

MANUAL DE EDUCACIÓN VIAL

**CONSTRUYENDO Y
DEJANDO HUELLAS
EN LA
EDUCACIÓN VIAL**
(USO DOCENTE)

CIUDAD AUTÓNOMA
DE BUENOS AIRES
AÑO 2023



Autoridades

Jefe de Gobierno
Horacio Rodríguez Larreta

Secretaría de Transporte y Obras Públicas
Manuela López Menéndez

Subsecretaría Planificación de la Movilidad
Lucila Capelli

Directora General Diseño e Implementación
Clara Sanguinetti

Gerente Operativo de Educación y Convivencia Vial
Pablo La Spina

Idea Contenido

Equipo de Educación Escolar
Gerencia Operativa de Educación y Convivencia Vial

Diseño

Equipo de Comunicación
Gerencia Operativa de Educación y Convivencia Vial

Agradecimientos

Programa Escuelas Verdes
Gerencia Operativa Educación para la Sustentabilidad
Ministerio de Educación GCABA



Índice

PRESENTACIÓN	02
---------------------------	----

CAPÍTULO 1 DE LA EDUCACIÓN VIAL A LA EDUCACIÓN PARA LA MOVILIDAD SUSTENTABLE Y SEGURA	05
--	----

¿Qué es la Seguridad Vial?
La Educación Vial
Cambio de paradigma: Hacia una Movilidad Sustentable y Segura
Hacia una Movilidad Sustentable y Segura

CAPÍTULO 2 CIUDADANÍA Y MOVILIDAD	21
--	----

La infraestructura que hace el cambio en la Ciudad
¿Quiénes son los peatones?
La bicicleta y su protagonismo en la Vía Pública
Conductores/as de vehículos motorizados

CAPÍTULO 3 SEGURIDAD VIAL Y SALUD	45
--	----

Movilidad y Derechos
Prioridad Normativa
Accidente / Incidente
Movilizarnos es un acto de responsabilidad

ANEXO I CONTENIDOS SUGERIDOS	64
---	----

Nivel Inicial
Primer Ciclo
Segundo Ciclo
Nivel Secundario

ANEXO II SUGERENCIAS DE ACTIVIDADES	69
--	----

Nivel Inicial y Primer Ciclo
Segundo Ciclo
Nivel Secundario

ANEXO III EFEMÉRIDES	102
---	-----

ANEXO IV MOVILIDAD EN LA CIUDAD DE BUENOS AIRES	117
--	-----

ANEXO V SEÑALAMIENTOS VIALES	121
---	-----

ANEXO VI GLOSARIO / BIBLIOGRAFÍA	134
---	-----



Presentación

Uno de los grandes desafíos que las metrópolis del mundo atraviesan en la actualidad, es la movilidad.

La superpoblación de personas y del parque automotor, la concentración de trabajadores en determinados lugares y un sistema de transporte público que requiere de mejoras, generan que trasladarse en las ciudades sea, además de una de las principales causas de contaminación, estresante y se generen situaciones riesgosas, por lo que hay que tener en consideración la adopción de medidas preventivas.

Es por esto que, en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, resultó indispensable reconstruir y repensar la movilidad a través de políticas públicas que abarquen nuevas infraestructuras, diseños urbanos y, sobre todo, una nueva cultura de movilidad sustentable. También es imprescindible abordar los aspectos relacionados con la movilidad ciudadana en general, incluirlos en la agenda de gobierno y otorgarle máxima prioridad dentro de las políticas públicas y acciones a desarrollar.

El área de Educación, de la Gerencia de Educación y Convivencia Vial, Dirección de Diseño e Implementación del Gobierno de la Ciudad, tiene como objetivo diseñar herramientas de trabajo y reflexión, como así también actividades lúdicas que problematizan el encuentro y las relaciones entre los espacios. Se ha desarrollado un programa educativo en el cual la movilidad sustentable y la Educación Vial van de la mano. El propósito es promover la reflexión crítica acerca de los modos de transitar la calle, proponer espacios que aporten a construir una sociedad responsable, consciente y respetuosa de sí misma, cuya mirada de lo público mude de “aquello que es de nadie” a “esto que es de todos nosotros”.

Este manual destinado a docentes, al igual que las actividades y proyectos, como el Móvil Itinerante de Educación Vial, el proyecto Sube y Baja, el Parque Vial Infantil, las capacitaciones docentes, entre otras propuestas, forman parte de las políticas públicas direccionadas a crear una nueva cultura de movilidad sustentable, responsable y segura.

Este documento presenta una bibliografía amplia sobre las diferentes temáticas que forman parte de la temática de la Educación Vial, desarrollando una propuesta de contenidos y actividades que pueden incluirse en los procesos de enseñanza.

La Educación Vial se considera un contenido transversal que debe recibir la ciudadanía desde edades tempranas, teniendo como objetivo que, los estudiantes adopten conductas, actitudes y hábitos saludables para desempeñarse en los diferentes roles de la movilidad (peatones, acompañantes del vehículo, pasajeros/as de transporte público, ciclistas y conductores/as) e incorporen y cumplan las normativas existentes para desarrollarse en una sana convivencia.

En la ciudad, en los barrios, en la calle, se cruzan miles de experiencias, historias y diferencias.

Avanzar desde esta perspectiva hacia el conocimiento de las modalidades de circulación en el ámbito local, posibilitará una primera aproximación hacia el análisis y diseño de estrategias de intervención en el ámbito escolar, abordando las cuestiones normativas que intervienen en el espacio vial desde un orden general, para luego trabajarlas en lo particular.



Para que ello sea posible se plantean tres ejes fundamentales que tratarán contenidos indispensables:



**DE LA EDUCACIÓN VIAL A
LA EDUCACIÓN PARA LA
MOVILIDAD SUSTENTABLE
Y SEGURA**



**CIUDADANÍA
Y MOVILIDAD**



**SEGURIDAD VIAL
Y SALUD**



Objetivos generales de la Gerencia de Educación y Convivencia Vial

DISEÑAR E IMPLEMENTAR

Actividades sobre Educación Vial en todos los niveles de educación, en coordinación con el Ministerio de Educación del GCBA.

INTERVENIR EN LA ELABORACIÓN, EJECUCIÓN Y EVALUACIÓN

De los planes, programas y proyectos de capacitación en Educación y Seguridad Vial dirigida a los distintos sectores de la sociedad, instituciones y organismos.



COORDINAR


La implementación de actividades de Educación Vial y movilidad sustentable y segura en la vía pública y ferias o eventos.

COLABORAR RECÍPROCAMENTE

Con las dependencias del Estado Nacional, los Estados provinciales y los gobiernos municipales, como así también con las instituciones privadas o de la comunidad y la población que aborden temáticas vinculadas al accionar de la Gerencia Operativa.

Propósitos de las actividades

Se presentan como sugerencias que actúan como punto de partida para la creación de secuencias didácticas, acordes a los distintos grupos etarios:



- PROMOVER**
 - el uso responsable y pleno del espacio público.
 - el desarrollo de una creciente autonomía en la toma de decisiones en la vía pública.
 - acciones de prevención primaria orientadas a la movilidad saludable, tendientes a mejorar la calidad de vida.
- PROPICIAR**
 - hábitos de convivencia y construcción de lazos sociales más sólidos, relacionados con la movilidad en el espacio público.
 - la reflexión crítica acerca de los usos y sentidos otorgados al espacio compartido en la calle.
- TRANSFORMAR**
 - al equipo docente y al alumnado en agentes multiplicadores respecto a la seguridad vial.
- CONCIENTIZAR**
 - acerca del rol de todas las personas en el tránsito y las buenas prácticas de convivencia.



CAPÍTULO 1



De la Educación Vial a la Educación para la Movilidad Sustentable y Segura



Este aporte a la comunidad educativa propone desde el ámbito de la Educación Vial, a través de su recorrido, una reflexión acerca del abordaje de los contenidos relacionados a la Seguridad Vial, para poder ampliar su objeto de estudio y validar sus saberes a la luz de los desafíos que demanda en la actualidad el ejercicio de la movilidad, sobre todo en ciudades como Buenos Aires, en la que todos los días se movilizan millones de personas para satisfacer necesidades cotidianas, como estudiar, trabajar, recrearse, hacer deporte, entre otras.

Los fundamentos de la Seguridad Vial, entendida como una disciplina que tiene como objetivo fundamental la protección de la vida de las personas y los bienes que circulan por el entorno vial, reduciendo el riesgo de siniestralidad, son indispensables para la seguridad de la ciudadanía. Su aporte, sin embargo, sólo debería ser una condición

necesaria, un punto de partida desde el cual ampliar la mirada para reconocer los aspectos individuales, sociales, políticos y ambientales que atraviesan el fenómeno de la movilidad.

Esta ampliación de la mirada, no puede limitarse a complementar con un carácter sumativo el enfoque tradicional, sino que es necesario interrogarlo y deconstruirlo para emplazar un cuerpo de saberes que permita visibilizar las problemáticas que, en las últimas décadas, han llevado a un estado crítico la convivencia en las grandes metrópolis.

Comencemos entonces por revisar el significado de algunas palabras, conceptos y expresiones que se utilizan al abordar estos contenidos, muchas veces, sin comprender completamente la connotación que subyace en sus definiciones.



¿Qué es la Seguridad Vial?

Uno de los significados que se le puede dar está referido a una actividad de prevención realizada habitualmente por diferentes organismos públicos y privados. El objetivo central es reducir la siniestralidad y los daños humanos, sociales y económicos, provocados por los hechos de tránsito.

Por otro lado, es una expresión que refiere a un estado de disminución o ausencia de riesgo, en entornos viales.

En la Real Academia Española, "Vial" es un adjetivo, definido como "perteneciente o relativo a la vía". Esta última, a su vez, es definida como "camino". También, como "calzada construida para la circulación rodada".

A partir de estas definiciones, no parece inadecuado que los enfoques tradicionales de la Seguridad Vial giren en torno al uso y el tránsito por las vías en las que circulan principalmente vehículos motorizados, focalizándose principalmente en la normativa que regula su circulación, la señalética y los elementos de seguridad.



La Educación Vial



Entendemos a la Educación Vial como un factor de cambio que impulsa caminos de soluciones mediante la transmisión de información, conocimientos y acciones de prevención y concientización, necesarias para salvaguardar la vida y la salud de las personas en el tránsito.

La cosmovisión que ha ido monopolizando durante décadas el abordaje de contenidos relacionados a la movilidad, se ha limitado en menor o mayor medida a especificar algunas recomendaciones para cruzar la calle y a la memorización de la señalética que habitualmente encontramos en la vía pública. Estos contenidos son indispensables para contribuir a la protección de la vida y sin dudas deben estar incluidos, sin embargo, los desafíos de hoy y del futuro que enfrenta la convivencia en las grandes ciudades, demandan una perspectiva más integral.

Cuando enfatizamos en la necesidad de reconocer otras dimensiones de la Movilidad, es porque su ejercicio acontece en el Espacio Público, que no se trata sólo de un lugar en el que se desplazan personas por vías de circulación a través de diversos medios de locomoción, sino del espacio de convivencia en el que se desarrolla la vida pública, la cual requiere no sólo de vías para desplazarse, sino también de lugares donde se dan los intercambios, el encuentro, la expresión de la socialización de la comunidad.

Es por estas características, que la enseñanza de contenidos relacionados a la movilidad requiere un abordaje que sea capaz de reconocer las relaciones que se establecen, no sólo entre los miembros de la comunidad sino, también, entre estos y el ambiente. Es necesaria una mirada que adopte diferentes puntos de vista, para poder dar respuestas adecuadas a las situaciones que se dan en un escenario tan dinámico como complejo, reconociendo y protegiendo los derechos de los usuarios más vulnerables.

En las últimas décadas, con el acelerado crecimiento que fueron experimentando los grandes conglomerados urbanos, se fue evidenciando la necesidad de dar respuesta a la agudización de conflictos y a la emergencia y visibilización de nuevas problemáticas que inciden en nuestra vida cotidiana de forma significativa.

En parte, esas respuestas requieren de un marco normativo que regule las relaciones que se dan en el Espacio Público y garantice el derecho a la movilidad de toda la ciudadanía.



Las principales normativas relacionadas al ejercicio de la movilidad en la Ciudad de Buenos Aires, son las siguientes:

- Constitución de la Ciudad de Buenos Aires¹.
- Ley No 2148/06, Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad de Buenos Aires.
- Ley No 2641/08. Se incorpora el título undécimo: “Del Sistema de Evaluación Permanente de Conductores” al Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Además de esta normativa específica que establece derechos y obligaciones, y prevé sanciones para el incumplimiento de las normas que regulan las conductas en la vía pública, en los últimos años, se sancionaron dos leyes que abren el camino a la búsqueda de respuestas más eficaces para las problemáticas actuales en el ejercicio de la movilidad.

¹/ Constitución de la Ciudad, Capítulo 4, Ambiente, Art.27. http://www.infoleg.gob.ar/?page_id=166

Por un lado, en el año 2007 se sancionó la ley N°2.297, que establece la obligatoriedad de la enseñanza de la Educación Vial en las escuelas de la Ciudad de Buenos Aires “con el objeto de sistematizar la enseñanza de la temática vial orientada a promover la adquisición de prácticas viales seguras y solidarias, y transmitir los valores de respeto por la vida y la convivencia vial”.

De esta manera, se incluyen en la educación formal contenidos que son fundamentales para la formación de la ciudadanía en la medida en que la movilidad es una actividad indispensable para la satisfacción de necesidades básicas.

Por otro lado, la ley N° 1.687, sancionada en el año 2005, garantiza “la promoción de la educación ambiental en todas las modalidades y niveles, en el ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires”.

Esta normativa, establece pautas básicas para promover una visión más integral de la problemática vial, incorporando múltiples dimensiones que la atraviesan, cuyo análisis permite ampliar el enfoque que tradicionalmente orientaba a la Educación Vial. Esta nueva orientación da lugar a reconceptualizaciones que son más adecuadas para promover una movilidad segura, inclusiva y respetuosa del ambiente.

Es importante destacar, que esta referencia al ambiente no se limita a las dimensiones ecológicas que coloquialmente suelen relacionarse a la protección de los recursos naturales. La apelación a la inclusión del entorno ambiental implica, además la consideración del medio social en el que nos relacionamos, en el que todos los días se desarrolla nuestra vida pública.

Por eso, una nueva perspectiva de la Educación Vial debe ir más allá del conocimiento de una serie de normas para conducir vehículos, los elementos de seguridad y el aprendizaje de la señalética básica que ordena las conductas en las calles. Es necesario que facilite la ampliación del enfoque para interrogar nuestra relación con el Espacio Público y promover la asunción de la responsabilidad sobre la convivencia ciudadana.



Cambio de paradigma: Hacia una Movilidad Sustentable y Segura

Para comprender la crisis de la movilidad en las grandes ciudades, y la necesidad de ampliar el enfoque de los modelos tradicionales, es necesario conocer las problemáticas que demandan la emergencia de un nuevo paradigma.

¿Sabías qué?

La Capital Federal

es un espacio de apenas 202 kilómetros cuadrados en el que viven casi 3,2 millones de personas y que cuenta con un parque automotor que supera el 1,3 millón de vehículos. La aritmética confirma entonces la locura que significa manejar allí: hay 6.629 vehículos por cada kilómetro cuadrado porteño. Y a ellos se les suman, cada día, los miles que ingresan desde el conurbano.



Dato: Infobae, nota del 15/07/2019 - <https://www.infobae.com/autos/2019/07/15/cuantos-autos-hay-en-la-ciudad-las-cifras-que-explican-el-colapso-de-transito/>

Los principales problemas están relacionadas con el uso masivo de vehículos motorizados particulares, entre los cuales encontramos:



- **Congestionamientos**



- **Contaminación ambiental**



- **Incremento de los costos para movilizarse**



- **Consumo de recursos no renovables**



- **Siniestros de tránsito**

• Congestionamientos

La congestión de las vías de circulación, ocasionada por la creciente cantidad de vehículos motorizados que se desplazan por la Ciudad, es un fenómeno cotidiano que ocasiona un gran incremento en los tiempos de traslado, y, en consecuencia, también del nivel de estrés de pasajeros/as, conductores y peatones que necesitan movilizarse todos los días para satisfacer sus necesidades. Esta situación, que desmejora la calidad de vida de las personas, tiende a empeorar ya que, la cantidad de vehículos circulantes se incrementa por el crecimiento poblacional y del parque automotor.

No sólo es atendible el fenómeno de la cantidad de autos que circulan, sino, además, la relación que existe entre las plazas disponibles en cada vehículo y las que se ocupan efectivamente.

• Contaminación ambiental

La contaminación de nuestro ambiente es otra consecuencia negativa relacionada al uso masivo del automóvil y otros vehículos motorizados.

Por un lado, las emisiones de gases contaminantes, por ejemplo monóxido de carbono (CO), dióxido de carbono (CO₂); que no sólo provocan una aceleración del cambio climático a largo plazo, sino que, además, repercuten en forma negativa en la salud de la ciudadanía en la medida en que se relaciona con diversas afecciones respiratorias.

Por otro lado, la contaminación auditiva a la que estamos sometidos todos los días, incide desfavorablemente en nuestra salud y en la percepción que tenemos del Espacio Público, el escenario en el que todos los días se desarrolla nuestra vida social.

¿Sabías qué?



La Capital Federal

mide los distintos contaminantes en el aire para conocer su calidad y así cumplir con los requisitos de la Ley N° 1356 de la Ciudad de Buenos Aires.

Si querés saber más sobre cada estación de monitoreo continuo y sus resultados en esta sección vas a encontrar información de las mismas.

Dato: https://www.buenosaires.gob.ar/areas/med_ambiente/apra/calidad_amb/red_monitoreo/index.php?estacion=1&menu_id=34234

- **Incremento de los costos para movilizarse**

Muy relacionado con los apartados anteriores, observamos un desarreglo en la relación entre el costo y los viajes.

Cuando estamos en una congestión de tránsito, el automóvil sigue en funcionamiento y consecuentemente, consumiendo combustible. El costo además se incrementa si tenemos en cuenta los constantes cambios de marcha y la utilización de marchas bajas, que requieren más fuerza para retomar la marcha luego de una detención.

Otro dato importante es que muchas personas utilizan el automóvil para desplazarse a destinos cercanos. Esto también influye en el mayor consumo, ya que los automóviles en el primer tramo del recorrido en donde el motor aún no ha alcanzado la temperatura óptima de trabajo, consumen más combustible.

Además de los costos relacionados al combustible, se suman los de mantenimiento por el desgaste que sufren las piezas del vehículo y aquellos destinados al pago de estacionamiento.

- **Consumo de recursos no renovables**

Los vehículos motorizados consumen para su funcionamiento, derivados del petróleo y gas, dos fuentes de energía que no son renovables. Esto significa que no son infinitas y que una vez que se han consumido en su totalidad, no se dispone más de las mismas. Es necesario observar que estos combustibles no son requeridos únicamente para el funcionamiento vehicular, sino que tienen también otras utilidades relacionadas con el desarrollo de la industria.

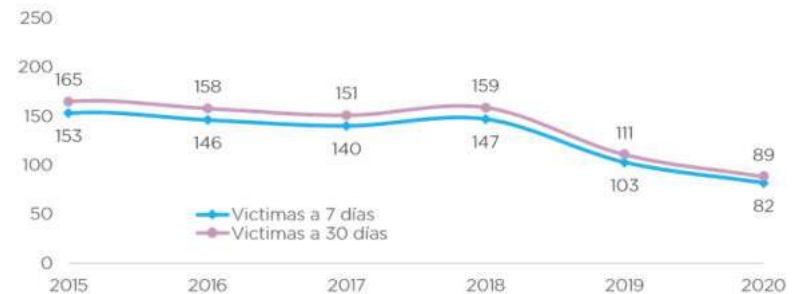
- **Siniestros de tránsito**

Desde el establecimiento masivo del automóvil particular como medio de transporte y como consecuencia del crecimiento acelerado de la cantidad de vehículos motorizados circulantes, el Espacio Público se fue transformando en un lugar hostil para las personas de a pie.

Los peatones debieron ir "adaptándose" al lugar relegado que les ha dejado el automóvil.

En este contexto inhóspito, es que se fueron incrementando las víctimas. Los incidentes de tránsito ocasionan todos los años gran cantidad de fallecimientos y personas heridas. En la Ciudad de Buenos Aires, la mayoría de las víctimas de siniestros, son peatones.

Víctimas fatales a 7 días y víctimas fatales estimadas a 30 días. Ciudad de Buenos Aires, 2015 - 2020 (valores absolutos)



Nota: El número de víctimas fatales a 30 días se estima aplicando un factor de corrección de 1,08 a la cifra a 7 días, tal como lo recomienda la OMS.

Dato: Observatorio de Movilidad y Seguridad Vial de la Ciudad de Buenos Aires en base a los datos del Ministerio de Justicia y Seguridad, GCBA. <https://www.buenosaires.gob.ar/movilidad/plan-de-seguridad-vial/informesestadisticosymapas>

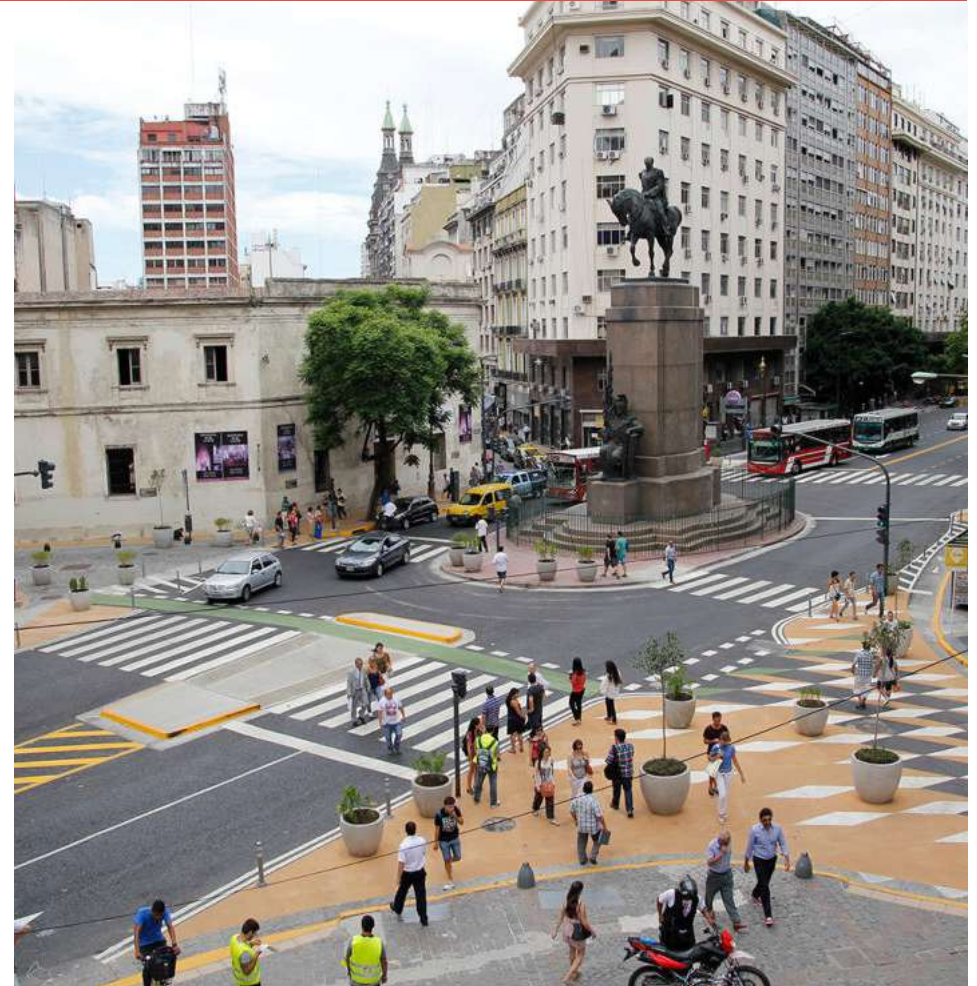
Hacia una Movilidad Sustentable y Segura

A partir de la implementación de políticas enmarcadas en la Movilidad Sustentable se puede transformar el espacio público en un mejor lugar para vivir, incorporando entornos inclusivos, seguros y accesibles que fomenten la convivencia ciudadana.

Intervenciones peatonales en Av. Julio Argentino Roca



ANTES



DESPUÉS



El establecimiento de estas políticas implica: Adecuación de la infraestructura a una escala humana, que incremente la seguridad de usuarios/as más vulnerables (peatones) de la vía pública.

Es necesario que los entornos peatonales sean adecuados para la circulación a pie, reduzcan el riesgo de sufrir incidentes de tránsito, faciliten la accesibilidad de las personas con movilidad reducida y mejoren la convivencia con otros/as usuarios/as de la vía pública.

Es necesario entonces un rediseño de la Ciudad que incorpore ampliaciones de áreas peatonales, nuevas demarcaciones, señalizaciones y mobiliario urbano que mejore el entorno de las personas a pie, promoviendo el ejercicio de la peatonalidad como una modalidad más saludable de circulación.

Desarrollo de sistema de transporte sustentables: Para reducir los congestionamientos y aumentar la fluidez de los traslados, revitalizando un sistema de transportes eficiente, que desaliente la utilización de vehículos motorizados.

De esta manera, se reduce la contaminación y se crean entornos más seguros e inclusivos para los peatones favoreciendo la recuperación de espacios de permanencia que promueven la vida pública.

La incorporación de vías exclusivas para transporte público de pasajeros/as y las ciclovías protegidas sientan las bases para incrementar las alternativas sustentables de movilidad al permitir que estas modalidades de transporte sean más seguras y fluidas.

Es importante que además el sistema de transporte público pueda conformar una red integrada en la que los tiempos y costos de los traslados sean razonables. En esta integración, juega un rol fundamental la movilidad no motorizada que complementa los trayectos de vehículos motorizados con tramos de corta y media distancia y permite la movilidad intermodal.

Por otra parte, la Movilidad no motorizada, además de no contaminar el ambiente, favorece la salud física y mental de los usuarios al reducir el estrés.

Sobre la intermodalidad

La cualidad intermodal de un desplazamiento depende de la elección personal de entre, al menos, 2 modos diferentes de transporte. Esta elección está condicionada por criterios de economía, costos, tiempos de desplazamiento y calidad de los servicios, entre otros.

Para que las personas conozcan sus opciones y puedan planificar sus viajes, el estado debe:



- Facilitar la movilidad en la Ciudad.
- Brindar información clara y precisa sobre todos los medios de transporte.
- Promover el uso del transporte público.
- Posibilitar la planificación de los viajes y las posibles combinaciones.
- Facilitar el conocimiento de los puntos de interés de la Ciudad.
- Mejorar integralmente la experiencia de viaje.

Ciudad legible

Tiene el objetivo de brindar la información necesaria para integrar, a través de un sistema gráfico coherente, todos los medios de movilidad de la Ciudad.

Buenos Aires es una ciudad dinámica que crece y se transforma para adaptarse a las necesidades de sus habitantes y de quienes la visitan. En ese proceso, es fundamental que las personas puedan trasladarse con fluidez, de manera segura y eficiente. Ir de un lugar a otro debe ser una experiencia agradable, que optimice los tiempos de traslado y que, a la vez, permita elegir alternativas a sus trayectos en cualquier punto de su recorrido.



En muchos casos, resulta eficiente combinar trayectos largos a “alta velocidad” como son los desplazamientos en tren, metrobús, subte, colectivos, con trayectos más cortos y específicos de otro tipo, como la bicicleta y la caminata, dos alternativas saludables y amigables con el ambiente.

Por ejemplo, si se quiere partir del barrio de Liniers hacia la zona de Retiro se puede hacer del siguiente modo: tomar el tren de la línea Sarmiento (Moreno - Once) en Montiel y Av. Rivadavia y bajar en la estación Once, allí tomar el subte de la línea A hacia Plaza de Mayo. Luego combina con el subte de la línea C en dirección a Retiro. Otra opción es utilizar la bicicleta desde Plaza Once hasta Retiro, ya sea llevando bici propia en el tren o utilizando el sistema Ecobici que cuenta con estaciones en plaza Once (Av. Rivadavia y Av. Pueyrredón) y en Av. Libertador, altura Retiro.

Direccionadores peatonales

Es un sistema de señalética vertical de fácil lectura, que ofrece información sobre distancias, tiempos estimados y dirección de destinos posibles, como así también sobre los medios de transporte con los que se puede hacer combinación al llegar al punto indicado.

Están ubicados en lugares con intenso flujo peatonal como las calles del Microcentro y lugares turísticos.

Antes de la elaboración de los direccionadores de una zona determinada, se seleccionan los hitos que suelen caracterizarse por ser puntos de encuentro y referentes de la Ciudad: Puerto Madero, Estación Retiro, Plaza Roma, Plaza de Mayo, San Telmo, Microcentro, Obelisco y Tribunales, por ejemplo. Luego, se trazan los circuitos peatonales que unen esos puntos y se ubican las señales en ese lugar, llegando a abarcar la zona en su totalidad, considerando los recorridos posibles y frecuentes, y sugiriendo los mejores caminos.



Los caminos sugeridos siempre privilegian el uso de calles de convivencia o que reúnan las mejores condiciones para caminar como veredas anchas, edificios históricos y arbolado. Para esto, previamente se consideran factores como seguridad, facilidades para caminar, accesibilidad, tiempo, condición del suelo, entre otros.

Mapas



Marcan el punto en donde la persona se encuentra en ese momento (identificado en el mapa como “VOS”) e informa acerca de todos los medios de transporte por los que se puede optar según el destino que se elija, así como aquellos modos con los que se pueden hacer combinaciones durante el viaje. También indican la ubicación de comunas, barrios, hitos urbanos, espacios verdes, áreas de servicios como hospitales, comisarías, paradas de taxis y espacios culturales, para poder ubicarse mejor en la Ciudad. A su vez, identifican accesos y pasajes específicos de cada área, lo cual promueve que se redescubra la zona, como por ejemplo puentes peatonales, escaleras, pasajes urbanos, pasos bajo nivel, etc.

Los mapas usan un tipo de orientación denominado heads-up que, en lugar de marcar/señalar el norte en la parte superior, identifica el lugar en el que la persona se encuentra y hacia dónde orienta la mirada para ayudarla a comprender más fácilmente el entorno inmediato y su ubicación exacta. Se trata de un tipo de mapa con mayor interacción y precisión en la información ofrecida.

Esquemas topológicos²

Su diseño tiene en cuenta que, quienes hacen uso del sistema de transporte, están en movimiento y con el tiempo justo para llegar a destino, por lo que, para facilitar su lectura, se opta por colores, signos y símbolos de comprensión universal, así como por formas simples y precisas para cada elemento.

Grafican, en forma lineal, el recorrido de un determinado medio de transporte, como puede ser el subte, con sus paradas/estaciones y las combinaciones con otros medios. También, al igual que los mapas, muestran los sitios de interés/hitos urbanos que se encuentran en el entorno de cada parada o estación.

²/ http://www.buenosaires.gov.ar/sites/gcaba/files/ciudad_legible.pdf - Material de consulta del Gobierno de la Ciudad.

Concientización de la sociedad



La infraestructura vial relacionada al rediseño de la Ciudad con la habilitación de nuevos espacios para favorecer el disfrute y la vida pública y la incorporación de nuevas vías de circulación para transporte público, sienta las condiciones de posibilidad necesarias para facilitar alternativas sustentables de movilidad.

Sin embargo, para que la Movilidad Sustentable y Segura sea una realidad, es necesario que la ciudadanía comprenda la relación de causalidad entre sus acciones y el impacto de las mismas en los espacios de convivencia con otros actores de la vía pública y, además, reconozca el valor de contar con alternativas sustentables para moverse y las incorpore a su vida cotidiana.



En el último tiempo, se ha extendido mucho la demanda de un mayor control y rigurosidad en la sanción de las conductas que por acción u omisión están fuera de la normativa que regula el entorno vial. Creemos que estos controles y sanciones son necesarios, sin embargo, no son suficientes para generar un cambio efectivo y duradero en la convivencia en el Espacio Público.

Para que se pueda producir un cambio cultural, es fundamental la educación y concientización de la población, que necesariamente debe tener un enfoque diverso, que pueda dar cuenta de todas las dimensiones que atraviesan el fenómeno de la Movilidad.



La escuela es un espacio privilegiado de formación de ciudadanía y susceptible de brindar un espacio apropiado, interdisciplinario, capaz de facilitar la adquisición de los saberes requeridos cotidianamente para tener sana convivencia en el ejercicio de la Movilidad. En el Gobierno de la Ciudad contamos con un programa especial para las escuelas de gestión pública y privada. Este programa cuenta con actividades propuestas según nivel educativo. Las actividades propiamente dichas se realizan en el Parque Vial Infantil de la Ciudad (Av. Roca 5252), detrás del edificio de Licencias, en donde encontramos una recreación de la ciudad en miniatura.

CAPÍTULO 2



Ciudadanía y Movilidad



La movilidad nos ha mostrado que tenemos una conexión constante con el mundo que nos rodea y que todos dependemos de todos para cumplir con nuestro fin. Para poder conocer e interpretar estas conexiones, debemos conocer quienes forman parte de este lugar al que llamamos espacio público.

Reconociendo que ninguna persona es ajena a la circulación por el espacio público, resulta imprescindible una formación integral para que, tanto el tránsito como la permanencia, se den en las mejores condiciones.

Atendiendo la complejidad del espacio público, es necesaria una formación que lo reconozca en sus múltiples dimensiones. Por ello, se ampliará el abordaje tradicional focalizado en aspectos ligados únicamente a la difusión de información, normativas y conductas preventivas, destinadas a reducir la siniestralidad- para abordar otras temáticas que incluyen a la Seguridad Vial y, a su vez, integran otras problemáticas propias de la convivencia en las grandes ciudades, como los conflictos derivados del uso masivo del automóvil, la inequidad en el usufructo del espacio

público y la contaminación ambiental.

Frente a estas problemáticas, las grandes ciudades se han centrado en afrontar la crisis impulsando políticas que puedan dar respuestas desde el rediseño de la infraestructura. Crear una ciudad a escala humana es fundamental para lograr que la Ciudad Autónoma de Buenos Aires se transforme en un verdadero espacio de convivencia y disfrute.

La movilidad peatonal es especialmente impulsada a través de la transformación de calles en zonas peatonales, convirtiendo lugares, antes destinados a la circulación de vehículos, en espacios de convivencia o exclusivos para peatones y bicicletas, desalentando el uso del auto y produciendo, así, una regeneración del espacio urbano que permite revitalizar los barrios y reactivar las economías locales.

En ese proceso, es fundamental que las personas puedan apropiarse de estos nuevos espacios; para ello deben conocerlos, saber cuáles son sus objetivos y cómo hacer un uso correcto de los mismos.

La infraestructura que hace el cambio en la ciudad

“La escala de las personas, sus sentidos, sus movimientos, sus intereses y sus comportamientos deben ser el centro de cualquier iniciativa para abordar el diseño del espacio público. El uso vivo e intenso de los espacios públicos es esencial para mejorar la calidad de vida en las ciudades y para el bienestar en general. Tener espacios públicos bien pensados puede orientar hacia elecciones saludables, permitiendo a las personas integrar la actividad física en su rutina cotidiana caminando, usando bicicleta y el transporte público”.

Textual de <https://www.buenosaires.gob.ar/movilidad/caminandoporlaciudad/ciudades-para-la-gente>.

Los cambios que ha llevado a cabo la Ciudad de Buenos Aires se han visto reflejados en su infraestructura, adaptada para el uso compartido y sustentable de la gente y los otros protagonistas del espacio público.

Algunas de las acciones son:

- **Calles de convivencia³**

Calle o tramo de la misma destinada, preferentemente, a la circulación peatonal y de ciclistas, en donde se admite la circulación restringida de vehículos. Generalmente, no existe separación física entre la vereda y la calzada (se encuentran al mismo nivel). Las velocidades máximas para los vehículos oscilan entre los 10 km/h y los 20 km/h, según lo que indique la señalización. Algunas también cuentan con ciclovías para que puedan circular los ciclistas.



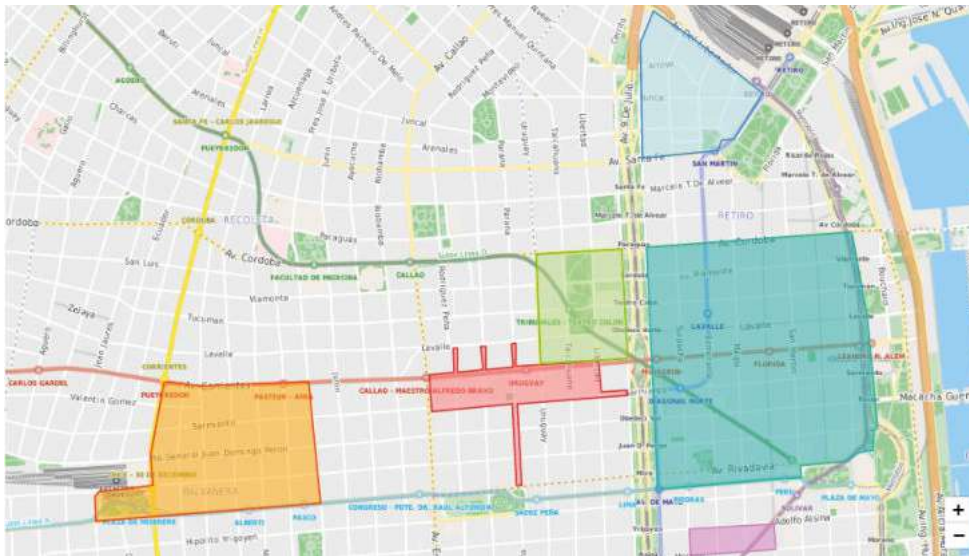
³/ <http://www.buenosaires.gob.ar/movilidad/caminandoporlaciudad/prioridad-peaton>

• Intervenciones peatonales

A través de demarcaciones con pintura reflectiva, se amplían las veredas, creando cruces más cortos y seguros. Además, con la incorporación de macetas, mesas y sillas, se generan nuevas zonas de disfrute y descanso que facilitan la apreciación del entorno urbano de la Ciudad, su arquitectura y sus espacios verdes, recuperando el espacio público para las personas y revalorizando las calles de la Ciudad.

Se implementaron en intersecciones poco convencionales y muy abiertas, en las que la distancia de cruce peatonal era extensa, las aceras irregulares y los cruces difíciles de interpretar.

Las áreas peatonales son 5 hasta el momento⁴: Retiro- Tribunales - Once - Casco histórico - Microcentro y la semipeatonal Corrientes.



Beneficios:

- Incremento de áreas peatonales.
- Peatones más visibles.
- Cruces más cortos y directos.
- Mejor accesibilidad para las personas con movilidad reducida.
- Disminución de la velocidad en los giros.
- Mayor ordenamiento vehicular.
- Disminución del estacionamiento indebido.

4/ <https://www.buenosaires.gov.ar/compromisos/5-nuevas-areas-con-prioridad-peatonal>



Así mismo, como la infraestructura nos muestra que los cambios favorecen a los usuarios de las vías, la tecnología ha sabido estar presente en esos cambios: uno de ellos es el uso de la tecnología en los cruces, debido al uso de los dispositivos electrónicos se ha optado por el uso también de la tecnología para la disminución de los incidentes viales. Con series de cuatro luces LED, embutidas en la calle en forma horizontal, que, por ahora, se colocaron en el cruce de las avenidas Del Libertador y Ramos Mejía. Funcionan con dos tiempos (verde y rojo). Las mismas, refuerzan el semáforo peatonal pero no lo reemplazan. Además están sincronizados con el semáforo para vehículos. Cuando el tiempo de cruce está por terminar, la luz es intermitente. De esa manera, se pretende alertar a los peatones sobre el cambio de color⁵.

Esta transformación a través de los años ha generado programas y ha hecho partícipes a ciertos actores de la vía para favorecer e implementar cambios de hábitos en la ciudadanía, colaborando en la generación de responsabilidad y cuidado en la ciudad. A continuación haremos un recorrido sobre aquellos programas y participantes que hacen posible estos cambios.

• Programa Sube y Baja⁶

El Programa Sube y Baja, fue creado para la mejora de la convivencia en el barrio proponiendo una metodología de ordenamiento, durante el ingreso y el egreso del alumnado en la escuela, adaptándose a las características del entorno escolar, priorizando el transporte público y la movilidad peatonal y en bicicleta.

Sus beneficios y la importancia en el entorno escolar:

- Crear un entorno más amigable y seguro para el ingreso de los estudiantes a los establecimientos escolares.
- Organizar la entrada y la salida de las escuelas.
- Mejorar el ordenamiento del tránsito en los alrededores de los establecimientos educativos.
- Aumentar la Seguridad Vial del alumnado, vecinos y vecinas del barrio.

Hasta el momento 160 establecimientos cuentan con el sistema.



5/ <https://www.buenosaires.gob.ar/noticias/ya-estan-funcionando-los-primeros-semaforos-para-peatones-inteligentes-de-la-ciudad>

6/ <https://www.buenosaires.gob.ar/sube-y-baja>

• Senderos Escolares⁷

Son sendas que, en el horario de entrada y salida de las escuelas, están protegidas por Agentes de Prevención, Agentes de Control de Tránsito y Policía de la Ciudad, y cuentan con la colaboración de personas pertenecientes a los comercios de la zona en donde se encuentren. Los mismos actúan frente a eventualidades, ofrecen ese espacio como sitio de resguardo para estudiantes, creando caminos seguros entre las escuelas y sus domicilios, o entre ellas y las paradas de colectivos.



El Cuerpo de Agentes de Prevención, está conformado por personal civil no armado que, a través del vínculo y cercanía con vecinos y vecinas, contribuyen al disfrute y convivencia en la Ciudad. Se encuentran apostados en las cercanías de las instituciones escolares en articulación con las demás personas que integran el Sistema Integral de Seguridad.



Dentro de los senderos escolares, se pueden visualizar sendas peatonales demarcadas con pintura reflectiva de dos colores que dan aviso a quienes conducen en las inmediaciones, sobre la existencia cercana de instituciones escolares, motivo que los debería llevar a adoptar una conducta preventiva, reduciendo su velocidad.

⁷/<https://www.buenosaires.gob.ar/noticias/senderos-escolares-instant-article>



Funciones de los Agentes de Prevención dentro de los Senderos Escolares:

- Mejorar la seguridad pública en la escuela y sus inmediaciones.
- Capacitar y orientar a la comunidad educativa en medidas preventivas.
- Detectar problemas prematuramente y aplicar políticas de intervención temprana.
- Reducir riesgos e incidentes de docentes, alumnado y sus familias desde y hacia las escuelas.
- Fortalecer los conocimientos del alumnado sobre Educación Vial y medidas preventivas.
- Consolidar la relación del alumnado con las agencias estatales, comerciantes y vecinos/as.

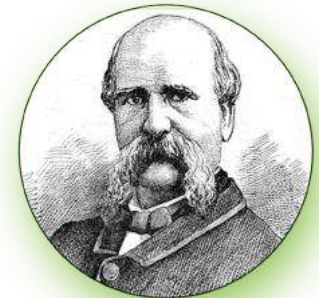
Dentro de la página web de la Ciudad de Bs. As. en [Buscador de Senderos Escolares](#) se informará por las inmediaciones de qué escuelas se encuentran activos.

Considerando cómo está conformado parte de nuestro espacio público cercano, nos involucramos directamente con los protagonistas. Y, como ya se dijo anteriormente, dependemos del accionar del otro.

¿Sabías qué?

El término manzana, para definir a una isla urbana o un grupo de bloques de pisos y casas rodeados por cuatro calles, proviene de la palabra “mansana” la cual fue popularizada por Ildefonso Cerdà a mediados del siglo XIX.

Ildefonso Cerdá Suñer, en catalán Ildefons Cerdà i Sunyer, fue un ingeniero, urbanista, jurista, economista y político español. Hombre polifacético, escribió la Teoría general de la urbanización, obra pionera de la especialidad, por la cual se le considera uno de los fundadores del urbanismo moderno.



¿Quiénes son los peatones?



Aquellas personas que circulan por la vía pública a pie y en aparatos especiales no comprendidos en las definiciones de vehículos (silla de ruedas, cochecitos, etc.), se describen como peatones. Siendo las personas más vulnerables de la movilidad, deben dirigir inteligentemente su desplazamiento para evitar dañarse, dañar o ser dañados.

La legislación les reconoce una situación especial debido a que se encuentran en desventaja sin la protección que representa la carrocería del vehículo y sufrirían todas las consecuencias, de un posible impacto, en su propio cuerpo. Pero esto no quita que la ciudadanía debe ser educada como peatones responsables, que comprendan que no es razonable justificar todos sus comportamientos, y que en caso de faltas graves, debe concretarse la denominada “culpa de la víctima” (artículo 1111 Código Civil: *“El hecho que no cause daño a la persona que lo sufre, sino por una falta imputable a ella, no impone responsabilidad alguna”* que le priva del resarcimiento total o parcial del daño padecido). Hay que entender que la imprevisibilidad en el comportamiento de los peatones constituye una conducta peligrosa para su propia integridad.

Es menester trabajar con los peatones, dar a conocer sus derechos y también sus obligaciones, pero también ocuparse de esta temática para lograr transformar un hábito en conductores que vulnera la seguridad de los peatones. Modificarlo implica mejorar sustancialmente la calidad de vida en la Ciudad: respetar la prioridad peatonal, detenerse al doblar, y continuar la marcha sólo cuando haya cruzado la última persona.

Resulta central proponer espacios que aporten, a fin de construir una sociedad responsable, consciente y respetuosa de las normas de tránsito y de sí misma, siendo de vital importancia modificar la mirada colectiva de lo público.



Vale aclarar que los peatones tienen obligaciones ante la ley sobre el transitar seguro en la vía. Según el artículo 38 de la Ley Nacional de Tránsito 24.449 establece que los peatones, si transitan en zona urbana, deben:

- Únicamente por la acera u otros espacios habilitados a ese fin.
- En las intersecciones, de existir una senda peatonal, siempre se debe cruzar por ella. Si no, el lugar apropiado para el cruce es la esquina.
- Excepcionalmente, los ocupantes del asiento trasero podrán ascender o descender por la calzada, rodeando el vehículo. Las mismas disposiciones se aplican para sillas de lisiados, coches de bebés y demás vehículos que no ocupen más espacio que el necesario para los peatones, **ni superen la velocidad que establece la reglamentación.** (sic)

El artículo 41 de la mencionada ley establece que **“todo conductor debe ceder siempre el paso en las encrucijadas al que cruza desde su derecha”**. Esta prioridad del que viene por vía derecha es absoluta, y sólo se pierde ante los peatones que cruzan lícitamente la calzada por la senda peatonal o en zona peligrosa señalizada como tal, debiendo el conductor detener el vehículo si pone en peligro al peatón. (Ley 24449).

La vulnerabilidad en el espacio público

¿Por qué niños y niñas son el grupo más vulnerable?

La infancia misma es vulnerada por las características hostiles del entorno, ya que las mismas no fueron pensadas, diseñadas y construidas a las necesidades de su desarrollo físico, cognitivo y social.

Considerando la estatura como uno de los factores de vulnerabilidad en niños y niñas en sus roles de pasajeros y/o peatones, el uso del cinturón de seguridad es un elemento clave ya que funciona muy bien en personas adultas pero en niños y niñas de menos de 1.50 mts. de altura deben usar un Sistema de Retención Infantil (SRI) o un elevador (Booster).

Niños y niñas en la Ciudad de Buenos Aires, según la normativa de la ley 2148, deben viajar en el asiento trasero de los vehículos, hasta los 12 años.

En la calle, la estatura los hace menos visibles para aquellos conductores que conducen su vehículo, ya que cualquier objeto que esté por sobre ellos, como por ejemplo un vehículo estacionado, los saca de la visual de los vehículos que circulan.

Otra cuestión a considerar es que los niños no diferencian la velocidad, dirección y proximidad de los vehículos que se encuentren en movimiento, ya que carecen de la experiencia, es decir, no han tenido las suficientes vivencias para poder evaluar objetivamente el entorno, por lo que suelen pasar por alto los riesgos viales. Asimismo, los niños/as son impulsivos, y no suelen apegarse a las reglas y comportamientos que esperan los adultos y que consideran como “comportamientos adecuados”. Igualmente considerando lo anterior, los niños/as tienen cuerpos frágiles y carecen de estabilidad, por consiguiente si son víctimas de un incidente de tránsito son más susceptibles de sufrir traumatismos graves.



El uso de la tecnología

Peatón tecnológico:

Son aquellas personas que caminan con la vista en la pantalla del celular o abstraídos por la música de sus auriculares. El mundo actual ofrece muchas herramientas que se presentan como una amplia oferta para distraerse: correos electrónicos, chats, videojuegos y películas, están al alcance de la mano.

La distracción o falta de atención, se produce por un desdoblamiento de la función cognitiva que reduce la atención a los estímulos externos. Este fenómeno que involucra la distracción cognitiva para interpretar los estímulos auditivos y la manipulación táctil necesaria para operar los dispositivos electrónicos, expone a quienes circulan a pie a mayores situaciones de riesgo en la medida en que esos recursos cognitivos dificultan la interpretación del entorno. Además, quienes hablan por teléfono celular cruzan la calle con mayor lentitud, aumentando el tiempo de exposición al tránsito vehicular.



Recomendaciones para la convivencia ciudadana en la vía pública:

Peatones/as:

- Respetar siempre las señales viales como los semáforos, las barreras del tren, la cartelería por obras públicas. La señalética sirve para ordenar la movilidad.
- Cruzar la calle por las sendas peatonales. Es el lugar más seguro ya que es el sector donde es más visible para los conductores de vehículos.
- Antes de cruzar la calle, esperar a que los autos se detengan, aun cuando se tenga el semáforo en luz verde.
- No caminar por bicisendas y ciclovías, esta zona está destinada a la circulación segura de ciclistas. Siempre mirar a ambos lados antes de cruzarlas.
- Al cruzar la calle, no utilizar el celular o cualquier otro dispositivo móvil. Siempre se debe estar atento por si surge un imprevisto que requiere nuestra reacción inmediata. Escuchar es tan necesario como mirar.

La bicicleta y su protagonismo en la vía pública



Los vehículos a motor en el tránsito producen inconvenientes que pueden ocasionar; caos circulatorio, contaminación acústica y atmosférica, estrés y agresividad de quienes conducen y el deterioro de la salud física y mental.

Los diseños urbanos de la Ciudad fueron pensados para el uso del coche, quedando relegados otros medios de transporte que son beneficiosos para la salud. En la Ciudad de Buenos Aires la geografía ha ido cambiando para que el uso de la bicicleta se vaya incrementando con el paso del tiempo. El uso de la bicicleta pasó a tener un rol fundamental dentro de la movilidad de la Ciudad, y promover su uso forma parte de las políticas públicas que se vienen implementado, desde la creación de bicisendas y ciclovías y desde sus beneficios saludables tanto para ciclistas como para el ambiente.

La bicicleta llega en la infancia, primeramente, como un elemento de diversión para luego transformarse, gradualmente, en el primer medio de transporte que se conduce y, como sucede en los medios de transporte a motor, debe utilizarse correctamente.

¿Sabías qué?



Para estacionar la bicicleta en la Ciudad, se puede optar por estacionamientos públicos o garajes comerciales, que tienen como obligación cobrar, como máximo, un 10 % del valor de la tarifa de un auto⁸. Textual, “De acuerdo a la ley 4.827, las playas de estacionamiento deben admitir el aparcamiento de las bicicletas. La norma establece la obligatoriedad de colocar carteles en los que se indica que está permitido estacionarse, con la siguiente leyenda:
Sr. Cliente: Conozca sus derechos sobre Tarifas de Estacionamiento. Se permite el ingreso de motocicletas y bicicletas (art. 4.17.6 de la Ordenanza 33.266 y Ordenanza 44.365) y las tarifas correspondientes al estacionamiento de bicicletas (Conforme texto art. 2º de la ley 5.018, BOCBA 4.453 del 06/08/2014)”.

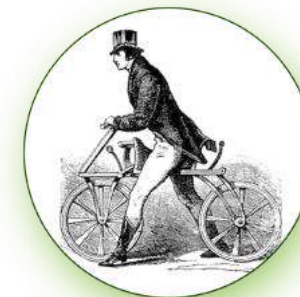
Sobre la bicicleta:

Es un vehículo de transporte personal de propulsión humana, o sea que es impulsado con el esfuerzo muscular de las piernas o brazos de quien lo acciona, mediante pedales o manivelas.

¿Sabías qué?

La bicicleta del barón alemán Karl von Drais⁹, de 1818, está considerada como la pionera.

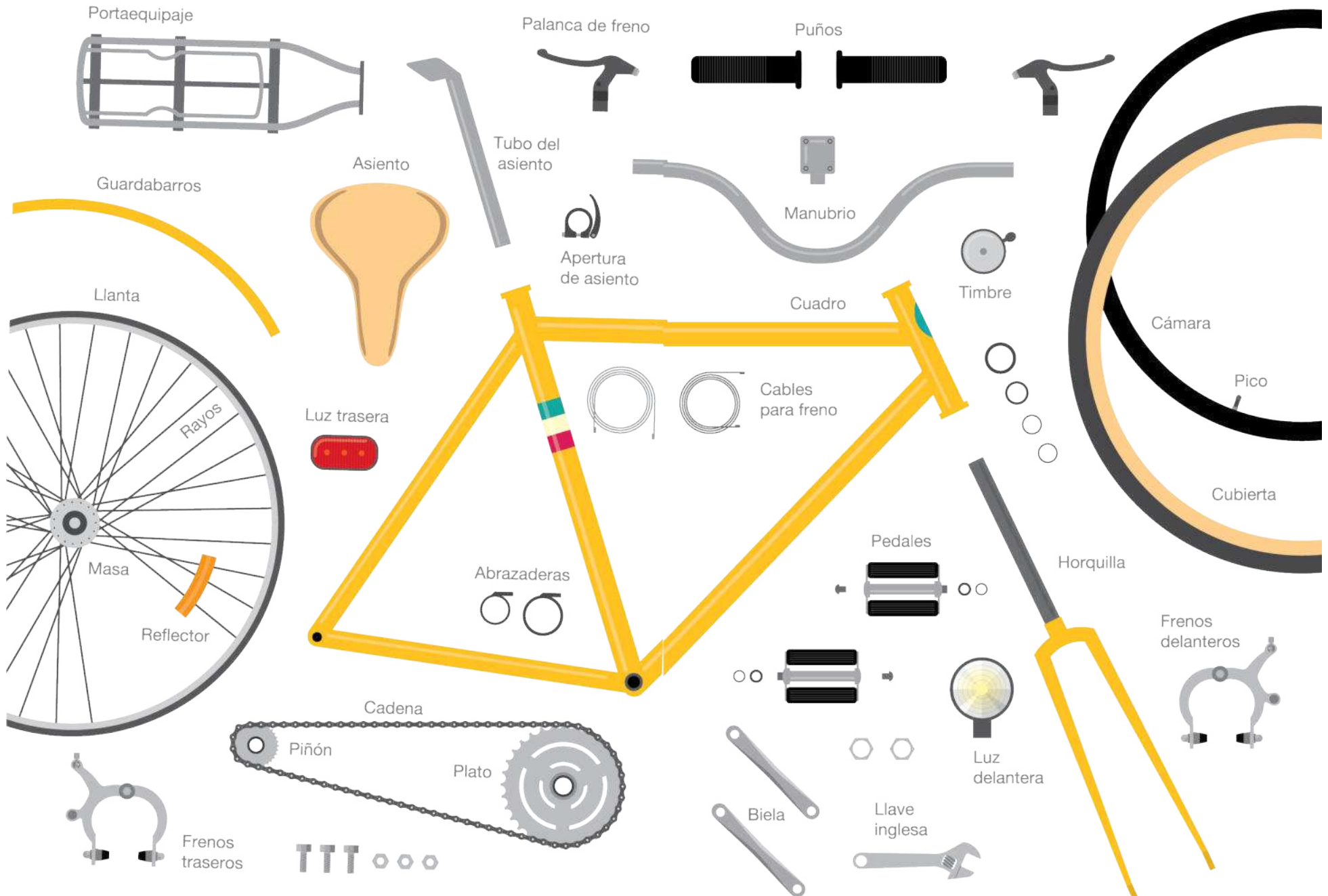
La llamó “máquina corredora” (laufmaschine en alemán) y la prensa la llamó Draisine o velocípedo. Estaba construida en madera y funcionaba empujándose con los pies.



8/ https://defensoria.org.ar/archivo_noticias/todo-lo-que-tenes-que-saber-para-estacionar-tu-bici-en-la-ciudad/ en línea 25/11/2021.

9/1818: El barón Drais inventa el precursor de la bici, Revista Muy Interesante, 29/01/2018, en línea 17/01/2022. <https://www.muyinteresante.es/revista-muy/noticias-muy/articulo/1818-el-baron-drais-inventa-el-precursor-de-la-bici-581516972573>

La bici y sus componentes básicos



La bici y sus accesorios



1 Reflectantes

Se utilizan de color blanco adelante y rojos detrás. Además, se debe colocar reflectantes en los rayos de ambas ruedas y en los pedales. Para que cumplan su función, es importante mantenerlos limpios.

2 Frenos

Se debe tener un sistema de frenos que actúe sobre ambas ruedas y pueda accionarse desde el manubrio. Tener en cuenta que frenar con la rueda trasera derrapando, la desgasta y es peligroso.

3 Luces

Blanca delante y roja titilante detrás. Deben ser vista a 100 m de distancia como mínimo. Elegí luces de Led, que tienen una mayor vida útil que las luces con batería.

4 Casco

Debe utilizarse siempre, abrochado de manera correcta, para evitar lesiones en caso de que ocurra un imprevisto.

5 Guardabarros

Evita que salpique agua.

6 Espejos

Permiten ver, por lo menos, a 70 metros de distancia hacia atrás y ayuda a anticipar movimientos.

7 Porta equipajes y/o canasto

Facilita el transporte de objetos y permite circular con mayor libertad y seguridad. La carga no debería superar los 5 kg.

8 Timbre

Permite llamar la atención bajo condiciones de tránsito mediano.

9 Porta botella o caramañola

Es práctico para llevar bebidas y mantenerte hidratado. Se ubica en el cuadro de la bici.

10 Candado

Hay diferentes grosores pueden funcionar con llave o combinación.

Tipos de bicicletas



Bicicleta doméstica o urbana:

Es la más utilizada en el mundo, especialmente cuando se trata de recorrer trayectos cortos, ya que pueden realizarse cuatro veces más rápido que a pie. Destaca su énfasis en la comodidad a costo del peso, con asientos y manubrios cómodos, guardabarros y canastas para transportar objetos. Se pueden adquirir accesorios para complementar, como el timbre o la campanilla, luces, retro reflectores (ojos de gato) y espejos.



Bicicleta de montaña o todo terreno:

Es utilizada en el ámbito deportivo, por lo que la resistencia de sus partes es un punto principal, también lo es la protección de sus partes de la tierra y del barro. Cuenta con varios niveles de cambios para adaptar el pedaleo a las condiciones del terreno.



Bicicleta de carreras:

Está diseñada y construida para la velocidad. Por lo general adoptan una batalla corta (es la distancia entre los ejes), ángulos de asiento y frontales muy verticales, un eje pedalier alto y muy poca curvatura de la horquilla. Este diseño permite al/la ciclista adoptar una posición aerodinámica y un modo más eficaz de transmitir la potencia a los pedales. Así mismo, el manillar varía de diseño según el tipo de competición. La típica bici de carrera está construida en aleación de aluminio y horquilla de fibra de carbono, para aligerar la estructura del cuadro, lleva neumáticos estrechos de alto rendimiento y manillar para una postura baja, con lo que se consigue mejorar la resistencia.



Bicicleta plegable:

Se han convertido en una gran alternativa a las bicicletas convencionales, por la comodidad y practicidad que ofrecen a las personas que la utilizan para circular por la Ciudad en su día a día. Permiten un gran margen de maniobra y agilidad, ya que al plegarse pueden transportarse a todos lados.



Bicicleta para personas con discapacidad (triciclo manual):

Son especialmente fabricadas para que, personas con movilidad reducida, puedan utilizarlas como medio de transporte. El diseño incluye un eje trasero con dos ruedas y una delantera en la que se combinan la dirección y la tracción del vehículo. Son impulsadas mediante la fuerza de los brazos, utilizando un sistema de propulsión mecánica similar al de la bicicleta convencional.

Sobre sus beneficios

Teniendo en consideración a la OMS, la bicicleta además de promover la salud física y mental, previene el sedentarismo que constituye uno de los factores de riesgo de enfermedades crónicas no transmisibles (diabetes, hipertensión, obesidad, entre otras). Además, ayuda a mejorar la buena calidad de aire en las ciudades y a la recuperación del espacio público para las personas.



Sus beneficios no sólo son individuales sino colectivos a escala local y global:

- **Saludable:** Mejora el estado físico contrarrestando el sedentarismo, previene molestias como el dolor de espalda y la fatiga muscular. También reduce el riesgo cardíaco, disminuye el colesterol, previene la hernia de disco y favorece el sistema inmunológico.
- **Económica:** No demanda inversiones significativas tanto en su adquisición, como en su mantenimiento, en comparación con otros vehículos.
- **Ecológica:** Al no necesitar combustible, evita la emisión de gases de efecto invernadero (CO₂), lo cual contribuye a la disminución del calentamiento global, y no contamina de manera sonora.
- **Segura:** Al circular en bicicleta no se corre tanto riesgo de sufrir incidentes, ya que en la Ciudad se cuenta con una red de ciclovías y bisisendas protegidas.
- **Versátil:** Los trayectos a recorrer pueden realizarse en menor tiempo comparado a los tiempos de un auto. Además, puede transportarse de manera fácil permitiendo combinar otros medios de transporte.

Al utilizar la bicicleta como medio de transporte, se contribuye a alcanzar 11 de los 17 objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas¹⁰, así como las metas de reducción de emisiones contaminantes acordadas en los Acuerdos de París (El Acuerdo de París es un tratado internacional sobre el cambio climático¹¹), promoviendo activamente la Movilidad Sustentable.

¹⁰/En línea 16/12/2021. -

¹¹/ Para más información sobre el Acuerdo de París, encontrará un enlace en documentos de interés, en la bibliografía.

Trayectos seguros en la Ciudad de Buenos Aires

Estos últimos años se estuvo trabajando el cambio de diseño de la Ciudad, pensado para que peatones y ciclistas disfruten su trayecto y, mejorando la convivencia.

Entre los diseños construidos, se encuentran las mejoras para circular en bici de una manera más segura y eficiente. A través de la Red de ciclovías protegidas, es un tramado de carriles exclusivos para bicicletas, resguardado del resto del tránsito vehicular. Tienen doble sentido de circulación y, generalmente, se ubica en el margen izquierdo de la calzada. Se comenzó a construir en julio del 2009 y hoy supera los 287 km.

Dentro de la red se puede diferenciar la Bicisendas, la misma es parte de la red protegida, ocupan un sector señalizado, y especialmente acondicionado, en veredas y espacios verdes, compartiendo el espacio con peatones. De no existir bicisenda, sólo los menores de 12 años pueden circular por la vereda. Y las Ciclovías, las mismas son carriles exclusivos delimitados por separadores físicos, verticales y horizontales, ubicado sobre la calzada, compartiendo el espacio con los demás vehículos.

- **Bicisendas:**

Son parte de la red de ciclovías protegidas, ocupan un sector señalizado, y especialmente acondicionado, en veredas y espacios verdes, compartiendo el espacio con peatones.

De no existir bicisenda, sólo los menores de 12 años pueden circular por la vereda.

- **Ciclovías:**

Son carriles exclusivos delimitados por separadores físicos, verticales y horizontales, ubicado sobre la calzada, compartiendo el espacio con los demás vehículos.



Para fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte, la ciudad pone a disposición en vía pública bicicletas: **Ecobici - Tembici**: sistema de transporte público, constituido por bicicletas, disponible las 24 hs del día, los 365 días del año.

Registro virtual o presencial (si es presencial, sólo con turno previo). Se puede obtener en el canal de chat de Ecobici.

Menores desde 16 hasta 18 años, SÓLO REGISTRO PRESENCIAL.

Deberán acudir el día del turno acompañados por el responsable parental (padre, tutor, o responsable legal) con la siguiente documentación:

- Partida de nacimiento del menor o documentación que acredite el vínculo.
- DNI original expedido por el Ministerio del Interior de la República Argentina (del mayor y el menor a registrar).
- Teléfono celular que pueda recibir SMS y MAIL, tanto del menor como del adulto.
- Servicio a nombre del tutor, con el mismo domicilio que figura en el DNI. (Deberá tener como máximo 2 meses de antigüedad. El domicilio debe ser dentro de la República Argentina).
- Tarjeta de crédito / débito.

Más información en el siguiente enlace: <https://www.baecobici.com.ar/es/inicio>. Para conocer dónde se encuentran todas las estaciones de Tembici existe una aplicación en Google Play que se llama **BA Ecobici por Tembici** que habilita a desbloquear las bicicletas cada vez que se necesiten. La app de Ecobici también está en App Store (iPhone).



Teniendo en consideración todo lo descrito se dan los siguientes consejos a la hora de andar en bici:

- Antes de salir, verificar el estado de las partes de la bici y planificar la ruta utilizando el mapa de red de ciclovías.
- Utilizar los elementos de protección: casco siempre abrochado, chaleco, rodilleras y coderas.
- Evitar transitar por avenidas, tienen mucho tránsito y son peligrosas.
- Circular en el sentido del tránsito, en línea recta, por el lado derecho de la acera.
- Mantener siempre una distancia de, aproximadamente, 1,5 m. respecto de los autos estacionados, para evitar golpes ante la apertura de una puerta.
- Anticipar los movimientos:
- Respetar siempre las señales de tránsito y los semáforos.
- Hacerse visible, sobre todo de noche, utilizando ropa clara reflectante y luces.
- Mantenerse atento a los imprevistos y hacer contacto visual.
- No llevar nada colgado en el manubrio, ni a alguien sentado en él, es peligroso, porque sólo está preparado para soportar el peso del manejo.
- No llevar prendas ni bolsas colgadas en los manubrios.
- No bajar ni subir cordones sin antes bajar de la bicicleta, esto la daña severamente.



Giro a la izquierda:
Brazo izquierdo extendido



Detenerse:
Mano izquierda levantada



Giro a la derecha:
Brazo derecho extendido

El Gobierno de la Ciudad diseñó un Manual especial para ciclistas¹² y para quienes deseen conocer la forma responsable del uso de la bicicleta, en donde figuran recomendaciones, señalética, etc.

12/ https://www.buenosaires.gob.ar/sites/gcaba/files/manual_ciclista_ene_2021.pdf - en línea enero 2021.

Monopatines eléctricos



Los monopatines eléctricos son los nuevos protagonistas de los traslados en el espacio público. Aceptarlos como tal conlleva a tener en consideración ciertos objetivos¹³:

- Reconocer a los monopatines como nuevos actores del tránsito de la Ciudad.
- Establecer un marco regulatorio para los dispositivos de movilidad personal.
- Habilitar su circulación en la vía pública.
- Favorecer nuevas formas de movilidad sustentable.
- Conocer nuevos usos del transporte de movilidad compartida.

Tené en cuenta que los siniestros en monopatines se dan en los primeros viajes, por la falta de experiencia y la práctica en el uso de esta nueva forma de movilidad y es importante cumplir las siguientes normas de convivencia, ya que debemos tener en cuenta que la normativa es importante porque la movilidad se realice de forma segura.

Condiciones para circular en el ámbito de la Ciudad de Buenos Aires:

- Deberán trasladar sólo a un conductor.
- Contar con motor eléctrico cuya potencia máxima sea de quinientos (500) Watts.
- Alcanzar una velocidad máxima de 25 km/h.
- Usar casco en forma obligatoria.
- Contar con luz delantera y trasera para su visibilidad en condiciones de poca iluminación.
- Llevar sistema de frenos obligatorio que actúe sobre sus ruedas.
- Poseer timbre o bocina que permita llamar la atención bajo condiciones de tránsito mediano.
- Una base de apoyo para los pies.
- Elementos reflectantes que permitan una adecuada visibilidad.
- En el caso de las baterías que se utilicen para los dispositivos de movilidad personal, se debe garantizar la seguridad y compatibilidad de la combinación batería/cargador.
- La edad mínima para conducir dispositivos de movilidad personal es de dieciséis (16) años.

¹³/ Textual de pagina de Gobierno de la Ciudad; en línea 29/11/2021/ <https://www.buenosaires.gob.ar/movilidad/noticias/monopatines-te-contamos-cual-es-la-forma-segura-de-circular-por-la-ciudad>



La circulación con monopatín establece que el/la usuario/a debe cumplir con las siguientes obligaciones:

- Límites mínimos de velocidad, no exceder 25 km/h.
- Arterias libradas a la circulación de ciclorodados.
- Uso del casco.
- Circulación de ciclorodado.
- Prioridad de paso.
- Estacionamiento de ciclorodados del presente Código, en cuanto dicha normativa se ajuste a la naturaleza de estos y sin perjuicio de las particulares que se establezcan.
- La edad mínima para conducir dispositivos de movilidad personal es de dieciséis (16) años.
- Se prohíbe la circulación de los dispositivos de movilidad personal en las aceras/veredas.

En cuanto a las arterias donde se podrá circular:

- En los tramos con ciclovía o bicisendas deberán circular exclusivamente por ahí.
- Podrán circular sobre la calzada, exceptuando las avenidas.
- Estará prohibida la circulación por las aceras/veredas.

Conductores/as de vehículos motorizados

Son aquellas personas que están al mando de un vehículo motor, existen conductores/as de vehículos particulares (autos, motocicletas y camionetas) y conductores/as que necesitan una habilitación profesional, comúnmente denominados choferes (de taxis, remises, transporte público o de mercaderías).

Es imprescindible el respeto por las normas del tránsito: respetar velocidades mínimas y máximas, usar los carriles correspondientes, dar prioridad de paso al peatón, aunque no haya semáforo o senda peatonal, etc. A la vez, se debe conducir con especial cuidado y a baja velocidad cuando se esté en zonas escolares, hospitales, peatonales, en calles comerciales concurridas y proximidades de paradas de buses.



Es importante para circular, en lo que corresponde a la conducción:

- Controlar los frenos con regularidad.
- Mantener una distancia prudencial con el vehículo de adelante y recordar aumentarla en días lluviosos.
- Observar atentamente las maniobras que realizan quienes están alrededor.
- No mirar sólo hacia adelante, sino también hacia los costados y utilizar los espejos.
- Anticipar las maniobras haciendo uso de las luces ante la intención de detenerse, doblar en una esquina o cambiar de carril.
- Prestar atención al tránsito: distraerse por 1 segundo a 60 km/h. implica que se recorrerán 17 metros sin prestarle atención al camino.

A los usuarios de transportes a motor los podemos llamar:

- **Motociclistas:** Tanto esta persona como quien los acompañan deben ser sumamente responsables y respetuosos por las normas de tránsito como así también ser visibles y utilizar los elementos de seguridad adecuados para la protección (casco, guantes, rodilleras, chaquetas con refuerzo de seguridad en hombros y espalda) dado que, en un vehículo como la moto, sin carrocería y con motor, que puede levantar altas velocidades, y el cuerpo es el que absorbe los golpes en caso de una caída.



Casco

Elemento de seguridad más importante ya que, frente a un siniestro, reduce un 85% las probabilidades de lesiones graves (como fractura de cráneo y daño cerebral) tanto para quien conduce como para quien acompaña.

Debe estar homologado o certificado y ajustado convenientemente a la cabeza.

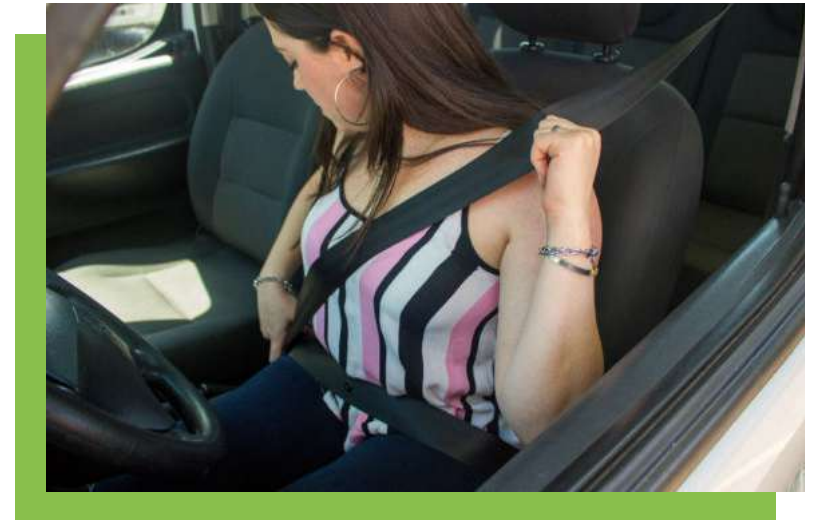
La etiqueta de homologación, se encuentra a simple vista y es la que certifica que es apto y seguro para ser usado.

El incumplimiento de su uso correcto es motivo de retención de la licencia de conducir y del vehículo, además del labrado del acta de infracción correspondiente.

- **Automovilistas / Conductores/as:** La utilización de los dispositivos de seguridad de los vehículos, es fundamental para la prevención de incidentes de tránsito y minimizar las lesiones que podrían producirse. El uso del cinturón, el buen funcionamiento de las luces reglamentarias (luces de giro y balizas), entre otros, son imprescindibles. Quienes conducen vehículos de servicio público y emergencia (patrullas, ambulancias y bomberos) tienen la potestad de no cumplir las normas de tránsito al encontrarse en una situación de emergencia, momento en el que deben utilizar un señal sonora (sirena) que alerte a los demás.

Quienes conducen todo tipo de vehículo son responsables de:

- La seguridad dentro del vehículo, propia y de sus acompañantes.
- Utilizar y exigir la utilización de cinturones de seguridad, sistemas de retención infantil, o casco, según corresponda.
- Tener, en el vehículo, todos los elementos exigidos para utilizar ante un imprevisto (baliza, matafuegos, rueda de auxilio, etc.).
- No transportar menores de 12 años en el asiento delantero.
- No transportar menores de 16 años en motocicleta.
- El reglamentario estado mecánico del vehículo.
- Cumplir con las normas de tránsito vigentes.



En el vehículo que se maneje no sólo está el conductor/a, sino que muchas veces va acompañado, qué son los pasajeros/as: tanto en vehículos particulares, como en transporte público, deben comportarse con responsabilidad, para el cuidado propio como el de las demás personas.



Como usuarios/as del transporte público, se cuenta con derechos y obligaciones, que se deben de cumplir:

- Esperar el colectivo sobre la vereda.
- Mantener una distancia prudencial al esperar en el andén del tren y del subte, estos vehículos pueden generar una fuerza centrípeta.
- Utilizar los elementos de seguridad obligatorios y, de ser necesario, exigir su presencia.
- Evitar apoyarse sobre las puertas.
- Denunciar las deficiencias o irregularidades del servicio de transporte.
- Ascender y descender en paradas autorizadas.
- Ceder el asiento a personas con discapacidades, mujeres embarazadas, personas adultas mayores, personas con niños.
- No arrojar desechos al exterior de vehículo, ni dentro del mismo.
- No escuchar música sin auriculares en el transporte público.
- Mirar hacia atrás antes de bajar del colectivo. Podría pasar un/a ciclista o motociclista imprudente.

CAPÍTULO 3



Seguridad Vial y Salud



Movilidad y Derechos

En el espacio público convergen derechos, obligaciones y responsabilidades. Vivir, buena salud, transitar libremente, movilizarse y permanecer en el espacio público, son derechos fundamentales que están plasmados en la Constitución Nacional Argentina.

Posibilitar y garantizar la movilidad de las personas requiere la actuación de todos los poderes del Estado, cada uno desde su función específica:

- Al poder legislativo le compete dictar las normas necesarias para la circulación, referidas a la regulación del tránsito y a las condiciones de igualdad entre las personas que circulan.
- Al poder ejecutivo le corresponde la administración de políticas públicas para la aplicación de las leyes, la organización de la infraestructura vial,

el flujo de tránsito, los transportes públicos y la aplicación de sanciones administrativas para las personas que cometen infracciones.

- El poder judicial debe administrar justicia en los casos en que las conductas de las personas configuren un delito o infracción.

No obstante, la movilidad no es un asunto de exclusiva responsabilidad del Estado. Las decisiones que toma cada una de las personas, al desplazarse por la ciudad, impactan en el otro y en el ambiente.

Las Leyes de tránsito, no son ni más ni menos que normas de convivencia y, cuando no se cumplen, sus consecuencias suelen ser violentas y/o fatales. Es imprescindible percibir el espacio público como propio, para cuidarlo y transformarlo en un mejor lugar para vivir.

Lograr un sistema eficaz para las nuevas configuraciones urbanas, suburbanas y rurales, requiere una planificación permanente que logre un servicio que cubra las necesidades de las personas que transitan y que tenga flexibilidad para adaptarse a los cambios sociales y culturales que afectan la circulación.

El tránsito sólo se garantiza para todos:

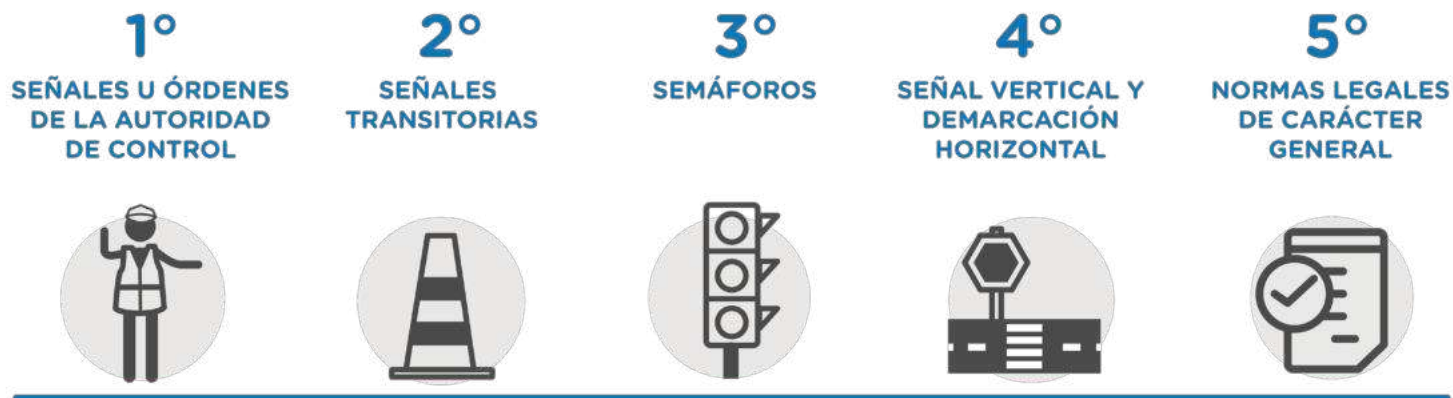
- Con una infraestructura vial adecuada;
- con una buena organización de los flujos de tránsito y
- ofreciendo servicios de transporte público de calidad y a precios accesibles.

Las normas de tránsito están conformadas por diferentes conjuntos de señales que indican la forma más correcta y segura de transitar y permiten tener una información adecuada, en el menor tiempo posible, de los obstáculos y condiciones que se van a encontrar en el camino. Además, la señal vial es una norma jurídica de cumplimiento obligatorio. La ciudadanía está obligada a conocer su significado, acatar sus indicaciones y conservarlas, ya que la destrucción es un delito contra su seguridad y la de las demás personas.

El señalamiento vial transmite órdenes, advertencias, indicaciones u orientaciones. De acuerdo a esto, existen 4 clasificaciones:

- **Señales reglamentarias:** Transmiten límites, prohibiciones y órdenes de cumplimiento obligatorio. Suelen ser redondas, con borde rojo y fondo blanco o azul, también hay de forma octogonal y triángulos invertidos. Se ubican en el lugar de la prohibición o restricción.
- **Señales preventivas:** Advierten sobre posibles riesgos. Tienen forma de rombo y son de color amarillo. También las hay en color rojo que indican máximo peligro. Se ubican como mínimo 50 mts antes del hecho advertido
- **Señales informativas:** Como su nombre lo indica, informan sobre lugares de interés, destinos, servicios y nomenclatura urbana. Suelen ser rectangulares o redondas azules y blancas. Se colocan al costado de la vía o elevadas.
- **Señales transitorias:** Advierten sobre cambios ocasionales en la vía. Suelen ser naranjas y pueden complementarse con conos y vallas. Se ubican a ambos lados de la calzada a una distancia suficiente para que el conductor pueda reaccionar y acatar el mensaje.

Prioridad Normativa



Hay que tener en consideración que se tiene una prioridad normativa de respeto de las leyes viales. En la ley 2448, en el capítulo 2.3 de la Señalización, en el punto 2.3.4 habla sobre las prioridades que el usuario de la vía debe de respetar. Como se ha nombrado con anterioridad los usuarios de las vías tienen derechos pero sobre todo obligaciones, y el respeto por esas obligaciones hacen que el transitar por la ciudad sea de forma segura y responsable.

Así mismo, entre las obligaciones de los usuarios que conducen vehículos a motor (autos, colectivos y/o camiones), deben contar con una serie de documentación:

- **Licencia de conducir**

Permiso, que habilita el municipio o organismo público, para conducir un vehículo por la vía pública. Y se encuentra dividida en clases (ver cap 3.2.2 Ley 2148), según el tipo de vehículo que se conduzca.

- **Cédula de identificación del vehículo**

Indica quién es la persona titular del vehículo, o el nombre de la persona que está autorizada a hacerlo, aunque no sea el titular en este caso sería “Cédula de autorizado a conducir”.

- **Seguro del vehículo**

Es un [contrato](#) con una empresa privada que cubre los gastos por robo y los daños y lesiones que cause el vehículo a terceros, ya sean bienes o personas, en caso de causar un siniestro.

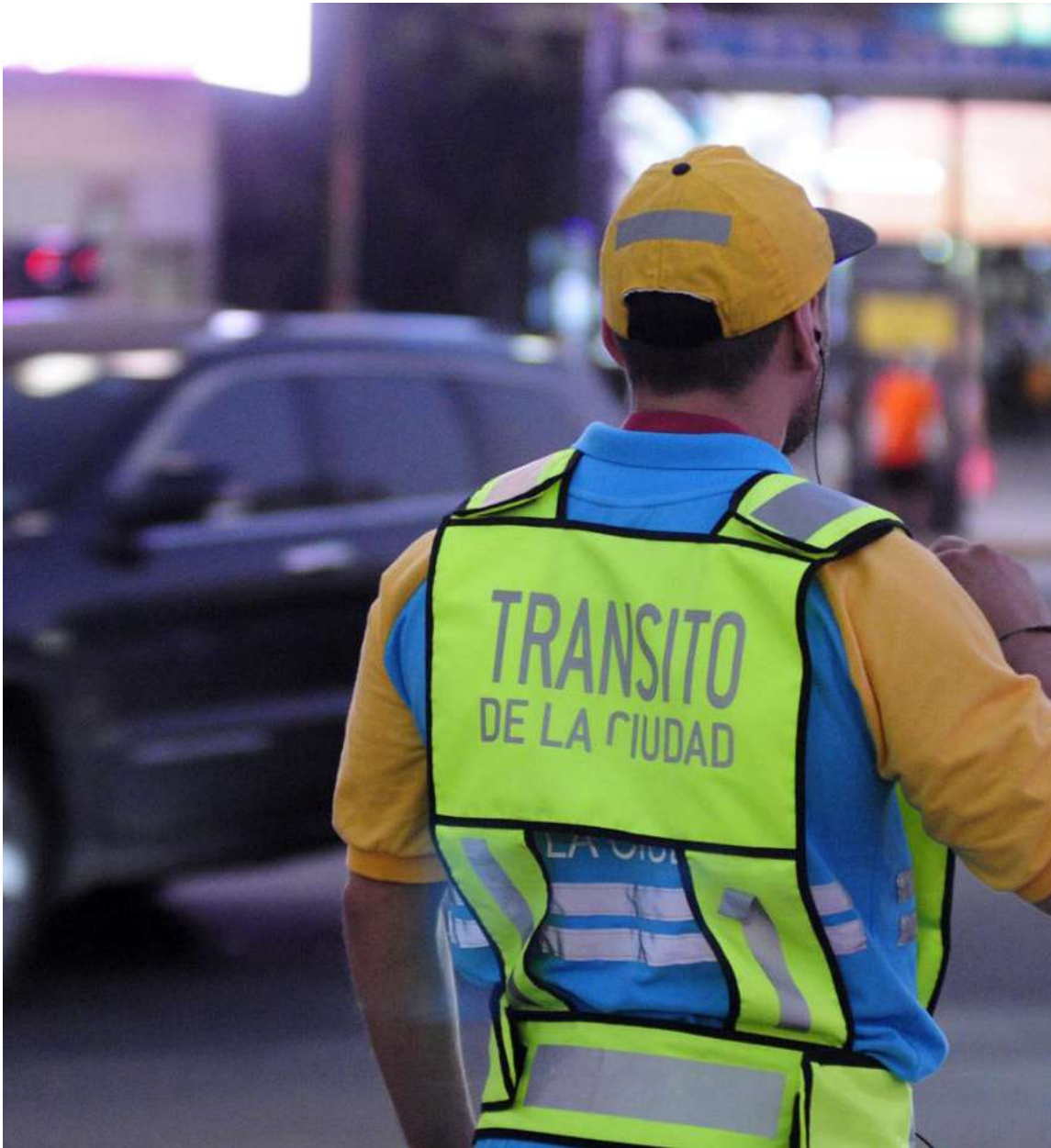
- **VTV, Verificación Técnica Vehicular (Ley 2265)**

Es el control de las condiciones mínimas de seguridad activas y pasivas y de emisión de gases contaminantes de los automotores, se realiza una vez al año. Su objetivo es garantizar el cumplimiento de las normas de Seguridad Vial, reducir la contaminación y mejorar la calidad del ambiente. Por ello, está directamente vinculada con la prevención y la reducción de siniestros viales. Quedan exceptuados los vehículos cero kilómetro, hasta cumplir los tres (3) años de su patentamiento o antes de los 60.000 km recorridos. Y las motos cero kilómetros, antes del año (1) de antigüedad sin excepciones.

- **Registro de Verificación de Autopartes (Ley 3708)**

Se establece para aquellos vehículos radicados en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, que los mismos deberán realizar el grabado del dominio en su carrocería (6 partes para automotores y 2 para motovehículos). Se deberá cumplir con el grabado establecido dentro de los treinta (30) días corridos de su patentamiento o radicación en CABA (Dec. 629/GCABA/2011).

Ordenamiento y Control de Tránsito en la Ciudad de Buenos Aires



Agentes de Control de Tránsito y Transporte

Creados a partir de la Ley 2652 en el mes de marzo del 2008. El Cuerpo de Agentes de Tránsito contribuye en el cumplimiento de las normas de tránsito, el control y el ordenamiento. Teniendo como funciones primordiales:

- Ordenar y dirigir el tránsito.
- Ejercer el control del estacionamiento en la vía pública.
- Prevenir y hacer cesar la comisión de faltas y contravenciones de tránsito peatonal y vehicular.
- Ser autoridad de fiscalización y comprobación de infracciones a las normas vigentes en materia de tránsito y transporte.
- Realizar controles y operativos preventivos, ordinarios y extraordinarios de control y verificación, de conformidad con la normativa vigente.

Y dentro de sus facultades:

- Labrar actas contravencionales.
- Labrar actas de comprobación de infracciones.
- Proceder a la detención del vehículo en la vía pública, tanto en caso de que la infracción de tránsito haya sido constatada y al solo efecto de confeccionar el acta contravencional o el acta de comprobación, como así también para requerir la documentación obligatoria necesaria para circular.
- Y requerir en caso de ser necesario, el auxilio de la fuerza pública para hacer efectivo el cumplimiento de sus funciones.

Las normas tienen una razón, no son puestas de forma arbitraria y se espera que el respeto por las mismas y su interpretación de forma correcta sea una de las formas de evitar los siniestros viales, pero para comprender que son primero debemos de hacer una diferenciación.

Accidente / Incidente

¿Significan lo mismo o qué diferencia existe entre ellos?

Si tomamos en consideración el significado de la RAE (La Real Academia Española) en su Diccionario incluye la palabra “accidente”, (Del lat. accidens, - entis), como un suceso eventual que altera el orden regular de las cosas. Suceso eventual o acción del que involuntariamente resulta daño para las personas o las cosas.

De acuerdo con esta definición un “accidente” es un hecho fortuito, que ocurre por azar. En cuestiones de vialidad es más adecuado hablar de un accidente como un acontecimiento no deseado producido de manera repentina que ocasiona daños, ya sea en personas, en las instalaciones o maquinaria. Es más adecuado hablar de un “suceso” o “hecho” automovilístico o de tránsito.

También podemos hablar de causalidad (de causal). Causa, origen, principio. Ej. si tocás el fuego te quemas. Ley en virtud de la cual se producen efectos.

Si apelamos a todas estas definiciones y las leemos ordenadamente, nos daremos cuenta que no es muy sencillo definir cuándo podemos hablar de accidente de tránsito o de siniestro vial porque si nos quedamos con una sola definición nos podemos equivocar dado que una colisión vehicular, un atropello seguido de daños a personas y/o vehículos, conlleva algo de casualidad y de causalidad, de ahí que en algunos casos deberíamos decir que ocurrió un siniestro vial y en otros deberíamos inclinarnos por el accidente vial.

¿Qué diferencia hay entre casualidad y causalidad?

Según el diccionario de la Real Academia Española, casualidad es la «combinación de circunstancias que no se pueden prever ni evitar», y causalidad la «ley en virtud de la cual se producen efectos».

Podríamos sintetizar lo siguiente:

En un accidente entran a jugar causas que no podemos controlar ni anticipar y que, por más cuidadosos que seamos, nos terminan afectando porque no somos los únicos actores de la situación; frente nuestro, al costado, adelante o atrás, tendremos otra u otras personas que están actuando según



su circunstancia, según el estado del vehículo que conducen y según otros imponderables que no estamos en condiciones de conocer. De ahí que puede producirse un accidente vial no buscado ni querido porque se produjo involuntariamente, resultó un daño para otros y se convirtió en un suceso eventual que alteró el orden regular y previsible.

Se produjo por obra de la casualidad, se combinaron circunstancias que no se pueden prever ni evitar (según definición de accidente). Diferente es aquel hecho que se produce porque hubo una causa, se produce por causalidad, tuvo un origen, un principio que puede pasar desde una persona que conduce irresponsablemente, que ignora intencionalmente todas las normas, hasta el estado de caminos y rutas mal mantenidas por descuido de los organismos encargados de la manutención. Y aquí sí podemos referirnos a un siniestro porque el siniestro según la definición de la Real Academia Española: es la propensión o inclinación a lo malo; resabio, vicio o dañada costumbre que tiene el hombre o la bestia.

En definitiva, hay un conjunto de situaciones que hacen que, aún conociendo las normas, un individuo o una sociedad, deciden ignorarlas, lo que los sitúa al nivel de las bestias, no importa a quién ni qué se afecte, no hay solidaridad con el otro.

¿Pero qué nos extraña de estas manifestaciones si hace ya tiempo que muchos hemos perdido la capacidad de hacernos cargo de nuestros errores y hemos ganado en el arte de dar vuelta las situaciones, las leyes y las normas para adaptarlas a nuestras necesidades o caprichos para eludir las consecuencias de un mal obrar? Sea un accidente, sea un siniestro, el responsable siempre es un individuo que deliberadamente o por inconsciencia -en este caso no debería conducir un vehículo- por inmadurez, locura, adicciones, se convierte en el verdugo de sí mismo y de otros.

Debemos decir que la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, el 28 de mayo de 2009, entre las modificaciones que se realizaron al Código de Tránsito y Transporte, incluye el artículo siguiente:

Artículo 1º.- Se reemplaza la definición general de “Accidente de tránsito” contenida en el Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad de Buenos Aires aprobado por Ley N° 2148 (B.O.C.B.A. N° 2615) por la siguiente: “Incidente de tránsito o incidente vial: Hecho en el cual se produce daño a personas o cosas, en ocasión de la circulación en la vía pública”.

Lo que nos lleva a un punto muy importante, busquemos causas y no culpables, siempre hay una causa desencadenante que produce un Hecho Vial.

“SI SE PUEDE EVITAR, NO ES UN ACCIDENTE”.

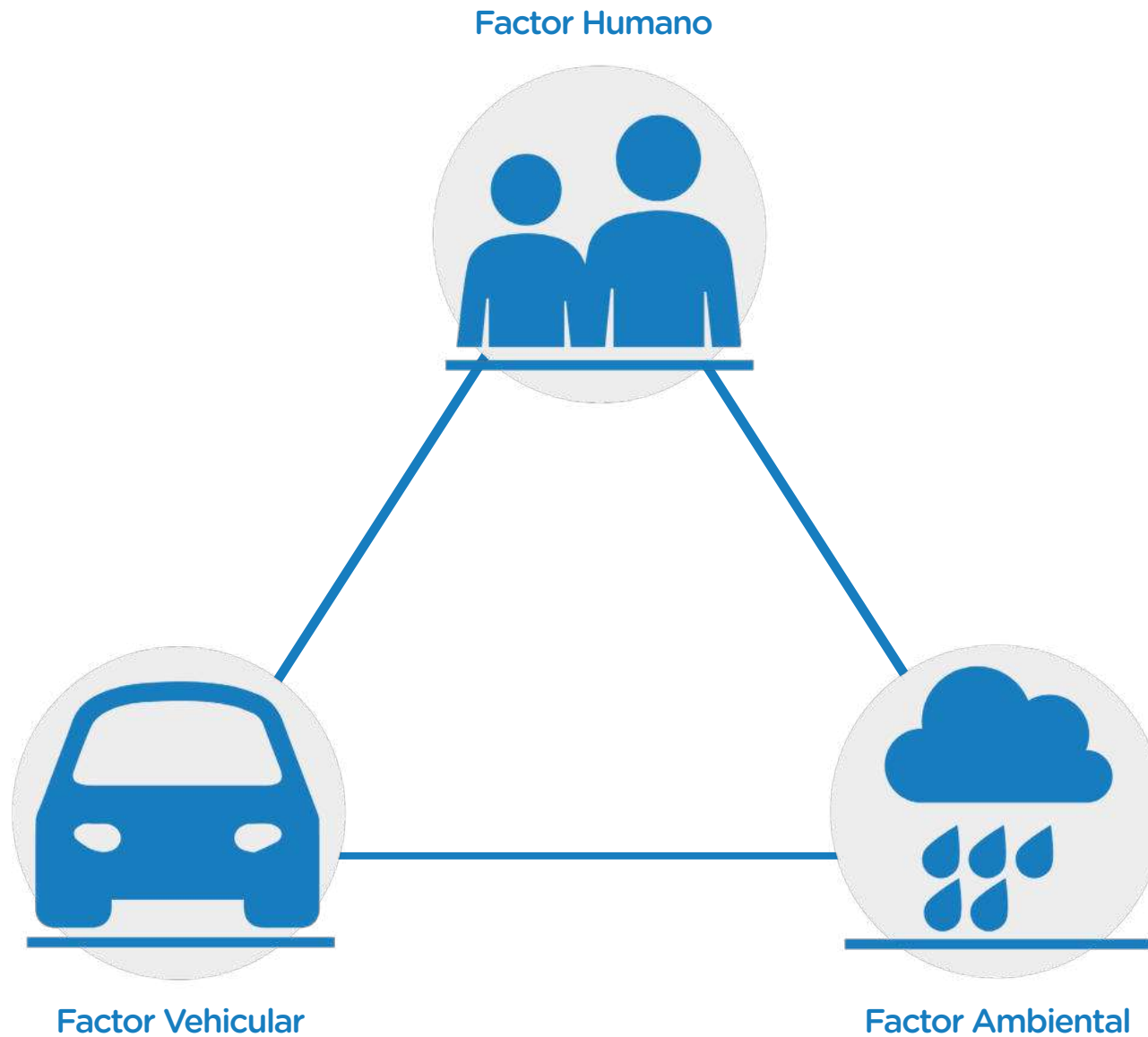
Las causas de los incidentes pueden ser varias, buscarlas e identificarlas para saber de qué forma se pueden evitar, pueden desencadenar la forma fehaciente de evitarlos. Para comprender más el tema hablaremos de factores que influyen en el tránsito.

Qué hacer ante un siniestro vial

Cuando ocurre un siniestro vial hay ciertas acciones que pueden tomarse para minimizar los riesgos y proteger lo más posible las vidas de las personas involucradas. Conocé todos los pasos con [la guía práctica de siniestros viales](#).

La Trilogía Vial

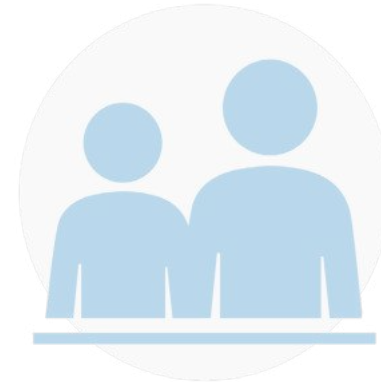
Se llama así a los tres factores que intervienen en el tránsito: humano, vehicular y ambiental. Cada uno de ellos tiene responsabilidad en los incidentes de tránsito, pero la mayor responsabilidad recae, siempre, en el factor humano.



Factor Humano: Está constituido por las personas y su comportamiento en los diferentes roles que desarrollan (peatones/as, pasajeros/as, conductores/as y acompañantes). La conducta vial de las personas está regida no sólo por sus conocimientos y capacidades sobre la conducción, la circulación en el espacio público y las pautas culturales; sino también por el entorno y las circunstancias que se atraviesan. No es lo mismo transitar nervioso o apurado por llegar, que hacerlo con tiempo suficiente, prestando atención a lo que sucede en el entorno que lo rodea. Es necesario evaluar las condiciones psicofísicas y técnicas que hacen apta a una persona para conducir un vehículo, pero no sólo quienes conducen pueden provocar incidentes.

Algunos factores, entre otros, que tienen que ver con el factor humano son:

- Transitar/conducir bajo los efectos del alcohol y/o las drogas.
- Transitar usando el celular y/o auriculares.
- Conducir a exceso de velocidad.
- Adelantarse en lugares prohibidos, como curvas.
- Cansancio, Sueño y Distracción.
- Uso del celular.
- No respetar los semáforos.
- Cruzar por lugares no destinados a ello.



Factor Vehicular: Hace referencia al conjunto de mecanismos que conforman el vehículo y su funcionamiento. Sea a motor o no, debe ser seguro para transitar por la vía pública. Este factor va ligado con la seguridad activa, ya que, por lo general, los medios destinados a disminuir los riesgos fallan aumentando la capacidad de riesgo.

Algunos factores, entre otros, que inciden negativamente en este factor, son:

- Falta de mantenimiento.
- Frenos desgastados.
- Neumáticos lisos, viejos o espichados.
- Falta de iluminación en las bombillas.
- Falta de mantenimiento en el motor.
- Falta de espejos.
- Falla en el tren delantero, amortiguadores y dirección.



Factor Ambiental: Engloba a aquellos elementos independientes que están relacionados en materia vial, como las condiciones meteorológicas y estado de la vía o camino.

Algunos factores, entre otros, son:

- Lluvia, neblina o granizo.
- Pavimento mojado.
- Poca iluminación de la vía.
- Señalización incorrecta o falta de las mismas.
- Baches en el camino.



Factores de riesgo

Alcohol y drogas

- Alcohol

La alcoholemia es el grado de alcohol que se tiene en la sangre y se mide en gramos de alcohol por litro de sangre. Una vez consumida cualquier bebida alcohólica, la absorción en el estómago y en el duodeno es bastante rápida, fundamentalmente si el estómago está vacío, si la bebida tiene una alta graduación, si está gasificada o si se consume caliente. Cuando el alcohol llega a la sangre, impregna todo el organismo incluido el cerebro.

Son muchos los efectos que produce el alcohol en la conducción y las variables que pueden incidir en el proceso, por lo que resulta muy difícil enumerarlas y describirlas todas. Las alteraciones que produce el alcohol en el cuerpo las separaremos en las que afectan a los órganos internos y a la capacidad para conducir y/o movilizarse en el espacio.



PROCESO DE ABSORCIÓN

- El nivel **máximo** se alcanza entre **30 y 90 minutos** después de la ingesta.
- Su **eliminación** tarda **8-10 horas**.

SÍNTOMAS PROGRESIVOS



Proceso de absorción

- 1 En el estómago se digiere el 20% del alcohol.
- 2 La absorción se completa en el intestino delgado.
- 3 El alcohol pasa a la sangre y circula por el organismo hasta llegar al cerebro.



Eliminación

- 1 El hígado se encarga de metabolizar el alcohol.
- 2 Los riñones recogen los residuos, los filtran y los envían a la vejiga.
- 3 La orina se almacena en la vejiga antes de ser eliminada.
- 4 Una pequeña parte desaparece del cuerpo por exhalación.

PERFILES MÁS VULNERABLES

-  **Menores de 18 años:** Daños en su organismo en desarrollo (cerebro, hígado, etc.).
-  **Embarazo o lactancia:** Problema en el feto (bajo peso, trastornos cardíacos, retraso al hablar, al andar, etc.).
-  **Enfermos crónicos:** Puede descompensar sus patologías (hipertensión, diabetes) e interferir en el efecto de antidepresivos y antibióticos.

Lo que el alcohol le hace al organismo:

- **En el cerebro:** Inhibe las funciones de la región frontal, afectando la memoria, la capacidad de concentración y el autocontrol.
- **En los pulmones:** Acelera la respiración, por lo que si es demasiado el alcohol el acto de respirar se ve afectado.
- **En el estómago:** Estimula las secreciones ricas en ácidos, pero en exceso produce erosiones en la mucosa del estómago provocando ardor, todavía es más doloroso si mezclan diferentes bebidas.
- **En el corazón:** Provoca un aumento de la actividad cardíaca y la aceleración del pulso. Al llegar a la sangre se produce una disminución de los azúcares presentes en la circulación, ocasionando agotamiento físico.
- **En el hígado:** La metabolización son dolores de cabeza como náuseas y vómitos.
- **En la piel:** Aumenta el flujo sanguíneo que se traduce en más sudoración.
- **En el riñón:** Se elimina más agua de la que ingiere por lo que el organismo busca la misma en otros órganos.

Luego identificamos de qué forma afecta el alcohol a nuestra forma de relacionarse o interactuar con el entorno, ya que afecta a nivel cognitivo y psicomotriz del sujeto:

- **Cambios en el comportamiento:** Generando una falsa seguridad en sí mismo incluso, en ocasiones, un sentimiento subjetivo de creer que se tiene una mejor capacidad para la conducción, no teniendo en consideración el riesgo disminuyendo el sentido de responsabilidad y prudencia.
- **Las infracciones a las normas de circulación:** Se producen por un doble motivo, por una parte porque el alcohol hace que se capten de forma incorrecta las señales y marcas viales, y por otro porque se tiene un menor sentido de la responsabilidad y prudencia, como se dijo anteriormente
- **Alteración en el tiempo de reacción:** El alcohol produce una importante lentificación de las respuestas frente a las estimulaciones sensoriales, llegando a disminuir los reflejos y el tiempo de reacción ante un obstáculo.
- **Deterioro y alteraciones de las funciones sensoriales:** El sentido de la visión y los procesos sensoriales y perceptivos relacionados con ella.
- **Alteraciones en la atención:** Los efectos producen que la atención general quedé muy deteriorada, dando lugar a una especial proclividad para los incidentes en las intersecciones, zonas en las que hay mucha concentración de señales, incorporaciones, etc.
- **Trastornos y alteraciones psicomotrices:** Puede aparecer descoordinación motora, problemas de acomodación de las órdenes sensoriales a las motrices, disminución notable de la recuperación y del rendimiento muscular de todo el organismo y trastornos del equilibrio.
- **Cambios en el nivel de activación-alerta:** Como depresor, el alcohol hace que la fatiga muscular y sensorial sea mayor de lo normal, da lugar a una disminución de la alerta y la vigilia, el cansancio suele aparecer con bastante rapidez, así como los estados de somnolencia y las pequeñas pérdidas de conciencia en los estímulos del camino y del vehículo.
- **Disfunciones en la percepción:** Se puede decir que el alcohol puede hacer que se confundan y modifiquen bastante todas las percepciones sensoriales provocando problemas de captación, interpretación y reconocimiento correcto de señales u otros vehículos.

Concepto de Graduación alcohólica

Se expresa en grados y lo que mide es el contenido de alcohol absoluto en 100cc, lo que es lo mismo, el porcentaje de alcohol que contiene una bebida. Hay que tener en cuenta que hay amplias variaciones respecto a la concentración de las bebidas utilizadas en diferentes países. En el Informe Alcohol y atención primaria de la salud (OMS, 2008), se indica que la cerveza contendrá entre 2% y el 5% de alcohol puro, los vinos contendrán entre el 10,5 y el 18,9%, los licores variaba entre el 24,5 y el 90% y la sidra entre el 1,1 y el 17%. Desde la perspectiva sanitaria tiene mayor relevancia determinar los gramos de etanol absoluto ingerido, que el volumen de bebida alcohólica.

No es un límite cuantitativo, igual para todos, sino que varía en cada persona, según diversas circunstancias personales y, en especial, según el peso y el sexo. También otros factores, tales como el cansancio, la ingestión de ciertos medicamentos, enfermedades, etc., pueden potenciar los efectos tóxicos, por lo cual resulta muy difícil decir, con exactitud, si un vaso de bebida alcohólica, en un determinado ser humano y en un momento preciso, lo hará superar o no el límite legalmente tolerado, dejando bien en claro que el que no lo supere no garantiza que se esté en reales condiciones de conducir con seguridad, ya que aún por debajo del límite legal la capacidad psicofísica se ve afectada.

Destruyendo Mitos

Con el consumo de alcohol se han corrido muchos mitos y formas en que se puede pasar de costado o sobrepasar las normas. Se debe tener claro que lo único viable es

“SI VAS A CONDUCIR, NO TOMES”.

Tener presente que:

- Ni el café, ni otros estimulantes, anulan sus nocivos efectos, aunque así pareciera.
- Aunque se sienta que se está atento y se trate de no cometer errores, se corre un alto riesgo.
- No es necesario estar ebrio, para sufrir los efectos del alcohol en la conducción.
- Por lo menos, en una de cada dos muertes en el tránsito en el mundo, está presente el alcohol.

El límite legal

La Ley 2448, en el capítulo sobre las condiciones de los conductores, establecen un límite de tolerancia máximo de alcohol en la sangre de 0,5 g por litro, y la Ley Nacional de Lucha contra el Alcoholismo N° 24.788, la modifica parcialmente al disponer nuevos límites de 0,2 g por litro de sangre para motociclistas y ciclomotoristas, y 0 g para conductores/as profesionales (transporte de pasajeros/as, carga o menores).

Actualmente, en el país son 7 las provincias en las que rige el alcohol cero: Córdoba, Salta, Tucumán, Entre Ríos, Jujuy, Río Negro y Santa Cruz. También en las ciudades de Mar del Plata, Rosario, Santa Fe, Pueblo Esther, Neuquén, Ushuaia, Río Grande, Posadas y Moreno.

Actualmente, en el país son 7 las provincias en las que rige el alcohol cero: Córdoba, Salta, Tucumán, Entre Ríos, Jujuy, Río Negro y Santa Cruz. También en las ciudades de Mar del Plata, Rosario, Santa Fe, Pueblo Esther, Neuquén, Ushuaia, Río Grande, Posadas y Moreno.

Algunas provincias, como Córdoba y Salta, han dispuesto la tolerancia 0 de alcohol para todas las personas que conduzcan, independientemente del tipo de licencia que tenga, y otras lo tienen en estudio.

Se adjunta informe de la Agencia Nacional: https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/controles_de_alcoholemia_comparativo_diciembre_-_marzo.pdf



- **La ingesta de drogas**

Las drogas pueden tener efectos similares a los medicamentos. Son sustancias capaces de alterar el comportamiento de los individuos, produciendo un estado de dependencia física y psíquica que dificulta enormemente la conducción. Producen, generalmente, efectos euforizantes y estimulantes. Las podemos clasificar en:

- **Depresores:** Calman la actividad neuronal y reducen la actividad corporal.
- **Estimulantes:** Aumentan la actividad neuronal y las funciones corporales.
- **Alucinógenos:** Afectan de forma notable a la percepción del individuo.

Las drogas depresoras del sistema nervioso -como son el cannabis, los opiáceos (heroína, morfina, metadona), el éxtasis líquido o los tranquilizantes (ansiolíticos, hipnóticos), disminuye enormemente la capacidad de reacción del individuo, la capacidad de concentración y los reflejos. Esto se traduce en situaciones de riesgo durante la conducción, tanto para quien conduce y sus acompañantes, como para el resto de vehículos y personas que circulan por las inmediaciones.

En cuanto a sustancias estimulantes como las anfetaminas, la cocaína o el éxtasis, es evidente que también suponen un riesgo importante para la conducción. El consumo de estas sustancias puede producir una falsa sensación de control, de disminución de la fatiga y de disminución del sueño. Sin embargo, es una percepción equivocada que puede traducirse en descoordinación, reflejos minimizados y problemas visuales y auditivos, todo ello acentuado si se mezclan con otros tipos de sustancias.

Otro grupo importante a tener en cuenta sería el de las drogas alucinógenas: hongos, LSD y ketamina, entre otras. Son sustancias capaces de producir alucinaciones, cambios de percepción de la realidad o visiones imaginarias, y que dependen mucho del estado de ánimo de la persona que las consume, acentuando un posible malestar o un problema psicológico, puntual o pasajero.

Cómo actúan según el tipo:

Aunque su concentración en la sangre suele durar muy poco, de cinco a cuarenta y cinco minutos, sus efectos se prolongan por encima de las dos horas:

- **Cocaína:** Produce la desaparición de inhibiciones, una fuerte excitación, euforia, ansiedad y agitación. Despiertan los deseos de aumentar la velocidad y provocar situaciones arriesgadas.
- **Heroína:** Crea más fuerte adicción y dependencia con mayor rapidez. Propicia conducciones arriesgadas y violentas. Afecta a la visión y a las reacciones en general.
- **Drogas de diseño:** Producen efectos estimulantes y graves alteraciones en la percepción. Propicia un exceso de autoconfianza y altera también su percepción por una visión inadecuada. Se suele sentir fatiga y falta de concentración.
- **Cannabis:** Produce vértigo, euforia y una especie de ebriedad en un primer momento, con posterioridad genera alteración en la visión de los colores y en la percepción del espacio.
- **LSD:** Sus efectos duran entre 10 y 12 horas. Bajo sus efectos es prácticamente suicida conducir.
- **Morfina:** Es uno de los estupefacientes más violentos y peligrosos. Penetra rápidamente en el organismo y crea dependencia rápida.
- **Opio:** Produce un estado similar a la embriaguez. Alteración de la percepción, somnolencia y aceptación del riesgo al conducir.



Cuando una droga se deja de consumir durante algún tiempo, aparece lo que se llama “síndrome de abstinencia” se producen una serie de alteraciones del comportamiento y fisiológicas que pueden resultar tan peligrosas como los propios efectos de las drogas.

Muchos medicamentos recetados y las drogas ilegales pueden afectar fuertemente la capacidad de conducir.

Es importante consultar al médico cuando un nuevo medicamento es recetado y también es muy útil leer los prospectos de los medicamentos para conocer los posibles efectos negativos sobre la capacidad de conducir. Por ejemplo, muchos fármacos para el tratamiento de resfríos, alergias, cólicos, ansiedad, depresión y tensión nerviosa, vasodilatadores, analgésicos para el dolor, etc. pueden producir sueño, trastornos visuales u otros síntomas que afectarán su manera de conducir.

Las drogas ilegales de abuso, que generan adicción tras su consumo repetido, como la marihuana, la cocaína, el éxtasis, etc., afectan por sí mismas la conducción, ya que perturban siempre, en mayor o menor medida, el funcionamiento psicofísico del individuo. Combinadas con el alcohol conforman un cóctel fatal a la hora de conducir, ya que se potencian sus efectos tóxicos.

¡Atención con los psicofármacos: pueden afectar la conducción!

Entre sus principales efectos, podemos encontrar:

- **Los ansiolíticos**, de uso muy generalizado como tranquilizantes o inductores del sueño, en especial las benzodiazepinas, pueden producir estados de confusión, fatiga muscular, disminución de la capacidad de concentración y somnolencia.
- **Los antipsicóticos o neurolépticos**, (ej. tioridacida, haloperidol h.) producen, como efecto más común, la somnolencia y reacciones extrapiramidales tales como espasmos musculares, agitación, incoordinación motora, etc.
- **Los antidepresivos** (ej. amitriptilina) y antiepilépticos (ej. fenobarbital) pueden afectar la atención y el estado de alerta.

Además de los psicofármacos, existen otros medicamentos que pueden afectar la conducción. Entre ellos, se encuentran:

- **Algunos antihistamínicos, tipo H1 primera generación**, (ej. clorfenamina, difenhidramina, clemizol) muy usados para aliviar los síntomas de gripe o resfriados y las alergias, pueden producir somnolencia.
- **Ciertos medicamentos para el corazón**, en especial glucósidos cardiotónicos usados para ciertas crisis cardíacas, pueden producir somnolencia, y alterar el estado de conciencia y la visión.
- **Ciertos antihipertensivos**, beta-bloqueantes (ej. propanolol, nevilolol), para el tratamiento de la alta presión pueden producir somnolencia y alteraciones psíquicas y del equilibrio.
- **Algunas medicaciones para la sedación de la tos** (ej. codeína), o antidiarreicos, pueden producir alteraciones tales como trastornos de la atención, disminución de los reflejos y otros.
- **Los antiinflamatorios no esteroideos** -muy usados para dolores musculares o reumáticos-, **los anestésicos y los miorelajantes** pueden afectar, especialmente, el sentido de la vista y la atención y producir somnolencia. Los últimos pueden producir, además, disminución del tono muscular y mareos.

Estos son sólo algunos de los medicamentos que pueden afectar la conducción.

Consultar a un médico y leer los prospectos para saber si la medicación puede afectar la capacidad para conducir.

La ley y el control de drogas

Presencia de otras sustancias que disminuyen la aptitud para conducir.

Para detectar la presencia de sustancias que disminuyan la capacidad para conducir, la Autoridad de Control realizará a los conductores exámenes aleatorios en la vía pública.



Las pruebas serán de tipo cualitativo y consistirán en la toma de saliva mediante un detector de drogas estéril y descartable, cuyo uso y aptitud hayan sido debidamente acreditados. Los dispositivos de detección, a través de un sistema de reactivos químicos selectivos, informarán si el conductor registra en su organismo la presencia de alguna sustancia que disminuya la aptitud para conducir.

En caso de resultado positivo, o de negativa a someterse al examen, la Autoridad de Control procederá de manera análoga a la establecida para los controles de alcoholemia.

Si a los efectos de obtener una contraprueba, un/a conductor/a que arroja resultado positivo en el test de fluido oral, solicita un análisis toxicológico confirmatorio, la Autoridad de Control lo/la trasladará, a través del Sistema de Atención Médica de Emergencia (SAME), al centro de salud que corresponda, a tal efecto. Los gastos médicos, de insumos y otros derivados de la práctica solicitada estarán a cargo de la persona interesada¹⁴.

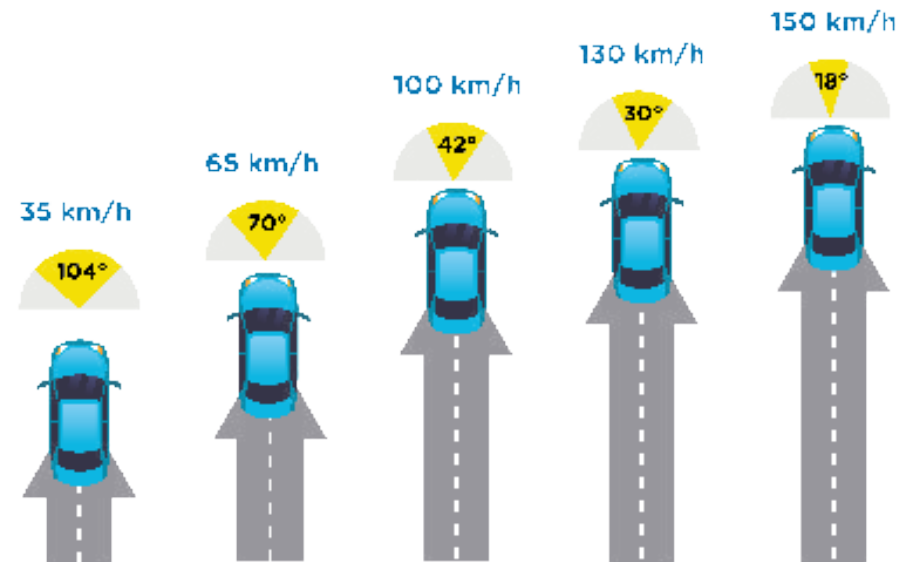
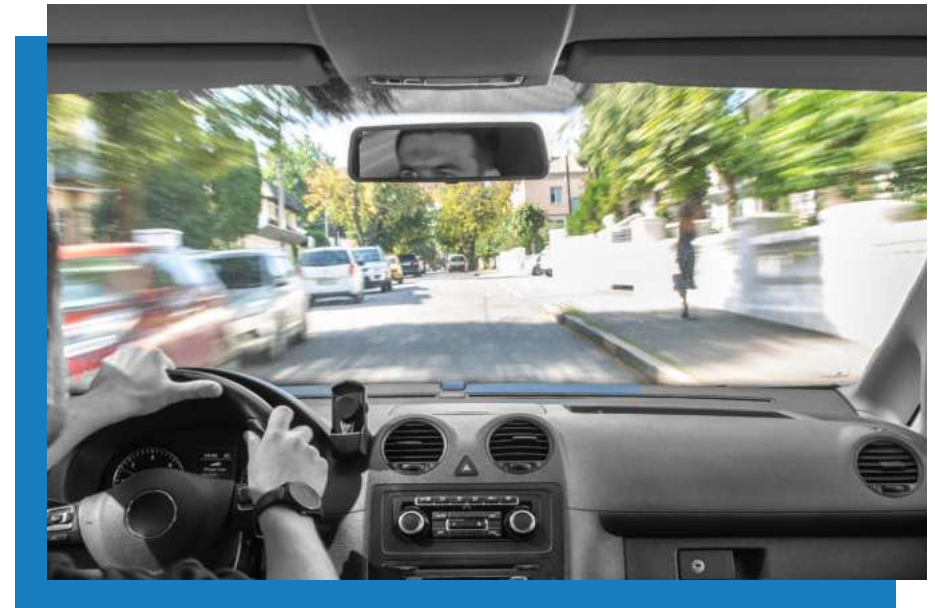
La ley (2148) en donde, “la ingestión de drogas impide conducir cuando altera los parámetros normales de la conducción, cuando provoca somnolencia, fatiga o alteración de la coordinación motora, la atención, la percepción sensorial o el juicio crítico”. Pero es importante saber que, tanto en el caso del alcohol como en el de las drogas, los primeros efectos psicológicos ya son peligrosos. Son síntomas que pasan inadvertidos a la vista, pero motivan a tener comportamientos de riesgo.

Velocidad

Según la OMS, en una nota sobre traumatismos causados por el tránsito, hacen una mirada sobre la relación del exceso de velocidad y la siniestralidad en la vía. “Hay una relación proporcional entre el aumento de la velocidad media y la probabilidad de que ocurra una colisión, así como con la gravedad de sus consecuencias. Por ejemplo, cada aumento del 1% en la velocidad media da lugar a incrementos del 4% en el riesgo de que se produzca una colisión mortal y del 3% en el riesgo de colisión grave. El riesgo de muerte para los peatones atropellados frontalmente por un automóvil aumenta rápidamente (por ejemplo, si pasamos de 50 km/h a 65 km/h, se multiplica por 4,5 veces). En los impactos laterales entre automóviles que circulan a 65 km/h, el riesgo de mortalidad para los ocupantes es del 85%.” (OMS, traumatismos causados por el tránsito, 2021).

Zona 30

En la ciudad de Buenos Aires se construyó la primera zona 30. “En el marco del Plan de Seguridad Vial de la Ciudad, las Zonas 30 proponen soluciones viales de bajo costo para reducir la velocidad máxima de los vehículos a 30 km/h en zonas residenciales con niveles altos de siniestralidad. Tienen el objetivo de reordenar el tránsito y priorizar la movilidad peatonal y el uso de la bicicleta, mejorando así la seguridad vial, la convivencia y las condiciones ambientales de la zona.” (Gobierno de la Ciudad).



A MAYOR VELOCIDAD, MENOR CAMPO DE VISIÓN.

Distracciones

La mayoría de los que circulan en la vía están seguros de que están totalmente conscientes sobre los riesgos que se pueden presentar a la hora de circular, no sólo como conductores sino también como peatones.

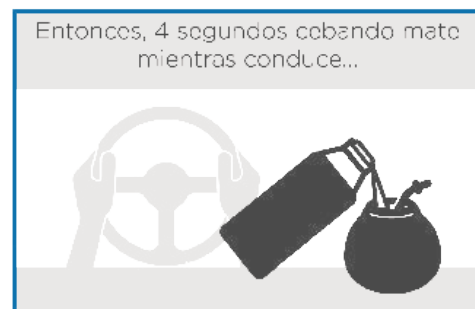
Las distracciones son muchas de las causas de los incidentes viales, por eso a la hora de circular ya sea como peatón o como conductor nuestra atención debe de ir dirigida al camino y a todo lo que pueda surgir.

Si nos enfocamos en conducir se debe tener muy en claro que la concentración se enfoca en tres planos:

- Visual
- Manual
- Cognitivo

Las distracciones puede desarrollarse en varios ámbitos y pueden producirse por diferentes motivos:

- Los ocupantes del vehículo, sin querer en algunas ocasiones los ocupantes producen que los/as conductores/as se distraigan de su conducir.
- Manipulación de dispositivos, es importante que las dos manos se encuentren en el volante, la manipulación de diferentes dispositivos como navegadores o la radio, desvían la atención del camino.
- Uso de teléfonos celulares, el teléfono celular se ha transformado en uno de los principales causantes de siniestros viales, ya que la atención que quita al conductor/a o a un peatón del camino es como estar caminando o conduciendo a ciegas. Y la distracción del celular es; atender a alguien y prestarle atención a alguien no presente, responder o enviar mensajes de textos, todas acciones que conllevan ponen en peligro los tres planos de la concentración que se habló primero que es lo visual, manual y cognitivo.
- Apartar la vista del camino, eso incluye muchas distracciones que pueden ocurrir, hablar con otra persona, mirar un mensaje del celular, mirar el dispositivo GPS, cambiar la estación de la radio, mirar a los niños en el asiento trasero, consumir bebidas mientras se conduce.



Movilizarnos es un acto de responsabilidad

Movilizarnos es un derecho en la Ciudad, y como todo derecho conlleva responsabilidades. Toda participación en el tránsito de una manera u otra, y la forma en que nos movemos pueden contribuir en situaciones seguras o de riesgo.

La repetición de conductas, ayudan a reforzar nuestras respuestas ante situaciones similares. Pero no todas las conductas desde el punto de vista de la seguridad son adecuadas, aunque las naturalicemos a partir de las repeticiones. Para cambiar esas conductas, necesitamos observarlas desde otro punto de vista: aprender y conocer el sentido de las normas para respetarlas por convicción y no solo por obligación. Entender las normas para la convivencia; como una construcción social y no algo arbitrario.



Responsabilidades Legales

Al hablar de conductores en la ciudad de Buenos Aires, ellos deben ajustarse a las normas establecidas en la Ley 2148 y la Ley 24449. Las normas que no sean cumplidas por el/la conductor/a serán pasibles de sanciones determinadas por la autoridad competente.

Fuente: Manual del conductor, C.A.B.A



Acción del conductor/a

Incumplimiento de la norma

Provocar daños a terceros

Causar lesiones o muerte

Responsabilidad

Administrativa
Contravencional

Civil

Penal

Vinculado a un
proceso judicial

Obligaciones en caso de incidentes viales

Según el capítulo 5.5 de la Ley 2148, toda persona que se encuentre involucrada en un siniestro vial, independientemente de que sea o no el conductor del vehículo implicado, debe solicitar auxilio para atender a las víctimas, brindar colaboración para evitar mayores daños o peligro para la circulación y contribuir al esclarecimiento de los hechos.

Ante un siniestro vial¹⁵



Permanecer en el lugar del hecho.



Respirar profundamente.



Señalizar la zona para evitar otro incidente.



Intercambiar documentos (cédula, seguro y licencia de conducir) con las otras personas involucradas.



Solicitar datos a las personas presentes.



Dentro de las 72 h, informar a la compañía aseguradora.

^{15/} https://www.buenosaires.gob.ar/sites/gcaba/files/guia_practica_final_0.pdf

ANEXO

Contenidos sugeridos



Con la selección de estos contenidos¹⁶ se busca que la temática se trabaje de forma transversal en todas las materias, que se tengan en cuenta todos los espacios, objetos y personas que forman parte del entorno del tránsito y los cuidados que se deben tener en ellos. La relación que tienen entre sí y cómo son necesarios unos para que funcionen otros. Que la temática se trabaje de forma transversal en todas las materias, ya que la misma lo permite.

Cuando se habla de movilidad se hace referencia a un conjunto de derechos vinculados a la circulación de las personas. La movilidad depende de muchos factores que hay que tener en cuenta, como ubicación de diferentes lugares, las obligaciones del estado nacional y local de proporcionar los medios necesarios en infraestructura de transporte, para el desenvolvimiento de la ciudadanía y de las decisiones individuales que se toman al desplazarse por la Ciudad.

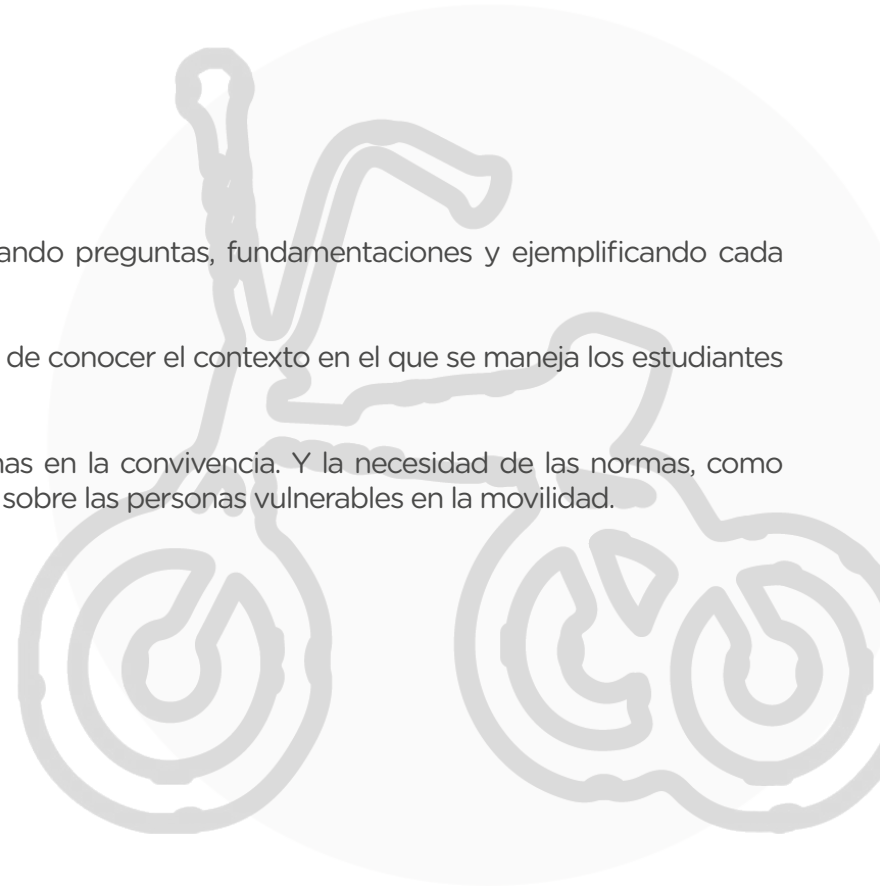
Los contenidos seleccionados tienen relación única con la movilidad y la Educación Vial. Se mantendrá la selección de contenidos propuestos por el ministerio de educación, pero se hará el recorte sobre algunos específicos con la finalidad de que la temática se trabaje de forma transversal en todas las materias.

Nivel Inicial

Sobre la selección de contenidos de nivel inicial, son presentados en dos ejes planteando preguntas, fundamentaciones y ejemplificando cada contenido propuesto en el documento curricular.

Eje “**conocimiento del espacio de la movilidad**”: indagación del ambiente, con el objeto de conocer el contexto en el que se maneja los estudiantes y el desplazamiento de los otros individuos que interactúan con el mismo.

Eje “**el cuidado de uno mismo y de los otros en la movilidad**”: respeto de las personas en la convivencia. Y la necesidad de las normas, como organizadoras de las conductas para la vida social, y haciendo hincapié en la solidaridad sobre las personas vulnerables en la movilidad.



16/ Recorte de contenidos extraídos del Documento Curricular, Hacia una Movilidad Sustentable, Ministerio de Educación, 2014.

Primer Ciclo:

1° Grado

- Identificación de las normas que regulan las relaciones entre las personas.
 - Reconocimiento de distintos aspectos de la idea de “norma”, lo que es obligatorio; lo que está permitido, lo que está prohibido. Los modos de controlar su cumplimiento y las sanciones si no cumple.
 - Reconocimiento de las normas de tránsito como indicaciones de conductas para el cuidado propio, de los otros y del ambiente.
 - Derechos y responsabilidades de las personas y situaciones conflictivas que surgen de la convivencia.
- Diferenciación de los espacios de circulación.
- Identificación de los protagonistas de la movilidad: peatón, conductores/as y usuarios/as de medios de transporte.
- Desarrollo de criterios para circular como peatón/a de forma segura.
- Análisis de formas de circulación en contextos de uso cotidiano.
- Reconocimiento de las señales de tránsito como expresión de las normas.

2° Grado

- Identificación de las normas que regulan las relaciones entre las personas y grupos en diferentes contextos.
- Distinción de diferentes tipos de normas; del ámbito público, privado, escritos y no escritos.
- Caracterización del servicio de transporte de la Ciudad de Bs.As. para trasladar personas o mercancías, a diferentes espacios.
- Comprensión de las normas que regulan la circulación.

3° Grado

- Reconocimiento de las normas como construcción humana y de sus cambios.
- Análisis de los derechos y obligaciones de los estudiantes como peatones/as, ciclistas y usuarios/as de medios de transporte.
- El cuidado de uno mismo y de los otros:
 - Reconocimiento de la anticipación y la atención como medio de cuidado.
- Vivir en la Ciudad de Buenos Aires:
 - Descripción del espacio de peatones/as y ciclistas (espacio que comparten y cuáles no y en qué situaciones).
- Comprensión de las normas que regulan la circulación.
 - Reconocimiento de las señales de tránsito como expresión de las normas. Señales dirigidas a los estudiantes como peatones/as, ciclistas y usuarios/as de medios de transporte¹⁷.
 - Reconocimiento de algunas áreas de la Ciudad y de sus características en cuanto a circulación y movilidad.

Segundo Ciclo:

4° Grado

- Servicios Urbanos:
 - La organización, el alcance y la eficiencia en la prestación de servicios básicos (el acceso de los servicios y el esfuerzo para la población que no puede acceder a los mismos).
 - El derecho a la Movilidad como un medio para favorecer otros derechos.
 - Trabajo sobre planos para obtener información y ubicación de lugares.

5° Grado

- Servicios Urbanos
 - Derecho a la movilidad.
- Identificación de los beneficios de los medios no motorizados.
 - Circulación a pie y en bicicleta.
 - Cuidados en la circulación.
- Normas:
 - Conocimiento de las normas que organizan el uso del espacio.

6° Grado

- Medios de transportes:
 - Derechos de la movilidad para satisfacer otros derechos.
 - Formas correctas de viajar.
- Diferentes medios de transporte.
- Trabajos sobre el plano (trabajar la ubicación geográfica).
- Beneficios de los medios no motorizados (bicicleta/ peatón/a).
- Normativa reguladora de la conducta.
- Distinción entre la idea de accidente, que no presume responsabilidad y la de incidente, que relaciona el hecho dañoso con una conducta humana, roles y responsabilidades.

7° Grado

- Autonomía en los medios de transporte.
- Intermodalidad.
- Trabajos sobre el plano.
 - Senderos escolares y la forma de usarlos en beneficio de la autonomía.
- Normas reguladoras de la conducta.
- Conflictos que se presentan en relación a la fuerza de la movilidad (ej. peatones y conductores/as).
- Las normas que regulan esas diferencias.



Nivel Secundario

- En el momento de la realización de los contenidos se reconoce el aporte de las siguientes disciplinas¹⁸:
 - Derecho/ Formación Ética y Ciudadana.
 - Geografía Urbana.
 - Ética y Filosofía.
- El tratamiento de los contenidos se encuentran organizados en cuatro ejes:
 - Espacio público, diseño urbano y gestión de movilidad.
 - Calidad de vida y salud; ambiente y movilidad.
 - Las normas, las prácticas sociales y los valores en la movilidad.
 - Ciudadanía y movilidad.

Esta disposición no especifica años ni asignaturas, los contenidos pueden ser trabajados por diversas asignaturas del nivel secundario. Siempre existen los espacios curriculares en donde el abordaje de la temática tiene mayores posibilidades, pero no se piensa en espacios específicos, sino para que sean trabajados desde las diferentes asignaturas.

“SER AGENTES DE CAMBIO DE UNA BUENA EDUCACIÓN VIAL EMPIEZA EN LA CASA, SE REFUERZA EN LAS AULAS Y POTENCIA EN LAS CALLES”.

¹⁸/ Cuando habla sobre el aporte de las disciplinas, se refiere al que se da en el documento curricular “Hacia una Movilidad Sustentable” - 2014.



ANEXO — II — Sugerencia de actividades





Nivel Inicial y Primer Ciclo

ACTIVIDADES	DURACIÓN APROXIMADA	CONTENIDOS	EDADES	LUGAR DE TRABAJO	ASIGNATURA RECOMENDADA
1	15 MINUTOS	ACTORES Y ELEMENTOS DE LA MOVILIDAD	5 Y 6 AÑOS	ESCUELA Y HOGAR	LENGUA
2	20 MINUTOS	MEDIOS DE TRANSPORTE	5 Y 6 AÑOS	ESCUELA	MATEMÁTICA
3	15 MINUTOS	MEDIOS DE TRANSPORTE	5 Y 6 AÑOS	ESCUELA Y HOGAR	LENGUA
4	20 MINUTOS	SEÑALES LUMINOSAS	5, 6 Y 7 AÑOS	ESCUELA	SOCIALES EDUCACIÓN FÍSICA
5	10 MINUTOS	SEÑALES LUMINOSAS	5, 6 Y 7 AÑOS	ESCUELA	SOCIALES
6	15 MINUTOS	SEÑALES DE TRÁNSITO	5, 6 Y 7 AÑOS	ESCUELA	MATEMÁTICA
7	10 MINUTOS	SEÑALES DE TRÁNSITO	5, 6 Y 7 AÑOS	ESCUELA	MATEMÁTICA
8	1 CLASE	SEÑALES DE TRÁNSITO	5, 6 Y 7 AÑOS	ESCUELA	MATEMÁTICA
9	30 MINUTOS	SEÑALES DE TRÁNSITO	7 AÑOS	ESCUELA	
10	1 CLASE	SEÑALES Y CONDUCTAS SEGURAS E INSEGURAS	7 Y 8 AÑOS	ESCUELA	
11	30 MINUTOS	CONDUCTAS SEGURAS E INSEGURAS	7 Y 8 AÑOS	ESCUELA	SOCIALES
12	1 MES	CONDUCTAS SEGURAS E INSEGURAS	7 Y 8 AÑOS	HOGAR	LENGUA
13	1 SEMANA	SEÑALES LUMINOSAS, DE TRÁNSITO Y MEDIOS DE TRANSPORTE	7 Y 8 AÑOS	ESCUELA	ACTIVIDADES PRÁCTICAS MATEMÁTICA/ DIBUJO
14	30 MINUTOS	SISTEMAS DE RETENCIÓN INFANTIL	6, 7 Y 8 AÑOS	ESCUELA	AUDIOVISUAL
15		SEÑALES LUMINOSAS, DE TRÁNSITO, MOVILIDAD, PEATONES,SRI	5 A 8 AÑOS	ESCUELA/ HOGAR	MÚSICA
16		SEÑALES LUMINOSAS, DE TRÁNSITO, MOVILIDAD, PEATONES,SRI	6 A 8 AÑOS	ESCUELA/ HOGAR	

Actividad 1

Advinanzas

Busca que, de forma lúdica, los estudiantes aprendan, vinculen e imaginen diferentes objetos de la vialidad.

Voy vestido a rayas y tengo apodo de animal, la gente siempre me pisa cuando quiere cruzar.

SENDA PEATONAL



Un señor muy estirado en la calle está a tu lado, cuando no quiere que avances, se pone colorado.

SEMÁFORO VEHÍCULAR



Son dos hermanas gemelas, dan mil vueltas sobre ellas, giran, se persiguen y danzan, pero jamás se alcanzan.

RUEDAS



Por el día y por la noche me lo pongo en el coche, en el caso de frenazo, no me doy un porrazo.

CINTURÓN DE SEGURIDAD



Se usa para llamar, se lleva siempre a cualquier lugar, pero es muy peligroso usarlo cuando hay que cruzar.

TELÉFONO CELULAR



Dos niños en una esquina me esperan para cruzar, uno me dice que me quede parado, el otro que ya puedo pasar.

SEMÁFORO PEATONAL



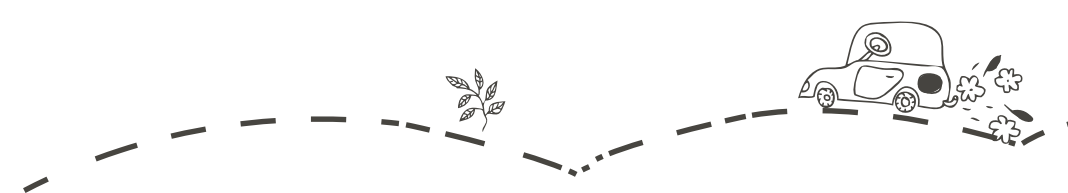
Actividad 2

Unir con flechas

Busca introducir a los estudiantes en el mundo de la movilidad, a través de la interpretación de los diferentes medios de transporte, logrando reconocerlos y clasificarlos.

El/la docente le entregará una hoja con los distintos transportes y otras con los medios que éstos utilizan para moverse (aéreo, terrestre y acuático) y le pedirá a los estudiantes que unan con flechas, según corresponda.

Al finalizar la actividad se hablará sobre qué otros tipos de transporte existen y cuáles son los medios que utilizan.



Actividad 3

Advinanzas

Busca que, de forma lúdica, los estudiantes aprendan, vinculen e imaginen diferentes objetos de la vialidad.

Por un camino de hierro
corro veloz y, si me meto
en un túnel,
puedo escuchar mi voz.

EL TREN



Si por mar quieres viajar,
¿a dónde, entonces,
te vas a subir?.

EL BARCO



En él viajan la familia
y el equipaje,
se pasa la noche en el garaje.

EL AUTO



No soy pájaro pero puedo
volar, llevando gente de
uno a otro lugar.

EL AVIÓN



Vehículo soy y hago mucho
ruido, pero solo dos viajan
conmigo.

LA MOTO



Dos pedales tengo que giran
sin cesar y a todas partes me
llevan sin parar.

LA BICICLETA



Actividad 4

Señales luminosas

Busca que los estudiantes incorporen el concepto y comiencen a interpretar los colores del semáforo y sus funciones e incorporar el concepto. Se introduce al tema con la imagen de un semáforo peatonal y uno vehicular, preguntándole a los estudiantes qué creen que tienen que hacer en cada color, conductores/as o peatones/as, según corresponda.

Una vez aprendidos estos conceptos, se propone aplicarlos como normas de convivencia dentro del aula, realizando un semáforo entre todos.

Ejemplo:



PROHIBICIÓN y PELIGRO

PRECAUCIÓN y ATENCIÓN

AVANZAR



PROHIBIDO PEGAR

SALIR TRANQUILOS AL PATIO

PODEMOS JUGAR

¿Qué reglamentos podemos armar usando de referencia los colores del semáforo?

Actividad 5

Juego del semáforo

El juego consiste en que los estudiantes reaccionen ante cada color, (se recomienda que se realice en un lugar amplio). El/la docente se para delante del alumnado teniendo tres carteles, cada uno con los distintos colores del semáforo vehicular, cuando levante el del color verde, los estudiantes caminarán normalmente, cuando levante el de color amarillo caminarán en forma lenta y con el color rojo se deberán quedar “congelados” en el lugar.

Es similar al juego de las estatuas. Se recomienda realizarlo en un lugar amplio.



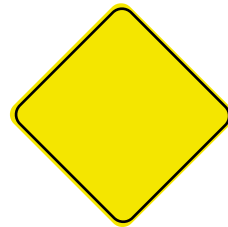
Actividad 6

Señales

Busca que los estudiantes logren interpretar el significado y la función de las señales básicas de tránsito, en base a su color predominante.



PROHIBICIÓN Y PELIGRO



PRECAUCIÓN



INFORMACIÓN

Actividad 7

Unir con flechas



Actividad 8

Creación de señales

Usemos la creatividad. En esta actividad se busca que los estudiantes se familiaricen con la cartelería vial, fabricando sus propias señales con creatividad, usando papel afiche, cartón, lápices de colores, etc. Luego podrán decorar el aula.

Actividad 9

Bingo de señales

El/la docente tendrá tarjetas que contienen seis señales diferentes cada una, las mostrará y las repartirá luego comunicará que deberán estar atentos/as a lo que cante, según lo que vaya sacando al azar, para marcar las que tienen en su cartón.

La actividad seguirá avanzando hasta que alguien complete su tarjeta y grite **iBingo!** enunciando su victoria.

Finalmente, la actividad se cerrará dialogando sobre la función de cada señal que haya salido.



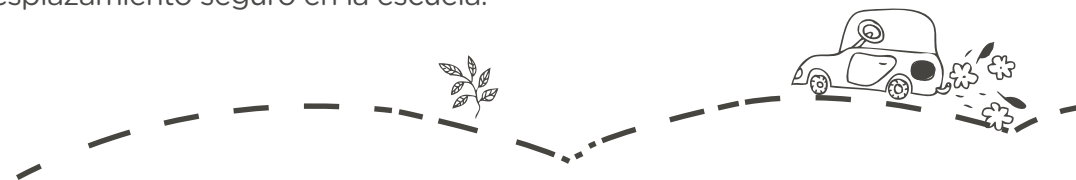
Actividad 10

Conductas seguras e inseguras

La/el docente propondrá, al grado, observar qué sucede dentro de la escuela cuando la transitan. Podría ser enriquecedor observar los horarios de entrada y salida de la escuela, los recreos, la ida a actividades extra-curriculares (plástica, música, educación física) la observación estaría orientada a observar y prever los posibles riesgos en el tránsito. Una vez en el aula, se podrá trabajar sobre lo observado: las conductas seguras e inseguras, el cumplimiento, o no, de las normas y sus posibles consecuencias.

A su vez, el grupo podrá realizar un inventario de las señales presentes dentro de la escuela (baños, prohibido fumar, secretaría, etc) y analizar sus significados y usos.

Por último, podrán confeccionar señales de tránsito que faciliten el desplazamiento seguro en la escuela.



Actividad 11

Conductas seguras e inseguras

Los estudiantes tendrán que interpretar, a través de imágenes, conductas seguras e inseguras que se realizan en la movilidad.

Desarrollo:

Se analiza a qué tipo de conducta corresponde cada imagen, para debatir el riesgo que conllevan las inseguras y proponer ideas para transformarlas en seguras.

Conducta inseguras:



Conducta seguras:



Actividad 12

Cuaderno del viajero

Consiste en un cuaderno que llega a todas las familias de la institución educativa o escuela. En él pueden transmitir valores ciudadanos, escribir experiencias, acciones y consejos saludables a la hora de prevenir un incidente. Estos escritos pueden estar acompañados de dibujos.

El/la docente facilitará el cuaderno durante 3 días a cada alumno/a y orientará la actividad, permitiendo que luego lean y compartan, con su grupo, lo que escribieron en casa con la familia.

Actividad 13

Maqueta

Una vez que los estudiantes hayan incorporado los conocimientos sobre las funcionalidad de los semáforos, la cartelería básica y los diferentes medios de transporte, podrán realizar una maqueta con todos los elementos que rodean a la escuela, y luego exponerla.

Recursos materiales:

- plancha de telgopor 1m x 1m x 1 cm
- cajas de remedio, perfumes
- botones, sorbetes, tapitas, papel
- afiche (varios colores)
- ramas de árbol seco



Actividad 14

Sistemas de Retención Infantil (S.R.I.)

En esta actividad se busca que los estudiantes comiencen a relacionarse visualmente con los diferentes Sistemas de Retención Infantil (SRI).

Luego de la puesta en común con el/la docente en donde se realizará una breve explicación sobre las edades y pesos de las sillas; se les entrega a los estudiantes las diferentes imágenes de las mismas y ellos tendrán que ordenarlas según las edades, (el/la docente verá la complejidad de la actividad según el grado en que se desempeñe).



Prematuros y de 0 a 6/9 meses, hasta los 10 kg.
Asiento trasero, hacia atrás.



De 6/9 a 12/15 meses, de 0 a 13 kg.
Asiento trasero, hacia atrás.



De 9 meses a 4 años, de 9 a 18 kg.
Asiento trasero, hacia adelante.



De 4 a 6 años, de 15 a 25 kg.
Asiento trasero, hacia adelante.



De 6 a 12 años, de 22 a 36 kg.
Asiento trasero, hacia adelante.



Actividad 15

Materiales audiovisuales

- SEÑALES DE TRÁNSITO
https://www.youtube.com/watch?v=l_gizrW7adQ
- SEMÁFORO
https://www.youtube.com/watch?v=n5SRFGE0_No
- FLOR CRUZA LA CALLE, MOVILIDAD, SEÑALES, PEATÓN
<https://www.youtube.com/watch?v=3OTfw08nPGs>
- PEATONES, MOVILIDAD
<https://www.youtube.com/watch?v=dGUFyNGP-T8>
- MOVILIDAD SUSTENTABLE - BICICLETA
https://www.youtube.com/watch?v=yaBLt_kSp88

Actividad 16

Canciones

- SEÑALES, SEMÁFOROS, ELEMENTOS DE PROTECCIÓN
<https://www.youtube.com/watch?v=WtgZN4dH6uc>
- SENDA PEATONAL
https://www.youtube.com/watch?v=_H0FyotUpYg&t=48s
- SENDA PEATONAL PIÑÓN FIJO
https://www.youtube.com/watch?v=BMgi_5yiHFw&app=desktop
- SEMÁFORO
https://www.youtube.com/watch?v=f_zvqVFpPmg
- SEÑALES DE TRÁNSITO
<https://www.youtube.com/watch?v=5hfMXMybEcc&feature=youtu.be>
- PEATONES , MOVILIDAD
<https://www.youtube.com/watch?v=2LTAjcW6qik>
- CINTURÓN DE SEGURIDAD
<https://www.youtube.com/watch?v=sWDcjm9qjjU>





Segundo Ciclo

ACTIVIDADES	DURACIÓN APROXIMADA	CONTENIDOS	EDADES	LUGAR DE TRABAJO	ASIGNATURA RECOMENDADA
1	20 MINUTOS	MEDIOS DE TRANSPORTE Y SISTEMAS DE SEGURIDAD	9 A 11 AÑOS	ESCUELA	EDU. FÍSICA / ACT. PRÁCTICAS
2	1 O 2 CLASES	MOVILIDAD SUSTENTABLE BICICLETA	11 Y 12 AÑOS	ESCUELA	ACTIVIDADES PRÁCTICAS
3	2 CLASES	MOVILIDAD SUSTENTABLE BICICLETA	11 Y 12 AÑOS	ESCUELA	CIENCIAS NATURALES /SOCIALES
4	2 CLASES	MOVILIDAD SUSTENTABLE, CONDUCTAS SEGURAS E INSEGURAS SEÑALES, NORMAS DE TRÁNSITO	11 Y 12 AÑOS	ESCUELA	CIENCIAS SOCIALES
5	45 MINUTOS	INTERPRETAR SITUACIONES DE LA MOVILIDAD	10 A 12 AÑOS	PATIO O AULA	LENGUA/EDUCACIÓN FÍSICA
6	1 CLASE	CONDUCTAS SEGURAS E INSEGURAS, MOVILIDAD SUSTENTABLE ELEMENTOS DE PROTECCIÓN	9 A 11 AÑOS	ESCUELA/ HOGAR	LENGUA
7	30 MINUTOS	SISTEMA DE RETENCION INFANTIL (SRI)	10 A 12 AÑOS	ESCUELA	MATEMÁTICA
8	30 MINUTOS	PEATONES Y CICLISTAS, CONDUCTAS SEGURAS E INSEGURAS ELEMENTOS DE PROTECCIÓN	11 Y 12 AÑOS	ESCUELA	EDUCACIÓN FÍSICA
9	25 MINUTOS	MOVILIDAD SUSTENTABLE BICICLETA	10 A 12 AÑOS	ESCUELA	EDUCACIÓN FÍSICA
10	15 MINUTOS	PEATONES Y CICLISTAS	10 Y 11 AÑOS	ESCUELA	EDUCACIÓN FÍSICA
11		MOVILIDAD SUSTENTABLE, PASAJEROS, SRI	9 A 12 AÑOS	ESCUELA/ HOGAR	AUDIOVISUAL
12		MOVILIDAD SUSTENTABLE, BICICLETA	9 A 12 AÑOS	ESCUELA/ HOGAR	MÚSICA

Actividad 1

Se divide el grupo en tres equipos y a cada uno le corresponde un medio de transporte: bici, auto, moto y distintos elementos de seguridad. La idea es que reconozcan qué elementos de seguridad le corresponde a cada vehículo.

Desarrollo:

Divididos en equipos, deben de acomodar los diferentes elementos de seguridad que estarán diseminados entre ellos y los medios de transporte.

- Auto: cinturón de seguridad, butaca, matafuego, etc.
- Moto: casco, chaleco refractario, guantes, etc.
- Bici: casco, rodillera, codera, etc.

Como su nombre lo indica, es una carrera en la que cada equipo tendrá que colocarle, al medio de transporte que le toque, sus elementos correspondientes.

Materiales:

Carteles de bicicleta, auto y moto.

Carteles de los elementos de seguridad.



Actividad 2

El objetivo es que los estudiantes comiencen a considerar a la bicicleta como su primer medio de transporte independiente, económico, saludable y sustentable y ya no sólo como un juego.

Para ello deberán crear una bicicleta y sus elementos de protección con cartón y papel afiche y así lograr interpretar cómo está compuesta, cuáles son las funciones de sus componentes y los beneficios de usar adecuadamente sus elementos de protección.



1 Reflectantes

Se utilizan de color blanco adelante y rojos detrás. Además, se debe colocar reflectantes en los rayos de ambas ruedas y en los pedales. Para que cumplan su función, es importante mantenerlos limpios.

2 Frenos

Se debe tener un sistema de frenos que actúe sobre ambas ruedas y pueda accionarse desde el manubrio. Tener en cuenta que frenar con la rueda trasera derrapando, la desgasta y es peligroso.

3 Luces

Blanca delante y roja titilante detrás. Deben ser vista a 100 m de distancia como mínimo. Elegí luces de Led, que tienen una mayor vida útil que las luces con batería.

4 Casco

Debe utilizarse siempre, abrochado de manera correcta, para evitar lesiones en caso de que ocurra un imprevisto.

5 Guardabarros

Evita que salpique agua.

6 Espejos

Permiten ver, por lo menos, a 70 metros de distancia hacia atrás y ayuda a anticipar movimientos.

7 Porta equipajes y/o canasto

Facilita el transporte de objetos y permite circular con mayor libertad y seguridad. La carga no debería superar los 5 kg.

8 Timbre

Permite llamar la atención bajo condiciones de tránsito mediano.

9 Porta botella o caramañola

Es práctico para llevar bebidas y mantenerte hidratado. Se ubica en el cuadro de la bici.

10 Candado

Hay diferentes grosores pueden funcionar con llave o combinación.



Actividad 3

Campaña de divulgación de los beneficios, personales y sociales, del uso de la bicicleta.

Para séptimo grado, los estudiantes deberán formar grupos e investigar y preparar afiches en donde expliquen los beneficios de usar la bicicleta como medio de transporte, tanto para uno mismo como para el resto de la sociedad y el ambiente.

Disparadores:

- La bicicleta como elemento saludable para el cuerpo.
- La bicicleta como elemento saludable para el ambiente.
- La bicicleta como elemento importante para la movilidad de una ciudad.
- La bicicleta y sus propios espacios de circulación (bicisenda-ciclovía).
- La bicicleta y sus correctos usos (elementos de protección y formas seguras de manejar).

Actividad 4

Maqueta

Que los estudiantes, en convivencia con el/la docente, puedan recrear dos ciudades con todos los integrantes de la movilidad, sus problemáticas de circulación y su relación con el ambiente. Se espera que, a través de esta actividad, se logre intensificar a los estudiantes como multiplicadores de la Educación Vial.

Contenidos:

- Movilidad sustentable - Roles de las personas participantes del tránsito - Normas - Señales - Conductas seguras e inseguras - Ambiente.

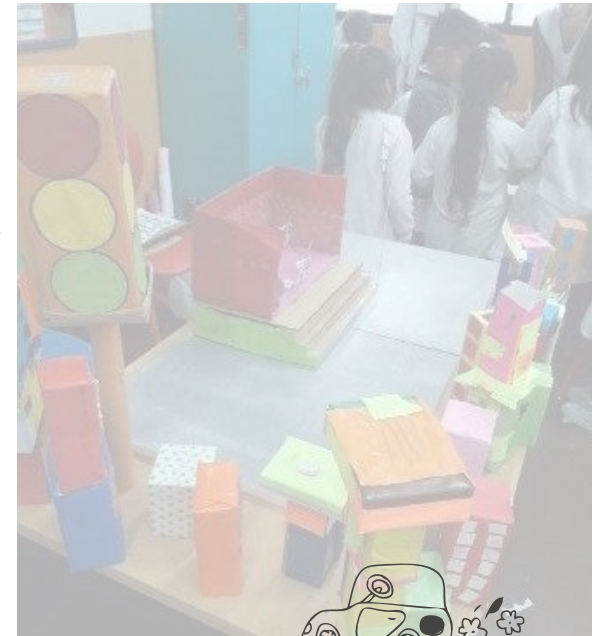
Desarrollo:

Luego de entablar una conversación grupal en la que contarán experiencias sobre lo que observan en la Ciudad, podrán diferenciar, reflexionar y comprender situaciones de conductas riesgosas y la convivencia entre peatones/as, ciclistas, motociclistas, conductores/as de autos, camiones, colectivos y trenes, además de las acciones preventivas en la vía pública.

En una **maqueta** recrearán situaciones que les resulten inseguras y peligrosas en la movilidad de una Ciudad, poniendo de manifiesto las problemáticas que consideren y transmitiendo los peligros existentes. En una **segunda maqueta** “solucionarán” todas las problemáticas expresadas en la primera, de tal forma que puedan representar sensaciones de seguridad, una correcta circulación de las personas y una equilibrada relación con el ambiente.

Recursos materiales:

- plancha de telgopor 1m x 1m x 1 cm
- botones, sorbetes, tapitas, papel
- ramas de árbol seco
- cajas de remedio, perfumes
- afiche (varios colores)



Actividad 5

Juego de representación (dívalo con mímica vial)

La/el docente guardará, en una bolsa, oraciones de distintas acciones con diferentes participantes del tránsito.

Desarrollo de la actividad:

- La/el docente dividirá el grupo en dos.

- De cada grupo pasará un/a referente y elegirá una oración y deberá representarla a través de movimientos corporales (sin hablar y sin hacer sonidos).

- El grupo que adivine la interpretación, deberá decir si es una acción correcta o no, justificar su respuesta, y completar el juego contestando qué persona de la movilidad participa.

- El grupo que descifre correctamente más oraciones y respuestas, será el ganador.

Materiales:

- Papeles con diferentes acciones.

Ejemplos:

- Cruzó por la senda.
- Manejan con cinturón de seguridad.
- Habla por teléfono mientras conduce.
- Miramos el semáforo peatonal antes de cruzar.
- Corro al cruzar la calle con mi hermanito/a de la mano.
- Anda en bicicleta sin casco.
- Andan en bicicleta por la ciclo vía.
- Como pasajeros/as, miramos para los dos lados antes de bajar.
- Llevo a mi amigo en el manubrio y haciendo zig zag.
- Mi hermanito/a y yo, viajamos sentados atrás, en nuestras sillitas.



Actividad 6

Pequeños relatos

En pequeños relatos sobre la movilidad, se cuentan vicisitudes de Pedrito, su familia y amiguitos que cometen muchos errores e imprudencias.

El objetivo es que la/el docente los lea y entre todos identifiquen las buenas y malas acciones de cada historia. Luego, entre todos o de manera individual, escribirán un relato en el que los personajes no corran peligro y se comporten responsablemente.

También puede ser una actividad para realizar en el hogar, junto a la familia.

A- Pedrito va a la escuela

- **A desayunar Pedrito que se te hace tarde para ir a la escuela** - grita la mamá desde la cocina, mientras le da la mamadera a la bebé.

Son las 7.45 de la mañana y a las 8 y 10 suena el temido timbre de ingreso a la escuela. Pedrito salta de la cama, va al baño, se lava los dientes y la cara, se viste y se pone el guardapolvo a las apuradas, baja corriendo, come dos galletitas y se toma el café con leche en unos segundos, le da un beso a la mamá y sale apurado para la escuela. Cuando ya está en la vereda, recuerda que necesita un mapa para la clase de geografía, vuelve a entrar a la casa.

- **Mamaaaaaaaaaaaaaá!!!!**

- **¿¿¿Qué pasó hijo????**

- **Necesito plata para comprar un mapa para geografía.**

- **Ayer te pregunte si necesitabas algo para la escuela, Pedrito.**

- **Me olvidé maaaaa.**

La madre le da el dinero y Pedrito sale volando de la casa, se le hace tarde para llegar a la escuela y cada vez está más cerca la hora del fatídico sonido.

Pedrito vive a 5 cuadras de la escuela, al llegar a la esquina el semáforo peatonal está titilando en rojo, se apura y cruza corriendo, sigue caminando por la vereda y saluda a Don Raúl el diariero, que le dice:

- **Tranquilo, Pedrito, andá con cuidado que la calle está peligrosa.**

- **Sí, Don Raúl, voy con cuidado.**

Llegando a mitad de cuadra, se da cuenta de que en la vereda de

enfrente está la librería y cruza, mientras tanto, por la calle venía un motoquero que, por suerte, estaba yendo despacio y pudo frenar con tiempo a parecerse Pedrito por entre los autos.

- **¡¡¡Cuidado nene!!!**- le gritó.

Pedrito avergonzado no respondió y se metió rápidamente en la librería.

Mientras la señora que atendía la librería buscaba el mapa, Pedrito se acordó que tenía los auriculares en la mochila y se puso a escuchar música. Al salir de la librería le quedaba poco tiempo y salió corriendo, aun le faltaba cruzar la plaza. Llegando a la esquina vio que el semáforo peatonal estaba en verde e iba a pasar rápido pero un señor lo tomó del hombro, y le dijo:

- **Nene con esos cosos en las orejas no escuchas la ambulancia.**

- **Uy gracias, señor, no la vi.**

- **Y cómo la vas a ver si estás distraído, nene.**

Cuando terminó de pasar la ambulancia, Pedrito cruzó la calle y pasó a toda velocidad la plaza, y, por suerte, no había ninguna bicicleta circulando por la biciesenda. Al llegar del otro lado de la plaza, ya estaba por llegar a la escuela que se encuentra enfrente, pero el semáforo peatonal estaba en rojo y Pedrito, muy impaciente, esperaba debajo de la vereda cuando escuchó ese sonido que no deseaba escuchar, rinnnggg, sonó el timbre. Pedrito tendría otra llegada tarde a la escuela.



B- Pedrito y el papá se van a pasear en bici

Domingo a la tarde, un día fresco pero con sol, Pedrito había terminado de hacer la tarea y estaba medio aburrido viendo como el padre arreglaba un mueble en el garaje. El padre se dio cuenta

- **Pedrito, termino con el mueble y vamos a dar una vuelta en bici, ¿querés?**

- **Si, paaaaaa, buenísimo!!!! Me voy a cambiar.**

Salió volando para su cuarto muy contento. Al pasar por el living se cruzó a la mamá

- **¿Qué pasa, Pedrito, que estás tan contento?** - le preguntó

- **Es que vamos a dar una vuelta en bici con papá.**

- **Qué bien, hijo, pero abrígate que va a refrescar.**

Pedrito se puso un pantalón largo y la campera negra muy abrigada que le habían regalado para el cumpleaños y bajó corriendo de nuevo al garaje. El padre ya estaba terminando de guardar las herramientas

- **Hijo, ¿podés sacar las bicis, que me lavo las manos y salimos?**

- **Dale paa-** le respondió Pedrito

El plan se dio tan de repente que, recién al hacer dos cuadras, se dieron cuenta de que las ruedas estaban desinfladas. Frenaron en un lugar en donde daba el sol y se pusieron a inflar las 4 cubiertas. Hacía mucho tiempo que no salían de paseo en bici, y se notaba. Terminaron de inflarlas y siguieron el paseo en dirección al gran parque que se encuentra a unas 15 cuadras de la casa. En ese trayecto no hay bicisenda, por lo tanto debían ir por la calle, el padre iba adelante y Pedrito varios metros atrás. Los autos le pasaban muy rápido por el lado, hasta que una camioneta frenó, bajó la ventanilla y se dirigió al padre:

- **Maestro tenés que ir del otro lado, no podes ir por acá.**

- **Tenés razón, salimos apurados y no me di cuenta.**

Entonces, el padre miró para atrás para asegurarse de que no viniera ningún auto, y se movieron al otro lado de la calle. Ya habían hecho varias cuadras cuando, al llegar a una esquina con semáforo, el padre se confió de que no venía ningún auto por la bocacalle y cruzó en rojo, en ese momento apareció otro ciclista por delante y el padre apretó a fondo los frenos, con tanta mala suerte que no funcionaban muy bien y se fue al piso.

- **Papaaaaá. ¿estás bien?**- gritó Pedrito

- **Sí, hijo, fue un golpe nada más.**

El ciclista, que estaba muy bien equipado, se detuvo lo ayudó a levantarse y le dijo:

- **Tenés que frenar en el semáforo, encima no te andan bien los frenos.**

- **Sí, sucede que hace mucho que no usamos las bicis.**

- **Bueno pero tené cuidado que se pueden lastimar y tuviste suerte de no golpearte la cabeza.**

- **Sí mucha suerte, salimos apurados porque se estaba haciendo tarde y nos olvidamos los cascos.**

- **Vayan tranquilos.**

- **Muchas gracias.**

Después del incidente, que por suerte no fue grave, siguieron camino hacia el gran parque.

Al llegar dieron una vuelta entera por la bicisenda, pero el padre notó que había mucha gente caminando y decidió que pararían un rato porque era complicado, para Pedrito, manejar la bici esquivando personas. Se sentaron en un banco y compraron una botella de agua. Luego de un rato de descanso, el padre se dio cuenta de que ya estaba anocheciendo y lo mejor iba a ser que regresen para la casa después del accidentado paseo.

Ya había oscurecido. El regreso era tranquilo, hasta que sintieron un bocinazo y una frenada muy fuerte detrás de Pedrito. Era un motociclista que nos los había visto, Pedrito se asustó y se bajó de la bici, el padre hizo lo mismo y se acercó rápidamente;

- **¿Estás bien, hijo?**

- **Sí pa, me dio miedo el ruido, por eso me baje.**

El padre se acercó al motociclista;

- **Che, tenés que andar más despacio.**

- **No estaba yendo rápido, no lo vi, ni una luz tienen en las bicis, no los vi!!!** Repitió el hombre medio nervioso por la situación

- **¿Están bien?**

- **Sí sí-** respondieron padre e hijo, y el motociclista siguió su camino.

En ese momento el padre se percató de lo que la había dicho el repartidor, las bicis no tenían luces y para colmo estaban los dos vestidos de negro, entonces decidió que subieran a la vereda y, las cuadras que faltaban para llegar a la casa, las harían caminando con las bicis, ya que habían tenido mucha suerte y no era una buena decisión seguir exponiéndose.



C- La visita del amigo de Pedrito

Esta es la historia de Felipe, un nene de 11 años al que le gusta mucho pasear, ir a jugar con sus amigos y visitar a su abuela. Como Felipe es un poco grande, su mamá lo deja ir solo a algunos lugares que quedan cerca de su casa.

Esta vez quiso ir a lo de Pedrito, algunas veces va en bici pero hoy eligió viajar en colectivo.

Antes de salir preparó la mochila con algunos juegos, unas galletitas y su celular.

Felipe: **-iii Mamá me voy!!!**

Mamá: **-iii Bueno, Felipe, cuidate mucho, prestá atención en la calle!!!**

Mientras iba caminando a la parada del colectivo, le iba mandando mensajes a Pedrito para avisarle que estaba en camino.

De repente, por estar distraído, se ensució todas las zapatillas con barro y agua al pisar un gran charco que se encontraba sobre la vereda.

Felipe pensó: **“iii Ahora que me espera cuando vuelva a casa, mamá me las va a hacer lavar seguro!!!”**

Siguió su camino hacia la parada pero sin mirar el celular.

Cuando llegó, se puso a esperar el colectivo en la calle ya que no veía bien desde arriba de la vereda por los autos mal estacionados, pero tuvo tanta mala suerte que se distrajo y no vio que venía el colectivo, no solo se asustó mucho por lo cerca que lo tenía, sino que también lo perdió por no estar atento. Felipe decidió esperar el próximo y prestar más atención.

Subió al colectivo y, sin agarrarse de ningún lado, empezó a buscar la Sube en su bolsillo para sacar el boleto, pero al frenar de golpe, Felipe casi se cae, sino lo hubiese agarrado la señora que estaba sentada en el primer asiento.

Felipe dijo: **-iii Gracias señora!!!** conectó sus auriculares al celular para escuchar música y siguió su viaje.

Cuando le tocó bajar, por hacerlo apurado casi se cae, porque el chofer del colectivo no estacionó cerca de la vereda.

Muy enojado siguió su camino con la música más fuerte, al cruzar la calle no prestó atención a que el semáforo peatonal se había puesto en rojo, cruzó sin mirar y una bicicleta casi lo lleva por delante.

Llegando a la casa de Pedrito, Felipe se encontró con las vías. Al cruzar no se dio cuenta de que venía el tren y una señora muy asustada lo agarró del brazo.

Y le dijo: **-iii Amiguito, tenés que prestar más atención, no te diste cuenta de que venía el tren!!!**

Pedrito: **-iii Uy no, me salvó, señora, muchas gracias!!!!**

Esto hizo que Felipe apagara la música y guardará el celular y los auriculares hasta la casa de su amigo.

Al llegar a la casa, Felipe le cuenta a Pedrito:

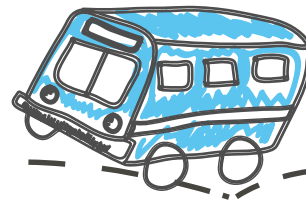
-iii No sabes la mala suerte que tuve hoy, casi me caigo, me atropellan y encima me ensucie, pero llegue bien!!!!

Pedrito: **-iii Que alegría amigo que ya estés acá, vamos a jugar!!!**

Autores/as de los cuentos: personal del Parque Vial Infantil

Acciones correctas:

- Salir con tiempo.
- Cruzar cuando el semáforo peatonal está en verde o blanco e, igualmente, mirar a ambos lados.
- Transitar la vía pública caminando y no corriendo.
- Cruzar siempre por la senda peatonal y por la esquina y nunca a mitad de cuadra, entre los autos.
- Caminar prestando atención al entorno, sin usar auriculares, ni mirar el teléfono.
- Esperar siempre arriba de la vereda.
- Tener siempre a mano la tarjeta Sube para poder sujetarse correctamente una vez que se haya subido.
- Revisar la bicicleta antes de usarla.
- Usar elementos de protección, luces y ropa reflectiva o clara.



Actividad 7

Sistemas de Retención Infantil (S.R.I.)

En esta actividad se plantea que los estudiantes entiendan la importancia de usar un Sistema de Retención Infantil (SRI).

Primeramente se genera un diálogo entre los estudiantes y el/la docente, en donde pueden expresar sus conocimientos y experiencias sobre la temática y se les explica que, como la mayoría de los vehículos poseen sistemas de retención (cinturones de seguridad) diseñados para personas adultas, en el caso de los/as niños/as, se deben utilizar diferentes elementos complementarios (dependiendo las características físicas - altura, peso y edad-) para tener un viaje seguro. Vale aclarar que aunque las leyes plantean límites etarios para cada sistema, las características más importantes son la altura y el peso, ya que un correcto funcionamiento de un sistema de retención es cuando los cinturones protegen a los niños sujetándolos de sus partes rígidas (hombros y caderas).

Una actividad con esta temática se puede abarcar, por ejemplo, desde la matemática, en donde se plantea un ejercicio de clasificación y distribución:

Una familia muy numerosa se reunió completa para festejar el cumpleaños del abuelo. Tienen que viajar repartidos en varios autos. Entre hermanos y primos, los/as niños/as de la familia son 10, de diferentes edades y contexturas físicas y tendrán que ubicar a cada uno con su SRI adecuado:

- Tres bebés: Thiago de 5 meses y 8 kilos de peso, Martina de 6 meses 10 kilos y Josefina de 11 meses y 12 kilos
- Los gemelos Tomas y Pedro de 3 años, el primero pesa 13 kilos y el segundo 14.
- Tres niñas, Romina de 4 años y 15 kilos, Fernanda de 7 años y 22 kilos y Guadalupe de 9 años y 28 kilos
- Dos varones, Joaquin de 10 años y 35 kilos y Juan de 13 años 45 kilos y un metro 60 de altura.



0
Prematuros y de 0 a 6/9 meses, hasta los 10 kg. Asiento trasero, hacia atrás.



0+
De 6/9 a 12/15 meses, de 0 a 13 kg. Asiento trasero, hacia atrás.



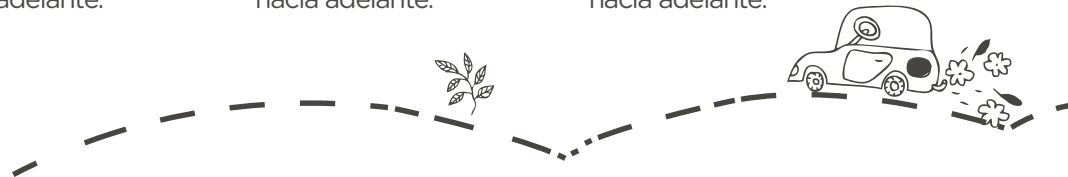
1
De 9 meses a 4 años, de 9 a 18 kg. Asiento trasero, hacia adelante.



2
De 4 a 6 años, de 15 a 25 kg. Asiento trasero, hacia adelante.



3
De 6 a 12 años, de 22 a 36 kg. Asiento trasero, hacia adelante.



Actividad 8

Juego de posta

Aprender y reforzar conceptos de la Educación Vial en el área de Educación Física.

Desarrollo:

- El juego iniciará dividiendo el grupo en dos, ambos equipos tendrán un sector con carteles que indican ciertos cuidados y deberán formar una fila.

- Quien se encuentre primero/a deberá llegar al sector de carteles, saltando en un pie y sorteando conos. Una vez allí deberá tomar un cartel y volver caminando hacia atrás, hasta llegar al final de su fila y así habilitar a la siguiente persona a realizar la actividad.

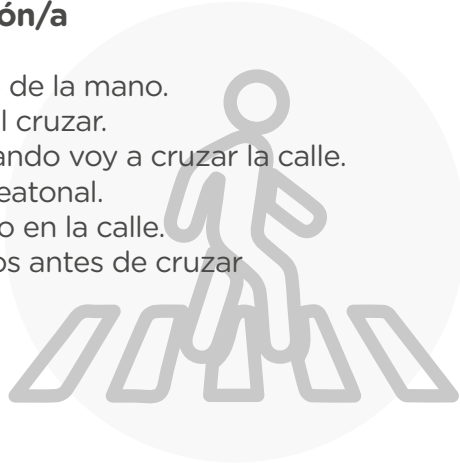
- Una vez que obtienen todos los carteles y se encuentran en fila, deberán levantar la mano e indicar qué participante del tránsito le correspondió al grupo y justificar su respuesta para dar cierre a la actividad.

Materiales:

Carteles para colgarse con:

#Cuidados del/la peatón/a

- Cruzar por la esquina.
- Tomar a mi hermanito de la mano.
- No escuchar música al cruzar.
- No mirar el celular cuando voy a cruzar la calle.
- Cruzar por la senda peatonal.
- No esperar el colectivo en la calle.
- Mirar para ambos lados antes de cruzar



#Cuidados del ciclista

- Usar casco
- Revisar mi bici antes de salir.
- Respetar las normas de circulación.
- No circular a contramano.
- Llevar ropa clara por la noche.
- Tener una luz blanca adelante.
- Llevar luz roja atrás.
- Tener espejos y bocina.
- No conducir en zig zag.
- No aferrarse a otro vehículo.
- Señalizar las maniobras.
- Mantener siempre una distancia prudente.
- No llevar peso que desestabilice nuestro andar.



Conos 12 (6 en cada grupo).



Actividad 9

Encestamos

Se dividirá el grupo en dos. Cada grupo tendrá enfrente un aro y una pelota.

El juego consistirá en que a medida que los estudiantes encesten, su grupo diga un beneficio que tiene el uso de la bici.

El que llegue a nombrar 10 beneficios será el ganador, pero si el grupo opuesto contesta una pregunta referida al ciclista, se indicará un empate. De esta manera el juego será de diversión y no de competencia.

Materiales:

- Aros
- Pelota
- Pizarra
- Marcador

Actividad 10

Juego de las monedas

Se divide al grupo en dos equipos: **ciclistas y peatones/as**.

Se colocarán en el piso 25 monedas que contienen la imagen de una persona a pie en una de sus caras y de una persona en bici en la otra y cada equipo intentará que la cara que representa a su equipo quede para arriba en la mayor cantidad posible de monedas.

Cuando los/as docentes hagan sonar un silbato, todos/as deberán quedarse quietos como estatuas. El equipo que consiga poner hacia arriba más imágenes que los represente, ganará.

Luego cada equipo se sentará en ronda con la/el docente y se hará un relato de situaciones o historias referidas al rol que se representó en el juego.

Materiales:

- Monedas
- Silbato



Actividad 11

Materiales audiovisuales

- CONDUCTAS DE MOVILIDAD, PEATONES
https://www.youtube.com/watch?v=sn5o63_aOvQ
- MOVILIDAD SUSTENTABLE - BICICLETA
https://www.youtube.com/watch?v=yaBLt_kSp88
- MOVILIDAD SUSTENTABLE - BICICLETA - GCBA
<https://www.youtube.com/watch?v=-uvK5OVBxg8>
- PASAJEROS DE COLECTIVO
<https://www.youtube.com/watch?v=t4qtiGw84qU>
- PEATÓN ISEV
<https://www.youtube.com/watch?v=T6A9UqcyBgl>
- BICICLETA ISEV
<https://www.youtube.com/watch?v=X6XOqAhtU44>
- CINTURÓN DE SEGURIDAD
<https://www.youtube.com/watch?v=VPCsb9U5970>
- S.R.I.
<https://www.youtube.com/watch?v=KRidWDCyk6Y>

Actividad 12

Canciones

- CUMBIA DE LA BICI
<https://www.youtube.com/watch?v=9GYPFZMJdX8>





Nivel Secundario

ACTIVIDADES	DURACIÓN APROXIMADA	CONTENIDOS	EDADES	LUGAR DE TRABAJO	ASIGNATURA RECOMENDADA
1	45 MINUTOS	CONDUCTAS SEGURAS E INSEGURAS, INCIDENTE	13 Y 14 AÑOS	ESCUELA	LENGUA
2	45 MINUTOS	CONDUCTAS SEGURAS E INSEGURAS	13 Y 14 AÑOS	ESCUELA	FORMACIÓN CÍVICA
3	45 MINUTOS	CONDUCTAS SEGURAS E INSEGURAS, CONVIVENCIA, NORMAS DE TRÁNSITO	15 Y 16 AÑOS	ESCUELA	FORMACIÓN CÍVICA
4	60 MINUTOS	NORMAS Y LEYES DE TRÁNSITO	15 Y 16 AÑOS	ESCUELA	FORMACIÓN CÍVICA
5	30 MINUTOS	MOVILIDAD SUSTENTABLE, CICLISTAS, RESPONSABILIDADES	13, 14 Y 15 AÑOS	ESCUELA	BIOLOGÍA
6	60 MINUTOS	INTERPRETACIÓN DE LEYES Y NORMAS DE TRÁNSITO	16 Y 17 AÑOS	ESCUELA	FORMACIÓN CÍVICA
7	60 MINUTOS	CONDUCTAS RESPONSABLES, ALCOHOLEMIA E INCIDENTES	16 Y 17 AÑOS	ESCUELA	EDUC. FÍSICA /LENGUA
8	45 MINUTOS	OBSERVACIÓN, ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD EN EL BARRIO	15 Y 16 AÑOS	ESCUELA	LENGUA / MATEMÁTICA
9	60 MINUTOS	LA SEGURIDAD VIAL EN EL MUNDO	15, 16 Y 17 AÑOS	ESCUELA	GEOGRAFÍA /HISTORIA
10	UNA SEMANA	PREVENCIÓN Y CONCIENCIACIÓN DE LOS INCIDENTES DE TRÁNSITO	15, 16 Y 17 AÑOS	ESCUELA	CÍVICA/LENGUA
11		CAUSAS , CONSECUENCIAS Y PREVENCIÓN DE LOS INCIDENTES DE TRÁNSITO	15, 16 Y 17 AÑOS	ESCUELA	TEATRO
12		CONDUCTAS SEGURAS E INSEGURAS DE LOS CICLISTAS Y BENEFICIOS DE SU USO	13, 14 Y 15 AÑOS	ESCUELA	EDUC. FÍSICA /LENGUA
13		CONSECUENCIAS DEL CONSUMO DE ALCOHOL	16 Y 17 AÑOS	ESCUELA	BIOLOGÍA

Actividad 1

La línea del tiempo

Objetivos:

- Reconocer la importancia de la toma de decisiones en la vía pública.
- Reconocer los riesgos en la vía pública y anticiparse a ellos.
- Crear condiciones que favorezcan el diálogo y el debate.

Desarrollo:

Se propone a los estudiantes dividirse en grupos de 5/6 personas y que piensen en un incidente conocido que les haya causado gran impacto personal o que haya repercutido socialmente y lo escriban. Posteriormente, analizarán las circunstancias y variables que favorecieron la ocurrencia del incidente. Se debatirá en plenario sobre lo trabajado.

Actividad 2

Dramatizaciones

Objetivos:

- Identificar las situaciones de riesgo en la vía pública.
- Promover conductas responsables en la conducción.

Desarrollo:

En grupos de 5/6 personas los estudiantes representarán situaciones cotidianas que suceden en el tránsito, delante de los compañeros. Entre todos analizarán las conductas de cada personaje y el por qué de las mismas. También se pensará qué conducta tendría que haber tenido cada personaje para desenvolverse de manera segura.



Actividad 3

Debates

Objetivos:

- Reconocer la función social de la norma.
- Identificar las situaciones de riesgo en la vía pública.
- Promover conductas responsables al conducir.
- Reconocer los riesgos en la vía pública y anticiparse a ellos.
- Crear condiciones que favorezcan el diálogo y el debate.

Desarrollo:

Se presentarán las siguientes afirmaciones y se debatirán en grupos, justificando su respuesta:

1. Los/as conductores/as con mayor experiencia tienen menos probabilidad de tener incidentes.
2. Con la previa me siento más seguro/a para entrar al boliche.
3. El delivery es el mejor trabajo del mundo. Cobro por pedido entregado, más propinas. Además, lo hago muy rápido porque manejo desde los 17.
4. Yo elijo si ponerme el cinturón de seguridad o no. Es mi vida, yo decido.
5. Las mujeres son mejores que los hombres al volante.
6. En la Argentina, los/as conductores/as respetan menos las normas de tránsito que en el resto del mundo.

Actividad 4

Conociendo nuestras leyes

Objetivos:

- Reconocer la función social de la norma.
- Identificar las situaciones de riesgo en la vía pública.
- Conocer las leyes de tránsito vigentes.

Desarrollo:

Se formarán grupos de 5/6 personas que leerán un recorte de la ley de tránsito y el código de tránsito y pensarán preguntas para los otros equipos. Irá contestando un equipo por vez y la ronda girará hacia la derecha. Si el equipo no sabe, salta el turno al equipo siguiente. Se debatirá sobre cada pregunta y su respuesta y el por qué de esta última. Gana el que más preguntas conteste de manera correcta.



Actividad 5

Test del ciclista

A- ¿Cuál es el elemento de seguridad más importante en el uso de la bicicleta?

1. **Rodillera**
2. Agua
3. Casco

B- ¿Cómo puedo circular en la calle con mi bicicleta?

1. Entre los autos
2. Por la izquierda
3. **Por la derecha**

C- ¿Qué elementos debe tener obligatoriamente mi bicicleta?

1. Cambios
2. **Luces delantera y trasera**
3. Bocina

D- ¿Cuántos pasajeros tengo permitido llevar en mi bicicleta?

1. 2 pasajeros
2. 1 pasajero
3. **Ninguno**

E- ¿Qué transporte consume menos energía?

1. **La bicicleta**
2. El auto
3. La moto

F- ¿Hasta qué edad puede circular un/a ciclista por la vereda?

1. 10 años
2. **12 años**
3. 6 años

G- ¿Cuál es la distancia que debe respetar un/a ciclista en la vía pública?

1. 2 metros
2. 1 metro
3. **1 metro y medio**

H- Si un/a ciclista se debe detener, ¿qué señal deberá realizar?

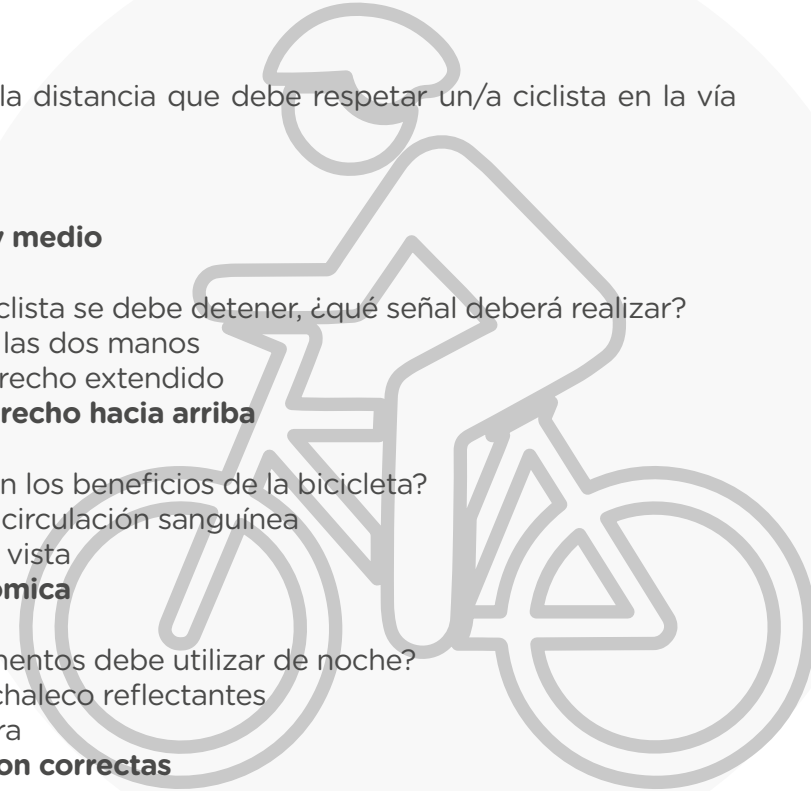
1. Levantar las dos manos
2. Brazo derecho extendido
3. **Brazo derecho hacia arriba**

I- ¿Cuáles son los beneficios de la bicicleta?

1. Activa la circulación sanguínea
2. Mejora la vista
3. **Es económica**

J- ¿Qué elementos debe utilizar de noche?

1. Luces y chaleco reflectantes
2. Ropa clara
3. **Ambas son correctas**



Actividad 6

¿Para qué sirven las leyes?

Objetivos:

- Reconocer la función social de la norma.
- Identificar las situaciones de riesgo en la vía pública.
- Conocer las leyes de tránsito vigentes.
- Crear condiciones que favorezcan el diálogo y el debate.
- Adoptar y sostener criterios de justicia y solidaridad.

Desarrollo:

Se formarán grupos de 5/6 personas que leerán distintos fragmentos de la ley de tránsito y el código de tránsito. Posteriormente, se dará a cada equipo una situación y pensarán que variables de la ley intervinieron en ella. Se debatirá sobre cada situación en particular.

Actividad 7

Verdadero o falso

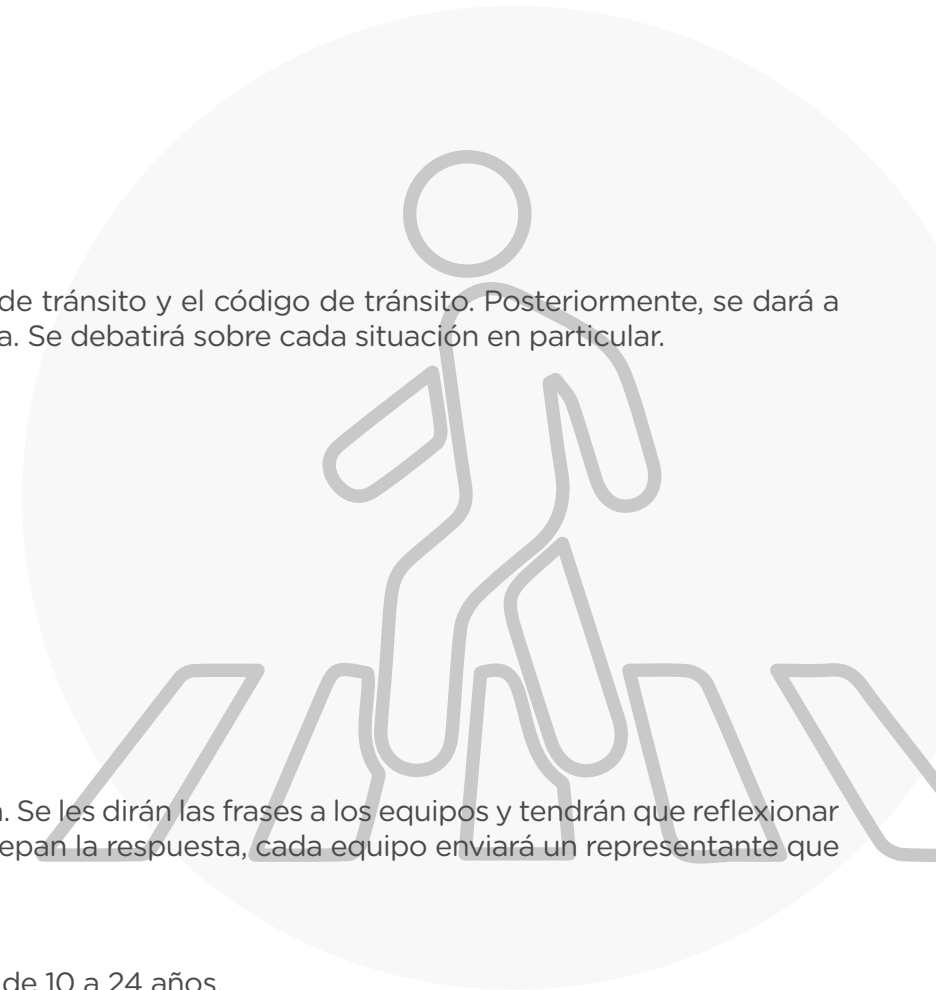
Objetivos:

- Identificar las situaciones de riesgo en la vía pública.
- Promover conductas responsables de los usuarios.
- Promover conductas saludables en relación al autocuidado en la vía pública.
- Reconocer mitos presentes en los ciudadanos.

Desarrollo:

Se dividirán en equipos. Se infla un globo que estará colocado en una silla alejada. Se les dirán las frases a los equipos y tendrán que reflexionar si son verdaderas o falsas y por qué. Tendrán que justificar su opinión. Cuando sepan la respuesta, cada equipo enviará un representante que deberá explotar el globo sentándose encima.

- V** Ante un imprevisto, freno lo más rápido posible para evitar choques.
- V** Los incidentes de tránsito son la segunda causa de muerte en el grupo de 10 a 24 años.
- V** El tiempo promedio de reacción de un/a conductor/a en una situación imprevista es de aproximadamente 1 segundo.
- F** Los/as niños/as pueden sentarse en el asiento delantero si usan cinturón de seguridad.
- V** Un vehículo en buen estado disminuye la posibilidad de incidentes.
- F** Los/as conductores/as más experimentados pueden regular su conducción si toman alcohol.
- F** Una ducha fría, caminar y tomar café fuerte devuelven la sobriedad a una persona ebria.
- V** Está demostrado que existe una relación directamente proporcional entre la velocidad y el nº de incidentes de tránsito.
- V** En los días nublados o de lluvia la ropa de color claro facilita que se visualice mejor a peatones y ciclistas.



Actividad 8

Observando el tránsito

Objetivos:

- Identificar las situaciones de riesgo en la vía pública.
- Promover conductas responsables de los/as usuarios/as.
- Conocer las leyes de tránsito vigentes.

Desarrollo:

En equipos de 5/6 personas se propondrá, a cada una, colocarse en distintas esquinas del barrio con gran caudal de tránsito, observar y registrar:

1. El tiempo utilizado en esa observación.
2. El número de vehículos que circularon. Clasificarlos en: bicicletas, motos, autos, vehículo de transporte de escolares, ómnibus y otros, según horarios del día.
3. El número de peatones/as, clasificarlos según horarios del día.
4. El número de infracciones observadas y clasificarlas según tipo y gravedad.

Cada equipo construirá hipótesis según:

1. Número de vehículo que circuló por cada arteria/ tiempo observado (llevar esta relación a una hora y día).
2. Número de peatones/as que cruzan cada arteria/ tiempo observado (llevar esta relación a una hora).
3. Número de infracciones observadas, en vehículos y en peatones/as/ tiempo observado (llevar esta relación a una hora).
4. Tipo de infracciones de vehículos.
5. Tipo de infracciones de peatones/as.
6. alguna otra relación que consideren importante (vehículos en mal estado), etc.

Actividad 9

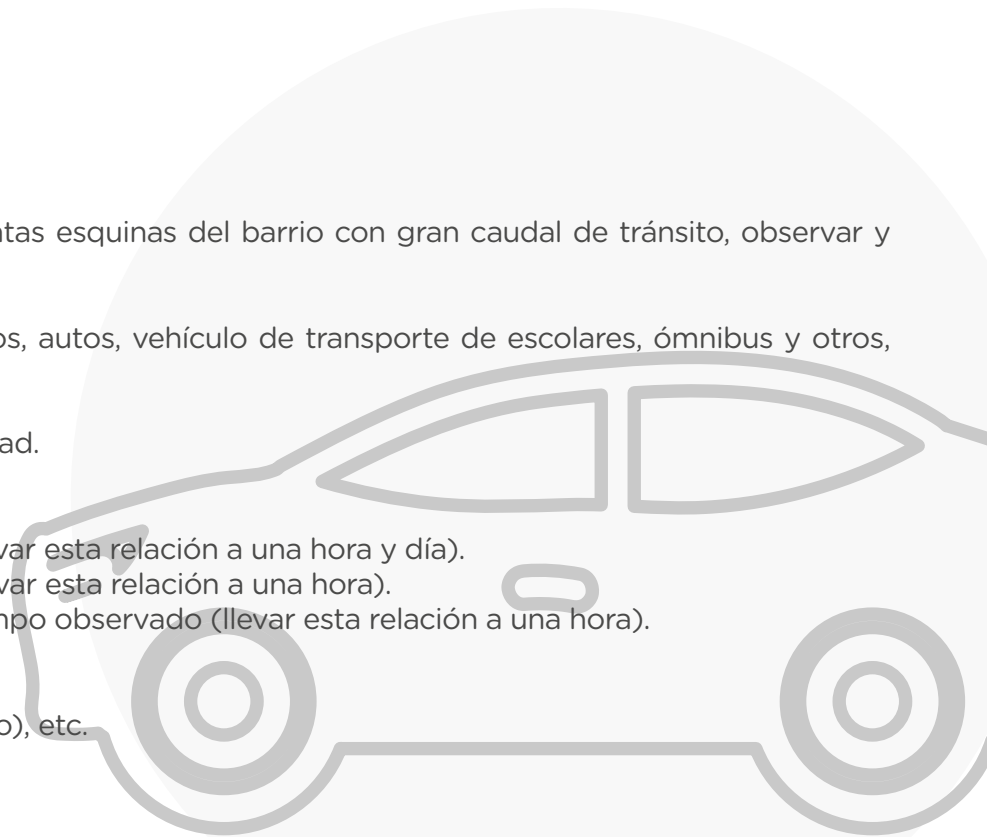
Investigaciones mundiales sobre la prevención de incidentes

Objetivos:

- Identificar las situaciones de riesgo en la vía pública.
- Reconocer la importancia de la prevención de incidentes de tránsito.
- Conocer las consecuencias físicas, psicológicas y sociales de los incidentes.
- Promover conductas saludables en relación al autocuidado en la vía pública.
- Crear condiciones que favorezcan el diálogo y el debate.
- Adoptar y sostener criterios de justicia y solidaridad.

Desarrollo:

En equipos de 4/5 personas se realizan investigaciones sobre los incidentes de tránsito en el mundo y las distintas modalidades de prevención de cada país. También se intentará conocer las normas de tránsito vigentes en dichos países y su relación con los incidentes.



Actividad 10

Campañas de prevención

Objetivos:

- Reconocer la importancia de la prevención de incidentes de tránsito.
- Conocer las consecuencias físicas, psicológicas y sociales de los incidentes.
- Promover conductas saludables en relación al autocuidado en la vía pública.

Desarrollo:

En equipos de 4/5 personas se realizarán campañas de prevención utilizando estrategias gráficas, visuales o auditivas (por ej. canciones, representaciones, afiches, videos, historietas, etc.).

Actividad 11

Campañas de prevención

Objetivos:

- Reconocer la importancia de la prevención de incidentes de tránsito.
- Conocer las consecuencias físicas, psicológicas y sociales de los incidentes.
- Promover conductas saludables en relación al autocuidado en la vía pública.
- Promover conductas responsables de los/as usuarios/as.

Desarrollo:

En equipos de 5/6 personas se crearán y representarán obras de teatro que giren en relación a los incidentes de tránsito. Al finalizar, se analizarán las distintas situaciones y se trabajarán las posibles causas y consecuencias de los mismos. Se promoverá que otros años puedan presentarlas y trabajarlas posteriormente.



Actividad 12

Campañas de prevención

Objetivos:

- Reconocer situaciones de riesgo de ciclistas.
- Identificar las acciones correctas de los/as ciclistas.
- Elementos de seguridad.

Desarrollo:

Subrayar con rojo el comportamiento de riesgo y con verde el comportamiento seguro.

Redactar una explicación fundamentando lo pintado en rojo.

El/la conductor/a de bici debe:

- Sujetarse a otro vehículo en movimiento.
- Desconocer las señales de tránsito.
- Respetar las normas de circulación vehicular.
- Circular con bicicleta sin luces delanteras ni traseras.
- Saber que la bicicleta es un vehículo.

Los/as ciclistas al transitar deben:

- Respetar las normas y señalizaciones de tránsito.
- Utilizar ropa oscura y sin elementos reflectivos.
- Mantener distancia del anterior o ir en fila india.
- Hacerlo en sentido contrario a la circulación vehicular.
- Distraerse usando el celular.

Quienes conducen bicicleta deben:

- Llevar consigo a otras personas o cargas.
- Incorporar elementos reflectivos al vehículo y vestimenta.
- Descuidar el buen estado de la bicicleta.
- Usar casco obligatoriamente.
- Zigzaguear en medio del tránsito vehicular.



Actividad 13

Test de alcoholemia

Objetivos:

- Reconocer las consecuencias físicas del consumo de alcohol.
- Interpretar las consecuencias psico-físicas del alcohol en conductores.

A- ¿Cuál es el límite por ley de alcohol en la sangre para motociclistas?

1. 0,0
2. **0,2**
3. 0,5

B- ¿Cuál es el límite por ley de alcohol en la sangre para automovilistas?

1. **0,5**
2. 0,2
3. 0,0

C- ¿Cuál es el límite por ley de alcohol en la sangre para acompañantes de moto?

1. 0,0
2. 0,2
3. **0,5**

D- ¿Cuál es el límite por ley de alcohol en la sangre para profesionales?

1. 0,5
2. 0,2
3. **0,0**

E- ¿Cuáles son los efectos que causa la ingesta de alcohol?

1. **Inhibición, falta de reflejos y reducción del campo visual.**
2. Presión alta y cambio de humor.
3. Dolor abdominal y jaquecas.

F- ¿Los efectos de la ingesta de alcohol, se dan de la misma forma en adultos/as que adolescentes?

1. **No**
2. Si

Justifique:

G- ¿Es lo mismo un vaso de vodka, cerveza, licor, vino?

1. Si
2. **No**

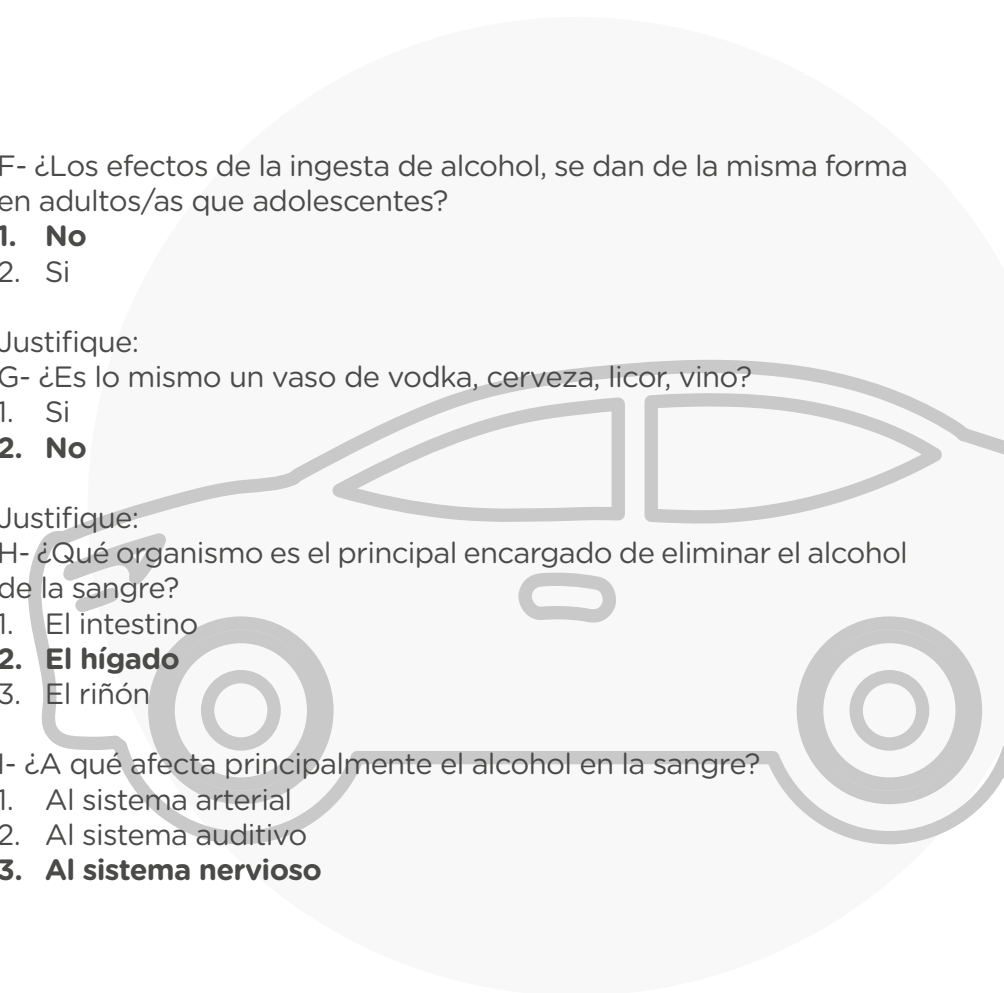
Justifique:

H- ¿Qué organismo es el principal encargado de eliminar el alcohol de la sangre?

1. El intestino
2. **El hígado**
3. El riñón

I- ¿A qué afecta principalmente el alcohol en la sangre?

1. Al sistema arterial
2. Al sistema auditivo
3. **Al sistema nervioso**





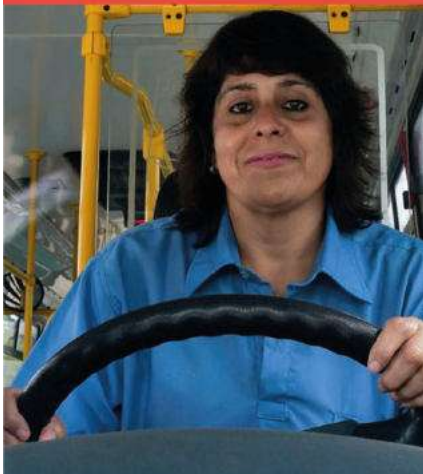
ANEXO

— III —

EFEMÉRIDES



Día del Trabajador del Transporte



La fecha del 10 de enero se impone –por el histórico 10 de enero de 1919- cuando se forma la Unión Tranviarios, el primer sindicato nacional de la actividad.

En sus albores el gremio, llamado Unión Tranviarios Automotor, debió enfrentar luchas desgarrantes en condiciones desfavorables, contra las empresas sobre el ensordecimiento de las mismas y prepotentes, que trataban a los chóferes como bestias de carga, entregándoles por sola satisfacción, jornadas extenuantes, de 12 horas mínimas y pésimas remuneraciones.

Las condiciones de la época, imponían la no existencia del descanso semanal o mensual, no se conocían vacaciones anuales pagas ni otras conquistas que se gozan actualmente, merced a la organización y el esfuerzo.

Las suspensiones y despidos del personal, eran a voluntad de los empresarios y ni hablar de la situación de los suplentes, ahora relevantes, que formaban un núcleo de esclavos, ya que estando en sus lugares de trabajo si no le asignaban tareas, perdían el jornal. Todo lo que fuera intento de organización en defensa de justos reclamos, se ahogaba por la fuerza y el miedo, contando las grandes empresas con el apoyo explícito del estamento político de turno.

Esta aberrante situación tuvo su digna respuesta que se cristalizó a través del sacrificio y el espíritu de lucha de los compañeros el 10 de enero de 1919, con el acto fundacional de la Unión de Tranviarios. Fuente: activaweb.com.ar

Desde hace décadas el ambiente, su conservación y cuidado ha sido una de las preocupaciones de un pequeño grupo de la población. A medida que han pasado los años este grupo se ha vuelto más numeroso y cada día son más personas las que están involucradas con el cuidado de su entorno, ya sea perteneciendo a una organización o realizando pequeñas acciones en su diario vivir.

Gran parte de este cambio de mentalidad para la protección de la naturaleza se dinamizó en 1975, fecha en la que las Naciones Unidas señalaron cada 26 de enero como el Día de la educación ambiental. Tal resolución fue resultado del “Seminario Internacional de Educación Ambiental”, en el que participaron más de setenta países, y en el que se publicó la “Carta de Belgrado”, un documento que estableció las metas, objetivos, destinatarios y directrices básicas de la educación ambiental para el mundo.

Pero fue tres años antes, en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Ambiente celebrada en Estocolmo, donde se debatió la importancia de cuidar el ambiente y de la necesidad de establecer “unos principios comunes que ofrecieran a la sociedad una inspiración y guía para preservar y mejorar nuestro entorno. las posteriores conferencias internacionales.

El objetivo de esta fecha es identificar problemáticas ambientales en todos los niveles y crear conciencia en las personas y los gobiernos de la necesidad de conservar y proteger el ambiente.

Día de la Educación Ambiental



Febrero

14

Día Mundial de la Energía



La utilización de fuentes energéticas no renovables y las técnicas empleadas para su extracción, según la ONU, son responsables en un 60% de la emisión de gases de efecto invernadero que repercuten en el cambio climático, razón por la cual la organización ha expresado preocupación por la generación de energía limpia.

En nuestro país se sancionó en el 2015 la Ley N° 27.191 para el fomento de fuentes renovables en la producción de energía eléctrica. La misma establece como objetivo que para el año 2025 la matriz de generación eléctrica se componga en un 20% por fuentes de energía renovables.

Te dejamos algunos consejos a tener en cuenta para cuidar el uso de la energía:

- Evitá dejar el cargador del celular conectado a la pared cuando no esté en uso.
- Las lámparas LED consumen hasta un 90% menos de energía para dar la misma prestación que otras tecnologías y duran más de 10 años. Además, producen una luz más nítida y emiten menos calor que otras lámparas.
- Si no usas la PC, apágala.
- Los días de calor, usá el aire acondicionado en 24 grados.
- Si tenés electrodomésticos que no uses durante un tiempo prolongado, desenchúfalos.

Consejos viales:

- Elegí moverte de forma sustentable para cuidar el planeta
- Caminando o en bici, cuidás tu salud y al planeta.

Fuente: <https://www.conicet.gov.ar/dia-mundial-de-la-energia/>

En 1947 se firmó el primer convenio colectivo con General Motors, el gremio mecánico y la Secretaría de Trabajo y Previsión.

Día del Trabajador Automotor

24



01

Día Nacional del Transporte



Desde aquel trágico pero inmortal 1º de marzo de 1914, en Argentina se conmemora el Día del Transporte. Ese Día murió en Mendoza, Jorge Alejandro Newbery, un pionero de la aviación nacional, quien además fue un deportista ejemplar, funcionario público, ingeniero y hombre vinculado a la ciencia. Por lo tanto, se instituyó este día para el recuerdo de la actividad de transportar.

Día del Ferroviario

01



En el día de hoy se celebra el día del Ferroviario y también del traspaso de los ferrocarriles ingleses al Estado Argentino, hecho que ocurrió el 1º de marzo de 1948, ante una multitud que llenó la Plaza de los Ingleses frente a la estación Retiro para festejar la nacionalización de los ferrocarriles.

05

Día del Motociclista Argentino



El 5 de marzo se creó el Día del Motociclista Argentino, en conmemoración al aniversario del nacimiento de José Luis Carlessi Manzanares, alias "Conde Javornovich".

José Luis Carlessi Manzanares nació el 5 de marzo de 1928. La Revista Informoto propuso ese día para conmemorar el Día del Motociclista Argentino, se puso a votación en el site informoto.com y fue elegido casi en forma unánime.

Para quienes se preguntan quién es el Conde, fue uno de los primeros motociclistas en recorrer la Argentina llevando repuestos de motos a los talleres más lejanos que puedan imaginar, por supuesto en moto, sin que haya prácticamente lugar en la república que no lo hayan conocido



El 5 de marzo de 1995 Gabriela Fernández, de 18 años, falleció en la ciudad de La Plata al ser víctima de un siniestro vial en el que fue embestida por un conductor alcoholizado que circulaba en contramano a alta velocidad. En conmemoración se promulgó el “Día de la Conciencia Ciudadana y Respeto al prójimo en el Tránsito” con el objetivo de concientizar y sensibilizar en el respeto hacia las otras personas con las que compartimos la vía pública al transitar como peatones, conductores o ciclistas.



El 15 de marzo de 1994 se aprobó una ley que estableció la supresión de barreras físicas en los ámbitos urbanos y en el transporte para lograr accesibilidad para las personas con movilidad reducida.



En el año 2011, la Agencia Nacional de Seguridad Vial declaró al tercer jueves de marzo como Día de la Seguridad Peatonal, con el objetivo de concientizar a la ciudadanía sobre el rol y los derechos de los peatones; promover hábitos de cuidado y prevención que permitan una convivencia respetuosa y solidaria entre los diferentes actores de la vía pública.

Abril

07

Día Mundial de la Salud



Todos los años en el día internacional de la salud la OMS elige un tema específico de salud para abordar que sea de preocupación mundial.

En ese día se les da a todas las personas la posibilidad de realizar ciertas actividades que ayuden a mejorar su salud.

Día de la Víctima con Discapacidad por un Hecho de Tránsito

14



Se estableció este día con el objetivo de visibilizar y crear conciencia acerca del impacto que provoca la inseguridad vial. Desde un enfoque global sobre la salud se busca visibilizar las discapacidades - temporales o permanentes - causadas por los siniestros viales que afectan la calidad de vida, la autonomía y las posibilidades de pleno desarrollo de las personas.

Se busca sensibilizar a la población sobre la importancia que tienen las normas de tránsito.

14

Día del Agente de Tránsito



El Cuerpo de Agentes de Tránsito es uno de los pilares centrales dentro del [Plan de Seguridad Vial de la Ciudad](#). Este equipo tiene cobertura en todo el territorio y su trabajo es clave para alcanzar el compromiso de reducir las víctimas fatales por siniestros viales.

Día del animal

29



Para transportarlos de manera segura en los vehículos, las mascotas nunca deben viajar sueltas.

Siempre atrás, con el arnés de sujeción correspondiente.



En la primera semana de mayo se conmemora la semana de la Justicia Penal para la Víctimas viales, esta fecha fue establecida por la Agencia Nacional de Seguridad Vial a través de la Disposición N° 0034/09 por medio de una iniciativa de las Asociaciones de Familiares de Víctimas de Tránsito.



La fecha fue establecida por la ONU en 2005. Se celebra para concientizar a la comunidad sobre el impacto de los traumatismos causados por incidentes de tránsito.

Desde la Ciudad de Buenos Aires creemos que ninguna víctima fatal en siniestro vial es aceptable, por eso trabajamos en forma conjunta y coordinada entre el sector público, el sector privado y la sociedad civil. A través del Plan de Seguridad Vial proponemos el trabajo en función a cuatro ejes monitoreados por el Observatorio de Seguridad Vial de la Ciudad: infraestructura segura, legislación y control, educación y concientización y compromiso ciudadano.



Las Naciones Unidas han proclamado el 22 de mayo como el [Día Internacional de la Diversidad Biológica \(DIB\)](#) para aumentar la comprensión y la conciencia de los problemas de la biodiversidad.

El Día Internacional de la Diversidad Biológica es una fecha que se celebra el 22 de mayo de cada año, por decisión de la Asamblea General de las Naciones Unidas del 20 de diciembre de 2000, en la Resolución 55/201.1 Este día fue creado para “informar y concienciar a la población y a los Estados sobre las cuestiones relativas a la biodiversidad”.

La fecha se eligió por coincidir con el aniversario de la aprobación del Convenio sobre la Diversidad Biológica, firmado en 1992.

Fuente: <https://es.unesco.org/commemorations/biodiversityday>

Junio

03

Día Mundial de la Bicicleta



En abril de 2018, la [Asamblea General de las Naciones Unidas](#) declaró el 3 de junio como el Día Mundial de la Bicicleta.

Leszek Sibilski dirigió una campaña para promover una Resolución de la ONU para el Día Mundial de la Bicicleta, que finalmente obtuvo el soporte de Turkmenistán y otros 56 países. Entre los que promueven señalamiento desde 2016 estaba la Alianza Mundial de Ciclistas (WCA), una iniciativa de la [Federación europea de ciclistas](#) (ECF).

El logotipo para el Día Mundial de la Bicicleta fue diseñado por Isaac Feld y la animación que le acompaña fue realizada por el Profesor John E. Swanson. Describe a ciclistas de varios tipos, que montan alrededor del globo. En el fondo del logotipo, la etiqueta #3dejunióDíaMundialdeLaBicicleta, el mensaje principal es mostrar que la bicicleta pertenece y sirve a toda la Humanidad, incluyendo especialmente para la lucha contra el cambio climático, la contaminación y la congestión del tráfico.

Día Mundial del Medio Ambiente

05



El Día Mundial del Medio Ambiente se centra en la restauración de ecosistemas con el lema “Reimagina, recrea, restaura”.

Fuente: <https://www.un.org/es/observances/environment-day>

10

Día Nacional de la Seguridad vial



Esta fecha recuerda el día en que cambió el sentido de circulación de vehículos en nuestro país, en el año 1945, cuando se pasó de manejar por la izquierda, al igual que Inglaterra, a hacerlo por la derecha, como en la mayoría de los países. Esta modificación respondió a mejorar las condiciones de seguridad vial, ya que el incremento de automóviles procedentes de Estados Unidos con el volante a la derecha dificulta la circulación. Actualmente, esta jornada invita a reflexionar sobre el respeto a las normas para una mejor convivencia y la necesidad contar con políticas públicas, y mayor conciencia vial para reducir el alto índice de víctimas por siniestros.



Seguridad Vehicular



Durante la primera semana de julio se conmemora la “Semana de la Seguridad Vehicular” para tomar conciencia acerca de la importancia del control que debe llevar cada conductor sobre su vehículo. Por este motivo, la Agencia Nacional de Seguridad Vial te acerca algunos consejos que debés tener en cuenta antes de subir al auto para manejar seguro.

Conducir responsablemente

Para no poner en riesgo a tu familia, ni al resto de los conductores de la vía:

- Salí a la ruta con las horas suficientes de descanso y sin haber tomado alcohol.
- Respetá las velocidades permitidas, tanto las máximas como las mínimas.
- Llevá siempre las luces bajas encendidas y avisa todas tus maniobras a los otros conductores.
- Mantener la distancia de seguridad de al menos dos segundos con el otro vehículo.
- Hacé paradas durante el viaje. Toma algún refresco, despejate y estira el cuerpo. No tenés que llegar rápido, tenés que llegar seguro.
- No te distraigas con el celular o el mate, mantén la atención en el camino.

Cuidá a quienes te acompañan

- Todos los ocupantes del vehículo deben usar el cinturón de seguridad.
- Los menores de 12 años deben sentarse siempre atrás y con su sillita o booster según altura y peso.
- Las mascotas deben estar siempre sujetas con el arnés correspondiente, en el asiento de atrás y nunca fuera del habitáculo.

Fuente: <https://www.argentina.gob.ar/noticias/semana-de-la-seguridad-vehicular-consejos-para-conducir-seguro>

De acuerdo a la Ley 25.076, el 9 de diciembre de 1998 se sancionó que se trasladará la conmemoración del “Día Nacional del Automovilismo Deportivo”, del 24 de junio al 17 de julio de cada año, en homenaje al quintuple Campeón Mundial de Fórmula Uno Internacional Juan Manuel Fangio, en el aniversario de su muerte. A.C.

Día Nacional del Automovilismo Deportivo



Agosto

17

Día Mundial del Peatón



El 17 de agosto se celebra el día mundial del peatón en memoria de la primera muerte registrada en 1897, cuando Bridget Driscoll, una ciudadana de Londres, fue atropellada por un vehículo a motor.

Todos somos peatones. En algún momento del día, cuando nos bajamos de un vehículo, al salir de casa caminando, en patines o en una silla de ruedas, todos/as somos peatones.

Esta fecha fue adoptada por la Organización Mundial de la Salud (OMS) con la finalidad de promover el respeto hacia los peatones, y recordar los derechos y obligaciones que implica el circular de esta manera; reforzar el uso de los espacios peatonales y difundir una cultura vial que reconozca su prioridad.

Septiembre

15






Día Mundial del
Consumo Responsable
de Bebidas Alcohólicas



Luego de que las 12 empresas productoras de bebidas con alcohol más importantes del mundo oportunamente firmaran un acuerdo para promover el Consumo Responsable, cada 16 de septiembre se realiza una campaña de concientización sobre esta temática, en el marco de la Alianza Internacional por el Consumo Responsable.

En ese contexto, el Director Ejecutivo de Cerveceros Argentinos, Alejandro Berlingeri, publicó una columna especial en la agencia de noticias TELAM, bajo el título: Consumo responsable de bebidas alcohólicas: la clave radica en la educación.

Límites de alcohol en sangre para conducir

PRINCIPIANTE	PROFESIONAL	MOTOCICLISTA	ACOMPAÑANTE	PARTICULAR
				
0.00 g/l	0.00 g/l	0.20 g/l	0.50 g/l	0.50 g/l

En el mundo, del 16 al 22 de septiembre se celebra la Semana de la Movilidad Sustentable para promover e incentivar el uso de opciones sustentables para movilizarse. A la caminata, transporte público o bicicleta, hoy se suman los monopatines eléctricos o Vehículos de Movilidad Personal (VMP).

La Semana de la Movilidad Sustentable finaliza el martes 22 de septiembre con el Día Mundial Sin Automóvil, una campaña dirigida a sensibilizar, tanto a los responsables políticos como a los ciudadanos, sobre las consecuencias negativas que tiene el uso irracional del auto en la ciudad, tanto para la salud pública como para el ambiente, y los beneficios del uso de modos de transporte más sostenibles como el transporte público, la bicicleta, la caminata y ahora también, los monopatines eléctricos.

Semana de la Movilidad
Sustentable

16 al 22





Primavera sin Estrellas Amarillas



La campaña de Estrellas Amarillas se viene desarrollando desde el año 2008 comenzada por un grupo de familiares, y la misma se extendió a pueblos y ciudades de toda la Argentina. Consiste en pintar una estrella amarilla en el lugar en el que ocurrió un siniestro vial dejando alguna víctima fatal. El lema es: «de vos depende no sumar una estrella más al cielo».

A través de las estrellas amarillas pintadas en las calles y rutas se hace un llamado en defensa a la vida, alertan a las jóvenes generaciones y se trabaja para que otras personas no pasen por la experiencia de perder a un ser querido en un siniestro vial. Una primavera sin estrellas amarillas es una buena forma de trabajar con nuestros estudiantes en la concientización y el respeto por la vida de ellos, de sus amigos y de toda la comunidad.

Esta fecha está orientada a incentivar el uso de medios de transportes alternativos que no sean perjudiciales al ambiente y como forma de protesta frente a los colapsos viales que generan los transportes terrestres en rutas y ciudades. Si bien no hay un año concreto en el cual se comenzó a trabajar con esta temática- aunque fue en la década del '90 cuando algunas naciones comenzaron a impulsarlo- el día mundial sin automóviles se lo ubicó el 22 de septiembre para que los diferentes países pudieran trabajar con la temática por medio de sus políticas públicas y estimular la participación ciudadana.

Fuente: <https://campuseducativo.santafe.edu.ar/21-de-septiembre-primavera-sin-estrellas-amarillas-22-de-septiembre-dia-mundial-sin-automovil/>

Día Mundial sin autos



Octubre

05

Día del Camino y de la Educación Vial



En Argentina el 5 de octubre se celebra el Día del Camino y de la Educación Vial.

Esta fecha se celebra debido a que en 1925 se realizó el primer Congreso Panamericano de Carreteras, que marcó el inicio de la expansión de las rutas en el país y fue símbolo de la integración entre los pueblos y el desarrollo.

Asimismo, la fecha coincide con la creación de la Dirección Nacional de Vialidad en 1932.

El encuentro tuvo como objetivo articular políticas viales y aduaneras, tareas de mantenimiento de rutas, el establecimiento de una comisión permanente para la redacción de reglas uniformes sobre circulación de tránsito, entre otras acciones. Tras el encuentro se declaró al 5 de octubre como Día del Camino.

La fecha es un motivo para poner de manifiesto la necesidad de generar acciones que trascienden en el tiempo, orientadas a la enseñanza y comprensión de lo que significa el respeto hacia las leyes que rigen el tránsito. En nuestra provincia en las últimas estadísticas publicadas por La agencia nacional de seguridad vial fallecieron 192 personas.

Es por esto, que para el Consejo General de Educación, es tan importante reafirmar conocimientos y poner énfasis en la educación vial para que nuestros estudiantes adquieran no solo saberes en seguridad vial si no también valores.

Fuente: <http://cge.entferios.gov.ar/2020/10/dia-del-camino-y-de-la-educacion-vial/>

Noviembre

08

Día Mundial del Urbanismo



El Día Mundial del [Urbanismo](#) se celebra en más de 30 países de cuatro continentes cada 8 de noviembre. Es un día donde se reconoce y promueve el papel de la planificación en la creación y manejo de comunidades urbanas [sostenibles](#) con el marco del ordenamiento regional al que pertenecen.

El Día presenta una excelente oportunidad para contemplar la planificación desde una perspectiva global, pues es un evento que apela a la conciencia de los ciudadanos y las autoridades públicas y llama la atención hacia el impacto ambiental que produce el desarrollo de ciudades y territorios.

En 1934 el urbanista Ingeniero Carlos Maria della Paolera, primer catedrático de Urbanismo en Argentina, ex director de Instituto de Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires y graduado del Institut d'Urbanisme de Paris, concibió el símbolo del Urbanismo con el oro, azul y verde por el sol, el aire y la vegetación.

Tres lustros después, en 1949 por iniciativa del mismo urbanista se creó el Día Mundial del Urbanismo, con el propósito de abogar por los intereses públicos y profesionales de la planificación urbana. Su celebración quedó a cargo de la Organización Internacional del Día Mundial del Urbanismo, con Comités Permanentes en cada país que se adhirió a esa conmemoración.

Día Mundial Sin Alcohol

15



La Organización Mundial de la Salud (OMS) decidió establecer un día para fomentar la responsabilidad de las personas sobre todo de los jóvenes para controlar el consumo de alcohol, siendo establecido el 15 de noviembre.

Es un día en el que gracias a diversas iniciativas se pretende concienciar a la población de las graves consecuencias que puede llegar a tener el consumo de alcohol.

20

Día Mundial del Recuerdo de Víctimas de Siniestros Viales



[La Asamblea General de las Naciones Unidas](#) invita a los Estados Miembros y a la comunidad internacional a reconocer el tercer domingo de noviembre de cada año como Día Mundial en recuerdo de las víctimas de los incidentes de tránsito.

Diciembre

2da
Semana

Semana de la
Conducción Responsable



Se trata de una iniciativa, coordinada por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, que promueve las buenas conductas en el manejo de vehículos y la realización de controles a nivel nacional para prevenir los siniestros viales.

En este mes aumenta la circulación de vehículos, en consecuencia también las situaciones de riesgo vial. Las campañas de concientización y los controles tienen como finalidad disminuir los siniestros, aportar a la educación de los/as conductores y promover un cambio en la cultura vial.

Fuente: <https://www.argentina.gob.ar/seguridadvial/educacionvial/segunda-semana-de-diciembre-semana-de-la-conduccion-responsable#:~:text=Segunda%20semana%20de%20Diciembre%2D%20Semana%20de%20la%20conducci%C3%B3n%20responsable,-Compartir%20en&text=Se%20trata%20de%20una%20iniciativa,para%20prevenir%20los%20siniestros%20viales> _En línea 26/08/2022.



ANEXO

— IV —

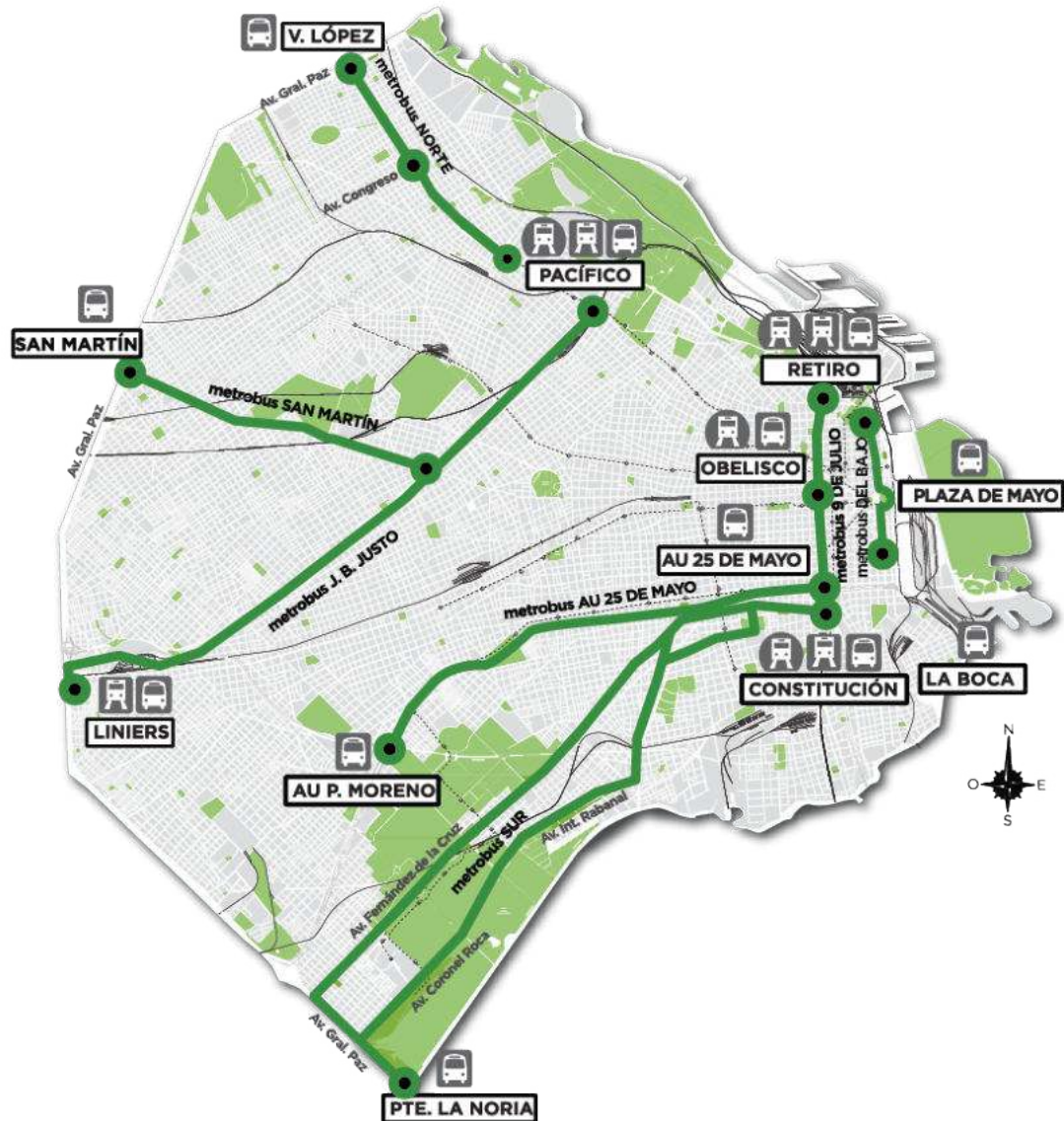
Movilidad en la
Ciudad de
Buenos Aires



La subsecretaría de Transporte, busca mejorar la calidad de vida de los vecinos, a través del ordenamiento de tránsito y asegurándose que los traslados sean rápidos, seguros y ordenados, al mismo tiempo que contribuya a una mejor calidad ambiental.

El uso de los transportes públicos es una herramienta fundamental para que se produzca.

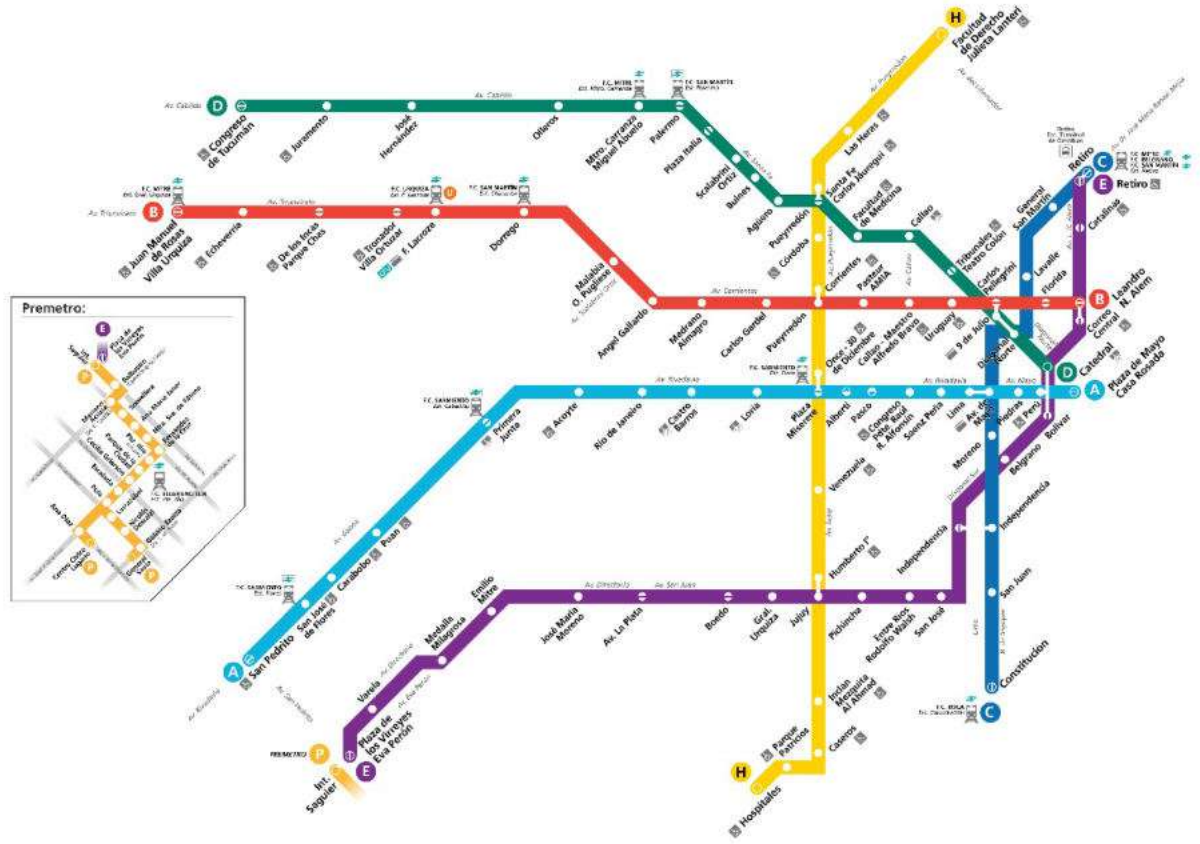
Metrobus¹⁹



19/ Fuente: Beneficios red metrobus Caba, <https://www.buenosaires.gob.ar/movilidad/metrobus>



Mapa de estaciones operativas

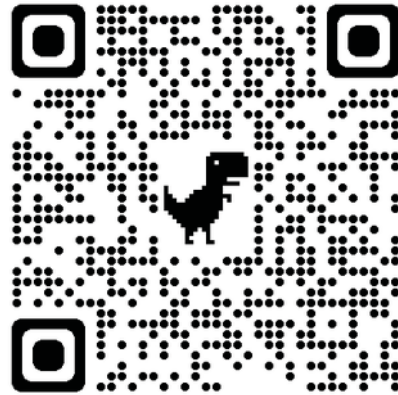


20/ Fuente: Mapa del subte y combinaciones, <https://www.buenosaires.gob.ar/subte/mapa-y-combinaciones>

Red de Ciclovías Protegidas²¹



Código QR con mapa de Ciclovías



Señalética de Ciclovías y Bicisendas



Prohibido estacionar y detenerse sobre la ciclovía todos los días las 24 horas



Circulación exclusiva para bicicletas



Cruce de ciclistas



Velocidad máxima



Pare



Lomo de burro



Tacha



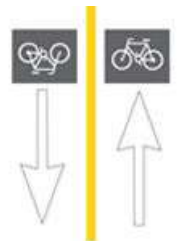
Intersección



Delineadores



Doble circulación



21/ Fuente: <https://buenosaires.gob.ar/movilidad/noticias/la-red-de-ciclovias-y-bicisendas-de-la-ciudad-ya-esta-disponible-en-una-nueva>

ANEXO

Señalamientos Viales



Señalamientos Viales²²

La vía pública se encuentra señalizada y demarcada conforme a un sistema de reglas de circulación, las cuales se expresan a través de señales, símbolos y marcas. Estas señales son los medios que indican a los usuarios la forma adecuada y segura de circular, por ello se deben respetar. Se eligen para las señales los colores más fácilmente identificables y reconocibles rápidamente, tales como el rojo, el amarillo, el verde, el azul, el negro y el blanco.

Demarcación horizontal

Este tipo de demarcación se encuentra aplicada sobre el pavimento a fin de regular, advertir, informar y encauzar la circulación y permite obtener resultados que no son posibles de lograr con otro tipo de dispositivos.

Señales de demarcación horizontal²³:

- **Longitudinales a lo largo de la vía:** tienen por función ubicar al conductor dentro de la calzada. Se denominan líneas divisorias de carril o de manos (centrales) y de borde de calzada.
- **Longitudinales blancas:** separan las corrientes de tránsito de una misma dirección.
- **Longitudinales amarillas:** separan las corrientes de tránsito en dirección opuesta.
- **Blancas de trazo intermitente:** delimitan los carriles de circulación. Tienen carácter permisivo para cambiar de carril.
- **Continuas blancas o amarillas:** son de carácter restrictivo, no pueden ser cruzadas y no habilitan el cambio de carril. Cuando se presentan como líneas dobles (perpendiculares contiguas) indican un máximo riesgo y restricción.
- **Doble línea adyacente con una línea continua y otra discontinua:** Indican la permisión de traspasar por el lado de la línea discontinua y prohíbe el traspaso en sentido contrario. Se encuentran en caminos al comienzo y finalización de zonas con adelantamiento prohibido: cruces, curvas horizontales o verticales.
- **Líneas y marcas transversales:** se utilizan en intersecciones o aproximaciones a las mismas: línea de “pare” y senda peatonal. Las flechas sobre los carriles pueden ser rectas o curvas e indican las direcciones posibles a tomar: seguir en la misma dirección, girar o unitaria (solo para seguir o solo para doblar).
- **Otras marcas horizontales:** cruce ferroviario a nivel, velocidad del carril, líneas vibrantes o sonoras que al ser pisadas por neumáticos producen sonidos audibles. También se completa la marcación con tachas metálicas, cerámicas o retrorreflectivas.

22/ Información sacada del Documento curricular hacia una movilidad sustentable, Ministerio de Educación, Anexo, CABA, 2014.

23/ Reproducción del Manual del Conductor, CABA.

Horizontales

Marcas longitudinales



LÍNEA DE SEPARACIÓN DE CIRCULACIÓN
(No debe ser traspasada ni circular sobre ella)



LÍNEAS CONTINUAS Y DISCONTINUAS PARALELAS
(Línea discontinua del lado del carril que se circula: traspaso autorizado)



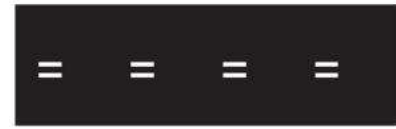
LÍNEAS DE SEPARACIÓN DE SENTIDO DE CIRCULACIÓN OPUESTA
(No debe ser traspasada ni circular sobre ella)



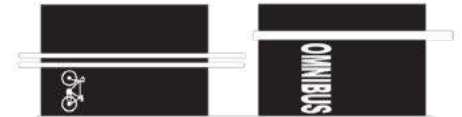
LÍNEAS DIVISORIAS DE CARRILES CON CORRIENTES DE TRÁNSITO DEL MISMO SENTIDO



LÍNEA DE SEPARACIÓN DE SENTIDO DE CIRCULACIÓN
(Indica la posibilidad de ser traspasada)



LÍNEA DE SEPARACIÓN DE SENTIDO DE CIRCULACIÓN, EN VÍAS CON SENTIDO REVERSIBLE



LÍNEA DE CARRIL EXCLUSIVO Y CARRIL PREFERENCIAL



LÍNEAS DE BORDE DE CALZADA

Marcas transversales



LÍNEA DE DETENCIÓN



SENDA PEATONAL O SENDA PARA CRUCE DE CICLISTAS



SENDA PEATONAL CON LÍNEA DE FRENADO PREVIA



SENDA PEATONAL
(Prohibido detener o estacionar vehículos sobre la misma)



SENDA PEATONAL O SENDA PARA CRUCE DE CICLISTAS



LÍNEAS AUXILIARES PARA REDUCCIÓN DE VELOCIDAD (Distribución logarítmica)

Marcas especiales



MARCAS CANALIZADORAS DE TRÁNSITO E ISLETAS PARA CIRCULACIÓN BIDIRECCIONAL
(No se puede circular sobre ellas)



FLECHAS INDICADORAS DE CIRCULACIÓN DENTRO DEL CARRIL



ESPACIOS RESTRINGIDOS AL ESTACIONAMIENTO



TACHAS NO REFLECTIVAS



MARCAS CANALIZADORAS DE TRÁNSITO E ISLETAS PARA CIRCULACIÓN UNIDIRECCIONAL
(No se puede circular sobre ellas)



PARE
(Obligación de detener totalmente la marcha)



CEDA EL PASO VELOCIDAD MÁXIMA 60 CARRIL EXCLUSIVO PARADA TRANSPORTE (Emergencias)



TACHAS REFLECTIVAS.



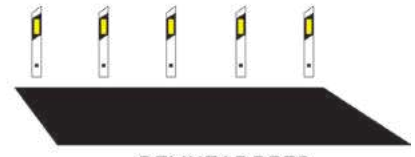
ESPACIOS DESTINADOS A ESTACIONAMIENTO



CORDONES
(Amarillo: prohibición de estacionar, pudiendo detenerse)



ADVERTENCIA DE CRUCE FERROVIARIO



DELINEADORES
(Canalizan o guían el tránsito y destacan variaciones en la vía)



ESPACIOS DESTINADOS A ESTACIONAMIENTO



SEPARADORES FÍSICOS DE TRÁNSITO



PARA NIEBLA
(Si se ve una: máx 40km/h, Si se ven dos: máx 60km/h)

Señalamiento luminoso²⁴

Los semáforos regulan la circulación de vehículos y/o personas en las diferentes intersecciones.

El ciclo de un semáforo es el tiempo total que transcurre hasta que vuelve a aparecer la misma luz con la que se inició el ciclo. Se utilizan ciclos que varían entre 40 y 130 segundos. Los ciclos cortos minimizan las demoras, pero tienen poca capacidad de cruce. Para volúmenes altos se utilizan ciclos largos.



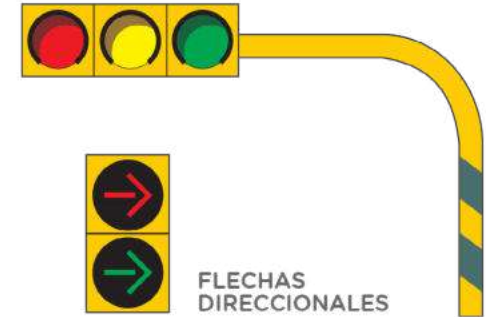
ROJO: detenerse antes de la senda peatonal o de la línea de detención.

ROJO INTERMITENTE: detener la marcha y reiniciarla solo cuando se tenga la certeza de que no existe riesgo.

AMARILLO: detenerse si no se llega a transponer la encrucijada antes del cambio a rojo.

AMARILLO INTERMITENTE: efectuar el cruce con precaución.

VERDE: avanzar. Sin embargo, se debe tener la precaución de no iniciar el cruce si no hay espacio suficiente para ubicar el vehículo al otro lado sin obstruir la circulación transversal. Además, antes de avanzar, se debe permitir que terminen de cruzar vehículos o peatones que hayan iniciado el paso antes del cambio de luz.



FLECHAS DIRECCIONALES

Disposición de unidades ópticas



Semáforos especiales

PEATONES



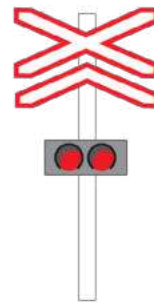
Esperar

Avanzar

INTERMITENTES

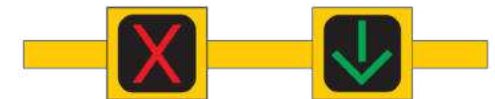


Prevención de peligro y advertencia de intersecciones



CRUCE FERROVIAL

Con luz intermitente roja de la señal ferroviaria o comienzo del descenso de barreras: detenerse, ya que indica aproximación de trenes.



CARRILES REVERSIBLES

Flecha verde: carril habilitado
Cruz roja: prohibición de avanzar por el carril
Flecha verde intermitente: inminente cambio de circulación.

24/Fuente: Manual del Conductor, Subsecretaría de Transporte y Obras públicas, Anexo V, pag 222, CABA, 2022.

Señalización vertical

Se divide en cuatro categorías:

- **Reglamentarias:** Nos indican lo que se puede hacer o que está prohibido hacer durante la circulación. Estas señales son de forma circular de fondo blanco y con borde rojo y símbolo en color negro, con excepción de las señales PARE, CEDA EL PASO y CONTRAMANO. Las señales de fondo azul y borde rojo con las de permiso pero con restricción.
- **Preventivas:** Cumplen la función de avisar sobre el peligro que se puede dar en la circulación. Se caracterizan por ser de fondo amarillo con diagonal vertical, borde y símbolo negro.
- **informativas:** La mayoría están relacionadas a información al conductor, relacionadas con la ruta, el destino o los servicios. Las señales de ruta o destino son rectangulares con fondo verde, símbolo y letras blancas. Las de servicio poseen fondo azul, símbolo negro con texto y cuadrado interior en color blanco.
- **Transitorias:** Son de color naranja. Indican cambios ocasionales en la vía o presencia de trabajadores o maquinarias sobre la misma.

Reglamentarias

De prohibición



NO AVANZAR



CONTRAMANO



NO CIRCULAR
(Automóvil)



NO CIRCULAR
(Moto)



NO CIRCULAR
(Bicicleta)



NO CIRCULAR
(Carro a mano)



NO CIRCULAR
(Tractor agrícola)



NO GIRAR
(Izquierda)



NO GIRAR
(Derecha)



NO GIRAR
EN U



NO ESTACIONAR




NO ESTACIONAR
(Acarreo de
infractores)




NO ESTACIONAR
(Acarreo de
infractores)



NO CAMBIAR
DE CARRIL

De restricción



LIMITACIÓN DE PESO



LIMITACIÓN DE PESO POR EJE



LIMITACIÓN DE ALTURA



LIMITACIÓN DE ANCHO



LIMITACIÓN DE LARGO DE VEHÍCULO



CIRCULACIÓN EXCLUSIVA (Transporte Público)



CIRCULACIÓN EXCLUSIVA (Moto)



LÍMITE DE VELOCIDAD MÁXIMA



LÍMITE DE VELOCIDAD MÍNIMA



ESTACIONAMIENTO EXCLUSIVO



NO ESTACIONAR
Exclusivo carga y descarga las 24 hs.
30 min. por vehículo

ESTACIONAMIENTO EXCLUSIVO (Cajón azul)



RESERVADO
Vehículo AA 0000 AA
5 mts.

ESTACIONAMIENTO EXCLUSIVO (Discapitados)



CIRCULACIÓN EXCLUSIVA (Convivencia)



USO DE CADENAS PARA NIEVE

De prioridad



PARE



CEDA EL PASO



A CICLISTAS Y PEATONES

CEDA EL PASO (A ciclistas y peatones)



PREFERENCIA DE AVANCE



DESCIENDA
Camine con su bicicleta

DESCIENDA DE LA BICICLETA



BARRERAS FERROVIARIAS

De fin de prescripción



FIN DE LA PRESCRIPCIÓN



FIN DE LA PRESCRIPCIÓN

Preventivas

Advertencias sobre características de la vía



CURVA
(Común y pronunciada)



CURVA
(Contracurva)



CURVA
(En "S")



CAMINO
SINUOSO



PENDIENTE
(Descendente)



ANCHO LIMITADO



CALZADA DIVIDIDA



PENDIENTE
(Ascendente)



ESTRECHAMIENTO
(Ambas manos)



ESTRECHAMIENTO
(En una sola mano)



PERFIL IRREGULAR
(Irregular)



PERFIL IRREGULAR
(Badén)



ENCRUCIJADA
(Cruce)



ENCRUCIJADA
(Empalme)



PERFIL IRREGULAR
(Lomada)



CALZADA
RESBALADIZA



PROYECCIÓN
DE PIEDRAS



DERRUMBES



TÚNEL



ROTONDA



INCORPORACIÓN DE
TRÁNSITO LATERAL



PUENTE ANGOSTO



PUENTE MÓVIL



ALTURA LIMITADA



INICIO DE DOBLE
CIRCULACIÓN

Posibilidad de riesgo eventual



ESCOLARES



NIÑOS



CRUCE DE
CICLISTAS



JINETES



ANIMALES SUELTOS
(Vaca)



VIENTOS FUERTES
LATERALES



PRESENCIA DE
VEHÍCULOS
EXTRAÑOS
(Ambulancia)

Advertencias de máximo peligro



CRUCE FERROVIARIO



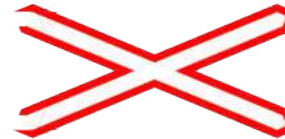
PANELES
DE PREVENCIÓN
(Aproximación)



PANELES
DE PREVENCIÓN
(Objeto rígido)



PANELES
DE PREVENCIÓN
(Curva/chevrón)



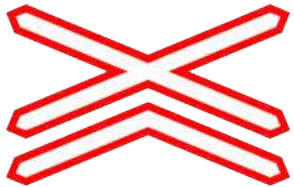
CRUZ DE SAN ANDRÉS
(Hasta dos vías)



CRUCE DE
PEATONES



**PRIORIDAD
PEATÓN**
CRUCE DE PEATONES
(Prioridad peatón)



CRUZ DE SAN ANDRÉS
(Mas de dos vías)



CURVA CERRADA



ATENCIÓN



CRUCE PELIGROSO

Anticipo de otros dispositivos de control del tránsito



FLECHA DIRECCIONAL



PROXIMIDAD
DE SEMÁFORO



PROXIMIDAD DE
SEÑAL RESTRICTIVA
(Pare)



PROXIMIDAD DE
SEÑAL RESTRICTIVA
(Paso)



PROXIMIDAD DE
SEÑAL RESTRICTIVA
(Otras)



Fin de prevención

Informativas

Características de la vía



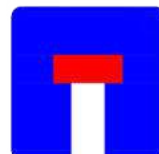
COMIENZO DE AUTOPISTA



FIN DE AUTOPISTA



INDICADORA DE UTILIZACIÓN DE CARRILES



CAMINO O CALLE SIN SALIDA



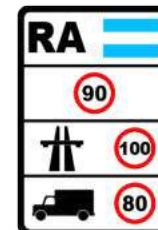
CAMINO O CALLE SIN SALIDA



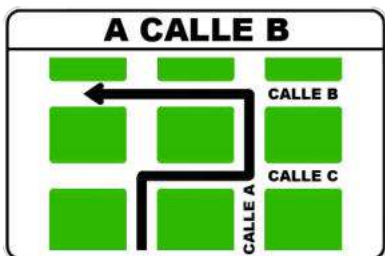
CAMINO O PASO TRANSITABLE



CAMINO O PASO TRANSITABLE



VELOCIDADES MÁXIMAS PERMITIDAS



ESQUEMA DE RECORRIDO



DESVÍO POR CAMBIO DE SENTIDO DE CIRCULACIÓN



ESTACIONAMIENTO PERMITIDO



ESTACIONAMIENTO PERMITIDO (A 45° o 90°)



ESTACIONAMIENTO PERMITIDO (Motos a 45°)



ESTACIONAMIENTO ORDENADO



PERMITIDO GIRAR (Derecha)



PERMITIDO GIRAR (Izquierda)



DIRECCIONES PERMITIDAS (Bifurcación)



DIRECCIONES PERMITIDAS (Derecha e izquierda)



DIRECCIONES PERMITIDAS (Giro en "U")



CÁMARA DE CONTROL ELECTRÓNICO



FIN DE CAMINO PEATONAL (A 100 m)



CRUCE PEATONAL (Derecha)



CRUCE PEATONAL (Izquierda)



DIRECCIONADORES EN CICLOVÍA



PROXIMIDAD DE CICLOVÍA



DESCENSO DE LA BICICLETA



FINALIZACIÓN DE LA CICLOVÍA



ADVERTENCIA DE ESCUELA

Nomenclatura vial y urbana



Información turística y de servicios



Educativas y anuncios especiales



Transitorias

Viales



NO GIRAR
(Izquierda)



NO GIRAR
(Derecha)



A 100 m
GIRO ANULADO



NO ESTACIONAR
NI DETENERSE



LÍMITE DE VELOCIDAD
MÁXIMA



FIN OBRAS



DESVÍO



SENTIDO DE CIRCULACIÓN
(Izquierda)



SENTIDO DE CIRCULACIÓN
(Derecha)



DIRECCIONES PERMITIDAS
(Ambas direcciones)



ESTRECHAMIENTO
(En una sola mano)



A 100 m
REDUCCIÓN DE CALZADA



INICIO EVENTO



A X m
EVENTO



CALZADA DIVIDIDA



A 100 m
CALZADA DIVIDIDA



PERSONAS
TRABAJANDO

PERSONAS
TRABAJANDO



INICIO OBRAS



A X m
INICIO OBRAS

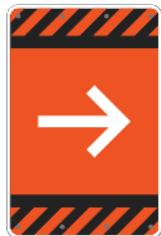


A X m
DESVÍO



A X m
CALLE CERRADA

Peatonales y de ciclovías



DESVÍO

Peatonales



ANUNCIO DE OBRA



COMIENZO DE OBRA



DESVÍO



ANULACIÓN TEMPORAL DE PARADAS



ACÉRQUESE A LA PARADA MÁS CERCANA



ANULACIÓN DE PARADA



PROHIBIDO EL PASO



SENDA DESHABILITADA

De ciclovías



INTERRUPCIÓN DE CICLOVÍA (Anticipación)

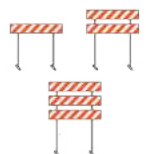


INTERRUPCIÓN DE CICLOVÍA

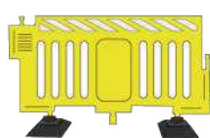


DESCENSO DE LA BICICLETA

Otros dispositivos



VALLA BARRICADA



VALLA PEATONAL



VALLA DE OBRA



ANUNCIO DE OBRA



CONOS



BALIZA DELINEADORA



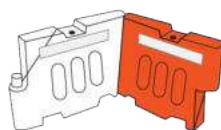
BALIZA INTERMITENTE



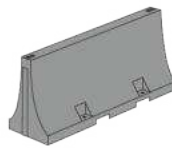
TAMBORES



DELINEADORES



BARANDAS CANALIZADORAS DE TRÁNSITO



BARANDAS CANALIZADORAS DE TRÁNSITO (Hormigón)



REFLECTOR



SEMÁFORO



PANELES



ANEXO

— VI —

Glosario Bibliografía



Glosario²⁵

Acera: Sector delimitado de la vía pública que bordea la calzada, destinado a la circulación de peatones.

Ambulancia: Automotor especialmente adaptado para el transporte de heridos y enfermos, con sirena y colores identificatorios.

Arteria: Vía pública urbana de circulación vehicular y eventualmente peatonal.

Automotor: Vehículo que utiliza como fuerza impulsora la generada por un motor.

Automóvil: Automotor con capacidad, excepto el conductor, para no más de ocho (8) plazas, destinado al transporte de personas.

Autoridad de Aplicación: Organismo o dependencia del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires que en razón de su jurisdicción o por designación del Poder Ejecutivo interviene en la aplicación de las disposiciones del presente Código, en particular, con las competencias asignadas en el artículo 1.1.4.

Autoridad de Control en tránsito: Cuerpo de Agentes de Control del Tránsito de la Ciudad de Buenos Aires, el cual interviene en el control de las disposiciones del presente Código.

Avenida: Arteria cuya calzada tiene un ancho total de por lo menos trece (13) metros.

Banquina: Zona adyacente y paralela a la calzada de rutas, autopistas, semiautopistas o caminos, provista para mayor seguridad del tránsito de vehículos.

Barrera: Valla con la que se impide el paso de vehículos en los pasos a nivel.

Bicicleta: Ciclorodado de dos ruedas.

Bicisenda: Sector señalizado y especialmente acondicionado en aceras y espacios verdes para la circulación de ciclorodados.

Bocacalle: Superficie de la vía pública común a dos o más arterias que concurren a una intersección, incluyendo las sendas peatonales.

Calzada: Sector delimitado de la vía pública destinado a la circulación de vehículos.

Calle: En general, aceras mas calzadas; parte de la vía pública comprendida entre líneas oficiales de propiedades frentistas o espacios públicos. En particular, arteria cuya calzada tiene un ancho comprendido entre cinco (5) y trece (13) metros.

Calle de convivencia: Calle o tramo de la misma destinada preferentemente a la circulación peatonal, donde se admite la circulación restringida de vehículos. (incorporada por Ley N° 4026).

25/Glosario extraído en su mayor parte de la Ley 2148 - Ley de tránsito de la ciudad de Buenos Aires.

Camión: Vehículo automotor destinado a transporte de carga de más de tres mil quinientos (3.500) kilogramos de peso total.

Carril: Banda longitudinal demarcada en la calzada para un mejor ordenamiento de la circulación, destinada generalmente al tránsito de una sola fila de vehículos cuyo ancho mínimo es de tres (3) metros.

Chaleco reflectante: Prenda de vestir sin mangas, confeccionada con materiales reflectantes que permite visualizar a la persona que lo porta en condiciones de baja visibilidad (agregada por Ley N° 3270).

Ciclomotor: Automotor de dos ruedas con hasta cincuenta (50) centímetros cúbicos de cilindrada o hasta mil (1000) Watts de potencia y con capacidad para desarrollar no más de cincuenta (50) kilómetros por hora de velocidad.

Ciclorodado: Vehículo no motorizado de dos o más ruedas, impulsado por mecanismos con el esfuerzo de quien o quienes lo utilizan.

Ciclovía: Sector de la calzada señalizado especialmente con una separación que permita la circulación exclusiva de ciclorodados.

Circulación: Desplazamiento y tránsito de peatones y vehículos.

Colectivo: Ómnibus para el transporte urbano de pasajeros del servicio público con un máximo de 30 (treinta) asientos, excluido el del conductor.

Conductor: Persona a cargo del manejo directo de un vehículo durante su circulación en la vía pública.

Convivencia: Cohabitar con otro u otros en el mismo lugar, o compartir el mismo espacio.

Cordón: Elevación construida al borde de la calzada que la separa de las aceras, isletas o plazoletas y forma parte de estas.

Detención: Permanencia sin movimiento de un vehículo junto a la acera por un tiempo estrictamente necesario para casos de control de tránsito realizado por autoridad competente, ascenso o descenso de pasajeros, o para carga y descarga. No se considera detención a la permanencia sin movimiento en un sector de la vía pública de un vehículo por circunstancias de la circulación o por causas de fuerza mayor.

Encrucijada: Bocacalle.

Estacionamiento: Permanencia sin movimiento de un vehículo en la vía pública con o sin su conductor por más tiempo del necesario para ser considerada como detención.

Guiñada: Indicación rápida que realiza un conductor encendiendo y apagando la luz alta como señal de advertencia.

Incidente de tránsito o incidente vial: Hecho en el cual se produce daño a personas o cosas, en ocasión de la circulación en la vía pública (incorporado por Ley N° 3072).

Isleta: a) Plazoleta seca que canaliza corrientes circulatorias. b) Zona de la calzada demarcada con líneas paralelas amarillas de trazo continuo en diagonal o en V, con delimitación perimetral, que canaliza corrientes circulatorias.

Mano: Sentido de circulación que deben conservar los vehículos que transitan por una arteria.

Motocicleta: Vehículo de dos (2) ruedas con motor a tracción propia de más de cincuenta (50) centímetros cúbicos de cilindrada o más de mil (1000) Watts de potencia y que puede desarrollar velocidades superiores a cincuenta (50) kilómetros por hora. (modificada por Ley N° 3490).

Motovehículo: Vehículo motorizado no carrozado. Incluye a ciclomotores, triciclos y cuatriciclos motorizados, motocicletas y motofurgones.

Movilidad: Conjunto de desplazamientos, de personas y mercancías, que se producen en un entorno físico.

Norma: Principio que se impone o se adopta para dirigir la conducta o la correcta realización de una acción o el correcto desarrollo de una actividad.

Parada: Indicador vertical para el ascenso y descenso de pasajeros de un servicio de transporte.

Pasaje: Arteria cuya calzada tiene un ancho máximo inferior a cinco (5) metros.

Pasajero: Persona que es trasladada en algún vehículo.

Paso a nivel: Cruce al mismo nivel de una arteria con las vías del ferrocarril.

Paso a desnivel: Cruce a distinto nivel de una arteria con las vías del ferrocarril.

Patrullero: Automóvil para uso policial, con sirena y colores identificatorios.

Peatón: Persona que circulando o detenida en la vía pública, prescinde del uso de un vehículo.

Puente: Construcción vial destinada a permitir el paso de personas o vehículos por sobre el nivel de lo atravesado.

Reductor de velocidad: Dispositivo consistente en una sobreelevación transversal de la calzada, con dimensiones normalizadas y acompañado de señalización vertical y horizontal de prevención, cuyo fin es obligar a una reducción de la velocidad vehicular en ciertos cruces o tramos de arterias considerados peligrosos.

Refugio: Lugar cubierto destinado a espera de usuarios de transporte de pasajeros o, en general, para resguardo de peatones. (modificada por Ley N° 4221).

Rotonda: Emplazamiento vial circular para la distribución del tránsito, ubicada en la encrucijada de dos o más arterias y que permite la circulación giratoria.

Sector de parada: Área delimitada en la calzada, adyacente a la parada del servicio de transporte de pasajeros correspondiente.

Semáforo: Dispositivo luminoso mediante el cual se regula la circulación de vehículos y peatones.

Senda de seguridad: Espacio establecido en la vía pública para uso o no de los peatones, y que se halla protegido y demarcado por signos claramente visibles para la detención de los automotores.

Senda peatonal: Sector de la calzada destinado al cruce peatonal. Si no está demarcada, coincide con la prolongación longitudinal de la acera sobre la calzada, excepto en los bolsones vehiculares.

Señal de tránsito: Dispositivo o demarcación normalizada instalada por orden de autoridad competente con el propósito de regular, advertir, informar o encauzar el tránsito.

Vehículo: Medio por el cual toda persona o cosa puede ser transportada por la vía pública.

Vía pública: Acera, autopista, semiautopista, callejón, pasaje, calle, avenida, senda, plaza, parque o espacio de cualquier naturaleza afectado al dominio público o a las áreas así declaradas por la autoridad.

Bibliografía

- Educación para la movilidad Sustentable, Ministerio de Educación, Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, 2014. https://www.buenosaires.gov.ar/sites/gcaba/files/educacion_para_la_movilidad_sustentable_0.pdf, recuperado en línea, 26/11/2021.
- Tecnología en los cruces, en línea 29/11/2021, <https://www.buenosaires.gov.ar/noticias/ya-estan-funcionando-los-primeros-semaforos-para-peatones-inteligentes-de-la-ciudad>
- Ley 2652- Creación del cuerpo de Agentes de Tránsito- en línea 23/09/2022, https://digesto.buenosaires.gov.ar/documento/download/Ley%20Ciudad-2652_7e10297837ed94851fe4831d42d9ceaf80058b18.pdf
- Ley 2148 -Código de tránsito y Transporte Gobierno de la Ciudad. en línea 23/09/2022, https://digesto.buenosaires.gov.ar/documento/download/Ley%20Ciudad-2148_1efe79fdef7ef82603a8995a23e6dd4e0c88d1de.pdf
- Ley 4827 - Sobre exhibición de precios en garajes y playas de estacionamiento - Art. 15 inc.g. En línea 23/09/2022, <https://cagesra.org.ar/site/wp-content/uploads/2016/04/LEY-4827-con-mod-de-art-15-2018-1.pdf>
- Ley 2297 - Programa de educación vial en el sistema de educación formal de la ciudad autónoma de Buenos Aires, 2007. En línea 23/09/2022, http://www.ciudadyderechos.org.ar/transito/derechosbasicos_1.php?id=23&id2=130&id3=2040
- Ley 451 C.A.B.A. art 18 y 19, en línea 23/09/2022, https://www.buenosaires.gov.ar/sites/gcaba/files/ley_451_faltas.pdf
- Sube y baja, en línea 29/11/2021, <https://buenosaires.gov.ar/sube-y-baja>
- Senderos Escolares, en línea 29/11/2021, <https://www.buenosaires.gov.ar/noticias/senderos-escolares-instant-article>
- Manual del Ciclista, Gobierno de la Ciudad, 2021. En línea 29/11/2021, https://www.buenosaires.gov.ar/sites/gcaba/files/manual_ciclista_ene_2021.pdf
- Objetivos de Desarrollo Sostenible, ONU, en línea 16/12/2021, pagina oficial de las Naciones Unidas, <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/>
- Manual del conductor, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 2019. https://www.buenosaires.gov.ar/sites/gcaba/files/manual_del_conductor_2019.pdf-1.pdf
- ¿Qué hacer ante la ocurrencia de un siniestro vial?, Guía práctica, Secretaría de Transporte, C.A.B.A., en línea 12/01/2022, https://www.buenosaires.gov.ar/sites/gcaba/files/guia_practica_final_0.pdf

Documentos de consulta

- Informe Estadístico, Observatorio de Seguridad Vial Gobierno de la Ciudad, <https://www.buenosaires.gob.ar/movilidad/plan-de-seguridad-vial/informesestadisticosymapas> recuperado en línea 21/10/21.
- Investigaciones, estudios sobre la Mejora de la Seguridad Vial en el Gobierno de la Ciudad, <https://www.buenosaires.gob.ar/movilidad/plan-de-seguridad-vial/investigaciones> , recuperado en línea 26/11/2021.
- Herramientas para el cambio, ciudades para la gente, nota en línea, 26/11/2021 <https://www.buenosaires.gob.ar/movilidad/caminandoporlaciudad/ciudades-para-la-gente>
- Intervenciones Peatonales - Movilidad Saludable, Gobierno de la ciudad, en línea 26/11/2021, <https://www.buenosaires.gob.ar/movilidad/caminandoporlaciudad/ciudades-para-la-gente>
- Acuerdo de París, United Nation Climate Change, en línea 16/12/2021, <https://unfccc.int/es/process-and-meetings/the-paris-agreement/el-acuerdo-de-paris>
- Factores Asociados a la relación Alcohol conducción en jóvenes conductores,, Vol 14, No 1, pág 15-26, Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal Sistema de Información Científica, 2014, en línea 23/12/2021, <https://www.redalyc.org/pdf/839/83931686002.pdf>
- Página del Gobierno de la Ciudad de Informes estadísticos y mapas víctimas de siniestros viales. <https://www.buenosaires.gob.ar/movilidad/plan-de-seguridad-vial/informesestadisticosymapas>

Datos importantes

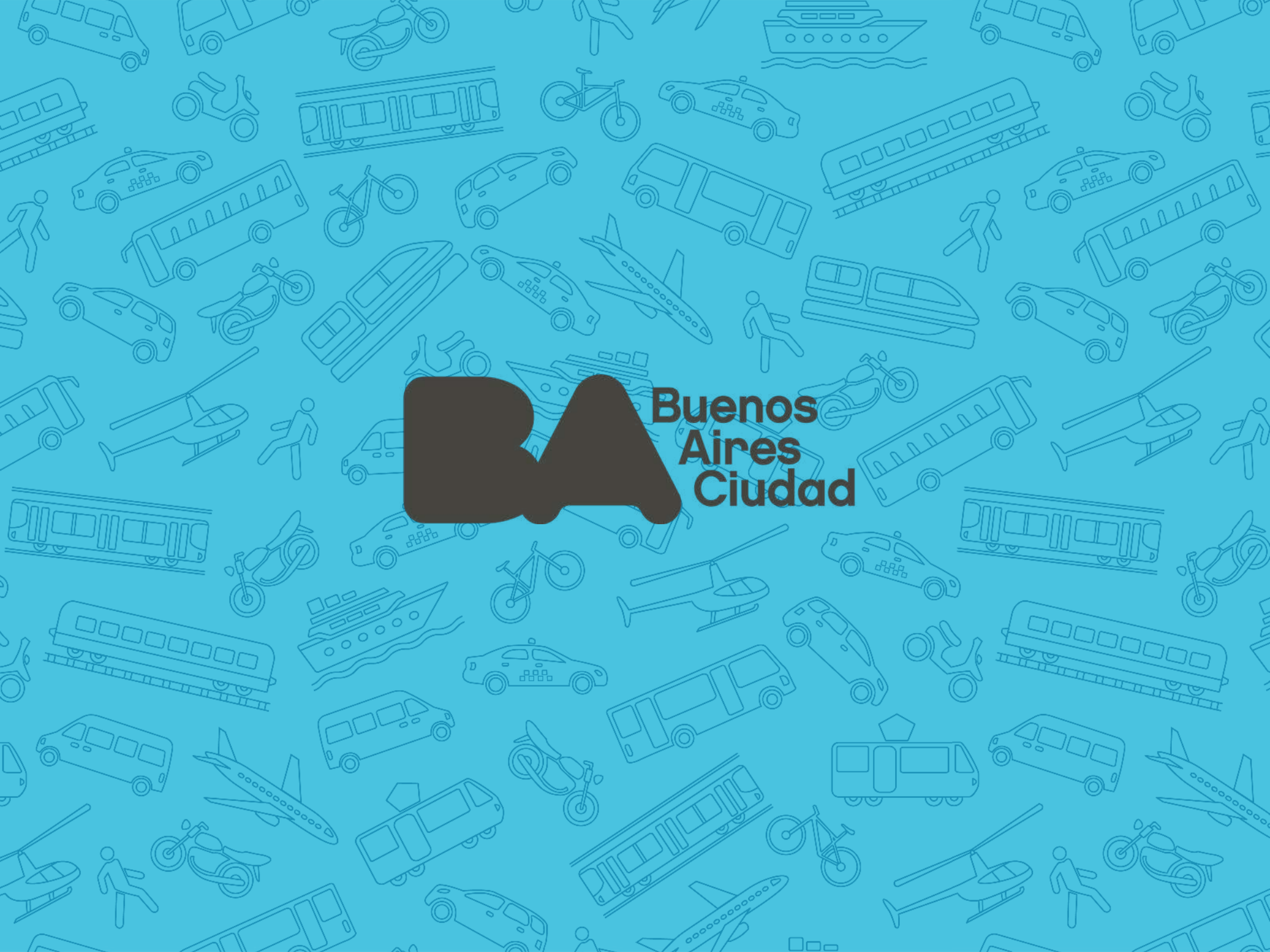
Propuestas del Área de Educación Vial Escolar

- Visita al Parque Vial.
- Charlas en formato virtual y presencial.
- Capacitaciones a Docentes.
- Armado de proyectos junto a las escuelas que lo soliciten.
- Material didáctico para que trabajen durante el año
- y muchas cosas más....



Si están interesados en estas propuestas escribinos y nos contactaremos con ustedes.

Mail: info.educacionvialescolar.gcba@gmail.com

The background is a light blue field filled with a repeating pattern of white line-art icons representing various modes of transport: buses, taxis, motorcycles, bicycles, airplanes, helicopters, boats, and pedestrians.

BA Buenos Aires Ciudad