



GUÍA DE EDUCACIÓN EN SEGURIDAD VIAL PARA PROFESORES Y TUTORES DE SECUNDARIA



**EL PERU
AVANZA**



PERÚ

Ministerio
de Educación



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

La *Guía de Educación en Seguridad Vial para profesores y tutores de secundaria* se desarrolló con la participación de los siguientes sectores:

ENRIQUE JAVIER CORNEJO RAMÍREZ

Ministro de Transportes y Comunicaciones

JOSÉ ANTONIO CHANG ESCOBEDO

Ministro de Educación

MARÍA TERESA RAMOS FLORES

Directora de Tutoría y Orientación Educativa

MÍRIAM PONCE VÉRTIZ

Directora Nacional de la Educación Básica Regular

ADRIÁN REVILLA VERGARA

Presidente del Consejo Nacional de Seguridad Vial

DIEGO VARGAS CARDOSO

Secretario Técnico del Consejo Nacional de Seguridad Vial

Elaboración

Rosmery Pratto Quintanilla

Andrés Eloy Flores Huerta

Colaboradores técnicos

Diego Vargas Cardoso

Mónica Díaz Cárdenas

Jaime Alayo Giraldo

Víctor Correa Tineo

Luis Sánchez Díaz

Carmen Ravello Bravo

Luis Sabaduche Murgueytio

Natalia Melgar Berrios

Segundo Mondragón Campuzano

Fernando Quiquia Rau

Sofía Rivera Córdova

Liriana Velasco Taipe

Edelmira Canchuca Ruiz

Primera edición: Setiembre 2008

Tiraje: 5,000 ejemplares

© 2008, Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Ministerio de Educación, Ministerio de Salud, Ministerio del Interior, Ministerio de Trabajo, SUNAT, INDECOPI, Un Representante Gobierno Regional, Municipalidad de Lima y Director General de Transporte Terrestre.

Hecho el Depósito Legal en la Biblioteca Nacional del Perú N° 2008-16002

Edición: Alessandra Canessa Uccelli

Diagramación: José A. Becerra Rivera

Fotografías: Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Municipalidad de La Punta - Callao

Ilustración: Ministerio de Educación, JB Grafic EIRL

Impresión: JB Grafic EIRL. Jr. Las Anemonas 772, Lima 36

CONTENIDO

Presentación	6
Objetivos de la guía	8
Objetivo general	8
Objetivos específicos	8

CAPÍTULO I

SEGURIDAD VIAL

9

Seguridad vial en el Perú	10
Dimensiones de la seguridad vial	10
Ciudadanía y seguridad vial	13
El Reglamento Nacional de Tránsito	14
Rol de las instituciones del Estado en la seguridad vial	15
1. Ministerio de Transportes y Comunicaciones	15
2. Ministerio del Interior	15
3. Ministerio de Educación	15
4. Ministerio de Trabajo	16
5. Ministerio de Salud	16
6. SUNAT	16
7. INDECOPI	16
8. Gobierno Regional	16
9. Municipalidad Provincial	16
10. Municipalidad Distrital	16
Consejo Nacional de Seguridad Vial (CNSV)	16
Consejo Nacional para la Integración de la Persona con Discapacidad (CONADIS) ..	17
Contaminación ambiental y seguridad vial	18
La contaminación del aire y sus efectos	18
El ruido ambiental como factor contaminante	21

CAPÍTULO II

EDUCACIÓN VIAL

23

Educación vial	24
Objetivos de la educación vial	24
Objetivos de la educación relacionados con la educación en seguridad vial	24
Importancia de la educación vial	25

Elementos de la circulación vial	30
Las personas	31
¿Quiénes son los peatones?	31
¿Quiénes son los pasajeros?	34
¿Quiénes son los ciclistas?	37
¿Quiénes son los conductores?	38
Los vehículos de transporte terrestre	40
Transporte motorizado	41
Transporte no motorizado	43
La vía pública	46
Vías según su uso	47
Vías según su ubicación	49
Factores causantes de accidentes	50
La fatiga	50
El sueño	51
El alcohol	51
Otras drogas	53
La Policía Nacional del Perú.	
Ente de control de los medios y medidas de seguridad vial	54
Reconociendo las instrucciones de la Policía Nacional del Perú asignada al Tránsito	55
Medios y medidas de seguridad	56
Cinturón de seguridad	56
Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT)	58
¿Qué cubre el SOAT?	60
¿Qué no cubre el SOAT?	60
Reglamento Nacional de Tránsito	61
Derecho de los peatones	61
Normas de circulación para peatones	61
Preferencias en las normas de circulación	64
Personas con discapacidad	64
Derechos de los peatones con discapacidad	64
Dispositivos de control de tránsito	66
Señales de tránsito	66
Señales verticales	67
Señales horizontales	70
Semáforo	72
Clasificación de los semáforos	72
Significado de las indicaciones del semáforo	73
Matriz organizadora de las señales de tránsito	74
Prohibiciones en la vía pública	100

Primeros auxilios en caso de accidentes de tránsito	102
Aspectos legales en la atención de emergencias	104

CAPÍTULO III

ROL DE LA ESCUELA EN LA EDUCACIÓN VIAL 105

Promoción de una cultura de educación vial desde la escuela	106
Orientaciones pedagógicas para la educación secundaria	107
Partir de los intereses y problemas de los y las estudiantes	107
Adecuación al desarrollo evolutivo	108
Adecuación al entorno sociocultural	109
Población rural diseminada	109
Población rural	109
Ciudades de mediana población	110
Grandes ciudades	111
Responder a las características y necesidades de las personas con discapacidad ..	113
Discapacidad intelectual	113
Discapacidad física	114
Discapacidad auditiva	114
Discapacidad visual	116
Propiciar la participación de los padres y madres de familia como colaboradores en el proceso de cambio	119

CAPÍTULO IV

ESTRATEGIAS DIDÁCTICAS PARA LA EDUCACIÓN VIAL DESDE LAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS 121

Estrategias didácticas para la educación vial	122
Estrategias didácticas para la educación vial desde la tutoría	136
GLOSARIO	151
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	157



PRESENTACIÓN



Estimado(a) docente:



La *Guía de Educación en Seguridad Vial para profesores y tutores de secundaria*, forma parte de la propuesta educativa del Consejo Nacional de Seguridad Vial (CNSV), que toma en cuenta uno de los objetivos específicos del Plan Nacional de Seguridad Vial 2007-2011 (aprobado mediante D.S. N° 013-2007/MTC) que contempla la “implementación del Programa Educativo de Seguridad Vial al interior del sistema educativo peruano”.

El Consejo Nacional de Seguridad Vial, ente rector encargado de promover y coordinar las acciones vinculadas a la seguridad y educación vial en el Perú, fue creado mediante el D.S. N° 010-96, modificado por los D.S. N° 024-2001-MTC, 027-2002-MTC y 023-2008-MTC.

En 1999, el Consejo Nacional de Seguridad Vial elaboró textos de educación en seguridad vial dirigidos a docentes de primaria y secundaria, y desarrolló una experiencia piloto en materia educativa en seis ciudades del país: Lima, Arequipa, Cusco, Iquitos, Ayacucho y Huaraz. En el proyecto, participaron aproximadamente 250 docentes y especialistas, cuyas experiencias y aportes han sido tomados en cuenta para la elaboración de este material.

Consideramos que los aspectos normativos son importantes para preservar el orden y garantizar los principios básicos de convivencia en una sociedad, pero no son suficientes, **es necesario desarrollar la educación vial** y que esta se inscriba en un marco global de educación y participación ciudadana.

Es por ello que esta guía tiene como objetivo principal brindar al docente una herramienta pedagógica que le permita orientar a los y las estudiantes hacia una **cultura de comportamiento vial saludable**, a través de actividades educativas.

Es preciso señalar que la seguridad vial solo será posible si se consideran estrategias de intervención como: legislación, ingeniería vial, programas educativos, atención de rescate y emergencia, políticas públicas locales, participación social, gestión local, descentralización e ingeniería, con rostro humano.

Desde la estrategia de programas educativos se inserta la **educación vial**, entendida como el proceso mediante el cual se promueve el conocimiento de las normas y señales que regulan la circulación de vehículos y personas, por calzadas (pistas) y aceras (veredas); así como la adquisición de valores, hábitos y actitudes, que permitan a los ciudadanos y ciudadanas dar una respuesta segura en las distintas situaciones de tránsito en las que nos vemos inmersos como personas (con o sin discapacidad).

La educación vial constituye un aspecto fundamental para promover los cambios deseados, puesto que considera que no basta con el conocimiento de las normas por parte de peatones, pasajeros y conductores; ni con la aprobación de exámenes de manejo, la existencia de adecuada infraestructura vial o el control estricto de las autoridades. También toma en cuenta la existencia de aspectos de orden cultural y educativo que impiden el desarrollo de conductas apropiadas en el uso de las vías y de los medios de transporte. Por ello es necesario promover la cultura de educación vial en las instituciones educativas en el ámbito

nacional. Busquemos, entonces, desarrollar capacidades y actitudes en nuestros estudiantes que les permitan establecer relaciones de participación comunitaria, con las que ellos puedan sentar las bases para ser ciudadanos y ciudadanas conocedores de sus derechos y de sus deberes. Estas capacidades y actitudes les permitirán desplazarse con seguridad, como usuario de las vías, valorando su vida y la de los demás. Asimismo, es necesario reforzar y promover la autonomía de estudiantes con necesidades especiales asociadas a discapacidad.

Esta educación debe promover en los y las estudiantes los valores de respeto por sí mismos y los demás, por las normas de convivencia democrática y el desarrollo de actitudes conducentes a la defensa de los derechos propios y ajenos. Para que los niños, niñas y adolescentes, sujetos del aprendizaje, hagan suyos estos valores y principios, y descubran el sentido esencial que tiene el cumplimiento de las normas.

La *Guía de Educación en Seguridad Vial para profesores y tutores de secundaria* ofrece una gama de posibilidades para tratar temas referidos a la educación vial en la escuela o institución educativa, desde el desarrollo curricular y la tutoría y orientación educativa. Además de presentar algunas sugerencias para el trabajo con estudiantes con necesidades especiales asociadas a discapacidad.

Esta guía no es un recetario que debe aplicar al pie de la letra. Por el contrario, deseamos que la creatividad y las posibilidades permitan que los contenidos y actividades propuestos respondan de la mejor manera a las características, necesidades e intereses de sus estudiantes, **puntualizando en aquellos con necesidades educativas especiales (NEE)**, así como al contexto sociocultural y al medio ambiente, urbano o rural, en el que desarrolla sus actividades.

Aspiramos a que este material le sea de utilidad para el desarrollo de sus labores.

Consejo Nacional de Seguridad Vial



OBJETIVOS DE LA GUÍA

OBJETIVO GENERAL

Brindar a los docentes y tutores de secundaria, de ambos géneros, una herramienta pedagógica que les permita orientar a todos los y las estudiantes según sus necesidades específicas, hacia una cultura de comportamiento vial saludable, a través de actividades educativas que promuevan la adquisición de conocimientos, el desarrollo de actitudes adecuadas, el fomento de la autonomía y seguridad personal en relación con la seguridad vial.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Implementar actividades de aprendizaje en las aulas, u otros espacios de la institución educativa para la prevención de accidentes de tránsito.
- Fomentar la autonomía y la seguridad personal en las y los estudiantes a través de actividades educativas, poniendo especial cuidado en quienes presenten necesidades educativas especiales asociadas a discapacidad.
- Promover la gestión organizada de todos los miembros de la comunidad educativa para intervenir de manera directa y proactiva en el desarrollo de la seguridad vial.
- Desarrollar actitudes positivas en cada uno de los miembros de la comunidad educativa, que les permitan desenvolverse y conducirse adecuadamente en la vía pública, como ciudadanos y ciudadanas responsables, conocedores de sus derechos.



Poder reconocer las señales de tránsito es fundamental para la propia seguridad y la de los demás.

CAPÍTULO I

SEGURIDAD VIAL

Comprender la importancia y trascendencia de la seguridad vial requiere conocer los antecedentes de esta problemática, que no solo afecta a nuestro país, sino también al contexto mundial.

Es importante entender que la **seguridad vial es una responsabilidad compartida**. Por lo tanto, concierne a los ciudadanos y ciudadanas, así como a las instituciones locales, regionales y nacionales, asumir responsabilidades para la implementación de políticas, estrategias, procedimientos y acciones, que generen alternativas de solución, necesarias e inmediatas; y se fortalezcan los hábitos y las actitudes de las personas en interacción con su entorno.





SEGURIDAD VIAL EN EL PERÚ

El diagnóstico presentado por el Consejo Nacional de Seguridad Vial refiere que los accidentes de tránsito constituyen un importante problema de salud pública, cuya prevención eficaz y sostenible exige esfuerzos concertados.

Se estima que cada año en el mundo mueren 1.2 millones de personas y 50 millones resultan heridas a consecuencia de diferentes tipos de accidentes de tránsito, con un costo económico aproximado de 518 mil millones de dólares anuales, lo que representa para cada país un promedio del 1.5% del producto bruto interno (PBI). Las proyecciones indican que estas cifras aumentarán en torno al 65% en los próximos 20 años, de no existir un renovado compromiso con la prevención.

En nuestro país, como consecuencia del proceso de industrialización y la migración del campo a la ciudad, las zonas urbanas experimentaron un crecimiento acelerado y altamente desordenado en las últimas décadas. Dada la creciente necesidad de trasladarse aparecieron, y luego proliferaron, en nuestro sistema de transporte urbano, y especialmente en el interurbano, los vehículos conocidos como "combis" y "coaster", del mismo modo que los vehículos ligeros (ticos) y mototaxis, que brindan servicios de taxi, incursionando en el sistema de transporte local.

En este contexto, el transporte público, urbano e interurbano, es percibido como uno de los principales problemas existentes, que diariamente agravan la seguridad vial de todas las localidades del país. Aunado a ello, surgieron nuevas distorsiones sociales, como la informalidad en el transporte, la contaminación ambiental, la antigüedad del parque automotor, la sobreoferta de transporte público, el rápido deterioro de las vías de circulación, el caos vial, por mencionar algunos que repercuten en la calidad de vida de la población.

Los actuales índices de accidentalidad en el Perú constituyen una razón suficiente para dar inicio al proceso de restauración de la seguridad vial nacional.

El problema de los accidentes de tránsito es complejo y, por lo general, se pueden aplicar varias soluciones a un mismo problema. Sin embargo, es importante reconocer que la mayoría de estos accidentes no son atribuibles a una sola causa, sino que son el resultado de la relación entre los componentes que conforman el sistema de seguridad vial.



DIMENSIONES DE LA SEGURIDAD VIAL

En relación a la definición de **seguridad vial**, a través del tiempo, se han utilizado diversos enfoques que carecen de visión integradora, lo que ha dificultado la unificación de esfuerzos multisectoriales destinados a la reducción de accidentes de tránsito.

En esta guía se comparte la definición que asume el Ministerio de Salud, porque se orienta al desarrollo de un sistema que tiene en cuenta la protección de las personas y de su entorno inmediato.



La seguridad vial es un proceso integral donde se articulan y ejecutan políticas, estrategias, normas, procedimientos y actividades, que tiene por finalidad proteger a los usuarios del sistema de tránsito y su medio ambiente, en el marco del respeto a sus derechos fundamentales¹.

A partir de esta definición, la **seguridad vial** es una responsabilidad compartida que debe contar con la participación activa de organismos, tanto estatales como de la sociedad civil, para desarrollar estrategias con el fin de intervenir de manera eficiente en: implementación de mejoras en la normatividad y su aplicación en el sistema de tránsito, medidas de ingeniería de vías, programas educativos dirigidos a los usuarios, campañas, formación y acreditación de postulantes a conductores, sistemas de atención de rescate y emergencia.

Asimismo, la seguridad vial contempla los procesos de implementación de políticas públicas locales, a través de la participación social, la gestión local en seguridad vial, la descentralización e ingeniería, entre otros. De manera que es necesario describir cada uno de los componentes de la seguridad vial para identificar y proponer estrategias que implican la participación multisectorial. A continuación, mencionamos las más pertinentes a desarrollar desde cada sector:

- 
Programas educativos en seguridad vial al interior del sistema educativo nacional orientados al desarrollo de contenidos relacionados con la seguridad vial, para promover la formación de niños, niñas y adolescentes (abarcando a quienes presentan necesidades educativas especiales) en conocimientos, hábitos y actitudes que apuntan a la formación de la conciencia ciudadana, autónoma y responsable.
- 
Normatividad y aplicación en el sistema de tránsito, que establece los lineamientos generales para organizar y reglamentar el transporte y tránsito terrestre a escala nacional.
- 
Infraestructura e ingeniería vial, diseño, planificación e implementación de proyectos viales y su mantenimiento (aceras, rampas, puentes peatonales, pasos peatonales, ciclovías, carreteras, etc.). Su gestión ante las autoridades competentes (gobiernos regionales, municipios provinciales y distritales) debe responder a las necesidades de los usuarios del sistema de tránsito, y su relación con los espacios por donde se movilizan, considerando el tránsito vial de niños y niñas, adultos mayores y personas con discapacidad.
- 
Campañas de formación y acreditación de postulantes a conductores, cuya implementación considera la participación de instituciones públicas, como los gobiernos regionales, para desarrollar acciones certificadas de formación y acreditación de postulantes a conductores.
- 
Sistema de rescate y emergencia, para garantizar la asistencia inmediata al lugar exacto de la emergencia, en el menor tiempo posible. Labor que es delegada al Ministerio de Salud que, como miembro del Consejo Nacional de Seguridad Vial, debe elaborar e implementar un plan de emergencia de rescate de heridos, que considere la notificación de siniestros viales, elaboración de un censo nacional de ambulancias dedicadas a la atención de víctimas, entre otros.

¹ Ministerio de Salud "Políticas Municipales para la Promoción de la Seguridad Vial". Cuadernos de Promoción de la Salud N° 18. Lima, 2005.

- 
Producción de políticas públicas locales, referidas a las especificidades geográficas, poblacionales, climáticas, culturales, recursos locales en la formulación y gestión de políticas, que garanticen la efectividad de las intervenciones y comportamientos de los usuarios de una localidad determinada.
- 
Participación social, para la incorporación de los municipios, la sociedad civil y la empresa privada, como protagonistas en la implementación de políticas públicas de seguridad vial.
- 
Procesos de gestión local de la seguridad vial, implementación del sistema de tránsito regional y local, metodologías diagnósticas y participativas, desde la formulación, ejecución, seguimiento, control y evaluación de planes y proyectos destinados a solucionar los problemas y necesidades de seguridad vial, según el contexto inmediato donde se manifiesten.
- 
Descentralización e ingeniería en materia de seguridad vial, que el carácter dinámico de su problemática, requiere tanto de procesos de toma de decisiones, descentralizados y desconcentrados, como de la asignación de los recursos respectivos.

DIMENSIONES DE LA SEGURIDAD VIAL





Ser ciudadanos implica tener un conjunto de derechos y responsabilidades, u obligaciones. Ciudadanos y ciudadanas forman parte de la sociedad peruana sujetos a la Constitución, las leyes y los reglamentos.

No existen derechos absolutos, todos los derechos tienen límites, se encuentran delimitados por los derechos de las otras personas. Entonces, el límite a los derechos individuales es el respeto por los derechos de las otras personas. La justicia es el principal agente encargado de que esos derechos se respeten.

En el ámbito del tránsito y el transporte también existen derechos y obligaciones precisas. Estos derechos y obligaciones se encuentran inscritos principalmente en el Reglamento Nacional de Tránsito.



El ejercicio de nuestra ciudadanía esta en cumplir con nuestros deberes y exigir nuestros derechos.



Los derechos de uno terminan donde empieza los derechos de los demás.

EL REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO

El Reglamento Nacional de Tránsito sirve para normar la convivencia de conductores, pasajeros y peatones; es decir, de todas las personas, niños, niñas, jóvenes, adultos, adultos mayores, tanto en pleno uso de sus capacidades como discapacitados, que cotidianamente hacen uso de las vías. De esta manera, la ciudadanía es una identidad que se va construyendo desde que el niño o la niña nacen. La familia, la escuela, la comunidad, y en las últimas décadas, los medios de comunicación, son agentes importantes en la formación de ciudadanos y ciudadanas.

Es clave reconocer que la ciudadanía se ejerce en diferentes situaciones de la vida social; por ejemplo, en el periodo de elecciones municipales, regionales o nacionales; cuando se compra o vende algo. De igual manera, en el campo del tránsito y el transporte, las personas ejercen su ciudadanía cuando conocen, respetan y cumplen el Reglamento Nacional de Tránsito. El cumplimiento de esta norma constituye la obligación que tenemos como ciudadanos para contribuir a la seguridad vial (propia y de los demás) y al bien común.

Las actividades que se plantean más adelante en la guía tienen como finalidad establecer la vinculación entre ciudadanía y seguridad vial.





ROL DE LAS INSTITUCIONES DEL ESTADO EN LA SEGURIDAD VIAL

Es sumamente importante identificar y precisar el rol que corresponde a las instituciones del Estado, la coordinación entre ellas, su grado de descentralización y sus funciones, así como las responsabilidades que les competen con respecto a la seguridad vial. El Estado es quien debe articular estas estrategias para implementar las políticas necesarias en búsqueda del bienestar de la población.

En este ámbito, es necesario convocar a todas las instituciones del Estado para garantizar el desarrollo de la seguridad vial, teniendo como uno de sus objetivos la identificación de los accidentes de tránsito como un problema de salud pública que requiere atención multi-sectorial y participación de la colectividad.

Referimos a continuación las instituciones que participan en la problemática de manera permanente, con la finalidad de establecer la mejor comprensión de la institucionalidad de la seguridad vial.

1. MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

Es el que planifica, formula, dirige, coordina y evalúa la política de transportes en armonía con la política general del gobierno y los planes de desarrollo del país, razón por la cual es el encargado de regular los aspectos relacionados con el transporte urbano e interurbano, tanto en la infraestructura como en los demás componentes que intervienen en la atención de la demanda de este servicio.

2. MINISTERIO DEL INTERIOR

Su participación corresponde al control del tránsito y la seguridad vial. Además, interviene como autoridad para controlar el cumplimiento de las normas legales y disposiciones emitidas por las instituciones relacionadas con el transporte urbano.

El Ministerio del Interior actúa a través de la Policía Nacional del Perú:

- La Jefatura de la Policía de Tránsito, órgano encargado de planear, organizar, dirigir, controlar y ejecutar las actividades referidas al libre tránsito de vehículos, pasajeros y carga, control de tránsito y seguridad en vías urbanas, así como de la administración de los depósitos oficiales de vehículos.
- Ejerce funciones de control, dirigiendo y vigilando el normal desarrollo de tránsito en las vías públicas, la denuncia ante las autoridades correspondientes, sobre las infracciones de tránsito y los accidentes de tránsito.
- La Dirección de Investigación de Accidentes de Tránsito investiga las causas de los incidentes en las vías de circulación.
- La Dirección de la Policía de Carreteras se encarga de planear, organizar, dirigir, controlar y ejecutar actividades referidas al libre tránsito y la seguridad vial en las carreteras.
- La Policía Ecológica controla la emisión de contaminantes del transporte y aplica las sanciones correspondientes.

3. MINISTERIO DE EDUCACIÓN

Formula la política nacional en materia de educación, cultura, deporte y recreación. Desarrolla estrategias pedagógicas, normas y orientaciones de alcance nacional para los niveles de educación inicial, primaria y secundaria.

Esto significa que incorpora contenidos que permiten el conocimiento de las normas de tránsito, la prevención de accidentes y el correcto uso de la vía.

4. MINISTERIO DE TRABAJO

Fiscaliza el cumplimiento de las normas laborales en las empresas de transporte interprovincial.

5. MINISTERIO DE SALUD

Su participación corresponde en garantizar la asistencia médica inmediata en el lugar de los hechos y centros de salud de las personas que hayan sufrido accidentes de tránsito.

6. SUNAT

Verifica el cumplimiento de las obligaciones tributarias por las empresas de transporte terrestre interprovincial.

7. INDECOPI

Garantiza la defensa de los derechos del consumidor como usuario del servicio de transportes.

8. GOBIERNO REGIONAL

Los gobiernos regionales son los encargados de disponer los recursos necesarios para la implementación y funcionamiento de sus respectivos Consejos Regionales de Seguridad Vial, así como para la ejecución de los planes, programas, campañas y demás actividades de seguridad vial en su jurisdicción.

9. MUNICIPALIDAD PROVINCIAL

Ejerce funciones en su jurisdicción a través de la emisión de normas y disposiciones complementarias necesarias para implementar el Reglamento Nacional de Tránsito.

10. MUNICIPALIDAD DISTRITAL

Ejerce funciones de gestión y fiscalización en el ámbito de su jurisdicción, en concordancia con las disposiciones que emite la municipalidad provincial respectiva y las previstas en el Reglamento Nacional de Tránsito.

CONSEJO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL (CNSV)

Es el ente rector encargado de promover y coordinar las acciones vinculadas a la seguridad vial en el país.

La creación del Consejo (D.S. N° 010-96-MTC) es fruto de la recomendación del “Estudio integral sobre seguridad vial” del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, que expresa la necesidad de crear un ente que coordine las acciones que realizan las entidades, públicas y privadas, vinculadas a la seguridad vial, así como las medidas requeridas para el logro de los fines.

El CNSV está presidido por el titular del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, e integrado, además del ministerio mencionado, por el Ministerio del Interior, el Ministerio de Educación, el Ministerio de Salud, el Ministerio de Trabajo, el representante de la Asamblea Nacional de Gobiernos Regionales, el representante de la Municipalidad Metropolitana de

Lima, el representante de la SUNAT (Superintendencia Nacional de Administración Tributaria), el representante de INDECOPI (Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual) y el Director General de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Las acciones que realiza el Consejo Nacional de Seguridad Vial son:

-  Proponer planes, metas y objetivos en seguridad vial, formulando políticas de prevención de accidentes, y coordinar la ejecución de planes de acción a corto, mediano y largo plazo.
-  Diseñar, impulsar y evaluar la realización de acciones para la seguridad vial.
-  Promover y organizar eventos y campañas que refuercen la seguridad vial.
-  Evaluar y proponer normas legales y reglamentarias que lleven al mejoramiento de la seguridad vial, así como el cumplimiento de las mismas.
-  Promover la participación y colaboración de entidades de la actividad pública y privada nacionales y extranjeras en los programas de seguridad vial.
-  Promover y desarrollar la investigación sobre accidentes de tránsito.
-  Promover y coordinar la mejora de los sistemas de atención de heridos a consecuencia de las colisiones viales.
-  Coordinar el trabajo de las organizaciones que participan en acciones de seguridad vial.
-  Impulsar la implementación de programas de educación, sensibilización y otros que contribuyan a la formación de una cultura vial.

CONSEJO NACIONAL PARA LA INTEGRACIÓN DE LA PERSONA CON DISCAPACIDAD (CONADIS)

EL CONADIS se creó mediante la Ley General de la Persona con Discapacidad N° 27050, que establece el marco jurídico de protección, atención de salud, trabajo, educación, rehabilitación, seguridad social y prevención, orientado a que las personas con discapacidad alcancen su desarrollo e integración social, económica y cultural. El Consejo Nacional para la Integración de la Persona con Discapacidad juega un papel determinante en el logro de la finalidad y la aplicación de la Ley N° 27050, ya que constituye el ente rector en el ámbito nacional en cuanto a política, normatividad y promoción de acciones afirmativas en beneficio de las personas con discapacidad.

Este Consejo tiene como función la supervisión y vigilancia del cumplimiento de la Ley General de la Persona con Discapacidad, su reglamento y normas conexas en la materia; así como en la realización de estudios y proyectos que permitan alternativas de integración y desarrollo de la población con discapacidad.

El CONADIS está presidido por el titular del Ministerio de la Mujer y Desarrollo Social (MIMDES) junto con los representantes de los ministerios de: Transportes y Comunicaciones, Educación, Trabajo, Salud, Interior; así como representantes de: gobiernos regionales y las municipalidades distritales.

Recomienda a las diferentes entidades de los sectores público y privado la ejecución de acciones en materia de atención, sistemas previsionales e integración social de las personas con discapacidad. Estos sectores representan al CONADIS en cuanto a la vigilancia del cumplimiento de la Ley N° 27050. Por ejemplo, en su artículo 45º, en relación con la seguridad vial, menciona la reservación de asientos preferenciales en los vehículos de transporte público, estableciendo las coordinaciones respectivas con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones junto con las municipalidades.



CONTAMINACIÓN AMBIENTAL Y SEGURIDAD VIAL

La contaminación del aire es un fenómeno que, paulatinamente y con mayor intensidad, está afectando a los habitantes de las principales ciudades del mundo, en especial a los grupos vulnerables como niños, enfermos, mujeres gestantes y adultos mayores.

Investigaciones conducidas en América del Norte y Europa demuestran la relación que existe entre la contaminación del aire y un amplio espectro de efectos negativos sobre la salud de las personas; desde ojos irritados, hasta la muerte.

En efecto, las evidencias apuntan a relacionar la contaminación del aire con enfermedades cardiovasculares, cáncer de pulmón y traquea, rinitis alérgica y asma, como también infecciones respiratorias agudas.

El Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) señala que la contaminación del aire afecta la salud de más de 80 millones de personas en América Latina y el Caribe.

La contaminación provoca anualmente alrededor de 2.3 millones de casos de insuficiencia respiratoria crónica en niños, 100 mil casos de bronquios en adultos, 60 millones de días de trabajo perdidos, y un número no calculado de inasistencias a las instituciones educativas.

LA CONTAMINACIÓN DEL AIRE Y SUS EFECTOS

Un efecto de la contaminación del aire, generalmente inadvertido, es el número aún no calculado de inasistencia a las instituciones educativas debido casos de asma, rinitis alérgica e infecciones respiratorias agudas.

En nuestro país se experimenta un aumento acelerado y significativo de algunos factores que impactan negativamente en la calidad del aire, especialmente en las grandes ciudades.

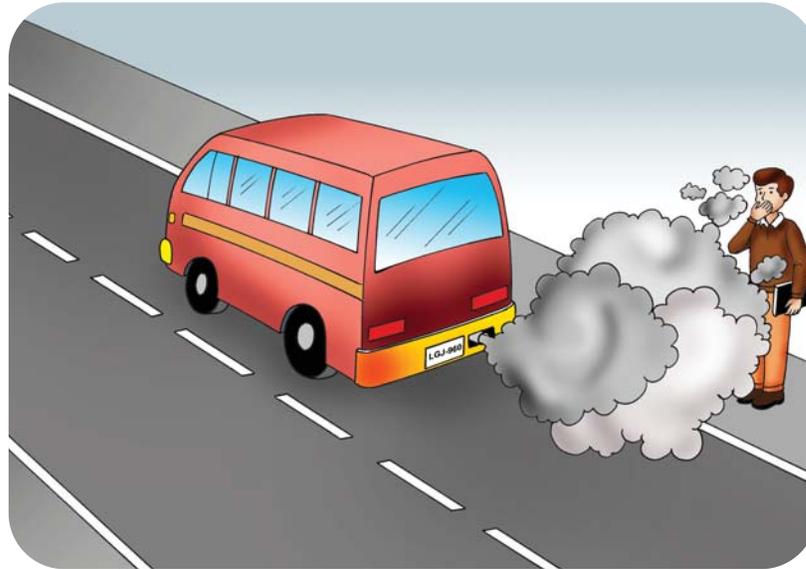
El aumento y envejecimiento del parque automotor, el desorden del transporte público, el consumo de combustibles contaminantes de mala calidad, entre otros, contribuyen a degradar la calidad del aire, causando serias consecuencias en la vida, la salud y la propiedad de los habitantes.

Los problemas de calidad del aire están relacionados con diferentes factores, no solo geofísicos (ciclos estacionales de energía y radiaciones en superficie terrestre) y meteorológicos (dirección de viento, temperatura ambiental, humedad, etc.), sino también

con factores de carácter socioeconómico, que con el desarrollo de la industria y el crecimiento de la población, a lo largo de los años, han sido determinantes en el estado actual de la calidad del aire.

La población, el desarrollo industrial y la dependencia de los motores de combustión interna explican el incremento sostenido de las emisiones gaseosas y material particulado.

La rápida industrialización y el mayor número de vehículos en circulación, principalmente automóviles y autobuses viejos, que utilizan combustible diesel de baja calidad, han aumentado la quema de combustibles fósiles para satisfacer las demandas de energía.



La contaminación ambiental afecta la salud de las personas.

Contaminantes más importantes derivados de los combustibles fósiles que se emiten a la atmósfera:

- Material particulado (PM)
- Dióxido de azufre (SO₂)
- Óxidos de nitrógeno (NO_x)
- Monóxido de carbono (CO)
- Compuestos orgánicos volátiles (COV)
- Plomo (Pb)
- Dióxido de carbono (CO₂)

1. Material particulado (PM)

De acuerdo con los estudios de la Organización Mundial de la Salud (OMS), es el principal problema generado por el aumento del parque automotor. Consiste en sustancias sólidas o líquidas suspendidas en la atmósfera que afectan la salud al acumularse en los pulmones y contribuir a disminuir la función pulmonar, incrementar el asma y dañar el tejido pulmonar.

2. Dióxido de azufre (SO₂)

Gas denso más pesado que el aire y muy soluble en agua, que es el principal contaminante derivado del azufre en los combustibles. Perjudica el funcionamiento del sistema respiratorio. Puede proceder de centrales térmicas o refinerías de petróleo.

3. Óxido de nitrógeno (NOx)

Presenta carácter corrosivo, oxidante y actúa como catalizador en la formación de nieblas (conocidas con el término inglés *smog*) al reaccionar con hidrocarburos en presencia de la radiación solar. Puede ocasionar irritación ocular y bronquitis, principalmente en niños.

4. Monóxido de carbono (CO)

Es el principal agente contaminante producido por mala combustión, alrededor del 70% proviene de fuentes móviles, pues prácticamente todo el monóxido emana por la combustión incompleta de los vehículos a motor. Si llega a ser inhalado en altas concentraciones sustituye al oxígeno en la sangre y llega a producir la muerte.

5. Compuestos orgánicos volátiles (COV)

Se desprenden en el transporte de combustible y el uso de disolventes.

6. Plomo (Pb)

En los motores de los autos, al quemarse la gasolina con plomo, se producen sales de plomo (cloruros, bromuros, óxidos), que se emiten al ambiente a través de los tubos de escape e ingresan al cuerpo de las personas mediante la respiración.

El plomo genera efectos en la salud, especialmente en la población infantil, debido a que esta se encuentra más expuesta. Se ha comprobado que la exposición a esta sustancia puede provocar a mediano plazo alteraciones en el neurodesarrollo, problemas de aprendizaje, anemia, alteraciones en el metabolismo de la vitamina D².

7. Dióxido de carbono (CO₂)

Gas que se produce en la respiración de vegetales y animales, y sobre todo en la combustión de productos fósiles (petróleo y carbón). Es el principal responsable del efecto invernadero.



El monóxido de carbono es el principal agente contaminante producido por la mala combustión.

² El siglo del torreón. Art. “Los niños, más vulnerables al plomo”

EL RUIDO AMBIENTAL COMO FACTOR CONTAMINANTE

En el Perú, el ruido es un motivo de irritación y perturbaciones físicas y químicas, pudiendo afectar la salud y bienestar de las personas.

El ruido se define como la emisión de energía por un fenómeno vibratorio, que es detectado por el oído de las personas y puede provocar sensación de molestia o de dolor.

Un sonido agradable para una persona (como la música a alto volumen) puede resultar molesto para otras. Medir el ruido es una forma de eliminar esa subjetividad. Esto se realiza utilizando un sonómetro, que traduce el nivel del ruido en decibelios (dB).

Para tener una idea, si se mide el ruido en el transcurso de un día tranquilo de campo, el sonómetro da una lectura en torno a los 30 dB; en un día de trabajo en una oficina, de unos 60 a 65 dB; la lavadora o el televisor emiten de 60 a 80 dB, un avión a reacción entre 120 y 150 dB, por encima de los 95 a 100 dB de una discoteca.

Además de las molestias ocasionadas por los ruidos que interfieren con actividades como descansar, dormir, leer o estudiar, la exposición a niveles elevados de ruido durante largos periodos origina una pérdida de audición que puede llegar a ser irreversible, convirtiéndose en sordera. Los efectos del ruido están condicionados por la frecuencia e intensidad del sonido, el tiempo de exposición y la edad de los receptores. Exposiciones prolongadas de ruido a partir de 85 dB provocan sordera profesional.

El ruido provoca dolores de cabeza, alteración del sueño, irritabilidad y estrés, como también disminución del rendimiento académico y laboral, de la concentración y de la capacidad de aprendizaje, que pueden favorecer accidentes laborales y el fracaso escolar.

La Organización Mundial de la Salud (OMS) recomienda que no se sobrepasen los 65 dB en los exteriores de los hogares, instituciones estatales o privadas. Los vehículos automotores (automóviles, ómnibuses, camiones, mototaxis, motocicletas), aviones, obras de construcción, fábricas, música, etc., son las principales fuentes de ruido, destacando el parque automotor.

Dada la diversidad de procedencia de los ruidos, el problema solo puede ser abordado mediante el control de las emisiones: exigiendo menor nivel de ruido de los vehículos automotores, como recomienda la OMS, y educando a la población sobre sus efectos perjudiciales.





Los vehículos en mal estado y los que emiten ruidos molestos contaminan el medio ambiente.

CAPÍTULO II



EDUCACIÓN VIAL

En el marco del Plan Nacional de Seguridad Vial 2007-2011, la educación vial se integra como un componente estratégico que busca impulsar una política nacional que contribuya a **la formación de una cultura de prevención y promoción de la seguridad vial**, y coadyuve a disminuir los accidentes de tránsito en todas las vías del territorio nacional.





La **educación vial** promueve el aprendizaje y cumplimiento de normas y reglamentos. Esta se vincula al desarrollo de la autoestima, al respeto por los otros y a los principios de convivencia social y democrática; así como al desarrollo y consolidación de una cultura ciudadana, que involucra el reconocimiento de derechos y deberes, y el respeto por las instituciones y autoridades.

En este marco se asume la **educación vial** como: el conocimiento por parte de los ciudadanos y ciudadanas de las normas y señales que regulan la circulación de vehículos y personas, por las calzadas (pistas) y aceras (veredas), así como la adquisición de valores, hábitos y actitudes que nos permitan dar una respuesta segura en las distintas situaciones de tránsito en las que nos vemos inmersos, sea como peatones, pasajeros o conductores.

La educación vial, a la luz de las políticas, principios y objetivos de la educación peruana, contribuye a la formación integral del educando; fortaleciendo el desarrollo de los aspectos físico, afectivo y cognitivo, y promoviendo capacidades, valores y actitudes; que le permiten aprender a proteger su integridad y a participar en la construcción de su ciudadanía, asumiendo sus derechos y responsabilidades frente a las situaciones de riesgo que atenten contra su vida.

OBJETIVOS DE LA EDUCACIÓN VIAL

- Desarrollar y fortalecer comportamientos y actitudes en los miembros de la comunidad, para que minimicen los riesgos en sus desplazamientos y disfruten de espacios públicos seguros.
- Promover la práctica de acciones significativas fomentando el respeto a las normas de tránsito y asumiendo responsabilidades ciudadanas frente a la seguridad vial.
- Contribuir al desarrollo de una conciencia ciudadana que permita compartir en espacio público donde se privilegie el respeto por los demás y la seguridad vial como un bien común.

OBJETIVOS DE LA EDUCACIÓN RELACIONADOS CON LA EDUCACIÓN EN SEGURIDAD VIAL

La Ley General de Educación (Ley N° 28044) establece que los **objetivos de la Educación Básica** son:

- Formar integralmente al educando en los aspectos físico, afectivo y cognitivo para el logro de su identidad personal y social, ejercer la ciudadanía y desarrollar actividades laborales y económicas que le permitan organizar su proyecto de vida y contribuir al desarrollo del país.
- Desarrollar capacidades, valores y actitudes que permitan al educando aprender a lo largo de toda su vida.

- Desarrollar aprendizajes en los campos de las ciencias, las humanidades, la técnica, la cultura, el arte, la educación física y los deportes, así como aquellos que permitan al educando un buen uso y usufructo de las nuevas tecnologías.

Paralelamente, el Diseño Curricular Nacional establece los logros educativos de acuerdo a las áreas, ciclos y niveles de la Educación Básica Regular.

En consecuencia, los objetivos han de entenderse como metas que guían el proceso de enseñanza aprendizaje mediante el desarrollo de una serie de capacidades. De ellas, las relacionadas principalmente con la educación vial son las siguientes:

- Desarrollar una autonomía progresiva en la realización de las actividades habituales, por medio del conocimiento y dominio creciente del propio cuerpo, de la capacidad de asumir iniciativas y de la adquisición de los hábitos básicos del cuidado de la salud y el bienestar.

En la educación vial, este objetivo se concreta en:

- Adoptar conductas, actitudes y hábitos relacionados con la protección de la salud y la seguridad, en el marco de la cultura de tránsito y la seguridad vial.
- Adoptar medidas de seguridad ante el tránsito.
- Identificar zonas seguras para los peatones.

- Conocer, valorar y respetar distintas formas de comportamiento y elaborar criterios de actuación.

El objetivo de la educación vial se concreta en:

- Observar distintas conductas, actitudes y hábitos, para elaborar criterios de actuación adecuados en situaciones de tránsito, con el fin de generar una cultura de prevención para los más vulnerables.

- Observar y explorar el entorno para conocer e interpretar los fenómenos y hechos más significativos.

En la educación vial, este objetivo se concreta en:

- Descubrir los elementos fundamentales del tránsito (persona, vehículos y vía).
- Identificar zonas seguras para los peatones.
- Conocer las formas de viajar y, consecuentemente, la importancia del tránsito.

- Intervenir activamente en la realidad inmediata y participar en la vida de la familia y comunidad.

Este objetivo se concreta en:

- Adoptar actitudes, conductas y hábitos de educación vial: saber utilizar correctamente las vías.
- Comportarse adecuadamente como pasajero, peatón o conductor.



IMPORTANCIA DE LA EDUCACIÓN VIAL

La **educación vial** se concibe como parte fundamental de la formación y educación ciudadana, en la promoción de una cultura de valoración y respeto por la propia vida y la de los demás. La educación vial cobra mayor relevancia cuando se observa la alta tasa de accidentes de tránsito que se producen diariamente. Con relación a esto, podemos señalar los siguientes importantes datos.

- Las lesiones ocasionadas por accidentes de tránsito son una de las principales causas de muerte y discapacidad en el Perú y el mundo.
- Según la Organización Mundial de la Salud (OMS) miles de personas, entre los que se encuentran niños y adolescentes, pierden la vida o sufren traumatismos en pistas y carreteras.
- Los accidentes ocasionados por diferentes medios de transporte terrestre constituyen un problema creciente de salud pública que afecta a los usuarios de la vía pública, en particular, a estudiantes y adultos mayores.
- Las proyecciones de la OMS señalan que en 2020 las muertes resultantes del transporte vehicular aumentarán considerablemente en países como el nuestro. Se prevé que las lesiones causadas por el tránsito vehicular se conviertan en la tercera causa de muertes y lesiones a escala mundial, de no emprenderse las acciones pertinentes.
- En nuestro país, los datos estadísticos proporcionados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la Policía Nacional del Perú muestran un escenario preocupante. En los últimos 10 años se reporta la cifra de 32,044 fallecidos y 349,244 heridos, de un total de 763,892 accidentes de tránsito.
- Solo en el año 2007 han fallecido 3,510 personas y 49,857 resultaron heridas de un total de 76,928 accidentes acaecidos.

Entre las causas de accidentes de tránsito podemos señalar las que aparecen en el siguiente cuadro, según orden de prevalencia.

PRINCIPALES CAUSAS DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO



1. Exceso de velocidad.
2. Imprudencia del conductor.
3. Imprudencia del peatón.
4. Ebriedad del conductor.
5. Imprudencia del pasajero.
6. Exceso de carga.
7. Desacato a las señales de tránsito.
8. Falla mecánica.
9. Falta de luces, mal estado de las vías, mala señalización y otros.

Las lesiones ocasionadas por los accidentes de tránsito son una de las principales causas de muerte y discapacidad en el Perú y el mundo...

Porque cada día miles de personas, entre los que se encuentran niños, niñas y adolescentes, pierden la vida o sufren traumatismos en las pistas y carreteras del país. De estas personas, muchas pasarán semanas hospitalizadas por causa de los choques, atropellos y volcaduras, y algunos jamás podrán reincorporarse a una vida normal, ni estudiar o jugar como antes.

Porque un alto porcentaje de afectados son niños y jóvenes. La muerte o traumatismos ocasionados por los medios de transporte terrestre (automóviles, motocicletas, camiones,

buses, coaster, combis, mototaxis, entre otros) afectan especialmente a niños y jóvenes entre los 6 y los 17 años de edad.

Porque existen creencias erróneas en torno a los accidentes de tránsito, aceptadas como verdaderas por la gente. No es cierto que los accidentes se den de manera casual, fortuita, fruto del destino, obedezcan al azar, o sean ajenos al control humano. La mayoría de los accidentes tiene como causantes al conductor o al peatón.

“Los accidentes de tránsito ocurren de manera casual o fortuita, son fruto del destino y están fuera del control humano”. En realidad, la mayoría de los accidentes tiene como causantes al conductor o al peatón y, por lo tanto, son prevenibles.



Te queremos de vuelta en casa, camina con prudencia en la vía pública.

Usa los puentes peatonales.

“Los conductores son los únicos responsables de los accidentes”. En realidad, la responsabilidad de los peatones en los accidentes también es significativa, pese a que pretende ser negada por el sentido común. Esto se expresa en las estadísticas.

La imprudencia de estos niños al empujar a su compañero puede causar un accidente.



Porque no siempre respetamos las normas de tránsito. Cuando transitamos, a veces adoptamos los hábitos de los demás. Y casi sin darnos cuenta nos acostumbramos a no respetar las normas porque los demás tampoco las respetan.



Cultivar el hábito del respeto a las normas de tránsito ayuda a prevenir accidentes de tránsito.

Nótese que el joven pone en riesgo su vida y la de los conductores.

Promovamos el respeto de las normas de tránsito y con ello la prevención de accidentes.

Quitar señales de tránsito es un delito y puede causar accidentes.



Porque la clave para terminar con los accidentes es la prevención, a través de la educación. Es importante que los usuarios de las vías: peatones, ciclistas, conductores y pasajeros conozcamos la normativa vigente de seguridad vial. De esta manera, podremos desenvolvemos y conducirnos adecuadamente, adquiriendo hábitos y actitudes que nos permitan responder cuando se suscite cualquier evento.



Implementemos espacios para prevenir accidentes en nuestra institución educativa.

Porque los y las estudiantes que desarrollan capacidades y actitudes cuentan con un enorme potencial para promover una cultura de seguridad vial desde nuevos comportamientos idóneos. Ellos pueden llevar información a casa, incentivar la práctica con sus hermanos, hermanas y amigos, e incluir nuevos hábitos en el padre, la madre y los familiares, porque son una "voz potente" en el hogar o barrio, capaz de expresar y fundamentar libremente lo aprendido en la institución educativa.

Porque los y las docentes y las instituciones educativas son voces autorizadas, y medios eficaces en la promoción de nuevos aprendizajes. No solo para los estudiantes, sino también para los familiares, que cuentan con poca información sobre seguridad vial. De ahí que sea importante su participación en este tipo de actividades, ya que sin desearlo pueden cometer imprudencias que pongan vidas en riesgo, como cruzar la calle con la luz roja del semáforo, no utilizar el puente peatonal o no usar el cinturón de seguridad, entre otros.

La participación activa de toda la comunidad educativa favorece el establecimiento de la seguridad vial.



Porque los y las estudiantes son agentes de cambio y desarrollo social, en ellos está el futuro de transformación de la sociedad y la fuerza de una generación comprometida con la comunidad y el país.



El aprendizaje en seguridad vial debe iniciar desde edad temprana. En el hogar, con los padres y en la institución educativa.





ELEMENTOS DE LA CIRCULACIÓN VIAL

Existen tres elementos de la circulación vial: las **personas**, los **vehículos** y la **vía pública**, como se ve en el siguiente gráfico. Cuando uno de estos tres elementos falla se puede producir un accidente.

Las normas de tránsito regulan los elementos de la circulación vial



LAS PERSONAS

Cada persona, en forma individual o colectiva, es el elemento más importante que interviene en forma directa y activa en el tránsito; a las personas se les denomina también usuarios de las vías, y de acuerdo al rol que desempeñan son: los peatones, los pasajeros, los ciclistas, así como los conductores que transitan por la vía pública en vehículos, sea que se desplacen en forma individual o que trasladen a otras personas o transporten objetos.

Si bien es cierto que el cobrador no está considerado dentro de algunos de los elementos de la circulación vial y menos aun dentro del elementos **personas**, debemos resaltar la importancia de este en el traslado de los pasajeros. El cobrador sería la persona indicada para desempeñar una función específica fuera de ser la **“persona autorizada por la concesionaria encargada de recibir el valor de pasaje y de la entrega del boleto respectivo”** (Reglamento del Servicio Público de Transporte Urbano e Interurbano de Pasajeros en Ómnibus y otras Modalidades para la Provincia de Lima, en la Ordenanza N° 104).

El cobrador podría tener como otra de sus funciones la de hacer cumplir las normas dentro de las unidades de transporte público: apoyar en la subida y en la bajada de estudiantes, ancianos, discapacitados y otros; así también, su comportamiento debe ser de buen trato y exigir que los pasajeros cumplan con la Ley N° 27050 (Asiento reservado) Ley N° 28705 (Prohibido fumar en lugares públicos), esperar que el vehículo esté totalmente detenido para permitir el ascenso o descenso de pasajeros, verificar la capacidad del vehículo (en el caso de las combis) porque está prohibido que los pasajeros viajen parados, etc. Finalmente, el cobrador podría ser un apoyo real al cumplimiento de las normas, lo que permitiría que la cultura vial en nuestro país tome cada vez más fuerza.



¿Quiénes son los peatones?

Se consideran como peatones a todas las personas que transitan a pie por las vías (calles, pistas, veredas y caminos), quien empuja un coche, una silla de ruedas o conduce a pie un triciclo o ciclomotor de dos ruedas.

El peatón goza de los derechos y obligaciones establecidos en el Reglamento Nacional de Tránsito y asume las responsabilidades que se deriven de su incumplimiento, tal como lo menciona los artículos 288°, 289° y 290° de la norma.



Es nuestro derecho cruzar por el paso peatonal cuando la luz del semáforo está en rojo para los vehículos.

El peatón tiene derecho de paso sobre cualquier vehículo al momento de cruzar intersecciones de calles no semaforizadas ni controladas por un policía de tránsito, siempre y cuando lo haga en forma directa a la vereda (acera) opuesta, por las esquinas y pasos peatonales, cuando los vehículos que se aproximan estén a una distancia prudente que no represente peligro.

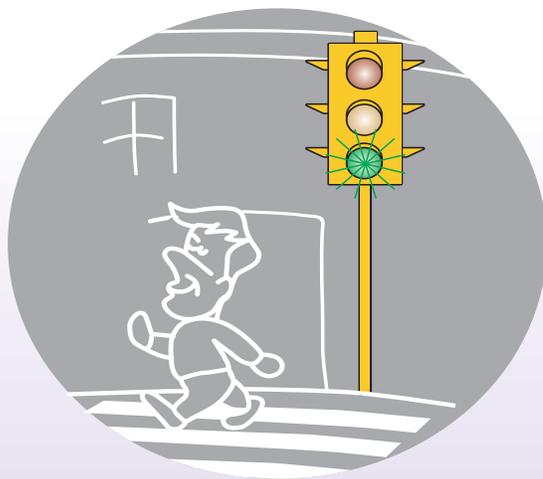
Los peatones deben transitar por las veredas (aceras) o zonas peatonales, sin invadir la pista (calzada). Si no existieran veredas, se debe caminar lo más cerca a las edificaciones prestando atención a los vehículos que transitan, y si fuera posible, en dirección contraria a ellos, para verlos.

Aunque en la ciudad se puede circular por la derecha o por la izquierda de la vereda, según convenga, existen ciertos peatones que deben circular siempre por la derecha, estos son:

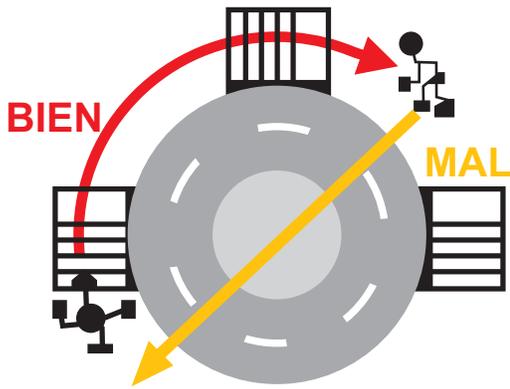
-  Los peatones que empujan o arrastran un carrito de mano.
-  Los grupos dirigidos por una persona.
-  Los discapacitados en silla de rueda.

Las **actitudes adecuadas de los peatones**, tanto en la ciudad como en la carretera, deben ser siempre:

-  Cruzar por las esquinas, ya que por ellas los vehículos circulan más despacio y sobre el cruce peatonal (paso peatonal). En caso de no existir el cruce peatonal, se debe calcular la distancia y velocidad de los vehículos antes de cruzar, ante la duda es mejor esperar.
-  En cruces con semáforo para peatones, se debe cruzar únicamente cuando la silueta del peatón esté en verde de forma fija.
-  En cruces con semáforo sólo para vehículos, se puede cruzar cuando los vehículos se encuentran totalmente detenidos con el semáforo en rojo.

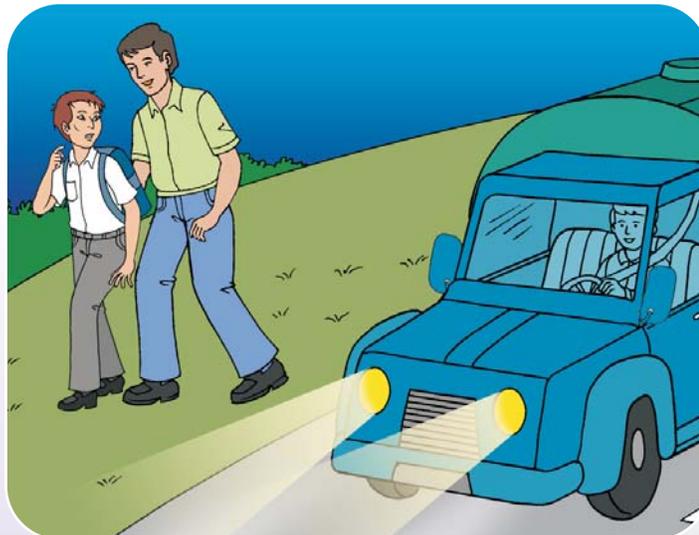


-  En vías de tránsito rápido de acceso restringido, como carreteras y autopistas, los peatones deben cruzar solamente por los puentes peatonales.
-  Para cruzar por los pasos de peatones sin semáforo, se debe mostrar la intención de hacerlo para alertar a los conductores, pero solo se cruzará cuando los vehículos se hayan detenido.



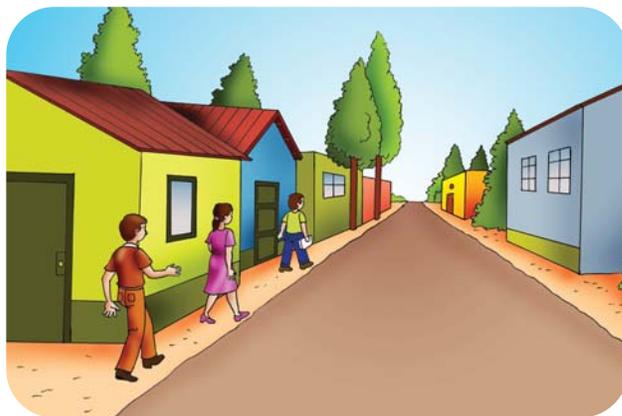
En plazas y óvalos se debe cruzar dando la vuelta por las esquinas de las calles, jamás se deben atravesar.

- Si se camina con varios niños y niñas, deben ser conducidos por las veredas (aceras) en filas o hileras con un guía adelante y otro atrás, agarrados de la mano.
- Se debe prestar atención y obedecer las señales de los policías de tránsito, porque están habilitados para el control del tránsito tanto peatonal como vehicular.
- Se debe estar atento a la presencia de talleres, garajes y otros pasos vehiculares, ya que pueden repentinamente entrar o salir vehículos.
- Se debe ayudar a cruzar a todo aquel que lo necesite, por ejemplo, personas mayores, invidentes, discapacitados o niños pequeños.
- Al circular por la vereda (acera) utilizando patines, debe hacerse a paso de peatón.
- De noche es recomendable usar ropa clara y transitar en contra del sentido del tránsito.
- En carretera, cuando se va en grupo, se debe transitar en columna de uno y por la berma lateral (margen de la pista del lado izquierdo), dependiendo del sentido del vehículo.



- Cruzar la carretera por lugares que brinden seguridad, observando ambos lados de la vía.
- Evitar cruzar la vía en pendientes pronunciadas o curvas.
- En carreteras, se debe caminar en contra del sentido de los vehículos.

- Si no existen veredas o aceras se debe caminar lo más próximo posible a las casas prestando mucha atención a los vehículos que circulan, y si es posible de frente a ellos para verlos venir.

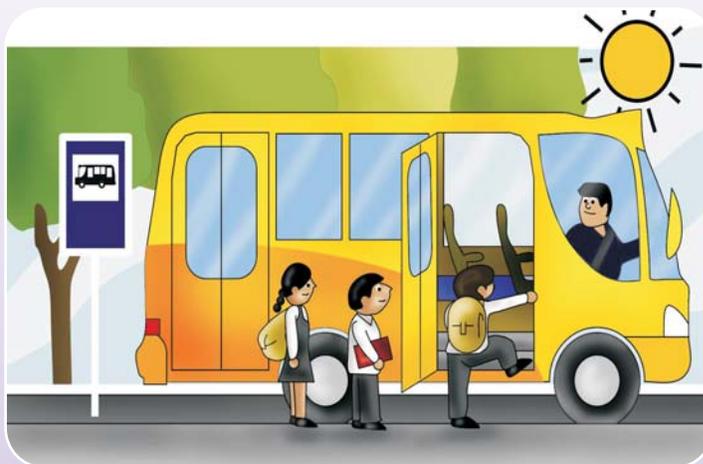


Las actitudes inadecuadas de los peatones, tanto en la ciudad como en la carretera son:

- Detenerse en la vereda (acera) sin causa justificada, impidiendo el paso a los demás.
- Hacer carreras o juegos que molesten a los demás.
- Caminar por el borde de la vereda (acera).
- Cruzar sin comprobar que los vehículos se han detenido, aun cuando el semáforo esté en verde para el peatón o en rojo para los vehículos.
- Circular por la pista (calzada) o bajar o ingresar a ella para intentar detener a un vehículo, con el fin de solicitar su servicio (tomar taxi, combi, coaster, etc.).
- Llevar animales sueltos que puedan molestar a otros peatones.
- Al cruzar, situarse detrás o entre vehículos que estén dando marcha atrás, iniciando el movimiento o haciendo cualquier otra maniobra.
- Atravesar óvalos o plazas abiertas a vehículos.
- Cruzar por lugares prohibidos saltando las vallas o barreras que lo impiden.
- Circular por la pista utilizando patines, o hacerlo por la vereda a gran velocidad.

¿Quiénes son los pasajeros?

Son las personas transportadas dentro de un vehículo, o que pagan un importe económico en contraprestación de un servicio de traslado.



Los medios de transporte en los que se puede viajar, son:

- Automóviles
- Camioneta
- Motocicleta
- Mototaxi
- Colectivo
- Camioneta rural (combi)
- Microbus
- Ómnibus

Las conductas adecuadas de los pasajeros, tanto en la ciudad como en la carretera, deben ser siempre:

- Esperar en el paradero la llegada del vehículo de transporte público sin acercarse al borde de la acera.



- Antes de intentar subir al vehículo, permitir la salida de las personas que bajan, situándose a un lado de la puerta.
- Ceder el asiento a los adultos mayores, madres gestantes o con niños en brazos y discapacitados (Ley N° 27050 “Ley General de la persona con discapacidad”).



- Esperar el turno para subir o bajar del vehículo, sin empujar, ni correr.
- Colocarse y asegurarse el cinturón de seguridad al trasladarse en automóvil, y buses que lo requieran.

Las conductas inadecuadas del pasajero, tanto en la ciudad como en la carretera, a tener en cuenta son:

- Subir o bajar antes que el vehículo se detenga completamente.
- Apoyarse en las puertas durante la marcha del vehículo.
- Alborotar y comportarse inadecuadamente dentro del vehículo.
- Cruzar la pista por delante de un ómnibus después de bajarse de este.
- Distraer al conductor con juegos, gritos o movimientos bruscos.
- Arrojar objetos por las ventanas.
- Sacar la cabeza y brazos por la ventana del vehículo.



El comportamiento adecuado del pasajero en un vehículo de transporte público es:

- Subir o bajar sólo por la puerta adecuada, cuando el vehículo se encuentre detenido.
- Situarse en lugares sin dificultar la bajada o la subida de los otros pasajeros.
- Nunca viajar en los estribos del vehículo, ni en el espacio contiguo al conductor.



**Viajar en la tolva de un camión está prohibido y es peligroso.
Cuidar la vida propia y ajena nos permite vivir mejor.**



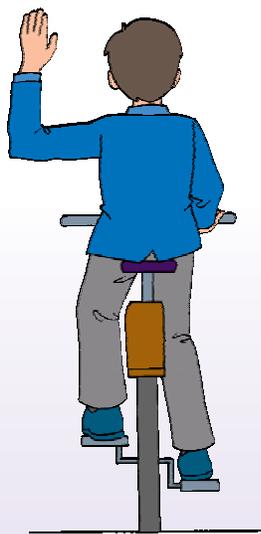
¿Quiénes son los ciclistas?

Los ciclistas son las personas que se movilizan en vehículos de dos o tres ruedas, propulsados exclusivamente por el esfuerzo de quien lo conduce. Por esta razón, la bicicleta se considera un medio de transporte no motorizado, no contaminante y saludable.

Un ciclista debe circular, como norma general, por lo menos a un metro del borde de la pista. En caso de existir una ciclovía debe circular por ella obligatoriamente.

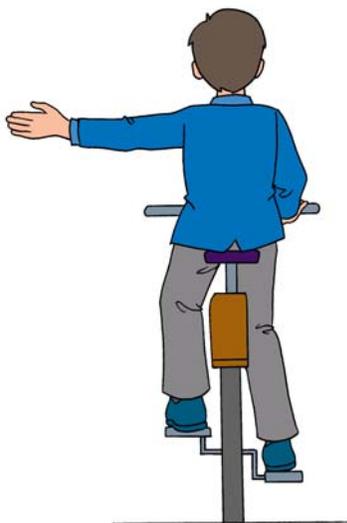
Las conductas adecuadas de los ciclistas, tanto en la ciudad como en la carretera, son:

- Usar casco protector. Ello ayuda a reducir las lesiones en caso de caídas o accidentes.
- Conocer de antemano la ruta o itinerario a seguir.
- Cuando se conduce una bicicleta se debe recordar:
 - Primero, observar.
 - Luego, realizar indicaciones con el brazo antes de girar.
 - Finalmente, maniobrar.
- Cruzar siempre en forma recta, sin zigzaguar.
- Tener cuidado con la apertura repentina de las puertas de los vehículos estacionados.



El brazo del ciclista doblado hacia arriba significa intención de girar a la derecha.

- Respetar los dispositivos de control de tránsito, o al policía.
- No transportar a otra persona en la bicicleta, a menos que se cuente con el asiento adecuado.
- Antes de iniciar la marcha, verificar el buen estado de las llantas y el correcto funcionamiento de los frenos, cadena y dispositivos reflectivos.
- Usar ropa clara y de preferencia un chaleco reflectivo, especialmente si se circula de noche o en días nublados, ello incrementará la visibilidad frente a los vehículos.
- Guardar la distancia prudencial con respecto al vehículo que va adelante.
- Reducir la velocidad al aproximarse a un cruce, e incluso detenerse si la situación lo requiere.



El brazo estirado o recto del ciclista indica su intención de girar a la izquierda.

- Usar las ciclovías, donde haya.
- Cuando no haya ciclovía, es preferible usar la pista y evitar transitar por la vereda, dado que en ella la preferencia la tiene el peatón.
- Si se circula con otros ciclistas se debe procurar ir en columna de uno.
- Antes de realizar una maniobra se debe mirar y luego realizar las señales.
- Verificar que la bicicleta tenga, cuando menos, un dispositivo reflectivo o una luz intermitente en la parte posterior del asiento, así como en la rueda y los pedales.
- Usar el timbre en caso de ser necesario.
- Estacionar la bicicleta en un lugar seguro, vigilado o iluminado sin obstruir la circulación de peatones.
- Llevar un candado para asegurar la bicicleta al momento de estacionarla.
- Usar el carril de la derecha en las vías urbanas o la berma o margen en carreteras.

¿Quiénes son los conductores?

Los conductores son las personas que manejan un vehículo motorizado o no motorizado, gozan de los derechos y obligaciones establecidos en el Reglamento Nacional de Tránsito y son responsables de las consecuencias que se deriven de su incumplimiento.

La licencia de conducir es el documento oficial que faculta a su titular conducir vehículos motorizados y no motorizados en las vías públicas del país. Los requisitos para optar por la licencia de conducir son:

- Ser peruano de nacimiento.
- Personas extranjeras: residir en el Perú durante seis meses continuos, como mínimo.
- Secundaria completa.
- Ser mayor de 18, 21, 24 y 27 años de edad, dependiendo del tipo de licencia a la que postule.
- Tener condiciones psicosomáticos requeridas.
- Certificado de profesionalización del conductor en transporte de personas, dependiendo del tipo de licencia a la que se postule.
- Ser declarado apto en las pruebas teóricas y de manejo correspondiente.



La licencia de conducir se clasifica en: Clase A y Clase B.

CLASE A

Esta licencia habilita a la persona para conducir vehículos motorizados. A su vez, se clasifica en las categorías:

Categoría I. Autoriza conducir vehículos de categorías M1 y M2 destinados al uso particular, así también N1 que puede llevar acoplado la categoría O1. Esta licencia se renueva cada 8 años.

Categoría II-a. Autoriza conducir vehículos de categoría M1 destinados al servicio de transporte de pasajeros: taxi, transporte escolar, turístico y de emergencia, así como servicio de transporte de colectivo de pasajeros.

Categoría II-b. Autoriza conducir vehículos de categoría M2 destinados al servicio de transporte de personas bajo cualquier modalidad y N2 para transporte de mercancías.

Categoría III-a. Autoriza conducir vehículos de categoría M3 destinados al transporte terrestre de pasajeros.

Categoría III-b. Autoriza conducir vehículos de categoría N3, y pueden llevar acoplados otros vehículos de la categoría O.

Categoría III-c. Autoriza conducir vehículos de las categorías III-a y b, como también los antes señalados de las categorías I y II.

Categoría IV. Autoriza conducir vehículos de transporte terrestre de materiales y residuos peligrosos de acuerdo a la categoría. Este tipo de licencia exige otros requisitos especiales por el tipo de transporte que realiza.

CLASE B

Esta licencia habilita a la persona para conducir vehículos motorizados y no motorizados. A su vez se clasifica en:

Categoría I. Autoriza conducir vehículos de tres o más ruedas no motorizadas que utilizan la calzada para circular. Los requisitos para la obtención son establecidos por las municipalidades provinciales.

Categoría II. Autoriza conducir vehículos motorizados de la categoría L, la misma que se subclasifican en:

Categoría II-a. Autoriza conducir vehículos de categorías L1 y L2, que se encuentran destinados al transporte particular de pasajeros o de mercancías.

Categoría II-b. Autoriza conducir vehículos de categorías L3 y L4, que se encuentran destinados al transporte particular de pasajeros o de mercancías. Permite conducir vehículos de la categoría anterior.

Categoría II-c. Autoriza conducir vehículos de la categoría L5 destinados al servicio de transporte público de pasajeros en vehículos menores y de transporte de mercancías. Permite conducir vehículos de las dos categorías.

A partir de los 65 años de edad, el conductor deberá renovar cada año su licencia de cualquier clase y categoría.

Todos los conductores menores de 65 años de edad que realizan servicio público de transporte de pasajeros o mercancías renovarán la licencia de conducir cada 3 años.

LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE TERRESTRE

Son medios utilizados para trasladar personas o mercancías. Se clasifican en **vehículos de transporte motorizados y no motorizados**. Ejemplo: no motorizados (triciclos y bicicletas) y motorizados (automóviles, motocicletas, mototaxis, camionetas, ómnibus, camiones, entre otros).



El **transporte terrestre** es el medio de comunicación más utilizado por el ser humano para trasladarse de un lugar a otro y satisfacer sus necesidades.

En la actualidad, el transporte terrestre en el Perú, especialmente en las ciudades, presenta varias características muy particulares, entre las que resaltan:

- **La congestión vehicular** debida a factores como: crecimiento del parque automotor, incremento de unidades de transporte público, escasa señalización y semaforización, mal estado de las vías (baches, grietas, ondulaciones, gibas o rompemuelles, buzones sin tapa, etcétera).
- **El mal estado del parque automotor y la deficiente calidad de los combustibles** generan sustancias altamente tóxicas que repercuten en la salud de las personas y el medio ambiente.
- **El desconocimiento y consecuente desobediencia de las normas y las señales de tránsito** dificulta la circulación de los usuarios de la vía, tanto de peatones como de vehículos.



En la ilustración observamos varias acciones prohibidas:

- El mototaxi está transitando por una vía prohibida.
- Los niños están subiendo en medio de la pista.
- Ya hay dos personas en el mototaxi, no pueden subir más.
- El cobrador de la combi reclama con el cuerpo fuera del vehículo.

Todas estas acciones están prohibidas.

Transporte motorizado

Se denomina vehículo automotor al que se desplaza utilizando medios propios de propulsión mecánica, independiente del exterior.

Fundamentalmente, consta de cuatro componentes:

- El motor, o generador de potencia.
- El chasis, o soporte del motor y ruedas, incluye los sistemas de dirección, frenos y suspensión.
- La transmisión, o mecanismo para transmitir la potencia del motor a las ruedas motrices.
- La carrocería, o cuerpo del automóvil, que puede también, hacer las veces de bastidor o chasis.



Clasificación vehicular

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones en el Reglamento Nacional de Vehículos establece las siguientes categorías vehiculares:

Categoría L: vehículos automotores con menos de cuatro ruedas.

- L1. Vehículos de dos ruedas, de hasta 50 cm³ y velocidad máxima de 50 km/h, por ejemplo: bicimoto, motonetas.
- L2. Vehículos de tres ruedas, de hasta 50 cm³ y velocidad máxima de 50 km/h, por ejemplo: furgonetas.
- L3. Vehículos de dos ruedas, de más de 50 cm³ o velocidad mayor a 50 km/h, por ejemplo: motocicletas.
- L4. Vehículos de tres ruedas asimétricas al eje longitudinal del vehículo, de más de 50 cm³ o una velocidad mayor de 50 km/h, por ejemplo: motocicletas alemanas con coche de costado.
- L5. Vehículos de tres ruedas simétricas al eje longitudinal del vehículo, de más de 50 cm³ o velocidad mayor a 50 km/h y cuyo peso bruto vehicular no exceda de una tonelada, por ejemplo: motocar, sidecar, mototaxi.

Categoría M: vehículos automotores de cuatro ruedas o más, diseñados y construidos para el transporte de pasajeros.

- M1. Vehículos de ocho asientos o menos, sin contar el asiento del conductor, por ejemplo: automóviles, station wagon.

M2. Vehículos de más de ocho asientos, sin contar el asiento del conductor y peso bruto vehicular de 5 toneladas o menos, por ejemplo: microbuses (coaster), camioneta rural (combi).

M3. Vehículos de más de ocho asientos, sin contar el asiento del conductor y peso bruto vehicular de más de 5 toneladas, por ejemplo: ómnibuses.

Categoría N: vehículos automotores de cuatro ruedas o más, diseñados y construidos para el transporte de mercancía (camiones).

N1. Vehículos de peso bruto vehicular de 3,5 toneladas o menos, por ejemplo: camioneta pick up, camioneta panel.

N2. Vehículos de peso bruto vehicular mayor a 3,5 toneladas, hasta 12 toneladas, por ejemplo: camiones.

N3. Vehículos de peso bruto vehicular mayor a 12 toneladas, por ejemplo: camiones de gran capacidad de carga.

Categoría O: remolques (incluidos semiremolques) (Remolcador: vehículo motorizado que hala a otro vehículo llamado remolque).

O1. Remolques de peso bruto vehicular de 0,75 toneladas o menos.

O2. Remolques de peso bruto vehicular de más 0,75 toneladas hasta 3,5 toneladas.

O3. Remolques de peso bruto vehicular de más de 3,5 toneladas hasta 10 toneladas.

O4. Remolques de peso bruto vehicular de más de 10 toneladas.

Combinaciones especiales S: adicionalmente, los vehículos de las categorías M, N u O para el transporte de pasajeros o mercancías que realizan una función específica, para la cual requieren carrocerías y/o equipos especiales, se clasifican en:

SA: casas rodantes.

SB: vehículos blindados para el transporte de valores.

SC: ambulancias.

SD: vehículos funerarios.

SE: bomberos.

SG: porta tropas.

Los símbolos SA, SB, SC y SD deben ser combinados con el símbolo de la categoría a la que pertenecen, por ejemplo: un vehículo de la categoría N1 convertido en ambulancia será designado como N1SC.

Transporte no motorizado

Son los transportes que se desplazan con fuerza de propulsión que no proviene de un motor, esto es, por fuerza humana o animal.

Forman parte de esta clasificación: vehículos de tracción animal (carretas, carrozas, coches), en que su propulsión proviene de caballos, mulas, burros y en algunos lugares de nuestro país toros; y vehículos de tracción humana (la bicicleta, el triciclo, triciclo de pasajeros) en la que su fuerza propulsora proviene de la persona que los monta.



Sabemos que el mundo está sufriendo un cambio climático irreversible como consecuencia del efecto invernadero producido por los gases y diferentes agentes contaminantes, entre los que se encuentran los emanados por vehículos a motor. Su uso intensivo ha llevado a altos índices de contaminación ambiental, congestión vehicular y costos de mantenimiento de las ciudades.

Una solución práctica adoptada en muchas partes del mundo es desplazarse en bicicleta. Fomentarla como medio de transporte pretende ayudar a mejorar el medio ambiente y la calidad de vida de quienes habitan las ciudades.

Los beneficios de viajar en bicicleta. Este es uno de los medios de transporte sin motor más eficientes que hay, porque:

- No daña al aire, pues no produce emisiones de ningún tipo.
- Es saludable para quien se desplaza en ella debido al ejercicio físico que realiza al pedalear.
- Es barata, pues no se gasta dinero en pasajes. Es económica en sí misma y sus costos de mantenimiento también son razonables. La infraestructura necesaria es menor a la de cualquier otro medio de transporte.
- Necesita poco espacio. El lugar que ocupa una bicicleta estacionada es de aproximadamente un metro cuadrado, menos del 8% del que requiere un automóvil.
- Permite desplazarse de un lugar a otro rápidamente y por propios medios.
- Hay mayores posibilidades de decidir frente a otros medios de transporte.

Recomendaciones de seguridad

Para que movilizarnos en bicicleta sea una experiencia segura y agradable debemos tomar en cuenta las siguientes consideraciones.

SEGURIDAD PERSONAL

- ◆ Elegir caminos iluminados, seguros y habitados.
- ◆ Elegir calles o carreteras por donde transiten otros ciclistas. Tratar de escoger calles o carreteras con menos vehículos o por vías donde vayan más lento.
- ◆ Anticipar el movimiento de las personas que están en nuestra ruta y prestar atención a las situaciones de riesgo.
- ◆ Cambiar de dirección si percibimos personas, situaciones o elementos sospechosos en la ruta.
- ◆ No deben transportar a otras personas en la bicicleta.
- ◆ Estacionar la bicicleta en un lugar seguro, vigilado o iluminado, sin obstruir la circulación de los peatones.
- ◆ Al estacionar la bicicleta hay que encadenarla por el marco y la llanta delantera, ambos a la vez, utilizando cadenas y candados gruesos.

NORMAS DE SEGURIDAD VIAL EN BICICLETA

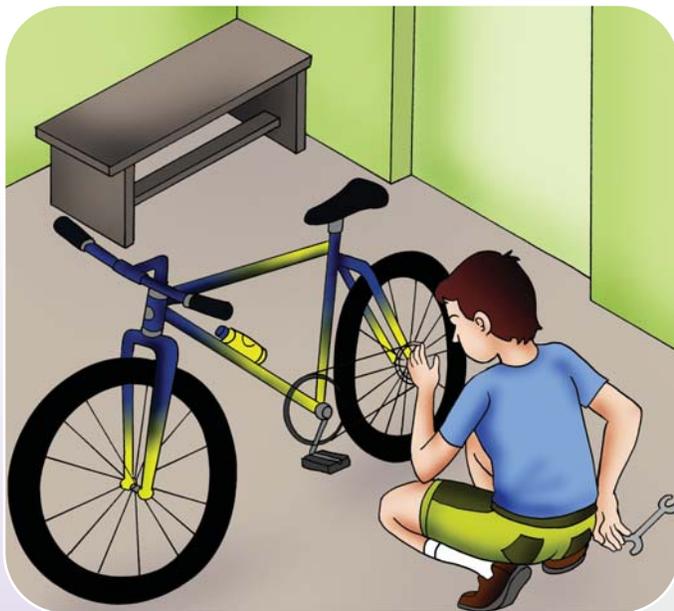
- ◆ Nunca cruzar una calle sin mirar si vienen otros vehículos o personas, de ambos lados.
- ◆ Cruzar siempre en forma recta, sin zigzaguear.
- ◆ Por la noche, hay que procurar ver y ser visto, utilizando ropa clara y reflectante.
- ◆ Conducir siempre en sentido del tránsito y no en sentido contrario.
- ◆ Emplear señales manuales para indicar a los otros conductores lo que piensa hacer.
- ◆ Conducir con ambas manos para estar preparados si tienes que frenar ante cualquier peligro.
- ◆ No hacer uso de audífonos mientras se conduce. Es importante estar atentos ante los ruidos externos.
- ◆ Considerar que en cruces sin señalizar tiene preferencia de paso el que viene por la derecha.
- ◆ Antes de realizar una maniobra, mirar en todos los sentidos.



- ◆ Guardar la distancia prudencial con el vehículo que va delante.
- ◆ Al aproximarse a un cruce reducir la velocidad, e incluso detenerse si la situación lo requiere.
- ◆ Los ciclistas deben circular por la pista (al menos a un metro del borde). En caso de existir ciclovía, deben usarla obligatoriamente.
- ◆ Se debe conocer de antemano la ruta o itinerario a seguir.
- ◆ Respetar siempre las indicaciones del semáforo (detenerse en luz roja y transitar en luz verde) o policía.
- ◆ Si van varios ciclistas, procurar ir en columna de uno y por el lado derecho de la pista.
- ◆ Utilizar luces rojas posteriores, de preferencia intermitentes.
- ◆ Es recomendable que los ciclistas usen cascos protectores, canilleras, lentes, coderas, guantes y cintas reflectivas.

Mantenimiento de la bicicleta

- Antes de iniciar la marcha hay que asegurarse del buen funcionamiento de los frenos, llantas, timbre, luces rojas intermitentes y blanca delantera si se maneja de noche.
- Limpiar los reflectores de la bicicleta para que funcionen debidamente en la noche.
- Aceitar la cadena por lo menos una vez al mes para evitar que se oxide.



El mantenimiento constante de la bicicleta disminuye el riesgo de sufrir un accidente de tránsito.



Cuando se va en bicicleta, hay que reducir la velocidad

- Antes de llegar a un cruce.
- Antes de efectuar un giro o tomar una curva.
- Cuando el pavimento está en malas condiciones (pistas en mal estado, rompe muelles, lluvia, neblina, etc.).
- Cuando el tránsito está muy congestionado.
- Cuando se circula por zonas donde hay muchos peatones.
- Al aproximarse a la salida de instituciones educativas, centros de salud, fábricas, etc.



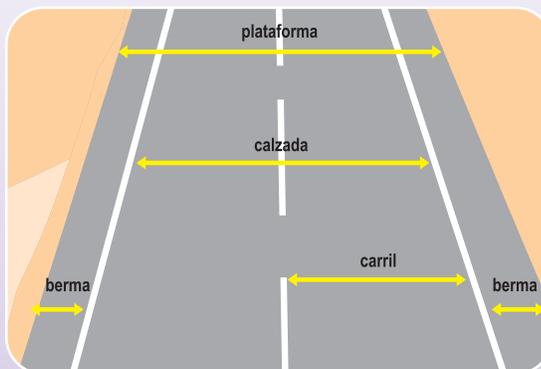
No se debe transportar en bicicleta más personas de las que permite su diseño y construcción.

LA VÍA PÚBLICA

La vía es el espacio donde se desarrolla el tránsito de personas y vehículos. Se denomina vía a toda calle, carretera o camino abierto al uso público, así como al camino privado utilizado por una colectividad indeterminada de usuarios.

La vía comprende la calzada (pista), la acera (vereda), la berma (lateral), la cuneta, el estacionamiento, el separador central, el jardín y el equipamiento de servicios necesarios para ser utilizados.

El uso apropiado de las vías, está regido por las normas de tránsito que nos permiten movilizarnos en forma ordenada y segura. Las vías, de acuerdo a su uso, pueden ser: de tránsito rápido, preferencial, secundaria y local. Y por su ubicación pueden ser: urbana (calles, avenidas, jirones, corredores viales, vías expresas), interurbanas o carreteras.



Vías según su uso

1. Vía de tránsito rápido

Es aquella vía destinada al flujo de vehículos de tránsito ágil, que no presenta intersecciones y con accesos y salidas especiales. La autopista y la vía expresa constituyen esta clase de vías.

Las vías de tránsito rápido son vías libres, con accesos y salidas especiales.

Una carretera es una vía de tránsito rápido.



La autopista es una carretera señalizada como tal, proyectada y construida para la exclusiva circulación de automóviles que superan la velocidad de 60 Km/h. Las autopistas también pueden estar dentro de la zona urbana.

No está permitido el acceso de los vehículos de motor que no alcancen la velocidad de 60 km/h: triciclos, bicicletas, motos de baja cilindrada, mototaxis, vehículos de tracción animal, animales y peatones.

Vía expresa, autopista especial de tránsito rápido de gran amplitud, que es utilizada exclusivamente para el tránsito vehicular en ambas direcciones, con pocas vías de acceso y sin intersecciones.



2. Vía preferencial

Es toda vía de circulación pública o porción de ella en cuya longitud el tránsito de vehículos tiene privilegio de paso, siendo por lo tanto obligatorio para todos los conductores detener sus vehículos antes de entrar a esa pista.

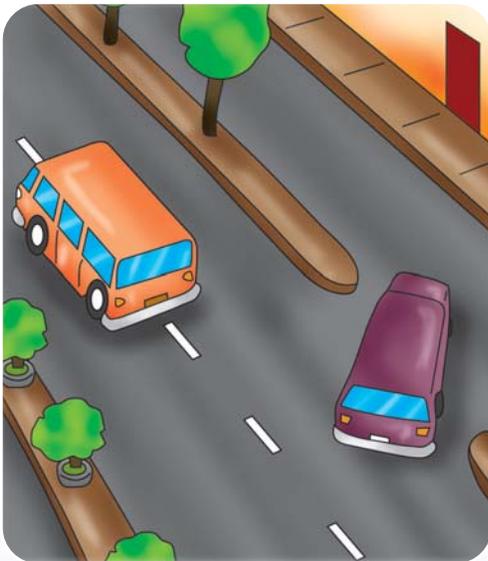
Los vehículos que transitan por vías preferenciales tienen prioridad de tránsito.

Una avenida es una vía preferencial.



3. Vía secundaria

Es la vía destinada a interceptar, coleccionar y distribuir el tránsito, que tiene necesidad de entrar o salir a las vías preferenciales.



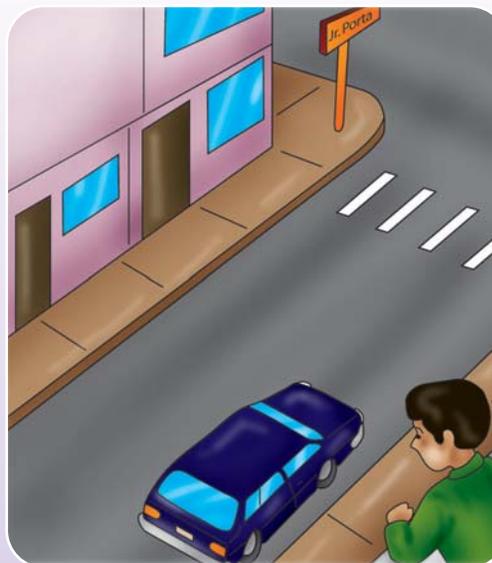
Las vías secundarias permiten entrar o salir de las vías de tránsito rápido o preferencial.

Se conocen también como vías laterales.

4. Vía local

Es una vía destinada al acceso de zonas de poca circulación.

Las vías locales se llaman también calles o jirones.



Vías según su ubicación

1. Vía urbana

Son vías urbanas las calles o plazas que componen la red interior de comunicaciones de una población.

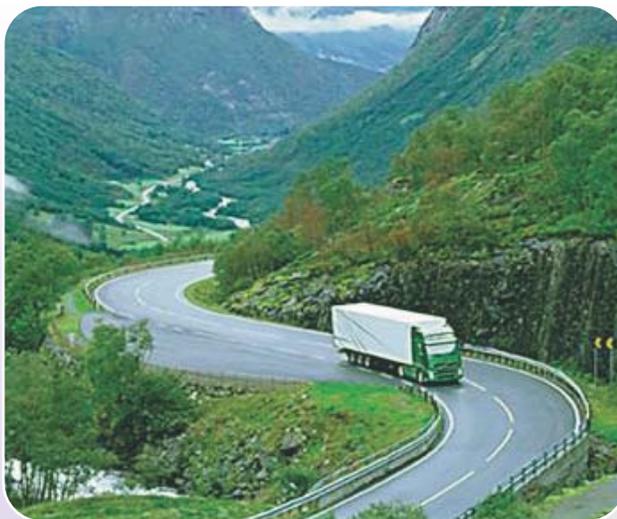
Se consideran parte de tramo urbano las zonas de la vía en que existen edificaciones al menos en las dos terceras partes de su longitud y con entramado de calles al menos en uno de sus márgenes.



Las vías urbanas se encuentran dentro de las ciudades.

2. Vía interurbanas o carretera

También se denominan carreteras, son vías de doble sentido de circulación que unen localidades, conformando el sistema vial nacional. Estas vías tienen rangos según su importancia: carretera nacional, departamental, y vecinal.



La carretera es el tramo de vía interurbana que discurre fuera de la zona urbana.



FACTORES CAUSANTES DE ACCIDENTES

De acuerdo a los estudios observados, uno de los factores que causa la mayoría de accidentes de tránsito es el factor humano, sea peatón, pasajero, cobrador, ciclista o conductor. Dentro de ello, encontramos ciertas condiciones que son más frecuentes en los conductores, dentro de las cuales podemos mencionar: **la fatiga, el sueño, el alcohol y las drogas.**

Es importante mencionar que en nuestro país el manejo temerario (combis que hacen carrera, mototaxis que ingresan a zonas prohibidas para su circulación) y el exceso de velocidad en lugares prohibidos (en vías de gran afluencia de personas, o los buses en carretera) son la causa de los accidentes de tránsito.

La fatiga

Es el efecto físico que experimenta el cuerpo humano como reacción normal a la excesiva actividad física, sensorial y psicológica. La fatiga aparece y se agudiza paulatinamente si no proporcionamos al organismo el descansos necesarios que requiere.

El hecho de conducir un vehículo demanda esfuerzo físico, lo que produce fatiga. El cansancio ocasiona que el organismo reaccione de manera más lenta, esto es peligroso porque descende la capacidad del conductor para desplazarse con seguridad, para él y los demás.



El sueño

El sueño es un efecto normal del cuerpo humano que, junto con la alimentación adecuada, lleva a recuperar las energías gastadas en las actividades cotidianas.

Cuando no se duerme el tiempo necesario, el cuerpo reacciona con una serie de desajustes (falta de atención, somnolencia, letargo en las reacciones, etc.), que pueden ser altamente peligrosos, de manera especial en aquellos que conducen vehículos, sean motorizados o no.

Las personas que padecen trastornos del sueño tienen aproximadamente siete veces más posibilidades de sufrir un accidente de tránsito mientras conducen un vehículo, ya que experimentan somnolencia excesiva.

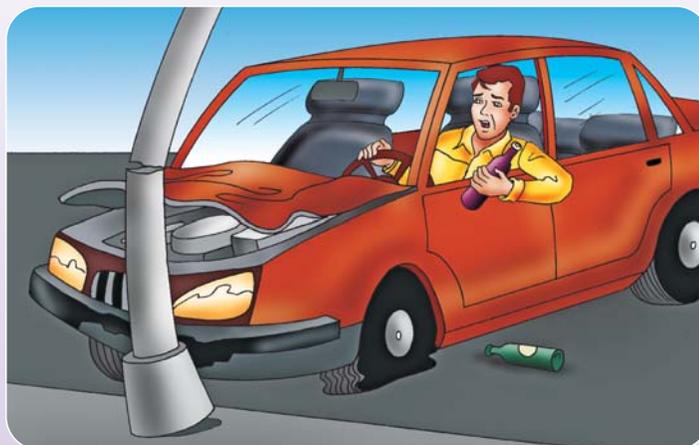


El alcohol

El alcohol es un líquido incoloro, volátil y aromático, se encuentra en licores fermentados o destilados, afecta el sistema nervioso central y puede ser mortal si se consume en grandes cantidades. El alcohol se clasifica como una droga depresiva.

Esta droga psicodéprensora es la causante de gran cantidad de accidentes de tránsito, por eso merece una mención aparte.

Ingerir bebidas alcohólicas causa trastornos que influyen en el sistema psicomotor, auditivo, visual y, en general, en todo el organismo.



¿Cómo afecta el alcohol al conductor?

1. El alcohol afecta desfavorablemente la habilidad de conducir, el juicio, la conciencia, la vista y el tiempo de reacción.

El alcohol produce:

2. Disminución de la capacidad para identificar el peligro.
3. Disminución de la capacidad para tomar una decisión correcta al momento de identificar el peligro.
4. Disminución del tiempo para reaccionar, aunque se haya tomado la decisión correcta.
5. El consumo de alcohol afecta las percepciones de distancia, profundidad y velocidad.
6. Para conducir y frenar suavemente, un conductor necesita estar bien coordinado, saber dónde están los vehículos a su alrededor e identificar la velocidad a la que avanza.
7. Muchos choques relacionados con el alcohol ocurren a altas velocidades, ya que los conductores alcoholizados no toman conciencia de lo rápido que conducen.



Otras drogas

Son sustancias naturales o químicas que al ingresar al organismo afectan su funcionamiento normal y producen alteraciones físicas, psicológicas y sociales.



Cuáles son los efectos de las drogas?

- 1. Efectos fisiológicos:** el uso de drogas afecta la salud, pues su consumo modifica las funciones del organismo, llegando a todo el cuerpo a través de la sangre. Sus efectos son dañinos para los sistemas: respiratorio, digestivo y nervioso.
- 2. Efectos psicológicos:** todas las drogas, independientemente de la forma de su uso, llegan a la sangre y a través de ella al cerebro, que es el que regula los pensamientos, sentimientos y comportamientos.
- 3. Efectos sociales:** el consumo de drogas afecta al individuo que las utiliza, pero también a quienes lo rodean. Puede generar conflictos familiares, accidentes de tránsito, violencia, pobreza y actos delictivos.

El Reglamento Nacional de Tránsito prohíbe que una persona conduzca un vehículo bajo efectos del alcohol y otras drogas. Hacerlo, constituye un delito y pone en peligro la propia vida y la de los demás.



LA POLICÍA NACIONAL DEL PERÚ

ENTE DE CONTROL DE LOS MEDIOS Y MEDIDAS DE SEGURIDAD VIAL

La Policía Nacional del Perú asignada al Tránsito es la institución encargada de hacer cumplir el Reglamento Nacional de Tránsito, fiscalizando su cumplimiento, garantizando y controlando la libre circulación vehicular y peatonal en la vía pública,

Diariamente, la Policía Nacional del Perú asignada al Tránsito realiza acciones para controlar o contrarrestar el congestionamiento vehicular y disminuir el índice de accidentes de tránsito. Cuando un Policía está dirigiendo el tránsito, los usuarios de las vías (conductor y peatón) están obligados a obedecer y atender sus indicaciones.

Las indicaciones de los miembros de la Policía Nacional del Perú asignada al Tránsito prevalecen sobre las indicaciones del semáforo, las señales de tránsito y otros dispositivos de control que regulan la circulación vial.

Medios y medidas de seguridad bajo el control de la Policía Nacional del Perú asignada al Tránsito



RECONOCIENDO LAS INSTRUCCIONES DE LA POLICÍA NACIONAL DEL PERÚ ASIGNADA AL TRÁNSITO

Los miembros de la Policía Nacional del Perú asignada al Tránsito están a cargo de la seguridad vial. Por eso tenemos que conocer el significado de las instrucciones que dan, las cuales van dirigidas no solo a los conductores de vehículos, sino también a los peatones y a los usuarios de las vías, en general.

Ya sea uno conductor de vehículo o peatón, para atravesar una calle donde haya Policía de Tránsito (hombre o mujer), se deben seguir las instrucciones que indican cuando hacerlo. La Policía de Tránsito utiliza un lenguaje de señas manuales y acústicas para transmitir sus instrucciones.

¿Conoces el lenguaje de señas de la Policía Nacional del Perú asignada al Tránsito?

Señales manuales

- **Posición de frente o de espaldas:** indica la obligación de detenerse tanto al vehículo como al peatón.
- **Posición de perfil:** indica al vehículo o peatón continuar la marcha.
- Adicionalmente, se ayuda con la mano o una vara luminosa para indica a los conductores y peatones que avancen o paren.

Cuando la Policía Nacional del Perú asignada al Tránsito dirige en una intersección semaforizada, debería apagar las luces de todos los semáforos para evitar interpretaciones erróneas de sus señas.



Cuando nos encontremos en peligro en la vía, recurramos a los policías por ayuda.

Señales acústicas (toque de silbato)

Además de las señas manuales, el o la Policía Nacional del Perú asignada al Tránsito utiliza el silbato para dirigir el flujo de vehículos.

Significado de los toques del silbato:

- Un toque de silbato largo significa ALTO o PARE.
- Dos toques largos significa PASE.
- Tres o más toques largos ordenan hacer ALTO a todos los vehículos, excepto los de emergencia, ambulancias, patrulleros y carro de bomberos.
- Varios toques cortos indican a los conductores que deben acelerar la marcha de su vehículo.



**Respetemos
a los efectivos de la Policía,
ellos protegen nuestra vida.**



MEDIOS Y MEDIDAS DE SEGURIDAD VIAL

Dentro de las medidas de seguridad vial, los más importantes son:

- El cinturón de seguridad.
- Seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT).
- Los dispositivos de control de tránsito.

CINTURÓN DE SEGURIDAD

Un elemento de seguridad para los ocupantes de un vehículo

Es el elemento de seguridad más importante del vehículo. Está hecho por una banda de tela muy sólida destinada a retener sobre su asiento al conductor y a los pasajeros de un vehículo.

El Reglamento Nacional de Tránsito norma el uso obligatorio del cinturón de seguridad.

Es responsabilidad del conductor promover su uso al interior de su vehículo.

En una colisión, los ocupantes del vehículo que no tengan puesto el cinturón de seguridad podrían tener lesiones más graves que aquellos que sí lo usan, ya que este elemento sirve para que los pasajeros amortigüen el impacto en caso de un accidente de tránsito.

Los cinturones de seguridad sirven para:

- Desaceleran y evitan una detención agresiva y brusca.
- Evitar que la cabeza y la cara golpeen contra el volante y el parabrisas.
- Sujetar el cuerpo sobre sus zonas fuertes.
- Evitar que los ocupantes se golpeen entre sí.
- Evitar que los ocupantes salgan despedidos fuera del vehículo.

Forma de colocar el cinturón de seguridad:

- Situar la banda superior entre el hombro y el cuello, nunca rozando el cuello o demasiado alto sobre el hombro.
- Las mujeres deben situar la banda superior entre ambos pechos para evitar daños en caso de colisión.
- Colocar la banda inferior bajo el vientre (especialmente las embarazadas).
- Tirar un poco hacia arriba de la banda del hombro para dejar el cinturón bien ceñido.

Las bandas del cinturón no deben estar retorcidas ni demasiado holgadas, porque ello resta eficacia al cinturón.

Importante

Dependiendo la intensidad del impacto en un accidente de tránsito, si tiene puesto el cinturón de seguridad tendrá más probabilidades de permanecer vivo y consciente, dado que este elemento de seguridad protegerá el cuerpo de estrellarse contra el parabrisas del vehículo y aminorará las posibles lesiones.

Se recomienda que los niños pequeños usen asientos especiales situados en la parte posterior del vehículo para ser trasladados.



Ejemplo del uso correcto del cinturón de seguridad.



**Ajústese a la vida,
use siempre el cinturón de seguridad.**

SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO (SOAT)

El SOAT es un seguro obligatorio para todos los vehículos motorizados. Cubre los riesgos de muerte y lesiones, tanto de los ocupantes de un vehículo automotor como de los peatones que resulten afectados como consecuencia de un accidente de tránsito.

¿Qué cubre el SOAT?

EL SOAT cubre los daños que sufren los ocupantes de un vehículo y los peatones. Su cobertura abarca gastos médicos, incapacidad temporal, invalidez permanente, indemnización por muerte y/o gastos de sepelio.

¿Qué vehículos están obligados a adquirir el SOAT?

El SOAT es obligatorio para todo vehículo automotor que circule por el territorio nacional: automóviles, camionetas, omnibuses, camiones, mototaxis, motocicletas, cualquiera sea el uso al que estén destinados.

¿Quiénes son los beneficiarios en caso de fallecimiento de un familiar por un accidente de tránsito?

Las personas beneficiarias son, en orden de precedencia:

- El cónyuge sobreviviente.
- Los hijos menores de 18 años, o mayores de edad incapacitados permanentemente para trabajar.
- Los hijos mayores de 18 años.
- Los padres.
- Los hermanos menores de 18 años, o mayores de edad incapacitados permanentemente para trabajar.

A falta de las personas indicadas, y habiendo transcurrido un plazo de más de dos años desde el accidente, la indemnización se destinará al Fondo de Compensación del SOAT.

¿Qué sucede si los vehículos involucrados en un accidente no tienen SOAT?

El propietario, el conductor y, si es el caso, el prestador del servicio de transporte están obligados a cubrir solidariamente los gastos médicos y las indemnizaciones que les corresponden a las víctimas (ocupantes de los vehículos y peatones). Incluso, deberán responder frente a las compañías de seguros en caso hubiesen realizado pagos.

¿Qué ocurrirá si los centros médicos de salud se niegan a atender a las víctimas?

Los centros de salud están obligados a atender a las víctimas de un accidente de tránsito cubierto por el SOAT. Deben hacerlo con cargo a este seguro, cuya contratación es acreditada con la calcomanía adherida al vehículo automotor asegurado o con el certificado que se debe portar en el vehículo.

La verificación puede hacerse llamando a la central de la compañía de seguros. La norma establece que los centros de salud que nieguen atención a los accidentados podrán ser denunciados ante la autoridad de salud por la víctima o sus familiares.

¿Existen sanciones por no tener documentación en regla?

Sí, las infracciones y sanciones se encuentran tipificadas en el Reglamento Nacional de Tránsito. La norma menciona que por conducir un vehículo automotor sin portar el certificado SOAT, si este no corresponde al uso del vehículo o si su vigencia está vencida, la sanción es de 4% de la UIT, además de la retención del vehículo. Por conducir un vehículo cuya póliza, certificado o calcomanía del SOAT sean falsos, la sanción también es del 4% de la UIT, y el vehículo será retenido.

¿Actualmente hay problemas con los camiones y camionetas?

Se han reportado accidentes en camiones de carga y camionetas que tenían SOAT pero que transportaban personas en las tolvas, donde solo se debe llevar carga. Las compañías de seguros atienden a las víctimas de estos siniestros, a pesar de la infracción cometida, y luego realizan un juicio al propietario infractor para recuperar los gastos que debió asumir.

Certificado contra accidentes de tránsito (CAT)

El CAT es un seguro alternativo con las mismas características y coberturas que el Seguro obligatorio de accidentes de tránsito - SOAT, creado por Ley N° 28839. Es emitido por las asociaciones de fondos regionales o provinciales contra accidentes de tránsito - AFOCAT, y permite cubrir los riesgos de muerte y lesiones de las víctimas de los accidentes de tránsito, con la diferencia que el CAT sólo puede ser destinado a vehículos de transporte de personas, urbano e interurbano, incluyendo el servicio especial de transporte en taxis y mototaxis.



Pongamos freno a los accidentes en pistas y carreteras, respetemos siempre las señales de tránsito.

¿Qué cubre el SOAT?



Ambulancia



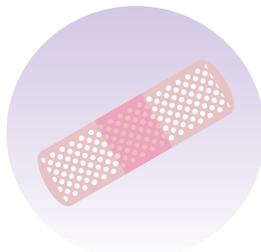
Muerte



**Invalidez
permanente**



**Incapacidad
temporal**



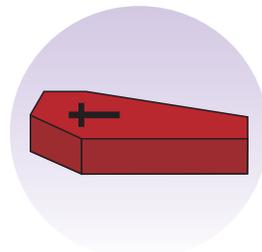
**Gastos
atención médica**



**Gastos atención
hospitalaria
quirúrgica**



**Gastos atención
farmacéuticas**

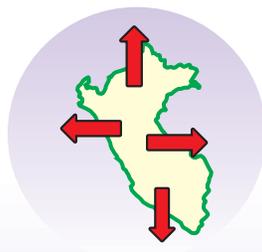


Gastos de sepelio

¿Qué no cubre el SOAT?



Carreras



**Accidentes
fuera del Perú**



**Guerras,
sismos**



**Lesiones
autoinferidas**



**Accidentes
en lugares
sin acceso libre
al tránsito público**



**Casos
fortuitos**

El Reglamento Nacional de Tránsito es aquel que emite el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Contiene las normas que regulan el uso de las vías públicas terrestres, aplicables a los desplazamientos de personas, vehículos, animales y a las actividades vinculadas con el transporte. Rige en todo el territorio de la República.

Derechos de los peatones

El Artículo 186° del Reglamento Nacional de Tránsito dice:

El conductor de un vehículo debe dar preferencia de paso a los peatones que hayan iniciado el cruce de la calzada en las intersecciones no reguladas, y a los que estén concluyendo el cruce en las intersecciones reguladas, siempre que lo hagan por los pasos destinados a ellos, estén o no debidamente señalizados.

Normas de circulación para peatones

Las normas para la circulación de los peatones se encuentran estipuladas en el Título IV, del Capítulo I concerniente a peatones y el uso de la vía.

Artículo 61°

El peatón debe acatar las disposiciones reglamentarias que rigen el tránsito y las indicaciones de los efectivos de la Policía Nacional del Perú, asignados al control del tránsito. Goza de los derechos establecidos en este Reglamento y asume las responsabilidades que se deriven de su incumplimiento.

Artículo 62°

Las reglas de tránsito para peatones también se aplican a las personas que usan sillas de ruedas para minusválidos, andadores motorizados y carritos de compras, así como a los vehículos de niños, como triciclos y cochecitos.

Artículo 63°

El peatón tiene derecho de paso sobre cualquier vehículo, en las intersecciones de las calles no semaforizadas, ni controladas por efectivos de la Policía Nacional del Perú o por señales oficiales que adviertan lo contrario, siempre y cuando cruce la intersección de forma directa a la acera opuesta y no en forma diagonal, y lo haga cuando los vehículos que se aproximan a la intersección se encuentren a una distancia tal que no representen peligro de atropello.

Artículo 64°

El peatón tiene derecho de paso en las intersecciones semaforizadas o controladas por efectivos de la Policía Nacional del Perú o por señales oficiales, respecto a los vehículos que giren a la derecha o a la izquierda, con la luz verde.

Artículo 65°

El peatón tiene derecho de paso, respecto a los vehículos que cruzan la acera para ingresar o salir de áreas de estacionamiento.

Artículo 66°

El peatón no tiene derecho de paso respecto a los vehículos de emergencia autorizados, tales como vehículos de bomberos, ambulancias, vehículos policiales, de serenazgo, grúas y auxilio mecánico, y sobre los vehículos oficiales, cuando estos hagan uso de sus señales audibles y visibles.

Artículo 67°

El peatón debe circular por las aceras, bermas o franjas laterales, según el caso, sin utilizar la calzada ni provocar molestias o trastornos a los demás usuarios, excepto cuando deba cruzar la calzada o encuentre un obstáculo que esté bloqueando el paso, y en tal caso, debe tomar las precauciones respectivas para evitar accidentes. Debe evitar transitar cerca al sardinel o al borde de la calzada.

Artículo 68°

En intersecciones señalizadas, los peatones deben cruzar la calzada por la zona señalizada o demarcada especialmente para su paso. En las intersecciones no señalizadas, el cruce debe realizarse en forma perpendicular a la vía que cruza, desde una esquina hacia otra, y de ser el caso, atendiendo las indicaciones de los efectivos de la Policía Nacional del Perú. Debe evitar cruzar intempestivamente o temerariamente la calzada.

Artículo 69°

En vías de tránsito rápido de acceso restringido, los peatones deben cruzar la calzada por los puentes peatonales o cruces subterráneos.

Artículo 70°

En los lugares donde funcionen semáforos vehiculares los peatones deben cruzar la calzada durante el tiempo que los vehículos permanecen detenidos por la luz roja. Donde funcionen semáforos para peatones, estos deben cruzar la calzada al iluminarse el campo verde con el letrero "PASE" y se abstendrán de hacerlo cuando se ilumine el campo rojo con el letrero "ALTO". Cuando el letrero "PASE", se vuelva intermitente, tiene el mismo significado que la luz ámbar y los peatones deben abstenerse de comenzar a cruzar la calzada.

Artículo 71°

En las intersecciones en las que existan semáforos peatonales accionados por botones, los peatones deben pulsar el botón y esperar que la señal cambie al letrero "PASE", para iniciar el cruce de la calzada.

Artículo 72°

Cuando no exista un efectivo de la Policía Nacional del Perú, dirigiendo el tránsito, semáforos u otras señales oficiales, los peatones al cruzar la calzada de una intersección, deben observar las reglas siguientes:

- a) Usar los pasos peatonales, conservando en lo posible el lado derecho.
- b) Cruzar la calzada cuando los vehículos que se aproximen se encuentren a una distancia no menor de 40 metros en jirones o calles y a 60 metros en avenidas.

Artículo 73°

En las vías que no cuenten con pasos peatonales en las intersecciones, puentes peatonales o cruces subterráneos, los peatones deben localizar un lugar, donde puedan cruzar con el máximo de seguridad posible, y lo harán lo más rápido que puedan o estimen conveniente.

Artículo 74°

Para cruzar la calzada en cualquiera de los casos descritos en los artículos anteriores, los peatones deben hacerlo caminando, en forma perpendicular al eje de la vía, asegurándose que no exista peligro.

Artículo 75°

El peatón está obligado a someterse a las pruebas que le solicite el efectivo de la Policía Nacional del Perú, asignado al control del tránsito, para determinar su estado de intoxicación por alcohol, drogas, estupefacientes u otros tóxicos, o su idoneidad, en ese momento, para transitar. Su negativa establece la presunción legal en su contra.

Artículo 76°

Los peatones que no tengan derecho de paso, no deben cruzar la calzada por delante de un vehículo que se encuentra detenido, o entre dos vehículos que se encuentran detenidos, salvo los casos en que la detención sea determinada por el cumplimiento de una disposición reglamentaria.

Artículo 77°

El peatón, al percatarse de las señales audibles y visibles de los vehículos de emergencia y oficiales, despejará la calzada y permanecerá en los refugios o zonas de seguridad peatonales, cuando las condiciones lo permitan.

Artículo 78°

Para transitar en vías que carezcan de aceras, los peatones deben observar las siguientes reglas:

- 1) En vías de tránsito de doble sentido, los peatones deben caminar por las bermas o franjas laterales a la calzada, en sentido contrario a la circulación vehicular.
- 2) En vías de tránsito en un solo sentido, los peatones deben caminar por las bermas o franjas laterales contiguas al carril de la derecha.

Artículo 79°

Para subir o bajar de los vehículos, los peatones deben hacerlo:

- 1) Cuando los vehículos estén detenidos.
- 2) Por la(s) puerta(s) ubicadas a la derecha del timón, cuando el vehículo se ubique en el carril derecho de la vía.
- 3) Teniendo precaución con el tránsito de vehículos menores y bicicletas.

Artículo 80°

Los ancianos, niños, personas discapacitadas y, en general, los peatones que no se encuentren en el completo uso de sus facultades físicas o mentales, deben ser conducidos por personas aptas para cruzar las vías públicas.

En el caso de grupos de niños, estos deben ser conducidos por las aceras en no más de dos filas o hileras, con un guía adelante y otro atrás, preferentemente agarrados de la mano. Para cruzar la vía, cuando sea posible, el guía debe solicitar el apoyo de los efectivos de la Policía Nacional del Perú, asignados o no al control del tránsito.

Artículo 81°

Está prohibido que los peatones circulen por las calzadas, o bajar o ingresar a ella para intentar detener a un vehículo, con el fin de solicitar su servicio, o por cualquier otra situación o circunstancia.

Preferencias en las normas de circulación

Los efectivos de la Policía Nacional del Perú asignados al control del tránsito, concederán preferencias respecto a las normas de circulación, a los siguientes beneficiarios en razón a sus necesidades:

- a) Las personas con discapacidad, conductores o no.
- b) Los diplomáticos extranjeros acreditados en el país.
- c) Los profesionales en prestación de un servicio público o privado de carácter urgente y bien común.

Personas con discapacidad

Nuestra Constitución Política establece la obligación del Estado de brindar una atención prioritaria a los sectores de la población que presenten mayor vulnerabilidad, implementando políticas destinadas a compensar la eventual desventaja comparativa en el plano real frente al resto de la comunidad. El Artículo 7° de la Constitución menciona el derecho de las personas con discapacidad a un régimen legal de protección, atención, readaptación y seguridad; dando paso a la Ley N° 27050.



**Ayudemos a las personas que lo necesiten,
como adultos mayores, niñas y niños pequeños y discapacitados.**

Ley General de la Persona con Discapacidad establece el marco jurídico de protección, atención de salud, trabajo, educación, rehabilitación, seguridad social y prevención, para que las personas con discapacidad alcancen su desarrollo e integración social, económica y cultural. Esta ley define al discapacitado como una persona que tiene una o más deficiencias evidenciadas con la pérdida significativa de una o más de sus funciones físicas, mentales o sensoriales, que impliquen la disminución o ausencia de la capacidad para realizar una actividad dentro de formas o márgenes considerados normales, limitándola en el desempeño de un rol, función o ejercicio de actividades y oportunidades para participar equitativamente dentro de la sociedad.

Derechos de los peatones con discapacidad

Las personas con discapacidad gozan de leyes y ordenanzas que les permiten recibir una atención prioritaria, teniendo al CONADIS como entidad que vela por su integración y participación en la sociedad, por ejemplo: en el ámbito de la salud, de la promoción y el empleo, educación y deporte, de las empresas promocionales, de la accesibilidad.

Así, la Ley N° 27050 contempla en el ámbito de la accesibilidad, todo aquello que está relacionado con la libre circulación de las personas con discapacidad, sea como peatones o como pasajeras:

- Derecho a la reservación de los asientos preferenciales en los vehículos públicos (Art.45° de la Ley General de la Persona con Discapacidad).
- Toda institución pública o privada está en la obligación de acondicionar o dotar de áreas y acceso a las instalaciones, ambientes, corredores de circulación, para el desplazamiento y uso de las personas con discapacidad, (Art. 44° de la Ley General de la Persona con discapacidad y Ley N° 27920 Ley de adecuación urbanística y arquitectónica de las edificaciones).
- Las municipalidades dispondrán de la reservación de ubicaciones en cada parqueo público para vehículos conducidos o que transportan personas con discapacidad (Art. 46° de la Ley General de la Persona con discapacidad).

El Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento junto con las municipalidades coordinarán la adecuación progresiva del diseño urbano de las ciudades, adaptándolas y dotándolas de los elementos técnicos modernos para el uso y fácil desplazamiento de las personas con discapacidad.

Basándose en la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, Ley N° 27181, la Municipalidad de Lima dispone, en su Ordenanza N° 104 Resolución Directoral N° 607-2000, una infracción a los medios de transporte público que se nieguen a recoger en los paraderos a escolares, adultos mayores, discapacitados o cualquier otro pasajero. El incumplimiento a esta ordenanza acarrea una sanción del 15% de la UIT.

La Ley de Atención al Preferente, Ley N° 27408, dispone en su artículo único que en los lugares de atención al público las mujeres embarazadas, las niñas, los niños, las personas adultas mayores y todas aquellas con discapacidad, deben ser atendidos de manera preferente disponiendo que los servicios públicos, como el de transporte de pasajeros, deben implementar medidas para facilitar el uso y acceso adecuado para las personas a las que se les debe brindar atención preferencial.



Mujeres embarazadas, niños, personas adultas mayores y todas aquellas con discapacidad, deben ser atendidos de manera preferente.

DISPOSITIVOS DE CONTROL DE TRÁNSITO

Según el Reglamento Nacional de Tránsito, los elementos que intervienen en la regulación, administración y/o fiscalización del tránsito terrestre son los **dispositivos de control de tránsito**, que están compuestos por:

- Las señales de tránsito.
- Los semáforos.

La **Policía Nacional del Perú asignada al Tránsito** es otro de los elementos que intervienen en la regulación, administración y/o fiscalización del tránsito terrestre y que cumple una función como ente de control de los medios y medidas de seguridad.

Los dispositivos de control son una serie de disposiciones que regulan el tránsito en la vía pública mediante señales verticales, señales horizontales y los semáforos.

Las normas para el diseño y utilización de los dispositivos de control se establecen en el Manual de Dispositivos de Control de Tránsito Automotor para Calles y Carreteras, que aprueba el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en concordancia con los Convenios Internacionales suscritos por el Perú.

La instalación, mantenimiento y renovación de los dispositivos de control del tránsito dependerán de su ubicación:

- La red vial nacional es competencia del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Las vías regionales son de competencia de los gobiernos regionales.
- Las avenidas son de competencia de la municipalidad provincial
- Las calles y jirones son de competencia de los municipios distritales.

Los conductores y los peatones están obligados a obedecer los dispositivos de control del tránsito, salvo que reciban instrucciones distintas de un efectivo de la Policía Nacional del Perú, o que se trate de las excepciones contempladas en el Reglamento, en lo que respecta a los vehículos oficiales y de emergencia.

Señales de tránsito

Las señales de tránsito son dispositivos creados específicamente para el control del flujo vehicular y peatonal. Se encuentran instalados al nivel de la vía o sobre ella y están destinadas a normar su uso. Asimismo, prevenir al usuario de la vía de cualquier posible peligro que podría presentarse o informarle sobre direcciones, rutas, destinos.

Las señales de tránsito se clasifican en:

1. Señales verticales.
2. Señales horizontales.

Señales verticales

Las señales verticales de tránsito de acuerdo con su función específica se clasifican en:

- a. Señales reguladoras.
- b. Señales preventivas.
- c. Señales informativas.



Señal reguladora



Señal preventiva



Señal informativa

a. Señales reguladoras

Tienen por objeto indicar a los usuarios de la vía la existencia de limitaciones, restricciones o prohibiciones que norman el uso de las vías. Su desacato constituye una infracción al Reglamento Nacional de Tránsito.

Las señales reguladoras se clasifican en:

- PARE** **Relativas al derecho de paso**
Indican preferencia de paso u orden de detención. Tienen forma octogonal y triangular con uno de sus vértices mirando hacia abajo.



- PARE** **Prohibitivas y restrictivas**
Indican a los conductores de vehículos las limitaciones que se les impone para el uso de las vías. Son de forma rectangular y llevan un diseño circular rojo en ellas.



- PARE** **De sentido de circulación**
Se utilizan en los cruce de las calles de una ciudad para indicar el sentido de la circulación. Su forma es rectangular.



Ubicación de las señales reguladoras

Estas señales se colocan a la derecha del sentido de circulación de los vehículos, en ángulo recto con el eje de la vía y sobre la vereda o acera.

Colores de las señales reguladoras

Predomina en ellas el color rojo, blanco como fondo y las letras o símbolos generalmente negros.



b. Señales preventivas o de advertencia

Son señales que se utilizan para indicar con anticipación la aproximación de ciertas condiciones de la vía o concurrentes que implican un peligro real o potencial que debe ser evitado tomando ciertas precauciones.

Forma de las señales preventivas o de advertencia

Tienen forma de un cuadrado con una de sus esquinas mirando hacia abajo formando un rombo, a excepción de las señales especiales de “zona de no adelantar” que es de forma triangular y las señales de “paso a nivel de línea férrea” que son en forma de cruz.



Color de las señales preventivas o de advertencia

El fondo y el borde de color amarillo. El símbolo, las letras y el marco de color negro.



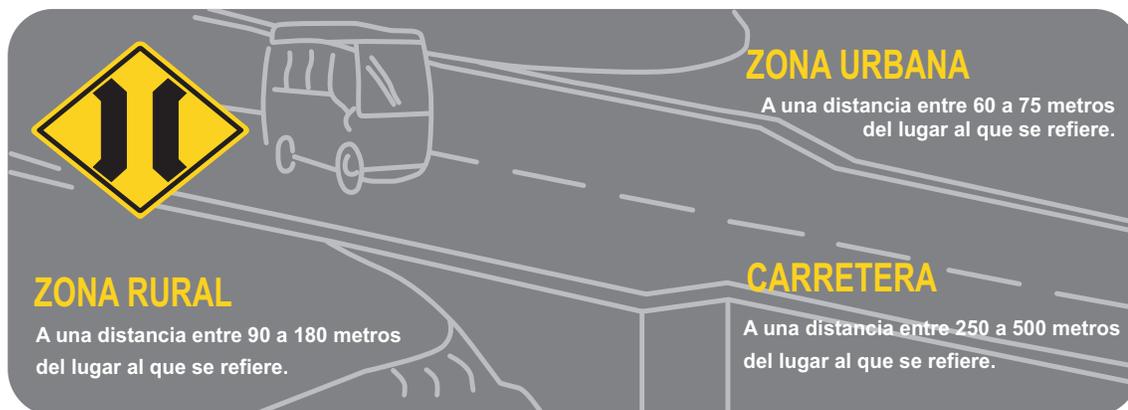
Ubicación en la vía de las señales preventivas o de advertencia

Estas señales se ubican en ángulo recto, a la derecha de la vía y frente al sentido de circulación vehicular a una distancia previa del lugar que se desea prevenir, de modo tal que permita verlas al conductor.



En general, las distancias recomendadas de las señales preventivas son:

- Carretera, de 250 a 500 m de distancia antes del lugar que se refiere.
- Zona rural, entre 90 y 180 m de distancia del lugar al que se refiere.
- Zona urbana, entre 60 y 75 m del lugar al que se refiere.



c. Señales informativas

Las señales informativas tienen como fin guiar al usuario de la vía, a través de una determinada ruta, dirigiéndolo al lugar de su destino. Ellas le proporcionan información adecuada de lugares, rutas, distancias, servicios.

Forma de las señales informativas

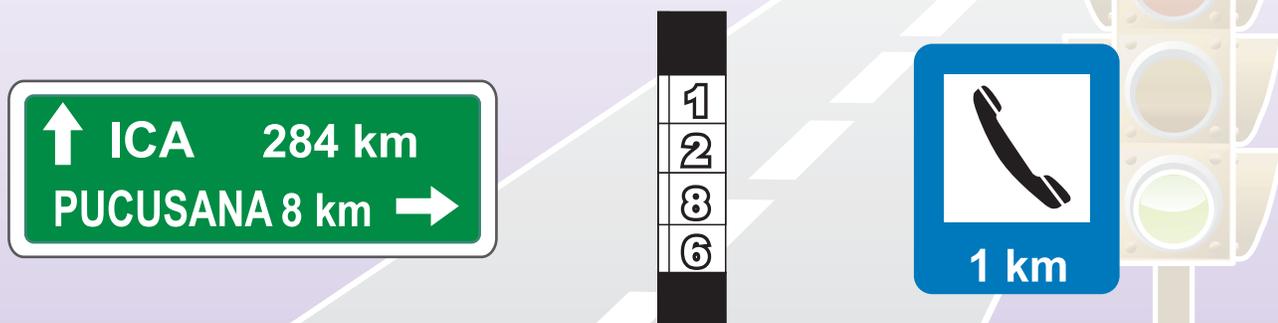
Son de forma rectangular, con cualquiera de sus lados colocados en forma horizontal, exceptuando los indicadores de ruta que podrán tener una forma especial.

Clasificación de las señales informativas

- **De dirección:** guían al conductor hacia su destino y/o puntos intermedios.
- **Indicadoras de ruta:** muestran el número de ruta de la carretera, facilitando al conductor su identificación.
- **De información general:** indicar al usuario de la vía la ubicación de lugares de interés general y turístico, así como los principales servicios conexos con las carreteras.

Ubicación de las señales informativas en la vía

Las señales informativas, por regla general, se ubican al lado derecho de la carretera o avenida para que los conductores puedan visualizarlas de forma inmediata.



Señales horizontales

Las señales horizontales de tránsito de acuerdo con su función se clasifican en:

- a. Marcas en el pavimento.
- b. Marcas en los obstáculos.
- c. Demarcadores reflectores.

a. Marcas en el pavimento

Las marcas en el pavimento son utilizadas con el objeto de reglamentar el movimiento de los vehículos, e incrementar la seguridad en su operación. Sirven en algunos casos como suplemento a las señales de tránsito y al semáforo.

Teniendo en cuenta su propósito, las marcas en el pavimento se clasifican en:

- | | |
|--|---|
| ● Línea central. | ● Línea de parada. |
| ● Línea de carril. | ● Marcas de paso peatonal. |
| ● Marcas de prohibición de alcance y paso a otro vehículo. | ● Aproximación de cruce a nivel con línea férrea. |
| ● Línea de borde de pavimento. | ● Estacionamiento de vehículos. |
| ● Línea señalizadora de tránsito. | ● Letras y símbolos. |
| ● Marcas de aproximación de obstáculos. | ● Marcas para el control de uso de los carriles de circulación. |
| ● Demarcación de entradas y salidas de autopistas. | ● Marcas en los sardineles de prohibición de estacionamiento en la vía pública. |

b. Marcas en los obstáculos

También llamados demarcación de objetos, se clasifican en:

- Obstáculos en la vía.
- Obstáculos fuera de la vía.

c. Demarcadores reflectores

Se clasifican en:

- Demarcadores de peligro.
- Delineadores.

Colores de las señales horizontales

Los colores de pintura de tráfico u otro elemento demarcador que se utilizan en las marcas con el pavimento, son de color blanco y amarillo y tiene el siguiente significado:

- Las líneas blancas indican separación de las corrientes vehiculares en el mismo sentido de circulación.
- Las líneas amarillas indican separación de las corrientes vehiculares en sentidos opuestos de circulación.

Por otro lado, también se puede emplear en los demarcadores reflectivos, además del blanco y el amarillo, el rojo y el azul, con el siguiente fin:

- Rojo: indica peligro o contra el sentido del tránsito.
- Azul: indica la ubicación de hidrantes contra incendio.

Definición de algunos tipos de marcas en el pavimento

Líneas longitudinales continuas. Se emplean para restringir la circulación vehicular de manera que no pueden ser cruzadas ni se debe circular sobre ellas.

Las líneas longitudinales continuas son de tres tipos:

- **Línea de borde o pavimento.** Demarca el borde de una vía y facilita la conducción de un vehículo durante la noche.
- **Línea central.** Es la línea divisora de una vía de doble sentido de circulación. Prohíbe que un vehículo adelante a otro en lugares como curvas y cuestas.
- **Línea de aproximación a obstáculo.** Son líneas continuas que advierten al conductor la presencia de un obstáculo.

Líneas longitudinales discontinuas. Sirven para guiar y facilitar la libre circulación en las vías. Su finalidad es canalizar las corrientes de tránsito en la vía de circulación.

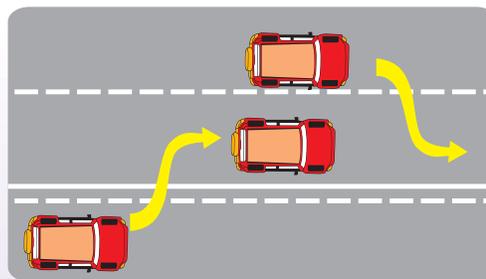
Las líneas longitudinales discontinuas son de dos tipos:

- Línea central (en carreteras).
- Línea separador de carriles (vías expresas, avenidas, etcétera).

Líneas continuas y discontinuas. Las líneas continuas pueden ser trazadas junto a las discontinuas. Los vehículos que circulen por el lado de la discontinua podrán cruzar ambas líneas únicamente con el fin de adelantar.

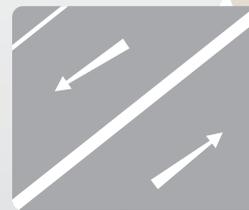
Líneas transversales y continuas. Son indicaciones complementarias de parada de un vehículo y delimitan las zonas de seguridad.

Los vehículos que circulen por el lado de la línea continua, no podrán cruzarla.



En el cruce de peatones. El cruce es una zona de seguridad para los peatones, está formado por líneas paralelas que se pintan en Intersecciones controladas paralelas a las aceras, cuyas medidas varían entre 2.50 m. y 6.00 m. de largo por 0.50 m. de ancho y con una separación entre 0.50 m. entre ellas.

Flechas. Son de color blanco e indicarán la dirección por donde deben circular los vehículos.



Semáforo

Es un dispositivo de control que regula el tránsito vehicular y peatonal en calles y carreteras por medio de luces de color rojo, amarillo y verde, operadas por una unidad de control.

El semáforo desempeña funciones determinadas:

- Interrumpir periódicamente el tránsito de una corriente vehicular o peatonal, para permitir el paso de otra corriente vehicular o peatonal.
- Regular la velocidad de los vehículos para mantener su circulación continua a una velocidad constante.
- Controlar la circulación de vehículos por canales.
- Contribuye a eliminar o reducir el número y gravedad de algunos tipos de accidentes, especialmente los que se generan por el incremento de la velocidad.
- Proporciona un ordenamiento del tránsito.



Clasificación de los semáforos

- a. **Semáforo para el control de tránsito vehicular.** cumple doble función y simultanea, regula la preferencia entre los flujos vehiculares que confluyen en una intersección y al mismo tiempo, regulan las preferencias entre los flujos vehiculares y peatonales. Se utiliza tres colores: rojo, ámbar y verde.
- b. **Semáforos para pasos peatonales.** Cumple el propósito exclusivo de dirigir el tránsito de peatones en intersecciones semaforizadas. Se utiliza dos colores: rojo para parar, verde fijo para pasar, mientras que verde intermitente permite, por un lado, que el peatón termine de cruzar, y por otro lado, indica que el peatón no deberá empezar a cruzar la calle porque el derecho de paso está a punto de terminar.
- c. **Semáforos especiales,** se clasifican en:
 - a. **Intermitente o de destello,** tienen una o varios lentes de color amarillo o rojo que se iluminan intermitentemente se utiliza para indicar peligro, regula la velocidad, para intersecciones e intermitentes de pare.
 - b. **Regular el uso de carriles,** controlan el tránsito de vehículos en canales individuales de una calle o carretera.
 - c. **Para puentes levadizos,** se instalan en los accesos de puentes levadizos, con la finalidad de controlar el tránsito de vehículos en ese lugar.
 - d. **Para maniobras de vehículos de emergencia,** son los semáforos normales (semáforos vehiculares), pero, tiene una adaptación especial para dar prioridad a los vehículos de emergencia.
 - e. **Semáforos y barreras para indicar la aproximación de trenes,** darle mayor protección a la ya proporcionada por la señaladas, indicando la aproximación de trenes.

Significado de las indicaciones del semáforo

-  **Luz roja.** Los conductores de los vehículos y el tránsito vehicular deben detenerse antes de la raya del cruceo peatonal, y si no existe, dos metros antes de la intersección.
Los peatones pueden cruzar cuando los vehículos están detenidos en rojo.
-  **Luz ámbar o amarilla.** Advierte a los conductores de vehículos que la luz cambiará a rojo y deben empezar a detenerse o que el desplazamiento vehicular está por reiniciar para los que estaban detenidos. Asimismo, advierte a los peatones que ya no deben iniciar el cruce de la vía, porque no disponen de tiempo.
-  **Luz verde.** Los conductores de los vehículos que observen esta luz podrán seguir la marcha de frente o girar a la izquierda o a la derecha, a menos que una señal lo prohíba.

Los peatones no deben cruzar cuando el semáforo está en verde para los vehículos, ni siquiera dentro de los cruceos peatonales.

Rojo intermitente: cuando se ilumine la luz roja con destellos intermitentes, los conductores de los vehículos harán un alto obligatorio y se detendrán antes de la raya de paso peatonal. Este color se emplea en el acceso a una vía preferencial.

Amarillo intermitente (señal de precaución): cuando se ilumina la luz amarilla con destellos intermitentes, los conductores realizarán el cruce con precaución. Este color se emplea en la vía que tenga preferencia.

El amarillo fijo no debe ser usado como señal de precaución.

Verde intermitente: cuando la luz verde funcione con destellos intermitentes, advierte a los conductores el final de tiempo de la luz verde.



SEÑALES VERTICALES

a. Señales reguladoras (R)

Clasificación	Orden e imagen de las señales	Significado
Señales relativas al derecho de paso	 Señal: Pare. (R-1)	Indica a los conductores que deberán efectuar la detención de su vehículo.
	 Señal: Ceda el paso. (R-2)	Indica al conductor que ingresa a una vía preferencial, ceder el paso a los vehículos que circulan por dicha vía.
Señales prohibitivas o restrictivas	 Señal: Siga de frente. (R-3)	Indica a los conductores de los vehículos que el único sentido de desplazamiento será el de continuar de frente.
	 Señal: Prohibido seguir de frente, dirección prohibida. (R-4)	Indica que no está permitida la circulación en la dirección señalada por la flecha. Prohíbe el paso de vehículos en la misma dirección que el conductor ha venido siguiendo.

Señales prohibitivas o restrictivas	 <p>VOLTEAR A LA IZQUIERDA</p>	<p>Indica a los conductores que el único sentido de desplazamiento será de un giro a la izquierda.</p>
	<p>Señal: Giro solamente a la izquierda. (R-5)</p>	
	 <p>NO VOLTEAR A LA IZQUIERDA</p>	<p>Indica al conductor que no podrá voltear a la izquierda.</p>
	<p>Señal: Prohibido voltear a la izquierda. (R-6)</p>	
	 <p>VOLTEAR A LA DERECHA</p>	<p>Indica a los conductores que el único sentido de desplazamiento será de un giro a la derecha.</p>
	<p>Señal: Giro solamente a la derecha (R-7)</p>	
	 <p>NO VOLTEAR A LA DERECHA</p>	<p>Indica al conductor que no podrá voltear a la derecha.</p>
	<p>Señal: Prohibido voltear a la derecha. (R-8)</p>	

Señales prohibitivas o restrictivas	 <p>Señal: Permite voltear en U. (R-9)</p>	Indica a los conductores que está permitido girar en U.
	 <p>Señal: Prohibido voltear en U. (R-10)</p>	Indica al conductor que no podrá voltear a la izquierda.
	 <p>Señal: Doble vía. (R-11)</p>	Esta señal se emplea en una vía unidireccional (un solo sentido) para notificar que el tramo posterior a la señal es bidireccional (en ambos sentidos) sin separador central.
	 <p>Señal: Prohibido cambiar de carril. (R-12)</p>	Indica al conductor que no debe cambiar del carril por donde está circulando. Se coloca al comienzo de la zona de prohibición.

Señales prohibitivas o restrictivas	 <p>CIRCULACION</p>	<p>Indica al conductor la obligación de circular en el sentido indicado por la flecha.</p>
	<p>Señal: Circulación obligatoria. (R-13)</p>	
	 <p>MANTENGA SU DERECHA</p>	<p>Indica al conductor la posición que debe ocupar el vehículo en ciertos tramos de la vía para prevenir situaciones de riesgo.</p>
	<p>Señal: Mantenga su derecha. (R-15)</p>	
	 <p>NO ADELANTAR</p>	<p>Indica al conductor la prohibición de adelantar a otro vehículo, motivado generalmente por la limitación de visibilidad.</p>
	<p>Señal: Prohibido adelantar. (R-16)</p>	
	 <p>NO AUTOMOVILES</p>	<p>Indica al conductor que está prohibida la circulación de los vehículos automotores a partir de donde se encuentra colocada la señal.</p>
	<p>Señal: Prohibido el pase vehicular. (R-17)</p>	

Señales prohibitivas o restrictivas	 <p>CAMIONES A LA DERECHA</p>	Indica a los conductores de vehículos pesados la obligación de circular por el carril derecho.
	 <p>NO CAMIONES</p>	Indica a los conductores de vehículos pesados (camiones, semitrailers, trailers) que no está permitida su circulación por esa vía a partir del lugar donde se encuentra la señal. A partir de ese punto deberán utilizar otra ruta.
	 <p>PEATÓN TOME SU IZQUIERDA</p>	Se pone principalmente en áreas rurales para indicar que los peatones deberán transitar por su izquierda de frente a los vehículos que se aproxima.
	 <p>NO CAMINE POR LA PISTA</p>	Se usa para identificar las zonas donde no está permitido el paso de peatones. En las autopistas, que presuponen la existencia de pasos peatonales a diferente nivel, está terminantemente prohibido el paso de peatones, a través de las vías.
	<p>Señal: Tránsito pesado carril derecho. (R-18)</p>	
	<p>Señal: Prohibido vehículos pesados. (R-19)</p>	
	<p>Señal: Peatones transitar por la izquierda. (R-20)</p>	
	<p>Señal: Prohibido el paso de peatones. (R-21)</p>	

Señales prohibitivas o restrictivas	 <p>Señal: Prohibido el paso de bicicletas. (R-22)</p>	<p>Se utiliza para informa la prohibición de circulación de bicicletas por la vía.</p>
	 <p>Señal: Prohibido el paso de motocicletas. (R-23)</p>	<p>Esta señal se emplea para notificar que está prohibida la circulación de motocicletas o vehículos similares.</p>
	 <p>Señal: Prohibido el pase de maquinaria agrícola. (R-24)</p>	<p>Indica que está prohibida la circulación de maquinaria agrícola.</p>
	 <p>Señal: Prohibido el paso de carretas. (R-25)</p>	<p>Se utiliza para informar que está prohibida la circulación de toda clase de vehículos de tracción animal (carretas).</p>

Señales prohibitivas o restrictivas	 <p>Señal: Tránsito pesado carril derecho. (R-18)</p>	<p>Indica al usuario las horas del día en que está permitido el estacionamiento en la vía. La placa auxiliar que contiene la leyenda indicará lo reglamentado.</p>
	 <p>Señal: Estacionamiento prohibido. (R-27)</p>	<p>Indica al conductor la prohibición de estacionarse en la vía.</p>
	 <p>Señal: Prohibido detenerse. (R-28)</p>	<p>Indica al conductor de vehículos la prohibición de detenerse. La sola detención de un vehículo en determinados lugares podría producir graves conflictos de congestión vehicular.</p>
	 <p>Señal: Prohibido el uso de la bocina. (R-29)</p>	<p>Indica la prohibición de usar el claxon, bocina o corneta. Generalmente, se utiliza para recordar la prohibición del uso excesivo del claxon, especialmente cerca de hospitales y centros de salud.</p>

Señales prohibitivas o restrictivas	 <p>Señal: Velocidad máxima. (R-30)</p>	<p>Indica la velocidad máxima permitida a la cual podrán circular los vehículos.</p>
	 <p>Señal: Solo buses. (R-34)</p>	<p>Se utiliza para indicar las vías o carriles establecidos para uso exclusivo de vehículos de transporte público de pasajeros. La señal debe complementarse con marcas en el pavimento con inscripciones: "SOLO BUSES".</p>
	 <p>Señal: No deje piedras en la pista. (R-39)</p>	<p>Recuerda al conductor y a los peatones que está terminante prohibido dejar piedras en la pista (calzada), en vista del grave riesgo que representa.</p>
	 <p>Señal: Ciclovia. (R-42)</p>	<p>Esta señal se emplea para notificar la existencia de una vía exclusiva para el tránsito de bicicletas.</p>

Señales prohibitivas o restrictivas	 <p>Señal de prohibición de paradero de buses (R-44)</p>	Se utiliza para informar al conductor de la existencia de aquellos lugares cuyo uso como paradero de ómnibus está prohibido.
	 <p>Señal: Prohibición de vehículos menores. (R-45)</p>	Se utiliza para informar que está prohibida la circulación de vehículos menores, como los mototaxis.
Sentido de circulación	 <p>Señal: Sentido del tránsito. (R-14A)</p>	Indica al conductor el sentido de circulación en una determinada vía.
	 <p>Señal: Doble sentido de tránsito. (R-14B)</p>	Indica al conductor el cambio de una vía de uno a dos sentidos de circulación.

b. Señales preventivas (P)

Clasificación	Orden e imagen de las señales	Significado
Señales de prevención	 <p>Señal: Curva y contracurva (derecha a izquierda). (P-4A) Señal: Curva y contracurva (izquierda a derecha). (P-4B)</p>	<p>(P- 4A) Indica la presencia de dos curvas de sentido contrario para el lado derecho de la pista.</p> <p>(P-4B) Indica la presencia de dos curvas de sentido contrario para el lado izquierdo de la pista.</p>
	 <p>Señal: Camino sinuoso. (P-5-1)</p>	<p>Indica una sucesión de tres o más curvas, evitando la repetición frecuente de señales de curva. Por lo tanto, se deben tomar precauciones.</p>
	 <p>Señal: Curva en U a la derecha. (P-5-2A) Señal: Curva en U a la izquierda. (P-5-2B)</p>	<p>(P-5-2A) Previene la presencia de una curva para el lado derecho de la pista, cuyas características geométricas la hacen sumamente pronunciada.</p> <p>(P-5-2B) Previene la presencia de una curva para el lado izquierdo de la pista.</p>
	 <p>Señal: Intersección rotatoria. (P-15)</p>	<p>Esta señal se utiliza para advertir al conductor la proximidad de una intersección rotatoria (óvalo o rotonda).</p>

Señales de prevención	 <p>Señal: Reducción de la calzada. (P-17)</p>	<p>Advierte la proximidad a una reducción en el ancho de la pista, conservando el mismo eje y la circulación en ambos sentidos.</p>
	 <p>Señal: Ensanche de la calzada. (P-21)</p>	<p>Advierte la proximidad a un ensanchamiento de la pista, conservando el mismo eje y la circulación en ambos sentidos.</p>
	 <p>Señal: Doble circulación. (P-25)</p>	<p>Advierte la proximidad de un tramo de camino con circulación en ambos sentidos.</p>
	 <p>Señal: Fin de pavimento. (P-31)</p>	<p>Previene al conductor del cambio de las características físicas de la superficie de rodadura de la vía.</p>

Señales de prevención	 <p>Señal: Calzada ondulada. (P-32)</p>	<p>Indica la proximidad de un tramo de vía que por las irregularidades en su superficie de rodadura lo hace peligroso.</p>
	 <p>Señal: Resalto (ojiva o rompemueller). (P-33)</p>	<p>Advierte al conductor la proximidad de un resalto perpendicular al eje de la vía, que hace necesario bajar la velocidad. Esta señal debe removerse cuando cesen las condiciones que obligaron a instalarla.</p>
	 <p>Señal: Badén. (P-34)</p>	<p>Advierte al conductor de la proximidad de un badén.</p>
	 <p>Señal: Pendiente pronunciada. (P-35)</p>	<p>Indica al conductor la proximidad de un tramo de pendiente pronunciada, sea de subida o bajada.</p>

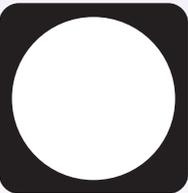
Señales de prevención		<p>Advierte la proximidad de un tramo de la vía que, en determinadas condiciones, puede presentar una superficie de rodadura resbaladiza.</p>
	<p>Señal: Calzada resbaladiza. (P-36)</p>	
		<p>Se utiliza para advertir la proximidad de un tramo de la vía en que existe posibilidad de encontrar derrumbes.</p>
	<p>Señal: Zona de derrumbes. (P-37)</p>	
	<p>Indica al conductor la proximidad de un cruce a nivel con línea férrea sin barreras y que es necesario detener la circulación del vehículo antes de efectuar el cruce.</p>	
<p>Señal: Cruce a nivel con línea férrea sin barrera. (P-42)</p>		
	<p>Indica la proximidad de un cruce a nivel con línea férrea sin barreras. Deberá colocarse en el lugar anterior inmediato al cruce con el fin de conformar dicho cruce.</p>	
<p>Señal: Cruz de San Andrés. (P-44)</p>		

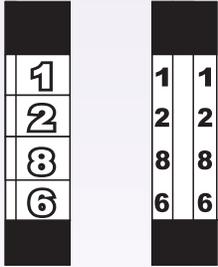
Señales de prevención	 <p>Señal: Aeropuerto. (P-45)</p>	<p>Advierte a los conductores la existencia de vuelo de aviones a baja altura, debido a la proximidad de un aeropuerto.</p>
	 <p>Señal: Ciclovía. (P-46)</p>	<p>Señala la proximidad a un tramo de vía utilizado frecuente o exclusivamente para bicicletas. Para indicar la proximidad del cruce de una ciclovía, debe colocarse debajo de una placa adicional la leyenda "CRUCE CICLOVÍA".</p>
	 <p>Señal: Obras (hombres trabajando). (P-47)</p>	<p>Indica al conductor la proximidad de obras en ejecución en la vía.</p>
	 <p>Señal: Cruce de peatones. (P-48)</p>	<p>Advierte la proximidad de cruces peatonales, que se delimitarán mediante marcas en el pavimento.</p>

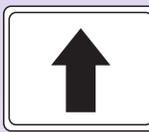
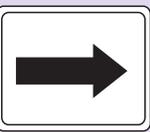
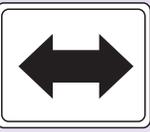
Señales de prevención	 <p>Señal: Zona escolar. (P-49)</p>	Indica al conductor la proximidad de una zona escolar o de un cruce escolar.
	 <p>Señal: Niños. (P-50)</p>	Indica al conductor la proximidad de niños como el caso de parques y jardines.
	 <p>Señal: Paso de maquinaria agrícola. (P-51)</p>	Advierte la proximidad, en una carretera, de una zona de cruce o tránsito eventual de maquinaria agrícola.
	 <p>Señal: Bomberos. (P-52)</p>	Previene al conductor de la proximidad de una estación de bomberos por lo cual puede producirse la salida de emergencia de los vehículos utilizados por dicho cuerpo.

Señales de prevención	 <p>Señal: Cuidado animales en la vía. (aP-53)</p>	<p>Advierte a los usuarios la proximidad de zonas donde se pueden encontrar animales en la vía.</p>
	 <p>Señal: Proximidad de un semáforo. (P-55)</p>	<p>Advierte al conductor la proximidad de una intersección aislada controlada por un semáforo.</p>
	 <p>Señal: Zona urbana. (P-56)</p>	<p>Advierte al conductor de la proximidad de un poblado, con el objetivo de que adopte las debidas precauciones.</p>
	 <p>Señal: Peligro. (P-57)</p>	<p>Se empleará transitoriamente para advertir la proximidad de un tramo, en el que puede presentarse un riesgo no especificado.</p> <p>Debe retirarse cuando cesen las condiciones que obligaron a instalarla.</p>
	 <p>Señal: Chevron. (P-61)</p>	<p>Se utilizará como auxiliar en la delineación de curvas pronunciadas y deben ser colocadas solas o detrás de los guardavías.</p>

c. Señales informativas (I)

Clasificación	Orden e imagen de las señales	Significado
Señales indicadoras de ruta	 <p>Señal: Indicador de carretera del sistema interamericano. (I-1)</p>	<p>Según lo acordado en el régimen de los congresos panamericanos de carreteras, auspiciados por la Organización de los Estados Americanos (OEA), el indicador de identificación del sistema vial interamericano diseñado de acuerdo a dichos estándares, debe usarse en carreteras del sistema vial peruano incluidas en el sistema vial interamericano.</p>
	 <p>Señal: Indicador de ruta carretera sistema nacional. (I-2)</p>	<p>Esta señal debe ser utilizada exclusivamente en las carreteras del sistema nacional. Lleva la palabra Perú seguida del nombre del departamento político, la jurisdicción del lugar en que se encuentra la señal y número de ruta que identifica.</p>
	 <p>Señal: Indicador de ruta carreteras departamentales. (I-3)</p>	<p>Señal en forma de cuadrado en el que está inscrito la forma del escudo nacional. En la parte superior, debe llevar el nombre del departamento político, la jurisdicción del lugar en el que se encuentra la señal, así como el número de la ruta que esté identificando.</p>
	 <p>Señal: Indicador de ruta carreteras vecinales. (I-4)</p>	<p>Se utiliza en caminos del sistema vecinal. Es de forma cuadrada, de 0.40 cm de lado, de color negro, dentro del cual se diseñará un círculo blanco, con números negros, correspondientes al número de la ruta de la carretera que esté recorriendo.</p>

Señales de prevención		Se utiliza antes de una intersección a fin de guiar al usuario en el itinerario a seguir para llegar a su destino.
	<p>Señal: de destino. (I-5)</p>	
		Se utilizan en las carreteras, antes de una intersección, para indicar al usuario la dirección que debe seguir para llegar a una población o punto determinado, informando al mismo tiempo la distancia a la que se encuentra el destino mostrado.
	<p>Señales: De destino con indicaciones de distancia. (I-6)</p>	
		Se utilizan en las carreteras para indicar al usuario las distancias a las que se encuentran las poblaciones o lugares de destino, respecto del punto donde esté localizada la señal.
	<p>Señales: Con indicaciones de distancia. (I-7)</p>	
		Indica la distancia desde el punto de origen de la vía.
	<p>Señal: Poste de kilometraje. (I-8)</p>	

	 <p>I-9</p>  <p>I-10</p>  <p>I-11</p>  <p>I-12</p> <p>Señales: Auxiliares de advertencia. (9 al 12)</p>	<p>Son señales que advierten la modificación de la trayectoria de los vehículos para proseguir su itinerario en relación a la ruta seguida.</p> <p>Por ejemplo, para salir de una carretera hacia una localidad o un lugar determinado.</p>
<p>Señales de dirección</p>	 <p>I-13</p>  <p>I-14</p>  <p>I-15</p>  <p>I-16</p>  <p>I-17</p> <p>Señales: Auxiliares de posición. (I-13, I-14, I-15, I-16, I-17)</p>	<p>Indican el lugar donde debe efectuarse la maniobra necesaria para proseguir por la ruta elegida, representa la confirmación del itinerario a seguir con la ruta seleccionada.</p> <p>La señal I-13, se usará también como señal auxiliar de advertencia cuando la ruta continúe en la misma dirección.</p> <p>Las señales I-17 (cruce) se utilizarán tanto como señales de advertencia como de posición a fin de informar al usuario el cruce de rutas.</p>
	    <p>Señales de localización: (I-18)</p>	<p>Se utilizan para indicar poblaciones o lugares de interés, tales como: ríos, lagos, nevados, poblaciones, etc.</p>

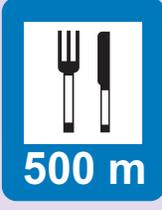
Señales de información general

1. Señales de localización

Clasificación	Orden e imagen de las señales	Significado
Señales de localización	 <p>Señal: Área para estacionamiento. (I-19)</p>	Se utiliza para informar al conductor de la localización de áreas donde puede estacionar su vehículo.
	 <p>Señal: Paradero de ómnibus. (I-20)</p>	Se utiliza para indicar los paraderos del servicio de transporte público de pasajeros. A esta señal se le puede adicionar una placa complementaria indicando las líneas de transporte público que utilizan el paradero.
	 <p>Señal: Taxi. (I-21)</p>	Se utiliza para indicar la dirección o distancia en que se encuentra una estación de taxis.
	 <p>Señal: Ciclovía. (I-22)</p>	Se utiliza para indicar la dirección o distancia en la que se encuentra una ciclovía.

Señales de localización	 <p>Señal: Monumento nacional. (I-23)</p>	Se utiliza para indicar la dirección o distancia en la que se encuentra un monumento nacional.
	 <p>Señal: Iglesia. (I-25)</p>	Se utiliza para indicar la proximidad de una iglesia u oratorio.
	 <p>Señal: Puesto de primeros auxilios. (I-28)</p>	Se utiliza para indicar al usuario la existencia de establecimientos de primeros auxilios de establecimientos hospitalarios, donde pueden recibir atención médica de emergencia.
	 <p>Señal: Hospital. (I-29)</p>	Se utiliza para indicar la existencia de establecimientos hospitalarios donde pueden recibir atención médica.

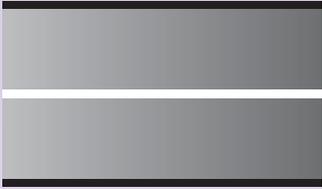
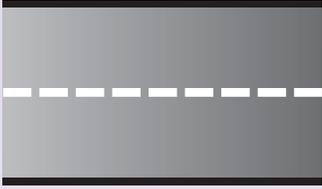
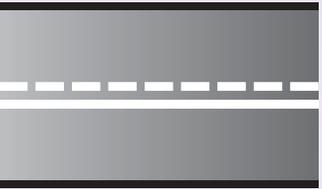
2. Señales de servicios auxiliares

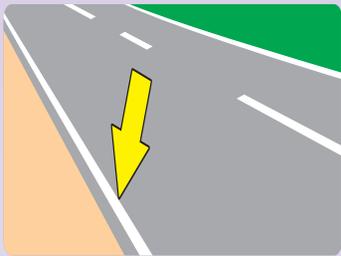
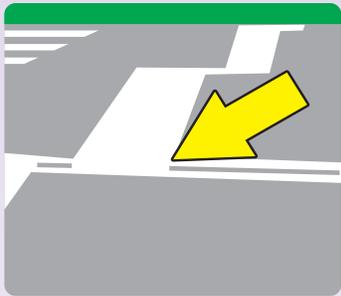
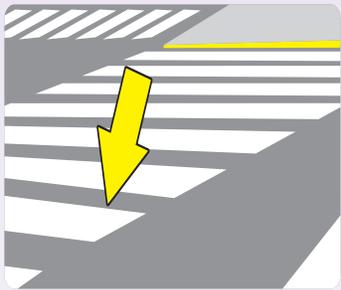
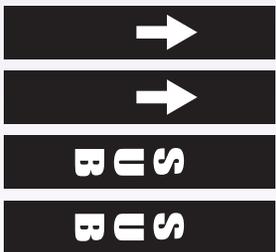
Clasificación	Orden e imagen de las señales	Significado
Señales de servicios auxiliares	 <p>Señal: Servicio sanitario. (I-30)</p>	<p>Se utiliza para indicar la existencia de servicios sanitarios, los que están generalmente ubicados conjuntamente con servicios de restaurante.</p>
	 <p>Señal: Servicio restaurante. (I-31)</p>	<p>Se utiliza para indicar al usuario de la existencia del servicio que indique dicha señal.</p>
	 <p>Señal: Servicio telefónico. (I-32)</p>	<p>Se utiliza para indicar la existencia del servicio que indique la señal.</p>
	 <p>Señal: Servicio mecánico. (I-33)</p>	<p>Se utiliza para indicar la existencia del servicio mecánico automotriz en la dirección indicada.</p>

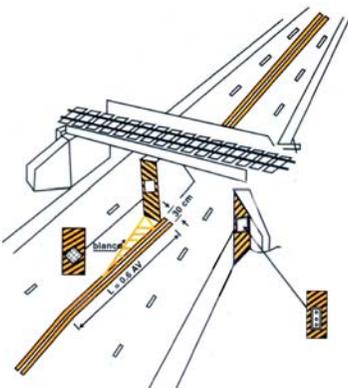
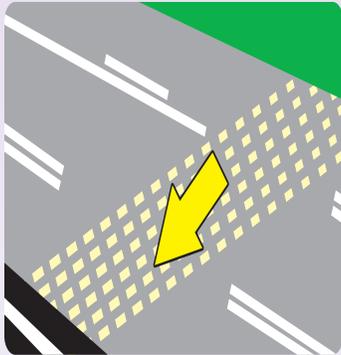
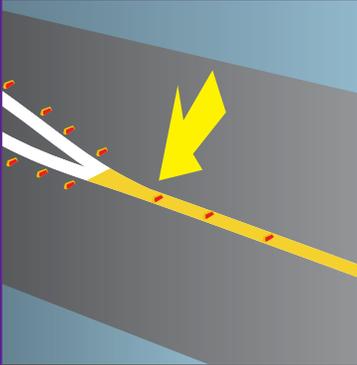
Señales de servicios auxiliares		Se utiliza para indicar la existencia de servicentros de combustible y lubricantes.
	<p>Señal. Servicio de gasolina. (I-34)</p>	
		Se utiliza para indicar al usuario la existencia de una zona reservada para acampar.
	<p>Señal: Área para acampar. (I-35)</p>	
		Se utiliza para indicar la ubicación de zonas de uso preferencial para personas con algún tipo de discapacidad (por ejemplo rampas, estacionamientos, entre otros).
	<p>Señal: Zona de discapacitados. (I-39)</p>	

SEÑALES HORIZONTALES

a. Marcas en el pavimento

Clasificación	Orden e imagen de las señales	Significado
Marcas en el pavimento	 <p>Línea central continua.</p>	Indica división de carriles opuestos y a la vez prohíbe la maniobra de sobrepasar a otro vehículo.
	 <p>Línea central discontinua.</p>	Indica división de carriles. Se permite sobrepasar si hay suficiente visibilidad y el carril opuesto se encuentra desocupado en un espacio suficiente que permita una maniobra con seguridad.
	 <p>Línea continua y otra discontinua juntas al centro.</p>	Indica que se permite sobrepasar a los vehículos que se mueven por el lado de la línea discontinua.
	 <p>La doble línea continua.</p>	Establece una barrera imaginaria que separe las corrientes de tránsito en ambos sentidos. Prohíbe sobrepasar la línea a los vehículos que circulan por ambos sentidos.

Marcas en el pavimento		<p>Separan los carriles de circulación para los vehículos que transitan en la misma dirección.</p>
	<p>Línea de carril.</p>	
		<p>Demarcan el borde del pavimento a fin de facilitar la conducción del vehículo, especialmente durante la noche y en zonas de condiciones climáticas severas.</p>
	<p>Líneas de borde de pavimento.</p>	
		<p>Tanto en zonas urbanas como rurales, indican al conductor, la localización exacta de la línea de parada del vehículo.</p>
<p>Líneas de pare.</p>		
	<p>Tanto en las áreas urbanas como rurales, indican al peatón por dónde debe cruzar la pista.</p>	
<p>Líneas de paso peatonal.</p>		
	<p>Se usan para guiar, advertir y regular el tránsito automotor. Los mensajes son concisos, nunca más de tres palabras.</p>	
<p>Demarcadores de palabras y símbolos.</p>		

Marcas en el pavimento		<p>Indica la prohibición de estacionamiento a toda hora junto a la vereda; corresponde a la denominada zona rígida.</p>
	<p>Demarcaciones al borde de la acera o vereda para restringir estacionamiento.</p> 	<p>Son obstrucciones físicas en la vía o cerca de ella y que constituyen un peligro para el tránsito. Son las obstrucciones típicas en los puentes peatonales, monumentos, islas de tránsito, soportes de señales que se encuentran encima de la vía, pilares y refuerzos de pasos a diferentes niveles, postes, árboles y rocas.</p>
b. Marcas de obstáculos		
Marcas de obstáculos		<p>Se instalan inmediatamente frente a obstrucciones o en cambios bruscos de alineamiento, para indicar la presencia de peligro.</p>
	<p>Demarcadores de peligro</p>	
c. Delineadores reflectivos		
Delineadores reflectivos		<p>Delinean los bordes de carreteras, son grandes ayudas para la conducción nocturna. Los delineadores son considerados como guía y no como advertencia de peligro.</p>
	<p>Delineadores</p>	



PROHIBICIONES EN EL USO DE LA VÍA

Además de los dispositivos y señales, existe una serie de prohibiciones destinadas a prevenir accidentes en la vía pública.

En la vía pública está prohibido:

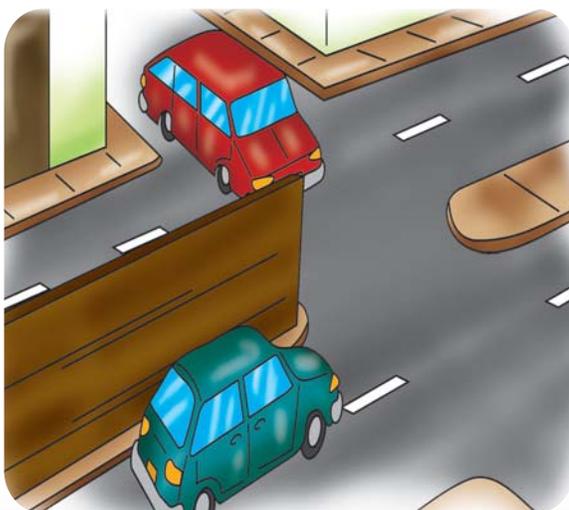
- Destinar las pistas a otro uso que no sea el tránsito y el estacionamiento de vehículos.
- Ejercer el comercio ambulatorio o estacionario.
- Efectuar trabajos de mecánica, cualquiera sea su naturaleza, salvo casos de emergencia.
- Arrojar o depositar en la pista o en la vereda (acera) elementos que obstruyan la libre circulación tales como: botellas de vidrio, tachuelas o clavos, alambres, latas o cualquier otro material.
- Derivar aguas servidas o de regadío o dejar elementos perturbadores del libre tránsito o desperdicios como maleza, desmonte, material de obra y otros.
- Caminar, patinar, jugar, bailar o realizar cualquier actividad en la vía de tránsito vehicular.

Está prohibido jugar, caminar o realizar actividades de cualquier tipo en la vía de tránsito vehicular.



Debemos evitar que los animales interrumpan el tránsito.

Está prohibido colocar objetos o afiches que interfieran la visión de las señales de tránsito.



Está prohibido construir cercos y cualquier otra edificación que dificulte la visibilidad de los conductores.

Está prohibido instalar puestos de venta sin la autorización de la municipalidad respectiva, pero en ningún caso debe interferir la visibilidad de alguna de las señales de tránsito.





PRIMEROS AUXILIOS EN CASO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

Acciones que debe realizar una persona para proporcionar atención rápida y oportuna a las víctimas cuando ocurre un accidente de tránsito y no hay un médico a disposición.

Antes de prestar ayuda a la víctima asegúrese de que el lugar no es riesgoso para usted y los espectadores. Es importante responder a las siguientes preguntas: ¿Es seguro el lugar? ¿Qué sucedió? ¿Cuántas víctimas hay? ¿En qué puedo ayudar? ¿En qué pueden ayudar los espectadores?

Observe si hay alguna señal que hace que el lugar sea peligroso, por ejemplo: fuego, explosión, cables eléctricos caídos, sustancias químicas, gases venenosos o derrumbes. No arriesgue su vida. En estos casos es mejor llamar a los bomberos o la policía, una vez que ellos controlen la situación, podemos ofrecer ayuda.

Una vez establecidas las medidas de seguridad previas se atiende a la víctima. Para ello, es tan importante saber lo que “debe hacerse” como lo que “no debe hacerse”, ya que una actuación inadecuada puede agravar las lesiones de la persona o personas accidentadas. La actitud del auxiliador debe ser activa, siempre y cuando se sienta capaz y decidido.

Es importante recordar que las personas que se encuentran inconscientes son las que necesitan urgente atención, en relación a las personas que se quejan de dolor.

¿Qué hacer?:

- Actuar con serenidad.
- Mantener inmovilizada a la víctima.
- Aflojar ropas, corbata, correas que pueden oprimir el cuello y las vías respiratorias del accidentado.
- Cubrir al accidentado con ropa o con una manta para que su cuerpo no pierda temperatura hasta que llegue el personal especializado: Bomberos o Policía Nacional del Perú.
- Conocer los números telefónicos de emergencia de las instituciones especializadas: el 116 corresponde a los Bomberos y el 105 a la Policía Nacional del Perú filial Lima. Si usted se ubica en provincia infórmese por los números telefónicos de las instituciones especializadas.
- Si por cualquier motivo cesa la respiración del accidentado, se le debe dar respiración artificial.
- Nunca retirar el casco de seguridad del accidentado, en caso de un motociclista o ciclista.
- Conocer el estado de los heridos y hacerles constantemente preguntas: ¿cómo te llamas?, ¿cómo te encuentras?, ¿dónde estás?; así mantendremos su estado de conciencia.
- Conocer si tiene pulso (colocar los dedos índice y medio sobre un lado del cuello y presionando ligeramente en las arterias carótidas).

- Tocar a la víctima para verificar el grado de conciencia.
- Si está inconsciente, verificar que la vía aérea (boca y nariz) estén libres para que respire. Si es necesario limpie la vía aérea.
- Si la víctima se encuentra inconsciente y respira, colocar en posición lateral estable.
- La posición lateral de seguridad o lateral estable es el método más efectivo para proteger a una víctima inconsciente que respira espontáneamente.
- Colocar a las víctimas inconscientes en posición lateral estable, incluyendo a quienes se sospeche lesión en la columna. Movilizar con extremo cuidado a este tipo de víctima. Si fuera posible colocar un collarín cervical antes de movilizar, o buscar ayuda.
- Si el lugar del accidente se ubica en una zona agreste y lejana de las ciudades para la llegada a tiempo del personal especializado, traslade al herido tomando todas las provisiones del caso al centro de salud más cercano.
- Si la víctima se encuentra en estado inconsciente priorizar su inmediata atención.
- Si está consciente, hágale preguntas específicas o busque indicios en el lugar del accidente, con la finalidad de recabar información y comunicar telefónicamente a sus familiares.
- Colocar a las gestantes en posición lateral izquierda para evitar el sufrimiento fetal innecesario.

Solicitar asistencia urgente cuando la persona accidentada:

- No está respirando.
- No recobra el sentido y presenta sangrado permanente.
- Si tiene antecedentes de diabetes, hipertensión, infarto cardiaco.
- Si está embarazada.
- Si el es un adulto mayor.
- Si experimenta dolor, presión o molestias en el pecho, latidos cardiacos fuertes e irregulares.
- Si presenta convulsiones.
- Si demora en reaccionar, traslade al accidentado al hospital o centro de salud más cercano.

No se debe:

- Dejar sola a la víctima.
- Colocar una almohada debajo de la cabeza de una víctima inconsciente.
- Echar agua en la cara a una víctima inconsciente para que despierte.
- Dar bebidas al accidentado que está inconsciente.
- Hacer caminar a los heridos graves.
- Manipular las heridas.

ASPECTOS LEGALES EN LA ATENCIÓN DE EMERGENCIAS

Según la Ley N° 26842, Ley General de Salud el paciente tiene derecho a:

Artículo 3°

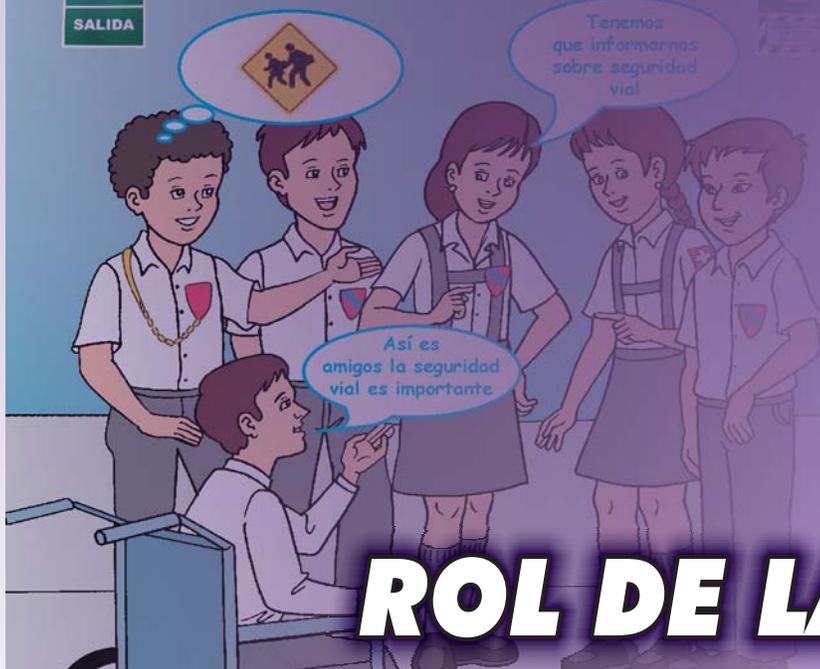
Toda persona tiene derecho a recibir, en cualquier establecimiento de salud, atención médico-quirúrgica de emergencia cuando la necesite y mientras subsista el estado de grave riesgo para su vida o su salud.

Artículo 4°

Ninguna persona puede ser sometida a tratamiento médico o quirúrgico, sin su consentimiento previo o el de la persona llamada legalmente a darlo, si correspondiere o estuviere impedida de hacerlo.



La atención oportuna salva vidas.



ROL DE LA ESCUELA EN LA EDUCACIÓN VIAL

La organización de los miembros de la institución educativa es fundamental para fomentar una cultura vial que implique prevenir, desde las acciones educativas, accidentes, emergencias u otras eventualidades de mayor magnitud.





PROMOCIÓN DE LA EDUCACIÓN VIAL DESDE LA ESCUELA

La gestión de la institución educativa puede promover diversas prácticas que permitan el reconocimiento y respeto de las normas de tránsito, a través de actividades pedagógicas y la participación de todos los miembros de la comunidad educativa.

Existe información sobre experiencias exitosas donde la comunidad educativa se apropia de los dispositivos de control de tránsito para regular los diferentes espacios de la escuela, por ejemplo: utilizar el semáforo para hacer uso de los servicios higiénicos, emplear señales de tránsito para trasladarse de un ambiente a otro, etcétera.

La organización del Municipio Escolar puede convertirse en una excelente vía para fomentar en los estudiantes el interés por conocer las normas de seguridad en el tránsito vehicular, y participar individual y colectivamente en la prevención de accidentes de tránsito.

La participación decidida y responsable de los estudiantes en los Municipios Escolares promueve el desarrollo de valores. Todas las instituciones educativas deben promover la conformación de organizaciones estudiantiles para desarrollar actitudes de liderazgo, desde la ejecución de un conjunto de acciones, en beneficio de la comunidad educativa.

La gestión de los Municipios Escolares debe considerar como una de sus tareas la difusión de las señales y normas de tránsito desde tareas concretas como:

- ◆ Apoyar la labor de la Policía Nacional del Perú asignada al tránsito durante el ingreso y la salida de la institución educativa.
- ◆ Sensibilizar a la población estudiantil en el respeto a la vida, valor de las normas de tránsito y la responsabilidad ciudadana.



Fomentemos la cultura vial a través de la organización.



ORIENTACIONES PEDAGÓGICAS PARA LA EDUCACIÓN SECUNDARIA

Sugerimos a continuación un conjunto de orientaciones que contribuirán a facilitar el desarrollo de las capacidades y actitudes en las diferentes áreas curriculares del nivel de Educación Secundaria. Estas permitirán al docente diversificar creativa e innovadoramente los temas de Educación Vial al contexto sociocultural de la IE, a la edad del estudiante y a su realidad personal, tomando en cuenta las características de cada región.

La selección, secuencia y organización de los contenidos de Educación Vial se pueden desarrollar tomando en cuenta los siguientes criterios:

- Partir de los intereses y problemas de los estudiantes (el contexto).
- Adecuación al desarrollo evolutivo.
- Adecuación al entorno sociocultural.
- Que responda a las características y necesidades de los estudiantes con discapacidad.
- Propiciar la participación de los padres y madres de familia como colaboradores en el proceso de cambio.

PARTIR DE LOS INTERESES Y PROBLEMAS DE LOS Y LAS ESTUDIANTES

Los docentes deberán tomar en cuenta que los adolescente tienen necesidades, intereses y expectativas diferentes a los de la infancia, de acuerdo a su desarrollo cognitivo observamos que sus habilidades están mediadas por los aspectos socioafectivos y los del desarrollo moral, que pueden hacer que el o la adolescente corran riesgos en su comportamiento vial.

El desarrollo moral se caracteriza en la adolescencia por la búsqueda de pautas en torno a las cuales orientar la propia vida. En este proceso son frecuentes los conflictos entre idealismo y realidad. Las y los adolescentes pueden tener estándares muy estrictos respecto a lo que es correcto o no y aplicarlos de manera particular, lo que genera discrepancias entre lo que dicen y lo que hacen, pues creen que pueden alcanzar principios morales tan solo expresándolos, sin tener que hacer nada en concreto.

Otra característica de esta etapa es la marcada importancia que se da a los amigos y amigas. Pasan juntos la mayor parte del tiempo, comparten experiencias e intereses comunes y son fuente de apoyo y modelo, pero también de presión. Durante la adolescencia, el grupo de pares ocupa, de alguna manera, el papel que tenían los padres en la infancia como fuente de apoyo y referente. Finalmente, el desarrollo sexual y la afectividad cumplen un rol protagónico durante esta etapa de desarrollo.

Es primordial tomar en cuenta que una circunstancia, que para un adulto es simple y sin mayor importancia, para un adolescente puede representar un mundo de complicaciones.

Estos cambios radicales e intensos de emociones median los procesos cognitivos y comportamientos de los adolescentes en todo momento. Así, aun teniendo conocimientos de normas viales, ceder ante la presión del grupo, el deseo de impresionar a un chico o chica que le atrae o simplemente estar concentrados en sus pensamientos y sentimientos, pueden colocarlos en situaciones de riesgo vial.

ADECUACIÓN AL DESARROLLO EVOLUTIVO

Las características de las etapas de desarrollo de los adolescentes deben ser tomadas en cuenta al planificar y programar las sesiones de aprendizaje.

ENTRE LOS 11 Y 12 AÑOS DE EDAD

Algunos chicos y chicas comprenden las normas como consensos adoptados en un grupo. A esa misma edad, su cognición social les permite ver su propia perspectiva, la perspectiva de su compañero y asumir además la perspectiva de una tercera persona neutral, no se centran tanto en sí mismos. Se encuentran en plena etapa de cambios biológicos y psicológicos, imitan a los adultos en el cumplimiento de las normas o se rebelan contra las reglas.



ENTRE LOS 13 Y 18 AÑOS DE EDAD

Las y los estudiantes de este nivel han superado las limitaciones de campo visual, el tiempo de reacción y la capacidad de atención que tenían durante la infancia. Ya conocen las normas elementales de tránsito y se comportan como peatones, pasajeros y conductores de bicicletas. En algunos casos, los de mayor edad conducen vehículos menores, como motos o mototaxis (lo que está prohibido hasta los 18 años).

A nivel cognitivo, los adolescentes pueden orientarse hacia lo abstracto y lo que no está inmediatamente presente, siendo capaces de distinguir lo posible de lo real y proyectarse a futuro, concibiendo lo que podría ocurrir en el comportamiento vial. Esta nueva capacidad permite prever la conducta de peatones y conductores y analizar los posibles riesgos al cruzar una avenida transitada.

ADECUACIÓN AL ENTORNO SOCIOCULTURAL

Las situaciones viales en el país son diversas, y debemos tenerlas en cuenta para presentar contenidos relevantes para los y las estudiantes. Algunos de estos escenarios son:

Población rural diseminada

Pequeñas localidades alejadas de las grandes vías de circulación regionales y nacionales.

Se caracterizan por: inexistencia de semáforos, calles y calzadas (pistas) poco señalizadas, aceras (veredas) inexistentes o muy estrechas, escasez de zonas de juegos, abundancia de mototaxis, motocicletas, bicicletas y peatones caminando por las bermas laterales de las carreteras.



Población rural

Pueblos atravesados por autopistas regionales y nacionales, tienen ordenación del tránsito a través de cruces peatonales, semáforos, puentes peatonales, etc. A pesar de ello, la población de estas localidades suele cruzar por zonas no señalizadas. En general, estas vías cobran vidas de menores de edad con demasiada frecuencia.





Ciudades de mediana población

Estas ciudades tienen más señales y semáforos, mayor densidad de tránsito, problemas de estacionamiento en las zonas comerciales y céntricas (que obligan a los peatones a cruzar entre vehículos estacionados). En las zonas periféricas se reproducen muchas situaciones viales típicas de las zonas rurales.





Grandes ciudades

En las grandes metrópolis se producen diversas situaciones viales dependiendo la zona: céntrica y comercial, barrios periféricos, asentamientos humanos y residenciales.

- En las zonas céntrica y comercial, por su elevada densidad de tránsito y la escasez de lugares de esparcimiento, los jóvenes suelen salir a la calle, casi siempre sin compañía de adultos o como pasajeros de vehículos particulares o públicos.
- En los barrios periféricos la densidad de vehículos es menor y los pocos lugares de juegos se sustituyen por las pistas (calzadas), siendo muy frecuente jugar en ellas con pelotas, patines, bicicletas o correr.
- En las zonas residenciales es aun menor la densidad de vehículos; sin embargo, también existen situaciones peligrosas, ya que los niños juegan en la pista (calzada), usando a menudo bicicletas, patines o skates.



El o la docente deberá promover una educación en ciudadanía que propicie el desarrollo de habilidades y actitudes en relación a las medidas de seguridad vial que favorezcan una sana convivencia:

- Teniendo en cuenta las experiencias y conocimientos de los estudiantes.
- Reconociendo las situaciones de su vida cotidiana.
- Plantear problemas interesantes a resolver que se vinculen con sus experiencias y conocimientos previos.
- Propiciando el diálogo y la participación activa en el aula, que cada alumno y alumna expresen su opinión fundamentándola sin temor y respetando la de los demás.
- Generando que el o la estudiante exprese un juicio de valor sobre los temas de educación vial, aceptando responsablemente la importancia del cumplimiento de las normas.
- Motivando la reflexión crítica sobre las conductas que se manifiestan en el transporte público, para adoptar actitudes positivas frente a la protección de la integridad física y de rechazo cuando no se respeta la vida.
- Estimulando la práctica del cumplimiento de sus obligaciones para hacer valer sus derechos y los de sus pares como usuarios, exigiendo a las autoridades el respeto a las normas y el Reglamento de la Seguridad Vial.



**Contribuyamos a formar ciudadanos responsables
capaces de defender sus derechos
y cumplir con sus deberes.**

RESPONDER A LAS CARACTERÍSTICAS Y NECESIDADES DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD

En el Marco de la Educación Inclusiva 2003-2012, se vienen adoptando una serie de medidas y ejecutando acciones que favorezcan la inclusión de los niños, niñas y adolescentes con discapacidad, talento y/o superdotación en la escuela regular. Por ello, deseamos que los y las docentes cuenten con algunas especificaciones que faciliten su trabajo con estudiantes que presenten alguna necesidad educativa especial asociada a discapacidad.

La Ley General N° 27050 Ley de la Persona con Discapacidad, Cap. V: de la educación y el deporte, contempla que los centros educativos regulares y especiales realizarán las adaptaciones necesarias al Proyecto Curricular del Centro que permitan dar una respuesta educativa a la diversidad de estudiantes. Para los estudiantes con necesidades educativas especiales, se tomará en cuenta la naturaleza de su discapacidad, las aptitudes de la persona, sus posibilidades e intereses (individuales y/o familiares) con el objetivo de buscar la integración e inclusión social, económica y cultural. Se considera nulo todo acto basado en motivos discriminatorios que afecten de cualquier manera la educación de una persona con discapacidad, llámese a ello: negar acceso a un centro educativo, retirar o expulsar por razones de discapacidad física, sensorial o mental.

Para aplicar lo anterior, les presentaremos algunas consideraciones a tener en cuenta, no sin antes hacer hincapié en que los y las estudiantes que presenten alguna discapacidad son lo suficientemente capaces si tomamos en cuenta sus otras habilidades, capacidades y destrezas.

Discapacidad intelectual

La inteligencia va más allá del rendimiento académico o de las respuestas que se obtienen en los tests psicométricos, más bien, la inteligencia refleja la capacidad mental general de la persona, que es aquella que nos permitirá razonar, planificar, comprender ideas complejas y nuestro entorno, analizar, resolver problemas, pensar de manera abstracta, aprender con rapidez, aprender de nuestras experiencias.

La discapacidad intelectual enmarca también la conducta adaptativa, entendida como el conjunto de habilidades conceptuales, sociales y prácticas que aprendemos para desenvolvernos de manera adecuada en todos los aspectos de nuestra vida cotidiana (personales, escolares, laborales, comunitario, entre otros).

Entenderemos, entonces, por discapacidad intelectual aquella que se caracteriza por limitaciones de diversos grados en el funcionamiento intelectual, en la conducta adaptativa, que se manifiesta en habilidades, prácticas sociales y conceptuales y que se producen antes de los 18 años. (Manual de Adaptaciones Curriculares, 2008).

Las personas con discapacidad intelectual pasan por las mismas etapas de desarrollo, pero a diferencia de aquellas personas sin discapacidad el progreso se da de manera más lenta, lo que produce alteraciones en el ritmo y el grado de desarrollo.

Discapacidad física

Los niños, niñas y adolescentes con discapacidad física presentan alguna alteración en el aparato motor, sea de manera permanente o transitoria, debido a un deficiente funcionamiento en el sistema óseo articular y/o nervioso que limita alguna de las actividades que pueden realizar los niños y/o adolescentes de su misma edad, ello puede darse en diferentes grados. Podemos decir que, los impedimentos que presentan las personas con discapacidad física son visibles sea por los movimientos que realiza (torpes o con notoria dificultad) ó por el equipo especial que utiliza, llámese a este silla de ruedas o muletas.

Mencionábamos que la discapacidad física puede darse en diferentes grados, refiriéndonos al grado en que compromete al organismo; así, tenemos tres formas diferentes de discapacidad:

- Leve, que presenta mínima limitación en las actividades o falta de coordinación.
- Moderada, que no discapacita totalmente, afecta la deambulación, el cuidado de sí mismos y la comunicación.
- Severa, que no permite calidad de vida si no recibe tratamiento especializado.



Discapacidad auditiva

La audición es uno de los medios o vías naturales por las cuales entramos en contacto con el entorno social, y a través del cual vamos adquiriendo de manera progresiva el código lingüístico. Es la que permanece alerta, incluso, cuando estamos dormidos, es la que nos informa lo que sucede más allá de nuestro campo visual.

La discapacidad auditiva vendría a ser “la disminución de la capacidad para escuchar los sonidos con la misma intensidad con que estos son producidos. Se denomina sordo o sorda a la persona que por diversas causas tiene una pérdida auditiva que afecta principalmente la adquisición del lenguaje hablado”, (Manual de Adaptaciones Curriculares, 2008).

Existen diferentes grados de pérdida auditiva, que va desde la leve y moderada (hipoacusias) en que la pérdida no impide adquirir el lenguaje oral a través de la vía auditiva pero que, generalmente, presenta dificultades en la articulación y estructuración del lenguaje; hasta la severa o sordera total, en la que a pesar de los audífonos las personas no procesan la información lingüística, por lo que su lenguaje natural será el de gestos y señas manuales. Existen pocos adolescentes con sordera total, por lo que debemos pensar que la mayoría percibe algunos sonidos que se potenciarían con los audífonos y con un entrenamiento adecuado; entonces, dependerá del grado de pérdida auditiva para desarrollar mayor o menor capacidad para captar los sonidos, desarrollar el habla interna, adquirir a lectura labio facial, el lenguaje oral, etcétera.

El siguiente cuadro comparativo de los grados de pérdida auditiva asociados a sonidos familiares ha sido extraído del *Manual de Adaptaciones Curriculares*.

Grado de pérdida auditiva	Nivel de decibeles	Ejemplos sonoros	Posibles desafíos y necesidades
Audición normal	Hasta 20 dB	Hojas que se mueven por el viento, tictac del reloj.	Ningún problema de audición.
Pérdida auditiva leve	20 a 45 dB	Murmullos, chasquidos de dedos.	Puede tener dificultad para oír voces suaves. Podría beneficiarse con un audífono y posiblemente necesite una ayuda adicional (por ej. sistemas FM) en la escuela.
Pérdida auditiva moderada	40 a 60 dB	Voz, radio, TV a intensidad normal.	Debería comprender las palabras a una intensidad normal cuando hablan de cerca y de frente. Necesitaría probar un audífono. Puede requerir ayuda extra (por ej. sistemas FM o apoyo en la escuela).
Pérdida auditiva moderadamente severa	60 a 75 dB	Voces normales/ fuertes, timbre de la puerta.	La conversación debe ser de elevada intensidad para ser oída. Debería ser capaz de oír la voz a intensidad conversacional normal con un audífono. Podría beneficiarse ubicación favorable en el aula.
Pérdida auditiva severa	75 a 90 dB	Timbre del teléfono, trueno, llanto de un bebé.	Puede oír voces de intensidad elevada si están cerca. Necesita usar un audífono. Se beneficia con ayuda extra (por ej. sistema FM o ubicación favorable en el aula).
Pérdida auditiva profunda	90 dB a más	Camión, sierra mecánica, despegue de un avión.	Necesita utilizar equipo de amplificación apropiada (por ej. audífono o implante colear).

Discapacidad visual

La visión tiene que hacer con el 80% de la información inicial que recibimos de nuestro entorno social, porque los conocimientos recibidos, las actividades que desarrollamos y la mayoría de las habilidades que poseemos están basados en la información visual.

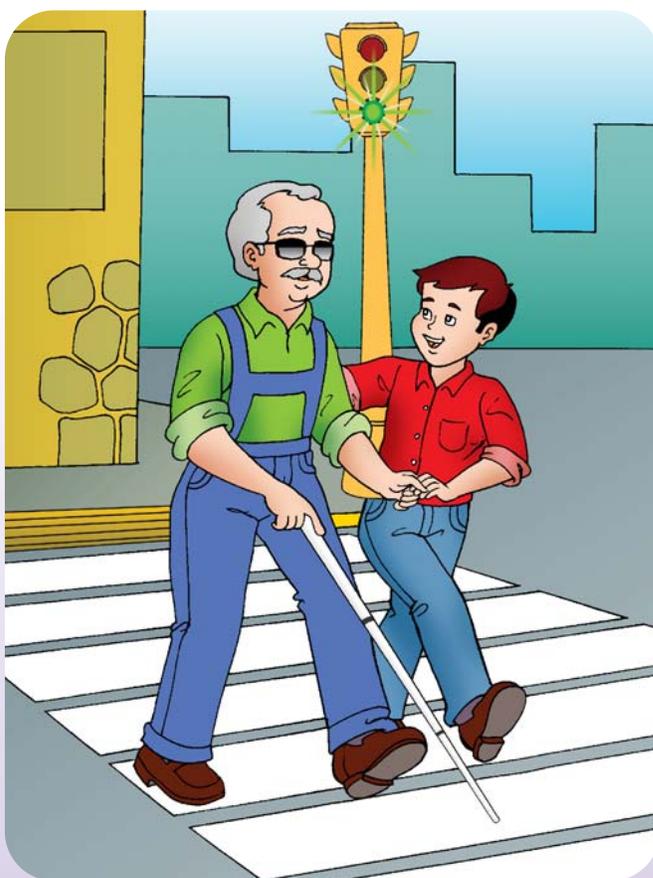
Para la Organización Mundial de la Salud (OMS) la discapacidad visual es cualquier tipo de restricción o carencia que resulte de una deficiencia, de la capacidad de realizar una actividad en el mismo grado en que se consideraría para la persona sin discapacidad.

Se establecen dos tipos de discapacidad visual: la ceguera y la baja visión.

Las personas con ceguera son a aquellas que no ven nada en absoluto o solamente tienen una ligera percepción de luz; es decir, que pueden ser capaces de distinguir entre luz y oscuridad pero no la forma de los objetos.

La persona con este tipo de discapacidad utiliza el sistema Braille como reemplazo de la escritura utilizada por las personas videntes. Este sistema de lectoescritura es táctil. La lectura se realiza pasando las yemas de los dedos por secuencias de puntos perforados sobre cartón, de manera que se lee identificando las perforaciones que representan cada letra.

Las personas con baja visión son las que utilizando la mejor corrección visual posible o el mejor tratamiento, presentan disminución de la función visual. Esto afecta la agudeza visual (capacidad para percibir la figura y la forma de los objetos, así como para discriminar detalles) y el campo visual (capacidad para percibir los objetos situados fuera de la visión central).



Cuando una persona con discapacidad visual alcanza determinados valores de pérdida de agudeza o campo visual, se verá obligada a aprender algunas técnicas y habilidades, a adaptar algunas tareas o a utilizar ayudas especiales para realizar las actividades de la vida diaria, que la mayoría realiza de manera casi automática y sin esfuerzo.

Corresponderá a las instituciones educativas, en general, y a los docentes, en particular, garantizar que los estudiantes con necesidades educativas específicas cuenten con las condiciones físicas, emocionales, psicológicas y sociales que favorezcan el progreso evolutivo.

Evitamos la discriminación de los alumnos con discapacidad cuando participan en la escuela como un estudiante más, con sus limitaciones, pero capaces de conseguir un intercambio comunicativo apropiado y un desarrollo adecuado de acuerdo a su nivel, que le brinde un soporte emocional que tienda a diluir sentimientos de frustración y reacciones inadecuadas frente al fracaso. Todo ello facilitará el proceso del aprendizaje.

Los y las docentes deben conocer las características de todos sus estudiantes, incluyendo los que presentan necesidades educativas especiales asociadas a discapacidad, el nivel de apoyo que brinda la familia y el contexto sociocultural en el que se desenvuelven, para la planificación pedagógica. Brindamos algunas referencias:

1. Los estudiantes con discapacidad, cuando se enfrentan a una tarea, buscan conseguir una valoración positiva sobre su capacidad para resolverla. Si dicha valoración es exitosa, se incrementará su autoestima.
2. La presencia de expectativas optimistas por parte de los y las docentes, el manejo adecuado de sus mensajes motivacionales y sistemas de incentivos, influyen positivamente sobre la persistencia en las tareas, la confianza en sí mismo y en el propio aprendizaje escolar.
3. Los(as) adolescentes con discapacidad necesitan de experiencias sociales y oportunidades para enriquecer su repertorio interpersonal, dentro de la institución escolar podemos ayudarlos, utilizando una serie de estrategias dirigidas a potenciar relaciones interpersonales satisfactorias. Algunas sugerencias pueden ser:
 - Eliminar cualquier barrera arquitectónica para no limitar las oportunidades de interactuar y relacionarse.
 - Proporcionar información sobre aspectos relacionados con la discapacidad, enfatizando las semejanzas que presentan los niños y niñas con y sin discapacidad, resaltando sus posibilidades y su capacidad de ajuste y adaptación.
4. Realizar las actividades con modelos de aprendizaje cooperativo, para incrementar la confianza recíproca y el apoyo emocional, de esta forma favorecemos la inclusión educativa y social.
5. En el proceso educativo se debe delimitar qué puede hacer la alumna o alumno e ir adecuando el grado de exigencia a su propio nivel.
6. Para la mejor atención de los alumnos y alumnas con discapacidad, se propone realizar agrupamientos flexibles que permitan simultanear el trabajo conjunto dentro del aula, para que puedan participar en la dinámica general de su grupo.

7. Las personas con **discapacidad física** poseen de manera prioritaria dificultades en la ejecución de sus movimientos o ausencia de los mismos. Por tanto, debemos eludir interpretaciones erróneas respecto a sus posibilidades, basándonos sólo en sus manifestaciones externas. Si no tienen otra discapacidad asociada, su escolarización implica únicamente eliminar barreras de acceso.

Las adaptaciones de los accesos: aulas, espacios, material didáctico y mobiliario, cobran una especial importancia, pasando a ser elementos necesarios para llevar a cabo con éxito la acción educativa, favoreciendo en estos estudiantes: el desplazamiento, la comunicación, la manipulación y las interacciones.

8. Frente a un estudiante con **discapacidad intelectual**, actuar con flexibilidad, adaptando la metodología a las necesidades del alumno, a su progreso personal, y estando dispuesto a modificarla si los resultados no son los esperados.
 - Secuenciar las capacidades y contenidos en orden creciente de dificultad, descomponiendo las tareas en paso intermedios.
 - Presentar actividades de corta duración, utilizando un aprendizaje basado en el juego, es decir, que sean entretenidas y atractivas.
 - Dejarle tiempo suficiente para terminar las tareas y poco a poco ir exigiéndoles mayor velocidad en su ejecución o realización.
 - Dar al alumno la posibilidad de trabajar en situaciones reales y que pueda obtener información a partir de otras vías distintas al texto escrito.
9. Con relación a los estudiantes con **discapacidad auditiva**, asegurarse de que el estudiante sabe de qué tema se va a hablar y avisarle cuando el tema termine o cambie. Utilizar recursos visuales (dibujo, diagramas, notas, lenguaje de señas) para apoyar su explicación. Hablar a una velocidad moderada, con intensidad normal, no separe el mensaje en palabras o en sílabas porque produce confusión. Verificar constantemente la comprensión del mensaje, observando su actitud o verificando la comprensión del mensaje por medio de preguntas al estudiante. El uso de un gesto, o una palabra escrita favorece la comprensión de un enunciado.
10. A los estudiantes con **discapacidad visual**, hay que darles oportunidad de interactuar con los objetos reales o representativos que tengan volumen o relieve para que los exploren con el tacto. Además, requieren tener diversas experiencias en las que se pongan en juego su capacidad auditiva, olfativa, gustativa y en general, todo su cuerpo, para que se formen adecuadamente los conceptos de los objetos y situaciones, o para evitar que la niña o niño con discapacidad visual tengan dificultades en el conocimiento de estos, o en su representación mental.

Es muy importante, también, dar la oportunidad de participar en las actividades cotidianas, económicas, sociales y culturales, acompañándolos y describiéndoselas, para que pueda entenderlas e involucrarse en ellas.

PROPICIAR LA PARTICIPACIÓN DE LOS PADRES Y MADRES DE FAMILIA COMO COLABORADORES EN EL PROCESO DE CAMBIO

La educación vial, como parte de un proceso que apunta al cambio de actitudes frente a las reglas y normas de seguridad vial, el valor a la propia vida y la de los demás; es tema que motiva a los padres y madres de familia y en especial a aquellos que tienen hijos e hijas en niveles de secundaria, ya que en ese tiempo su presencia suele ser más activa y cercana en el proceso educativo de sus hijos.



Los padres serán quienes participen, refuercen y generen nuevas experiencias (con la familia) sobre la base de lo trabajado y vivido en el aula, lo que dependerá de cuán motivados e informados puedan estar. Una manera de generar la reflexión y sensibilización frente a los temas de seguridad vial es utilizando espacios como la Escuela de padres y madres, las reuniones de aula, y seleccionando temas que tomen en cuenta la realidad del aula y de la institución educativa. Ello nos permitirá generar mayor impacto para el logro de nuestros objetivos, y de manera especial en los padres y madres de familia, buscando:

- Promover que hijos e hijas cumplan las normas de tránsito, desde el ejemplo, como parte del cuidado de sí mismos.
- Reforzar las actividades desarrolladas en el aula sobre educación vial.
- Compartir con los padres y madres de familia algunas normas y dispositivos de control de tránsito trabajados sus hijos en clase.
- Compartir con los padres y madres de familia la importancia del cuidado del medio ambiente.

Es necesario tener en cuenta que la participación y compromiso de padres y madres con hijas o hijos que tengan necesidades especiales asociadas a discapacidad serán de vital importancia, ya que contribuirán al fortalecimiento de la autonomía y la seguridad personal, que permitirá en ellos un mejor desenvolvimiento como usuarios de las vías, valorando y respetando su vida.

Tendremos en cuenta algunos aspectos antes, durante y después de las reuniones a programar con los padres y madres de familia.

Antes de convocar a la reunión:

- Tener claro el objetivo de la reunión.
- Planificar el desarrollo de la reunión con anticipación: enviando la convocatoria oportuna, horario, estructura, materiales, entre otros.
- Motivar a los padres y madres de familia.

Durante la reunión:

- Promover que los padres y madres compartan sus experiencias cotidianas.
- Evitar centrarse en casos particulares.
- Tener especial cuidado y diplomacia cuando haya padres o madres que conducen, sea vehículos de transporte público o privado, podemos utilizar sus experiencias y trabajarlas en grupo, llevando a la reflexión y el análisis de las situaciones planteadas.
- Evitar las críticas y enfrentamientos personales entre padres.

Al terminar la reunión:

- Resaltar las ideas fuerza.
- Resolver las dudas de los padres y madres, en forma ordenada.
- Evaluar la reunión para ver si se han alcanzado los objetivos trazados.
- Agradecer la asistencia e interés de los padres y madres.



Los padres y madres de familia también pueden apoyar en la seguridad vial, a la entrada y salida de sus hijos e hijas de la institución educativa.

CAPÍTULO IV

RECURSOS DE APOYO

4. CONSEJO PARA PEATONES

- Cruzar por las esquinas sobre el cruceo peatonal se debe calcular la distancia es mejor esperar.
- En vías de tránsito peatonales deben...

SEGURIDAD E HIGIENE AMBIENTAL

Área curricular	Ciencia, Tecnología y Ambiente
Grado	2do de secundaria
Aprendizaje esperado	Identifican el impacto ambiental de los medios de transporte motorizados en su comunidad.

Tiempo	Actividades / Estrategias	Recursos y materiales
90 minutos	<p>Las y los estudiantes observan un video en el que se evidencia la expulsión de contaminantes y ruidos emanados por los medios de transporte motorizados. El o la docente pregunta: ¿Qué situaciones de lo observado en el video les son familiares? ¿Conocen a personas o zonas afectadas por la contaminación generada por los vehículos motorizados? ¿Qué les ha sucedido? De las respuestas, el docente expresa la importancia del impacto ambiental ocasionado por el transporte motorizado.</p> <p>Forma grupos de estudiantes, unos grupos leen el texto: "La contaminación del aire y sus efectos" y otros "El ruido ambiental como factor contaminante" (ver capítulo 1). Luego, identifican las ideas centrales.</p> <p>En plenaria socializan sus trabajos.</p> <p>Luego, las y los estudiantes leen el texto y hacen un mapa de impacto que tiene la contaminación del aire y sus efectos. Se mencionan: plomo, monóxido de carbono, dióxido de nitrógeno, monóxido de carbono, volátiles, plomo y dióxido de nitrógeno emanados por los...</p>	Televisor Textos Fascículos

ESTRATEGIAS DIDÁCTICAS PARA LA EDUCACIÓN VIAL DESDE LAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS

En este capítulo brindamos un conjunto de recursos didácticos, como técnicas y dinámicas de socialización, juegos, lecturas, entre otros; que servirán como insumos para ser incorporados en el desarrollo de unidades didácticas o sesiones de tutoría relacionadas a la educación vial, con la intencionalidad de favorecer los procesos de enseñanza y aprendizaje en estudiantes de secundaria, lo que incluye a aquellos que tengan necesidades educativas especiales.





ESTRATEGIAS DIDÁCTICAS PARA LA EDUCACIÓN VIAL

Este conjunto de recursos o estrategias didácticas no pretende ser un recetario con instrucciones específicas sobre el desarrollo de procesos pedagógicos, más bien, pretende brindar recursos para que los y las docentes a partir de sus conocimientos y valiosa experiencia, enriquezcan, adecuen y hasta creen otros recursos didácticos para que luego puedan insertarlos en sus programaciones de aula relacionadas con la educación vial.

A continuación se presentan algunas sesiones de aprendizaje que tienen como propósito desarrollar capacidades y actitudes con relación a la educación vial, que pueden integrarse a las unidades didácticas de las áreas curriculares correspondientes.



SEGURIDAD E HIGIENE AMBIENTAL

Área curricular	Ciencia, Tecnología y Ambiente
Grado	4to de secundaria
Aprendizaje esperado	Identifican el impacto ambiental de los medios de transporte motorizados en su comunidad.

Tiempo	Actividades / Estrategias	Recursos y materiales
90 minutos	<p>Las y los estudiantes observan un video en el que se evidencia la expulsión de contaminantes y ruidos emanados por los medios de transporte motorizados. El o la docente pregunta: ¿Qué situaciones de lo observado en el video les son familiares? ¿Conocen a personas o zonas afectadas por la contaminación generada por los vehículos motorizados? ¿Qué les ha sucedido? De las respuestas, se expresa la importancia del impacto ambiental ocasionado por el transporte motorizado.</p> <p>Forma grupos de estudiantes, unos grupos leen el texto: “La contaminación del aire y sus efectos” y otros “El ruido ambiental como factor contaminante” (ver Capítulo I). Luego, identifican las ideas centrales.</p> <p>En plenaria socializan sus trabajos.</p> <p>Luego, las y los estudiantes, profundizan la información buscando en su texto y fascículos aquella que esté relacionada con el impacto que tiene la exposición a los gases en la salud de las personas (material particulado, dióxido de azufre, óxido de nitrógeno, monóxido de carbono, compuestos orgánicos volátiles, plomo y dióxido de carbono) y la exposición a los ruidos emanados por los vehículos en mal estado.</p> <p>Las y los estudiantes plantean propuestas de campañas de sensibilización para reducir estas formas de contaminación en su localidad.</p> <p>Averiguarán sobre otras fuentes de contaminación que afectan la salud de las personas y el medio ambiente.</p>	<p>Televisor DVD</p> <p>Textos</p> <p>Fascículos</p>
Indicadores de evaluación	<ul style="list-style-type: none"> ● Identifica los efectos de los gases y ruidos generados por los medios de transporte en su localidad. ● Participa en acciones que contribuyan a la conservación ambiental en su localidad. 	

GESTIÓN DE RIESGOS EN LA COMUNIDAD

Área curricular	Ciencias Sociales
Grado	2do de secundaria
Aprendizaje esperado	Identifican los dispositivos de control de tránsito (señales de tránsito y semáforo) y las zonas de riesgo existentes en su comunidad.

Tiempo	Actividades / Estrategias	Recursos y materiales
90 minutos	<p>Se presenta una baraja (grande) con los dispositivos de control de tránsito para que algunos estudiantes elijan una carta (señales de tránsito y semáforo), el o la estudiante la muestra a todos y explica de qué señal o semáforo se trata. Todos los demás pueden aportar a su reconocimiento.</p> <p>Luego el o la docente pregunta:</p> <ul style="list-style-type: none">● ¿Qué señales suelen respetar más la gente y cuáles menos?● ¿Cuáles respetan ustedes? ¿Cuáles no? <p>El o la docente pregunta: ¿En qué lugares que conocen consideran que es necesario colocar estas señales o semáforos que permitan la mejor circulación de peatones y vehículos? Se pide que describan la zona.</p> <p>Se explica el significado de las señales de tránsito y el semáforo.</p> <p>Los o las estudiantes se organizan en grupos, cada grupo elige una zona determinada de la localidad y elabora un croquis en un papelógrafo, ubicando los dispositivos de control de tránsito que son necesarios instalar de acuerdo a sus criterios.</p> <p>Presentan los croquis en plenaria y justifican las razones por las que han colocado cada señal o el semáforo.</p> <p>Si se considera necesario, podrían escribir una carta dirigida a la municipalidad provincial si se encuentra en una avenida y a la municipalidad distrital si se ubica en calles o jirones, solicitando la instalación y/o mantenimiento de la señalización de tránsito o semáforo en las zonas problemáticas identificadas.</p> <p>Los y las estudiantes reflexionan junto a sus docentes sobre la importancia de la gestión ciudadana en el mejoramiento de las condiciones de seguridad vial en su localidad.</p>	Baraja con señales y dispositivos de tránsito Papelógrafos, masking tape, plumones
Indicadores de evaluación	<ul style="list-style-type: none">● Describe la función de las señales y el semáforo.● Localiza las zonas de riesgo para el tránsito vehicular y peatonal de su localidad.	

NORMAS DE CONVIVENCIA

Área curricular	Persona, Familia y Relaciones Humanas
Grado	5to de secundaria
Aprendizaje esperado	Reconocen normas de convivencia en la vía pública que protejan su integridad física y psicológica.

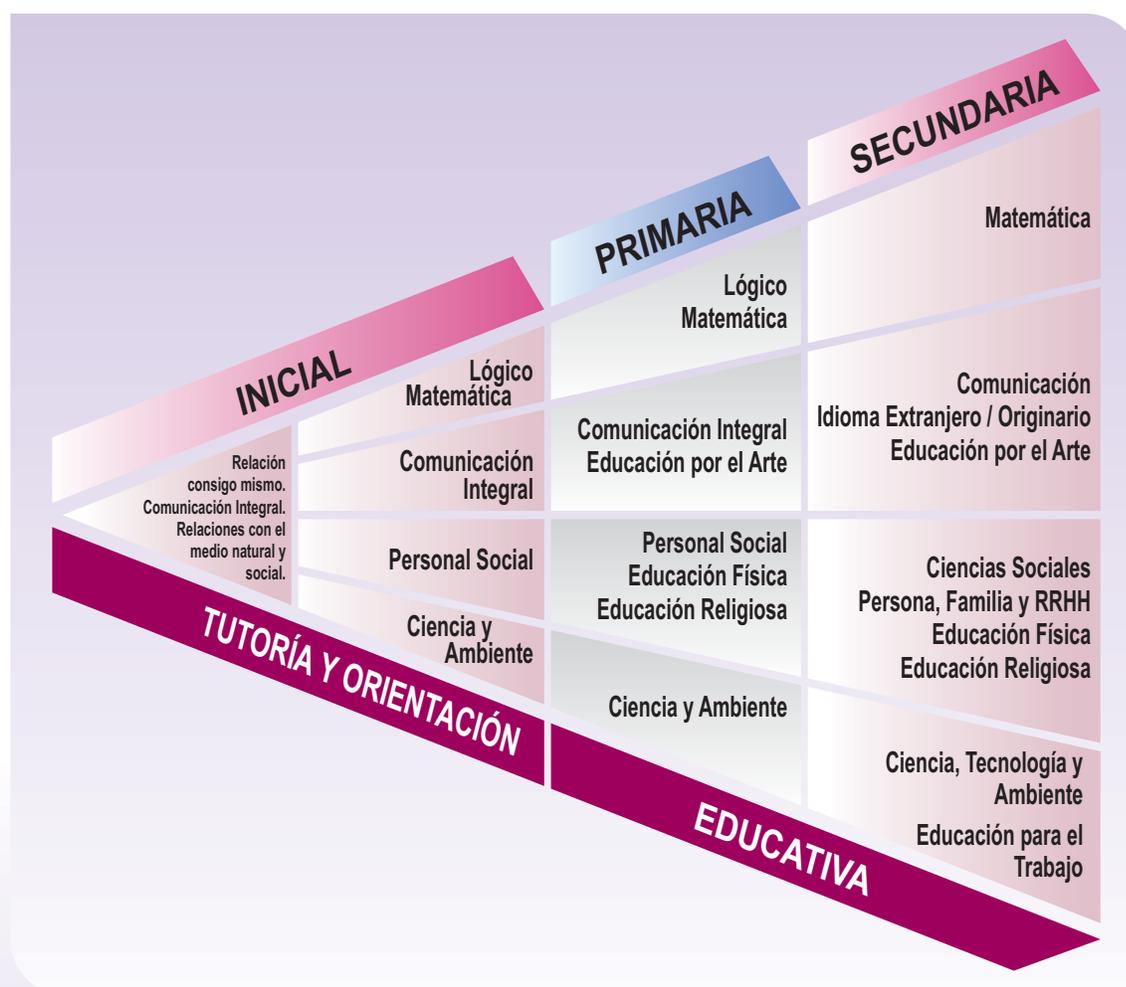
Tiempo	Actividades / Estrategias	Recursos y materiales
90 minutos	<p>El o la docente lleva recortes de periódicos referidos a accidentes de tránsito, cuidando que no sean imágenes que puedan herir la susceptibilidad de los y las estudiantes. De preferencia de periódicos locales con accidentes en pistas y carreteras cercanas.</p> <p>A partir de los recortes, se realizan las siguientes preguntas : ¿Cómo creen que se sienten los sobrevivientes, sus familiares y los testigos de accidentes de tránsito? ¿Qué futuro tienen las víctimas que quedan con alguna discapacidad? ¿Quién cubre los gastos de las personas que resultan heridas y muertas?</p> <p>Se recogen las respuestas señalando que las normas de convivencia en la vía pública protegen la integridad de las personas.</p> <p>Luego, los estudiantes se disponen en cuatro grupos y se ubican formando un cuadrado, un grupo por lado.</p> <p>Pedir a los grupos que a una orden (una palmada o un silbato) cada grupo pase al lado opuesto del que se encuentra, cruzando por el centro del cuadrado.</p> <p>Dada la ausencia de normas claras que regulen la acción, es posible que haya choques al centro del cuadrado y solo la prudencia o respeto evitará encontronazos.</p> <p>Luego, colocar una silla en el centro del cuadrado y repetir la actividad anterior, esta vez informando a los grupos que cada uno pasará por el lado derecho de la silla. En este momento, se le puede solicitar secretamente al miembro de un grupo que incumpla la norma y pase por la izquierda (Aunque puede haber cierta aglomeración al intentar pasar todos al mismo tiempo por la derecha de la silla, la existencia de normas la reduce y minimiza otros problemas cuando el miembro "cómplice" incumple la norma).</p> <p>Los y las estudiantes reflexionan sobre ¿por qué han incumplido la norma? o ¿por qué se incumplen las normas de tránsito?</p> <p>Se analiza el comportamiento de los peatones y conductores en la vía pública y se formulan conclusiones alrededor de algunas ideas como:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● El espacio de cruce es para todos. Todos tenemos el mismo derecho a utilizarlo. ● Las normas y señales no son un capricho inventado, son una necesidad para compartir el espacio de forma ordenada y segura. ● Si alguien incumple las normas, puede producir situaciones de riesgo para todos. ● Si en alguna ocasión no hay normas o alguna persona, de forma involuntaria o por error las pasara por alto, la cortesía, la comprensión y mínimas normas de respeto pueden contribuir a solucionar el problema. <p>Se resumen las conclusiones, vinculándolas con los problemas del tránsito.</p> <p>Resaltar la importancia de desplazarnos sin dañar o interferir la movilidad normal y segura, propia y de los demás.</p> <p>Los y las estudiantes plasman en un papelote (o en un panel) algunos mensajes que quieran transmitir sobre la seguridad vial.</p>	<p>Recortes periodísticos</p> <p>Sillas</p> <p>Papelotes, plumones, masking tape</p>
Indicadores de evaluación	<ul style="list-style-type: none"> ● Elabora un listado de las señales de tránsito que norman la convivencia en la vía pública. ● Explica la importancia de practicar las normas de convivencia en la vía pública para la protección de sí mismo y de los demás. 	



ESTRATEGIAS DIDÁCTICAS PARA LA EDUCACIÓN VIAL DESDE LA TUTORÍA

Uno de los ámbitos para la implementación de la Educación en Seguridad Vial está constituido por la Tutoría y Orientación Educativa, que por su naturaleza transversal aporta al logro de los aprendizajes y a la formación integral de los estudiantes.

El Reglamento de Educación Básica Regular (D.S. N° 013-2004-ED), en su artículo 34° define la Tutoría como: “el acompañamiento socio-afectivo y cognitivo a los estudiantes. Es un servicio inherente al currículo y tiene un carácter formativo y preventivo”.



Desde esta óptica, la Tutoría es una modalidad de orientación educativa que garantiza el cumplimiento del derecho de todos los y las estudiantes a recibir una adecuada orientación (Ley General de Educación N° 28044, artículo 53°, inciso a).

Una de las peculiaridades fundamentales de la Tutoría es que su quehacer responde a las necesidades e intereses de los y las estudiantes, con el fin de orientar su proceso de desarrollo en una dirección beneficiosa, para prevenir los problemas que pudieran aparecer.

La acción tutorial puede visualizarse mediante el siguiente gráfico:



Relación entre Orientación Educativa, Tutoría y Hora de tutoría.

Toda acción pedagógica es formativa y orientadora. La Tutoría viene a ser una de las estrategias fundamentales para brindar orientación educativa, aunque se debe tener claro que no es la única.

Por su importancia para la formación integral de los estudiantes, el plan de estudios de la EBR considera una hora de Tutoría dentro de las horas obligatorias, que se suma al trabajo tutorial que se da de manera permanente y transversal.

Niveles	Inicial	Primaria	Secundaria
Horas obligatorias	25	20 Incluye una hora (1) de dedicación exclusiva de Tutoría y Orientación Educativa	25
Horas de libre disponibilidad		10	10
Total de horas establecidas	25	30	35

(1) La hora de Tutoría en Primaria y Secundaria no es una clase, es un momento para tratar los asuntos relevantes de la tutoría y dar la oportunidad a los estudiantes para interactuar y conversar sobre sí mismos y el grupo. Esto no excluye el trabajo tutorial de manera permanente en las diversas actividades de las áreas y talleres del currículo.

La tutoría, como orientación, no se limita al desarrollo de la hora de Tutoría, puesto que la orientación es inherente a todo el proceso formativo. Existen otros espacios en los cuales se puede desarrollar también la acción tutorial: trabajo con padres de familia (escuela de padres, talleres, jornadas, etc.), actividades especiales (pasacalles, marchas, concursos, etc.), trabajo con docentes o tutores (reuniones de coordinación, planificación de acciones del Comité de Tutoría, etcétera).

Siendo la seguridad vial un problema latente en nuestro medio, necesita ser abordado con los y las estudiantes en las instituciones educativas. La Tutoría constituye un espacio óptimo para ello, promoviendo la responsabilidad, el respeto por la seguridad de las personas y la valoración de la vida, así como promoviendo pautas para la búsqueda del bien común y la convivencia armoniosa.



Por su naturaleza, la evaluación tutorial tiene por finalidad conocer el impacto en los y las estudiantes, así como identificar los aspectos a mejorar. No se califica con una nota, es más bien una evaluación cualitativa, descriptiva.

Para hacer viable el sentido de la tutoría, se considera conveniente que la evaluación tenga en cuenta las percepciones, sentimientos, aprendizajes y opiniones de los estudiantes respecto de sus propios procesos. Así también, considera las percepciones de los tutores y tutoras sobre su propio trabajo y sobre los procesos de cambio de todos los estudiantes.

Cabe resaltar que la Tutoría, para brindar atención a los diversos aspectos del proceso de desarrollo, presenta siete áreas o ámbitos temáticos; es importante no confundirlos con las áreas curriculares. Estas áreas son: Personal Social, Académica, Vocacional, Salud Corporal y Mental, Apoyo Social, Cultura y Actualidad, y Convivencia y Disciplina Escolar.

Así, los temas relacionados con educación vial pueden ser abordados desde el marco de la Tutoría, de manera especial desde sus áreas: Personal Social, Salud Corporal y Mental, Cultura y Actualidad, Apoyo Social y Convivencia y Disciplina Escolar.

Área Social

Área que apoya a las y los estudiantes en el desarrollo de una personalidad sana y equilibrada, que les permita actuar con plenitud y eficacia en su entorno social. Permitirá establecer la necesidad de cumplir con el Reglamento Nacional de Tránsito, como un medio que vela el desarrollo pleno de la persona, conocerse como sujeto de derechos, capaz de ejercerlos, cumpliendo también sus deberes como ciudadano.

Área de Salud Corporal y Mental

Promueve la adquisición de estilos de vida saludable en los y las estudiantes. A través de los cuales se puede trabajar el cuidado personal, el respeto por la vida y el cambio de actitudes, desde el respeto por las normas de tránsito.

Área de Ayuda Social

Busca que las y los estudiantes participen reflexivamente en acciones dirigidas a la búsqueda del bien común, desde el respeto y apoyo a los adultos mayores, el cuidado de los niños y niñas y las personas con discapacidad.

Área Cultura y Actualidad

Promueve que los y las estudiantes conozcan y valoren su cultura, reflexionen sobre temas de actualidad y se involucren con su entorno local, regional, nacional y global. Lo que permitirá identificar y preocuparse por la situación del tránsito en su zona o región.

Área de Convivencia y Disciplina Escolar

Busca contribuir al establecimiento de relaciones democráticas y armónicas, en el marco del respeto a las normas de convivencia. El respeto a la vida propia y la de los demás es uno de los ejes fundamentales que la guía plantea para el cambio de conductas y actitudes frente a las normas de tránsito en la educación vial.

SESIONES DE TUTORÍA

A continuación, se ofrecen algunos ejemplos de sesiones de tutoría orientadas a promover prácticas de seguridad vial, desde el ámbito de trabajo de la hora de Tutoría.

Las sesiones que se presentan ofrecen una gama de posibilidades para tratar los temas referidos a seguridad vial. Constituyen ejemplos y propuestas, mas no recetarios, por ello deben ser adaptados por los docentes tutores teniendo en cuenta las características específicas de su contexto con relación a las dificultades de tránsito existentes.

Los recursos como historias, casos, imágenes, etc., también pueden requerir contextualizaciones para que tengan utilidad y validez en el proceso. Para ello el tutor o tutora deberá recurrir a su capacidad creativa.

Las sesiones de tutoría que presentamos a continuación están elaboradas teniendo en cuenta un esquema básico que considera los siguientes momentos:

- **Presentación:** donde se busca generar curiosidad, expectativa y motivación inicial, recogiendo las experiencias y percepciones de los estudiantes.
- **Desarrollo:** donde se profundiza la reflexión, el análisis, el diálogo e intercambio.
- **Cierre:** se destacan y remarcan las ideas fuerza o conclusiones que hayan surgido del desarrollo de la sesión. También se puede evaluar con los estudiantes el trabajo realizado, permitiendo la expresión espontánea de ideas y sentimientos.
- **Más allá de la sesión de tutoría:** plantea algunas acciones posibles de realizar en otros momentos y espacios a lo largo de la semana, para mantener la actualidad de los temas y reafirmar las conclusiones.

Al final de cada sesión se plantea a modo de ayuda para el docente tutor o tutora, algunos indicadores que pueden facilitar el acercamiento a aspectos evaluativos específicos, sin que estos agoten todas las posibilidades de evaluación en el marco de la Tutoría.

RESPETEMOS LAS NORMAS DE TRÁNSITO... ELLAS NOS PROTEGEN

Área de Tutoría	PERSONAL SOCIAL SALUD MENTAL Y CORPORAL Sesión para VI y VII ciclo
¿Qué buscamos?	Que los y las estudiantes: <ul style="list-style-type: none"> ● Reconozcan los sentimientos (temor, ansiedad, ira, etc.) presentes en situaciones problemáticas asociadas al tránsito. ● Identifiquen la importancia del respeto a las normas de tránsito.
Relación con área curricular	Persona, Familia y Relaciones Humanas

Momentos	Descripción	Recursos y materiales
Presentación	<p>Se inicia la sesión presentando algunas estadísticas, acerca de la seguridad vial, y se pide a los y las estudiantes sus apreciaciones sobre este problema.</p> <p>MTC-PNP.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● En los últimos 10 años se reporta la cifra de 32,044 fallecidos y 349,244 heridos, de un total de 763,892 accidentes de tránsito. ● En el 2007 han fallecido 3,510 personas y 49,857 resultaron heridas de un total de 76,928 accidentes. <p>El tutor o la tutora expresa la importancia del respeto a las normas de tránsito.</p>	
Desarrollo	<p>Se narra la siguiente historia:</p> <p>En cierta oportunidad el conductor de un camión repartidor de gaseosas estacionó su vehículo frente a la puerta de una estación de bomberos, a pesar de tener la señal reguladora de no estacionar. Precisamente, en ese lapso los bomberos recibieron la llamada de emergencia de una mujer pidiendo auxilio para su hijo que había caído a un buzón de agua. Cuando se disponían a salir, se dieron con la sorpresa de que no podían hacerlo, ya que la puerta estaba bloqueada por el camión</p> <p>Se forman grupos que deben responder a las siguientes preguntas:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ¿Quién o quiénes son responsables de esta situación? (probablemente los estudiantes indiquen únicamente al conductor del camión). ● ¿Qué sentimientos experimentan, respectivamente, los bomberos, el chofer del camión, la madre del niño afectado y los transeúntes, en la situación planteada en la historia? ● ¿Cómo crees que debería de resolverse esta situación? ● ¿Qué sugieren para evitar que vuelvan a ocurrir este tipo de situaciones? <p>Se socializan las respuestas de los grupos. Se anotan en la pizarra las ideas que vayan surgiendo. Al final se refuerzan algunos mensajes centrales:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● La seguridad vial es una responsabilidad compartida (por ejemplo, alguien podría haber indicado al conductor del camión que no se estacione en ese lugar). ● Los problemas asociados al tránsito suelen despertar en las personas una serie de sentimientos relacionados a la impotencia, desesperación, temor, angustia, frustración, etc. ● Frente a un problema de tránsito es conveniente actuar con serenidad y de manera proactiva. ● La prevención y el respeto a las normas básicas es importante para evitar problemas y accidentes de tránsito. ● El respeto a las normas de tránsito expresa el respeto hacia las demás personas. 	<p>Panel de "Señales de regulación".</p> <p>Noticias periodísticas, hojas de papel, plumones</p>

Momentos	Descripción	Recursos y materiales
Cierre	<p>Se muestra a los y las estudiantes el cuadro de señales de regulación, identifican aquellas que conocen y su importancia en la vida cotidiana.</p> <p>Se insiste en la posibilidad de que todos somos agentes activos en la prevención y solución de los accidentes de tránsito.</p>	
Después de la hora de Tutoría	<p>Proponer que cada grupo escoja una señal del panel de señales de regulación, y prepare una dramatización para la próxima sesión.</p> <p>Los y las estudiantes presentarán y analizarán otras historias que permitan identificar los diversos sentimientos de los involucrados, las alternativas constructivas de solución de problemas y las acciones de prevención convenientes.</p>	

ALGUNOS INDICADORES PARA EVALUAR EL TRABAJO REALIZADO EN LA SESIÓN:

- Participa en las actividades propuestas en la sesión.
- Identifica sentimientos en personas involucradas en problemas de tránsito.
- Comprende la importancia del respeto a las normas de tránsito.



¿POR QUÉ OCURREN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO?

Área de Tutoría	CULTURA Y ACTUALIDAD Sesión para VI y VII ciclo
¿Qué buscamos?	Que los y las estudiantes identifiquen los factores causantes de accidentes de tránsito.
Relación con área curricular	Ciencias Sociales

Momentos	Descripción	Recursos y materiales
Presentación	El tutor o la tutora pregunta al grupo: ¿Cuáles son las causas de los accidentes de tránsito? Muestra algunos recortes periodísticos que refieren noticias sobre accidentes de tránsito y señala que existen factores causantes de los accidentes de tránsito.	
Desarrollo	En grupos, los y las estudiantes revisan información sobre los factores que afectan al conductor, los cuales producen la mayor cantidad de accidentes (Ver capítulo II: ¿Quiénes son los conductores?). En plenaria socializan sus trabajos. Se refuerzan ideas centrales sobre lo trabajado y se presentan también las causas referidas a la imprudencia de peatones y, eventualmente, de los pasajeros.	Papelotes Plumones
Cierre	Se refuerzan mensajes referidos a la posibilidad de prevenir accidentes de tránsito respetando las normas de tránsito. Los y las estudiantes elaboran eslóganes para sensibilizar a los choferes, pasajeros y peatones.	
Después de la hora de Tutoría	Organizan una campaña de sensibilización para peatones, chóferes y pasajeros y difunden los mensajes de sus eslóganes.	

ALGUNOS INDICADORES PARA EVALUAR EL TRABAJO REALIZADO EN LA SESIÓN:

- Participa en las actividades propuestas en la sesión.
- Identifica las causas de los accidentes de tránsito en su localidad.
- Identifica mensajes centrales para sensibilizar a favor del respeto de las normas de tránsito.
- Muestra interés en promover la prevención de accidentes de tránsito.



¿POR QUÉ OCURREN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO?



FRASES PARA DISCUTIR SOBRE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE

Área de Tutoría	PERSONAL SOCIAL SALUD CORPORAL Y MENTAL Sesión para VI y VII ciclo
¿Qué buscamos?	Identifica comportamientos y valores en el uso del transporte público.
Relación con área curricular	Persona, Familia y Relaciones Humanas. Comunicación - Ciencias Sociales

Momentos	Descripción	Recursos y materiales
Presentación	El tutor o la tutora pide voluntarios para realizar una dramatización donde se evidencie un problema en la relación entre un cobrador de combi y los pasajeros. Se plantea la pregunta: ¿Qué valores y actitudes se han observado? ¿Qué otras situaciones vemos a diario en el transporte público?	
Desarrollo	En grupos, leen y analizan el sentido y los mensajes que tienen las siguientes frases asociados al uso del transporte público: <ul style="list-style-type: none"> ● Joven, ceda el asiento a la señora. ● ¡Suba!, al fondo hay asientos. ● ¡Oiga! No corra que no lleva ganado. ● ¡Avance! Ya cambió a luz verde. ● ¡Aproveche la luz roja para bajar! ● ¡Bajar con el pie derecho! ● ¡Avance hacia la puerta de adelante! ● ¡Ponte el cinturón, te puede ver el policía! <p>En plenaria, socializan sus reflexiones, dialogan sobre sus propios comportamientos con relación a los mensajes trabajados. Y con ayuda del tutor o la tutora van esclareciendo los valores existentes en las situaciones asociadas al uso del transporte público. Señalar que los valores deben practicarse en todo momento, y también el transporte público, ya que de ello dependerá nuestra integridad física.</p>	
Cierre	Elaboran una infografía que represente comportamientos y valores positivos en la relación entre pasajeros y chóferes y/o cobradores. Escriben su compromiso personal en relación al trato a las demás personas en el transporte público.	Papelotes, plumones, tijeras
Después de la hora de Tutoría	Identifican y hacen un listado de comportamientos que expresen valores positivos en el uso del transporte público, para ser socializado en la siguiente sesión de Tutoría.	

ALGUNOS INDICADORES PARA EVALUAR EL TRABAJO REALIZADO EN LA SESIÓN:

- Analiza situaciones cotidianas en el transporte público.
- Identifica comportamientos y valores positivos en relación al transporte público.
- Evalúan sus comportamientos con otras personas en el uso del transporte público.
- Participa en las actividades propuestas en la sesión.

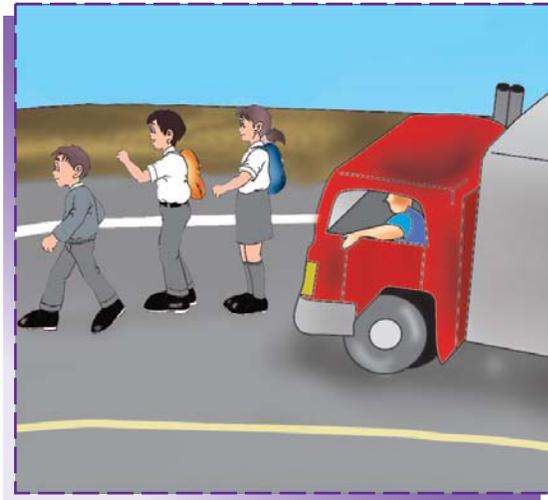
¿CÓMO PREVENIR LOS ACCIDENTES? ¿QUÉ PODEMOS HACER?

Área de Tutoría	CULTURA Y ACTUALIDAD Sesión para VI y VII ciclo
¿Qué buscamos?	Que los y las estudiantes identifiquen los factores causantes de accidentes de tránsito.
Relación con área curricular	Ciencias Sociales

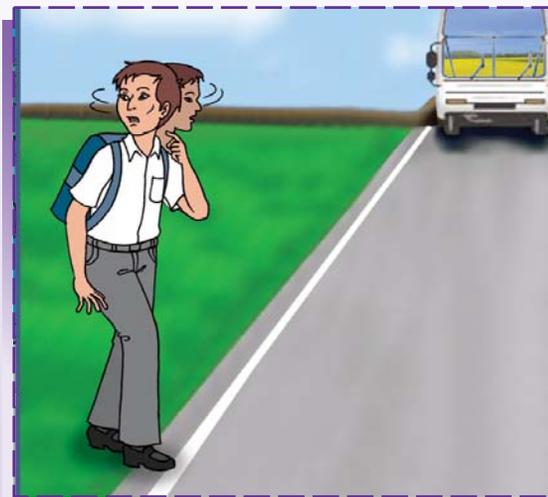
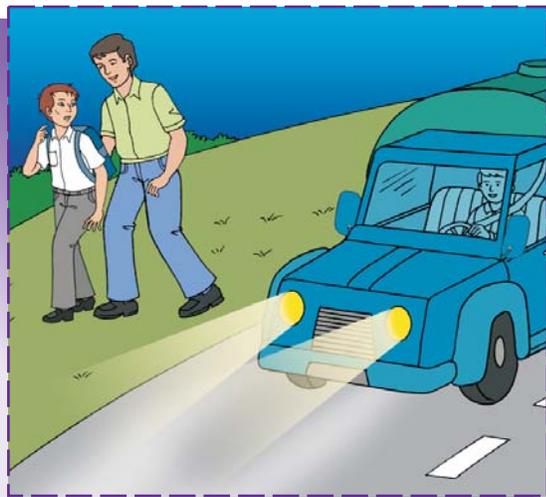
Momentos	Descripción	Recursos y materiales
Presentación	<p>El tutor o la tutora pregunta al grupo: ¿Cuáles son las principales infracciones que cometen los conductores de vehículos?</p> <p>Se recogen las respuestas y se expresa que las infracciones pueden ocasionar accidentes y, en algunos casos, la muerte.</p>	
Desarrollo	<p>Se forman cuatro grupos de estudiantes y se les pide que elaboren una tabla de frecuencia de las infracciones que suelen cometer los conductores y peatones en su localidad.</p> <p>En plenaria, presentan los resultados de sus tablas y describen una experiencia significativa.</p> <p>Consolidan la información de los grupos y sacan porcentajes de los tipos de infracciones cometidas.</p> <p>Se plantea a modo de reflexión las siguientes preguntas:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ¿Qué valores deben practicarse para evitar los accidentes de tránsito? ● ¿Qué actitudes de los adolescentes pueden constituir un factor de riesgo de sufrir accidentes de tránsito? ¿Por qué? (refiera la actitud audaz y arriesgada de los adolescentes como factor de riesgo). 	
Cierre	<p>El tutor o la tutora refiere la importancia de conocer el Reglamento Nacional de Tránsito.</p> <p>Entre todos elaboran un decálogo del buen conductor y un decálogo del peatón.</p>	
Después de la hora de Tutoría	<p>Se propone a los o las estudiantes buscar información sobre los accidentes de tránsito en su distrito o región. Pueden visitar la página web: www.mininter.gob.pe</p>	

ALGUNOS INDICADORES PARA EVALUAR EL TRABAJO REALIZADO EN LA SESIÓN:

- Identifica los principales tipos de accidentes de tránsito.
- Reconoce la importancia de la práctica de valores para la prevención de accidentes de tránsito.
- Identifica la importancia de conocer el Reglamento Nacional de Tránsito.
- Participa en las actividades propuestas en la sesión.



¿CÓMO PREVENIR LOS ACCIDENTES? ¿QUÉ PODEMOS HACER?



EVITEMOS LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO

Área de Tutoría	PERSONAL SOCIAL CULTURA Y ACTUALIDAD Sesión para VI y VII ciclo
¿Qué buscamos?	Que los y las estudiantes comprendan la importancia de tener comportamientos positivos en la vía pública como conductor de bicicleta, peatón o pasajero.
Relación con área curricular	Ciencias Sociales Comunicación Educación para el arte

Momentos	Descripción	Recursos y materiales
Presentación	El tutor o la tutora inicia la sesión realizando una representación mímica que exprese el siguiente consejo: “En cruces con semáforo para peatones, se debe cruzar sólo cuando la silueta del peatón esté en verde y de forma fija”. Pide a los estudiantes que traten de identificar el mensaje que pretendió dar en relación a la educación vial.	
Desarrollo	Se organizan a los y las estudiantes por tríos al azar, y se les entrega un papel con uno o varios de los consejos (ver recursos de apoyo). Cada grupo deberá escenificar ante la clase lo que tienen escrito, por medio del mimo. Los compañeros y compañeras deberán intentar averiguar cuál es el mensaje representado. Cada vez que se descubra un mensaje se escribe en la pizarra y el grupo comenta la utilidad del consejo. Se puede idear un sistema para dar puntos a los grupos que adivinen el consejo, al grupo cuya puesta en escena se adivine o al más divertido. En cada caso: <ul style="list-style-type: none"> ● Dialogan respecto a sus propias prácticas referentes al tema. ● Dialogan sobre las consecuencias de no practicar los consejos. (Pueden adaptar la actividad a las enseñanzas de lenguas extranjeras. Se deberá hablar, preguntar y debatir sobre lo representado).	Hojas de papel con consejos (recursos de apoyo)
Cierre	Se refuerza la importancia de practicar las sugerencias planteadas en la sesión.	
Después de la hora de Tutoría	Elaboran un listado de todos los mensajes identificados. En una siguiente sesión elaboran un afiche con los consejos que consideren más importantes.	

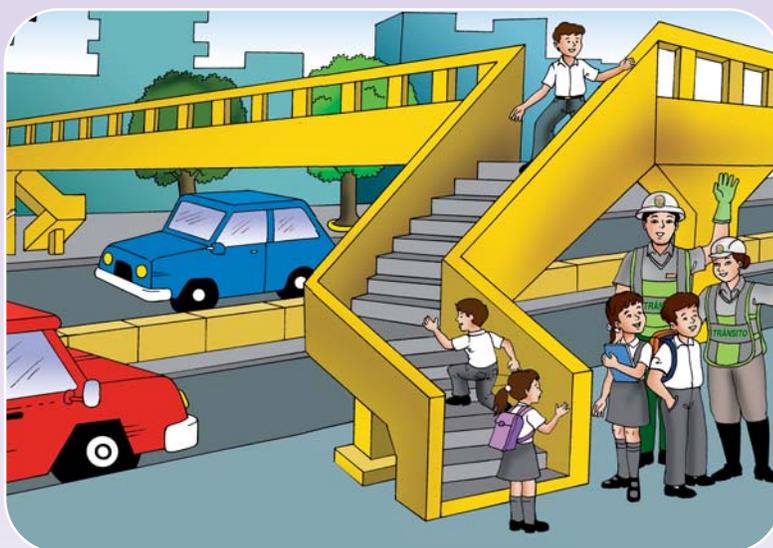
ALGUNOS INDICADORES PARA EVALUAR EL TRABAJO REALIZADO EN LA SESIÓN:

- Identifica mensajes preventivos sobre educación vial.
- Valora la utilidad de las prácticas de prevención en educación vial.
- Se motiva a poner en práctica comportamientos que previenen accidentes de tránsito.
- Valora las prácticas solidarias asociadas a la seguridad vial.

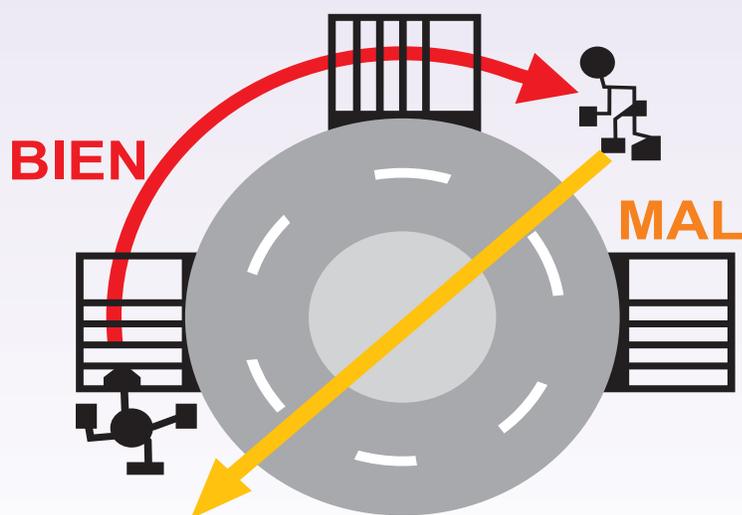
RECURSOS DE APOYO

1. CONSEJO PARA PEATONES

- Cruzar por las esquinas, ya que por ellas los vehículos circulan más despacio, y sobre el cruce peatonal (paso peatonal). En caso de no existir el cruce peatonal, se debe calcular la distancia y velocidad de los vehículos antes de cruzar, ante la duda es mejor esperar.
- En vías de tránsito rápido de acceso restringido, como carreteras y autopistas, los peatones deben cruzar por los puentes peatonales.



- En plazas y óvalos se debe cruzar por las esquinas de las calles.



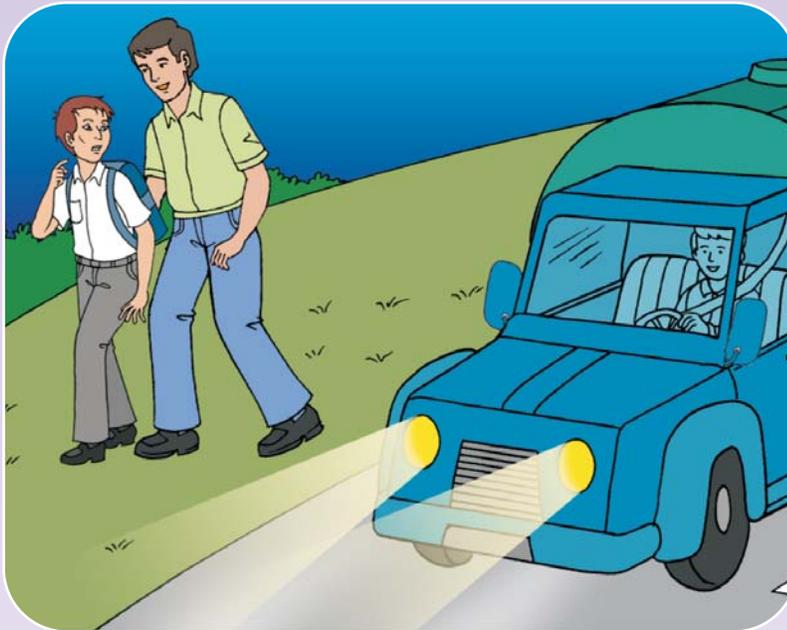
- Los niños pequeños deben ser conducidos por las veredas (aceras) en filas o hileras con un guía adelante y otro atrás, agarrados de la mano.
- Se debe prestar atención y obedecer las señales de los policías de tránsito, porque están habilitados para el control del tránsito tanto peatonal como vehicular.



- Se debe estar atento a la presencia de talleres, garajes y otros pasos vehiculares, ya que por sus entradas y salidas pueden repentinamente circular vehículos.
- Se debe ayudar a cruzar a todo aquel que lo necesite, como por ejemplo personas adultas mayores, invidentes, discapacitados o niños pequeños.



- Al circular por la vereda (acera) utilizando patines, debe hacerse a paso de peatón.
- Es conveniente, de noche, usar ropa clara para que uno sea visible.



- En carretera, en grupo, se debe transitar en columna de uno y por la berma lateral izquierda, dependiendo del sentido del vehículo.
- En carreteras, se debe caminar en contra del sentido de los vehículos.
- Cruzar la carretera por lugares que brinden seguridad, como los tramos rectos de la vía, y no en curvas, observando ambos lados de la vía. Así se tendrá un panorama amplio para ver los vehículos.



- Evitar cruzar la vía en pendientes pronunciadas o curvas.



Los peatones NO deben:

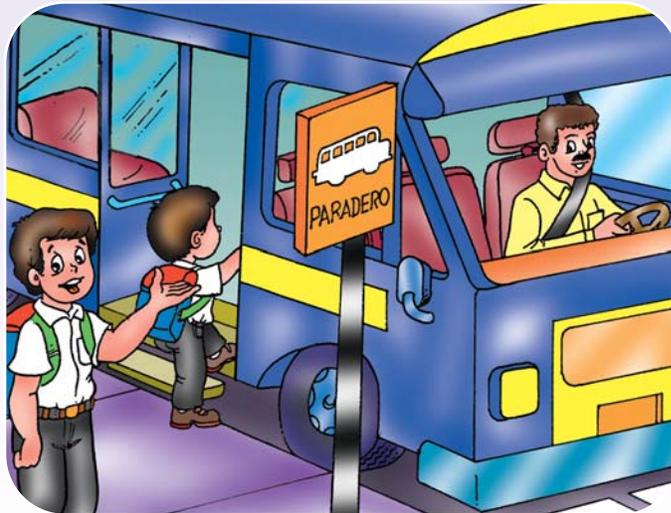
- Detenerse en la vereda (acera) sin causa justificada, impidiendo el paso a los demás.
- Hacer carreras o juegos que molesten a los demás.
- Caminar por el borde de la vereda (acera).
- Cruzar sin comprobar que los vehículos se han detenido, aun cuando el semáforo esté en verde para el peatón o en rojo para los vehículos.
- Circular por la pista (calzada) o bajar o ingresar a ella para intentar detener a un vehículo, con el fin de solicitar su servicio (tomar taxi, combi, couster, etcétera).
- Llevar animales sueltos que puedan molestar a otros peatones.
- En el momento de cruzar, situarse detrás o entre vehículos que estén dando marcha atrás, iniciando el movimiento o haciendo cualquier otra maniobra.
- Cruzar por lugares prohibidos saltando las vallas o barreras que lo impiden.
- Circular por la pista utilizando patines, o hacerlo por la vereda a gran velocidad.

Tanto en la ciudad como en la carretera los pasajeros deben siempre:

- Esperar en el paradero la llegada del vehículo de transporte público sin acercarse al borde de la acera o vereda.
- Antes de intentar subir al vehículo, permitir la salida de las personas que bajan, situándose a un lado de la puerta.
- Ceder el asiento a las personas adultos mayores, madres gestantes o con niños en brazo y a discapacitados.
- Esperar el turno para subir o bajar del vehículo sin empujar ni correr.
- Colocarse y asegurarse el cinturón de seguridad al trasladarse en automóvil y buses que lo requieran.

Tanto en la ciudad como en la carretera los pasajeros NO deben:

- Subir o bajar antes que el vehículo se detenga completamente.
- Apoyarse en las puertas durante la marcha del vehículo.
- Alborotar y comportarse inadecuadamente dentro del vehículo.
- Cruzar la pista por delante de un ómnibus después de bajarse de este.
- Distraer al conductor con juegos, gritos o movimientos bruscos.
- Arrojar objetos por las ventanas.
- Sacar la cabeza y brazos por la ventana del vehículo.

**Comportamiento del pasajero en un vehículo de transporte público**

El comportamiento debe ser:

- Subir o bajar sólo por la puerta adecuada, cuando el vehículo se encuentre detenido.
- Situarse en lugares sin dificultar la bajada o la subida de los otros pasajeros.
- Nunca viajar en los estribos del vehículo, ni en el espacio contiguo al conductor.
- Viajar en forma tal que ninguna parte de su cuerpo sobresalga de la carrocería.

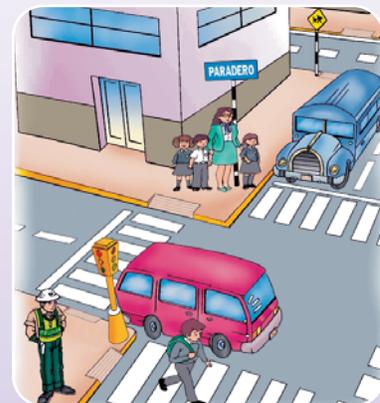
REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO Y SU UTILIDAD

Área de Tutoría	PERSONAL SOCIAL CULTURA Y ACTUALIDAD Sesión para VI y VII ciclo
¿Qué buscamos?	Que los y las estudiantes conozcan las normas del Reglamento Nacional de Tránsito relacionadas a peatones.
Relación con área curricular	Ciencias Sociales

Momentos	Descripción	Recursos y materiales
Presentación	Se forman grupos de tres estudiantes, a cada grupo se le entrega dos artículos referidos a peatones del Reglamento Nacional de Tránsito (ver capítulo I: Reglamento Nacional de Tránsito). Indicar que nadie más fuera del grupo puede conocer el contenido del artículo. El o la docente preguntará a sus estudiantes: ¿A qué están referidos los artículos que tiene cada grupo? ¿en qué documento podemos encontrarlos?	Reglamento Nacional de Tránsito.
Desarrollo	El o la docente solicita a los grupos que hagan una representación gráfica de los artículos designados. Luego se colocan los dibujos en un lugar visible, permitiendo que todos puedan observarlos. Se indica que cada imagen representa un artículo del Reglamento Nacional de Tránsito que hace referencia al peatón. Cada grupo socializará su gráfico explicando a qué artículo hace referencia. En cada caso los estudiantes mencionan el nivel de importancia de la norma.	Papelotes, colores, lápices y plumones, masking tape
Cierre	El o la docente refuerza la importancia de conocer y aplicar las normas del Reglamento Nacional de Tránsito referidas a peatones.	
Después de la hora de Tutoría	Se solicita a los y las estudiantes que elaboren un listado de conductas infractoras al Reglamento Nacional de Tránsito referidas a peatones que observan en su comunidad (familia, amigos, vecinos, etc.) y cuáles son sus consecuencias.	

ALGUNOS INDICADORES PARA EVALUAR EL TRABAJO REALIZADO EN LA SESIÓN:

- Identifica las normas del Reglamento Nacional de Tránsito relacionadas a peatones.
- Hace una valoración de las normas del Reglamento Nacional de Tránsito referida a peatones.



CONOCIENDO LAS NORMAS BÁSICAS DE PREVENCIÓN

Área de Tutoría	SALUD CORPORAL Y MENTAL PERSONAL SOCIAL CULTURA Y ACTUALIDAD Sesión para VI y VII ciclo
¿Qué buscamos?	Que los y las estudiantes reconozcan las normas básicas de prevención de los accidentes de tránsito referidas al transporte no motorizado (bicicleta).
Relación con área curricular	Ciencias Sociales

Momentos	Descripción	Recursos y materiales
Presentación	El o la docente preguntará a sus estudiantes: ¿Quiénes saben montar bicicleta? ¿Con qué frecuencia lo hacen? ¿Quiénes te acompañan? ¿Dónde sueles pasear con la bicicleta? ¿Conoces algunas maniobras con la bicicleta? ¿Qué tipo de maniobras?	
Desarrollo	Se solicita a los y las estudiantes que se agrupen de cinco y elaboren una historieta denominada: “Un accidente en mi bicicleta”. En plenaria, un representante de cada grupo narra la historieta y se anota en la pizarra el tipo de accidente y la situación que lo provocó. Se analizan los aspectos relacionados con: imprudencia del conductor, imprudencia del peatón, fallas técnicas, incumplimiento de dispositivos de control de tránsito; anotándolos en papelotes, según el aspecto al que correspondan. Se aprovecha las ideas proporcionadas por los estudiantes para manifestar la importancia de conocer las normas de los ciclistas.	Papelotes, plumones de diferentes colores, masking tape
Cierre	El o la docente, utilizando las historietas creadas, hace referencia a las normas básicas que previenen los accidentes del transporte no motorizado (bicicleta). Señala que las entidades responsables del cumplimiento de los dispositivos de control de tránsito son las municipalidades y que como ciudadanos tenemos el derecho y el deber de exigir su cumplimiento.	
Después de la hora de Tutoría	Salen por el barrio a identificar zonas de seguridad personal que permitan un tránsito seguro en bicicleta.	

ALGUNOS INDICADORES PARA EVALUAR EL TRABAJO REALIZADO EN LA SESIÓN:

- Identifica sus experiencias y prácticas y en el uso de la bicicleta.
- Identifica normas de prevención de accidentes de tránsito sobre el uso de la bicicleta.

DESPLAZÁNDONOS CON SEGURIDAD EN LAS CALLES

Área de Tutoría	SALUD CORPORAL Y MENTAL PERSONAL SOCIAL Sesión para VI y VII ciclo
¿Qué buscamos?	Que los y las estudiantes sepan transitar con orden y seguridad en las vías.
Relación con área curricular	Persona, Familia y Relaciones Humanas

Momentos	Descripción	Recursos y materiales
Presentación	Los y las estudiantes se organizan en tres grupos y se les reparte una tarjeta (ver: recurso de apoyo) por grupo, conteniendo las situaciones a ser dramatizadas.	Tarjetas
Desarrollo	Cada grupo dramatiza las situaciones indicadas en las tarjetas. Se comentan las dramatizaciones, luego se señala en un cuadro de doble entrada las conductas adecuadas e inadecuadas en el uso de las vías de tránsito (papelote). Se pregunta a los estudiantes: ¿Por qué consideran estas conductas como adecuadas o inadecuadas?	Papelotes
Cierre	Reforzar las conductas adecuadas que deben ser adoptadas en las vías de tránsito, que permitirán disminuir el riesgo de accidentes de tránsito.	
Después de la hora de Tutoría	Se organizan y forman grupos de ayuda con padres de familia para guiar a sus compañeros durante el ingreso y salida de la IIEE.	

ALGUNOS INDICADORES PARA EVALUAR EL TRABAJO REALIZADO EN LA SESIÓN:

- Identifica conductas adecuadas y conductas inadecuadas, para desplazarse por las calles.
- Participa activamente en las actividades propuestas en la sesión.



TARJETAS

Grupo 1

Representa en una dramatización las siguientes situaciones, tener en cuenta que un estudiante hará las veces de narrador de las escenas presentadas:

1. Cruza la carretera de alta velocidad evadiendo los vehículos.
2. Va solo al colegio y se demora más para cruzar por el puente peatonal.
3. Baja del microbús sin que se haya detenido completamente el vehículo, porque está apurado.
4. Espera su movilidad particular a mitad de la cuadra y en la pista.
5. Va al colegio a pie con sus hermanitos, jugando por la pista.

Grupo 2

Representa en una dramatización las siguientes situaciones, tener en cuenta que un estudiante hará las veces de narrador de las escenas presentadas:

1. Cruza a velocidad las intersecciones de las calles que colindan con la puerta de ingreso de la Institución Educativa.
2. Va al colegio caminando, y en vista de que no hay veredas, camina por el lado izquierdo de la pista, que es de un solo sentido.
3. Utiliza un taxi con sus hermanas, para regresar a su hogar, colocándose en la pista o calzada para detener y abordar el vehículo.
4. Espera la movilidad del colegio en la calle con tres amigas, sentadas en el sardinel o borde de la vereda.

Grupo 3

Representa en una dramatización las siguientes situaciones, tener en cuenta que un estudiante hará las veces de narrador de las escenas presentadas:

1. Grupo de amigos que salen de la institución educativa y se ponen a jugar fútbol en la pista.
2. Una madre de familia cruza la pista por los cruces peatonales, cuando el semáforo indica luz roja y los vehículos están detenidos.
3. Un microbusero recoge pasajeros en las zonas designadas como paradero oficial.
4. Un grupo de amigas, que viven cerca al colegio, cruza una pista de alta velocidad; ellas lo hacen por el puente peatonal.
5. Un grupo de estudiantes cruza la pista cuando el semáforo está en luz roja para los vehículos y están detenidos. El grupo cruza por el cruce peatonal.

Nota: Una alternativa para trabajar esta sesión podría ser que los estudiantes produzcan sus propias tarjetas teniendo como base sus experiencias, lo que observan diariamente relacionado a la circulación y seguridad vial.



ORGANIZÁNDONOS PARA PROMOVER LA SEGURIDAD VIAL Y EVITAR LOS ACCIDENTES

Área de Tutoría	PERSONAL SOCIAL CONVIVENCIA Y DISCIPLINA ESCOLAR Sesión para VI y VII ciclo
¿Qué buscamos?	Que las y los estudiantes valoren la importancia de estar organizados desde el aula y la institución educativa.
Relación con área curricular	Ciencias Sociales

Momentos	Descripción	Recursos y materiales
Presentación	El o la docente formará dos grupos con el total de estudiantes del aula. Cada grupo desarrollará una dramatización teniendo en cuenta las instrucciones contenidas en las tarjetas (ver recurso de apoyo). Cada tarjeta contendrá los personajes y sus roles correspondientes.	Tarjetas con roles de los personajes
Desarrollo	Los grupos presentan su dramatización. Al finalizar las presentaciones el relator de cada grupo menciona las intenciones de la dramatización; los demás estudiantes pueden intervenir con sus opiniones, críticas y sugerencias respecto a las situaciones observadas. Se plantean las siguientes preguntas: ¿Fue adecuada la actuación del regidor de salud y medio ambiente? ¿Qué hubiese pasado si no hubiera un brigadier o policía escolar?	
Cierre	Se refuerza la importancia de la organización o conformación de grupos que permitan apoyar las funciones del Municipio Escolar.	
Después de la hora de Tutoría	El o la docente sugiere a sus estudiantes que averigüen si el Municipio Escolar cumple las funciones referidas a la prevención de riesgos en seguridad vial. De ser necesario, pueden presentar sus sugerencias a partir de la discusión realizada en el aula.	

ALGUNOS INDICADORES PARA EVALUAR EL TRABAJO REALIZADO EN LA SESIÓN:

- Propone sugerencias para la organización y/o conformación de grupos de apoyo de las funciones del municipio escolar.
- Participa activamente en las actividades propuestas en la sesión.

RECURSOS DE APOYO

CONTENIDO DE LAS TARJETAS

DRAMATIZACIÓN 1

Estudiante

Va al colegio a pie y cruza la pista sin darse cuenta de las indicaciones del policía de tránsito y del semáforo.

Policía de tránsito

Se coloca al lado del semáforo y refuerza con sus brazos y silbato el cambio de luces para dar pase a los peatones (el semáforo indica luz roja para los vehículos).

Regidor de Salud y Medio Ambiente

Observa de lejos e interviene para alertar al estudiante que no debe cruzar sin observar el semáforo o las indicaciones del policía.

Otro estudiante

Observa la situación y sugiere, para mayor seguridad, cruzar por el puente peatonal, por tratarse de una pista de alta densidad vehicular.

Docentes

Llega a sus oídos la situación ocurrida y con el apoyo de los brigadieres y los policías escolares promueven un diálogo alusivo al tema, concluyendo con las responsabilidades que se deben asumir para evitar accidentes, respetando las normas de seguridad.

DRAMATIZACIÓN 2

Docente

Al término del día, da la indicación de romper filas para que los estudiantes retornen a sus hogares, recomendándoles seriedad en su comportamiento por las calles.

Brigadier

Se dirige en orden a su casa, cruzando la pista por el puente peatonal, recomendando a sus com-pañeros que tengan cui-dado con los

Estudiante

Es muy travieso y sale del colegio jugando con sus compañeros y, por escapar, cruza la pista sin fijarse que entre los vehículos estacionados viene uno a toda velocidad y casi lo atropella.

El policía escolar observa la actitud del estudiante y el peligro que atraviesa, y se apresura a cogerlo del brazo para evitar que cruce la pista.

Conductor

El papá de un alumno del colegio conducía su vehículo a 60 kph, pasando por delante del colegio. En ese momento un estudiante que se encontraba jugando en la calle corre al borde de la pista, sin percatarse de que entre los vehículos estacionados pasaba uno a velocidad y que tuvo que frenar, bruscamente, para evitar atropellarlo.

Regidor de Salud y Medio Ambiente

El regidor observa las conductas del conductor y procede a llamar su atención y pedirle que mantenga la velocidad reglamentaria para las áreas aledañas a los colegios.



GLOSARIO

Accidente de tránsito

Suceso, casual e inesperado, producido, al menos, por un vehículo en movimiento y que puede producir muertes, lesiones a las personas y daños a la propiedad.

Acera

Parte de la vía, destinada al uso exclusivo de peatones (vereda).

Adelantar

Maniobra mediante la cual un vehículo se sitúa delante de otro que lo antecede, utilizando el carril de la izquierda a su posición, salvo excepciones.

Alcoholemia

Cantidad de alcohol en la sangre de un conductor o peatón que se obtiene como resultado del dosaje etílico.

Área de estacionamiento

Lugar destinado para el estacionamiento de vehículos.

Autopista

Vía de calzadas con control total de acceso y salida, velocidades mínimas y máximas por carril, con intersecciones en desnivel o mediante entradas y salidas directas a otras carreteras.

Atropello

Cuando un vehículo impacta a un peatón produciéndole daños personales y materiales.

Avería

Desperfecto del vehículo que impide su funcionamiento.

Badén

Zanja pequeña enlozada, construida transversalmente en la calzada. Sirve para que los vehículos disminuyan su velocidad o para dar paso a un corto caudal del agua.

Berma

Parte de una carretera o camino contigua a la calzada, no habilitada para la circulación de vehículos y destinada, eventualmente, a la detención de vehículos en emergencia y circulación de peatones.

Bicicleta

Vehículo no motorizado de dos ruedas en línea, que se desplazan por el esfuerzo de su conductor, accionado por medio de pedales.

Botones de tránsito

Elevaciones, en forma de cono o pirámides, que se colocan en las prolongaciones de los separadores centrales, con el propósito de impedir el cruce o pase de vehículos o como señal para impedir que los vehículos den vuelta en U.

Calzada

Parte de la vía destinada a la circulación de vehículos y, eventualmente, al cruce de peatones y animales (pista).

Camino

Vía terrestre para el tránsito de vehículos motorizados y no motorizados, peatones y animales, con excepción de las vías férreas.

Caravana

Conjunto de vehículos que circulan en fila por la calzada (convoy).

Carretera

Camino para el tránsito de vehículos motorizados de por lo menos dos ejes, con características geométricas definidas, de acuerdo a las normas técnicas vigentes en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, incluyendo el derecho de vía.

Carril

Espacio que ocupa un vehículo en una calzada debidamente señalizada por líneas continuas y discontinuas.

Ciclista

Conductor de bicicleta.

Ciclovia

Vía o sección de calzada destinada para el tránsito de bicicletas, en forma exclusiva.

Cinturón de seguridad

Conjunto de correas de tela con una o varias hebillas y piezas de anclaje fijadas de una manera segura a la estructura de un vehículo motorizado. Se utiliza para impedir, al mínimo, los riesgos de lesiones corporales en caso de accidentes de tránsito.

Circulación

Desplazamientos de personas, vehículos y animales por las vías terrestres de uso público (tránsito).

Cobrador

Persona autorizada por la concesionaria encargada de recibir el valor del pasaje y de la entrega del boleto respectivo.

Conductor

Persona habilitada para conducir un vehículo por una vía.

Cruce a nivel

Área común de intersección entre una vía y una línea de ferrocarril (paso a nivel).

Cruce peatonal a desnivel

Puente o túnel utilizado por los peatones para cruzar una vía (paso peatonal a desnivel).

Cruce peatonal a nivel

Zona de la calzada delimitada por marcas especiales con destino al cruce de peatones (paso peatonal a nivel).

Cuneta

Zanja al lado del camino o carretera destinada a recibir aguas pluviales.

Choques

Colisión entre dos o más vehículos, entre un vehículo y un objeto (pared, poste, árbol, etc.) o con un animal.

Demarcación

Símbolo, palabra o marca, de preferencia longitudinal o transversal, sobre la calzada, para guía del tránsito de vehículos y peatones.

Depósito Oficial de Vehículos (DOV)

Local autorizado por la autoridad competente para el internamiento de vehículos, provisto de equipamiento y seguridad de acuerdo con las normas legales vigentes.

Derecho de paso

Prerrogativa reglamentaria de un peatón o conductor de vehículo, para proseguir su marcha en precedencia a otro peatón o vehículo.

Detenerse

Paralización breve de un vehículo para ascender o descender pasajeros o alzar o bajar cosas, sólo mientras dure la maniobra.

Dosaje etílico

Examen de alcoholemia realizado al conductor o peatón, a fin detectar la presencia de alcohol en la sangre.

Estacionar

Inmovilización de un vehículo en la vía pública, con o sin el conductor, con el motor encendido o apagado, por cualquier otro motivo que no sea el de la detención.

Isla

Área de seguridad situada entre carriles destinada a encauzar el movimiento de vehículos o como refugio de peatones.

Infracción

Trasgresión del reglamento que realiza una persona, por acción u omisión, mientras transita por la vía de circulación pública.

Imprudencia

Obrar con indebida audacia o ligereza. Realizar actos que las reglas de la prudencia indican no hacer.

Licencia de conducir

Documento otorgado por la autoridad competente a una persona, autorizándola para conducir un vehículo de transporte.

Línea de parada

Línea transversal marcada en la calzada antes de una intersección, que indica al conductor el límite para detener el vehículo acatando la señal correspondiente (línea de detención).

Maquinaria especial

Vehículo automotor destinado, exclusivamente, a obras industriales como la minería, construcción y conservación de obras, por sus características no pueden circular por las vías de uso público o privadas abiertas al público.

Marca

Señal pintada sobre el pavimento o en elementos adyacentes al mismo, consistente en líneas, dibujos, colores, palabras o símbolos que indican, advierten o guían el tránsito. (Señal horizontal).

Motocicleta

Vehículo motorizado de dos ruedas.

Mototaxi

Vehículo de tres ruedas que cuenta con motor y tracción propio, y está provisto de una montura o asiento para el conductor y pasajeros.

Negligencia

Descuido, omisión e indiferencia por el acto que se realiza. Ejemplo: descuido de no revisar los elementos básicos del vehículo (luces, espejos, entre otros).

Ocupante

Persona que se encuentra al interior de un vehículo motorizado en tránsito, detenido o estacionado y que no paga un importe por su traslado.

Pasajero

Persona que utiliza el servicio de transporte público para trasladarse pagando un importe por ello.

Parque automotor

Cantidad total de vehículos motorizados que circulan en una determinada ciudad, región o país.

Peatón

Persona que circula por una vía pública.

Pista

Parte de la vía destinada a la circulación de vehículos y, eventualmente, al cruce de peatones y animales (calzada).

Placa única nacional de rodaje

Elemento físico reglamentario de identificación de los vehículos, durante su circulación por las vías públicas terrestres.

Sardinell

Elemento de concreto, asfalto y otros materiales que tiene como finalidad delimitar la calzada de una vía. Caída vertical de la acera en su límite con la calzada.

Semáforo

Dispositivo de control del tránsito terrestre que regula la circulación de vehículos y/o peatones por medio del intercambio de luces de color rojo, ámbar o amarilla y verde.

Señal de tránsito

Dispositivo físico o marca especial, pudiendo ser preventivo, reglamentario o informativo, que indica la forma correcta como deben transitar los usuarios de la vía.

Separador central

Área o espacio situado longitudinalmente entre dos calzadas para separar el tránsito en distintas direcciones y dispuesto de forma que impida o intimide el paso de vehículos entre las calzadas que separa.

Sistema de retención infantil

Asiento exclusivo para el transporte de niños menores de edad, desarrollado con un sistema de protección y seguridad de acuerdo a la anatomía del menor, su crecimiento y las características propias de su comportamiento, que utilizadas, correctamente, proporcionan gran inmovilización y sujeción, siendo un método confiable en términos de seguridad pasiva contra accidentes de tránsito.

Sobrepasar

Maniobra mediante la cual un vehículo adelanta a otro que transita por distinto carril.

Tara

Peso neto del vehículo en orden de marcha sin carga ni pasajeros, más el peso del 90% de la capacidad del tanque de combustible, 100% de otros fluidos, herramientas, neumático de repuesto y conductor.

Tránsito

Desplazamientos de personas, vehículos y animales por las vías terrestres de uso público (circulación).

Triciclo

Vehículo no motorizado de tres ruedas accionando con el esfuerzo del conductor por medio de pedales.

Vehículo

Medio de desplazamiento motorizado o no, que sirve para transportar personas o mercancías.

Vehículo automotor

Vehículo de más de dos ruedas que tiene motor y tracción propia.

Vehículo automotor menor

Vehículo de dos o tres ruedas, provisto de montura o asiento para el uso de su conductor y pasajeros, según sea el caso (bicimoto, motoneta, motocicleta, mototaxi, triciclo motorizado, y similares).

Vehículo de emergencia

Vehículo automotor que tiene la autorización de transitar a velocidades mayores y cruzar los semáforos rojos, con el objetivo de prestar auxilio. Sólo se permite cuando el vehículo cuenta con las luces y sirenas encendidas y audibles.

Vehículo de tracción animal

Vehículo no motorizado halado o movido por un animal.

Vía urbana

Vía dentro del ámbito urbano, destinada a la circulación de vehículos y peatones y, eventualmente, de animales (calle).

Zona escolar

Zona situada frente a una institución educativa que se extiende a 50 metros a los lados de los lugares de acceso al local.

Zona de seguridad

Área dentro de la vía, especialmente señalizada para refugio exclusivo de los peatones (Isla de refugio).

Zona rígida

Área de la vía en la que se prohíbe el estacionamiento de vehículos las 24 horas del día, demarcada con la señal de "prohibido estacionar" y con la pintura amarilla en el sardinel.

Zona para discapacitados

Zonas de reserva ubicadas en instituciones públicas y privadas.





REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. British Council Perú - Pontificia Universidad Católica del Perú (2003). "Facilidades para peatones". Lima - Perú.
2. British Council Perú - Pontificia Universidad Católica del Perú (2007). "El lenguaje vial - el lenguaje de la vida". Lima - Perú.
3. Cepvi.com - Web de Psicología y medicina. "La teoría del desarrollo moral de Kohlberg" - Recuperado en febrero del 2007 de http://www.cepvi.com/articulos/desarrollo_moral.shtml
4. Congreso de la República (1997). Ley General de Salud N° 26842. Recuperado en <http://www.congreso.gob.pe/ntley/Imagenes/Leyes/26842.pdf>.
5. Consejo Nacional de Seguridad Vial (2007). Plan Nacional de Seguridad Vial 2007 - 2011. Lima - Perú.
6. Consejo Nacional de Seguridad Vial (2006). Guía de educación en seguridad vial para educación secundaria. (2da. ed.) Lima - Perú.
7. Consejo Nacional de Seguridad Vial (2005). Manual para docentes del nivel secundario de educación escolar - educación vial para jóvenes (1ra. ed.) Lima - Perú.
8. Consejo Nacional de Seguridad Vial (2005). Módulo del Curso de educación, seguridad vial, primeros auxilios y comportamiento del servicio. Lima - Perú.

9. Consejo Nacional de Seguridad del Tránsito: Programa de Prevención de Seguridad del Tránsito – Chile. Recuperado de: <http://edutransito.ucv.cl>
10. Consejo Nacional de Seguridad Vial (2005). Manual para docentes del nivel secundario de educación escolar – educación vial para jóvenes (1ra. ed.) Lima – Perú.
11. Defensoría del Pueblo (2006). “Informe Defensorial N° 108 Pasajeros en riesgo: La seguridad en el transporte interprovincial”: www.consorcio.org/observatorio/bol_obs9/docs/pasajeros_en_riesgo_la_seguridad_en_el_transporte_interprov.pdf.
12. Defensoría del Pueblo (2007). «La calidad de aire en Lima y su impacto en la salud de sus habitantes» (Informe técnico N° 116). Lima, Perú.
13. Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja – “ Guía práctica de seguridad vial” – Ginebra – Suiza – (2007). Recuperado en mayo del 2008 de www.ifrc.org/sp/
14. Fondo de Prevención Vial (2003). Orientaciones Curriculares para la Educación en Tránsito y seguridad vial. Bogotá, Colombia (s.n).
15. Fondo de prevención vial (s.f.). Orientaciones para la educación en tránsito y seguridad vial. Recuperado en enero de 2007 de: http://www.educacionvial.com.co/orientación/htm/sustento_caracterizacion.htm
16. Fondo de prevención vial (2002). Orientaciones pedagógicas y organizativas en tránsito para la ciudad de Bogotá. Bogotá, Colombia. [s.n.]
17. Instituto MAPFRE de Seguridad Vial (2001). Manual Didáctico de Educación Vial para Jóvenes. Madrid, España (s.n)
18. Instituto MAPFRE de Seguridad Vial – Dirección General de Tráfico (1998). Guía del Peatón, el Viajero y el Ciclista. España
19. Luca, S. L. (2005). Transitando: Algunas herramientas para el docente sobre educación vial. Recuperado de: <http://www.ieoi.org/deloslectores/958Luca.PDF>
20. Ministerio de Educación (2005). Diseño Curricular Nacional de Educación Básica Regular: Proceso de articulación (1ra. ed.). Lima Perú.
21. Ministerio de Salud (s.f). Cuaderno de promoción de la salud: Políticas municipales para la promoción de la seguridad vial. (No. 18). Lima, Perú: [s.n.]
22. Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2001). Reglamento Nacional de Tránsito. Lima – Perú (s.n.): [www.mtc.gob.pe/indice/b.subsectortransportes/b.transportetránsito terrestre/circulaci%20terrestremarcogeneral/b.normasdetránsitoterrestre/D.S.033-2001-mtcrgtonacionaldetransito.pdf](http://www.mtc.gob.pe/indice/b.subsectortransportes/b.transportetránsito%20terrestre/circulaci%20terrestremarcogeneral/b.normasdetránsitoterrestre/D.S.033-2001-mtcrgtonacionaldetransito.pdf).

23. Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2008). Reglamento Nacional de Licencias de Conducir vehículos automotores y no automotores de transporte terrestre. Lima - Perú (s.n.) [www.mtc.gob.pe/indice/B.--subsectortransportes/b.transportetransitoterrestre/b.circulación terrestre.marcogeneral/b.reglamentodelicenciasdeconducir/ds040-2008-mtc.pdf](http://www.mtc.gob.pe/indice/B.--subsectortransportes/b.transportetransitoterrestre/b.circulación%20terrestre.marcogeneral/b.reglamentodelicenciasdeconducir/ds040-2008-mtc.pdf).
24. Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2008). Reglamento Nacional de Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos Lima- Perú 8 s.n.) [www.mtc.gob.pe/indice/b.subsectortransportes/b.transportetransitoterrestre/b.circulación terrestre.marcogeneral/ds021-2008-mtc.pdf](http://www.mtc.gob.pe/indice/b.subsectortransportes/b.transportetransitoterrestre/b.circulación%20terrestre.marcogeneral/ds021-2008-mtc.pdf)
25. Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2000). Manual de dispositivos de control de tránsito automotor para calles y carreteras. Lima, Perú s.n.
26. Ministerio del Interior - Dirección General del Tráfico (7ma edición- 2000): Guía del peatón Salamanca - España.
27. Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios - Secretaria de Transporte, Subsecretaria de Transporte Automotor (2006). Plan Nacional de Seguridad Vial 2006-2009 - Argentina: www.transporte.gov.ar/web.consejo/archivo
28. OTUPI y Ministerio de Educación (2005). Propuesta de formación ética. (1ra. ed.). Lima - Perú.
29. OTUPI y Ministerio de Educación (2007). Tutoría y orientación educativa en la educación primaria. (1ra. ed.). Lima - Perú.
30. OTUPI y Ministerio de Educación (2007). Manual de Tutoría y orientación educativa. (1ra. ed.). Lima - Perú.
31. Organización Mundial de la Salud, Organización Panamericana de la Salud y Banco Mundial (2004). Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito. Washington, D.C. 20037, E.U.A.
32. Portocarrero, G. (2001). La transgresión como forma específica de goce del mundo criollo: Red para el desarrollo de las ciencias sociales. Lima Perú: (s.n.)
33. Rice, P. (1997). Desarrollo humano: Estudio del ciclo vital. (s.f.). México DF, México: Prentice - Hall hispanoamericana. [s.n.].
34. Vexler, I. (2004). Una Educación de calidad para todos los jóvenes: Desafíos, Tendencias y Prioridades. Recuperado de: <http://www.minedu.gob.pe/educacionparatodos/xtras/GinebraVexler.pdf>.
35. Vygotskii Lev V. "El desarrollo de los procesos psicológicos superiores" - Recuperado en febrero del 2007 de http://es.wikipedia.org/wiki/Lev_Vygotsky#Procesos_Psicol.C3.B3gicos_Elementales_y_Superiores

Impreso en los talleres gráficos
JB Grafic EIRL
Jr. Las Anemonas 772, Lima 36