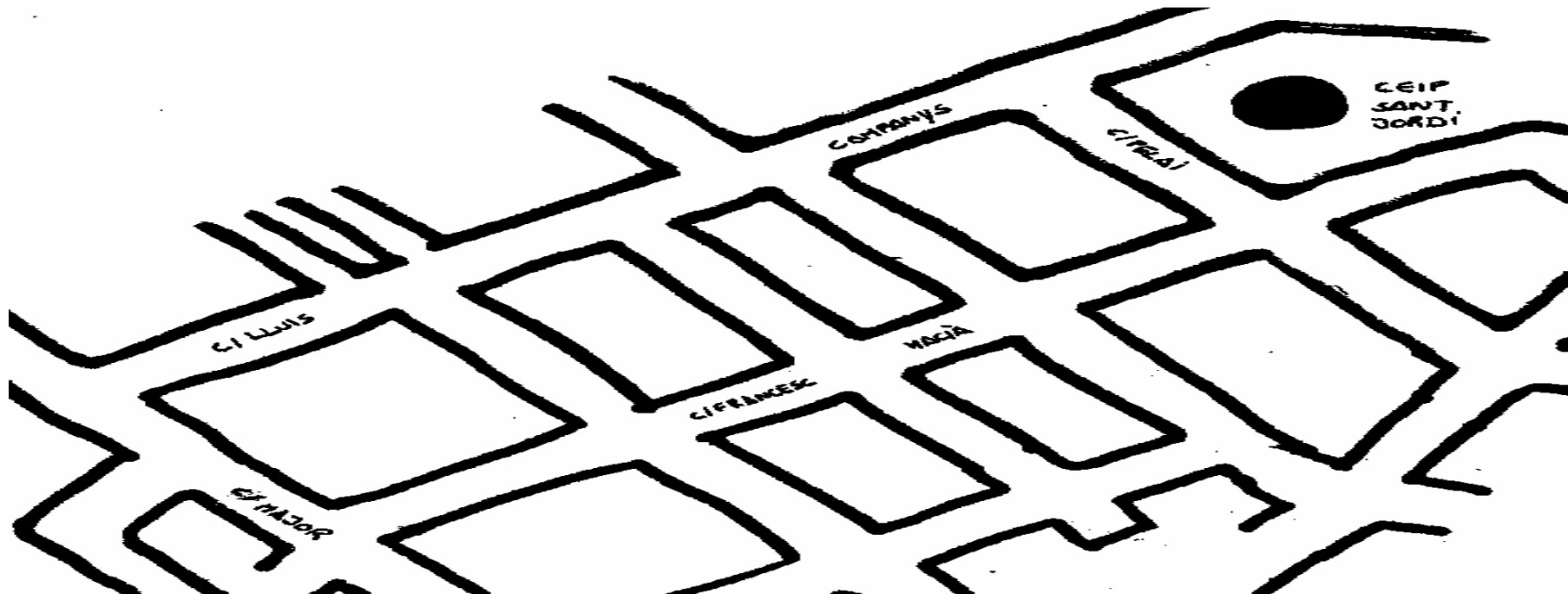
Coneixements previs dels alumnes:

- L'educació viària vol dir circular bé pel carrer.
- És una petita classe que ens fan el policies a nosaltres per ensenyar-nos com hem de creuar, què vol dir el color vermell, el taronja i el verd, i tot el que està relacionat.
- És l'educació per saber anar pel carrer.
- Circular bé amb bici, etc.
- L'educació viària és l'educació que fan els policies per ensenyar a conduir, etc.
- Saber com has de circular pels carrers públics.
- És un ensenyament de les coses que es poden fer o no es poden fer.
- És tenir respecte pels més grans que tu, no insultar, fer cas, no barallar-se...

RECORREGUT PELS VOLTANTS DE L'ESCOLA SANT JORDI

DURANT EL TRAJECTE

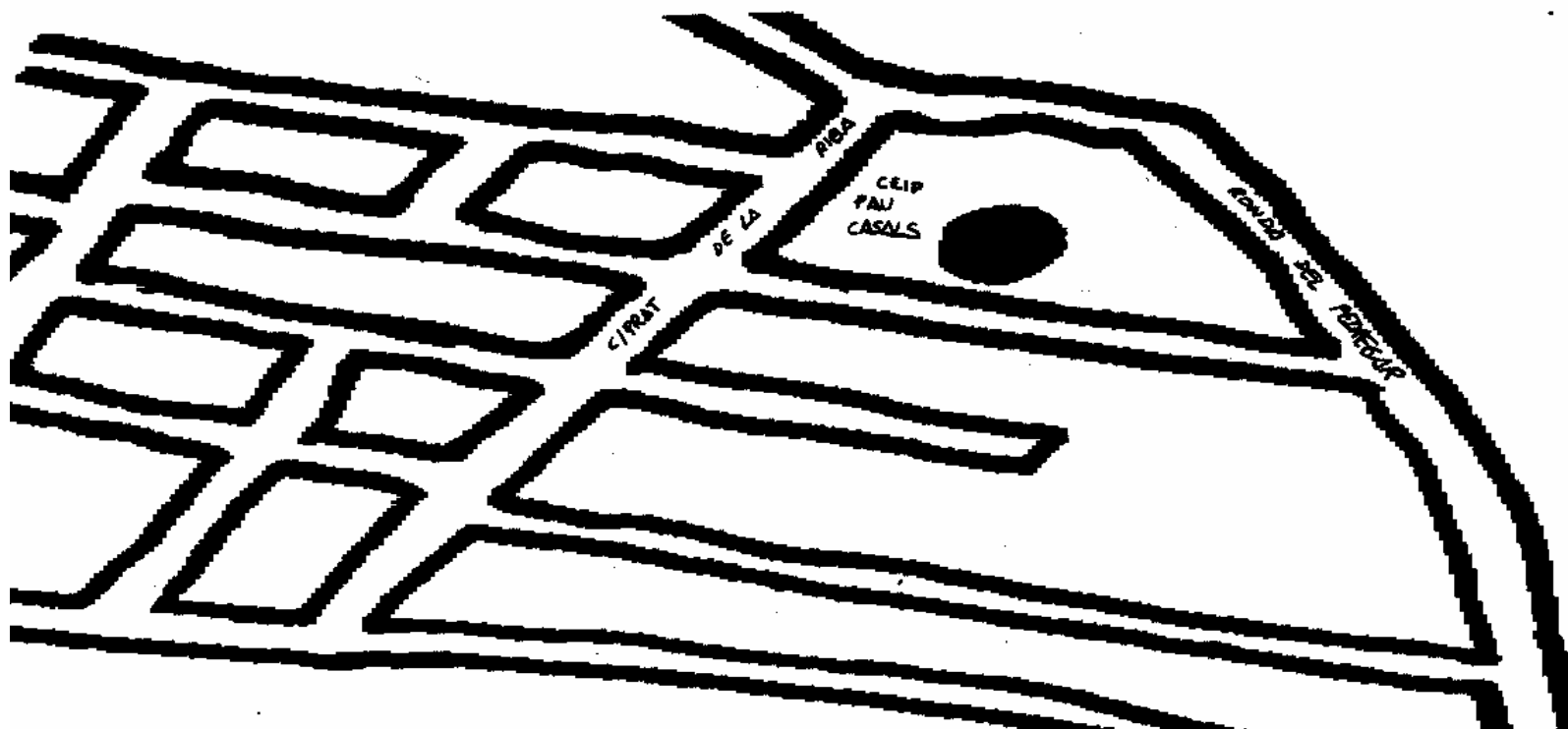
1. Marca amb un llapis de color el recorregut.
2. Al plànol hi ha el nom dels carrers Pelai, Lluís Companys i Francesc Macià. Anota el nom dels que falten.
3. Dibuixa al plànol els senyals de trànsit verticals i horitzontals que trobis al llarg del recorregut.



RECORREGUT PELS VOLTANTS DE L'ESCOLA PAU CASALS

DURANT EL TRAJECTE

1. Marca amb un llapis de color el recorregut.
2. Al plànol hi ha el nom del carrer Prat de la Riba i la ronda del Pedregar. Anota el nom dels carrers que falten.
3. Dibuixa al plànol els senyals de trànsit verticals i horitzontals que trobis al llarg del recorregut.



DESPRÉS DEL TRAJECTE

4. Durant el recorregut, has observat alguna conducta segura per part d'algun altre vianant i/o conductor? Explica-ho.

5. I alguna conducta insegura per part d'un altre vianant i/o conductor?

6. Com a vianant i com a conductor de bicicleta de la localitat de Montmeló quins creus que són els senyals imprescindibles de conèixer i saber interpretar? Són els senyals que més t'has trobat al llarg del recorregut?

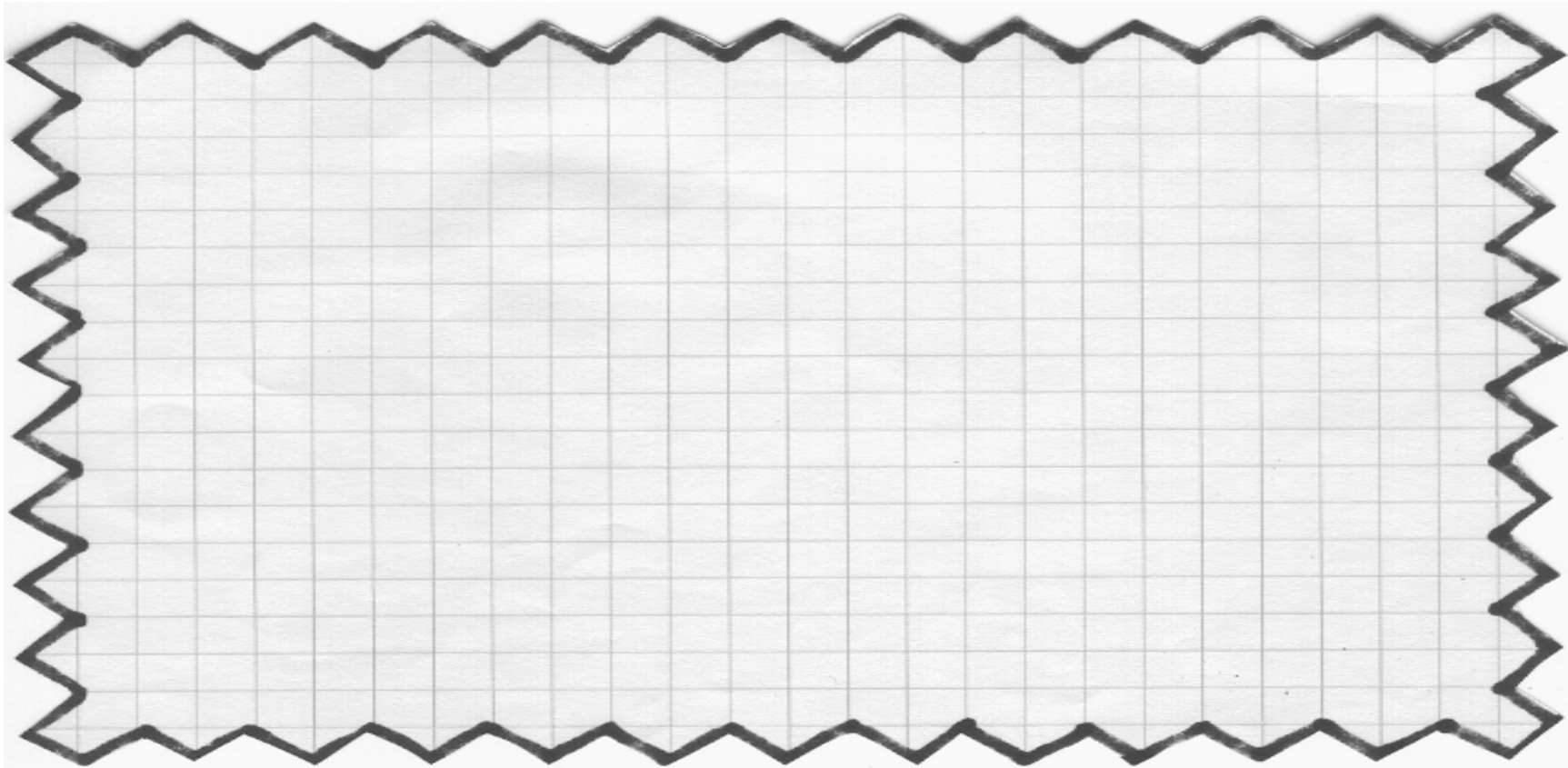
7. Ara que has observat amb deteniment els carrers que hi ha al voltant de l'escola, quins punts del trajecte t'ha semblat que hauràs de tenir especialment en compte a partir d'ara per la seva perillositat? Per què?

ALTRES ACTIVITATS

8. Escull cinc dels senyals que hagi vist durant el trajecte, dibuixa'ls i digues:

- a) si és un senyal vertical, horitzontal, lluminós o dels guàrdies.
- b) en el cas dels senyals verticals, si és un senyal de perill, de prohibició d'informació o d'obligació.
- c) que ens indiquen.

9. Fes un plànol del recorregut per anar de casa teva a l'escola i dibuixa els senyals de trànsit que trobes al llarg del recorregut.



10. Coneixies tots els senyals de trànsit que has trobat pel teu camí de casa a l'escola?

11. Si t'hi has trobat algun de nou, dibuixa'l per a que el puguem comentar a la propera sessió. Què creus que vol dir?

12. Has observat alguna conducta segura en el teu camí de casa a l'escola per part d'algun altre vianant i/o conductor mentre feies l'activitat? Si és així, explica-la.

13. I alguna conducta insegura per part d'algun altre vianant i/o conductor? Explica-ho.

14. Et sembla que hi ha algun punt del teu camí de casa a l'escola especialment perillós que hauràs de tenir especialment en compte a partir d'ara? Per què?

2na SESSIÓ

CONEIXES ELS SENYALS?

Marca amb una creu la lletra de la resposta correcta:



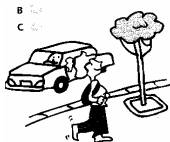
1. Que indica aquest senyal?
 - a) Direcció prohibida.
 - b) Accés prohibit.
 - c) Prohibit avançar.
2. Que significa aquest senyal?
 - a) Prohibit avançar.
 - b) Que els vehicles poden circular de dos en dos.
 - c) Que els vehicles vermells poden avançar.
3. Que significa aquest senyal?
 - a) Pas prohibit a nens que vagin sols.
 - b) Pas obligatori per a nens.
 - c) Perill: proximitat d'un lloc freqüentat per nens.
4. Aquesta senyal indica:
 - a) Perill: propera cruïlla amb prioritat.
 - b) Que pots girar en les dues direccions.
 - c) Que no pots girar en cap direcció.
5. Veient aquest senyal, hem de:
 - a) Circular a menys de 20 km./h.
 - b) Parar-nos a la cruïlla i no sortir fins que ho puguem fer sense perill.
 - c) Cedir el pas als que ens venen per la dreta.
6. Que significa aquest senyal?
 - a) Prohibit girar a la dreta.
 - b) Obligació de girar a la dreta.
 - c) Prohibit aparcar a la part dreta.
7. Que ens diu aquest senyal?
 - a) Que no es pot circular portant la bicicleta a la ma.
 - b) Circulació prohibida per a bicicletes i ciclomotors.
 - c) Via reservada per a les bicicletes.
8. Que t'indica aquest senyal?
 - a) Fi del doble sentit de circulació.
 - b) T'obliga a circular en la direcció que indica la fletxa.
 - c) Direcció a un aparcament proper.



9. Que significa aquest senyal?
 a) Que no puc circular a més de 40 km/h.
 b) Propera població a 40 km.
 c) Carretera en mal estat en els propers 40 km.
10. Que t'indica aquest senyal?
 a) Preferència de pas a la cruïlla.
 b) Que a la propera cruïlla haurem de cedir el pas als vehicles que circulin per l'altra carretera.
 c) Perill per la incorporació a una autopista.
11. Que significa aquest senyal?
 a) Prohibida la circulació a les bicicletes.
 b) Prohibit circular amb la bicicleta de nit.
 c) Carril obligatori per a les bicicletes.
12. Aquest senyal indica:
 a) Proximitat d'un pas de vianants.
 b) Proximitat de gent passejant.
 c) Que sols poden passar les persones grans.
13. Que t'adverteix aquest senyal?
 a) Avaria en el proper semàfor.
 b) Cruïlla regulada per semàfors.
 c) Cedir el pas quan arribis al semàfor.
14. A que t'obliga aquest senyal?
 a) A donar dues voltes a la plaça.
 b) A voltar la plaça pel costat dret.
 c) A que estacionis al mig de la plaça.
15. Que t'indica aquest senyal?
 a) Que ens acostem a un pont.
 b) Que s'estreny la calçada.
 c) Que entrem a una autopista.
16. De que ens informa aquest senyal?
 a) De que existeix un lloc per acampar.
 b) De que hi ha un campament indi.
 c) De que no es pot acampar.

CÒMIC

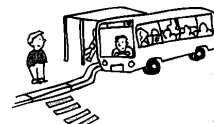
--



- Ordena les paraules següents, de més a menys, segons el que tu creus que contaminen:

A peu, moto, bicicleta, cotxe, autobús.

- 1.
- 2.
- 3.
- 4.
- 5.



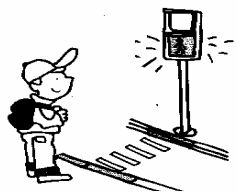
- Conductes a altres mitjans de transport:

Segures:

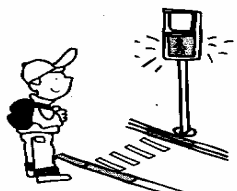
No segures:

ALTRES MATERIALS:

anvers

<p>DIARI D'EDUCACIÓ VIÀRIA I MOBILITAT SEGURA</p> 	<p>SESSIÓ 1</p>	<p>SESSIÓ 2</p>	<p>SESSIÓ 3</p>
---	-----------------	-----------------	-----------------

revers

<p>SESSIÓ 4</p>	<p>SESSIÓ 5</p>	<p>SESSIÓ 6</p>	<p>DIARI D'EDUCACIÓ VIÀRIA I MOBILITAT SEGURA</p> 
-----------------	-----------------	-----------------	---

9.3. Annex III: Programació d'educació viària i mobilitat segura per a Secundària.

SEGON CICLE D'ENSENYAMENT SECUNDARI	Curs: 3r
Àrea: Educació viària.	

UNITAT DIDÀCTICA: EDUCACIÓ VIÀRIA I MOBILITAT SEGURA

Centre: IES Montmeló	Número de sessions: 3
----------------------	-----------------------

<p>Objectius:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Identificar i valorar les conductes segures i de risc, comparant la percepció d'un mateix amb els estímuls de l'entorn i amb la percepció dels altres. - Desenvolupar una percepció del risc ajustada al perill objectiu d'una situació viària i dels factors que hi intervenen. - Ser conscient de la influència que exerceixen en la pròpia conducta factors externs (grupals o contextuals), i ser capaç de prendre decisions responsables. - Ser conscient de com algunes substàncies i determinades situacions psicofísiques afecten a l'autoconsciència. - Reconèixer el propi límit entre la seguretat i el perill i no utilitzar les vies (a peu o en vehicle) en estat de fatiga o de malestar psicofísic, sense tenir plena consciència del seu efecte. - Ser capaç de buscar opcions de desplaçaments alternatives per evitar riscos. 	<p>Continguts:</p> <p>Fets i conceptes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les substàncies i les situacions psicofísiques que afecten l'autoconsciència. - Altres factors de risc: influenciabilitat, errònia percepció del risc, escassa consciència d'un mateix. <p>Procediments:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Identificació i valoració de les conductes de risc, comparant la percepció d'un mateix amb els estímuls de l'entorn i amb la percepció dels altres. - Desenvolupament d'una percepció del risc ajustada al perill objectiu d'una situació viària i dels factors que hi intervenen. - Valoració de la influència que exerceixen en la pròpia conducta factors externs. - Valoració de com algunes substàncies i determinades situacions psicofísiques afecten a l'autoconsciència. - Reflexió sobre els propis límits davant de determinades situacions de fatiga o de malestar psicofísic. - Identificació d'opcions de desplaçaments alternatives per evitar riscos. <p>Actituds, valors i normes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'autoconeixement i l'autoprotecció davant de situacions de fatiga o de malestar psicofísic. - Esperit crític davant d'aquelles actuacions que fan insegura o posa en perill la vida d'un mateix o d'altres persones. - Ajust de les pròpies actuacions al perill objectiu d'una situació viària i dels factors que hi intervenen. - La presa de decisions responsable, sense deixar-se influenciar pels altres.
--	--

ACTIVITATS D'ENSENYAMENT-APRENTATGE:

SESSIÓ 1:

Data:

Lloc: Aula de 3r

Material bàsic: Retroprojector, pantalla, fitxes (veure activitats).

DESENVOLUPAMENT DE LA SESSIÓ:

1. En primer lloc, els agents es presentaran i escriuran els seus noms en una etiqueta adhesiva, que s'enganxaran al pit. Després, repartiran etiquetes adhesives entre els i les alumnes i els convidaran a fer el mateix (5 min).

2. Després els agents preguntaran als i les alumnes què els suggereix la paraula moto i els proposaran que, en un full d'acetat que s'aniran passant, escriguin dos o tres idees que els evoca dit terme (veure activitats). Un cop tots els i les alumnes hagin acabat, es projectarà el que aquests i aquestes han escrit, i se'ls convidarà a que intentin explicar el per què la paraula moto els evoca tot allò (llibertat, velocitat, poder...).

3. Després, es preguntarà als i les alumnes si ells creuen que el seu comportament com a conductors o passatgers de motocicleta és influenciat per diferents factors, com ara la publicitat, o no.

Probablement la majoria dels i les alumnes diran que no. En aquest context, se'ls demanarà que observin diferents anuncis publicitaris de motocicletes i que, en grups, els analitzin (veure activitats).

4. Un cop tots els grups hagin analitzat, un per un, els diferents anuncis, es farà una posada en comú de l'anàlisi que han fet a cada un dels grups i dels resultats als que han arribat. En aquest context, es preguntarà als i les alumnes en què i de quina manera els influeixen els amics com a conductors i passatgers de motocicleta (o d'un altre vehicle), si, de vegades, influenciats per ells prenen determinats riscos. La reflexió la podran fer en grups, al igual que en l'activitat anterior, o de forma col·lectiva (llavors fóra adequat que un alumne/a anés apuntant en un full d'acetat o a la pissarra el que es va dient). Una altra pregunta per a la reflexió serà si hi ha algun altre element que creuen que els influeix i en què.

5. Per acabar, els agents tornaran a fer la pregunta que van realitzar a l'inici de la sessió, és a dir si els i les alumnes creuen que determinats factors, com ara la televisió i la publicitat, influeixen els seus comportaments com a conductors i passatgers de moto (o d'algun altre vehicle). Probablement, molts més alumnes que a l'inici de la sessió diran que sí. Llavors els agents els preguntaran com els fa sentir això, si no els agradaria ser més lliures i autònoms a l'hora de prendre les seves decisions. Possiblement molts dels i les alumnes diran que sí.

En aquest punt de la sessió, els agents explicaran als i les alumnes que en la propera sessió treballaran el tema dels riscos i l'errònia percepció d'aquests, i s'acomiararan fins el proper dia.

SESSIÓ 2:

Data:

Lloc: Aula de 3r

Material bàsic: Retroprojector, pantalla, fitxes (veure activitats).

DESENVOLUPAMENT DE LA SESSIÓ:

1. En primer lloc, els agents recordaran els seus noms als i les alumnes i s'enganxaran etiquetes adhesives amb els seus noms al pit. Després, tornaran a repartir etiquetes adhesives entre els i les alumnes i els convidaran a fer el mateix que ells, al igual que van fer a la sessió anterior (3 min).
2. Després els agents recordaran als i les alumnes que en aquesta sessió treballaran sobre els riscos i l'errònia percepció d'aquests. En aquest context, els agents passaran als i les alumnes un qüestionari (veure activitats) en el que, individualment, hauran de valorar el risc que, segons ells, comporten determinades situacions (alt, mitjà i baix) i, tenint en compte això, decidir si farien el que es planteja a la situació o no. Posteriorment, es convidarà als i les alumnes a seure en petits grups i a comparar el seu qüestionari amb el dels altres companys/es de grup. Com a resultat d'aquesta confrontació d'opinions, i en base al que han contestat cada un dels i les membres del grup en el seu qüestionari individualment, hauran d'omplir novament el qüestionari, aquesta vegada, però com a grup (veure activitats).
3. Posteriorment, es farà una posada en comú col·lectiva de les conclusions a les que han arribat a cada grup i per què, amb l'objectiu de fer adonar als i les alumnes de que una mateixa situació pot ser percebuda de formes molt diferents. I que sovint, tot i percebre que una situació és d'alt risc i que no l'has de fer, per diferents motius, la fas.
4. Tot seguit, els agents proposaran als i les alumnes que, individualment, facin una breu relació, de les accions que fan quan surten de festa (veure activitats). Després, i quan hagin acabat, els agents els diran que passin la relació a un company/a, que haurà de valorar el nivell de risc de les seves accions.
5. Per acabar, es farà una posada en comú col·lectiva de les accions que els i les alumnes hagin considerat molt arriscades per part dels seus company/a, i per què.
6. Després els agents diran als i les alumnes que, ara que ja han treballat el tema de la influenciabilitat, els riscos i l'errònia percepció d'aquests, estan preparats per a decidir amb propietat què fer davant determinades situacions i que, per això, a la propera sessió treballaran sobre un dilema d'educació viària i mobilitat segura. Tot seguit, s'acomiararan dels i les alumnes fins el proper dia.

SESSIÓ 3:**Data:****Lloc:** Aula de 3r

Material bàsic: Vídeo «La Ventafocs» dins de l'audiovisual «La Ventafocs i altres històries. Dilemes de mobilitat segura» del Servei català de trànsit, fitxes (veure activitats).

DESENVOLUPAMENT DE LA SESSIÓ:

1. En primer lloc, els agents recordaran els seus noms als i les alumnes i s'enganxaran etiquetes adhesives amb els seus noms al pit. Després, tornaran a repartir etiquetes adhesives entre els i les alumnes i els convidaran a fer el mateix que ells, al igual que van fer a la sessió anterior (3 min).
2. Tot seguit, els agents recordaran que, en aquesta sessió, i havent tractat els temes de la influenciabilitat, els riscos i l'errònia percepció d'aquests, treballaran sobre un dilema d'educació viària i mobilitat segura, a partir del que hauran de prendre una decisió amb propietat. En aquest context, els agents explicaran als i les alumnes que, a continuació, veuran un vídeo on se'ls presentarà el dilema sobre el qual hauran de treballar.
3. Després, i un cop vist el vídeo, els agents demanaran als i les alumnes que facin una fila enmig de l'aula. Els explicaran que, quan diguin «ja» hauran de fer un salt a

l'esquerra si creuen que la noia del vídeo ha de pujar a la moto amb el noi begut, i un salt a la dreta si creuen que no ha de pujar. Un cop els agents hagin dit «ja» els i les alumnes quedaran dividits en dos grups, uns a favor de pujar a la moto i uns altres a favor de no fer-ho.

4. Llavors els agents explicaran als i les alumnes que faran un debat sobre què hauria de fer la noia del vídeo i per què. Ara bé, els alumnes que estaven a favor de que pugés a la moto, hauran de defensar que no pugi i al revés, amb la finalitat de que aprenguin a veure les diferents percepcions del risc, i els motius que, algunes vegades, ens porten a prendre una decisió o una altra. S'advertirà als i les alumnes, però, de que, quan ja no puguin continuar defensant la postura que els toca, podran canviar-se de grup.

5. A continuació, i en relació amb el vídeo, els agents demanaran als i les alumnes que escriguin el que acostumen a beure en una nit de festa (veure activitats). Després, i un cop hagin acabat, hauran de passar el full a un company/a que, ajudant-se d'una taula d'alcoholèmia, valorarà si el primer alumne és un conductor fiable amb qui pujar a la moto després d'una nit de festa o no.

6. I per acabar, els agents demanaran als i les alumnes de comentar els aspectes que els hagin semblat més importants o interessants d'aquells que s'han treballat en les tres sessions d'educació viària i mobilitat segura. I els preguntaran si creuen que el treball realitzat els servirà per alguna cosa en un futur o no, i per què. Després els agents s'acomiaran.

ALTRES POSSIBLES ACTIVITATS:

- Que un company/a valori a un altre/a si té una personalitat amb tendència al risc o no (veure activitats) i, després, fer un «riscograma» del grup-classe.

- Presentar per escrit i en forma de targes diferents dilemes d'educació viària i mobilitat segura. En grup, els i les alumnes hauran de decidir què fer, analitzant la situació i valorant els pros i els contres (veure activitats). Després, es pot fer una posada en comú de les decisions que s'han pres als diferents grups.

- Que els diferents grups de treball mateixos escriguin, de forma breu, diferents dilemes d'educació viària i mobilitat segura i que els plantegin als altres grups.

- Que els diferents grups triïn un dels dilemes que s'han inventat i l'escenifiquin per a la resta de companys/es. A partir d'aquí, i posteriorment, fer un debat col·lectiu per a comentar què farien els i les diferents alumnes en una situació així.

- Veure un dels següents vídeos: «Judici a l'alcohol» o «L'alcohol i la conducció» i respondre al qüestionari que sobre aquests audiovisuals es planteja al llibre «Fes la teva sort: condueix segur» (crèdit variable d'educació viària) del Servei català del trànsit. Qüestionari que després es podria posar en comú de forma col·lectiva.

- Anàlisi i comentari (oral o per escrit, i en petit grup o en gran grup) d'un fragment de la pel·lícula «Historias del Kronen».

- Anàlisi i comentari (oral o per escrit, i en petit grup o en gran grup) de la cançó «Pisa el acelerador d'en Joaquín Sabina».

ACTIVITATS

1ra SESSIÓ

M

O

T

O

Com i en què ens influeixen els
amics/gues?

Com i en què ens influeixen altres
factors?

2na SESSIÓ

QÜESTIONARI INDIVIDUAL DE CONDUCTES DE RISC
--

Conductes de risc	Risc alt	Risc mitjà	Risc baix	Ho faries.	No ho faries.
1. Saltar en paracaigudes.					
2. Banyar-te a la platja quan hi ha bandera vermella.					
3. Anar en moto sense casc.					
4. Treure una «xuleta» en un examen.					
5. Prendre pastilles, o les anomenades drogues de síntesi, en una nit de festa.					
6. Ficar-te en una baralla.					
7. Conduir havent begut alcohol.					
8. Córrer a un Sant Fermí.					
9. Fer «campana» a l'institut.					
10. Fumar haixix o marihuana (cannabis).					
11. Anar de paquet en una moto d'una plaça.					
12. En una nit de festa, muntar en moto (o en algun altre vehicle) amb algú que ha begut alcohol.					

Activitat adaptada de: *Fes la teva sort: Condueix segur. Crèdit variable*. Barcelona: Servei català de trànsit de la Generalitat de Catalunya, 2001.

QÜESTIONARI GRUPAL DE CONDUCTES DE RISC

1. Buidatge del qüestionari individual de cada un dels i les membres del grup.

Conductes de risc	Número de companys/es del grup que ho consideren un risc....			Número de companys/es del grup que ho farien o no ho farien...	
	Risc alt	Risc mitjà	Risc baix	Ho faries.	No ho faries.
1. Saltar en paracaigudes.					
2. Banyar-te a la platja quan hi ha bandera vermella.					
3. Anar en moto sense casc.					
4. Treure una «xuleta» en un examen.					
5. Prendre pastilles, o les anomenades drogues de síntesi, en una nit de festa.					
6. Ficar-te en una baralla.					
7. Conduir havent begut alcohol.					
8. Córrer a un Sant Fermí.					
9. Fer «campana» a l'institut.					
10. Fumar haixix o marihuana (cannabis).					
11. Anar de paquet en una moto d'una plaça.					
12. En una nit de festa, muntar en moto (o en algun altre vehicle) amb algú que ha begut alcohol.					

2. Qüestionari grupal.

Conductes de risc	Risc alt	Risc mitjà	Risc baix	Ho faríeu.	No ho faríeu.
13. Saltar en paracaigudes.					
14. Banyar-vos a la platja quan hi ha bandera vermella.					
15. Anar en moto sense casc.					
16. Treure una «xuleta» en un examen.					
17. Prendre pastilles, o les anomenades drogues de síntesi, en una nit de festa.					
18. Ficar-vos en una baralla.					
19. Conduir havent begut alcohol.					
20. Córrer a un Sant Fermí.					
21. Fer «campana» a l'institut.					
22. Fumar haixix o marihuana (cannabis).					
23. Anar de paquet en una moto d'una plaça.					
24. En una nit de festa, muntar en moto (o en algun altre vehicle) amb algú que ha begut alcohol.					



Què fas quan surts de festa?

Fes una relació breu d'allò que fas.



Què fa el meu company/a quan surt de festa?

Conductes arriscades que observo:	Nivell de risc			
	1	2	3	4
	1	2	3	4
	1	2	3	4
	1	2	3	4
	1	2	3	4
	1	2	3	4
	1	2	3	4
	1	2	3	4
	1	2	3	4
	1	2	3	4
	1	2	3	4

Interpretació del test: «Què fas quan surts de festa?»

Per calcular el nivell de risc de patir un accident quan surts de festa amb els teus amics/gues, has de sumar tots els punts obtinguts i dividir-los per 5. La puntuació obtinguda llavors assenyala el nivell de risc de patir un accident quant surts de festa amb els teus amics/gues.

NIVELL DE RISC
- Si treus un 4: Estàs corrent un risc excessiu de patir un accident.
- Si treus un 3: El risc de patir un accident quant surts de festa és molt elevat.
- Amb un 2: El risc és considerable.
- Amb un 1: Encara estàs corrent el risc de patir un accident.
- Si treus un 0: No tens risc de patir un accident. Enhorabona!

3ra SESSIÓ

Nom:

Pes:

Què beus quant surts de festa?



.....
.....
.....
.....

Quant beu el teu company/a quan surt de festa?



- **Calcula el seu grau d'alcoholèmia amb l'ajuda de les següents taules i la seva interpretació.**

- **És el teu company/a un conductor/a fiable de motocicleta (o algun altre vehicle) després d'una nit de festa? Pujaries amb ell/ella a la moto (o algun altre vehicle)?**

TAULES D'ALCOHOLÈMIA EN FUNCIÓ DEL CONSUM I DEL PES I ELS SEUS EFECTES EN LA CONDUCCIÓ

DONES

alcoholèmia en funció del consum d'alcohol (mil·ligrams d'alcohol per litre d'aire espirat)

Alcoholèmia en funció del pes

Beguda	Graus	Capacitat (ml)	Alcohol (grams)	45 kg	55 kg	65 kg	75 kg
Licor de préssec, de poma (copeta)	23	30	5'5	0'10	0'08	0,07	0'06
Cava, vi (copa)	12	100	9'6	0'18	0'14	0'12	0'10
Cervesa (mitjana)	6	300	14'4	0,27	0'22	0'18	0'16
Licor (copeta)	40	45	14'4	0'27	0'22	0'18	0'16
Whisky o combinat (got)	40	70	22'4	0'41	0'34	0'29	0'25

HOMES

alcoholèmia en funció del consum d'alcohol (mil·ligrams d'alcohol per litre d'aire espirat)

Alcoholèmia en funció del pes

Beguda	Graus	Capacitat (ml)	Alcohol (grams)	60 kg	70 kg	80 kg	90 kg
Licor de préssec, de poma (copeta)	23	30	5'5	0'07	0'06	0'05	0'04
Cava, vi (copa)	12	100	9'6	0'11	0'10	0'09	0'08
Cervesa (mitjana)	6	300	14'4	0'17	0'15	0'13	0'11
Licor (copeta)	40	45	14'4	0'17	0'15	0'13	0'11
Whisky o combinat (got)	40	70	22'4	0'27	0'23	0'20	0'18

NIVELL D'ALCOHOLÈMIA	EFECTES SOBRE LA CONDUCCIÓ	EL RISC ES MULTIPLICA PER
0,08	Disminueixen els reflexos	1,2
0,1	Dificultat per conduir recte i les distàncies no s'aprecien de manera correcta	1,5
0,15	No es té consciència de la velocitat a què se circula. Pertorbació en els moviments.	2
0,25	Eufòria i disminució de la percepció del risc. Es triga més a reaccionar davant els imprevistos.	3
0,4	Ens comportem de manera perillosa	4,5
0,6	Ens notem molt cansats i perdem visió	9
0,75	Elevat estat d'embriaguesa	16

ALTRES ACTIVITATS

Creus que el teu company/a té tendència al risc?

Nom del company/a que s'avalua:

Avaluador 1

RISC								SEGURETAT
Atreuit	1	2	3	4	5	6	7	Prudent
Descontrolat	1	2	3	4	5	6	7	Controlat
Plaer pel risc	1	2	3	4	5	6	7	Plaer per la seguretat
Emotiu	1	2	3	4	5	6	7	No emotiu
Agressiu	1	2	3	4	5	6	7	No agressiu
Impulsiu	1	2	3	4	5	6	7	Reflexiu
Fàcil d'empipar	1	2	3	4	5	6	7	Difícil d'empipar
Competitiu	1	2	3	4	5	6	7	No competitiu
Antinormes	1	2	3	4	5	6	7	Pronormes
Crispat	1	2	3	4	5	6	7	No crispat

Avaluador 2

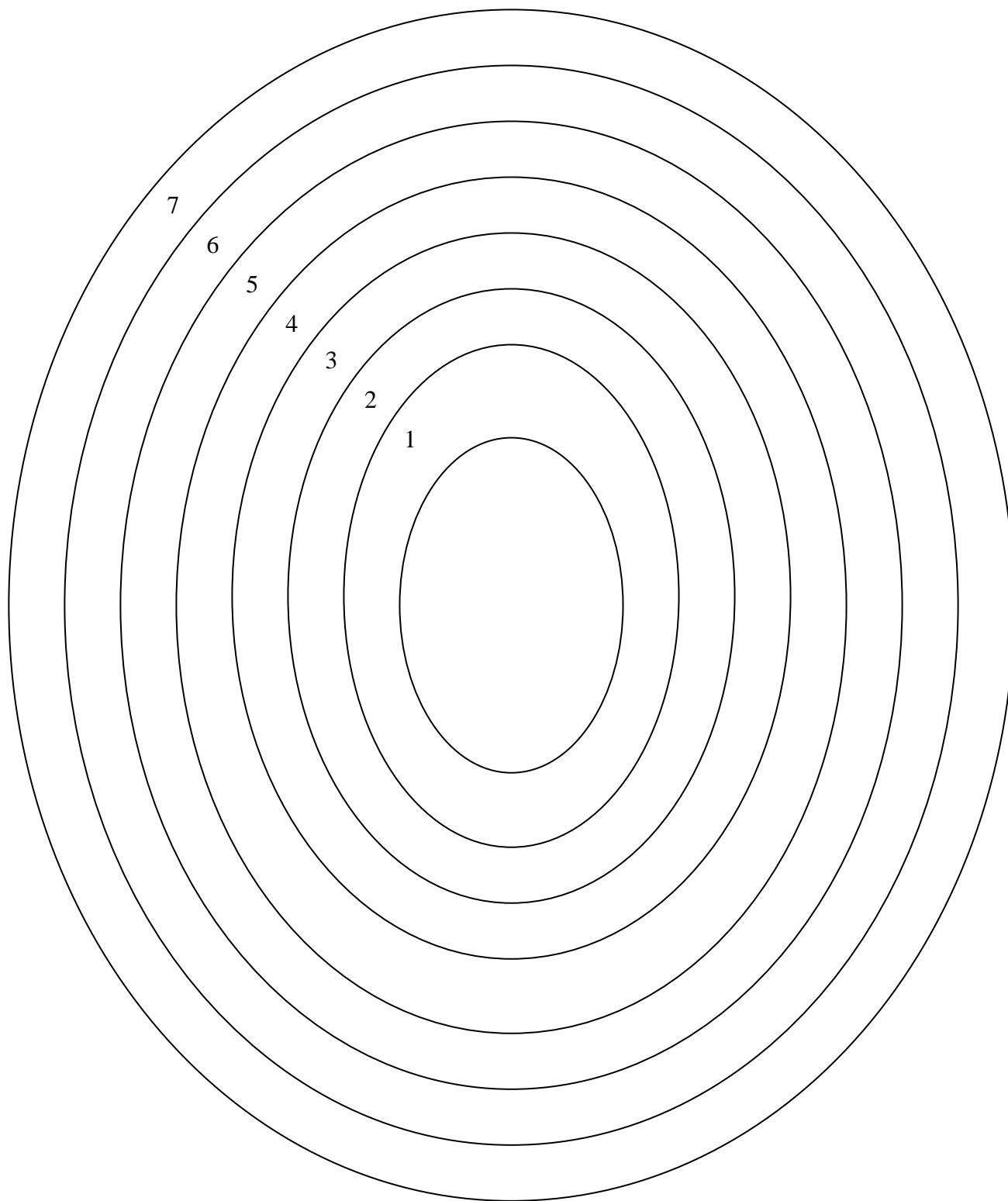
RISC								SEGURETAT
Atreuit	1	2	3	4	5	6	7	Prudent
Descontrolat	1	2	3	4	5	6	7	Controlat
Plaer pel risc	1	2	3	4	5	6	7	Plaer per la seguretat
Emotiu	1	2	3	4	5	6	7	No emotiu
Agressiu	1	2	3	4	5	6	7	No agressiu
Impulsiu	1	2	3	4	5	6	7	Reflexiu
Fàcil d'empipar	1	2	3	4	5	6	7	Difícil d'empipar
Competitiu	1	2	3	4	5	6	7	No competitiu
Antinormes	1	2	3	4	5	6	7	Pronormes
Crispat	1	2	3	4	5	6	7	No crispat

Per a conèixer la mitjana de risc de cadascú, s'han de sumar les puntuacions i dividir-ho entre 10.

$$X = \frac{\quad}{10} =$$

Quines implicacions pot tenir el perfil del teu company/a en la seva conducció?

«RISCOGRAMA» DEL GRUP CLASSE



DILEMES D'EDUCACIÓ VIÀRIA I MOBILITAT SEGURA

1. Vaig a una festa. M'acabo de fer un pentinat increïble, aquesta nit fixo que triomfo. Fa molta calor. No sé si posar-me el casc o no. Si me'l poso, suaré i em despentinaré.

I vosaltres què faríeu?

2. En Dani, un tio que està súper bo, m'acaba de preguntar si vol que em porti a casa amb la seva moto. És una moto d'una sola plaça. Però el Dani m'agrada molt i és la meva oportunitat d'estar sola amb ell... Potser això és el començament d'alguna cosa més... Pujo o no pujo?

I vosaltres què faríeu?

3. Avui els de 1r de batxillerat m'han convidat a fer un partit de bàsquet amb ells. En tornar cap a casa després del partit, hem de travessar la carretera. Una carretera on hi ha molt de trànsit. Normalment jo passo pel pas elevat. Ells no volen passar pel pas elevat, diuen que es dona molta volta, volen creuar la carretera. Què faig? Si passo pel pas elevat, diran que sóc un «cagat» i un nen petit. I ja em puc acomiadar de que em piquin per jugar a bàsquet un altre dia. Si creuo...

I vosaltres què faríeu?

.....

I VOSALTRES QUÈ FARÍEU?

	PROS	CONTRES	Què faríeu?
DILEMA 1			
DILEMA 2			
DILEMA 3			

9.4. Annex IV: Qüestionari per recollir informació sobre els policies que integren el departament d'educació viària de la Policia local de Montmeló.

Nom:

QÜESTIONARI PER ALS POLICIES DEL DEPARTAMENT D'EDUCACIÓ VIÀRIA DE MONTMELÓ

1. Des de quan ets Policia?
2. Sempre has treballat en l'àmbit de l'ordre públic?
3. Des de quan treballes a Montmeló?
4. Des de quan et dediques al tema de l'educació viària a la Policia local de Montmeló?
5. T'havies ocupat d'aquest tema abans?
6. Com és que decideixes ficar-t'hi?
7. T'agrada impartir educació viària als centres escolars de primària de Montmeló? Què és el que t'aporta?
8. Has fet algun tipus de formació específica en educació viària?
9. Tens plans de seguir formant-te en educació viària? Consideres important la formació? Què creus que et pot aportar?
10. Principals problemes que teniu al departament d'educació viària de Montmeló (de formació, de temps, ...).