

SCHEDA DI CODIFICAZIONE DEI PERCORSI DIDATTICI

Scuola media F. BURSI SPEZZANO

Classe I

Insegnanti

AA. VV.

Titolo LA STRADA E L'EDUCAZIONE STRADALE

Disciplina STUDI SOCIALI GEOGRAFIA

competenze cognitive (1) contenuti disciplinari	tass.(2)	PROCEDURE DIDATTICHE				
		attività (3)	materiale (4) di lavoro	spazi (5)	org. cl. (6)	misurazione formativa (7)
Analizzare informazioni provenienti da fonti diverse. Confrontare situazioni e concetti sui temi: a) caratteristiche delle strade (diverse tipologie); b) storia della strada in diverse epoche (dalle antiche civiltà al XVIII secolo).	3.1.1.1.	Consultazione fonti. Discussioni in classe. Stesura di una dispensa che raccoglie i risultati della ricerca.	Relazioni Cartine Disegni Fotografie	A	G C I	Esercitazioni individuali, confronto e completamento cartografico per rete stradale attuale e rete stradale in età imperiale romana (pagg. 10, 11).
	3.1.1.2.					
Individuare le relazioni causa-effetto tra strada e territorio (Fiorano).	3.1.1.1.			A F	G C I	Test a saggi brevi di osservazione e confronto cartografico (pagg. 22,23, 24).
Schematizzare i problemi connessi alla segnaletica stradale.	3.1.2.1.			A		
Conoscere e descrivere le norme di comportamento, di sicurezza e legislative relativamente al velocipede e al ciclomotore.	2.2.1.	Realizzazione guidata di un plastico. Partecipazione sul piano teorico e pratico della Polizia Municipale. (allegata proposta Assessorato P. I. del Comune di Fiorano MD).	Plastico	A L	G C P G I	

S C U O L A M E D I A " F . B U R S I "

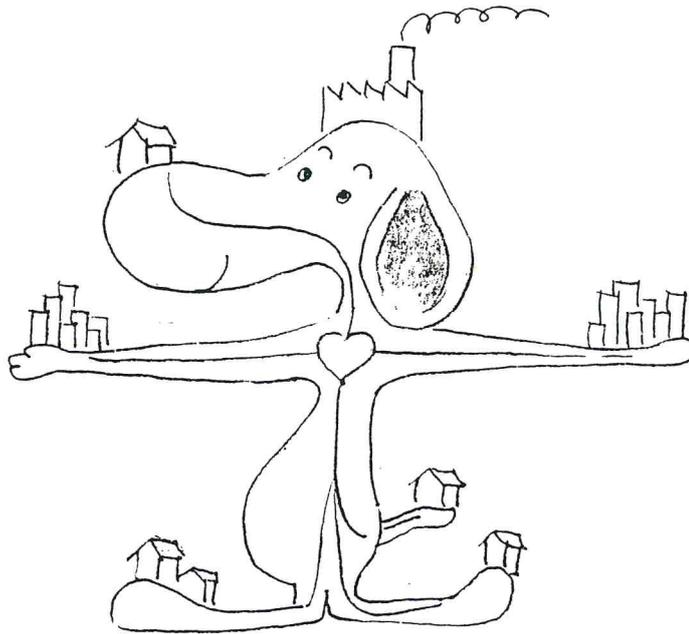
S P E Z Z A N O

L A S T R A D A

anno scolastico 1987 / ~~88~~

LA STRADA

Forse il sistema migliore per capire cosa sia una strada è quello di pensare al territorio di una nazione come ad un grande corpo umano, di cui le case, le fabbriche, i paesi, le città siano le cellule e gli organi, e le STRADE, invece, le arterie e le vene che li collegano.



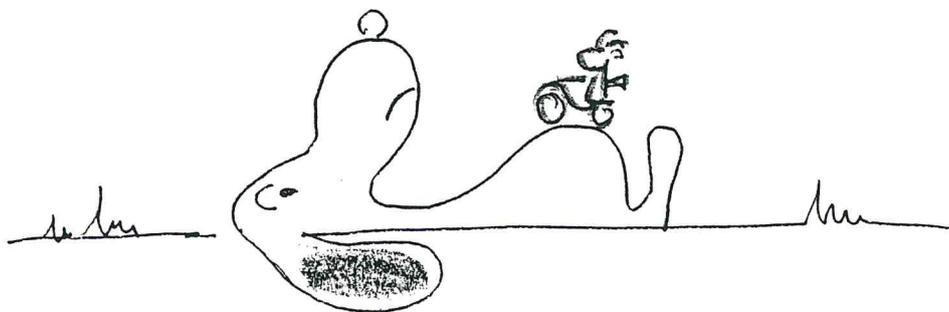
Ma non esiste un unico tipo di strada.

- a) esiste una differenziazione relativa al numero di persone e di merci trasportate che si riflette sulla grandezza della strada, sul suo tracciato, sulla sua rifinitura, sulla segnaletica, sul rapporto con il territorio ed il paesaggio;

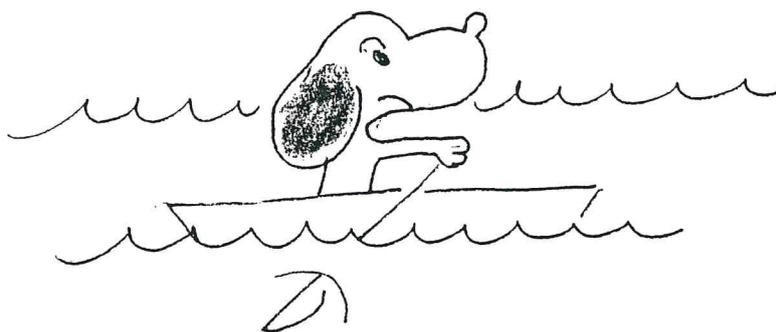


In base a ciò avremo il viottolo di campagna o la strada statale o l'autostrada di interesse internazionale.

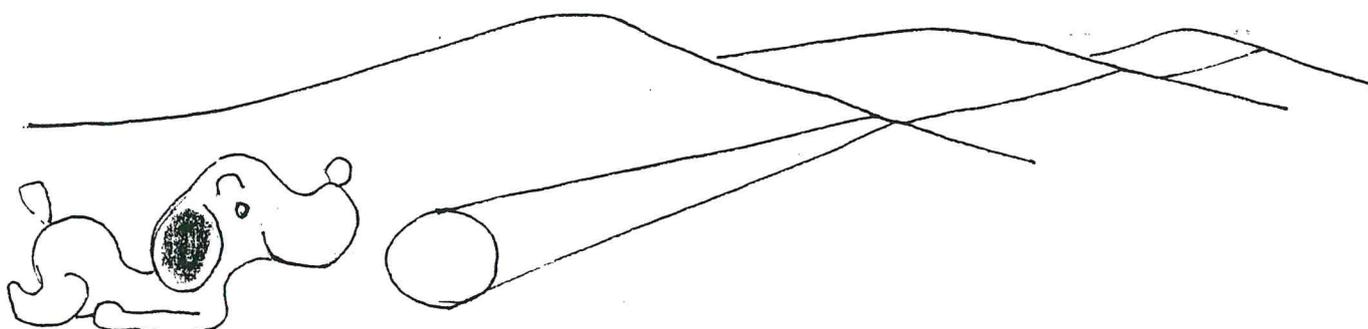
- b) una seconda differenziazione è possibile in base al tipo di traffico e avremo quindi strade automobilistiche, strade per la circolazione pedonale, per quella ciclistica ecc.



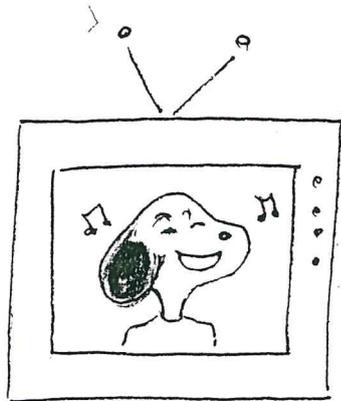
- c) esistono poi, oltre alle strade terrestri, quelle marittime, forse le più antiche, e quelle ferroviarie, le metropolitane e le linee tranviarie, le funivie e le seggiovie, le linee aeree ecc.



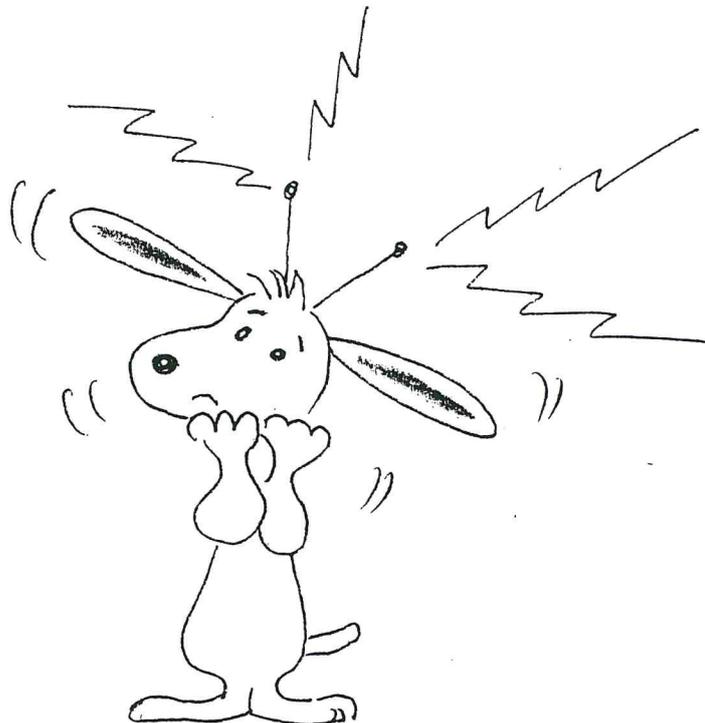
- d) abbiamo poi numerosi tipi di strade specializzate: gli oleodotti, gli acquedotti, i gasdotti, i metanodotti ecc.



e) esistono anche strade invisibili, ma vitali, sulle quali corrono idee ed informazioni trasmesse da reti televisive, telefoniche, radiofoniche, da satelliti artificiali e dalla vasta rete dei collegamenti informatici.



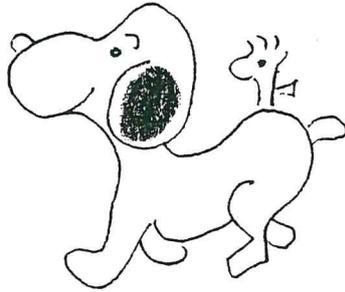
Se le autostrade e le strade ferrate sono le arterie del nostro corpo sociale, le linee di comunicazione ne sono il sistema nervoso senza il quale una moderna società industriale non può funzionare.



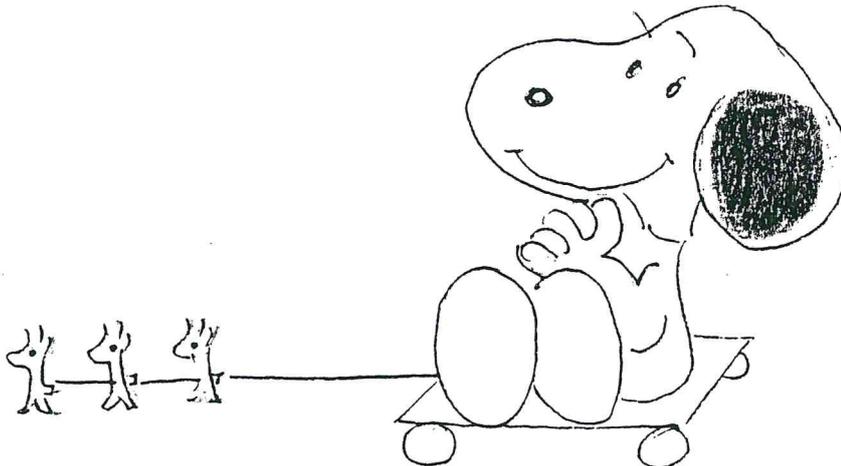
M. M. M. M. M.

STORIA DELLA STRADA

Una strada è un mezzo per andare da un punto all'altro. Ora lo spostamento può avvenire sostanzialmente in due modi cioè servendosi delle proprie forze o utilizzando mezzi di trasporto.



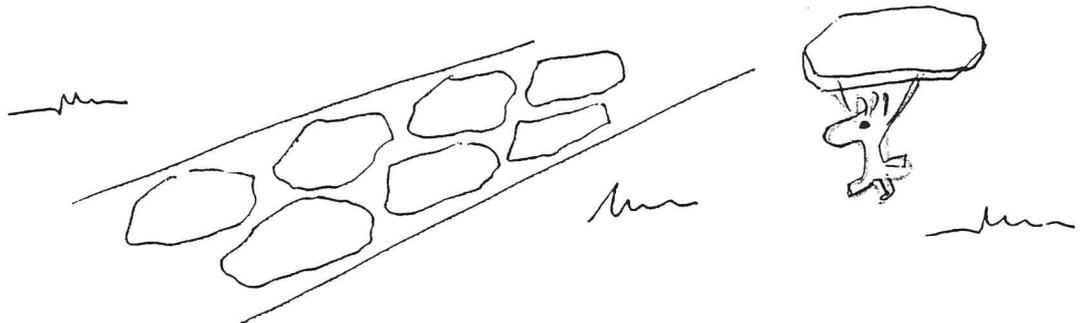
E' evidente che cambiando il mezzo con cui avviene lo spostamento debba cambiare anche la strada che lo ospita. Per lungo tempo lo spostamento dell'uomo sulla superficie terrestre avvenne a piedi e quindi non richiedeva una superficie stradale molto resistente; l'unica difficoltà consisteva nell'oltrepassare fiumi, torrenti, acquitrini. La necessità di avere un fondo stradale più resistente e regolare si avvertì quando l'uomo iniziò a sfruttare gli animali da soma o da traino.



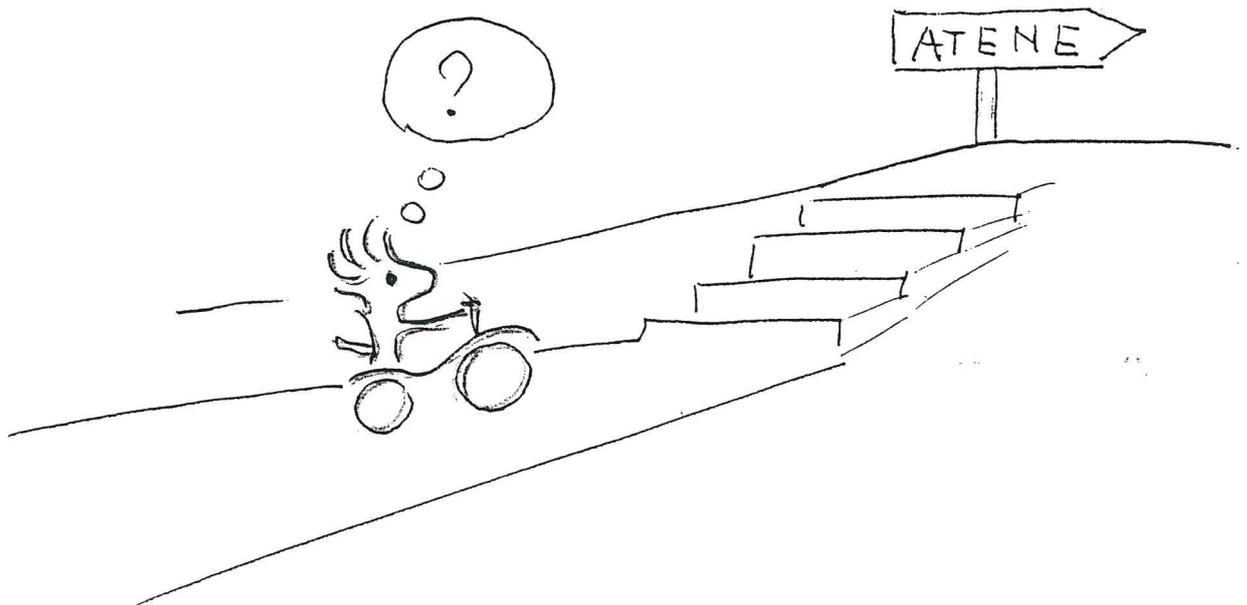
Forse le prime strade risalgono al II° millennio a.C. e vennero costruite, da ASSIRI e BABILONESI, in terra battuta e solo per alcuni tratti pavimentate con mattoni e bitume.

Omero per primo ci parla di strade "bene pavimentate" e un esempio ci è dato da alcune strade di Cnosso, di Troia e di altre località di cultura cretese-micenea.

MINOICI e MICENEI preparavano il fondo e lo rivestivano di acciottolato o lo lastricavano.



I GRECI si limitavano spesso; a facilitare solo il movimento dei carri spianando o incastrando nel terreno, soprattutto di natura rocciosa, due guide di pietra tra le ruote e lasciando il resto della pista allo stato naturale o al più livellandolo con ghiaia o sabbia. Non era raro, per superare dislivelli, l'uso di scale, alcune volte tagliate nella roccia, altre costruite con ciottoli o pietre.



La realizzazione della prima rete stradale vera e propria sembra sia dovuta al re persiano DARIO (500 a.C.) ed aveva lo scopo di stabilire più rapidi collegamenti tra le satrapie.

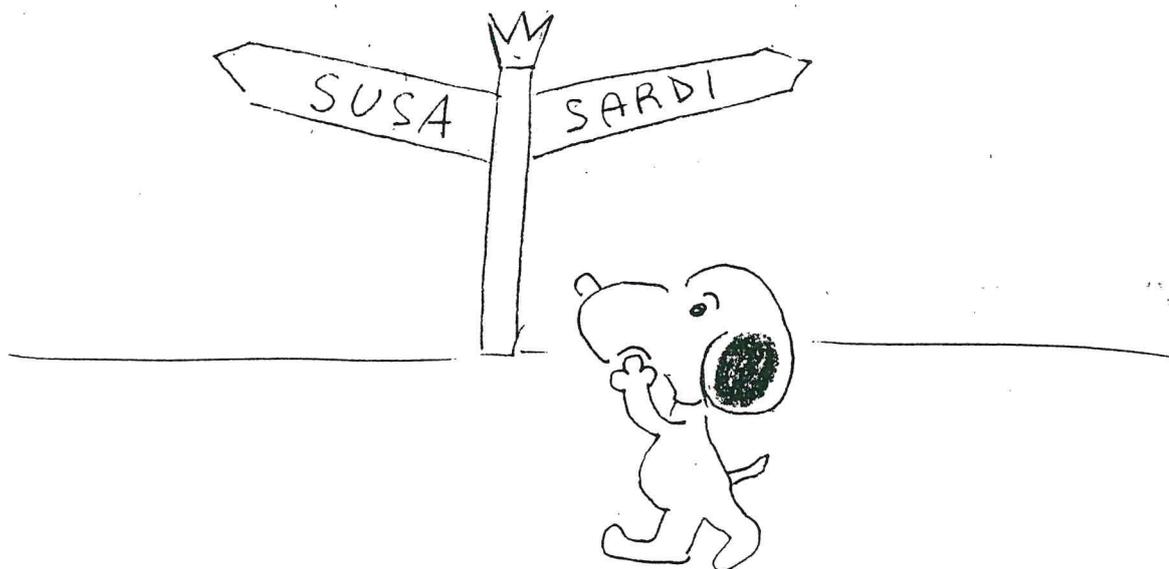
La vastità dell'impero e l'estensione stessa delle provincie resero, infatti, necessaria la costruzione di una rete stradale che collegasse fra loro i vari centri dell'impero. Gli antichi Persiani furono tra i primi a trasformare le piste, nate spontaneamente per il passaggio continuo di uomini, in strade dal fondo pavimentato.

La costruzione delle strade così come la loro sicurezza, assicuravano la rapidità dei trasporti.



Si afferma così, pian piano, la tecnica viaria consistente nel pavimentare le parti meno solide dei sentieri, o anche nel tracciare delle rotaie artificiali per il trasporto su ruote.

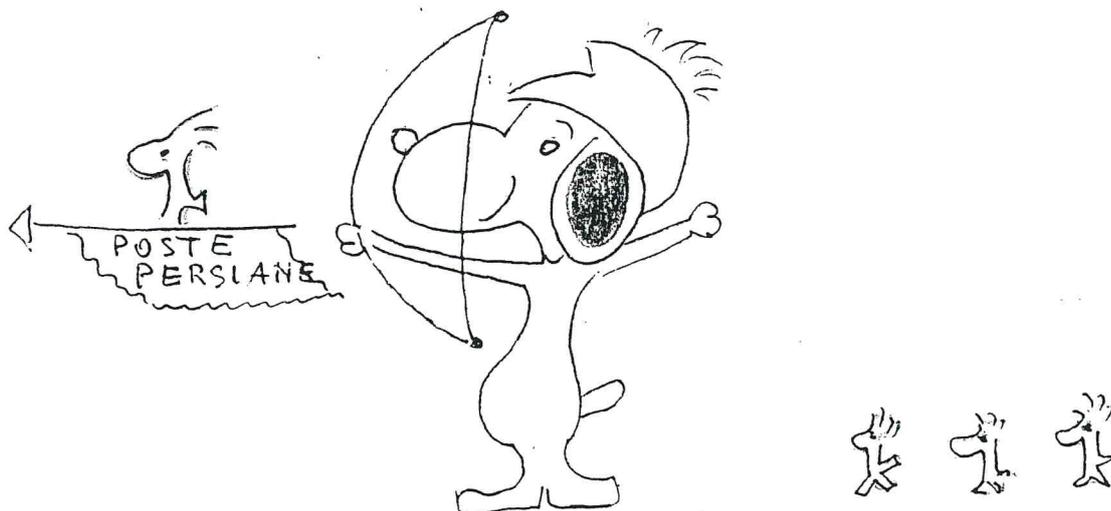
LA STRADA REALE. La più famosa di queste piste carovaniere in terra battuta congiungeva SUSA a SARDI, e quindi proseguiva



per EFESO, permettendo il collegamento con le regioni settentrionali dell'impero. Era lunga 2.683 chilometri, e in undici stazioni dislocate lungo il percorso, i viaggiatori trovavano cavalli freschi e rifornimenti. Compiuto in carovana, il viaggio durava novanta giorni; ma gli ispettori reali a cavallo impiegavano solo una settimana. Da BABILONIA partiva un'altra importante strada, che verso ovest giungeva sino in EGITTO, e verso est, attraverso le regioni orientali dell'impero, giungeva sino all'INDO. Lungo le strade persiane comparvero per la prima volta le PIETRE MILIARI (dette "parasanghe") per indicare le distanze.

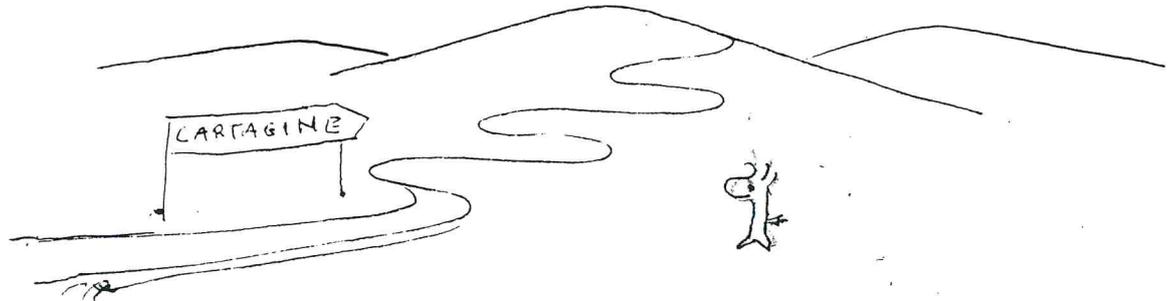


IL SERVIZIO POSTALE. Le strade non solo servivano ad incrementare il commercio ed a rendere più rapidi gli spostamenti degli eserciti, ma consentirono lo sviluppo del servizio postale inventato dagli Assiri e perfezionato dai Persiani.

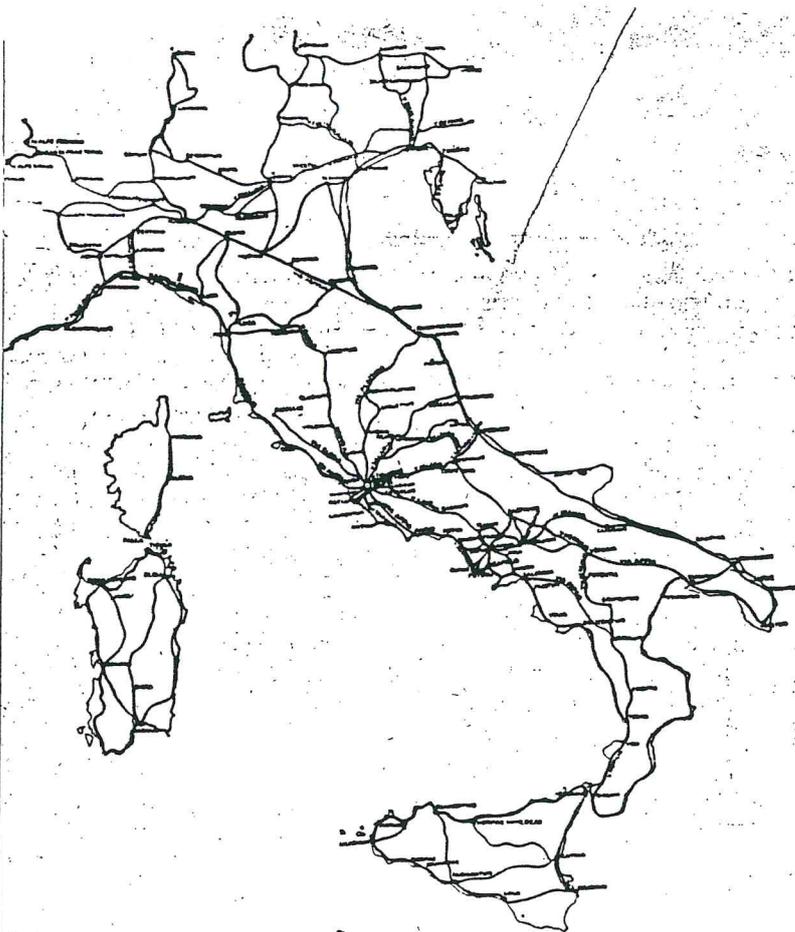


I CARTAGINESI pare siano stati i primi ad introdurre le cunette ai lati delle strade per raccogliere l'acqua piovana ed a costruire strade a tornanti sui fianchi della montagna.

Gli ETRUSCHI perfezionarono le tecniche di costruzione stradale, ma adattavano la strada all'andamento del terreno.

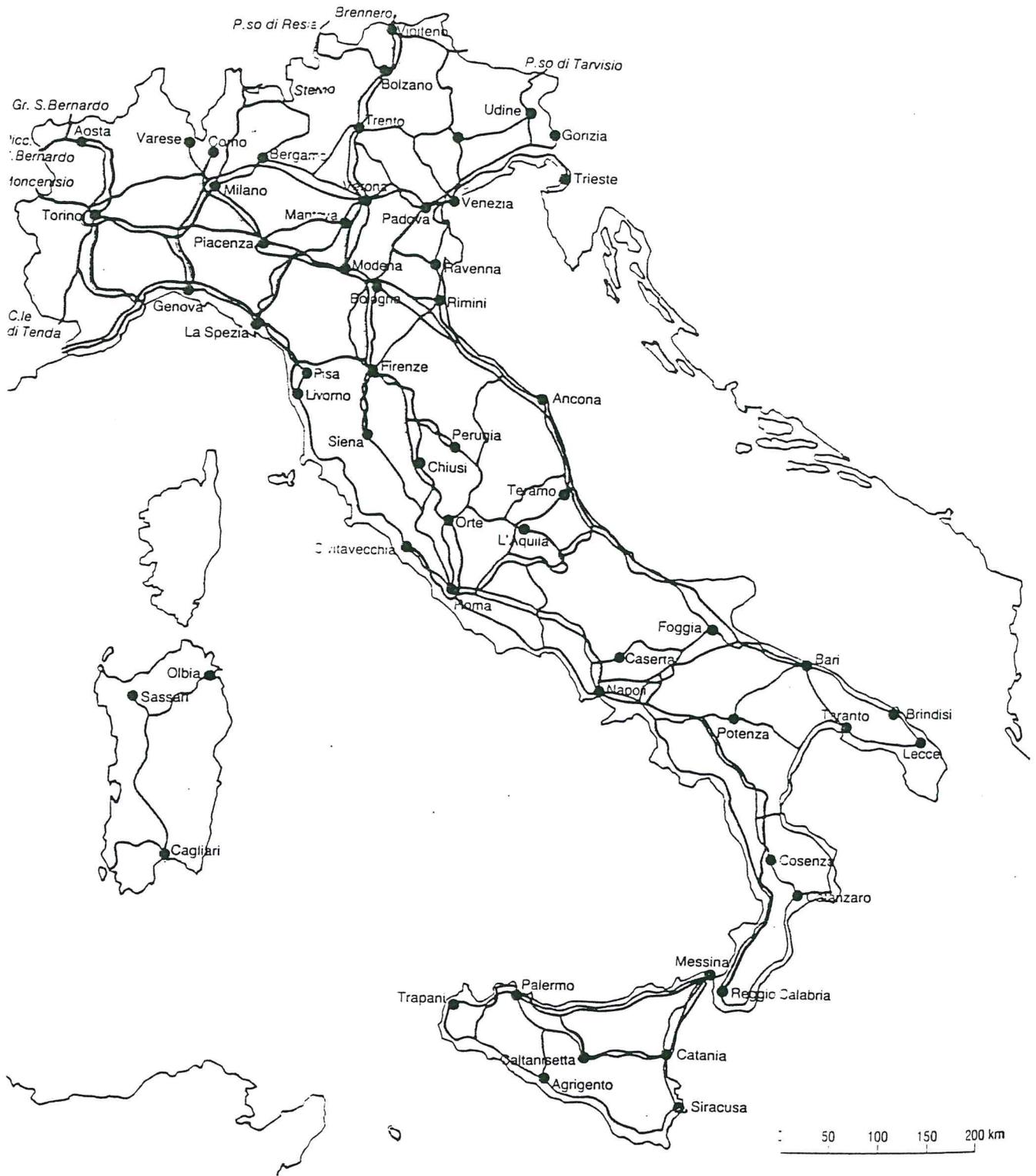


Quelli che più eccelsero nella costruzione di strade furono i ROMANI. Essi crearono una fitta rete di collegamento per l'affermazione del loro dominio e per la penetrazione capillare del loro sistema economico, sociale, giuridico, culturale.



Le più importanti
strade
costruite dai Romani

- « Latina »: Roma / Colli Albani / Cassino / Benevento.
- « Appia »: Roma / Capua / Venosa / Taranto / Brindisi.
- « Aurelia »: Roma / Pisa / Genova / Ventimiglia.
- « Cassia »: Roma / Arezzo / Fiesole / Pisa.
- « Flaminia »: Roma / Nocera / Fano / Rimini.
- « Salaria »: Roma / Rieti / Ascoli Piceno / Ancona.
- « Valeria »: Roma / Ortona a Mare.
- « Domitiana »: Sinuessa / Napoli.
- « Popilia »: Capua / Reggio Calabria.
- « Emilia »: Rimini / Bologna / Piacenza.
- « Julia Augusta »: da Genova per la Spagna e per la Gallia.
- « Postumia »: da Cremona ad Aquileia.
- « Domitia »: Italia / Spagna.
- « Egnatia »: Italia / Grecia.

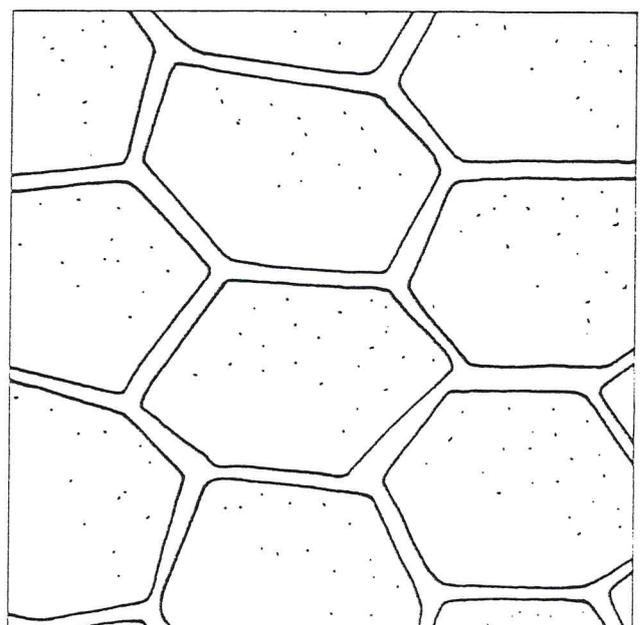
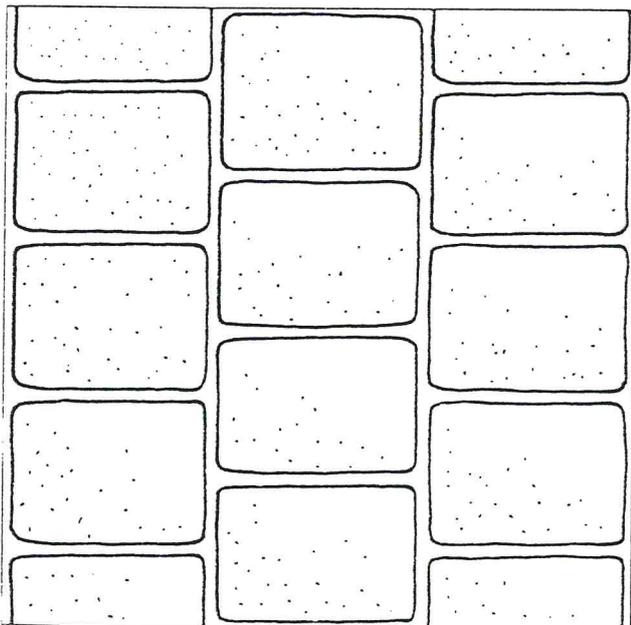


Confronta la rete stradale odierna con quella dell'età imperiale romana (pag. 8.) ed esponi le tue osservazioni..

Ricostruisci il tracciato delle più importanti strade Romane

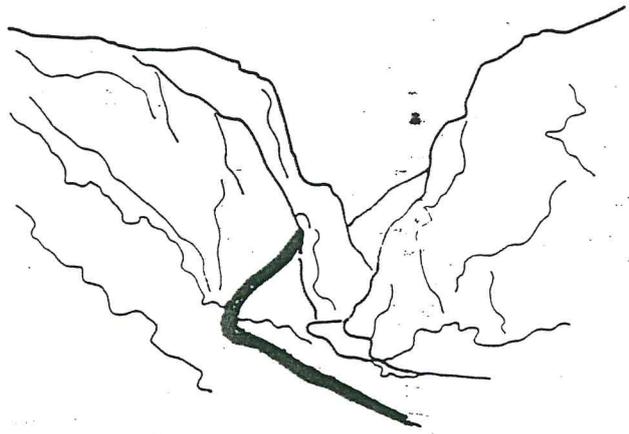


Per costruire una strada, si procedeva innanzi tutto a tracciare due solchi paralleli alla distanza di 3 - 4,5 metri; si rimuoveva poi la terra frapposta finchè si trovava un fondo solido. Sopra il fondo si disponevano quattro strati: 1) lo "statumen", cioè sassi alla rinfusa; 2) il "rudus", cioè pietre miste a calce; 3) il "nucleus", costituito da frammenti di tegole e vasi pieni di malta; 4) il "pavimentum", costituito dai larghi poligoni di selce e di lava, uniti in modo da formare una superficie compatta.



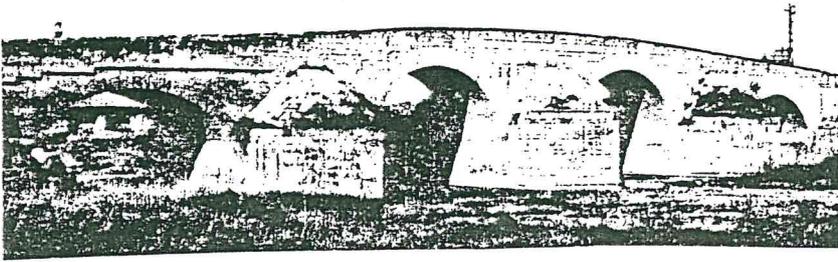
Il tracciato era preferibilmente rettilineo e tale veniva mantenuto, per quanto possibile, anche in zone collinose, dove, perciò la pendenza longitudinale spesso raggiungeva valori notevoli, sino ad oltre il 20%. I singoli tratti di rettifilo erano raccordati ad angolo senza l'uso di alcun tipo di curva; il tipo di tracciato richiedeva quindi opere d'arte quali ponti e, dove possibile, brevi gallerie (famosa quella del Furlo, sulla via FLAMINIA).

*L'aspra gola del Furlo,
in cui correva la via Flaminia, collegante
Roma con l'alto Adriatico. I romani
risolsero le difficoltà di passaggio
di questo valico mediante una galleria,
realizzazione assai impegnativa per
i mezzi dell'epoca.*

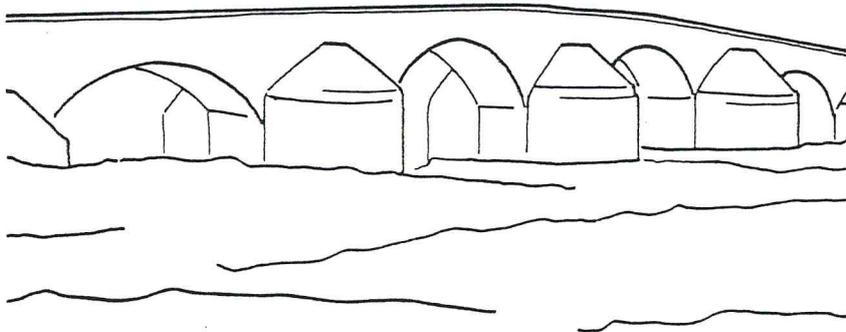


I Romani, che avevano un gusto ed una capacità innati per le costruzioni monumentali, nelle strade ebbero ampio spazio per esternare queste loro qualità. Le grandi vie consolari che percorrevano l'Italia ed i territori provinciali erano letteralmente costellate di monumenti di vario tipo, che contribuivano grandemente alla loro caratterizzazione oltre che, naturalmente, al loro funzionamento. C'erano innanzitutto i monumenti di carattere prettamente funzionale, come i ponti sopra i fiumi o le forre montane, le gallerie, i muraglioni di contenimento di pareti rocciose sovrastanti la strada.

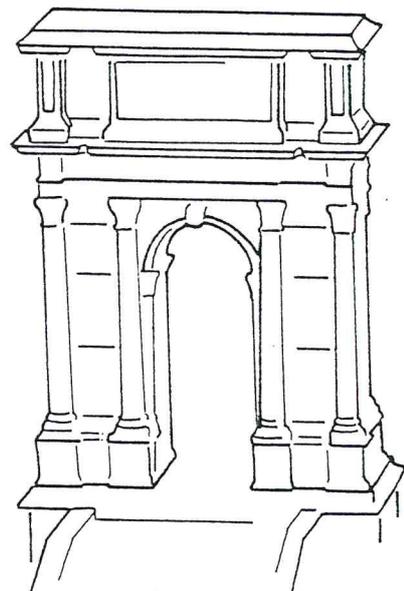
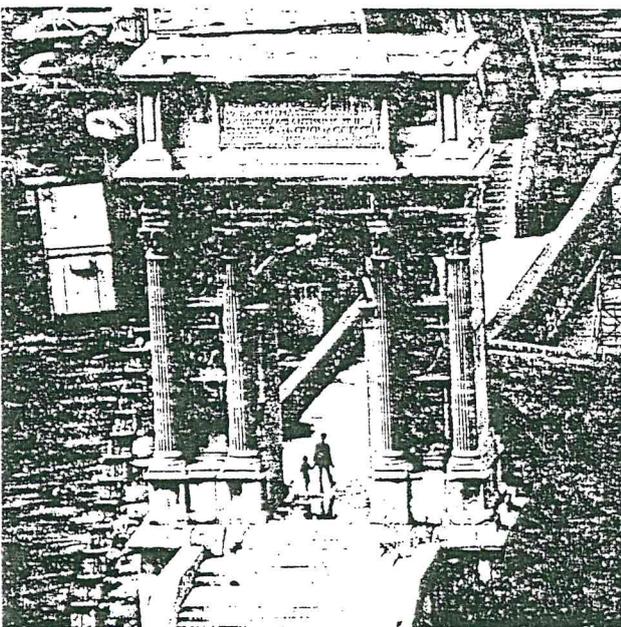
Alcuni di questi, i ponti soprattutto, avevano una dignità architettonica, e spesso un'imponenza di prima grandezza.

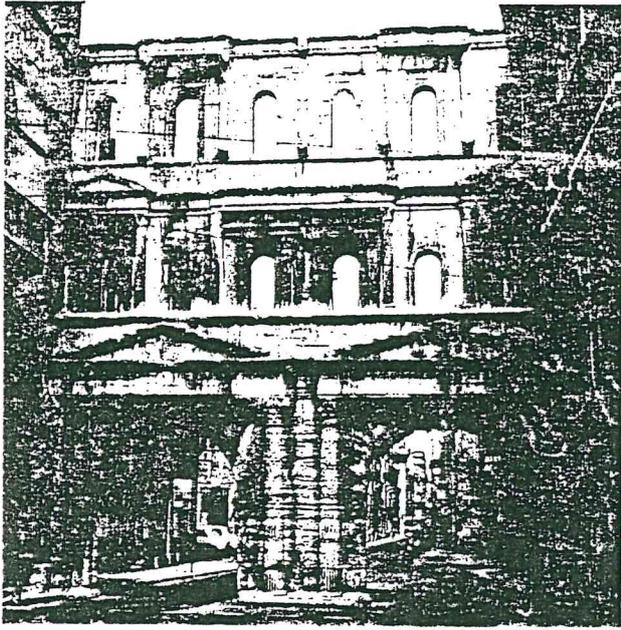


Ponte romano
di epoca
imperiale
presso Canosa,
in Puglia.

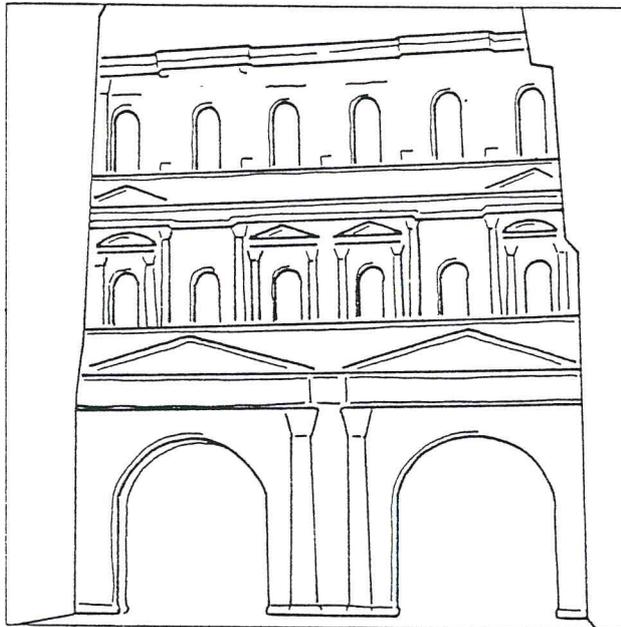


Né mancavano le costruzioni indotte dalle strade: i magazzini portuali, i colossali granai in cui si accumulavano le derrate che permettevano la sopravvivenza dellè plebi cittadine, i mercati, le "mansiones" e "stationes", cioè i luoghi di riposo, di sosta, di cambio dei cavalli. Poi c'erano i monumenti simbolici: gli archi trionfali, le colonne celebrative, le lapidi commemorative di avvenimenti o di personaggi.





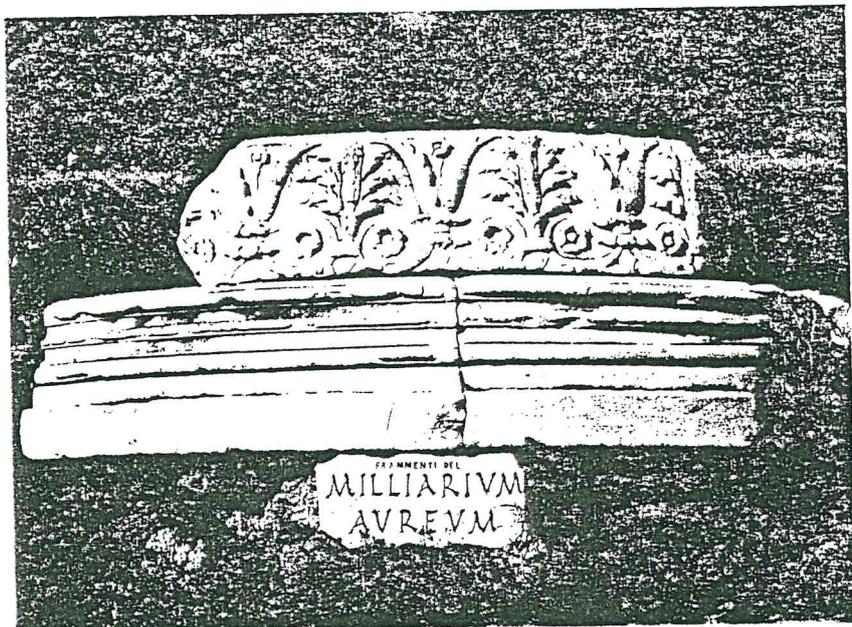
La porta Borsari di Verona, accesso principale della città romana.



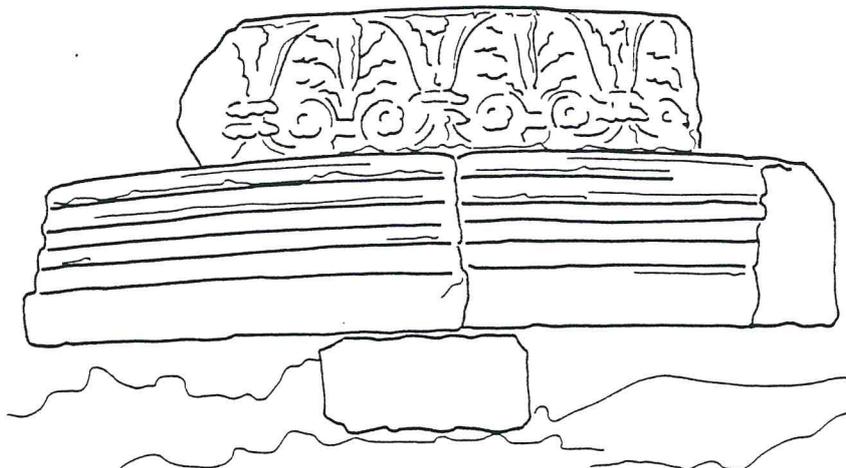
La colonna celebrativa posta, a Brindisi, al termine della via Appia.



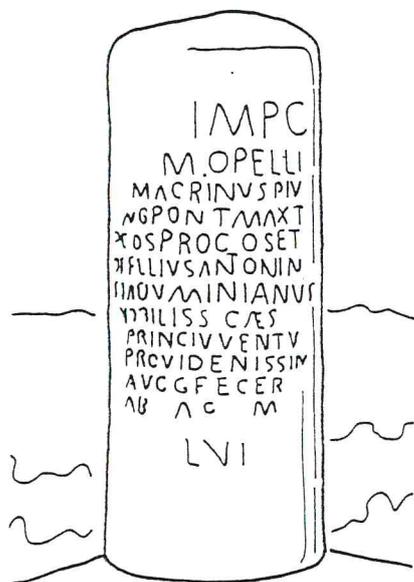
Infine c'era un gran numero di monumenti al tempo stesso funzionali e celebrativi, simbolici: le pietre miliari, indicanti sì, ognuna, la distanza dal "miliarum aureum" posto nel Foro di Roma, punto di partenza ideale di tutte le strade romane, ma anche glorificanti l'imperatore regnante o il funzionario che aveva fatto costruire o riparare la strada; le porte urbiche, al tempo stesso caselli daziari delle città e loro emblema per chi alla città arrivava lungo le vie consolari; i monumenti funebri che, fuori delle porte, accompagnavano per lungo tratto il percorso della strada. Era tutto questo complesso a dare, nell'insieme, il carattere tipico di ogni strada dell'impero.



Frammento del "miliarium aureum", la pietra posta nel Foro Romano da cui si misuravano le distanze di tutte le vie romane.

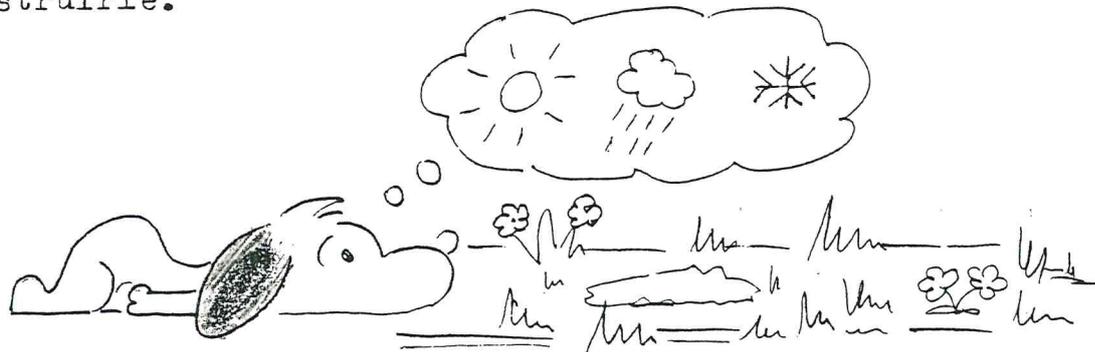


Una pietra miliare lungo una strada romana della val Pusteria. Oltre alla distanza miliare (56 miglia dall'inizio della strada) riporta anche i nomi dell' imperatore sotto cui, nel III secolo fu posta in opera.



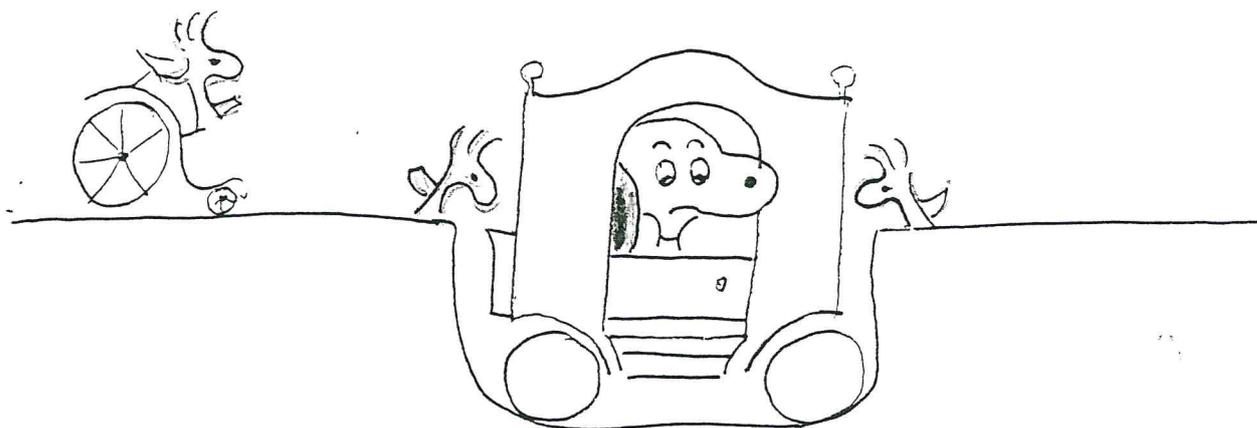
Con il succedersi delle invasioni barbariche e per tutto il MEDIOEVO, il grandioso complesso stradale romano andò degradandosi, ma alcuni degli antichi percorsi furono ricalcati dalle strade dei pellegrini diretti a Roma e ai centri religiosi, o dei mercanti diretti alle fiere più famose.

La maggior parte delle strade vennero abbandonate e in gran parte rovinate dagli agenti atmosferici, vennero ricoperte dalla vegetazione e sprofondarono nel terreno. Questo perché venivano a mancare le ragioni commerciali o militari per usarle e costruirle.



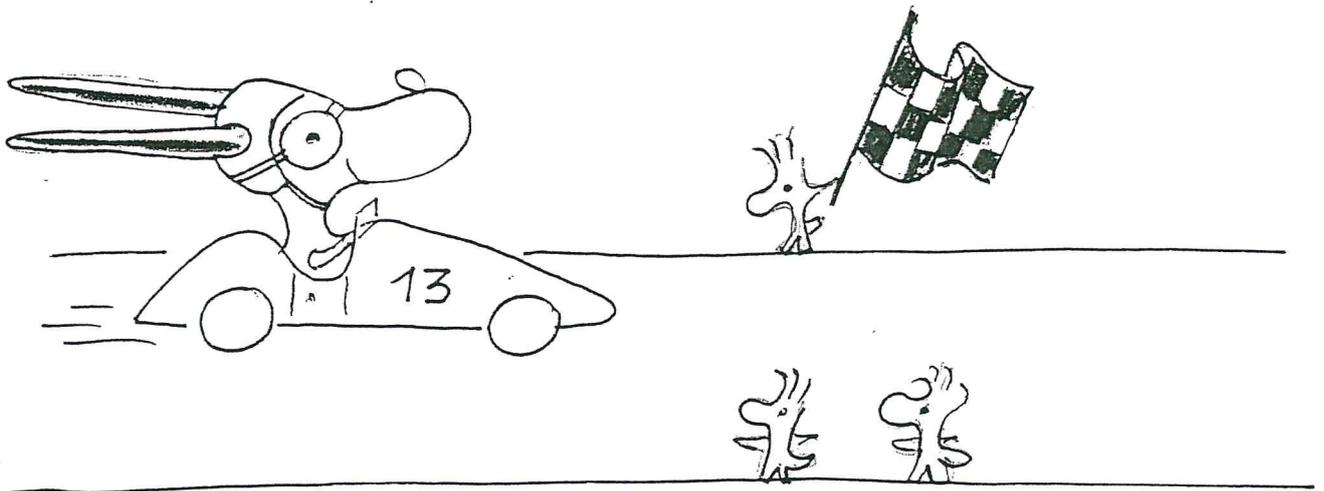
A iniziare dal sec. XIII la ripresa dei traffici, la formazione di nuove piazze commerciali e la necessità di connettere tra loro le attività produttive con quelle di scambio, portò a creare nuovi percorsi o a sistemare i vecchi. Fu però soprattutto col sec. XV e il risveglio di vita portato dal RINASCIMENTO che si incrementarono le attività di scambio, determinando miglioramenti e sviluppo delle vie di comunicazione.

Dal sec. XVII l'introduzione delle carrozze pose il problema non solo della manutenzione delle strade, ma anche della loro solidità in rapporto al traffico



Cominciarono allora a prospettarsi diverse teorie sui sistemi costruttivi più idonei per ottenere strade efficienti e durevoli. I vari sistemi costruttivi furono più volte riveduti e modificati fino ad arrivare ai tipi di sovrastrutture attualmente in uso. Ma ciò che costituì un elemento decisivo nell'evoluzione di detti sistemi e dei criteri di progettazione delle strade fu l'avvento della trazione meccanica e il suo rapido sviluppo.

In questi ultimi tempi, i tecnici si sono trovati nella necessità di adeguare la strada alle prestazioni che si richiedono ai veicoli destinati a percorrerla, determinando una profonda e continua evoluzione nella tecnica e nei criteri costruttivi della strade moderne.

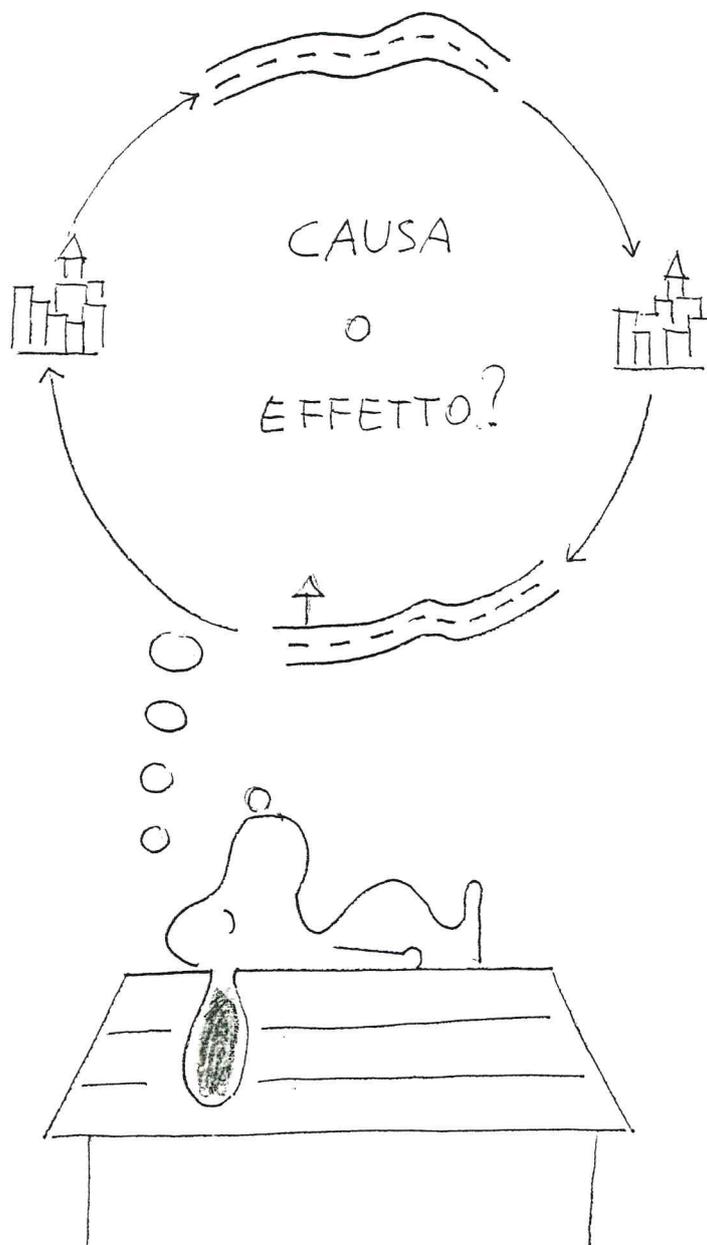


STRADE E TERRITORIO

Una strada provoca sul territorio che attraversa un'ampia serie di situazioni che, senza la sua esistenza, non si sarebbero mai verificate:

- insediamenti di città e di industrie;
- mutazioni del paesaggio e delle colture agricole;
- sviluppo di aree turistiche;
- maggiore accessibilità di una zona alle materie prime;
- maggiore o minore diffusione del grado di benessere.

Questi EFFETTI sono, in realtà, le CAUSE vere per cui si tracciano le strade.



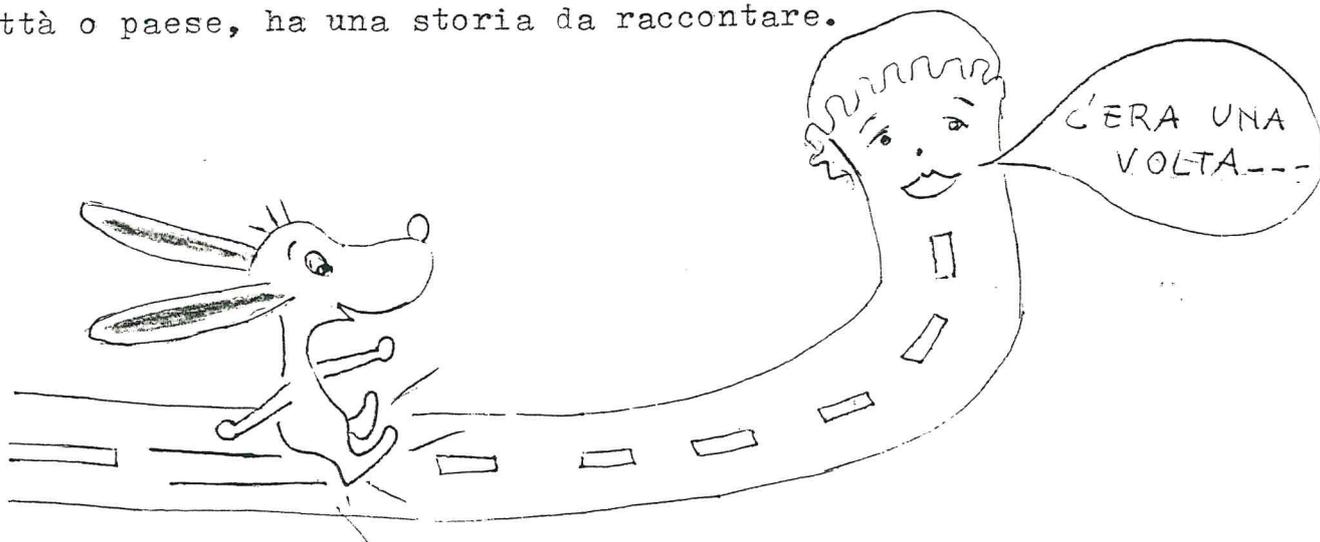
L' effetto più evidente di una via di comunicazione è stata la nascita o la crescita di una città, di un centro abitato. ROMA sorse dove la via terrestre, che collegava le città dell' Italia meridionale con le città etrusche del Nord, incrociava la via fluviale costituita dal Tevere.

FIRENZE nacque dove un guado permetteva facilmente di oltrepassare il fiume Arno.

Milano si formò al centro di una numerosa serie di strade che attraversavano la pianura e si spingevano oltre le Alpi. Queste non erano strade come le concepiamo noi oggi, erano più che altro TRATTURI serpeggianti che correvano a mezza costa o sulle creste delle alture per evitare i frequenti impaludamenti. Di fronte agli ostacoli deviavano, aggirandoli. Tra questi "itinerari" vi era ad esempio la " via dell'ambra" che , attraverso i valichi alpini, la valle dell'Adige e la Valcamonica, sfociava nella pianura Padana portando in riva al Mediterraneo la resina fossile dei Paesi Baltici in cambio della quale salivano verso Nord vasellame pregiato, prodotti artigianali dei Paesi caldi.

Un'altra era la " via del sale " lungo la quale veniva trasportato, verso l' interno, il prezioso elemento.

Questi sono solo alcuni esempi perché ogni strada, come ogni città o paese, ha una storia da raccontare.



Mettiamo ora a confronto alcune carte del territorio di Fiorano che si riferiscono agli anni :

1940/50 n.1

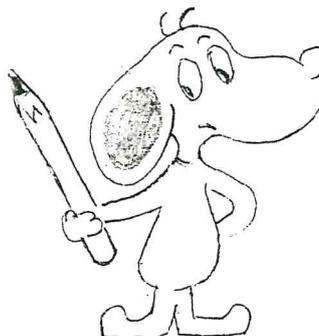
1960 n.2

1970 n.3

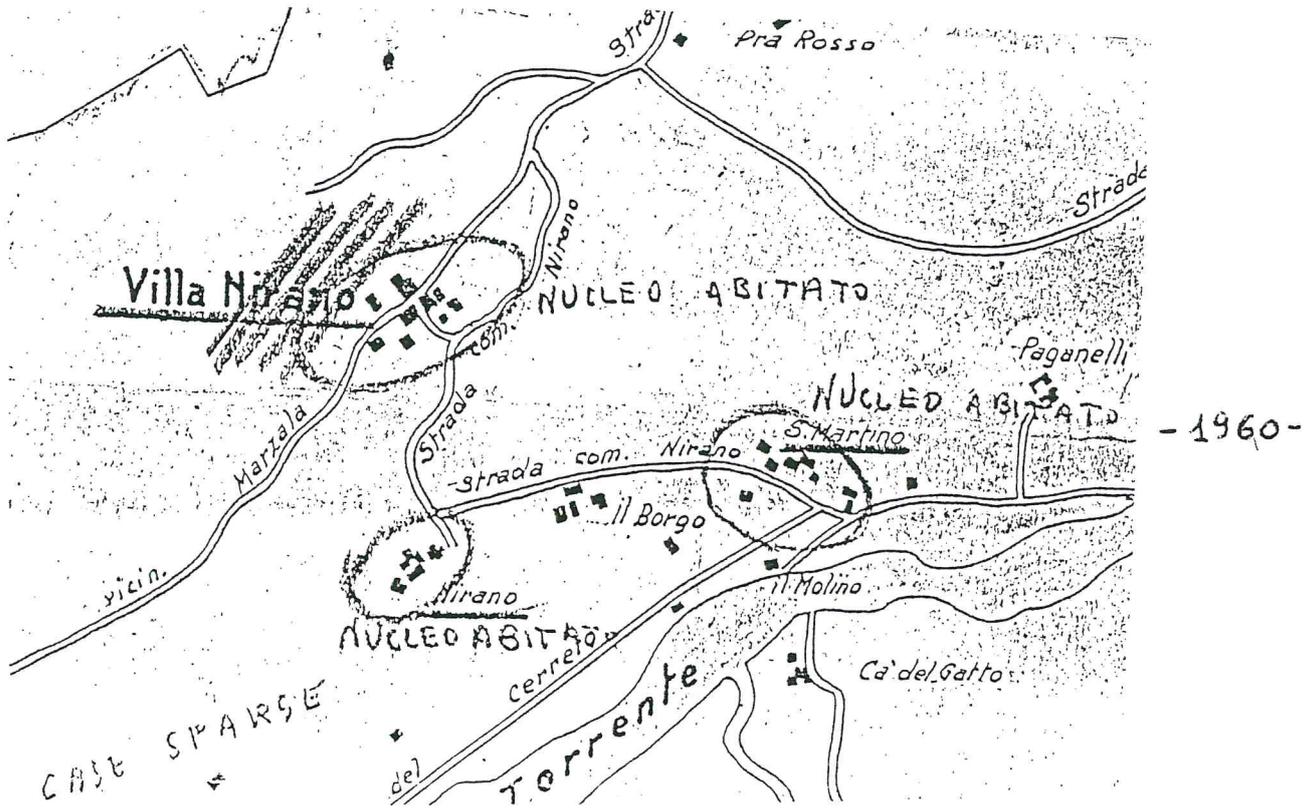
1980 n.4

Osserva lungo quali direttive si è andata via via sviluppando la rete viaria ed esponi le tue osservazioni in relazione a :

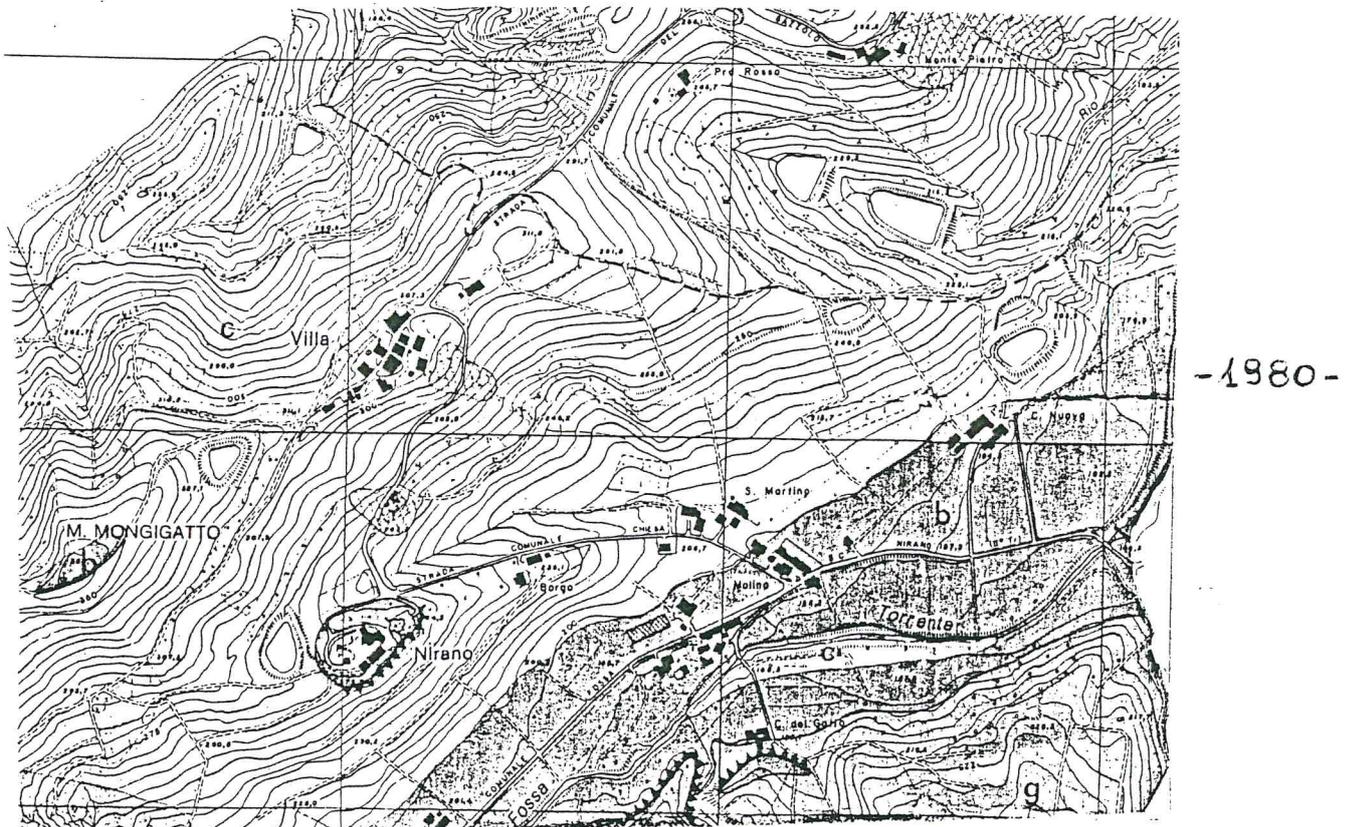
- strade principali e loro direzione
- sviluppo delle strade vicinali
- sviluppo delle aree industriali
- sviluppo dei nuclei urbani

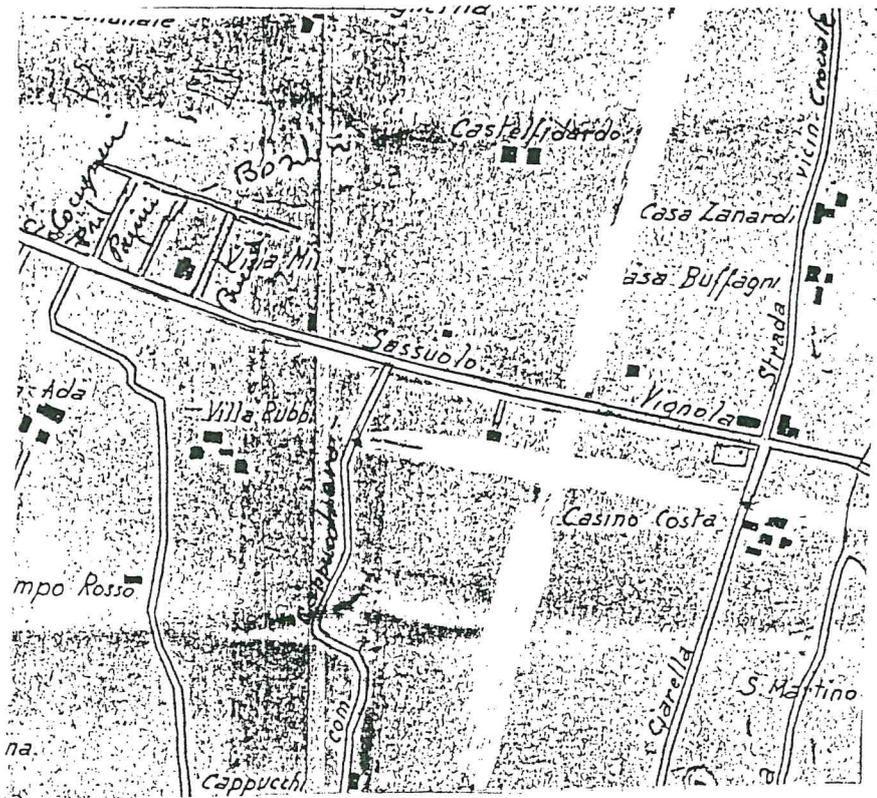


Confrontando ora le carte delle località di Nirano e Crociale, risalenti agli anni 1960 e 1980, quali considerazioni puoi trarre ?



QUARTIERE NIRANO





- 1960 -

QUARTIERE CROCIALE

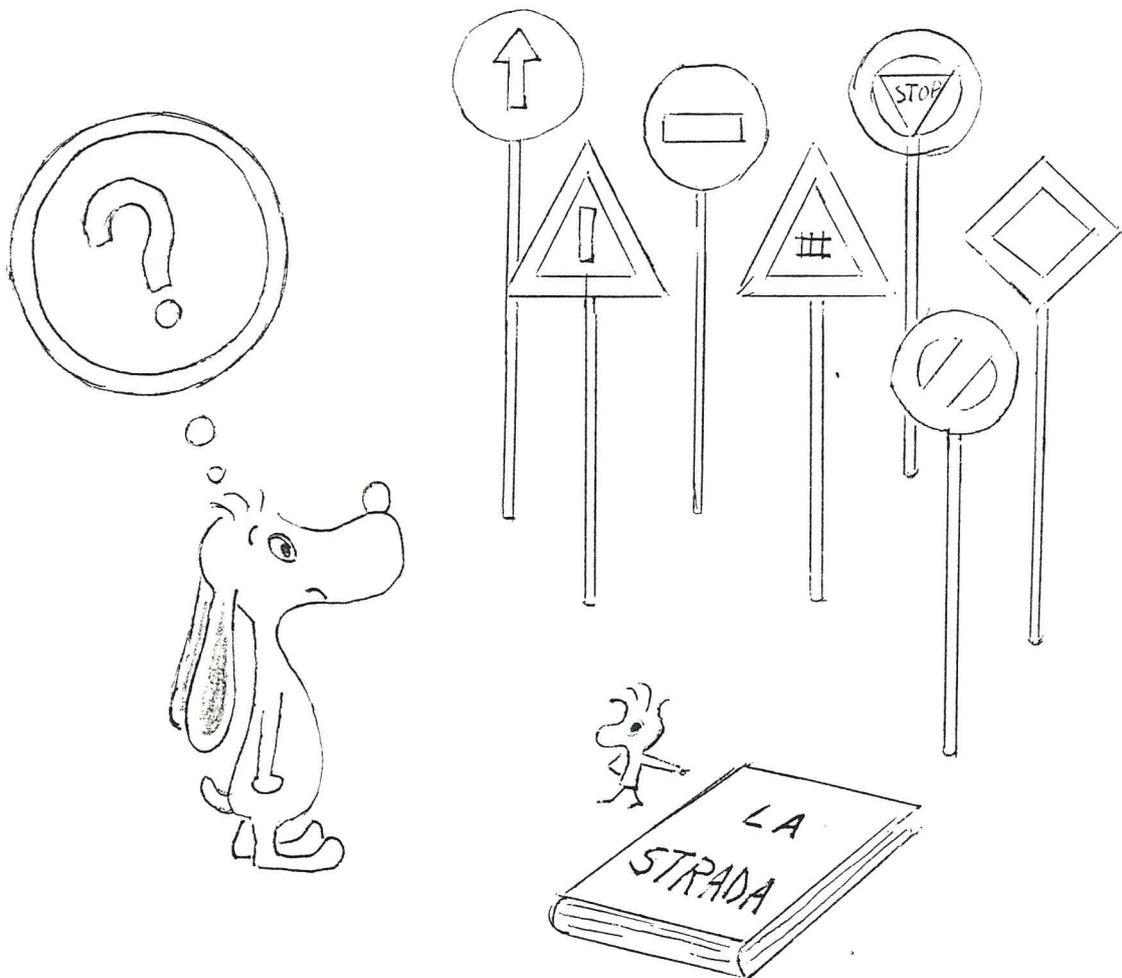


- 1980 -

LA SEGNALETICA

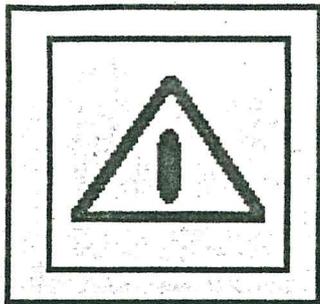
Per conoscere una strada non basta percorrerla, occorre anche disporre di una serie di avvertenze e di CODICI che ci dicano cosa fare, a che velocità andare senza incontrare problemi, quando è possibile fare certe manovre e così via.

Poi, dato che lungo le strade tutti prima o poi passano, ecco che le strade sono diventate una delle sedi preferite per la pubblicità commerciale. Tutto questo ha portato alla nascita e alla diffusione della SEGNALETICA stradale, dalle colonne miliari romane ai pannelli, talvolta complicati delle strade moderne.





FIOREANO
LOC. 117



Educazione Stradale

Premessa:

Anche per l'anno scolastico 1988/89 l'Assessorato alla Pubblica Istruzione, in collaborazione con il Corpo di Polizia Municipale, ripropone alle scuole l'intervento di educazione stradale.

L'obiettivo che si propone l'Amministrazione Comunale é quello di offrire alle scuole delle opportunità per fare acquisire agli alunni norme comportamentali corrette ed atte a salvaguardare se stessi, a rispettare gli utenti del traffico viario e gli spazi pubblici.

Il programma:

Le modalità di attuazione dell'intervento non vengono definite a priori, ma vengono concordate con gli insegnanti coinvolti e in base alle loro richieste e programmazioni.

Non vengono quindi quantificati gli interventi teorici e pratici, si riportano solo gli argomenti che potranno essere affrontati

SCUOLA ELEMENTARE

- La figura dell'Agente di Polizia Municipale

- Segnaletica orizzontale e verticale

- Circolazione del pedone

a) come attraversare la strada in varie situazioni

b) come circolare

- Circolazione del velocipede

a) norme di comportamento nella circolazione in riferimento ad alcune situazioni di rischi

b) requisiti di sicurezza della bicicletta

- Utilizzo degli spazi pubblici

SCUOLA MEDIA

- Segnaletica stradale

- Il velocipede: circolazione, funzionamento, manutenzione

- Il ciclomotore:

a) norme di comportamento

b) norme legislative responsabilità penali e civili.

c) requisiti di sicurezza del mezzo

d) sanzioni amministrative e penali e rischi connessi alla manomissione del mezzo meccanico.

Per il corrente anno scolastico si spera di realizzare il progetto per l'allestimento del percorso attrezzato presso il Parco di S. Caterina a Fiorano. In tal caso si offrirà alle classi coinvolte l'opportunità di svolgere esercitazioni pratiche.

Su richiesta dell'insegnante é inoltre possibile contattare operatori dell'U.S.L. per affrontare alcuni aspetti relativi al Pronto Soccorso.

L'iniziativa è rivolta:

per il corrente anno scolastico l'intervento di Educazione Stradale viene proposto agli insegnanti che formuleranno una proposta biennale o triennale legata alla loro programmazione didattica (classi del secondo ciclo Scuola Elementare e Scuola Media) per fare in modo che l'iniziativa assuma quella caratteristica di continuità indispensabile affinché il messaggio della sicurezza stradale diventi efficace.

Modalità di adesione:

-Gli insegnanti interessati sono invitati a far pervenire il modulo in allegato alla Direzione Didattica e alle Segreterie delle Scuole Medie, tali uffici provvederanno a trasmettere l'adesione all'Ufficio Servizi Scolastici entro il 15 OTTOBRE.

Riferimento: Valeriana Succi



Educazione Stradale

MODULO DI ADESIONE

Io sottoscritto insegnante _____
della scuola media _____ classe _____
della scuola elementare _____ classe _____

INTENDE ADERIRE ALLA PROPOSTA