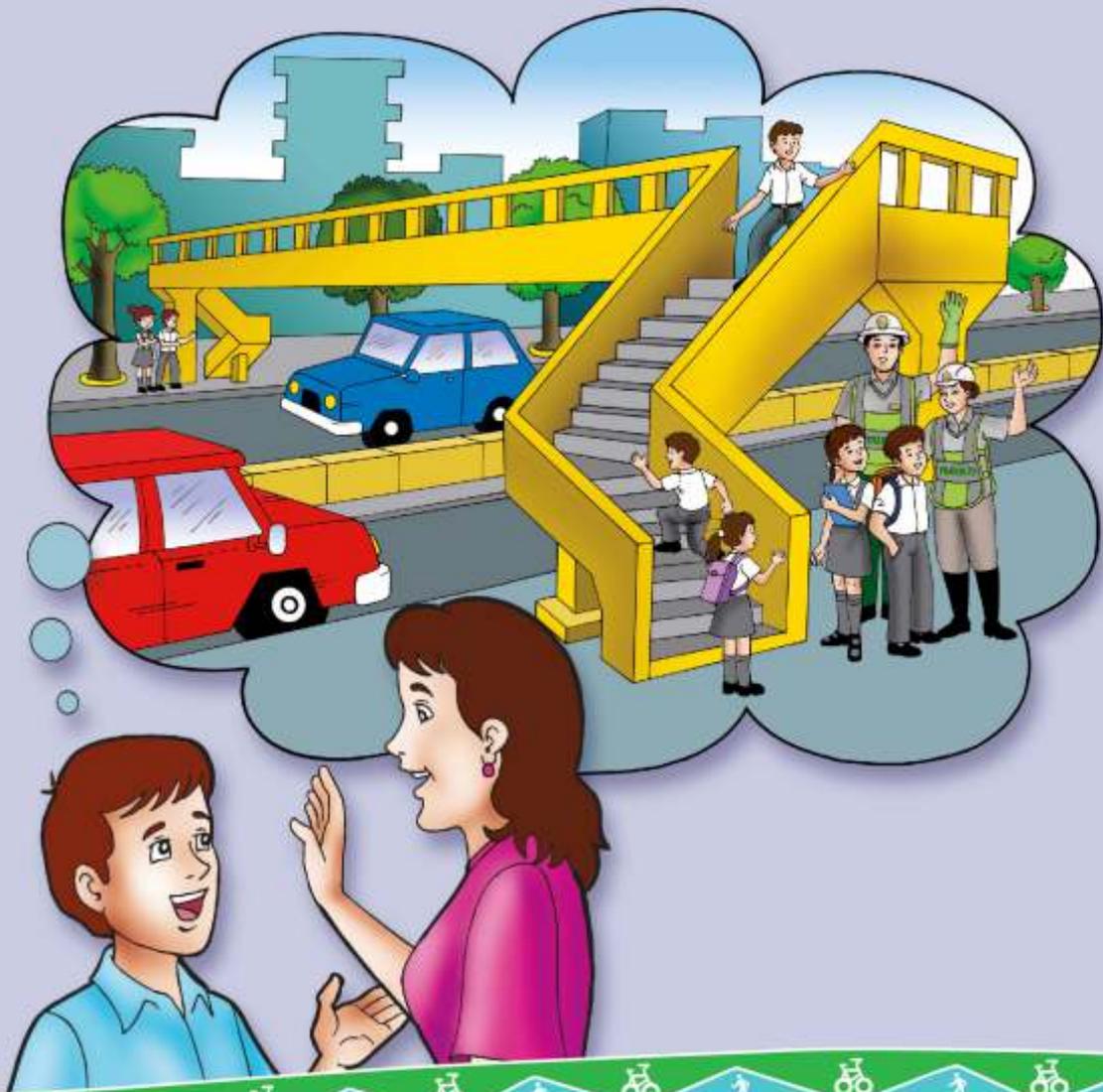




# GUÍA DE EDUCACIÓN EN SEGURIDAD VIAL PARA PROFESORES Y TUTORES DE SECUNDARIA



PERÚ

Ministerio  
de Educación



PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones



Ministerio de Educación

**Equipo de elaboración MINEDU**

María Teresa Ramos Flores  
Rosmery Pratto Quintanilla

**Equipo de elaboración CNSV -  
Consejo Nacional de Seguridad Vial**

Diego Vargas Cardoso  
Andrés Eloy Flores Huerta

**Colaboración**

Mónica Díaz Cárdenas  
José Luis Yarlaque Montes  
Richter Mendoza Marcelino  
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 Canchucaya Ruiz

**Corrección de estilo**

Alessandra Canessa

**Diagramación**

José A. Becerra Rivera

**Fotografías**

Ministerio de Transporte y Comunicaciones  
Municipalidad de la Punta - Callao

**Ilustraciones**

Ministerio de Educación

**Título**

Guía de Educación en Seguridad Vial para  
profesores y tutores de secundaria.

**Segunda edición:**

Tiraje: 1, 000 ejemplares.

**Impreso en:**

Gráfica Gianlud Print E.I.R.L.  
Jr. Callao N° 311 int 18

© 2007, 2013 Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Ministerio de Educación, Ministerio de Salud, Ministerio del Interior, Ministerio de Trabajo, SUNAT, INDECOPI, un representante del Gobierno Regional, Municipalidad de Lima y Director General de Transporte Terrestre.

Hecho el depósito legal en la Biblioteca  
Nacional del Perú: 00000

**DISTRIBUCIÓN GRATUITA - PROHIBIDA SU VENTA**

## CONTENIDO

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

### **CAPÍTULO I**

## **SEGURIDAD VIAL**

9

<b>1.1 Seguridad vial en el Perú.</b> .....	10
<b>1.2 Dimensiones de la seguridad vial.</b> .....	10
<b>1.3 Ciudadanía y seguridad vial</b> .....	13
Ciudadanía y construcción del espacio público .....	13
El Reglamento Nacional de Tránsito- Código de Tránsito .....	15
<b>1.4 Rol de las instituciones del Estado en la seguridad vial</b> .....	16
Ministerio de Transportes y Comunicaciones .....	16
Ministerio del Interior .....	16
Ministerio de Educación .....	17
Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo .....	17
Ministerio de Salud .....	17
SUNAT .....	17
INDECOPI .....	17
Gobierno Regional .....	17
Municipalidad Provincial .....	18
Municipalidad Distrital .....	18
Consejo Nacional de Seguridad Vial (CNSV) .....	19
Consejo Nacional para la Integración de la Persona con Discapacidad (CONADIS) ..	19
<b>1.5 Contaminación ambiental y seguridad vial</b> .....	20
La contaminación del aire y sus efectos .....	21
El ruido ambiental como factor contaminante .....	23

### **CAPÍTULO II**

## **EDUCACIÓN EN SEGURIDAD VIAL**

25

<b>2.1 Educación en seguridad vial</b> .....	26
Objetivos de la educación en seguridad vial .....	26
Objetivos de la educación relacionados con la educación en seguridad vial. ....	26
<b>2.2 Importancia de la educación en seguridad vial</b> .....	27

<b>2.3 Elementos de la circulación vial</b> .....	32
Las personas .....	33
¿Quiénes son los peatones? .....	33
¿Quiénes son los pasajeros? .....	36
¿Quiénes son los ciclistas? .....	39
¿Quiénes son los conductores? .....	40
Los vehículos de transporte terrestre .....	42
Transporte motorizado .....	43
Transporte no motorizado .....	45
La vía pública .....	48
Vías según su uso .....	49
Vías según su ubicación .....	51
<b>2.4 Factores causantes de accidentes de tránsito</b> .....	52
La fatiga .....	52
El sueño .....	53
El alcohol .....	53
Otras drogas .....	55
<b>2.5 La Policía Nacional del Perú asignada al control del tránsito</b>	
<b>Ente de control de los medios y medidas de seguridad vial</b> .....	56
Reconociendo las instrucciones de la Policía Nacional del Perú asignada al Tránsito	57
<b>2.6 Medios y medidas de seguridad vial</b> .....	58
Cinturón de seguridad .....	58
Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) .....	60
¿Qué cubre el SOAT? .....	62
¿Qué no cubre el SOAT? .....	62
Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito .....	63
Derechos de los peatones .....	63
Normas de circulación para peatones .....	63
Preferencias en las normas de circulación .....	66
Personas con discapacidad, mujeres embarazadas, niños y personas adultas mayores .....	66
Derechos de los peatones con discapacidad .....	66
Dispositivos de control de tránsito .....	68
Señales de tránsito .....	68
Señales verticales .....	69
Señales horizontales .....	72
Semáforo .....	74
Clasificación de los semáforos .....	74
Significado de las indicaciones del semáforo .....	75
Matriz organizadora de las señales de tránsito .....	76
Prohibiciones en el uso de la vía pública .....	102

2.7 Primeros auxilios en caso de accidentes de tránsito . . . . .	104
Aspectos legales en la atención de emergencias . . . . .	106

**CAPÍTULO III**  
**ROL DE LA INSTITUCIÓN EDUCATIVA** 107  
**EN LA EDUCACIÓN EN SEGURIDAD VIAL**

3.1 Promoción de una cultura de prevención en seguridad vial desde la institución educativa . . . . .	108
3.2 Orientaciones pedagógicas para la educación secundaria . . . . .	109
Partir de los intereses y problemas de las y los estudiantes (contexto) . . . . .	109
Adecuación al desarrollo evolutivo . . . . .	110
Adecuación al entorno sociocultural . . . . .	111
Población rural diseminada. . . . .	111
Población rural. . . . .	111
Ciudades de mediana población. . . . .	112
Grandes ciudades . . . . .	112
Responder a las características y necesidades de las personas con discapacidad . . . . .	114
Discapacidad intelectual . . . . .	114
Discapacidad física . . . . .	115
Discapacidad auditiva. . . . .	115
Discapacidad visual. . . . .	117
Propiciar el diálogo y la participación. . . . .	120
Propiciar la formación de una actitud crítica . . . . .	120
Propiciar la participación de los padres y madres de familia como colaboradores en el proceso de cambio . . . . .	121

**CAPÍTULO IV**  
**ESTRATEGIAS DIDÁCTICAS PARA LA EDUCACIÓN** 123  
**EN SEGURIDAD VIAL DESDE LAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS**

4.1 Estrategias didácticas para la educación en seguridad vial . . . . .	124
4.2 Estrategias para la educación en seguridad vial desde la tutoría . . . . .	128
GLOSARIO. . . . .	153
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS. . . . .	157
SEÑALES INFORMATIVAS . . . . .	159
SEÑALES PREVENTIVAS . . . . .	160
SEÑALES REGULADORAS . . . . .	161



## PRESENTACIÓN



### Estimado docente, estimada 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). Este documento 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 en seguridad vial** y que se inscriba en un marco global de educación y participación ciudadana. Por ello, esta guía tiene como objetivo principal brindar al docente una herramienta pedagógica que le permita orientar a las y los estudiantes hacia una **cultura de prevención**, mediante actividades educativas relacionadas con la seguridad vial.

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

Desde la estrategia de programas educativos se inserta la **educación en seguridad 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, sea que tengamos o no alguna discapacidad, en los medios de desplazamiento del día a día.

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 sino que se requiere una actitud adecuada y consecuente, por lo que toma en cuenta también 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 para desarrollar capacidades y actitudes en nuestros estudiantes, que les permitan establecer relaciones de participación comunitaria, con las que puedan sentar las bases para ser ciudadanos y

ciudadanas conocedores de sus derechos y de sus deberes. Estas capacidades y actitudes les permitirá desplazarse con seguridad, como usuarios 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 para 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 las niñas, los niños 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 primaria* ofrece una gama de posibilidades para tratar temas referidos a la educación vial en la institución educativa, desde el desarrollo curricular y la tutoría y orientación educativa. Además, presenta algunas sugerencias para el trabajo con estudiantes con necesidades especiales asociadas a discapacidad.

Esta guía es un documento que orienta y acompaña a los y las docentes en sus labores en la institución educativa. Asimismo, busca que la creatividad y las posibilidades de los docentes permitan que los contenidos y actividades propuestas 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 desarrollan 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 las y los docentes y tutores de secundaria una herramienta pedagógica que les permita orientar a los estudiantes, según sus necesidades, hacia una cultura de prevención, 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 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 y deberes en el desplazamiento diario, para la realización de sus actividades.



**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 resto del mundo.

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 públicas y privadas, asumir responsabilidades para la implementación de políticas, estrategias, procedimientos y acciones, que generen alternativas de solución a las dificultades relacionadas con comportamientos y actitudes de las personas en la interacción con su entorno urbano.





## SEGURIDAD VIAL EN EL PERÚ

El diagnóstico realizado por las consultoras Barriga Dall'Orto y Ross Silcockel, presentado al Consejo Nacional de Seguridad Vial, refiere que los accidentes de tránsito constituyen un importante problema social, económico y de salud pública, cuya prevención eficaz y sostenible exige esfuerzos concertados.

Se estima que cada año en el mundo mueren 1.3 millones de personas y de 20 a 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. El 90% de las defunciones por accidentes de tránsito tienen lugar en los países de ingresos bajos y medianos, donde se hallan menos de la mitad de los vehículos matriculados en todo el mundo<sup>1</sup>.

En nuestro país, como efecto del desarrollo económico y la construcción de las vías y la creciente necesidad de trasladarse, aparecieron y luego proliferaron en el sistema de transporte los vehículos conocidos como “combis”, “coaster” y “ticos”; y los vehículos menores como: “mototaxis”, “motos lineales”, entre otros, congestionando aún más el sistema de transporte público.

En este contexto, los vehículos motorizados urbanos e interurbanos son percibidos 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. Asimismo la carencia de la educación vial de las personas, como la falta de mantenimiento de las vías, por mencionar algunos factores que repercuten en la calidad de vida de la población y principalmente afectan la seguridad de nuestros niños, jóvenes y adolescentes en etapa escolar.

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

Considerando el conjunto de factores involucrados en el sistema de seguridad vial en el país, el abordaje del problema que significa el creciente índice de accidentalidad en las vías de tránsito, debe ser multicausal.



## DEFINICIÓN Y 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.

1. Organización de las Naciones Unidas, “Plan Mundial para el Decenio de la Acción para la Seguridad Vial 2011 - 2020”.



“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 fundamentales”<sup>2</sup>.

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. Dichos componentes, que cada sector toma en cuenta, son los siguientes:

-  **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, incluyendo a quienes presentan necesidades educativas especiales, en conocimientos, hábitos y actitudes que apuntan a la formación de la conciencia ciudadana, autónoma y responsable.
-  **Normativa legal en tránsito y transporte**, que establece los lineamientos generales para organizar y reglamentar el transporte y tránsito terrestre a escala nacional.
-  **Infraestructura e ingeniería vial**, programa dirigido a verificar las condiciones de la infraestructura vial y su acondicionamiento.
-  **Formación integral del conductor**, considerando la participación de gobiernos regionales y de instituciones públicas y privadas, para desarrollar acciones certificadas de formación y acreditación a conductores, mejorando la calidad de evaluación para la entrega de licencias.
-  **Atención de accidentes de tránsito**, elaboración de mecanismos para rescate y atención oportuna a las víctimas de los accidentes de tránsito.
-  **Participación social**, involucra a todas las instituciones gubernamentales, no gubernamentales y sociedad civil.
-  **Inspección técnica vehicular**, está orientada al control permanente de la revisión de los vehículos motorizados en todo el territorio nacional.
-  **Gestión local**, mejora de los programas de gestión vial según su jurisdicción y fomenta la participación activa de la sociedad civil y las empresas privadas.
-  **Fiscalización de las normas de tránsito**, que garanticen la efectividad y cumplimiento de reglamento durante la transitabilidad de los usuarios en las vías.

2. Ministerio de Salud, “Políticas Municipales para la Promoción de la Seguridad Vial”. *Cuadernos de Promoción de la Salud* N° 18. Lima, 2005.

# DIMENSIONES DE LA SEGURIDAD VIAL





### CIUDADANÍA Y CONSTRUCCIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO

Ejercer la ciudadanía implica la **participación, el ejercicio pleno de derechos y responsabilidades** de una persona en la comunidad. El ejercicio de la ciudadanía requiere la **toma de conciencia de derechos pero también de responsabilidades**, la capacidad de actuar socialmente con la convicción de que esta participación no solo es necesaria sino que forma parte de nuestra condición de seres humanos.

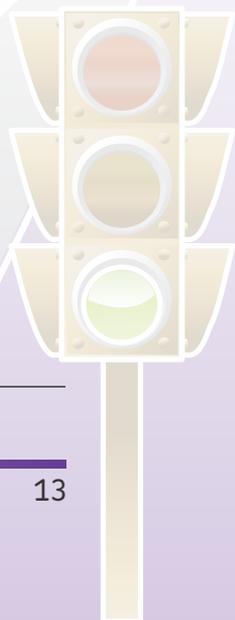
“[...] asumir nuestros deberes como ciudadanos significa asumir el sentido de **corresponsabilidad en la búsqueda del bien común** [...] nos hacemos ciudadanos cuando nos ubicamos frente a la realidad social y **somos conscientes de que tenemos al frente a otros ciudadanos con derechos y deberes** [...] cuando nos hacemos conscientes que todos somos capaces de participar en las decisiones que nos competen a todos, cuando todos nos hacemos responsables de la ciudad o poblado en el que vivimos y **comprendemos que las garantías de una vida digna depende de la calidad de nuestro compromiso ciudadano**”<sup>3</sup>.

En el marco del Plan Nacional de Seguridad Vial 2007-2011, se ha identificado que una de las problemáticas de la seguridad vial es la falta de una cultura de prevención y la presencia de una cultura de transgresión, constituida por un conjunto de comportamientos que por acción u omisión tienden a vulnerar normas compartidas, privilegiando el interés individual sobre el interés colectivo. Esta cultura tiene expresiones como: “Hecha la ley, hecha la trampa”, “Si todos lo hacen, ¿por qué yo no?”, “No soy el único ni el primero”, “Eso a mí no me afecta”, “El culpable es el otro”, “¡Usa el cinturón, te puede ver la policía!”, “Por qué cumplir la ley, si nadie la cumple...”, “Habla y arregla...”, “Yo pago mi pasaje y uso el asiento reservado”.



**Es nuestro deber conocer las normas y señales de tránsito.**

3. Fascículo 1 “Educación para la convivencia, la paz y la ciudadanía”. Ministerio de Educación. Lima - Perú, 2009.



Erróneamente se piensa que el problema de la seguridad vial es un problema solo de vías, carreteras, controles, falta de rigurosidad para el cumplimiento de las normas o un problema de choferes; sin embargo es principalmente un problema de vulneración de los derechos del otro, que se expresa en la falta de respeto a las normas de tránsito, y en la falta de interés por conocerlas.

Por lo tanto, es importante reflexionar acerca de la importancia de una educación en seguridad vial en las instituciones educativas, el rol que los docentes y tutores tenemos en la formación de estudiantes como ciudadanos que contribuyan al logro del bien común, la importancia de una educación en la adquisición de valores, comportamientos y actitudes que nos permitan dar una respuesta segura en las distintas situaciones de tránsito, y poder así reducir la alta tasa de mortalidad en las vías públicas.

El tener una actitud pasiva frente a este grave problema de seguridad vial que nos afecta **como país, no promueve la responsabilidad compartida y válida, mediante la complicidad y el silencio, la cultura de la transgresión.**

La Educación en Seguridad Vial no es un problema de estadísticas y reglamentos, es un asunto de:

- **Reconocimiento de los derechos del otro.**
- **Justicia**, cautelando nuestra integridad, evitando estar sometidos impunemente a la violencia de la vía pública.
- **Sanción**, porque las normas están para ser respetadas por todos, en ánimo de mayor justicia.
- **Reparación**, porque las víctimas y los familiares de las víctimas tienen derecho al resarcimiento moral, económico y social.



**Si respetamos las señales de tránsito, tendremos menos accidentes.**

En conclusión, es importante que los docentes y tutores tomemos conciencia de la responsabilidad de la educación en:

- La formación y promoción de comportamientos sociales responsables en las y los estudiantes para el ejercicio de sus derechos y cumplimiento de sus responsabilidades, así como el respeto de los derechos del otro.
- La construcción de una cultura de prevención en seguridad vial, que tenga como valor fundamental el respeto a la vida y el respeto a las normas de tránsito, aspectos fundamentales para mitigar los altos niveles de accidentalidad en el país y proteger la vida como valor supremo de la sociedad.

## EL REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO - CÓDIGO DE TRÁNSITO

El Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito norma la convivencia de policías, 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.





## **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 la 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 nacional que requiere atención multisectorial y participación de la colectividad.

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

### **● MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES**

Es el órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre. Asume las siguientes competencias:

#### **Competencias normativas**

- a) Dictar los reglamentos nacionales establecidos en la Ley General de Transporte y Tránsito N° 27181 así como aquellos que sean necesarios para el desarrollo del transporte y el ordenamiento del tránsito.
- b) Interpretar los principios de transporte y tránsito terrestre definidos en la presente Ley y sus reglamentos nacionales, así como velar por que dicten las medidas necesarias para su cumplimiento en todos los niveles funcionales y territoriales del país.

#### **Competencias de gestión**

- a) Desarrollar, ampliar y mejorar las vías de la infraestructura vial nacional.
- b) Administrar y mantener la infraestructura vial nacional no entregada en concesión.
- c) Otorgar concesiones, permisos o autorizaciones para la prestación de los servicios de transporte bajo su ámbito de competencia.
- d) Diseñar sistemas de prevención de accidentes de tránsito.
- e) Mantener un sistema estándar de emisión de licencias de conducir, conforme lo establece el reglamento nacional correspondiente.

#### **Competencias de fiscalización**

- a) Fiscalizar el cumplimiento de las normas sobre el servicio de transporte terrestre del ámbito de su competencia. La fiscalización compromete la supervisión, detección de infracciones y la imposición de sanciones por el incumplimiento de los dispositivos legales vinculados al transporte y al tránsito terrestre, de tal forma que se promueva un funcionamiento transparente del mercado y una mayor información a los usuarios.

### **● MINISTERIO DEL INTERIOR**

El Ministerio del Interior ejerce funciones a través de la Policía Nacional del Perú; cuya competencia y responsabilidad se precisa en el art. 19 de la Ley General de Tránsito y Transporte Ley N° 27181.

“La Policía Nacional del Perú es la autoridad responsable de fiscalizar el cumplimiento de las normas de tránsito por parte de los usuarios de la infraestructura vial y de los prestadores de servicio de transporte, brindando el apoyo de la fuerza pública a las autoridades competentes. Asimismo, presta apoyo a los concesionarios a cargo de la administración de infraestructura de transporte de uso público, cuando le sea requerido”.

**La División de la Policía de Tránsito**, órgano encargado de planear, organizar, dirigir, controlar y ejecutar las actividades referidas al libre tránsito de vehículos, pasajeros, carga, peatones y seguridad en vías urbanas. Ejerce funciones de control, dirigiendo y vigilando el normal desarrollo de tránsito en las vías públicas, y pone en conocimiento ante las autoridades correspondientes, sobre las infracciones de tránsito y las denuncias si ocurrieran accidentes de tránsito.

**El Departamento de Investigación de Accidentes de Tránsito**, registra e investiga las causas de los accidentes en las vías.

**La Dirección de Protección de Carreteras**, se encarga de planear, organizar, dirigir, controlar y ejecutar actividades referidas al libre tránsito y la seguridad vial en las carreteras y pone en conocimiento ante las autoridades correspondientes, sobre las infracciones de tránsito y la denuncia si ocurrieran accidentes de tránsito.

#### ● 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.

#### ● MINISTERIO DE TRABAJO Y PROMOCIÓN DEL EMPLEO

Fiscaliza el cumplimiento de las normas laborales en las empresas de transporte de pasajeros y carga en el ámbito nacional.

#### ● MINISTERIO DE SALUD

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

#### ● SUPERINTENDENCIA NACIONAL DE ADMINISTRACIÓN TRIBUTARIA (SUNAT)

Verifica el cumplimiento de las obligaciones tributarias por las empresas de transporte terrestre de pasajeros y carga en el ámbito nacional.

#### ● INSTITUTO NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA Y DE LA PROTECCIÓN DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL (INDECOPI)

Garantiza la defensa de los derechos del consumidor como usuario del servicio de transporte. Asimismo, supervisa el cumplimiento de las normas generales sobre protección al consumidor en materia de tránsito terrestre.

#### ● GOBIERNO REGIONAL

Dicta normas complementarias aplicables a su jurisdicción, sujetándose a los criterios previstos en la ley y los reglamentos nacionales.

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.

## ● MUNICIPALIDAD PROVINCIAL

Las Municipalidades Provinciales, en su respectiva jurisdicción y de conformidad con las leyes y los reglamentos nacionales, tienen las siguientes competencias en materia de transporte y tránsito terrestre:

### Competencias normativas

- a) Emitir normas y disposiciones, así como realizar los actos necesarios para la aplicación de los reglamentos nacionales dentro de su respectivo ámbito territorial.
- b) Jerarquizar la red vial de su jurisdicción y administrar los procesos que de ellos deriven, en concordancia con los reglamentos nacionales correspondientes.
- c) Declarar, en el ámbito de su jurisdicción, las áreas o vías saturadas por concepto de congestión vehicular o contaminación, en el marco de los criterios que determine el reglamento nacional correspondiente.

### Competencias de gestión

- a) Dar en concesión, en el ámbito de su jurisdicción, los servicios de transporte terrestre en áreas o vías que se declaren saturadas; así como otorgar permisos o autorizaciones en áreas o vías no saturadas, de conformidad con los reglamentos nacionales respectivos.
- b) Dar en concesión la infraestructura vial nueva y existente, dentro de su jurisdicción, en el marco de lo establecido por la normatividad sobre la materia.
- c) Recaudar y administrar los recursos provenientes del pago de multas por infracciones de tránsito.
- d) Instalar, mantener y renovar los sistemas de señalización de tránsito en su jurisdicción, conforme al reglamento nacional respectivo.
- e) Construir, rehabilitar, mantener o mejorar la infraestructura vial que se encuentre bajo su jurisdicción.

### Competencias de fiscalización

- a) Supervisar, detectar infracciones e imponer sanciones por incumplimiento de los dispositivos legales vinculados al transporte y al tránsito terrestre.
- b) Fiscalizar las concesiones de infraestructura vial que otorgue la municipalidad provincial en su respectiva jurisdicción, en concordancia con los reglamentos nacionales.

## ● MUNICIPALIDAD DISTRITAL

Las municipalidades Distritales ejercen las siguientes competencias:

- a) En materia de transporte: en general, las competencias que los reglamentos nacionales y las normas emitidas por la Municipalidad Provincial respectiva les señalen y, en particular, la regulación del transporte menor (mototaxis y similares).
- b) En materia de tránsito: la gestión y fiscalización, dentro de su jurisdicción, en concordancia con las disposiciones que emita la municipalidad provincial respectiva y los reglamentos nacionales pertinentes.
- c) En materia de vialidad: la instalación, mantenimiento y renovación de los sistemas de señalización de tránsito en su jurisdicción, conforme al reglamento nacional respectivo.

Asimismo, son competentes para construir, rehabilitar, mantener o mejorar la infraestructura vial que se encuentre bajo su jurisdicción.

## 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 integrado por un representante del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, quien lo preside, además por el Ministerio del Interior, el Ministerio de Educación, el Ministerio de Salud, el Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo, el representante de la Asamblea Nacional de Gobiernos Regionales, el representante de la Municipalidad Metropolitana de Lima, el representante de la Municipalidad Provincial del Callao, el representante de la SUNAT (Superintendencia Nacional de Administración Tributaria) y el representante de INDECOPI (Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual).

**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 Poblaciones Vulnerables (MIMP) junto con los representantes de los ministerios de Transportes y Comunicaciones, Educación, Trabajo y Promoción del Empleo, Salud, e Interior; así como representantes de los 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 45, en relación con la seguridad vial, menciona la reservación de asientos preferenciales en los vehículos de transporte público, estableciendo las coordinaciones respectivas para su cumplimiento 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 ambiental 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 ambiental afecta la salud de las personas.**

## 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.

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

- Material particulado (PM)
- Dióxido de azufre (SO<sub>2</sub>)
- Óxidos de nitrógeno (NO<sub>x</sub>)
- Monóxido de carbono (CO)
- Compuestos orgánicos volátiles (COV)
- Plomo (Pb)
- Dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>)



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

### 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 (SO<sub>2</sub>)

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 (NO<sub>x</sub>)

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 D.

### 7. Dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>)

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 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 al 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, ómnibus, 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 EN SEGURIDAD VIAL

En el marco de la política Nacional de Seguridad Vial, la educación en seguridad 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.





## EDUCACIÓN EN SEGURIDAD VIAL

La **educación en seguridad 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 en seguridad 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 en seguridad 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 EN SEGURIDAD 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 un 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 estudiante un buen uso y usufructo de las nuevas tecnologías.

Paralelamente, el Diseño Curricular Nacional (DCN) 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:

- a. 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 los riesgos del tránsito vehicular.
- Identificar zonas seguras para los peatones en las vías de circulación .

- b. 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.

- c. 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.

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

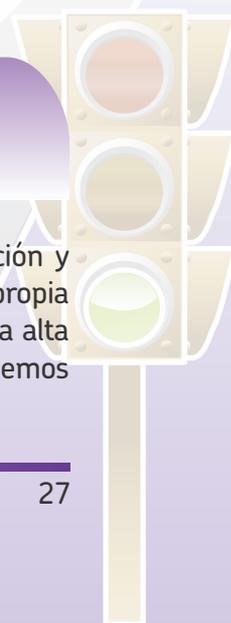
Este objetivo se concreta en:

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



## IMPORTANCIA DE LA EDUCACIÓN EN SEGURIDAD VIAL

La **educación en seguridad 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 ello, podemos señalar lo siguiente.



- 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 vías urbanas e interurbanas.
- 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 el 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 reportan las cifras de 32,044 fallecidos y 349,244 heridos, de un total de 763,892 accidentes de tránsito.
- Solo en el año 2011 han fallecido 3,531 personas y 49,291 resultaron heridas de un total de 84,495 accidentes acaecidos.

Entre las principales causas de accidentes de tránsito podemos señalar las siguientes, 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, entre otros.

### ¿Por qué 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 vías urbanas e interurbanas 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 lesiones 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. Los accidentes de tránsito no ocurren de manera casual o fortuita, ni son fruto del destino o ajenos al 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 no 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.

**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.



**Practicar el hábito del respeto al código de tránsito, ayuda a prevenir accidentes.**

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

**Promover el respeto al código de tránsito y con ello la prevención de accidentes.**

**Quitar señales de tránsito es una infracción y puede causar accidentes.**



**Porque** la clave para terminar con los accidentes de tránsito es la prevención, mediante la educación. Es importante que los usuarios de las vías: peatones, ciclistas, conductores y pasajeros conozcamos los dispositivos de control de tránsito. De esta manera, podremos desenvolvernos y conducirnos adecuadamente, adquiriendo hábitos y actitudes que nos permitan responder cuando se suscite cualquier acontecimiento.



**Implementemos espacios para prevenir accidentes en nuestra institución educativa.**



**Porque** las y los 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 activa" en el hogar o en el barrio, capaz de expresar y fundamentar libremente lo aprendido en la institución educativa.

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



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

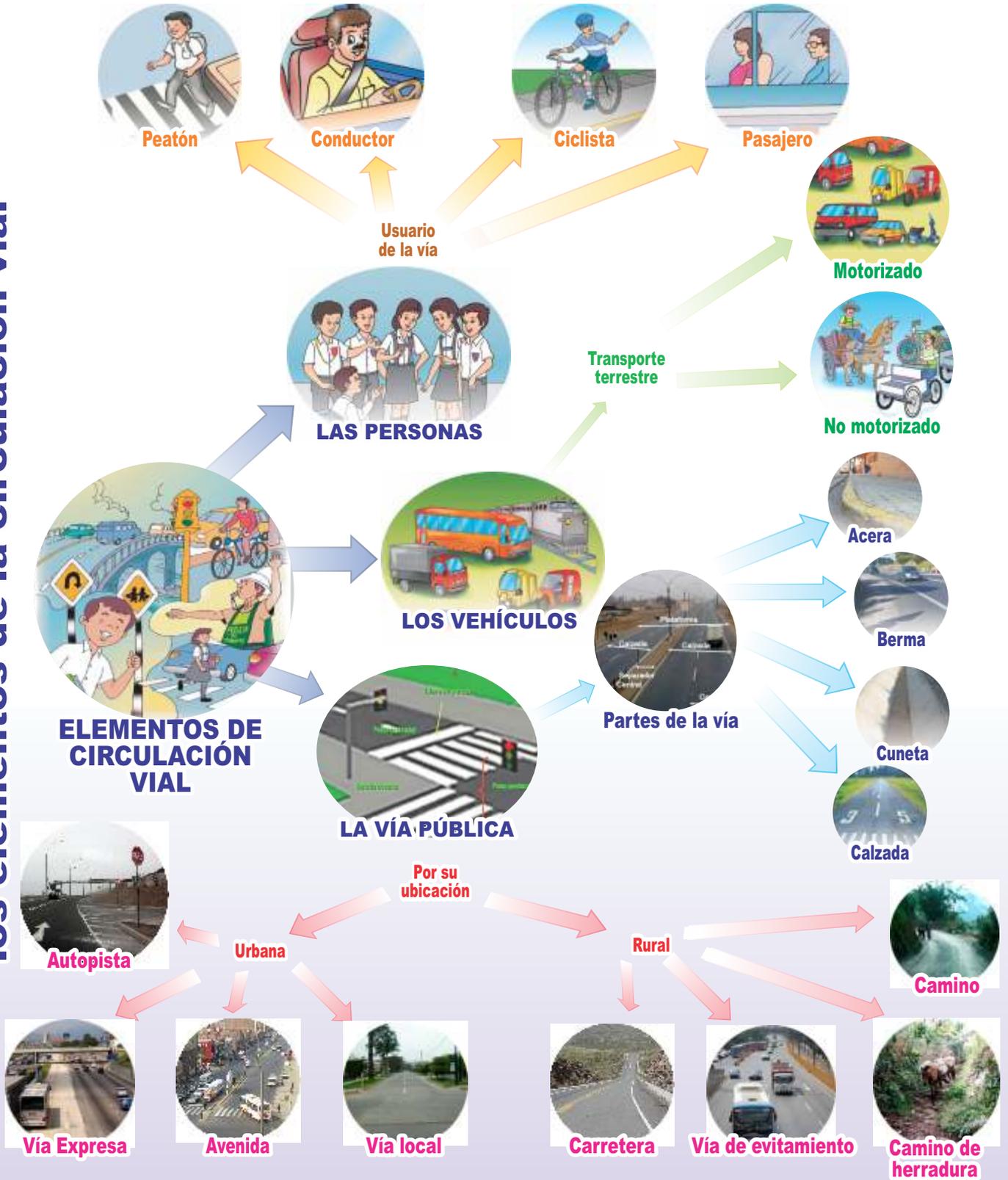




# ELEMENTOS DE LA CIRCULACIÓN VIAL

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 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, pasajeros, ciclistas, así como 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 entre los elementos de la circulación vial y, menos aún, del elemento referido a las **personas**, debemos resaltar la importancia de este en el traslado de los pasajeros. El cobrador sería la persona indicada para desempeñar una función específica además de ser la **“persona autorizada por la concesionaria, encargada de recibir el valor de pasaje y de la entrega del boleto respectivo”** (Ordenanza Municipal N° 1599-2012-MML-GTU, que regula la prestación del servicio de transporte público regular de personas en Lima Metropolitana).

El cobrador podría tener como otra de sus funciones 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 considera 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 - Código de Tránsito y asume las responsabilidades que se deriven de su incumplimiento, tal como lo menciona los artículos 288°, 290°, 297°, 319°, 320°, 321°, 322°, 332°, 333°, 334°, 335°, 336°, 337°, 338°, 339°, 340° y 343° 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 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 y cuando los vehículos que se aproximan estén a una distancia prudente que no represente peligro.

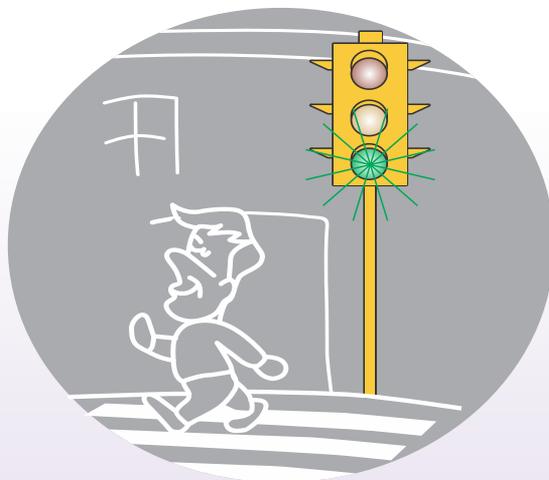
**Los peatones deben transitar** por las veredas (aceras) o zonas peatonales, sin invadir la pista (calzada). Si no existieran veredas, se debe caminar lo más cerca a las edificaciones prestando atención a los vehículos que transitan, y si fuera posible, en dirección contraria a ellos, para verlos.

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:

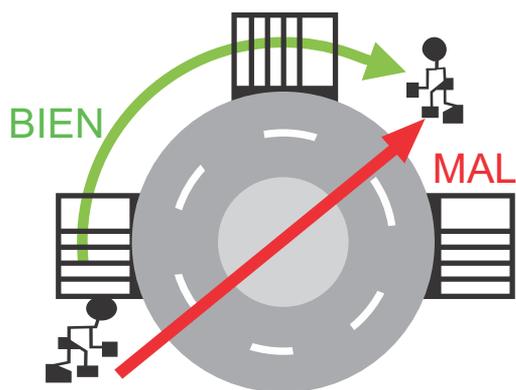
- 🚶 Los peatones que empujan o arrastran un carrito de mano.
- 🚶 Los grupos dirigidos por una persona.
- 🚶 Los discapacitados en silla de ruedas.

Las **actitudes adecuadas de los peatones** 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, frente a 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 solo para vehículos, se puede cruzar cuando los vehículos se encuentran totalmente detenidos con el semáforo en rojo.

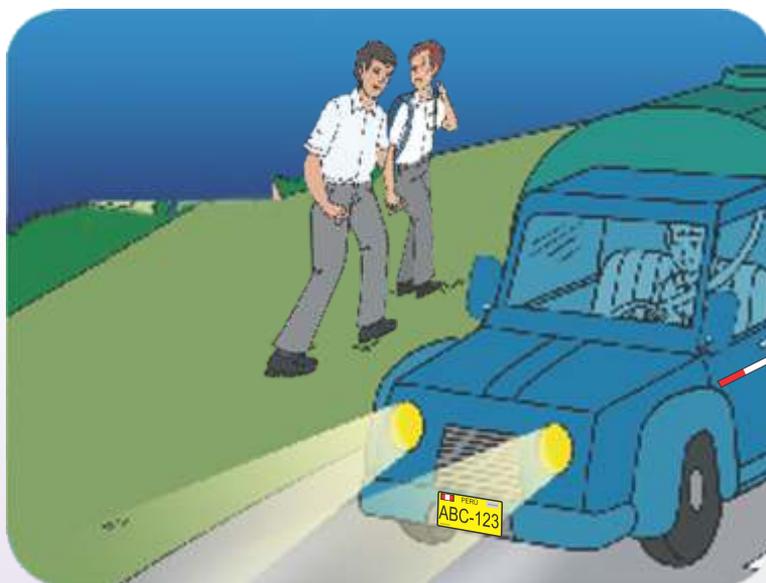


- 🟢 En vías de tránsito rápido de acceso restringido, como carreteras y autopistas, los peatones deben cruzar solamente por los puentes peatonales.
- 🟢 En caso de que no haya puentes peatonales, se puede cruzar la carretera por lugares que brinden seguridad, como los tramos rectos de la vía y que el vehículo esté lo más lejano posible, y no en curvas, observando ambos lados de la vía. Así se tendrá un panorama amplio para ver los vehículos.



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, estos 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, pues ellos 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 a uno y por la berma lateral (margen de la pista del lado izquierdo), dependiendo del sentido del tráfico.



- Cruzar la carretera por lugares que brinden seguridad, observando hacia 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.

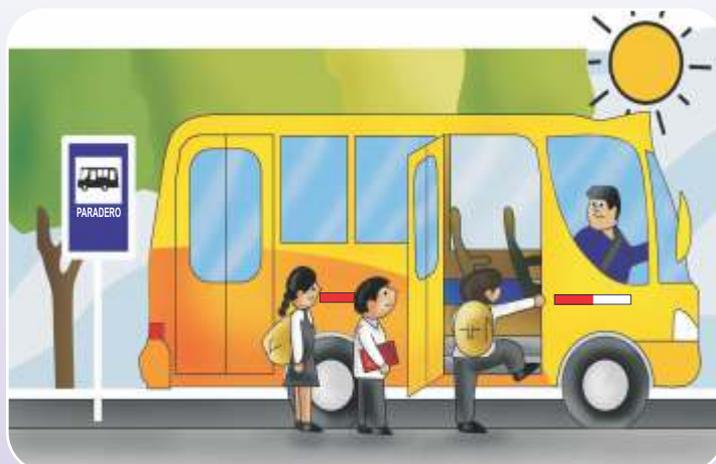


### Las actitudes inadecuadas de los peatones tanto en la ciudad como en la carretera son:

- 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 y las que pagan un importe económico en contraprestación de un servicio de traslado.





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

- Automóvil
- Moto lineal
- Auto colectivo
- Microbús
- Triciclo
- Camioneta
- Mototaxi
- Camioneta rural (combi)
- Ómnibus
- Taxi

**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).

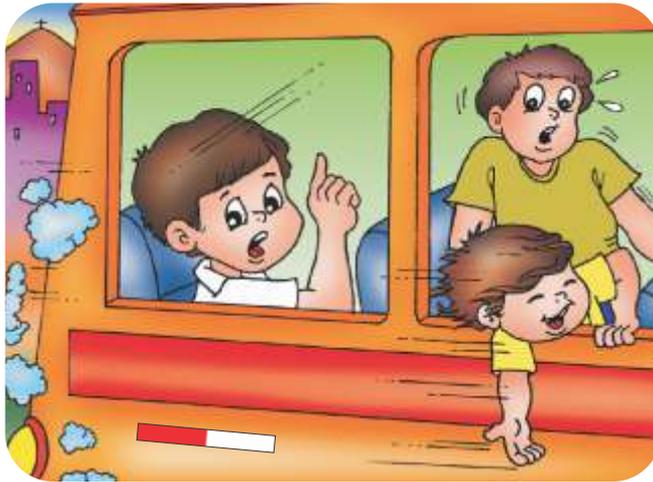


- Esperar el turno para subir o bajar del vehículo, sin empujar ni correr.
- Colocarse el cinturón de seguridad al trasladarse en automóvil, y buses que lo requieran.



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

- Subir o bajar antes de 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 o brazos por la ventana del vehículo.



**El comportamiento adecuado del pasajero en un vehículo de transporte público debe ser:**

- Subir o bajar solo por la puerta adecuada y 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 nuestra vida y la de los demás es deber de todos.**



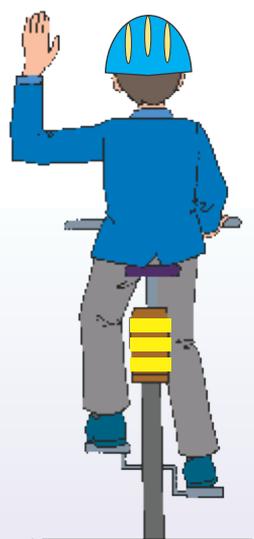
## ¿Quiénes son los ciclistas?

Las y 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 ciclo vía debe circular por ella obligatoriamente.

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

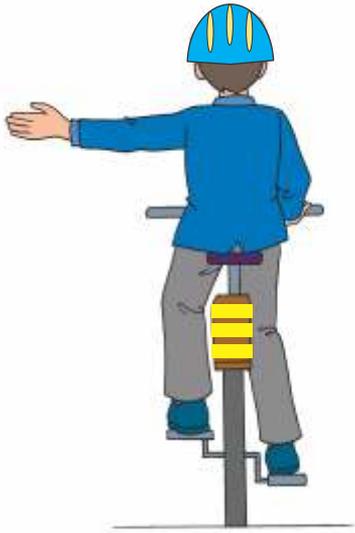
- Usar casco protector. Ello ayuda a reducir las lesiones en caso de caídas o accidentes.
- Conocer de antemano la ruta o itinerario a seguir.
- Cuando se conduce una bicicleta se debe recordar:
  - Primero, observar.
  - Luego, realizar indicaciones con el brazo antes de girar.
  - Finalmente, maniobrar.
- Cruzar siempre en forma recta, sin zigzaguear.
- 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 y 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 a uno.
- Antes de realizar una maniobra se debe mirar y luego realizar las señales.
- Verificar que la bicicleta tenga al 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 vehículos motorizados o no motorizados, gozan de los derechos y obligaciones establecidos en el Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito y son responsables de las consecuencias que deriven de su incumplimiento.

La licencia de conducir es el documento oficial que faculta al titular conducir vehículos motorizados y no motorizados en las vías públicas del país. Los requisitos para su obtención son los siguientes:

- Ser peruano de nacimiento.
- Personas extranjeras: residir en el Perú durante seis meses continuos, como mínimo.
- Primaria completa (Clase B: categoría I, II, II-a, II-b y II-c).
- Secundaria completa (Clase A: categoría I, II-a, II-b, III-a, III-b, III-c y IV).
- Ser mayores de 18 años, excepcionalmente mayores de 16, con plena capacidad de sus derechos civiles, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 42 y 46 del Código Civil.
- Cumplir con la edad suficiente para las categorías II y III.
- Tener condiciones psicosomáticas 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 siguientes.

**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.

- **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 colectivo de pasajeros. Autoriza conducir vehículos señalados en la categoría I.
- **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. Estos vehículos pueden llevar acoplado o enganchar otro vehículo de la categoría O1 u O2. Autoriza a conducir vehículos señalados en las categorías anteriores.

#### Categoría III.

- **Categoría III-a.** Autoriza conducir vehículos de categoría M3 destinados al transporte terrestre de pasajeros. También en los vehículos señalados en la categoría I y los vehículos de la clase M señalados en las categorías anteriores.
- **Categoría III-b.** Autoriza conducir vehículos de categoría N3, y pueden llevar acoplados otros vehículos de la categoría O (remolques y semirremolques). También en vehículos señalados en la categoría I y los vehículos de la clase N señalados en las categorías anteriores.
- **Categoría III-c.** Autoriza conducir vehículos de las categorías III-a y b, de manera indiferente. También en vehículos señalados en las categorías I y II.

**Categoría IV.** Autoriza conducir vehículos de transporte terrestre de materiales y residuos peligrosos, la misma que es adicional a la licencia que corresponde a la categoría de vehículo que transporta los materiales y residuos peligrosos.

**Las licencias de conducir de las categorías II y III se revalidarán cada 3 años.**

### CLASE B

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

**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, se subclasifica en:

- **Categoría II-a.** Autoriza conducir vehículos de categorías L1 y L2, destinados al transporte particular de pasajeros o de mercancías.
- **Categoría II-b.** Autoriza conducir vehículos de categorías L3 y L4, 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 anteriores.

**Las licencias de conducir de las categorías I y II se revalidarán cada 5 años.**

A partir de los 70 años hasta los 75 años de edad, el conductor podrá revalidar su licencia de conducir de la clase A categoría I por un periodo de 5 años, a partir de los 76 hasta los 80 años de edad por el periodo de 3 años. A partir de los 81 años de edad la revalidación de la licencia de conducir de cualquier categoría será cada 2 años. Lo dispuesto en el presente párrafo no modifica la edad máxima para conducir vehículos del servicio de transporte terrestre, establecido en el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por el Decreto Supremo N° 017-2009-MTC.

## 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).



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** debido 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:

- El mototaxi está transitando por una vía prohibida.
- Las niñas y los niños están subiendo en medio de la pista.
- Ya hay dos personas en el mototaxi, no deben 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 cm<sup>3</sup> y velocidad máxima de 50 km/h, por ejemplo: bicimoto, motonetas.
- L2. Vehículos de tres ruedas, de hasta 50 cm<sup>3</sup> y velocidad máxima de 50 km/h, por ejemplo: trimoto.
- L3. Vehículos de dos ruedas, de más de 50 cm<sup>3</sup> 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 cm<sup>3</sup> o una velocidad mayor de 50 km/h, por ejemplo: sidecar.
- L5. Vehículos de tres ruedas simétricas al eje longitudinal del vehículo, de más de 50 cm<sup>3</sup> o velocidad mayor a 50 km/h y cuyo peso bruto vehicular no exceda de una tonelada, por ejemplo: mototaxi, motocar.

**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, camionetas station wagon.

M2. Vehículos de más de ocho asientos, sin contar el asiento del conductor y peso bruto vehicular de seis 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 seis toneladas, por ejemplo: ómnibus.

**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 semirremolques) (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 pertenece el vehículo, 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 (bicicleta, triciclo, triciclo de pasajeros) en la que su fuerza propulsora proviene de la persona que los conduce.



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 puede ayudar a mejorar el medio ambiente y la calidad de vida de quienes habitan las ciudades.

**Los ventajas de viajar en bicicleta.** Este es uno de los medios de transporte sin motor más eficientes que existe pues:

- 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 el 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 se debe 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

- ◆ Antes de cruzar una calle, mirar a ambos lados para ver si vienen otros vehículos o personas.
- ◆ 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 se piensa hacer.
- ◆ Conducir con ambas manos para estar preparados si se tiene que frenar ante cualquier peligro.
- ◆ No usar 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 al policía.
- ◆ Si van varios ciclistas, procurar ir en columna de a 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 ).
- 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

Carretera, vía urbana o camino rural abierto a la circulación pública de vehículos, peatones y animales.



**Partes de la vía**

## Vías según su ubicación geográfica

**1. Vía urbana:** vía dentro del ámbito urbano, destinada a la circulación de vehículos, peatones y eventualmente animales.

**1.1.- Autopista :** carretera de tránsito rápido y con control total de sus accesos.



**1.2.- Vía expresa:** destinada para el tránsito rápido y acoger grandes volúmenes vehiculares, en su recorrido no está permitido estacionarse, descarga de mercaderías ni tránsito de peatones.



**1.3.- Avenida:** vía donde la circulación de vehículos y peatones tienen privilegios de paso. Por lo tanto, es obligatorio para todo conductor detener su vehículo antes de ingresar a esta vía.



Los vehículos que transitan por una avenida tienen prioridad de paso.



**1.4.- Vía local:** destinada a la circulación en zonas urbanas con poca circulación de vehículos.

Las vía local se puede denominar también calle o jirón.



**2.- Vía rural:** vía alejada de las zonas urbanas.

**2.1- Camino:** vía rural destinada a la circulación de vehículos motorizados, no motorizados, peatones y animales.



**2.2.- Carretera:** vía fuera del ámbito urbano, destinada a la circulación de vehículos motorizados y eventualmente de peatones y animales.



**2.3.- Camino de herradura:** vía terrestre para el tránsito de peatones y animales.



**2.4.- Vía de evitamiento:** carretera de circunvalación para evitar atravesar una zona urbana.





## FACTORES CAUSANTES DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

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

Es importante mencionar que en nuestro país los conductores en algún momento realizan acciones de imprudencia, negligencia o impericia sobre la vía, por ejemplo: exceder los límites de velocidad, no respetar las indicaciones del semáforo; así como no contar con el SOAT o AFOCAT y no realizar el mantenimiento adecuado del vehículo.

### La fatiga

Es el efecto físico que experimenta el cuerpo humano como reacción a la excesiva actividad física, sensorial y psicológica. La fatiga aparece y se agudiza paulatinamente si no proporcionamos al organismo el descanso 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 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 una droga depresora del sistema nervioso central, que produce una perturbación del pensamiento y disminución de la actividad motora, después de viajar por la sangre donde puede mantenerse durante varias horas.

Es la droga social más consumida en nuestro país y que cuenta con mayor número de dependientes. Esta droga 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?

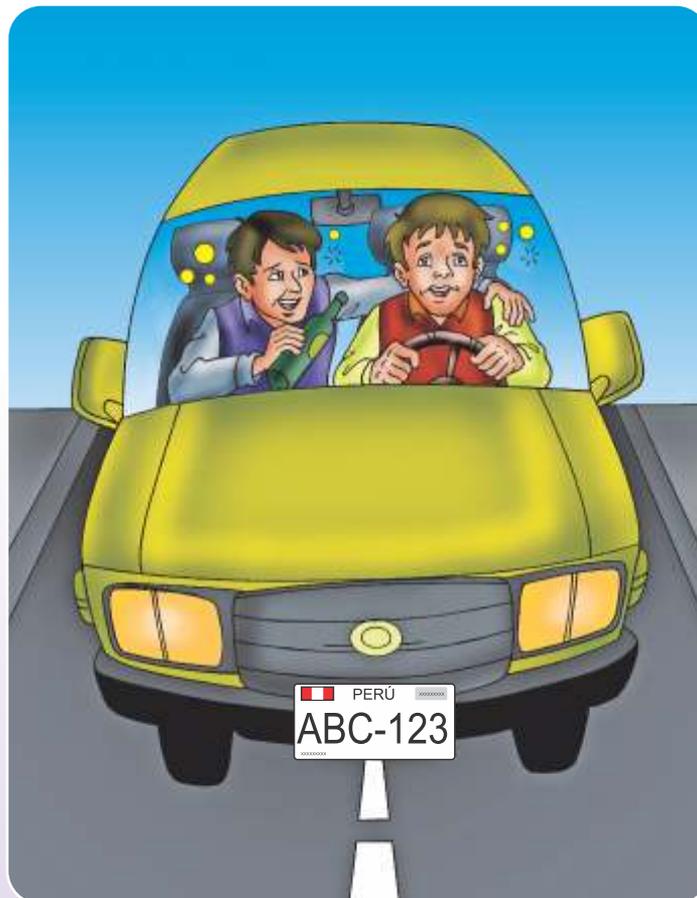
- El alcohol afecta desfavorablemente la habilidad de conducir, el juicio, la conciencia, la vista y el tiempo de reacción.

El alcohol produce:

- Disminución de la capacidad para identificar el peligro.
- Disminución de la capacidad para tomar una decisión correcta al momento de identificar el peligro.
- Disminución del tiempo para reaccionar, aunque se haya tomado la decisión correcta.
- Distorsión de las percepciones de distancia, profundidad y velocidad.

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.

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 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, circulando por 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 su forma de uso, llegan a la sangre y a través de ella al cerebro, 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 ASIGNADA AL CONTROL DE TRÁNSITO

## 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 - Código 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 o peatón, para atravesar una calle donde hay un policía de tránsito (hombre o mujer), se deben seguir las instrucciones que indican cuándo cruzar. Los policías de tránsito utilizan 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 un miembro de la Policía Nacional del Perú asignada al Tránsito dirige en una intersección semaforizada, debería apagar las luces de los semáforos para evitar interpretaciones erróneas de sus señales manuales.



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

### Señales acústicas (toque de silbato)

Además de las señales manuales, los miembros de Policía Nacional del Perú asignada al Tránsito utilizan 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, las más importantes son:

- El cinturón de seguridad.
- El 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 - Código 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. Este elemento sirve para que los pasajeros amortigüen el impacto en caso de un accidente de tránsito.

**Los cinturones de seguridad sirven para:**

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

**Forma de colocar el cinturón de seguridad:**

- a. Situar la banda superior entre el hombro y el cuello, nunca rozando el cuello o demasiado alto sobre el hombro.
- b. Colocar la banda inferior bajo el vientre (especialmente las embarazadas).
- c. Las mujeres deben situar la banda superior entre ambos pechos para evitar daños en caso de colisión.
- d. 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, para ser trasladados, usen asientos especiales ubicados en la parte posterior del vehículo.



**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 es el Fondo de Compensación del SOAT y AFOCAT?**

El Fondo de Compensación tiene como finalidad amparar a las víctimas de accidentes de tránsito ocasionados por vehículos que no hayan sido identificados y se den a la fuga en el momento del atropello, únicamente mediante el pago de las coberturas que corresponden a gastos médicos y 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, ómnibus, 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 la documentación en regla?**

Sí, las infracciones y sanciones se encuentran tipificadas en el Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito. La norma menciona que por conducir un vehículo automotor sin portar el certificado SOAT, o portar uno que no corresponda al uso del vehículo; la sanción es de 8% de la UIT, además de la retención del vehículo en la Comisería y si no subsana en 24 horas se internará en el depósito. Por conducir un vehículo sin contar con la póliza o que no se encuentre vigente, la sanción es de 12% de la UIT, y el vehículo será retenido, si no se subsana en 24 horas se internará en el depósito municipal.

**¿Actualmente hay problemas con los camiones y camionetas?**

Se han reportado accidentes de 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 solo 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?

---

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.



**Ambulancia**



**Muerte**



**Invalidez permanente**



**Incapacidad temporal**



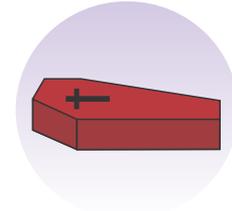
**Gastos de atención médica**



**Gastos de atención hospitalaria quirúrgica**



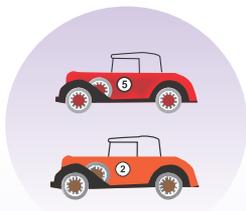
**Gastos de atención farmacéuticas**



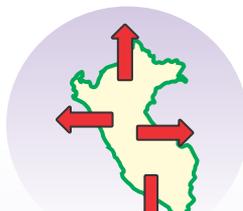
**Gastos de sepelio**

## ¿Qué no cubre el SOAT?

---



**Accidente por carrera de autos**



**Accidentes fuera del Perú**



**Guerras, sismos**



**Lesiones autoinferidas**



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



**Casos fortuitos**



## REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO - CÓDIGO DE TRÁNSITO

El Reglamento Nacional de Tránsito - Código 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 - Código 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 66º**

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 67º**

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 68º**

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 69º**

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

**Artículo 70º**

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 71º**

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 72º**

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 73º**

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

Cabe mencionar que, en el sistema de transporte público establecido en el Metropolitano, la subida y bajada de los pasajeros se realiza por las puertas ubicadas a la izquierda del timón.

**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.
- d) Peatones por extensión.

## Personas con discapacidad, mujeres embarazadas, niños, niñas y personas adultas mayores

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.



**Brindemos la atención y protección necesaria a las personas con discapacidad.**

La Ley No. 27050 - 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.

Por otro lado, basándose en la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, Ley N° 27181, la Municipalidad de Lima dispone, en su Ordenanza Municipal N° 1599-2012-MML-GTU, la prestación del servicio de transporte público regular de personas en Lima Metropolitana, una infracción a los medios de transporte público en los paraderos a escolares, adultos mayores, discapacitados o madres gestantes teniendo capacidad vehículo. El incumplimiento a esta ordenanza acarrea una sanción del 20% de la UIT a la empresa autorizada.

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.



**En la imagen se observan pasajeros que no respetan el asiento preferencial ni a las personas que lo necesitan.**

## DISPOSITIVOS DE CONTROL DE TRÁNSITO

Según el Reglamento Nacional de Tránsito - Código 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 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 red vial vecinal en cuanto las avenidas está bajo la jurisdicción de las municipalidades provinciales y en cuanto a las calles y jirones está bajo la jurisdicción 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 código, 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 instaladas a nivel de la vía o sobre ella y están destinadas a normar su uso. Asimismo, prevenir al usuario de la vía de cualquier peligro que podría presentarse o informarle sobre direcciones, rutas, destinos.

Las señales de tránsito se clasifican en:

1. Señales verticales.
2. Señales horizontales.

## 1. Señales verticales

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

- Señales reguladoras.
- Señales preventivas.
- 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 - Código de Tránsito.

Las señales reguladoras se clasifican en:

#### ● 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.



#### ● 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.



#### ● De sentido de circulación

Se utilizan en los cruces de las calles de una ciudad para indicar el sentido de la circulación. Su forma es rectangular.

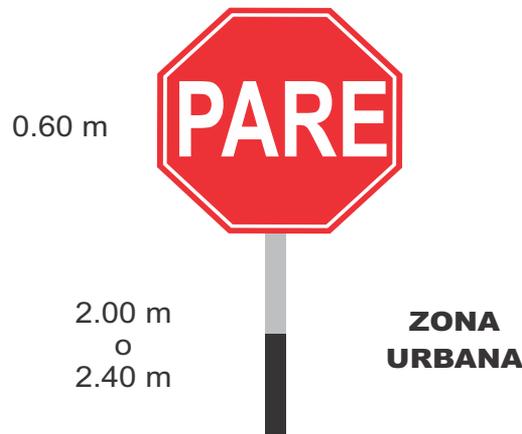


### Ubicación de las señales reguladoras

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.



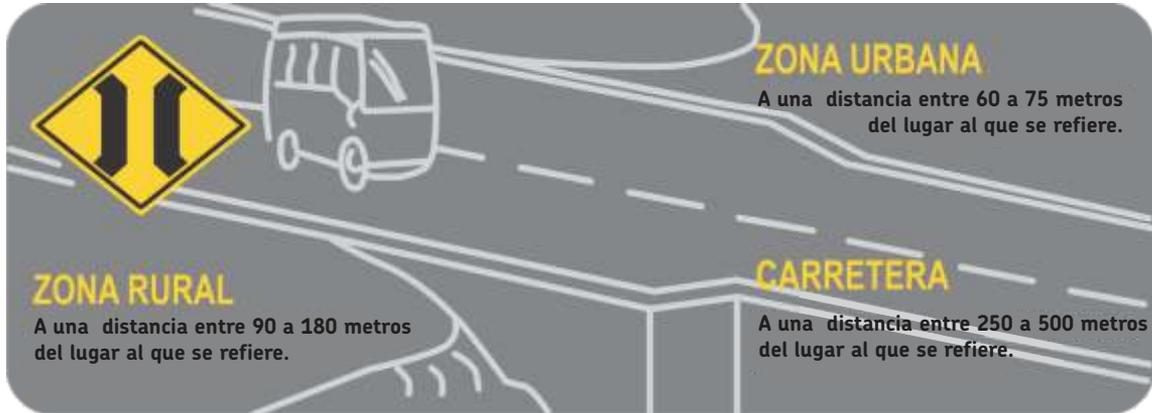
#### Ubicación en la vía de las señales preventivas o de advertencia

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 para la instalación de las señales preventivas son:

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



### 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. Estas le proporcionan información adecuada de lugares, rutas, distancias, servicios.

#### Forma de las señales informativas

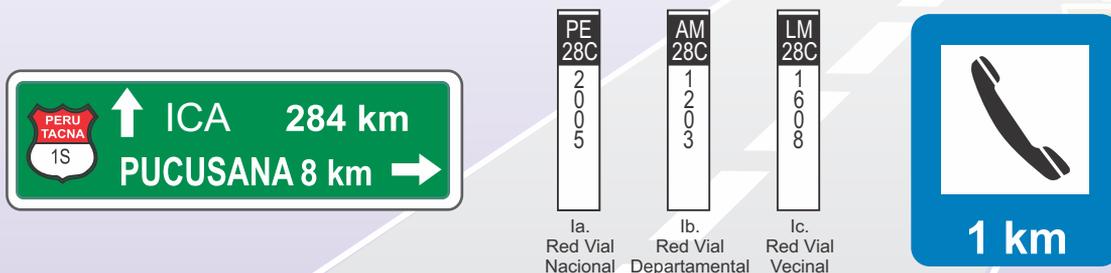
Son de forma rectangular con cualquiera de sus lados colocados en forma horizontal, exceptuando los indicadores de ruta que podrán tener una forma especial.

#### Clasificación de las señales informativas

- **De dirección:** guían al conductor hacia su destino o puntos intermedios.
- **Indicadoras de ruta:** muestran el número de ruta de la carretera, facilitando al conductor su identificación.
- **De información general:** indican 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.



## 2. 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 llamadas 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 tienen 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.
- Líneas 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.

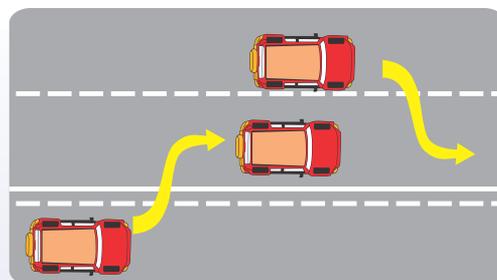
Las líneas longitudinales discontinuas son de dos tipos:

- 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.

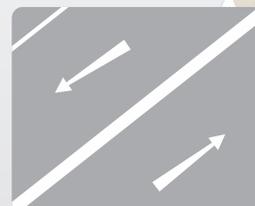
**Líneas transversales y continuas.** Son indicaciones complementarias de parada de un vehículo y delimitan las zonas de seguridad.

**Los vehículos que circulen por el lado de la línea continua no podrán cruzarla al lado derecho de la vía.**



**Crucero de peatones.** 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 de 0.50 m entre ellas.

**Flechas.** Son de color blanco e indican 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, ambar y verde, operadas por una unidad de control.

El semáforo tiene las siguientes funciones:

- 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.
- Contribuir a eliminar o reducir el número y gravedad de algunos tipos de accidentes, especialmente los que se generan por el incremento de la velocidad.
- Proporcionar un ordenamiento del tránsito.



### Clasificación de los semáforos

- a. **Semáforo para el control de tránsito vehicular**, cumple doble función simultánea, regula la preferencia entre los flujos vehiculares que confluyen en una intersección y, al mismo tiempo, regula las preferencias entre los flujos vehiculares y peatonales. 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. 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, que el peatón no empiece a cruzar la calle porque el derecho de paso está a punto de terminar.
- c. **Semáforos especiales**, se clasifican como sigue.
  - **Intermitente o de destello**, tienen uno o varios lentes de color amarillo o rojo que se iluminan intermitentemente; se utiliza para indicar peligro, regular la velocidad, para intersecciones e intermitentes de pare.
  - **Regulador del uso de carriles**, controla el tránsito de vehículos en canales individuales de una calle o carretera.
  - **Para puentes levadizos**, se instalan en los accesos a estos puentes, con la finalidad de controlar el tránsito de vehículos en ese lugar.
  - **Para maniobras de vehículos de emergencia**, son los semáforos normales (semáforos vehiculares), pero tienen una adaptación especial para dar prioridad a los vehículos de emergencia.
  - **Semáforos y barreras para indicar la aproximación de trenes**, para dar mayor protección a la ya proporcionada por las 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 esta 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 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 sobre los cruceos peatonales.**

**Rojo intermitente:** cuando se ilumine la luz roja con destellos intermitentes, los conductores de los vehículos 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 funciona con destellos intermitentes advierte a los conductores el final de la luz verde.



## Matriz organizadora de las señales de tránsito

### 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	 <b>VOLTEAR A LA IZQUIERDA</b>	Indica a los conductores que el único sentido de desplazamiento será de un giro a la izquierda.
	 <b>NO VOLTEAR A LA IZQUIERDA</b>	Indica al conductor que no podrá voltear a la izquierda.
	 <b>VOLTEAR A LA DERECHA</b>	Indica a los conductores que el único sentido de desplazamiento será de un giro a la derecha.
	 <b>NO VOLTEAR A LA DERECHA</b>	Indica al conductor que no podrá voltear a la derecha.



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 en U.
	 <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>Señal: Circulación obligatoria. (R-13)</p>	<p>Indica al conductor la obligación de circular en el sentido indicado por la flecha.</p>
	 <p>Señal: Mantenga su derecha. (R-15)</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: Prohibido adelantar. (R-16)</p>	<p>Indica al conductor la prohibición de adelantar a otro vehículo, motivado generalmente por la limitación de visibilidad.</p>
	 <p>Señal: Prohibido el pase vehicular. (R-17)</p>	<p>Indica al conductor que está prohibida la circulación de los vehículos automotores a partir de donde se encuentra colocada la señal.</p>



Señales prohibitivas o restrictivas	 <p><b>CAMIONES A LA DERECHA</b></p> <p>Señal: Tránsito pesado carril derecho. (R-18)</p>	<p>Indica a los conductores de vehículos pesados la obligación de circular por el carril derecho.</p>
	 <p><b>NO CAMIONES</b></p> <p>Señal: Prohibido vehículos pesados. (R-19)</p>	<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>
	 <p><b>PEATÓN TOME SU IZQUIERDA</b></p> <p>Señal: Peatones transitar por la izquierda. (R-20)</p>	<p>Se pone principalmente en áreas rurales para indicar que los peatones deberán transitar por su izquierda de frente a los vehículos que se aproximan.</p>
	 <p><b>NO CAMINE POR LA PISTA</b></p> <p>Señal: Prohibido el paso de peatones. (R-21)</p>	<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>

Señales prohibitivas o restrictivas	<p><b>NO CICLISTAS</b></p>	Se utiliza para informar la prohibición de circulación de bicicletas por la vía.
	<p><b>NO MOTOS</b></p>	Esta señal se emplea para notificar que está prohibida la circulación de motocicletas o vehículos similares.
	<p><b>NO TRACTORES</b></p>	Indica que está prohibida la circulación de maquinaria agrícola.
	<p><b>NO CARRETAS</b></p>	Se utiliza para informar que está prohibida la circulación de toda clase de vehículos de tracción animal (carretas).



Señales prohibitivas o restrictivas	 <p>Señal: Estacionamiento permitido. (R-26)</p>	<p>Indica al usuario las horas del día en que está permitido el estacionamiento en la vía.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Generalmente, se utiliza para recordar la prohibición del uso excesivo del claxon, especialmente cerca de hospitales y centros de salud.</p>

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



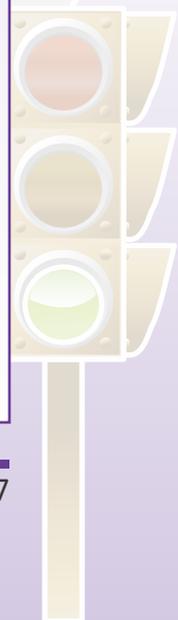
Señales prohibitivas o restrictivas	 <p>Señal: Prohibición de paradero de buses. (R-44)</p>	Se utiliza para informar al conductor de la existencia de aquellos lugares cuyo uso como paradero de ómnibus está prohibido.
	 <p>Señal: Prohibición de vehículos menores. (R-45)</p>	Se utiliza para informar que 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 que el tránsito es en ambos 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>(P-5-1) 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>(P-15) Advierte 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>Indica la proximidad de un tramo de vía que por las irregularidades en su superficie de rodadura es peligroso.</p>
		<p>Advierte al conductor la proximidad de un resalto perpendicular al eje de la vía, que hace necesario bajar la velocidad.</p> <p>Esta señal debe removerse cuando cesen las condiciones que obligaron a instalarla.</p>
		<p>Advierte al conductor de la proximidad de un badén.</p>
		<p>Indica al conductor la proximidad de un tramo de pendiente pronunciada, sea de subida o bajada.</p>



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

Señales de prevención	 <p>Señal: Aeropuerto. (P-45)</p>	<p>Advierte a los conductores de 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 por bicicletas.</p> <p>Para indicar la proximidad del cruce de una ciclovía, debe colocarse debajo una placa adicional con 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>



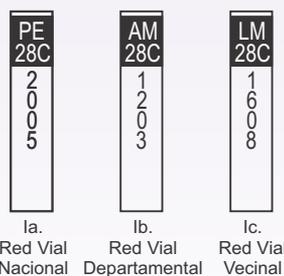
Señales de prevención	 <p>Señal: Zona escolar. (P-49)</p>	Indica al conductor la proximidad de una zona escolar o de un cruce escolar.
	 <p>Señal: Niños. (P-50)</p>	Indica al conductor la proximidad de niños como el caso de parques y jardines.
	 <p>Señal: Paso de maquinaria agrícola. (P-51)</p>	Advierte 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 de la cual pueden salir intempestivamente vehículos de emergencia.

Señales de prevención	 <p>Señal: Cuidado animales en la vía. (aP-53)</p>	<p>Advierte a los usuarios de 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 de 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 instalar la señal.</p>
	 <p>Señal: Chevron. (P-61)</p>	<p>Se utilizará como auxiliar en la delineación de curvas pronunciadas debe ser colocadas sola o detrás de los guardavías.</p>

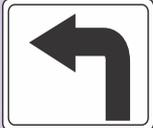
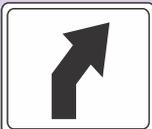
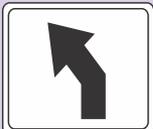
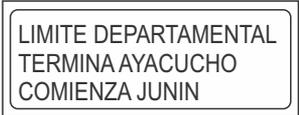


### c. Señales informativas (I)

Clasificación	Orden e imagen de las señales	Significado
Señales indicadoras de ruta	 <p>Señal: Indicador de carretera del sistema interamericano. (I-1)</p>	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>Señal: Indicador de ruta carretera sistema nacional. (I-2)</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 el número de ruta que identifica.
	 <p>Señal: Indicador de ruta carreteras departamentales. (I-3)</p>	Señal en forma de cuadrado en el que está inscrita 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>Señal: Indicador de ruta carreteras vecinales. (I-4)</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.

Señales de dirección	 <p>Señal: de destino. (I-5)</p>	<p>Se utiliza antes de una intersección a fin de guiar al usuario en el itinerario a seguir para llegar a su destino.</p>
		<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>
		<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>
	 <p>Ia. Red Vial Nacional Ib. Red Vial Departamental Ic. Red Vial Vecinal</p> <p>Señal: Poste de kilometraje. (I-8)</p>	<p>Indica la distancia desde el punto de origen de la vía.</p>



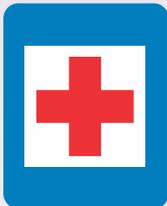
	 <p>I-9</p>  <p>I-10</p>  <p>I-11</p>  <p>I-12</p> <p>Señales: Auxiliares de advertencia. (9 al 12)</p>	<p>Son señales que advierten la modificación de la trayectoria de los vehículos para proseguir su itinerario con relación a la ruta seguida.</p> <p>Por ejemplo, para salir de una carretera hacia una 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>La señal I-17 (cruce) se utiliza tanto como señal 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

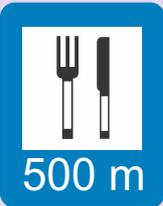
### 1. Señales de localización

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>	<p>Se utiliza para indicar los paraderos del servicio de transporte público de pasajeros.</p> <p>A esta señal se le puede adicionar una placa complementaria, indicando las líneas de transporte público que utilizan el paradero.</p>
	 <p>Señal: Taxi. (I-21)</p>	Se utiliza para indicar la dirección o distancia en la 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 hospitalarios, donde se puede recibir atención médica de emergencia.
	 <p>Señal: Hospital. (I-29)</p>	Se utiliza para indicar la existencia de establecimientos hospitalarios donde se puede recibir atención médica.

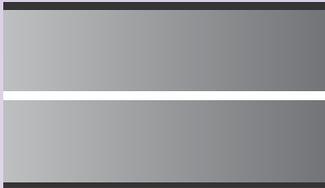
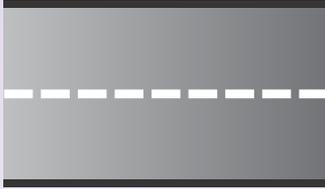
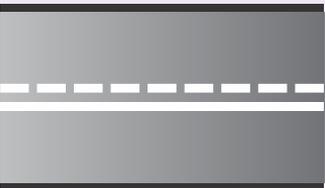
## 2. Señales de servicios auxiliares

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

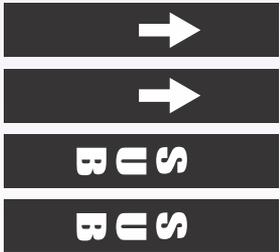
Señales de servicios auxiliares	 <p>Señal: Servicio de gasolina. (I-34)</p>	Se utiliza para indicar la existencia de servicentros de combustible y lubricantes.
	 <p>Señal: Área para acampar. (I-35)</p>	Se utiliza para indicar al usuario la existencia de una zona reservada para acampar.
	 <p>Señal: Zona de discapacitados. (I-39)</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).

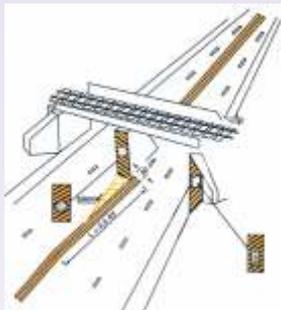
## SEÑALES HORIZONTALES

### 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 circulan por el lado de la línea discontinua.
	 <p>La doble línea continua.</p>	Establece una barrera imaginaria que separa las corrientes de tránsito en ambos sentidos. Prohíbe sobrepasar la línea a los vehículos que circulan en 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>Demarcaciones al borde de la acera o vereda para restringir estacionamiento.</p>	Indica la prohibición de estacionamiento a toda hora junto a la vereda; corresponde a la denominada zona rígida.
	 <p>Demarcadores de peligro.</p>	Se instalan inmediatamente frente a obstrucciones o en cambios bruscos de alineamiento, para indicar la presencia de peligro.
<b>b. Marcas de obstáculos</b>		
Marcas de obstáculos	 <p>Demarcación de bordes de acera e islas.</p>	Son obstrucciones físicas en la vía o cerca de ella, que constituyen un peligro para el tránsito. 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.
<b>c. Delineadores reflectivos</b>		
Delineadores reflectivos	 <p>Delineadores.</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.



## PROHIBICIONES EN EL USO DE LA VÍA PÚBLICA

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.

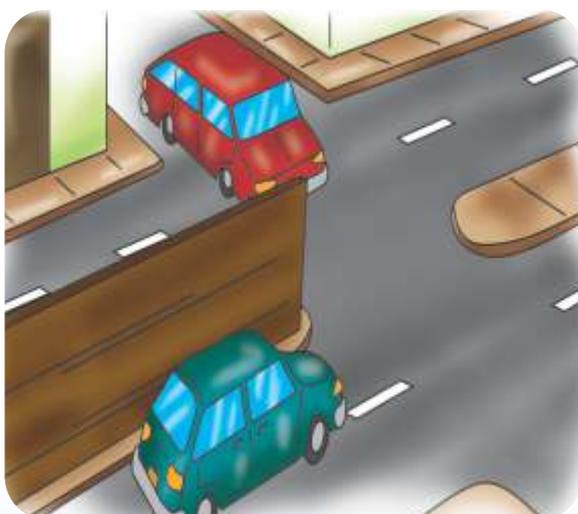
**Está prohibido jugar, caminar o realizar actividades de cualquier tipo en la vía de tránsito vehicular.**



**Debemos evitar que los animales interrumpen 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, que en ningún caso debe interferir la visibilidad 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 señales que indiquen que el lugar es 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.
- Previamente establecidas las medidas de seguridad, se atiende a la víctima. Para ello, es importante saber lo que se debe hacer y lo que no se debe hacer, porque 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, en caso de que existan varias víctimas, se debe priorizar la atención de las personas que se encuentran inconscientes frente a las personas que se quejan de dolor, ya que las primeras son las que necesitan atención urgente.

### **¿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 encuentra en provincia, infórmese de los números telefónicos de las instituciones correspondientes.
- Si por cualquier motivo cesa la respiración del accidentado, se le debe dar respiración artificial.
- Nunca retirar el casco de seguridad de un motociclista o ciclista accidentado.
- 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 las vías aéreas (boca y nariz) estén libres para que respire. Si es necesario limpie la vía aérea.
- Si la víctima se encuentra inconsciente y respira, colocarla en posición lateral estable, porque es el método más efectivo para proteger a una víctima inconsciente que respira espontáneamente.
- Si se sospecha que la víctima tiene una lesión en la columna, también se recomienda colocarla en posición lateral estable y movilizarla con extremo cuidado. Si fuera posible, colocar un collarín cervical antes de movilizarla, 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 previsiones 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 ubicar telefónicamente a sus familiares.
- Colocar a las gestantes en posición lateral izquierda para evitar el sufrimiento fetal innecesario.

#### **Solicitar asistencia urgente si la persona accidentada:**

---

- No está respirando.
- No recobra el sentido y presenta sangrado permanente.
- Tiene antecedentes de diabetes, hipertensión, infarto cardiaco.
- Está embarazada.
- Es un adulto mayor.
- Experimenta dolor, presión o molestias en el pecho, latidos cardiacos fuertes e irregulares.
- Presenta convulsiones.
- Demora en reaccionar. En ese caso 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.**



## **CAPÍTULO III**

# **ROL DE LA**

# **INSTITUCIÓN EDUCATIVA**

# **EN LA EDUCACIÓN**

# **EN SEGURIDAD 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 UNA CULTURA DE PREVENCIÓN EN SEGURIDAD VIAL DESDE LA INSTITUCIÓN EDUCATIVA

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 institución educativa, por ejemplo: utilizar el semáforo para hacer uso de los servicios higiénicos, emplear señales de tránsito para trasladarse de un ambiente a otro, entre otros.

El Municipio Escolar, como espacio de participación estudiantil, puede realizar acciones para fomentar en los estudiantes el interés por conocer las normas de seguridad en el tránsito vehicular, y actuar 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, que promuevan la ejecución de un conjunto de acciones en beneficio de la comunidad educativa.

La gestión de los **municipios escolares** debe incorporar como parte de sus acciones:

- ◆ Difundir la importancia de las señales y normas de tránsito desde su organización, es decir, a través de la conformación de las Brigadas de Seguridad Vial.
- ◆ Apoyar a sus pares mediante el uso de señales preventivas y reguladoras durante el ingreso y salida de la institución educativa.
- ◆ Sensibilizar a la población estudiantil en el respeto a la vida, el valor de las normas de tránsito y la responsabilidad ciudadana.

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 de acuerdo al contexto sociocultural de la IE, a la edad del estudiante y a su realidad personal, tomando en cuenta las características de cada región.



**Fomentemos la cultura vial a través de la organización.**



## ORIENTACIONES PEDAGÓGICAS PARA LA EDUCACIÓN SECUNDARIA

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 las y los estudiantes (el contexto).
- Adecuar los contenidos al desarrollo evolutivo.
- Adecuar los contenidos al entorno sociocultural.
- Responder a las características y necesidades de los estudiantes con discapacidad.
- Promover el diálogo y la participación.
- Reforzar el desarrollo de una actitud crítica.
- Propiciar la participación de los padres y madres de familia como colaboradores en el proceso de cambio.

### PARTIR DE LOS INTERESES Y PROBLEMAS DE LAS Y LOS ESTUDIANTES

Los docentes deberán tomar en cuenta que las y los adolescentes 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 criterios 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.

Los estudiantes pueden estar en situación de riesgo a pesar de tener los conocimientos de las normas viales debido a que, en esta etapa del desarrollo humano, los adolescentes presentan cambios radicales e intensos que influyen en los procesos cognitivos y comportamentales, por ejemplo impresionar a un chico o chica que le atrae, el deseo de quedar bien con el grupo o simplemente estar concentrado en sus pensamientos y sentimientos.



## 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 las y los estudiantes. Algunos de estos escenarios son:

### Población rural diseminada

Se caracteriza por la limitación de vías, veredas, cruces y señalizaciones.



### Población rural

Pueblos atravesados por vías regionales y nacionales, tienen ordenamiento de tránsito a través de puentes peatonales y pontones.



## Ciudades de mediana población

---

Estas ciudades cuentan con mayor densidad de tránsito, tienen semáforos y señales de tránsito.



## Grandes ciudades

---

En la zona céntrica existe mayor interacción entre los vehículos, peatones, conductores y ciclistas. En las periféricas la interacción es menor.



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.
- Planteando 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 estudiante exprese su opinión, fundamentándola sin temor y respetando la de los demás.
- Generando que el o la estudiante asuma juicios 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.
- Estimular 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 o superdotación en la institución educativa. Por ello, necesitamos contar con algunas especificaciones que faciliten nuestro 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 las Instituciones Educativas realizarán las adaptaciones necesarias al Proyecto Curricular Institucional 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 considerará 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 una institución educativa, 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 las y los 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

Las niñas, los niños 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 o nervioso que limita alguna de sus actividades. 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.

La discapacidad física puede darse en diferentes grados, refiriéndonos al grado en que compromete al organismo. 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 de la 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 las personas que por diversas causas tienen 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 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 la lectura labio facial, el lenguaje oral, entre otros.



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 ejemplo sistemas FM) en la institución educativa.
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 ejemplo sistemas FM o apoyo en la institución educativa).
Pérdida auditiva moderada 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 ejemplo 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 ejemplo audífono o implante coclear).

## 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. Son 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 las y los estudiantes con necesidades educativas específicas cuenten con las condiciones físicas, emocionales, psicológicas y sociales que favorezcan el progreso evolutivo.

Evitaremos la discriminación de las y los estudiantes con discapacidad cuando participan en la institución educativa 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.

Las y los docentes debemos 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. Las y 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 las y los 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. Las y los 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 los estudiantes e ir adecuando el grado de exigencia a su propio nivel.
6. Para la mejor atención de las y los estudiantes 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 pasos 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 las y los estudiantes con **discapacidad auditiva**, asegurarnos 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 la 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. Frente 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 sus capacidades 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 el 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 EL DIÁLOGO Y LA PARTICIPACIÓN

---

Una manera de contribuir a la construcción de una sociedad democrática, respetuosa de las opiniones de los demás, y de las diferencias étnicas, culturales, religiosas, políticas y otras, es promoviendo el diálogo entre las y los adolescentes, respetando y valorando sus opiniones en torno a los temas que se tratan en clase.

El conjunto de aprendizajes previos acumulados en la vida cotidiana representa una base a partir de la cual las y los adolescentes construyen sus opiniones y puntos de vista; sin embargo, con la orientación de los docentes, los aportes de compañeros y las actividades o experiencias que puedan generarse, tendrán mayores elementos de juicio para construir mejor sus opiniones.

Una manera de formar ciudadanos y ciudadanas responsables para la sociedad, dispuestos a participar activamente en asuntos de carácter público y ser defensores de los propios derechos y de los derechos de los demás, es fomentando la participación organizada de las y los adolescentes en actividades complementarias a los programas curriculares, que se proyecten más allá del ámbito de la institución educativa, alcanzando también su zona de influencia.

## PROPICIAR LA FORMACIÓN DE UNA ACTITUD CRÍTICA

---

Los procesos de reflexión individuales y colectivos que los docentes propiciamos en clase, deben estar orientados a la formación de una actitud crítica por parte de niñas y niños. Tener una actitud crítica significa tener la capacidad y disposición de distinguir, comparar, valorar y juzgar cuáles conductas son adecuadas y se ajustan a la norma, y cuáles son contrarias a los principios democráticos y de convivencia social.

Como en todo aspecto, promover una actitud crítica es importante en el campo de la educación vial, pues las y los adolescentes se ven diariamente expuestos a peligros y maltratos generados por conductas incorrectas de conductores, principalmente de vehículos de transporte público. Aprender a reconocer y juzgar conductas negativas, calificándolas como lo que son: conductas que van contra las normas, denunciarlas ante las autoridades y hacer valer sus derechos, contribuirá a mejorar las condiciones de seguridad vial. Con una actitud crítica, los niños y niñas también podrán llamar la atención de familiares y amigos cuando no respeten las normas.

Solo con una actitud crítica y sintiéndose sujetos de derechos y responsabilidades, nuestros estudiantes podrán reclamar sus derechos como peatones y como usuarios de transporte público, así como pedir a las autoridades correspondientes que hagan cumplir las normas y reglamentos que tienen que ver con la educación vial.

## 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 por 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, les permitirá 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

# ESTRATEGIAS DIDÁCTICAS PARA LA EDUCACIÓN EN SEGURIDAD 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 sesiones de aprendizaje o sesiones de tutoría relacionadas a la educación vial, con la intencionalidad de favorecer los procesos de enseñanza y aprendizaje en estudiantes de secundaria, incluyendo a aquellos que tengan necesidades educativas especiales.





## ESTRATEGIAS DIDÁCTICAS PARA LA EDUCACIÓN EN SEGURIDAD 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 las y los 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 en seguridad 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

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

Proceso	Actividades / Estrategias	Tiempo	Recursos y materiales
<b>Inicio - Motivación</b>	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? A partir de las respuestas se alude la importancia del impacto ambiental ocasionado por el transporte motorizado.	5'	Televisor DVD
<b>Desarrollo</b>	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, deben identificar las ideas centrales. En plenaria socializan sus trabajos. 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.	25'	Textos  Fascículos
<b>Aplicación</b>	Las y los estudiantes plantean propuestas de campañas de sensibilización para reducir estas formas de contaminación en su localidad. Averiguarán sobre otras fuentes de contaminación que afectan la salud de las personas y el medio ambiente.	10'	
<b>Cierre - Metacognición</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Identifica los efectos de los gases y ruidos generados por los medios de transporte en su localidad.</li> <li>● Participa en acciones que contribuyan a la conservación ambiental en su localidad.</li> </ul>	5'	



## GESTIÓN DE RIESGOS EN LA COMUNIDAD

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

Proceso	Actividades / Estrategias	Tiempo	Recursos y materiales
<b>Inicio - Motivación</b>	Se presenta una baraja (grande) con los dispositivos de control de tránsito. Se pide a algunos estudiantes que 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.	5'	Baraja con señales y dispositivos de tránsito
<b>Desarrollo</b>	Luego el o la docente pregunta: ¿Qué señales suelen respetar más la gente y cuáles menos? ¿Cuáles respetan ustedes? ¿Cuáles no? ¿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.  Se explica el significado de las señales de tránsito y el semáforo.  Las o los 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.  Presentan los croquis en plenaria y justifican las razones por las que han colocado cada señal o el semáforo.	25'	Papelógrafos, masking tape, plumones
<b>Aplicación</b>	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 una calle o jirón, solicitando la instalación y/o mantenimiento de la señalización de tránsito o semáforo en las zonas problemáticas identificadas.  Las y los 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.	10'	
<b>Cierre - Metacognición</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Describe la función de las señales y el semáforo.</li> <li>● Localiza las zonas de riesgo para el tránsito vehicular y peatonal de su localidad.</li> </ul>	5'	

## 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.

Proceso	Actividades / Estrategias	Tiempo	Recursos y materiales
<b>Inicio - Motivación</b>	<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 las y los 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 buscan proteger la integridad de las personas.</p>	5'	Recortes periodísticos
<b>Desarrollo</b>	<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 causados por el miembro "cómplice" incumple la norma).</p> <p><b>Las y los estudiantes reflexionan sobre ¿por qué han incumplido la norma? o ¿por qué se incumplen las normas de tránsito?</b></p>	25'	Sillas
<b>Aplicación</b>	<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"> <li>● El espacio de cruce es para todos. Todos tenemos el mismo derecho a utilizarlo.</li> <li>● Las normas y señales no son un capricho, son una necesidad para compartir el espacio de forma ordenada y segura.</li> <li>● Si alguien incumple las normas, puede producir situaciones de riesgo para todos.</li> <li>● 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.</li> </ul> <p>Se resumen las conclusiones, vinculándolas con los problemas del tránsito.</p> <p>Se resalta la importancia de desplazarnos sin dañar o interferir la seguridad normal y segura, propia y de los demás.</p> <p>Las y los estudiantes plasman en un papelote (o en un panel) algunos mensajes que quieran transmitir sobre la seguridad vial.</p>	10'	Papelotes, plumones, masking tape
<b>Cierre - Metacognición</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Elabora un listado de las señales de tránsito que norman la convivencia en la vía pública.</li> <li>● Explica la importancia de practicar las normas de convivencia en la vía pública para la protección de sí mismo y de los demás.</li> </ul>	5'	

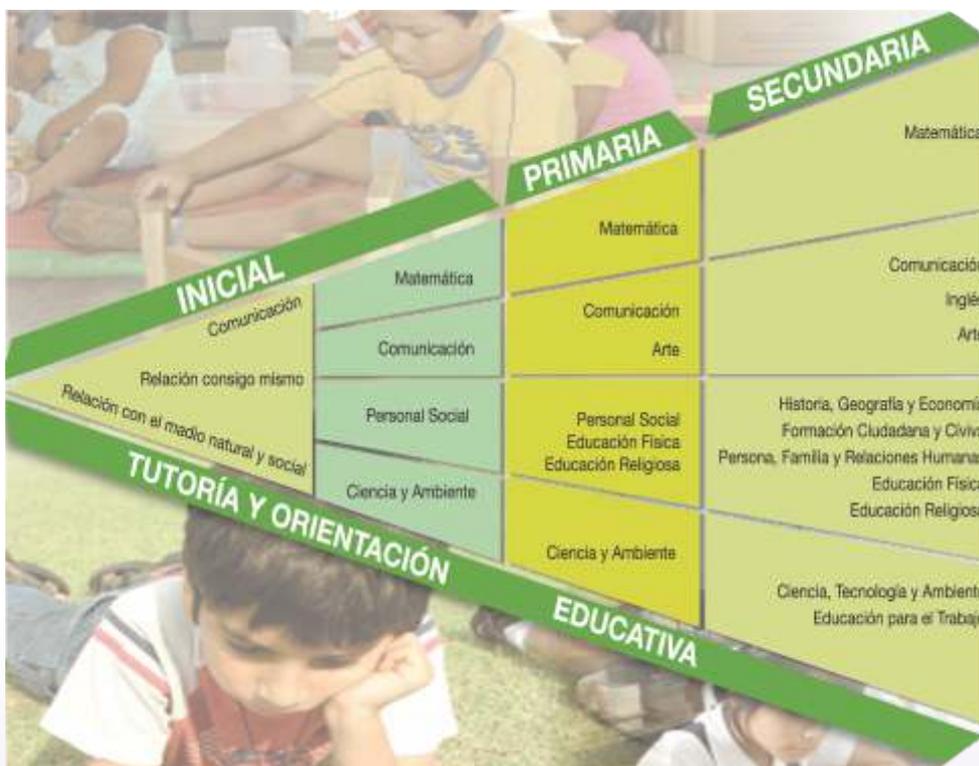




## ESTRATEGIAS DIDÁCTICAS PARA LA EDUCACIÓN EN SEGURIDAD VIAL DESDE LA TUTORÍA

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 las y los 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 las y los 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.



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 las y 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	29
Horas de libre disponibilidad		10	06
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 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, entre otras).

Por ser la seguridad vial un problema latente en nuestro medio, necesita ser abordado con las y los 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 las y los 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 a 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 en seguridad vial pueden ser abordados, desde el marco de la Tutoría, desde las siguientes áreas:

### Área Personal 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 - Código 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 las y los estudiantes. A través de los cuales se puede trabajar el cuidado personal, el respeto por la vida y el cambio de actitudes, favoreciendo 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 las y los 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 en seguridad 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.

Estas sesiones presentan una gama de posibilidades para tratar los temas referidos a seguridad vial. Constituyen ejemplos y propuestas, mas no recetarios, por ello deben ser adaptadas 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 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:** se plantean 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

<b>Área de Tutoría</b>	<b>PERSONAL SOCIAL SALUD MENTAL Y CORPORAL Sesión para VI y VII ciclo</b>
<b>¿Qué buscamos?</b>	Que las y los estudiantes: <ul style="list-style-type: none"> <li>● Reconozcan los sentimientos (temor, ansiedad, ira, etc.) presentes en situaciones problemáticas asociadas al tránsito.</li> <li>● Identifiquen la importancia del respeto a las normas de tránsito.</li> </ul>
<b>Relación con área curricular</b>	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 las y los estudiantes sus apreciaciones sobre este problema (MTC-PNP).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● En los últimos 12 años se reportan las cifras de 39,530 fallecidos y 514,092 heridos, de un total de 967,570 accidentes de tránsito.</li> <li>● En el 2012 han fallecido 4,022 personas y 54,366 resultaron heridas de un total de 95,600 accidentes.</li> </ul> <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. Se forman grupos que deben responder a las siguientes preguntas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● ¿Quién o quiénes son responsables de esta situación? (probablemente los estudiantes indiquen únicamente al conductor del camión).</li> <li>● ¿Qué sentimientos creen que experimentan, respectivamente, los bomberos, el chofer del camión, la madre del niño afectado y los transeúntes, en la situación planteada en la historia?</li> <li>● ¿Cómo creen que debería de resolverse esta situación?</li> <li>● ¿Qué sugieren para evitar que vuelva a ocurrir este tipo de situaciones?</li> </ul> <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"> <li>● La seguridad vial es una responsabilidad compartida (por ejemplo, alguien podría haber indicado al conductor del camión que no se estacione en ese lugar).</li> <li>● Los problemas asociados al tránsito suelen despertar en las personas una serie de sentimientos relacionados a la impotencia, desesperación, temor, angustia, frustración, etc.</li> <li>● Frente a un problema de tránsito es conveniente actuar con serenidad y de manera proactiva.</li> <li>● La prevención y el respeto a las normas básicas es importante para evitar problemas y accidentes de tránsito.</li> <li>● El respeto a las normas de tránsito expresa el respeto hacia las demás personas.</li> </ul>	<p>Panel de "Señales de regulación".</p> <p>Noticias periodísticas, hojas de papel, plumones</p>

Momentos	Descripción	Recursos y materiales
<b>Cierre</b>	Se muestra a las y los estudiantes el cuadro de señales de regulación, identifican aquellas que conocen y su importancia en la vida cotidiana.  Se insiste en la posibilidad de que todos somos agentes activos en la prevención y solución de los accidentes de tránsito.	
<b>Después de la hora de Tutoría</b>	Proponer que cada grupo escoja una señal del panel de señales de regulación y prepare una dramatización para la próxima sesión.  Las y los 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.	

**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.



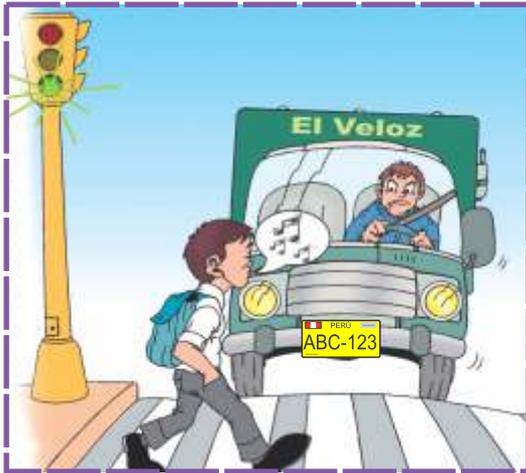
## ¿POR QUÉ OCURREN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO?

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

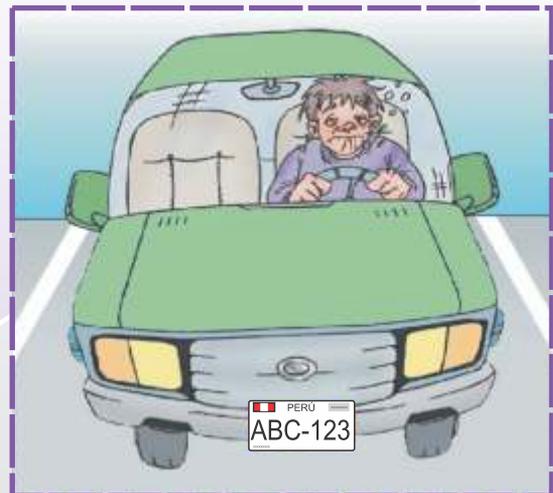
<b>Momentos</b>	<b>Descripción</b>	<b>Recursos y materiales</b>
<b>Presentación</b>	El tutor o la tutora pregunta al grupo: ¿Cuáles son las causas de los accidentes de tránsito? Muestra algunos recortes periodísticos que refieren noticias sobre accidentes de tránsito y señala que existen factores causantes de dichos accidentes.	
<b>Desarrollo</b>	En grupos, las y los 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 Recortes periodísticos
<b>Cierre</b>	Se refuerzan mensajes referidos a la posibilidad de prevenir accidentes de tránsito respetando las normas de tránsito. Las y los estudiantes elaboran eslóganes para sensibilizar a los choferes, pasajeros y peatones.	
<b>Después de la hora de Tutoría</b>	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	<b>PERSONAL SOCIAL SALUD CORPORAL Y MENTAL Sesión para VI y VII ciclo</b>
¿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
<b>Presentación</b>	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?	
<b>Desarrollo</b>	En grupos, leen y analizan el sentido y los mensajes que tienen las siguientes frases asociadas al uso del transporte público: <ul style="list-style-type: none"> <li>● Joven, ceda el asiento a la señora.</li> <li>● ¡Suba! Al fondo hay asientos.</li> <li>● ¡Oiga! No corra que no lleva ganado.</li> <li>● ¡Avance! Ya cambió a luz verde.</li> <li>● ¡Aproveche la luz roja para bajar!</li> <li>● ¡Bajar con el pie derecho!</li> <li>● ¡Avance hacia la puerta de adelante!</li> <li>● ¡Ponte el cinturón, te puede ver el policía!</li> </ul> <p>En plenaria, socializan sus reflexiones, dialogan sobre sus propios comportamientos con relación a los mensajes trabajados. Con ayuda del tutor o la tutora van esclareciendo los valores existentes en las situaciones asociadas al uso del transporte público. Se señala que los valores deben practicarse en todo momento, y también el transporte público, ya que de ello dependerá nuestra integridad física.</p>	
<b>Cierre</b>	Elaboran una infografía que represente comportamientos y valores positivos en la relación entre pasajeros y chóferes y/o cobradores. Escriben un compromiso personal sobre el trato que deben tener en el transporte público hacia las demás personas.	Papelotes, plumones, tijeras
<b>Después de la hora de Tutoría</b>	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.

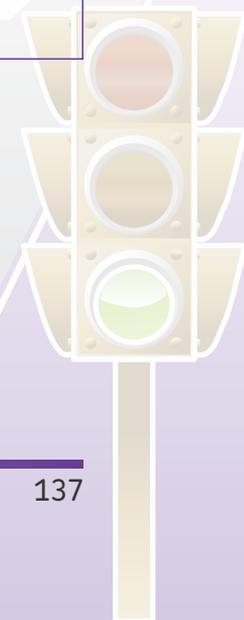
## ¿CÓMO PREVENIR LOS ACCIDENTES? ¿QUÉ PODEMOS HACER?

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

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

### 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?**



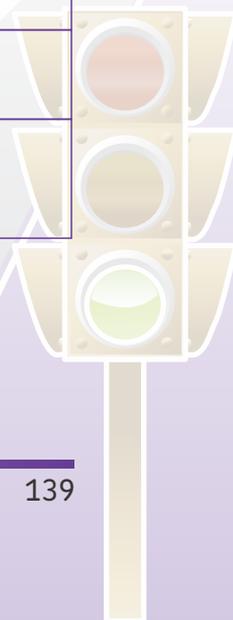
## EVITEMOS LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO

Área de Tutoría	<b>PERSONAL SOCIAL CULTURA Y ACTUALIDAD Sesión para VI y VII ciclo</b>
¿Qué buscamos?	Que las y los 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 únicamente cuando la silueta del peatón esté en verde y de forma fija”. Se pide a los estudiantes que identifiquen qué tipo de mensaje se pretendió dar en la dinámica realizada.	
Desarrollo	Se organizan a las y los estudiantes por tríos al azar, y se les entrega un papel con uno o varios de los consejos (ver recursos de apoyo). Cada grupo, por medio de la mímica, deberá escenificar ante la clase lo que tienen escrito. 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"> <li>● Dialogan respecto a sus propias prácticas referentes al tema.</li> <li>● Dialogan sobre las consecuencias de no practicar los consejos.</li> </ul> (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:

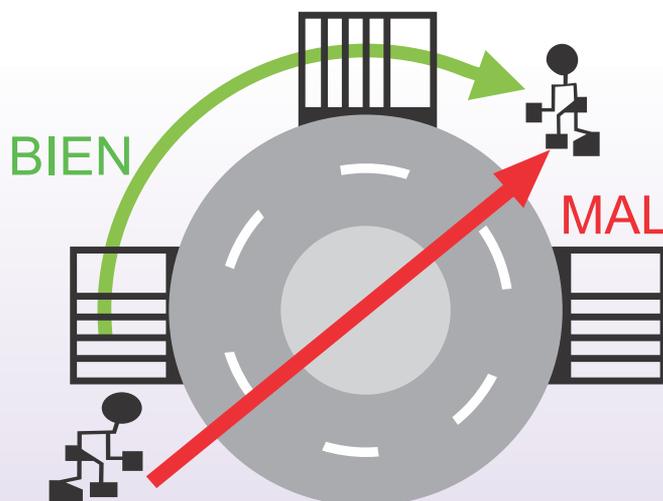
- Identifica mensajes preventivos sobre educación vial.
- Valora la utilidad de las prácticas de prevención en educación vial.
- Se motiva a poner en práctica comportamientos que previenen accidentes de tránsito.
- Valora las prácticas solidarias asociadas a la seguridad vial.



## RECURSOS DE APOYO

### 1. CONSEJO PARA PEATONES

- Cruzar por las esquinas, ya que por ellas los vehículos circulan más despacio, y sobre el cruceo peatonal (paso peatonal). En caso de no existir el cruceo 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.
- Las y 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 miembros de la Policía 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, niñas y niños.
- Ceder el asiento a las personas mayores, mujeres embarazadas o con niños en brazos, y personas con discapacidad.



- 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 a 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 hacia 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.

## 2. CONSEJOS PARA PASAJEROS

### 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 discapacitados.
- Esperar el turno para subir o bajar del vehículo sin empujar ni correr.
- Colocarse 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 solamente 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	<b>PERSONAL SOCIAL CULTURA Y ACTUALIDAD Sesión para VI y VII ciclo</b>
¿Qué buscamos?	Que las y los 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 las y los 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

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

<b>Momentos</b>	<b>Descripción</b>	<b>Recursos y materiales</b>
Presentación	El o la docente preguntará a sus estudiantes: ¿Quiénes saben montar bicicleta? ¿Con qué frecuencia lo hacen? ¿Quiénes los acompañan? ¿Dónde sueles pasear con la bicicleta? ¿Conocen algunas maniobras con la bicicleta? ¿Qué tipo de maniobras?	
Desarrollo	Se solicita a las y los estudiantes que se agrupen de cinco y elaboren una historieta denominada: “Un accidente con mi bicicleta”. En plenaria, un representante de cada grupo narra el contenido de 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 prácticas 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

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

Momentos	Descripción	Recursos y materiales
Presentación	Las y los estudiantes se organizan en tres grupos y se les reparte una tarjeta por grupo (ver: recurso de apoyo), 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	Se refuerzan las conductas adecuadas que deben ser adoptadas en las vías de tránsito, que permitirán disminuir el riesgo de accidentes.	
Después de la hora de Tutoría	Se organizan y forman grupos que colaboren guiando a sus compañeros durante la hora de entrada 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.



## RECURSOS DE APOYO

### 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 cruzan 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 cruceo peatonal.

**Nota:** Una alternativa para trabajar esta sesión podría ser que las y los estudiantes produzcan sus propias tarjetas teniendo como base sus experiencias, relacionadas con la circulación y seguridad vial.



## ORGANIZÁNDONOS PARA PROMOVER LA SEGURIDAD VIAL Y EVITAR LOS ACCIDENTES

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

<b>Momentos</b>	<b>Descripción</b>	<b>Recursos y materiales</b>
<b>Presentación</b>	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
<b>Desarrollo</b>	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?	
<b>Cierre</b>	Se refuerza la importancia de la organización o conformación de grupos que permitan apoyar las funciones del Municipio Escolar.	
<b>Después de la hora de Tutoría</b>	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 que para evitar accidentes de tránsito se deben respetar las normas de seguridad.



## DRAMATIZACIÓN 2

### **Docente**

Al término del día, da la indicación de romper filas para que las y 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 compañeros que tengan cuidado con los vehículos.

### **Estudiante**

Está inquieto 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 estudiante del colegio conducía su vehículo a 60 kph, pasando por delante del colegio. En ese momento el 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 la conducta del conductor y procede a llamar su atención y pedirle que mantenga la velocidad reglamentaria para las áreas aledañas a los colegios.

## **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**

Desplazamiento 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 de 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 propios, 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.

### **Pontones**

Son puentes utilizados por peatones, bicicletas, motos lineales, mototaxis y automóviles, cuya longitud debe ser menor a 10 mts.

### **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.

### **Sardinel**

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**

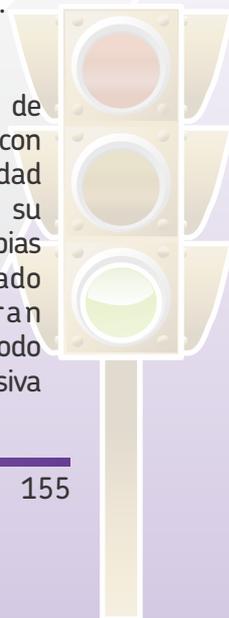
Dispositivo físico o marca especial, pudiendo ser preventivo, reglamentario o informativo, que indica la forma correcta como deben transitar los usuarios de la vía.

### **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 utilizado correctamente proporciona 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 accionado 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, moto-taxi, 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**

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

**Zona escolar**

Área 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 pintura amarilla en el sardinel.

**Zona para discapacitados**

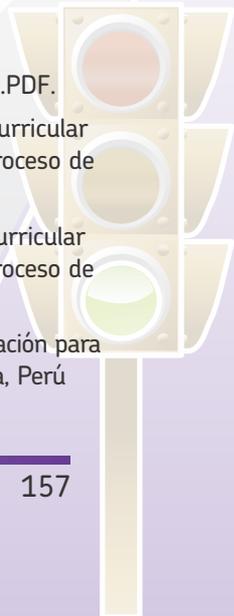
Área de reserva ubicadas en instituciones públicas y privadas.





# REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

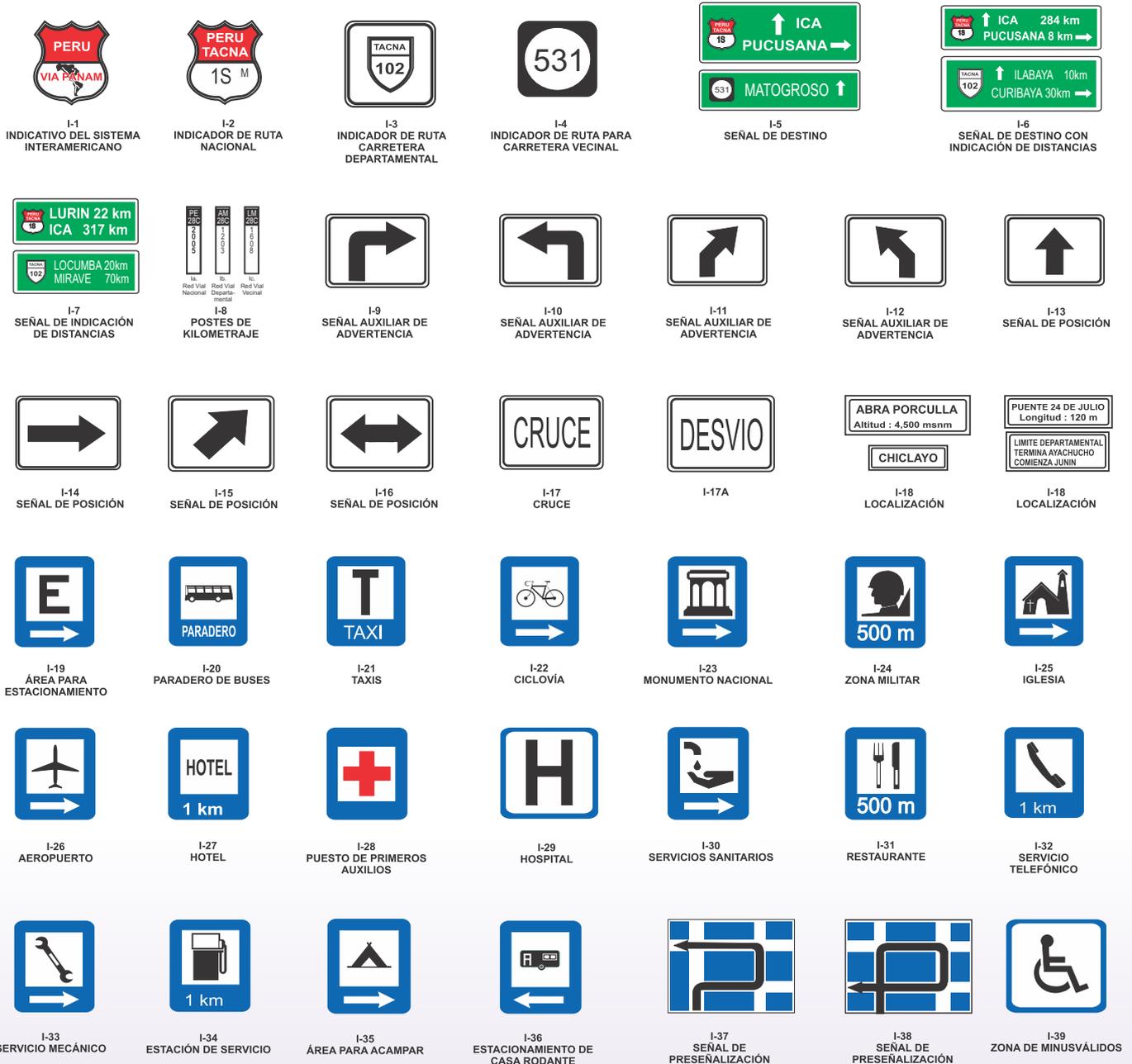
- British Council Perú - Pontificia Universidad Católica del Perú (2003). "Facilidades para peatones". Lima - Perú.
- British Council Perú - Pontificia Universidad Católica del Perú (2007). "El lenguaje vial - El lenguaje de la vida". Lima, Perú.
- Cepvi.com - Web de Psicología y medicina. "La teoría del desarrollo moral de Kohlberg". Recuperado en febrero del 2007 de [http://www.cepvi.com/articulos/desarrollo\\_moral.shtml](http://www.cepvi.com/articulos/desarrollo_moral.shtml)
- Congreso de la República (1997). Ley General de Salud N° 26842. Recuperado en <http://www.congreso.gob.pe/ntley/Imagenes/Leyes/26842.pdf>.
- Consejo Nacional de Seguridad Vial (2007). Plan Nacional de Seguridad Vial 2007 - 2011. Lima, Perú.
- Consejo Nacional de Seguridad Vial (2006). Guía de educación en seguridad vial para educación secundaria. (2da. ed.) Lima, Perú.
- Consejo Nacional de Seguridad Vial (2005). Manual para docentes del nivel secundario de educación escolar - Educación vial para jóvenes (1ra. ed.) Lima, Perú.
- Consejo Nacional de Seguridad Vial (2005). Módulo del Curso de educación, seguridad vial, primeros auxilios y comportamiento del servicio. Lima, Perú.
- Consejo Nacional de Seguridad del Tránsito: Programa de Prevención de Seguridad del Tránsito - Chile. Recuperado de: <http://edutransito.ucv.cl>
- Consejo Nacional de Seguridad Vial (2005). Manual para docentes del nivel secundario de educación escolar - educación vial para jóvenes (1ra. ed.) Lima, Perú.
- 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](http://www.consorcio.org/observatorio/bol_obs9/docs/pasajeros_en_riesgo_la_seguridad_en_el_transporte_interprov.pdf).
- 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.
- 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/](http://www.ifrc.org/sp/)
- Fondo de Prevención Vial (2003). Orientaciones Curriculares para la Educación en Tránsito y seguridad vial. Bogotá, Colombia.
- 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](http://www.educacionvial.com.co/orientación/htm/sustento_caracterizacion.htm)
- Fondo de prevención vial (2002). Orientaciones pedagógicas y organizativas en tránsito para la ciudad de Bogotá. Bogota, Colombia.
- Glosario de términos de uso frecuente en proyectos de infraestructura vial - Aprobado por la Resolución Ministerial N° 660-2008-MTC/02.
- Instituto MAPFRE de Seguridad Vial (2001). Manual Didáctico de Educación Vial para Jóvenes. Madrid, España.
- Instituto MAPFRE de Seguridad Vial - Dirección General de Tráfico (1998). Guía del Peatón, el Viajero y el Ciclista. España.
- Ley N° 27181 - Ley General de Tránsito y Transporte.
- Luca, S. L. (2005). Transitando: Algunas herramientas para el docente sobre educación vial. Recuperado de: <http://www.ieoi.org/deloslectores/958Luca.PDF>.
- Ministerio de Educación (2005). Diseño Curricular Nacional de Educación Básica Regular: Proceso de articulación (1ra. ed.). Lima, Perú.
- Ministerio de Educación (2005). Diseño Curricular Nacional de Educación Básica Regular: Proceso de articulación (1ra. ed.). Lima, Perú.
- Ministerio de Educación. Fascículo 1 "Educación para la convivencia, la paz y la ciudadanía". Lima, Perú 2009.



- Ministerio de Salud (s.f). Cuaderno de promoción de la salud: Políticas municipales para la promoción de la seguridad vial. (No. 18). Lima, Perú.
  - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2004). D.S N° 024-2004-MTC, Aprueban el Reglamento del Fondo de Compensación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.
  - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2009) D.S. N° 016-2009-MTC, Aprueban Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito. Lima, Perú.  
[http://transparencia.mtc.gob.pe/idm\\_docs/normas\\_legales/1\\_0\\_1669.pdf](http://transparencia.mtc.gob.pe/idm_docs/normas_legales/1_0_1669.pdf)
  - 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.circulacionterrestre.marcogeneral/b.circulacionterrestre.marcogeneral/b.reglamentodelicenciasdeconducir/ds040-2008-mtc.pdf](http://www.mtc.gob.pe/indice/B.subsectortransportes/b.transportetransitoterrestre/b.circulacionterrestre.marcogeneral/b.circulacionterrestre.marcogeneral/b.reglamentodelicenciasdeconducir/ds040-2008-mtc.pdf).
  - 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.circulacionterrestre.marcogeneral/ds021-2008-mtc.pdf](http://www.mtc.gob.pe/indice/b.subsectortransportes/b.transportetransitoterrestre/b.circulacionterrestre.marcogeneral/ds021-2008-mtc.pdf)
  - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2010). D.S N° 040-2010-MTC, que modifica el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito, aprobado por D.S. N° 016-2009-MTC. Sanción a los conductores infractores. [http://transparencia.mtc.gob.pe/idm\\_docs/normas\\_legales/1\\_0\\_1932.pdf](http://transparencia.mtc.gob.pe/idm_docs/normas_legales/1_0_1932.pdf)
  - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2000). Manual de dispositivos de control de tránsito automotor para calles y carreteras. Lima, Perú s.n.
  - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2000), R.D N° 1146-2000-MTC/15.17, aprueban las especificaciones técnicas generales para construcción de carreteras.
  - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2001), R.D N° 143-2001-MTC/15.17 y sus actualizaciones, aprueba el manual de diseño geométrico de carreteras.
  - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2008), D.S. N° 044-2008-MTC, aprueba la actualización de clasificador de rutas del sistema nacional de carreteras.
  - Ministerio del Interior - Dirección General del Tráfico (7ma edición- 2000): Guía del peatón Salamanca - España.
  - 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](http://www.transporte.gov.ar/web.consejo/archivo)
  - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2012) D.S. N°010-2012-MTC, que modifica e incorpora disposiciones al Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por D.S. N°017-2009-MTC, y modifica el Reglamento Nacional de Licencias de Conducir vehículos automotores y no motorizados de transporte terrestre aprobado por D.S. N°040-2008-MTC y establece otras disposiciones.
  - Municipalidad Metropolitana de Lima: Ordenanza Municipal N° 1599-2012-MML-GTU, que regula la presentación del servicio de transporte público regular de personas en Lima Metropolitana
  - OTUPI y Ministerio de Educación (2005). Propuesta de formación ética. (1ra. ed.). Lima, Perú.
  - OTUPI y Ministerio de Educación (2007). Tutoría y orientación educativa en la educación primaria. (1ra. ed.). Lima, Perú.
  - OTUPI y Ministerio de Educación (2007). Manual de Tutoría y orientación educativa. (1ra. ed.). Lima, Perú.
  - Organización de las Naciones Unidas: Plan Mundial para el Derecho de la Acción para la Seguridad Vial 2011 - 2020
  - 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.
  - Portocarrero, G. (2001). La transgresión como forma específica de goce del mundo criollo: Red para el desarrollo de las ciencias sociales. Lima Perú.
  - Resolución Ministerial N° 870-2008-MTC/02 - modifica el Manual de Dispositivos de Control de Tránsito Automotor para Calles y Carreteras.
  - Rice, P. (1997). Desarrollo humano: Estudio del ciclo vital. (s.f. ). México DF, México: Prentice Hall hispanoamericana.
  - 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>.
47. 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](http://es.wikipedia.org/wiki/Lev_Vygotsky#Procesos_Psicol.C3.B3gicos_Elementales_y_Superiores)

# SEÑALES INFORMATIVAS

Tienen como fin guiar a los usuarios de la vía a través de una determinada ruta, dirigiendolos al lugar de su destino. Ellas proporcionan información adecuada de lugares, rutas, distancias y servicios.



## SEÑALES PARA ZONAS DE TRABAJO



# SEÑALES PREVENTIVAS:

Llamadas también 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.

							
P-1-A CURVA PRONUNCIADA A LA DERECHA	P-1-B CURVA PRONUNCIADA A LA IZQUIERDA	P-2-A CURVA A LA DERECHA	P-2-B CURVA A LA IZQUIERDA	P-3-A CURVA Y CONTRACURVA PRONUNCIADA A LA DERECHA	P-3-B CURVA Y CONTRACURVA PRONUNCIADA A LA IZQUIERDA	P-4A CURVA Y CONTRACURVA	P-4B CURVA Y CONTRACURVA
							
P-5-1 CAMINO SINUOSO	P-5-2A CURVA EN U DERECHA	P-5-2B CURVA EN U IZQUIERDA	P-6 CRUCE NORMAL DE VÍAS	P-7 BIFURCACIÓN EN "T"	P-8 BIFURCACIÓN EN "Y"	P-9-A EMPALME EN ÁNGULO RECTO CON VÍA LATERAL DERECHA	P-9-B EMPALME EN ÁNGULO RECTO CON VÍA LATERAL IZQUIERDA
							
P-10-A EMPALME EN ÁNGULO AGUDO CON VÍA LATERAL DERECHA	P-10-B EMPALME EN ÁNGULO AGUDO CON VÍA LATERAL IZQUIERDA	P-11 INTERSECCIÓN EN ÁNGULO RECTO CON VÍA SECUNDARIA	P-12 INTERSECCIÓN EN ÁNGULO RECTO CON VÍA PRIMARIA	P-13-A INTERSECCIÓN EN ÁNGULO RECTO CON VÍA LATERAL SECUNDARIA DERECHA	P-13-B INTERSECCIÓN EN ÁNGULO RECTO CON VÍA LATERAL SECUNDARIA IZQUIERDA	P-14-A INTERSECCIÓN EN ÁNGULO AGUDO CON VÍA LATERAL SECUNDARIA DERECHA	P-14-B INTERSECCIÓN EN ÁNGULO AGUDO CON VÍA LATERAL SECUNDARIA IZQUIERDA
							
P-15 INTERSECCIÓN ROTATORIA	P-16-A INCORPORACIÓN AL TRÁNSITO DERECHA	P-16-B INCORPORACIÓN AL TRÁNSITO IZQUIERDA	P-17 REDUCCIÓN DE CALZADA	P-18 REDUCCIÓN DE CALZADA	P-19 REDUCCIÓN DE CALZADA	P-20 REDUCCIÓN DE CALZADA	P-21 ENSANCHE DE LA CALZADA
							
P-22 ENSANCHE DE LA CALZADA	P-23 ENSANCHE DE LA CALZADA	P-24 ENSANCHE DE LA CALZADA	P-25 DOBLE CIRCULACIÓN	P-26 FLECHA DIRECCIONAL	P-27 DOBLE FLECHA DIRECCIONAL	P-28 COMIENZO DE CAMINO DIVIDIDO	P-29 FIN DE CAMINO DIVIDIDO
							
P-30 COMIENZO ISLA SEPARADORA	P-31 FIN DE PAVIMENTO	P-32 CALZADA ONDULADA	P-33 RESALTO	P-34 BADÉN	P-35 PENDIENTE PRONUNCIADA	P-36 CALZADA RESBALADIZA	P-37 ZONA DE DERRUMBES
							
P-38 ALTURA LIMITADA	P-39 ANCHO LIMITADO	P-40 PUENTE ANGOSTO	P-41 TÚNEL	P-42 CRUCE A NIVEL CON LÍNEA FÉRREA SIN BARRERA	P-43 CRUCE A NIVEL CON LÍNEA FÉRREA CON BARRERA	P-44 CRUZ SAN ANDRÉS	P-45 AEROPUERTO
							
P-46 CICLOVÍA	P-47 OBRAS	P-48 CRUCE DE PEATONES	P-49 ZONA ESCOLAR	P-50 NIÑOS	P-51 PASO DE MAQUINARIA PESADA AGRÍCOLA	P-52 BOMBEROS	P-53 CUIDADO ANIMALES EN LA VÍA
							
P-54 ALTO A 100 m	P-55 PROXIMIDAD DE UN SEMÁFORO	P-56 ZONA URBANA	P-57 PELIGRO NO ESPECIFICADO	P-58 APROXIMACIÓN A SEÑAL PARE	P-59 PROXIMIDAD A CEDA EL PASO	P-60 NO ADELANTAR	P-61 "CHEVRON" DELINEADOR DE CURVAS HORIZONTALES

# SEÑALES REGULADORAS:

Indican 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 - Código de Tránsito.



R-1  
PARE



R-2  
CEDA EL PASO



R-3  
SIGA DE FRENTE



R-4  
PROHIBIDO SEGUIR DE FRENTE



R-5  
GIRO SOLAMENTE A LA IZQUIERDA



R-5-1  
GIRO A LA IZQUIERDA



R-5-2  
GIRO A LA IZQUIERDA Y DE FRENTE



R-5-3  
GIROS A LA IZQUIERDA Y DE FRENTE



R-5-4  
GIRO A LA IZQUIERDA PARA AMBOS SENTIDOS



R-6  
PROHIBIDO VOLTEAR A LA IZQUIERDA



R-7  
GIRO SOLAMENTE A LA DERECHA



R-8  
PROHIBIDO VOLTEAR A LA DERECHA



R-9  
PERMITIDO VOLTEAR EN "U"



R-10  
PROHIBIDO VOLTEAR EN "U"



R-11  
DOBLE VÍA



R-12  
PROHIBIDO CAMBIAR DE CARRIL



R-13  
CIRCULACIÓN OBLIGATORIA



R-14-A  
SENTIDO DE TRÁNSITO

R-14-B  
DOBLE SENTIDO DE TRÁNSITO



R-15  
MANTENGA SU DERECHA



R-16  
PROHIBIDO ADELANTAR



R-17  
PROHIBIDO EL PASE VEHICULAR



R-18  
TRANSITO PESADO CARRIL DERECHO



R-18-1  
TRÁNSITO LENTO MANTENER DERECHA



R-18-2  
CAMIONES USAR CARRIL DERECHO



R-19  
PROHIBIDO VEHICULOS PESADOS



R-20  
PEATONES DEBEN TRANSITAR POR LA IZQUIERDA



R-21  
PROHIBIDO EL PASE DE PEATONES



R-22  
PROHIBIDO EL PASE DE BICICLETAS



R-23  
PROHIBIDO EL PASE DE MOTOCICLETAS



R-24  
PROHIBIDO EL PASE DE MAQUINARIA AGRÍCOLA



R-25  
PROHIBIDO EL PASE DE CARRETAS



R-26  
ESTACIONAMIENTO PERMITIDO



R-27  
ESTACIONAMIENTO PROHIBIDO



R-27-A  
ESTACIONAMIENTO PROHIBIDO



R-28  
PROHIBIDO DETENERSE



R-29  
PROHIBIDO EL USO DE LA BOCINA



R-30  
VELOCIDAD MÁXIMA



R-30-1  
VELOCIDAD MÁXIMA Y MÍNIMA



R-30-2  
VELOCIDAD MÁXIMA TRÁNSITO PESADO



R-30-3  
VELOCIDAD MÁXIMA DE NOCHE



R-30-4  
REDUCIR VELOCIDAD



R-31  
PESO MÁXIMO POR EJE



R-32  
PESO MÁXIMO



R-33  
LONGITUD MÁXIMA DEL VEHICULO



R-34  
SOLO BUSES



R-35  
ALTURA MÁXIMA PERMITIDA



R-36  
ANCHO MÁXIMO



R-37  
CONTROL



R-38  
PROHIBICIÓN DE INGRESO



R-39  
NO DEJE PIEDRAS EN LA PISTA



R-40  
CAMBIE A LUCES BAJAS



R-41  
USO SOLO DE LUCES BAJAS



R-42  
CICLOVÍA



R-43  
USO OBLIGATORIO DE CADENAS



R-44  
PROHIBICIÓN DE PARADEROS DE BUSES



R-45  
PROHIBICIÓN DE VEHICULOS MENORES



R-46  
ESTACIÓN DE PESAJE

Impreso en los talleres gráficos de  
Gráfica Gianlud Print E.I.R.L.  
Jr. Callao N° 311 int 18  
Telf. 01 - 4262447  
Email: gianlud\_print@hotmail.com