

2025



CORRIENTES



CONDUCE TU FUTURO Aprendiendo Seguridad Vial en Secundaria

Cuadernillo informativo para estudiantes de Nivel Secundario

Ministerio de
Educación

Dirección de Planeamiento e
Investigación Educativa

Coordinación de
Educación y Seguridad Vial



CORRIENTES

Ministerio de Educación

Dirección de Planeamiento e Investigación Educativa

AUTORIDADES PROVINCIALES

DR. GUSTAVO ADOLFO VALDÉS
GOBERNADOR DE CORRIENTES

LIC. PRÁXEDES YTATÍ LÓPEZ
MINISTRA DE EDUCACIÓN

DR. JULIO CÉSAR DE LA CRUZ NAVIAS
SUBSECRETARIO DE GESTIÓN EDUCATIVA

DRA. PABLA MUZZACHIODI
SECRETARIA GENERAL

PROF. SERGIO JOSÉ GUTIÉRREZ
DIRECTOR GENERAL
DE NIVEL SECUNDARIO

LIC. JULIO FERNANDO SIMONIT
DIRECTOR DE PLANEAMIENTO
E INVESTIGACIÓN EDUCATIVA

LIC. JUAN DANIEL UMBERT
COORDINADOR DE EDUCACIÓN
Y SEGURIDAD VIAL

COMISIÓN REDACTORA

ESP. RITA MARIANELA INSAURRALDE
COORDINACIÓN DE EDUCACIÓN
Y SEGURIDAD VIAL

PROF. GRISELDA ALEMIS
COORDINACIÓN DE EDUCACIÓN
Y SEGURIDAD VIAL

DISEÑO Y ARMADO

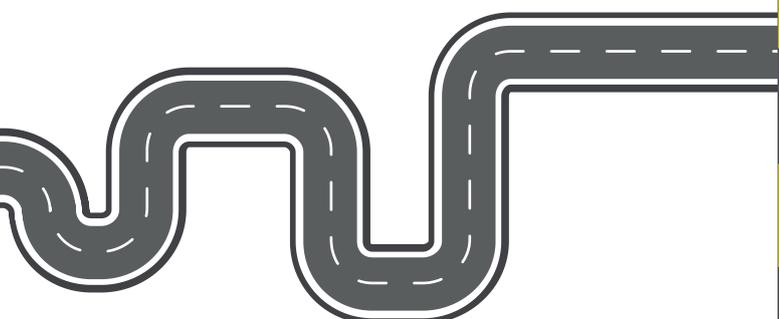
PROF. LIC. ANTONIO VIDALES
COORDINADOR DE LA TECNICATURA SUPERIOR
EN EDUCACIÓN Y SEGURIDAD VIAL



ÍNDICE DE CONTENIDOS



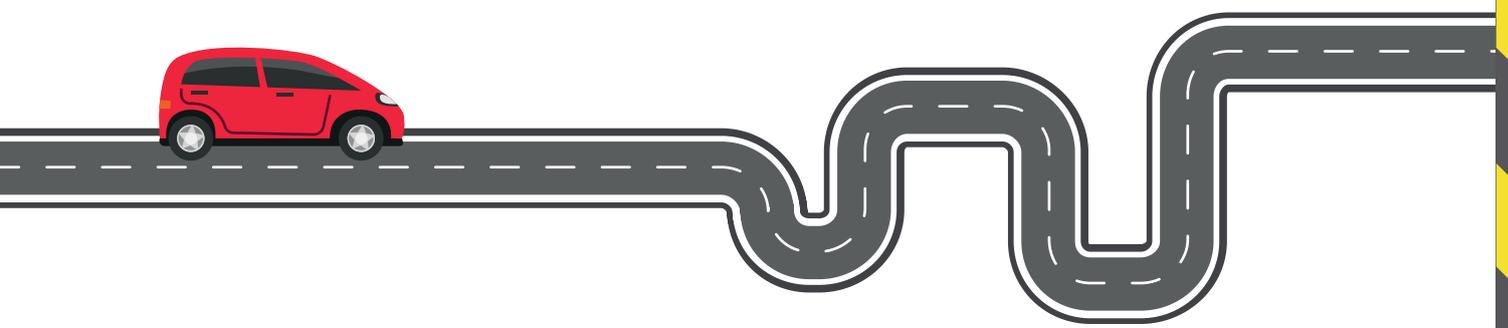
INTRODUCCIÓN	Pág. 03
LA SEGURIDAD VIAL	Pág. 04
ACCIDENTE O SINIESTRO VIAL	Pág. 06
FACTORES QUE INTERVIENEN EN LA PRODUCCIÓN DE SINIESTROS	Pág. 07
Factor humano	Pág. 07
Fallas humanas en la conducción	Pág. 08
Factor ambiental y el camino	Pág. 09
ESPACIO PÚBLICO	Pág. 12
ESPACIO DE CIRCULACIÓN	Pág. 12
Cuerpos metálicos	Pág. 13
Traumatismos causados por el tránsito	Pág. 13
Noticias actuales	Pág. 15
FACTORES DE RIESGO	Pág. 17
Conducción bajo los efectos del alcohol u otras sustancias psicoactivas	Pág. 18
Falta de seguridad de la infraestructura vial	Pág. 20
Atención insuficiente tras las colisiones	Pág. 20
SISTEMAS DE SEGURIDAD EN LOS VEHÍCULOS	Pág. 21
Seguridad activa	Pág. 21
Seguridad pasiva	Pág. 21
Seguridad preventiva	Pág. 22
COORDINACIÓN DEL DECENIO DE ACCIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL 2021-2030	Pág. 22
SEÑALES VIALES	Pág. 23
Señales de tránsito reglamentarias	Pág. 23
Señales de tránsito preventivas	Pág. 24
Señales de tránsito informativas	Pág. 24
Nomenclatura vial y urbana	Pág. 25
Señales de tránsito transitorias	Pág. 25



ÍNDICE DE CONTENIDOS



Señales horizontales de circulación	Pág. 27
Marcas de otros colores	Pág. 28
CORRIENTES	Pág. 29
Acciones territoriales	Pág. 29
ACTIVIDADES SUGERIDAS PARA EL NIVEL	Pág. 30
BIBLIOGRAFÍA	Pág. 35
ANEXO. SISTEMA UNIFORME DE SEÑALAMIENTO VIAL	Pág. 36
Señales reglamentarias	Pág. 37
Señales preventivas	Pág. 40
Señales informativas	Pág. 44
Demarcaciones horizontales	Pág. 48
Demarcaciones luminosas	Pág. 53
Señales transitorias	Pág. 54



INTRODUCCIÓN

Importancia de la educación vial

Nos complace ser parte del aporte de nuevos conocimientos en la provincia de Corrientes, con conceptos y prácticas importantes sobre la educación y seguridad vial, que sirvan como apoyo a todos los niveles y modalidades del sistema educativo dependientes del Ministerio de Educación, en especial para el nivel secundario. Este material será el inicio de nuevos recursos que proporcionarán a los docentes más herramientas para trabajar en las aulas de las instituciones educativas de la provincia.

La seguridad vial es un tema sustancial y relevante para todos los estudiantes, especialmente para aquellos que están por comenzar a conducir o que ya lo hacen. Es fundamental que todos los jóvenes se informen cabalmente sobre las normas de tránsito y los riesgos que se presentan en la circulación vehicular.

Es por ello que la Dirección de Planeamiento e Investigación Educativa del Ministerio de Educación de la provincia de Corrientes, a través de la Coordinación de Educación y Seguridad Vial, ha elaborado

este material, que contiene nociones básicas sobre el tránsito en general, la conducción, la educación vial y, especialmente, todos los conceptos concernientes a la seguridad vial. Esto tiene como objetivo proporcionar información valiosa y consejos útiles para ayudar a los estudiantes a mantenerse seguros mientras conducen o caminan en las calles.

Este boletín informativo aborda las normas de tránsito, consejos para una conducción segura, estadísticas sobre siniestros viales y otros contenidos significativos que contribuya a crear una cultura de seguridad vial en toda la comunidad estudiantil.



LA SEGURIDAD VIAL

Consiste en la prevención de siniestros viales, o la minimización de sus efectos, especialmente para la vida y la salud de las personas, cuando tuviera lugar un hecho no deseado de tránsito. (Luchemos por la Vida, A.C.)¹

Las normas reguladoras del Tránsito (Ley N° 24.449/95) y la responsabilidad de los usuarios de la vía pública componen el principal punto en la seguridad vial. Sin una organización por parte del Estado, con el apoyo de reglamentaciones para el tránsito y sin la moderación de las conductas humanas (Ley de Promoción de la Educación Vial N° 27.214/15) particulares o colectivas, no es posible lograr un óptimo resultado. Autoridades y promotores voluntarios deben llevar a cabo de forma permanente campañas, programas y cursos de seguridad y educación vial, en los que se debe promover:

- La cortesía y precaución en la conducción de vehículos.
- El respeto al agente de contralor y comprobación vial.
- La protección a los peatones, personas con discapacidad y ciclistas.
- La prevención de siniestros viales.
- El uso racional del automóvil particular.

La prioridad en el uso del espacio público de los diferentes modos de desplazamiento, será conforme a la siguiente jerarquía:

- peatones;
- ciclistas;
- usuarios y prestadores del servicio de transporte de pasajeros, ya sea masivo, colectivo o individual;
- usuarios de transporte particular automotor;
- usuarios y prestadores del servicio de transporte de carga.

Es importante conocer cuáles son los derechos y obligaciones de los peatones

para garantizar su seguridad e integridad física.

Los peatones tienen derecho de preferencia sobre el tránsito vehicular para garantizar su integridad física cuando:

- En los pasos peatonales, la señal del semáforo así lo indique.
- Habiéndoles correspondido el paso de acuerdo con el ciclo del semáforo, no alcancen a cruzar la vía.
- Los vehículos vayan a dar vuelta para entrar a otra vía y haya peatones cruzando ésta.
- Los vehículos deban circular sobre el acotamiento y en este haya peatones transitando, aunque no dispongan de zona peatonal.
- Se desplacen por la acera y algún conductor deba cruzarla para entrar o salir de una cochera o estacionamiento.
- Se encuentren en comitivas organizadas o filas escolares.
- Circulen por los espacios habilitados para ello pero la acera se encuentre afectada por la ejecución de un trabajo o evento que modifique de forma transitoria las características del área de circulación peatonal.

Los peatones deben, por su propia seguridad, observar las siguientes obligaciones:

- Cruzar las vías primarias y secundarias por las esquinas o zonas marcadas para tal efecto, excepto en las calles locales o domiciliarias cuando sólo exista un carril para la circulación.
- Utilizar los puentes, pasos peatonales a desnivel o rampas especiales dotados para cruzar la vía pública.
- Tomar las precauciones necesarias en caso de no existir semáforo.
- Obedecer las indicaciones de los agentes, promotores voluntarios de seguridad vial y las señales de tránsito.

- Respetar las señales del semáforo (rojo: pare; ámbar: vaya deteniéndose; verde: avance).



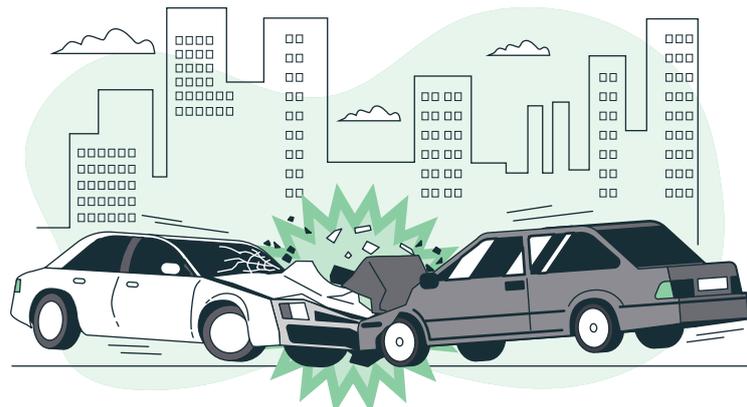
Video informativo e ilustrativo



ACCIDENTE O SINIESTRO DE TRÁNSITO

Antes de iniciar este recorrido, es importante aclarar que el término “*accidente*” no es equivalente a “*siniestro vial*”. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (2008) expone un cuadro comparativo para determinar las similitudes y diferencias entre ambos conceptos.

En la normativa vigente y en la vida cotidiana, se denomina “*accidente*” al hecho vial que causa daños a objetos, artefactos y personas. La palabra “*accidente*” se refiere a un hecho que ocurrió con cierto componente de azar y/o casualidad, es decir, debido a circunstancias no deseadas o no conocidas, una coincidencia de factores inesperados; una serie de sentidos que invisibilizan la responsabilidad humana sobre estos acontecimientos. En cambio, la expresión “*siniestro vial*” o “*incidente*” se utiliza para describir un hecho o una situación multicausal, de carácter prevenible, donde interviene el factor humano como principal responsable.



Siniestro



Accidente

ACCIDENTE

Hecho fortuito que ocurre por **casualidad** o azar.

Ocurre de manera **inesperada** por lo que no se puede prevenir.

Sus causas son **poco controlables**

Enfoca la atención en las **consecuencias** o resultados de un hecho.

Impide que nos hagamos responsables de esos resultados.

SINIESTRO

Hecho **causal** que ocurre por la interacción entre diferentes factores identificables.

Es **predecible** y **prevenible**.

Sus causas son **controlables**.

Enfoca la atención en **identificar** tanto los factores que provocan el siniestro vial como aquellos que reducen sus consecuencias.

Permite que tomemos conciencia y acciones para prevenirlo.

FACTORES QUE INTERVIENEN EN LA PRODUCCIÓN DE SINIESTROS

El siniestro vial² puede considerarse como el resultado final de un proceso en el que se encadenan diversos eventos, condiciones y conductas. Los factores que desembocan en un hecho de tránsito (que produce un daño material al vehículo y/o físico y anímico al conductor) surgen dentro de la compleja red de interacciones entre el conductor, el vehículo y la vía en unas determinadas condiciones ambientales. Por tanto, las causas se deducirán en función de los elementos que constituyen la trilogía accidentalológica, que en todo caso son tres:

Factor humano

El hombre, en primer lugar, es el objeto final de la seguridad que se trata de conseguir en la circulación. A su vez es el factor principal. Si una curva presenta, por ejemplo, un firme deslizante, el conductor debe ser consciente de ello y, por lo tanto, adecuar su velocidad a la que le exigen las circunstancias. Si sobreviene el siniestro, siempre se podrá atribuir al conductor la falta de pericia o su imprudencia, independientemente de la contribución de alguno de los restantes factores.

Es el hombre quien domina o debe dominar a la máquina, y en la medida en que esta es “gobernable”, la responsabilidad recae sobre el conductor. Otra cosa bien distinta es cuando no se le puede exigir otro comportamiento, es decir, cuando el vehículo es ingobernable para lo que se considera un “conductor normal”.

La persona será responsable si pudo prever el siniestro vial y no lo hizo, aunque con posterioridad se hiciese inevitable.

Por ejemplo, el conductor que circula por una vía urbana debe prever que, en un momento determinado, puede surgir un peatón y atravesar la calzada. Por lo tanto, debe ajustar su conducción a las variables

que se pueden presentar. Si no lo hace y sobreviene el siniestro, aunque sea inevitable, la responsabilidad recaerá sobre él.

Del mismo modo, la “evitabilidad” del siniestro vial, tiene un papel muy importante, como ya se ha apuntado anteriormente, en tanto que se responsabiliza por completo al “que pudo y no lo hizo”.

Hay determinados autores que, tratan de restar importancia a la incidencia del factor humano y razonan afirmando que, sin la presencia de otro u otros de los restantes factores, el siniestro vial no se hubiese producido. Por ejemplo, “*si la superficie no hubiese estado mojada, el vehículo no hubiera derrapado*”. Efectivamente, la afirmación es aceptable, pero no lo es menos considerar que no todos los vehículos derrapan en idénticas condiciones, solo algunos. La contribución causal más importante, quiérase o no, siempre será que el conductor no supo o no quiso adaptar su marcha a las condiciones requeridas. Ello no excluye el factor camino, que contribuye de un modo acusado, aunque casi nunca como causa eficiente.

El estudio del comportamiento del conductor, es muy complejo, como lo es todo lo humano. De todos modos, se destacan algunas conclusiones aceptadas generalmente:

1. Participar en el tránsito sin aceptar un cierto riesgo es algo completamente imposible. En fracciones de segundo, se perciben multitud de impresiones del mundo circundante y hay que ajustarse a ellas adoptando la solución correcta; de lo contrario, sobreviene el siniestro vial.

2. Por lo tanto, al conductor se le exige

un dominio técnico adecuado del vehículo y de la situación en la que se encuentra. También un equilibrio en sus condiciones físicas y psíquicas que lo hagan apto para la conducción.

3. El riesgo para muchos presenta un aspecto atractivo, seductor y fascinante, porque constituye un desafío al ser humano.

4. La participación en el tránsito es anónima; generalmente no se conoce a los demás conductores, peatones, etc., y se admite que muchos modos sociales de comportamiento del ser humano, impulsos e inhibiciones, solo pueden funcionar si existe otro ser humano personalmente conocido.

5. Predominantemente, la conducta infractora en el tránsito público, es cometida sin dolo, es decir, culposa. El ciudadano que infringe una norma de circulación no es un delincuente; es el ciudadano medio. No obstante, y a pesar de que *“todo ciudadano ha sido también infractor al menos una vez en su vida”*, es indudable que determinados conductores tienen tendencia a la infracción por diversos motivos: agresividad, frustraciones, complejos de inferioridad e inmadurez.

6. Se dan estrechas relaciones entre la edad y la capacidad de rendimiento y la aptitud para conducir vehículo de motor.

7. En el campo de las infracciones de tránsito, tiene particular importancia perseguir de inmediato las transgresiones y, si es posible, sancionarlas al instante en la misma vía.

8. La educación vial debe estar encaminada al perfeccionamiento de la técnica de la conducción, al conocimiento de las limitaciones humanas y del vehículo

con relación al camino, a la publicidad de aspectos específicos y a la educación desde el nivel inicial en las instituciones educativas.

Fallas humanas en la conducción

En la inmensa mayoría de los siniestros viales, hay una actuación humana errónea. Lo fundamental para iniciar su prevención será el conocimiento de las causas que ocasionan dicha actuación errónea, o de manera más simple, las causas de las *“fallas humanas”*.

Dichas fallas pueden ser divididas en las siguientes causas:

a. *Físicas o somáticas*. Son las que afectan al cuerpo del conductor.

- Alteraciones orgánicas transitorias (lipotimias, náuseas, mareos, etc.).
- Alteraciones o defectos orgánicos permanentes (diabetes, insuficiencia cardíaca, artrosis, etc.).
- Insuficiencias motoras (descoordinación, falta de reflejos, etc.).
- Insuficiencias sensitivas, ópticas o acústicas (defectos de oído o de visión).
- Otras.

b. *Psíquicas*. Son aquellas que afectan la mente del conductor.

- Falta de conocimiento o atención.
- Actitudes antisociales o peligrosas.
- Enfermedades mentales.
- Inestabilidad emocional o conflictos personales.
- Toxicomanías y/o alcoholismo.
- Sueño, cansancio, fatiga, rutina, etc.
- Otras.

c. *Falta de conocimiento* (imprudencia), *experiencia* (negligencia) o *pericia* (impericia).

Factor vehicular

Este factor material se caracteriza por dos facetas claramente delimitadas:

- Su aumento creciente.
- Su pronto envejecimiento.

Estas facetas explican la causa de los dos problemas principales, que suponen los vehículos dentro del problema general del tránsito:

1. El incremento experimentado en su número, variedad y características técnicas ha rebasado la capacidad de las vías y ha afectado la seguridad personal.

2. La circulación de vehículos de fabricación que superan los 15 o 20 años, pueden poner en peligro la seguridad del tránsito.

Las pruebas de homologación, de acuerdo con la normativa nacional, tienen por objeto demostrar que el vehículo reúne las condiciones técnicas y de seguridad exigidas. Unidas a un mayor control de calidad, garantizan hasta un nivel aceptable las condiciones y características de seguridad en su fabricación; pero el tema no se plantea tanto a nivel de seguridad que pudiéramos llamar "*originaria*" o de "*origen*", como al nivel que se deriva del mantenimiento del vehículo y muy especialmente de los órganos esenciales de seguridad, cuyo problema se intenta solucionar con la obligación impuesta de realizar una inspección periódica de los vehículos (inspección técnica de los vehículos).

Seguridad en el vehículo

Se pueden distinguir tres tipos de seguridad en el vehículo:

a. *Seguridad activa*. Está orientada a evitar al máximo los siniestros viales y

comprende todas las soluciones que garanticen una frenada estable y potente, buenas recuperaciones y un comportamiento previsible que permita superar las posibles situaciones críticas.

En el automóvil, la seguridad activa, está compuesta por los siguientes dispositivos:

- sistema de suspensión (amortiguadores)
- sistema de frenos
- sistema de dirección
- sistema eléctrico
- neumáticos.

b. *Seguridad pasiva*. Estos elementos solo desarrollan su función en el "*momento en que el siniestro vial se produce*", contribuyendo a paliar las consecuencias del mismo (disminuyendo los daños materiales y personales).

En este grupo se deben considerar:

- cinturón de seguridad
- apoyacabezas
- anclajes de asientos y cinturones
- airbag
- asientos especiales para niños (SRI)
- salientes internos del vehículo
- casco de protección (en caso de los motovehículos), entre otros.

c. *Seguridad preventiva*. Está compuesta por el conjunto de soluciones técnicas y el contenido de los elementos que hacen distendida la vida a bordo del automóvil.

En este grupo se consideran:

- confort y ergonomía
- visibilidad
- elementos de climatización
- cristales y limpiaparabrisas.

Factor ambiental y el camino

La vía constituye el elemento material más fijo o perenne, ya que su construcción o modificación requiere períodos largos de tiempo y fuertes inversiones económicas.

Aunque los caminos no son el factor más importante en los siniestros viales, es indudable que las mejoras en ellos simplifican la tarea de los conductores y aumentan la seguridad.

El principal problema que las redes viales actuales presentan al tránsito es la desproporción de sus condiciones respecto al progreso técnico sufrido por los vehículos. Caminos antiguos, diseñados y construidos para vehículos de escasa velocidad, carga y dimensiones, hoy resultan insuficientes e incluso peligrosos para la moderna circulación, agravándose esta peligrosidad en algunos casos por su mala conservación y mantenimiento.

Desde el punto de vista de la investigación del siniestro vial, dentro del factor camino se debe estudiar y considerar principalmente:

- A. el trazado de la vía;
- B. la clase de superficie;
- C. las características de la vía (avenida, autovía, autopista, etc.);
- D. la señalización, que en exceso puede conducir a error, y si no existe o es deficiente puede suponer un punto negro.

Dentro del factor camino, consideramos además las condiciones ambientales que lo afectan de forma fundamental. Si bien es digno de destacar que determinadas circunstancias afectan más al propio conductor, de todos modos, y al objeto de unificar, se generaliza como modificadores del estado de la vía.

Es sobre este factor donde los ingenieros encargados de la "explotación vial" pueden actuar, siendo necesario llegar a un equilibrio entre el costo de las mejoras necesarias y la disminución de los siniestros viales. Para conocer estas mejoras, es preciso saber qué relaciones existen entre la

frecuencia de siniestros, su gravedad y las características de los tramos en que ocurren.

Las medidas para mejorar la seguridad en la vía pueden agruparse según el factor influyente en el siniestro vial sobre el que inciden. De esta manera, se tendrán medidas en relación con el hombre, el vehículo y el camino.

Respecto a los caminos, los estudios de siniestros viales deben ser la base para deducir los puntos en los cuales actuar. En este sentido, hay que tener en cuenta que los tramos que a los conductores les parecen peligrosos pueden no ser los que más siniestros registren, ya que precisamente por ello adoptan más precauciones. El estudio de los siniestros viales en un tramo debe ayudar a determinar si la frecuencia de siniestros es mayor de lo normal (y no es un mero efecto aleatorio) y si estos pueden corregirse mediante actuaciones en la vía.

Estas actuaciones o medidas de seguridad referentes a la vía pueden agruparse en:

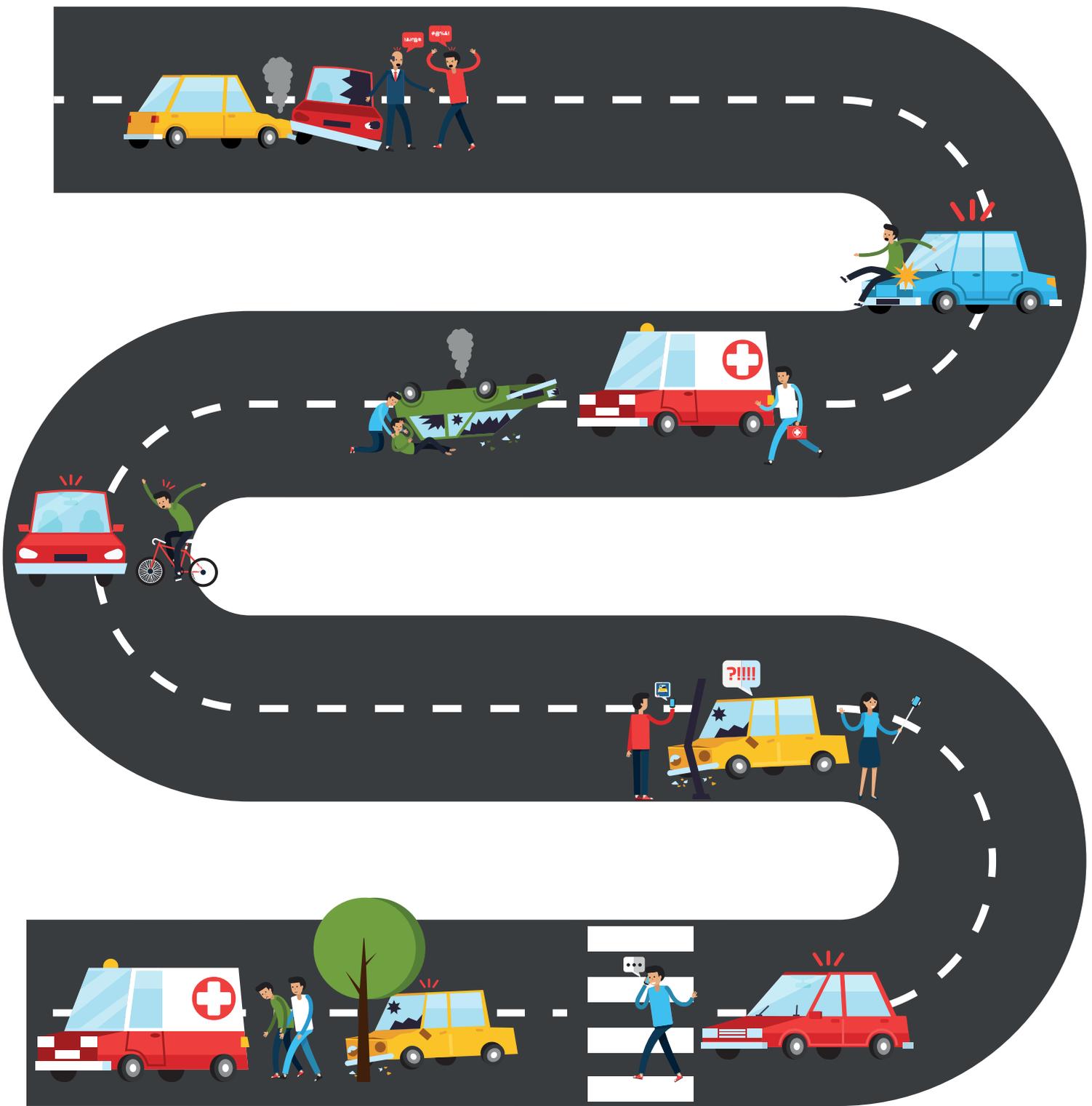
A. *Medidas preventivas*, que intentan disminuir la probabilidad de que se produzca un siniestro vial.

En particular se distinguen: la adopción de normas de proyecto y ordenación del territorio que disminuyan los puntos potenciales de conflicto; actuaciones sobre el trazado, buscando la coherencia entre los elementos que lo integran; actuaciones sobre el pavimento (constituyendo firmes antideslizantes y seguros, renovando los firmes existentes, etc.); actuaciones sobre la señalización y balizamiento; iluminación; restricciones a la circulación, etc.

B. *Medidas paliativas*, que intentan

reducir la gravedad del siniestro vial una vez producido.

Por su importancia conviene señalar: eliminación de obstáculos laterales evitables e instalación adecuada de los inevitables; utilización de barreras de seguridad; zonas laterales de contención de vehículos que salen fuera de la calzada, evitando colisiones o vuelcos; auxilio rápido y eficaz a la víctima (puesto de socorro, auxilio en la vía); etc.



ESPACIO PÚBLICO

El espacio público³ se refiere a lugares y áreas de acceso libre y uso común para la comunidad. Estos lugares están destinados a ser utilizados por todas las personas y suelen ser propiedad y responsabilidad del gobierno local. Parques, plazas, calles, aceras y otros lugares similares son ejemplos de espacios públicos. Estas zonas juegan un papel crucial en la vida urbana, ya que proporcionan áreas para actividades recreativas, sociales y culturales, promoviendo la interacción comunitaria y el bienestar general. Además, el espacio público contribuye a la identidad y la cohesión social de una ciudad o comunidad.

ESPACIO DE CIRCULACIÓN

El espacio de circulación se refiere a las áreas destinadas al movimiento de personas, vehículos y otros elementos en un entorno específico, como calles, carreteras, aceras, pasillos y similares. En el contexto de la educación vial, se asocia con las vías públicas y su diseño para facilitar un flujo seguro y eficiente del tráfico. La planificación cuidadosa de estas áreas es esencial para prevenir accidentes y garantizar la seguridad de los peatones y conductores. Esto implica considerar factores como la señalización vial, los semáforos, los cruces peatonales y otros elementos que contribuyen a una circulación ordenada y segura. (Carello, Luis A., Corbella, Carlos G, 2001)

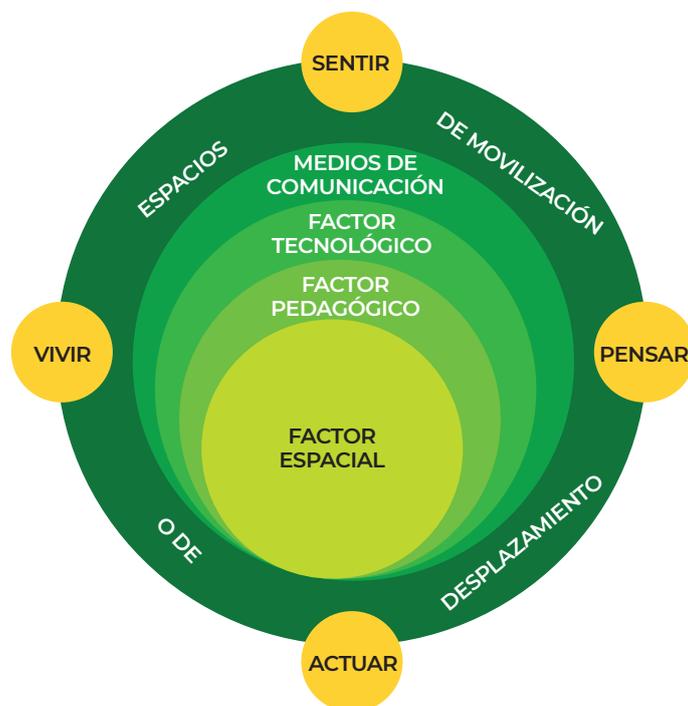
Si bien es fácil ponerse de acuerdo con la disconformidad sobre nuestra cultura vial, es complejo intentar definirla.

¿De qué hablamos cuándo hablamos de cultura vial?

En principio, implica ciertos conocimientos, prácticas y reglas que rigen nuestro comportamiento mientras nos trasladamos en la vía pública, ya sea en el rol de conductores de vehículos, peatones o usuarios de medios de transporte público.

*La conducta vial,
como cualquier
conducta humana
es un hecho social y
por lo tanto, es
aprendida*

Wright, P. (2010)



Cultura Vial

<https://culturavial.net/que-es-cultura-vial/>

Cuerpos metálicos

En la serie de videos *Cuerpos Metálicos*⁴ se documentan algunas características de nuestra cultura vial actual. La lista siguiente no es exhaustiva, pero puede resultar de utilidad:

- Nuestros desplazamientos se rigen por una serie de pautas y normas informales, distintas de las reglas formales vigentes.

- Se ha desarrollado un “*sentido común vial*” –compuesto de una serie de reglas y gestos ad hoc– que reemplaza en los hechos a las normas de circulación dictadas por el Estado.

Por ejemplo:

- Atribuimos un alto grado de ambigüedad a las señales viales, aunque tienen un significado muy preciso, son transformadas en objetos decorativos, siempre sujetas a la interpretación personal de los conductores o peatones.

- Conversión de los vehículos de meros artefactos en verdaderos cuerpos metálicos: extensiones tecnológicas de los cuerpos físicos de los conductores. De tal manera que queda instalada la afirmación del sentido común vial: “*si mi auto es mi cuerpo, lo que hace mi auto lo hace mi cuerpo; si le hacen algo a mi auto, se lo hacen a mi cuerpo*”.

- Estigmatizamos, permanentemente, las formas de conducir de nuestros contemporáneos. Estereotipamos así formas de conducir en relación a grupos de edad –jóvenes, adultos mayores– y de género –varones/mujeres–, los imaginamos como tribus urbanas en conflicto.



Serie “Cuerpos metálicos”
Canal Encuentro

Traumatismos causados por el tránsito

Datos y cifras según la Organización de las Naciones Unidas⁵:

- En su resolución A/RES/74/299, la Asamblea General de las Naciones Unidas ha fijado la ambiciosa meta de reducir a la mitad de aquí a 2030, el número de defunciones y lesiones causadas por el tránsito en el mundo.

- Los traumatismos debido al tránsito son la principal causa de mortalidad entre los niños y los jóvenes de 5 a 29 años.

- Cada año, las colisiones causadas por el tránsito provocan la muerte de aproximadamente 1,3 millones de personas.

- Casi la mitad de las defunciones por esta causa afectan a usuarios vulnerables de la vía pública, es decir, a peatones, ciclistas y motociclistas.

- A pesar de que en los países de ingresos medianos y bajos circula aproximadamente el 60% de los vehículos del mundo, en ellos se registra el 93% de las defunciones relacionadas con estas colisiones.

⁴ Canal Encuentro (2014). Serie “Cuerpos Metálicos”.

⁵ Informe Decenio 2021-2030 (ONU). Disponible en <https://www.un.org/es/about-us>

- Las colisiones debidas al tránsito cuestan a la mayoría de los países el 3% de su PIB.

Cada año se pierden aproximadamente 1,3 millones de vidas a consecuencia de estas lesiones. Entre 20 y 50 millones de personas, sufren traumatismos no mortales y muchos de ellos provocan una discapacidad.

La Organización Mundial de la Salud (OMS) destaca que las lesiones causadas

por el tránsito son una de las principales causas de muerte en todo el mundo, y que la mayoría de estas muertes ocurren en países de ingresos bajos y medianos. Estas son consecuencia de los costos del tratamiento, de la disminución de la productividad de las personas que mueren o cuyas lesiones ocasionan algún tipo de discapacidad afectando su ámbito laboral o académico, generando una reorganización familiar para su atención.



Noticias actuales

MONTE CASEROS

Un muerto tras siniestro vial entre una ambulancia y un camión en Ruta 14

La colisión se produjo esta mañana entre una ambulancia y un camión en la Ruta Nacional 14 kilómetro 385, en cercanías a 3 bocas, próximo al acceso a Monte Caseros en el sur de la provincia.

6 de Noviembre, 2023



Diario Época. 6 de Noviembre de 2023

<https://www.diarioepoca.com/1302816-un-muerto-tras-siniestro-vial-entre-una-ambulancia-y-un-camion-en-ruta-14>

POR AVENIDA ARMENIA

Corrientes: Falleció el motociclista que esta mañana chocó contra un camión estacionado

En horas de la tarde de éste viernes se confirmó el fallecimiento del hombre que chocó con la moto que conducía contra un camión estacionado cargado con ladrillos. El hecho ocurrió esta mañana por avenida Libertad casi Morelos. Tenía 48 años. Es la víctima fatal número 24 en Capital en lo que va de 2023 por siniestros viales.

10 de Noviembre, 2023



Diario Época. 10 de Noviembre de 2023

<https://www.diarioepoca.com/1303252-corrientes-fallecio-el-motociclista-que-esta-manana-choco-contra-un-camion-estacionado>

CORRIENTES

Profundo pesar en una escuela de Corrientes por el trágico deceso de un alumno

Pasadas las 19 de este lunes un joven chocó y murió por Avenida Independencia. Más tarde se supo que la víctima era un alumno de la Escuela Técnica Fray Luis Beltrán, miembro del equipo que la semana pasada ganó el Tecnicar. Profundo pesar y conmoción en la comunidad educativa que lo despidió con un profundo dolor.

25 de Septiembre, 2023



Diario Época. 25 de Septiembre de 2023

<https://www.diarioepoca.com/1298659-profundo-pesar-en-una-escuela-de-corrientes-por-el-tragico-deceso-de-un-alumno->

Corrientes: de los fallecidos en accidentes en 2023 el 60% iba en moto

La cifra se desprende del informe federal de siniestralidad vial de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV). El año pasado en Corrientes hubo 142 siniestros con un saldo de 159 víctimas fatales. ¿Cómo revertir estas preocupantes estadísticas?

11 de Junio, 2024



Portal Radio Dos. 11 de Junio de 2024

<https://www.radiodos.com.ar/168050-corrientes-de-los-fallecidos-en-accidentes-en-2023-el-60-iba-en-moto>

Grupos de riesgo⁶

En función de la situación socioeconómica

Más del 90% de las defunciones causadas por hechos de tránsito se producen en los países de ingresos bajos y medianos. Las tasas más elevadas se registran en África y las más bajas en Europa. Incluso en los países de ingresos altos, las personas de nivel socioeconómico más bajo corren más riesgo de verse involucradas en estas colisiones.

En función de la edad

Los traumatismos debidos al tránsito son la principal causa de mortalidad entre los niños y los jóvenes de 5 a 29 años.

En función del sexo

Desde una edad temprana, los varones tienen más probabilidades que las mujeres de verse involucrados en colisiones relacionadas con el tránsito. Unas tres cuartas partes (73%) de todas las defunciones por esta causa, son de varones menores de 25 años, quienes tienen tres veces más probabilidades de fallecer por esta razón que las mujeres jóvenes.

FACTORES DE RIESGO

El enfoque de sistema seguro considerara el error humano. Los elementos más importantes del mismo son la seguridad de las vías y los arcenes (margen lateral de la carretera), la circulación a velocidades seguras y la seguridad de los vehículos y los usuarios. Todo ello se debe enfocar con el propósito de poner fin a las colisiones mortales y reducir el número de traumatismos graves.

La velocidad

- Hay una relación proporcional entre el aumento de la velocidad media y la probabilidad de que ocurra una colisión, así como con la gravedad de sus consecuencias. Por ejemplo, cada aumento del 1% en la velocidad media da lugar a incrementos del 4% en el riesgo de que se produzca una colisión mortal y del 3% en el riesgo de colisión grave.

- El riesgo de muerte para los peatones atropellados frontalmente por un automóvil aumenta rápidamente (por ejemplo, si pasamos de 50 km/h a 65 km/h, se multiplica por 4,5 veces).

- En los impactos laterales entre automóviles que circulan a 65 km/h, el riesgo de mortalidad para los ocupantes es del 85%.

- Respetar los límites de velocidad.

- En Argentina, los límites de velocidad en carreteras y autopistas varían según la zona y las características de la vía. A continuación, se detallan los límites de velocidad en carreteras y autopistas según la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449, arts. 50 y 51.

- **Autopistas y autovías:** el límite de velocidad es de 130 km/h para automóviles y motocicletas, y de 110 km/h para otros vehículos.

- **Rutas nacionales y provinciales:** el límite de velocidad es de 110 km/h para automóviles y motocicletas, y de 90 km/h para otros vehículos.

- **Zonas urbanas:** el límite de velocidad es de 60 km/h en avenidas y calles de tránsito rápido, y de 40 km/h en calles residenciales

y zonas escolares.

Es importante tener en cuenta que estos límites de velocidad son máximos y que, en algunos casos, las condiciones de la vía o el tráfico pueden requerir una velocidad menor para garantizar una conducción segura y responsable. Además, en Argentina existen sanciones para aquellos conductores que excedan los límites de velocidad establecidos, las cuales incluyen multas y la posible retención del vehículo.

¿Cuáles son las sanciones por exceder los límites de velocidad en Argentina?

¿Hay alguna excepción a los límites de velocidad en carreteras y autopistas?

¿Qué precauciones debo tomar al conducir en carreteras y autopistas en Argentina?



Distancia de seguridad

La distancia de seguridad recomendada entre vehículos es de al menos dos segundos lo que significa que un conductor debe mantener una distancia de al menos dos segundos detrás del vehículo que va delante de él. Esta distancia se debe aumentar en condiciones de conducción

adversas, como lluvia, nieve o hielo.

Mantener una distancia de seguridad adecuada refuerza la prevención de incidentes de tránsito, ya que brinda tiempo suficiente para reaccionar en caso de una emergencia o situación de peligro en la carretera. Además, también reduce el estrés y la ansiedad en la conducción, ya que permite al conductor tener una mejor visibilidad de la carretera y más tiempo para tomar decisiones seguras.

En resumen, mantener una distancia de seguridad adecuada entre vehículos es una medida fundamental para la prevención de accidentes/siniestros en el tráfico vehicular, que sirve/es acertada para evitar y mejorar la seguridad en la carretera.

Conducción bajo los efectos del alcohol u otras sustancias psicoactivas

- Conducir bajo los efectos del alcohol o de cualquier droga o sustancia psicoactiva, aumenta el riesgo de que se produzca una colisión.
- En los casos de conducción bajo los efectos del alcohol, el riesgo de colisión es notorio incluso con niveles bajos de la sustancia en la sangre y aumenta considerablemente cuando la concentración en el conductor es de 0,04 g/dl o más.

- Cuando el conductor ha tomado drogas, el riesgo de colisión aumenta en diversos grados en función de la sustancia psicoactiva. Por ejemplo, el riesgo de accidente mortal de una persona que haya tomado anfetaminas es unas cinco veces superior al de un conductor que no las haya consumido.

Falta de uso de los elementos de seguridad

- El uso de cascos, cinturones de seguridad y sistemas de sujeción para niños, favorecen la seguridad en el tránsito vial.
- El uso correcto del casco puede dar lugar a reducciones del 42% en el riesgo de traumatismos mortales y del 69% en el riesgo de traumatismos craneales.
- Asimismo, ponerse el cinturón de seguridad reduce entre un 45% y un 50% el riesgo de muerte entre los conductores y los ocupantes de los asientos delanteros; en el caso de los ocupantes de los asientos traseros, este descenso es de un 25%.
- Además, los sistemas de sujeción para niños permiten reducir en un 60 % el riesgo de muerte.



Distracciones durante la conducción

Existen muchos tipos de distracciones que pueden afectar la conducción. La distracción provocada por el uso de teléfonos celulares es un motivo de preocupación cada vez mayor en el ámbito de la seguridad vial.

- Los conductores que usan el teléfono mientras conducen tienen cuatro veces más probabilidades de verse involucrados en una colisión que los que no lo hacen. Esta distracción hace que se reduzca la velocidad de reacción (sobre todo para frenar, pero también ante las señales de tránsito) y que el vehículo tenga tendencia a no mantenerse en el carril correcto y a no guardar las debidas distancias.
- Utilizar "el sistema de manos libres" no es mucho más seguro que sujetar el teléfono en la mano, y enviar mensajes de texto durante la conducción igualmente aumenta considerablemente el riesgo de colisión.



Falta de seguridad de la infraestructura vial

El trazado vial puede afectar considerablemente a la seguridad. Teóricamente, todas las vías deberían concebirse teniendo en cuenta la seguridad de todos los usuarios. Esto supondría velar por que haya servicios adecuados para peatones, ciclistas y motociclistas. Las aceras, los carriles para bicicletas, los cruces seguros y otras medidas de ordenamiento del tránsito son fundamentales para reducir el riesgo de lesiones entre los usuarios.

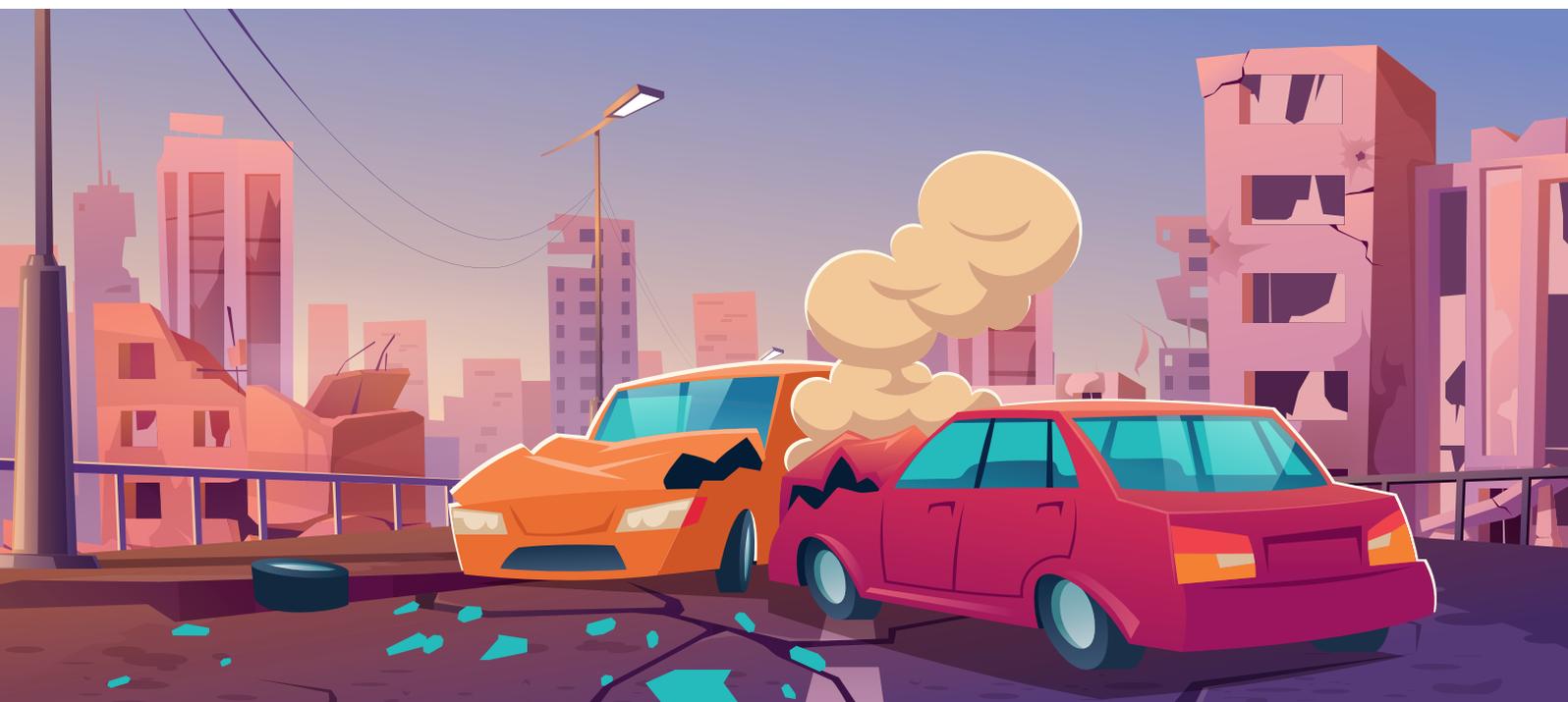
Falta de seguridad de los vehículos

La seguridad de los vehículos es esencial para evitar colisiones y reducir la probabilidad de que se produzcan traumatismos graves. Si las prescripciones de las Naciones Unidas en materia de seguridad, se aplicaran a los criterios nacionales de fabricación y producción, se salvarían muchas vidas. Por ejemplo, tales prescripciones exigen que los fabricantes de vehículos cumplan normas relativas a los impactos frontales y laterales, incluyan el control electrónico de la estabilidad (para prevenir el sobreviraje) y equipen todos los automóviles con airbags y cinturones de

seguridad. Sin esas normas básicas, el riesgo de que se produzcan colisiones y traumatismos aumenta considerablemente, tanto para los ocupantes del vehículo como para quienes están fuera de él.

Atención insuficiente tras las colisiones

Las demoras para detectar la necesidad de ofrecer asistencia y para su prestación a las víctimas de las colisiones de tránsito aumentan la gravedad de las lesiones. La atención a estos traumatismos en innumerables ocasiones tiene plazos críticos: unos pocos minutos de demora pueden impedir salvar una vida. Para mejorar la atención posterior a las colisiones, es necesario asegurarse de que se tenga acceso y se brinde a tiempo la atención prehospitalaria, mejorando la calidad de esta atención y de la hospitalaria mediante programas de formación especializada.



Cumplimiento insuficiente de las normas de tránsito

Es imprescindible la aplicación de las normas de tránsito que regulan la conducción bajo los efectos del alcohol, el uso del cinturón de seguridad, los límites de velocidad, el empleo de cascos y los sistemas de sujeción para niños, para lograr la reducción presupuesta de defunciones y traumatismos relacionados con el tránsito debido a comportamientos específicos. Por consiguiente, si no se cumplen las normas de tránsito, o se percibe su incumplimiento, es probable que no se respeten, y su influencia en los comportamientos no se evidenciará.

Para que estas normas se apliquen, es preciso establecer, actualizar regularmente y aplicar normas de prevención de los factores de riesgo mencionados en los niveles nacional, municipal y local. Ello incluye también la definición de sanciones apropiadas.



SISTEMAS DE SEGURIDAD EN LOS VEHÍCULOS

Para comprender⁷ la noción de seguridad del vehículo, es preciso realizar la siguiente clasificación: seguridad activa, seguridad pasiva y seguridad preventiva. A su vez, se desarrollarán los distintos dispositivos y/o elementos que se encuentran comprendidos en cada una de estas categorías.

Seguridad activa

La **seguridad activa** aspira a evitar al máximo los siniestros, y comprende todas las soluciones que garanticen una frenada estable y potente, buenas recuperaciones y un comportamiento previsible que permita superar las posibles situaciones críticas.

Dispositivos que comprende

- A. Sistema de suspensión;
- B. sistema de frenos;
- C. sistema de dirección;
- D. neumáticos;
- E. luces.

Seguridad pasiva

Los elementos que componen este tipo de seguridad reducen al mínimo los daños que se pueden producir cuando el siniestro es inevitable.

Dispositivos que comprende

- A. Airbag;
- B. cinturones de seguridad y apoya cabezas;
- C. columna de dirección articulada colapsable;
- D. volante con absorción de energía;
- E. pedalera colapsable;
- F. interior del habitáculo;
- G. asientos;
- H. depósito de combustible;
- I. cristales y limpiaparabrisas;

- J. cableado y elementos eléctricos;
- K. chasis y carrocería;
- L. silla porta bebé.

Seguridad preventiva

La seguridad preventiva depende del conjunto de soluciones técnicas y del contenido de elementos que hacen distendida la vida a bordo del automóvil.

Dispositivos que comprende

- A. La visibilidad;
- B. confort y ergonomía;
- C. climatización.

COORDINACIÓN DEL DECENIO DE ACCIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL 2021-2030

La OMS es el organismo coordinador de la seguridad vial en el sistema de las Naciones Unidas, en colaboración con las comisiones regionales de las Naciones Unidas. La OMS preside el "Grupo de Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial" y desempeña las funciones de secretaría del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, proclamado en virtud de una resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas en 2020 y puesto en marcha en octubre de 2021, con el ambicioso objetivo de prevenir al menos el 50% de las defunciones y los traumatismos por colisiones, causadas por el tránsito de aquí a 2030. En el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial se destaca la importancia de adoptar un enfoque holístico de la seguridad vial y se insta a mejorar constantemente el diseño de las ciudades, las carreteras y los vehículos, perfeccionar las leyes y su aplicación, así como a prestar atención vital de emergencia de manera oportuna para

los heridos. Dicho plan también promueve políticas de transporte y diseño de carreteras que permitan caminar, andar en bicicleta y desplazarse en transporte público de manera segura, priorizando estos modos como saludables y respetuosos con el medio ambiente.



Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030
ONU

SEÑALES VIALES

Al momento de sacar la licencia de conducir por primera vez, ciertas preguntas del examen teórico obligatorio pueden incluir la identificación de las señales de tránsito más comunes. Sin embargo, al iniciarse como conductor pueden presentarse señales desconocidas que hagan necesaria la búsqueda de información para su reconocimiento.

Para empezar, hay que considerar que existen varios tipos de señales y no todas están destinadas a lo mismo. Dentro de las variables, se encuentran: *las reglamentarias de prohibición, restricción, prioridad y fin de prescripción*; las *preventivas*, que pueden hacer referencia a *características de la vía, posibilidad de riesgo eventual, máximo peligro* o la *presencia de dispositivos de control de tránsito*; y las informativas.

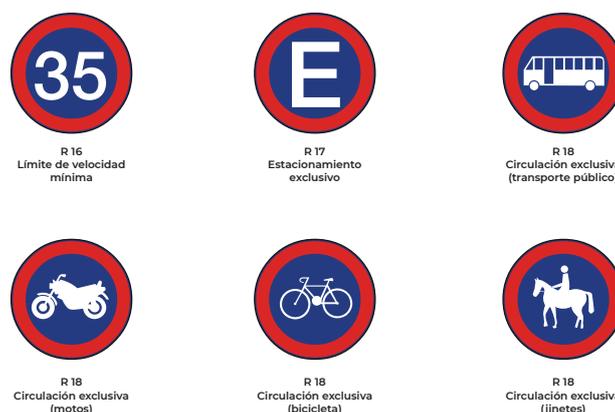
Si bien es fácil identificarlas entre sí, ya que responden a órdenes estéticos distintos, su significado -en algunos casos- puede no estar del todo claro. En ese sentido, se detalla a continuación una lista de *todas las señales* para poder identificarlas con velocidad en el momento de manejar.

Señales de tránsito reglamentarias⁸

De prohibición: hacen referencia a aspectos que no están permitidos. Suelen tener una silueta en negro rodeada de un círculo rojo tachado. Las más comunes y conocidas son las de prohibido estacionar, contramano, no circular, girar ni adelantar.



De restricción: a diferencia de las anteriores, *no prohíben directamente, sino que limitan* ciertas cosas. Por ejemplo, la más común de esta calificación es la de *velocidad máxima, mínima o de peso*. Son fáciles de identificar: tienen una indicación rodeada de un *círculo rojo* y, en algunos casos, se utiliza *fondo azul* para diferenciarla de las prohibiciones.



⁸ Ley Nacional de Tránsito, Decreto Reglamentario N° 779/95. "Anexo L. Sistema de Señalización Vial Uniforme"

Señales de tránsito preventivas⁸

Advierten características de la vía. No indican una prohibición ni una reglamentación, sino que sirven para **advertir a los conductores** sobre algo que pueda ocurrir en el trayecto. Por ejemplo, en el caso de las **advertencias sobre característica de la vía**, se identifican por ser de color amarillo con una silueta negra y pueden señalar la existencia de una **pendiente ascendente o descendente, una curva, túnel, derrumbes o lomadas**, entre otras.

Posibilidad de riesgo eventual: sirven de la misma manera que las anteriores, pero indican **riesgos que pueden ocurrir o no**. Es decir, señalan, por citar un ejemplo, zonas donde es común que transiten **animales sueltos**, pero no necesariamente significa que suceda constantemente.

Advertencia de máximo peligro y anticipo de controles de tránsito: por un lado, **están las señales rojas para indicar máximo peligro**. Allí pueden aparecer **paneles de prevención** para señalar la aproximación o la existencia de una curva (suelen estar al costado del camino). En cuanto a la segunda categoría, se utilizan para señalar la **proximidad** de una señal restrictiva de cualquiera de las categorías antes mencionadas.

Hay que prestar atención ante la presencia de cualquier señal de tránsito.



Señales de tránsito informativas⁸

Características de la vía: en estos casos, no implican **ninguna limitación ni prohibición**. Son utilizadas para explicar, por ejemplo, el **inicio o fin de una autopista**, advertir que la calle siguiente **puede ser sin salida, que está permitido estacionar o la forma en la que hay que dejar el auto** en determinada calle. También pueden reflejar la existencia de parquímetros y **giros permitidos**.

No prohíben ni restringen; estas señales sirven para informar a los conductores.

Información turística y de servicios: al igual que las anteriores, son meramente referenciales. En este caso, sirven para informar sobre la existencia de alguna estación de servicio, plaza, museo, puesto sanitario o estacionamiento, entre muchos otros.

⁸ Ley Nacional de Tránsito, Decreto Reglamentario N° 779/95. "Anexo L. Sistema de Señalización Vial Uniforme"



Nomenclatura vial y urbana⁸

Por último, están las referencias necesarias para entender el camino por el que se está transitando. Sirven para diferenciar lo que es una ruta panamericana, nacional y provincial, así como advertir las direcciones en las que se encuentran los distintos puntos a los que se viaja. En lo que refiere a la nomenclatura urbana, se destaca en la foto la que corresponde a la Ciudad de Buenos Aires, por lo que puede diferir en otras zonas del país.



Señales de tránsito transitorias⁸



Marcas viales: las menos prioritarias de todas las señales, pero vitales para que circulemos con seguridad

Las marcas viales están hechas para regular la circulación, advertir y guiar a los usuarios de la vía. Aunque son las señales menos prioritarias, siguen siendo importantes para que los conductores circulen con cierto orden. Pueden ser de diferentes colores y tienen distintos formatos.

¿En qué consiste la señalización de las vías y cuál es su misión?

La finalidad de las marcas viales es regular la circulación y guiar a los usuarios de la vía.

Pueden aparecer en forma de líneas,

⁸ Ley Nacional de Tránsito, Decreto Reglamentario N° 779/95. "Anexo L. Sistema de Señalización Vial Uniforme"

símbolos, figuras, palabras o números señalados sobre el pavimento y son de color amarillo, azul o blanco. Si son blancas, podemos encontrarnos con marcas longitudinales, transversales, señales horizontales de circulación u otro tipo. Cuando son amarillas o azules, las señales son diferentes. Toda la normativa sobre las marcas viales las encontramos en el Reglamento General de Circulación.

A continuación, se presenta un breve resumen de las mismas:

Marcas blancas longitudinales

En la carretera pueden encontrarse tanto líneas continuas como discontinuas.

- *Línea continua*: significa que ningún conductor debe atravesarla, ni circular sobre ella, ni ir por su izquierda cuando esté separando los dos sentidos de la circulación. Dos líneas continuas tienen el mismo significado.

- *Línea discontinua*: su función es delimitar carriles. Ningún conductor debe circular sobre ellas, salvo cuando resulte necesario y la seguridad lo permita en calzadas con carriles de menos de 3 metros. También puede anunciar la proximidad de una línea continua, un tramo de vía con riesgo especial (en estos casos la separación entre los trazos es más corta) o la existencia de un carril especial (la marca es más ancha).

- *Líneas discontinuas dobles*: delimitan un carril por ambos lados (carril reversible) en el que la circulación puede estar dirigida en un sentido o en otro, mediante semáforos de carril.

- *Línea continua adosada a otra discontinua*: los conductores solo deben

tener en cuenta la línea situada en el lado por el que circulan. Cuando estas marcas separen sentidos distintos de circulación, esta disposición no impide que los conductores que hayan efectuado un adelantamiento vuelvan a ocupar su lugar en la calzada.

- *Marcas de guía en la intersección*: indican cómo debe realizarse una maniobra en una intersección.

- *Líneas de borde y estacionamiento*: delimitan el borde de la calzada. En algunos casos pueden ser discontinuas. También pueden delimitar las transversales de estacionamiento.

Marcas blancas transversales

Al igual que las longitudinales, con las líneas transversales también nos encontramos con diferentes casos:

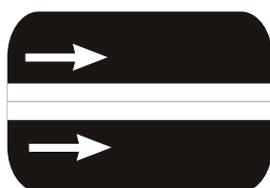
- *Marca transversal continua*: está colocada en el ancho de uno o varios carriles. Indica que ningún vehículo o animal (ni su carga) debe franquearla en cumplimiento de la obligación impuesta por una marca de stop, un paso para peatones indicado por una marca vial o vertical, una señal de paso a nivel, un semáforo o una señal de detención efectuada por un agente.

- *Marca transversal discontinua*: una línea discontinua dispuesta a lo ancho de uno o varios carriles es una línea de detención que indica que se debe reducir la velocidad. Ningún vehículo o animal debe franquearla cuando tengan que ceder el paso, salvo en circunstancias excepcionales.

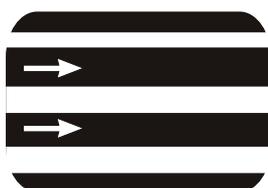
- *Marca de paso para peatones*: se forma con una serie de líneas de gran anchura, dispuestas en bandas paralelas al

al eje de la calzada, formando un conjunto transversal. Los conductores o animales deben dejar el paso a los peatones.

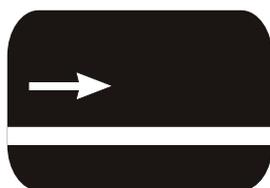
- *Marcas de paso para ciclistas:* una marca formada por dos líneas transversales discontinuas y paralelas sobre la calzada, señala un paso para ciclistas (en este caso los ciclistas tienen la prioridad).



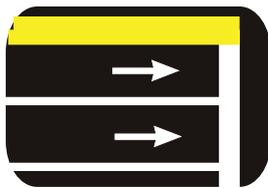
H2
Líneas de carril exclusivo
Doble línea continua



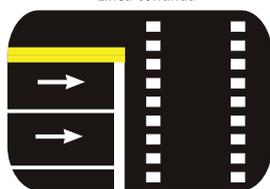
H2
Línea de carril preferencial
Línea de carril de mayor ancho



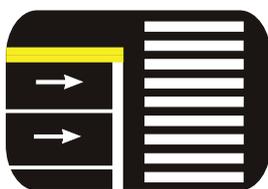
H3
Línea de borde de calzada
Línea continua



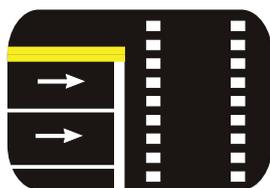
H4
Marcas transversales
Línea de detención



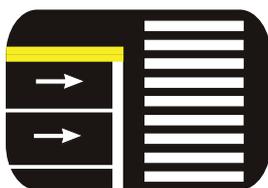
H5
Senda peatonal



H5
Senda peatonal (cebrado)



H6
Senda para ciclistas



H6
Senda para ciclistas (cebrado)

Señales horizontales de circulación⁸

Nos encontramos con siete tipos de señales horizontales de circulación:

1. *Ceda el paso:* un triángulo pintado sobre la calzada obliga al conductor a ceder el paso a otros vehículos en una

intersección.

2. *Stop:* si está indicado sobre la calzada, obliga al conductor a detener su vehículo ante la próxima línea de detención o, si esta no existiera, inmediatamente antes de la calzada a la que se aproxima.

3. *Señal de limitación de velocidad:* ningún vehículo debe sobrepasar la velocidad indicada por los números de la marca vial.

4. *Flecha de selección de carriles:* una flecha situada en un carril delimitado por líneas longitudinales indica que todo conductor debe seguir la dirección, o una de las direcciones, indicada por la flecha en el carril en el que se encuentra.

5. *Flecha de salida:* indica a los conductores el lugar donde pueden iniciar el cambio de carril para tomar una salida.

6. *Flecha de fin de carril:* señala que el carril termina en unos metros y que hay que cambiarse de carril.

7. *Flecha de retorno:* una flecha anuncia la proximidad de una línea continua que establece la prohibición de circular por la izquierda.

Además de las longitudinales, las transversales y las de circulación, hay otro tipo de marcas viales blancas que podemos citar brevemente: marca de bifurcación, paso a nivel, comienzo de carril reservado, vía ciclista, estacionamiento, borde de calzada, cebrado, etc.

⁸ Ley Nacional de Tránsito, Decreto Reglamentario N° 779/95. "Anexo L. Sistema de Señalización Vial Uniforme"

Marcas de otros colores⁸

- *Marca amarilla en zigzag*: prohíbe el estacionamiento en la zona marcada.

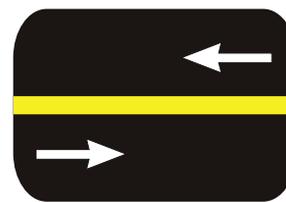
- *Marca amarilla longitudinal continua*: si está ubicada en un bordillo o junto al borde de la calzada, significa que la parada y estacionamiento están prohibidos, o existe algún tipo de restricción temporal.

- *Marca amarilla longitudinal discontinua*: indica que está permitida la parada, pero no el estacionamiento.

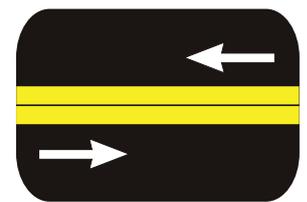
- *Marcas viales amarillas para un tramo de obras*: en los tramos de obras, tanto las señales verticales como las marcas viales sobre el pavimento serán de color amarillo y se mantendrán como aviso hasta que terminen.

- *Cuadrícula de marcas amarillas*: recuerda a los conductores la prohibición de bloquear una intersección o paso de peatones si previsiblemente se pueden quedar detenidos impidiendo la circulación transversal.

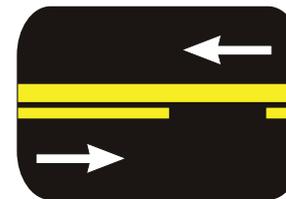
- *Marcas viales azules*: delimitan los lugares en los que el estacionamiento está permitido en ciertos períodos del día y durante una duración limitada.



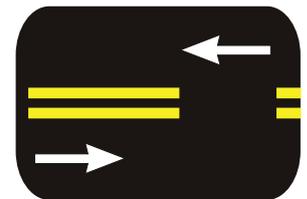
H1
Línea de separación de sentido de circulación
Línea individual continua



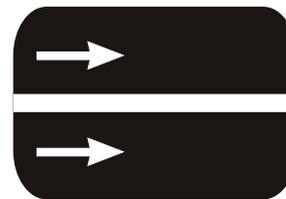
H1
Línea de separación de sentido de circulación
Líneas divisorias paralelas continuas



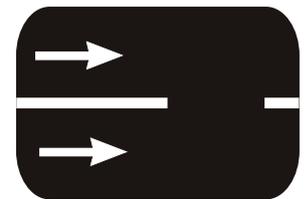
H1
Línea de separación de sentido de circulación
Línea divisoria continua paralela a otra discontinua



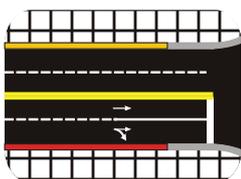
H1
Línea de separación de sentido de circulación
Líneas divisorias paralelas discontinuas para carriles reversibles



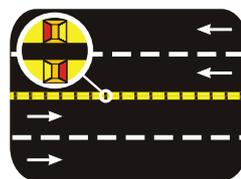
H2
Línea de carril
Línea continua divisoria de corrientes del mismo sentido



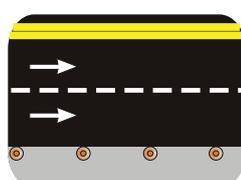
H2
Línea de carril
Línea discontinua divisoria de corrientes del mismo sentido



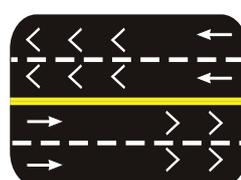
H15
Cordones pintados



H16
Tachas



H17
Delineadores (Conos)



H18
Para niebla

⁸ Ley Nacional de Tránsito, Decreto Reglamentario N° 779/95. "Anexo L. Sistema de Señalización Vial Uniforme"

CORRIENTES

Acciones territoriales

La provincia de Corrientes, al igual que todas las demás, según el Ministerio de Seguridad, tiene la responsabilidad de trabajar en la prevención de siniestros viales y la promoción de la seguridad vial en su territorio. Algunas de las acciones que se han llevado a cabo en la provincia en los últimos años son las siguientes:

1. Implementación de radares fijos y móviles: se han instalado radares fijos y móviles en diferentes puntos del territorio para controlar el exceso de velocidad y reducir los siniestros viales. Además, se llevaron a cabo campañas de concientización para informar a los conductores sobre la importancia de respetar los límites de velocidad.

2. Campañas de educación vial: se desarrollaron diferentes campañas de educación vial en instituciones educativas y otros espacios públicos para concientizar a la población sobre la importancia de conducir de manera segura y responsable. Estas acciones abarcaron charlas, talleres, materiales educativos y actividades lúdicas para niños y adultos.

3. Mejora de la señalización vial: se realizaron mejoras en la señalización vial de las rutas y calles para facilitar la circulación de vehículos y mejorar la seguridad vial de los usuarios. Se han instalado señales de tráfico, semáforos y otros dispositivos para informar a los conductores sobre las normas de circulación y los posibles peligros en la vía.

4. Control de alcoholemia y drogas: los controles de alcoholemia y drogas fueron intensificados en las carreteras y calles para prevenir los siniestros viales relacionados con el consumo de estas sustancias. Se

efectivizaron campañas de concientización sobre los peligros de conducir bajo los efectos del alcohol o las drogas, y se han implementado sanciones más severas para los conductores que incumplan estas normas.

5. Inversión en infraestructuras viales: la provincia ha invertido en mejorar la infraestructura vial para garantizar carreteras y calles seguras. Se concretaron obras de mantenimiento, mejora y construcción de nuevas vías, así como la implementación de medidas de seguridad, como barreras de contención y pasos de peatones.

ACTIVIDADES SUGERIDAS PARA EL NIVEL

Actividad 1⁹

Debate sobre la seguridad vial

Se solicitará a los estudiantes que investiguen sobre los siniestros viales en Corrientes, la cantidad de víctimas y los factores que intervienen en la producción de los mismos. Consigne la fuente consultada. También es importante que se establezca en qué período de tiempo se produjeron para investigar.

El trabajo se presentará de manera grupal y el docente será el moderador del debate, que constará de las siguientes partes:

1. La apertura: hechos reales que sucedieron en la ciudad respecto de siniestros donde los involucrados han sido adolescentes.

2. La idea central: cantidad de adolescentes que fallecen por esta causa o quedan con secuelas o lesiones permanentes. *¿Cuál es el factor determinante en la producción de cada siniestro vial?*

3. Las conclusiones: posibles soluciones ante las consecuencias dadas.

Al finalizar, el moderador (profesor) hará las devoluciones para cada caso, retomando las ideas centrales del debate y permitiendo la reflexión crítica y analítica de los estudiantes. Para concluir, se plantearán preguntas disparadores como:

-¿Cómo podemos prevenirlos?

-¿Qué medidas debería tomar el gobierno para mejorar la seguridad vial?

Es necesario que el docente fomente en los estudiantes la presentación de argumentos sólidos, así como la escucha y el respeto por las opiniones de los demás.

Actividad 2¹⁰

Análisis de casos de siniestros viales

Se presentará a los estudiantes diferentes casos de siniestros viales y se pedirá que los analicen en detalle. Algunas preguntas que pueden guiar el análisis son:

-¿Qué factores contribuyeron al siniestro?

-¿Podría haberse evitado?

-¿Qué medidas podrían haberse tomado para prevenirlo?

Se solicitará a los alumnos que busquen información adicional y que compartan en grupo sus hallazgos.

⁹ Articulación con Lengua y Literatura / Formación Ética y Ciudadana

¹⁰ Articulación con Lengua y Literatura

Actividad 3¹¹*Creación de campañas de concientización*

La propuesta consiste en realizar un trabajo grupal en el que los estudiantes crearán campañas de concientización sobre la seguridad vial y los siniestros viales. Cada grupo podrá elegir un tema específico, como la velocidad, el uso del cinturón de seguridad o el consumo de alcohol.

Deberán diseñar carteles, folletos u otros materiales para difundir su mensaje. Es importante animarlos a ser creativos y a utilizar imágenes y mensajes impactantes que llamen la atención del público.

Actividad 4¹²*Simulación de un juicio por siniestro vial*

La actividad se basa en organizar una simulación de un juicio por un siniestro vial, en la que los estudiantes representen a los diferentes implicados, incluyendo conductores, peatones, testigos y jueces. Se les solicitará que investiguen y preparen argumentos sólidos para sus respectivos roles, presentando sus casos ante el grupo. Esta propuesta también tiene el objetivo de fomentar la empatía y el respeto hacia los demás, así como discutir la importancia de la responsabilidad en la seguridad vial.

¹¹ Articulación con Lengua y Literatura

¹² Articulación con Formación Ética y Ciudadana

Actividad 5¹³*Juego de roles sobre la toma de decisiones en la carretera*

La propuesta consiste en organizar un juego de roles en el que los estudiantes tomen decisiones relacionadas con la seguridad vial en diferentes situaciones, como cruzar un semáforo en rojo, adelantarse a otro vehículo o conducir bajo la lluvia. Se les pedirá que expliquen las razones detrás de sus decisiones y que compartan sus elecciones con el grupo.

Esta actividad puede ayudar a los alumnos a comprender las consecuencias de sus acciones en la carretera y fomentar la toma de decisiones más conscientes y responsables.

Actividad 6¹⁴*Falsas creencias o “mitos”*

Transitamos de acuerdo con lo que aprendimos en nuestra familia, de lo que hacen nuestros amigos o lo que creemos que está bien, sin cuestionarlo. Estas conductas -que conforman hábitos- generalmente distan de las leyes dictadas por el Estado.

Es decir, existe una “ley de la calle” que predomina sobre la normativa vial. A su vez, son conductas que sostenemos y reproducimos en base a ideas y creencias falsas, las cuales justifican los comportamientos inseguros, individualistas o poco responsables.

Esta propuesta invita a trabajar en grupo, recuperando las experiencias, frases e ideas de los estudiantes sobre el tránsito y las conductas inseguras, para cuestionar y contrastar con información que clarifique y desmonte las falsas creencias que están naturalizadas. Una lista de “mitos versus realidad” puede ser útil para darlos a conocer y buscar fundamentos.

A modo de ejemplo, se presentan frases que algunos piensan o dicen para justificar las conductas viales inseguras:

“No uso casco porque hace calor y me despeino”.

“Si no viene nadie puedo acelerar”.

“Te llevo a tu casa, solo tome dos vasos de cerveza, no pasa nada”.

Los fundamentos que explican comportamientos seguros

En moto y bicicleta, el casco es el

¹³ Articulación con Educación Física

¹⁴ Articulación con Tecnología

principal elemento de protección. Reduce hasta un 70 % la probabilidad de sufrir lesiones severas. (Esto debería estar plasmado en las reflexiones y los debates que realicen los estudiantes)

Consigna:

1) Luego del análisis de las frases y falsas creencias, diseñen memes para transmitir mensajes de seguridad vial. Los memes son mensajes que utilizan imágenes y textos para representar, de manera sintética, ideas, conceptos u opiniones sobre situaciones de la vida cotidiana a través del humor y/o la ironía.

2) Creen los memes que diseñaron a través de los sitios propuestos.

Aclaración: Los memes representan un contenido que circula a través de redes sociales. La creación de memes puede ser una estrategia útil para que los estudiantes analicen una temática de forma creativa, utilicen sus habilidades tecnológicas para buscar, seleccionar y editar información, y expresen de modo original sus ideas.

Sitios para crear memes:

 <http://memegenerator.net/create>

 <http://www.quickmeme.com/>

 <https://www.creamemes.es/>

Actividad 7¹⁵

La siguiente actividad busca fomentar la reflexión sobre la seguridad vial y las acciones que pueden reducir estos trágicos eventos, concientizando a los estudiantes sobre la importancia de adoptar comportamientos responsables al volante.

Noticias recientes

Según la Asociación Civil, “*Luchemos por la Vida*”, durante 2022 fallecieron más de 6.100 personas en Argentina por hechos de tránsito. La Agencia Nacional de Seguridad Vial realizó un informe que indica un total de 56 víctimas fatales en accidentes de tránsito durante el primer cuatrimestre del año, donde la mitad de los casos involucra motociclistas.

Estos datos sitúan a Corrientes entre las provincias con mayores tasas de siniestros viales; la mitad de los usuarios son motociclistas. De acuerdo con las estadísticas, en el primer cuatrimestre en el país se registraron 1.200 siniestros viales con una o más víctimas fatales y, en total, se registraron 1.339 víctimas fatales. En promedio, fallecieron 11 personas a diario, cifra que se encuentra por debajo de la cifra histórica previa a la pandemia, que era de 15 víctimas por día.

El número de varones fallecidos casi triplica al de mujeres, y un 38% de las víctimas fatales (4 de cada 10) tenían entre 15 y 34 años. La provincia de Corrientes registró 54 siniestros fatales y 56 víctimas fatales, ubicándose entre los distritos con altos niveles de siniestralidad fatal y con moderada tasa de víctimas fatales, ocupando el séptimo lugar. En la región NEA, Misiones tuvo 71 víctimas fatales, Chaco 41 y Formosa 24.

Últimos siniestros graves en la Provincia de Corrientes

Ejemplo:

“Un hombre de 42 años murió horas después de un choque frontal ocurrido alrededor de las 17:45 del viernes, en el kilómetro 1008/9 de la Ruta Nacional N° 12, jurisdicción de la comisaría de El Sombrero. Fuentes policiales precisaron que el luctuoso hecho se produjo a la altura del INTA y, como consecuencia, murió en el Hospital Escuela de Corrientes, cerca de las 19:40, lo identificaron como Benjamín Fuentes (42), domiciliado en Misión Nueva Pompeya, Provincia del Chaco.

Esta persona viajaba como conductor de un Renault 18, junto con Emma Rojas (36), quien resultó con graves lesiones y permanece hospitalizada”.

“Hay determinados horarios en que el Hospital Escuela está prácticamente ocupado en todo su sistema de emergencia”, alertó, en ese momento, el director del centro médico, Salvador González Nadal.

A partir de las presentes lecturas responda:

- 1) ¿Quiénes son los protagonistas del siniestro vial?
- 2) ¿Cómo y por qué creen que sucedió el siniestro?
- 3) ¿Qué vehículos intervinieron?
- 4) Desde un análisis más profundo, ¿se puede determinar la irresponsabilidad de alguno de los conductores? Explica por qué.
- 5) ¿El siniestro vial se pudo prevenir? ¿Cómo?

BIBLIOGRAFÍA

Argentina: Agencia Nacional de Seguridad Vial (s.f.). *Guías de Educación para el Cuidado y la Convivencia Vial - para docentes*. <https://www.argentina.gob.ar/seguridadvial/educacionvial/plan-federal-de-educacion-vial-cuadernillos-para-descargar/guias-de>

Argentina: Agencia Nacional de Seguridad Vial (s.f.). *La educación vial es uno de los pilares fundamentales para contribuir con una movilidad más segura, accesible y sustentable*. <https://www.argentina.gob.ar/centro-de-formacion>

Argentina: Agencia Nacional de Seguridad Vial (s.f.). <https://www.argentina.gob.ar/seguridadvial>

Argentina: Ministerio de Capital Humano (s.f.). Portal educativo educ.ar. <https://www.educ.ar/buscador?q=educacion+vial>

Argentina: Ministerio de Transporte (s.f.). *Anexo L. Sistema de señalamiento uniforme. Artículo 22, Decreto Reglamentario 779/95*. https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2022/02/ansv_licencias_manual_senaletica_2.pdf

Fleitas C. A., García, M., Giménez, L. C., Gómez Kennedy, V. I., Ortigoza, Y. S. & Vidales, A. R. (2023). *Introducción a los principios fundamentales de la Seguridad Vial*. Instituto Superior de Servicio Social "Remedios de Escalada de San Martín".

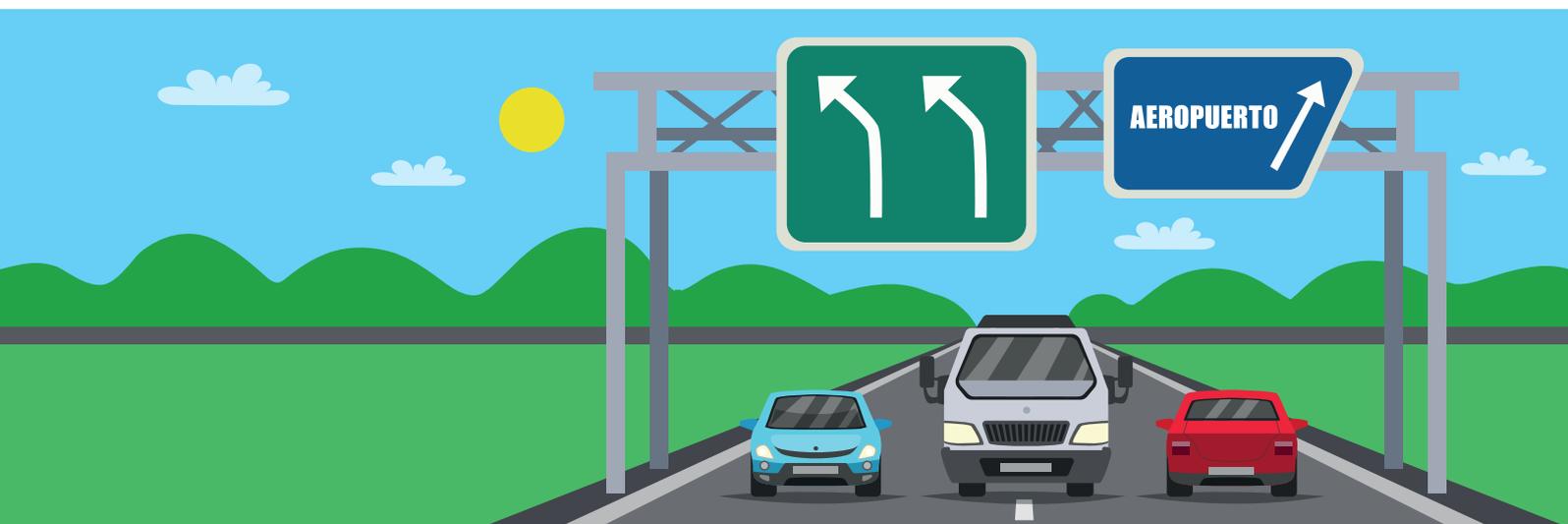
Organización Mundial de la Salud. (13 de diciembre de 2023). *Traumatismos causados por el tránsito*. <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>

Pescetti, L. (2022). *La educación vial desde el punto de vista de los niños. La fuente del cuidado*. https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2022/05/ansv_cancionero_pescetti_plan_federal_seguridad_vial.pdf

RACE (s.f.). *Marcas viales: las menos prioritarias de todas las señales, pero vitales para que circulemos con seguridad*. <https://www.race.es/senales-trafico-marcas-viales>

Robledo Calderón, R. (6 de noviembre de 2020). *Breve historia de la seguridad vial*. <https://es.linkedin.com/pulse/breve-historia-de-la-seguridad-vial-ricardo-robledo>

SIDEAT (s.f.). *Señales viales en la Argentina. Señalización horizontal*. http://www.sideat.com.ar/sideatweb/sen_horizon.php



ANEXO
SISTEMA DE
SEÑALIZACIÓN VIAL UNIFORME

“Anexo L”

Ley Nacional de Tránsito N° 24.449 (Art. 22°)

Decreto Reglamentario N° 779/95



Señales de tránsito reglamentarias



No Avanzar
R 1



Contramano
R 2



Prohibición de Circular
(Autos)
R 3



Prohibición de Circular
(Motos)
R 3



Prohibición de Circular
(Bicicletas)
R 3



Prohibición de Circular
(Camión)
R 3



Prohibición de Circular
(Acoplado)
R 3



Prohibición de Circular
(Peatón)
R 3



Prohibición de Circular
(Tracción animal)
R 3



Prohibición de Circular
(Animal)
R 3



Prohibición de Circular
(Carro de mano)
R 3



Prohibición de Circular
(Tractor)
R 3



No Girar a la
Izquierda
R 4



No Girar a la
Derecha
R 4



No Girar en U
(no retomar)
R 5



Prohibido
Adelantar
R 6



No Ruidos
Molestos
R 7



No Estacionar
R 8



No Estacionar
ni Detenerse
R 9



Prohibición de
Cambiar de Carril
R 10



Limitación
de Peso
R 11



Limitación de
Peso por Eje
R 11



Limitación
de Altura
R 12



Limitación
de Ancho
R 13



Limitación
de Largo
R 14



Límite de
Velocidad Máxima
R 15



Límite de
Velocidad Mínima
R 16



Estacionamiento
Exclusivo
R 17



Circulación Exclusiva
(Transporte Público)
R 18



Circulación Exclusiva
(Motos)
R 18



Circulación Exclusiva
(Bicicleta)
R 18



Circulación Exclusiva
(Jinetes)
R 18



Circulación Exclusiva
(Peatones)
R 18



Uso de Cadenas
para Nieve
R 19



Giro Obligatorio
(Derecha)
R 20



Giro Obligatorio
(Izquierda)
R 20



Sentido de Circulación
(Derecha)
R 21



Sentido de Circulación
(Izquierda)
R 21



Sentido de Circulación
(Comienzo Sentido Único)
R 21



Sentido de Circulación
(Alternativa)
R 21



Paso Obligado
(Derecha)
R 22



Paso Obligado
(Izquierda)
R 22



Tránsito Pesado
a la Derecha
R 23



Peatones por
la Izquierda
R 24



Puesto de Control
R 25



Comienzo de
Doble Mano
R 26



Transitar con
Luces Bajas Encendidas
Ley N°25456



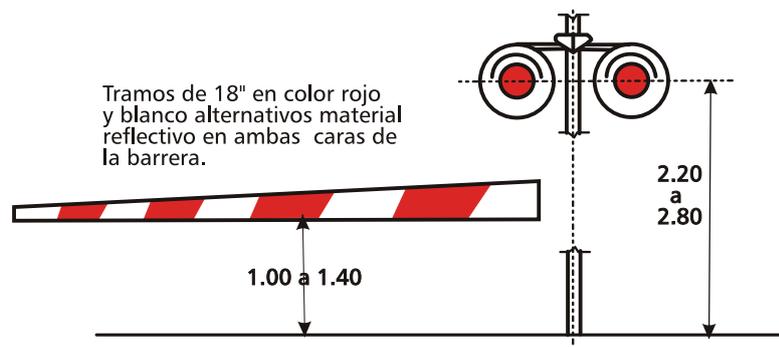
Pare
R 27



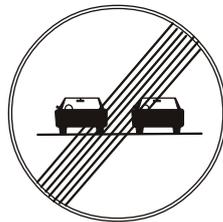
Ceda el Paso
R 28



Preferencia
de Avance
R 29



Barreras Ferroviales
R 30



Fin de la Prescripción
R31



Fin de la Prescripción
R 32

Señales de tránsito preventivas



Escolares
P 25



Niños
P 25



Ciclistas
P 26



Jinetes
P 26



Animales Suetos
(Vaca)
P 27



Animales Suetos
(Ciervo)
P 27



Corredor Aéreo
P 28



Presencia de
Vehículo Extraño
(Tranvía)
P 29



Presencia de
Vehículo Extraño
(Tractor)
P 29



Presencia de
Vehículo Extraño
(Ambulancia)
P 29



Vientos Fuertes
Laterales
P 30



Puente
Móvil
P 17



Altura
Limitada
P 18



Ancho
Limitado
P 19



Calzada Dividida
P 20



Rotonda
P 21



Incorporación de
Tránsito Lateral
P 22



Inicio de Doble
Circulación
P 23



Encrucijada
(Cruce)
P 24



Encrucijada
(Empalme)
P 24



Encrucijada
(Bifurcación)
P 24



Encrucijada
(Bifurcación Alternativa)
P 24



Curva
(Común)
P7



Curva
(Contracurva)
P7



Curva
(en "S")
P7



Camino
Sinuoso
P8



Pendiente
(Descendente)
P9



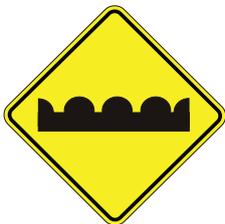
Pendiente
(Ascendente)
P9



Estrechamiento
(En las dos manos)
P 10



Estrechamiento
(En una sola mano)
P 10



Perfil Irregular
(Irregular)
P 11



Perfil
(Irregular Badén)
P 11



Perfil Irregular
(Lomada)
P 11



Calzada
Resbaladiza
P 12



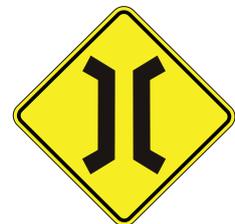
Proyección
de Piedras
P 13



Derrumbes
P 14



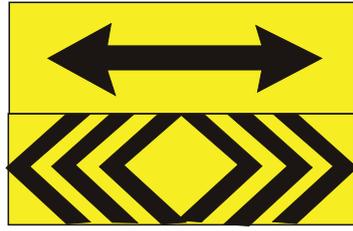
Túnel
P 15



Puente
Angosto
P 16



Flecha Direccional
P 31



Proximidad de
Semáforo
P 32



Proximidad de
Señal Restrictiva
(Pare)
P 33



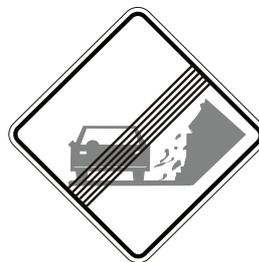
Proximidad de
Señal Restrictiva
(Paso)
P 33



Proximidad de
Señal Restrictiva
(Otras)
P 33



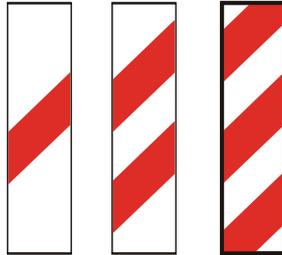
Fin de Prevención
P 34



Fin de Prevención
P 34



Cruce Ferroviario
P 1



Paneles de Prevención
(aprox.)
P 2



Paneles de Prevención
(obstáculo rígido)
P 2



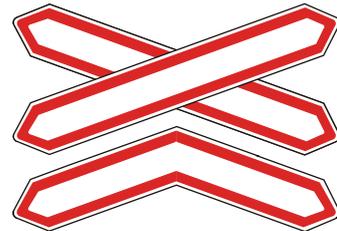
Paneles de Prevención
(curva)
P 2



Paneles de Prevención
(Curva)
P 2



Cruz de San Andrés
P 3



Cruz de San Andrés
P 3



Curva Cerrada
P 4



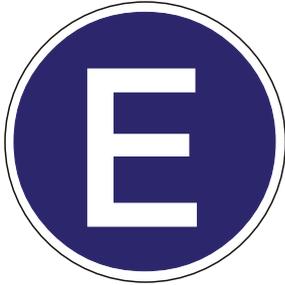
Cruce de Peatones
P 5



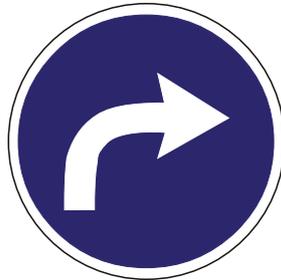
Atención
P 6

Señales de tránsito informativas

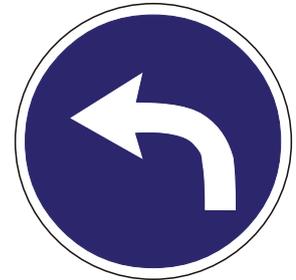




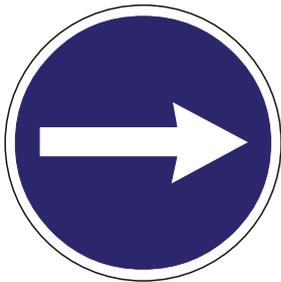
Estacionamiento
Permitido
I 20



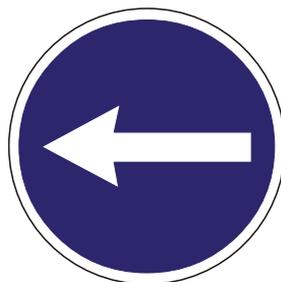
Permitido Girar
(Derecha)
I 21



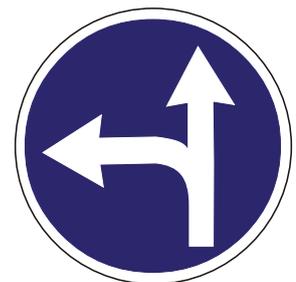
Permitido Girar
(Izquierda)
I 21



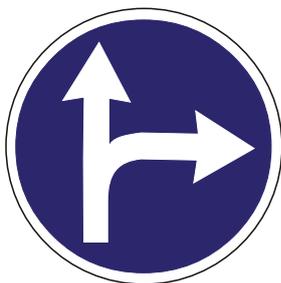
Direcciones Permitidas
(Derecha)
I 22



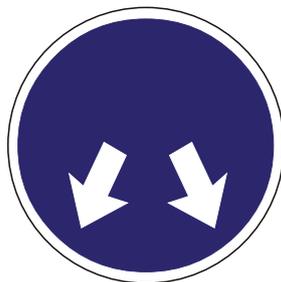
Direcciones Permitidas
(Izquierda)
I 22



Direcciones Permitidas
(Igual Sentido o Izquierda)
I 22



Direcciones Permitidas
(Igual Sentido o Derecha)
I 22



Direcciones Permitidas
(Ambas Direcciones)
I 22



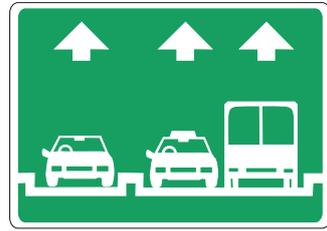
Direcciones Permitidas
(Bifurcación)
I 22



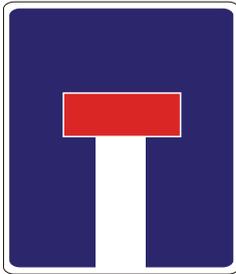
Comienzo
de Autopista
I 12



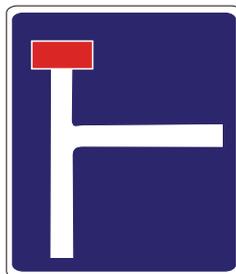
Fin de Autopista
I 13



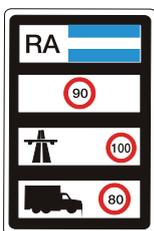
Indicadora de Utilización
de Carriles
I 14



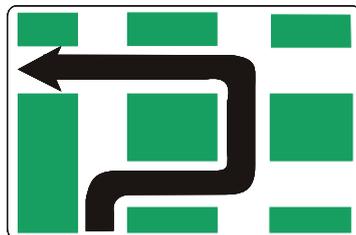
Camino o Calle
Sin Salida
I 15



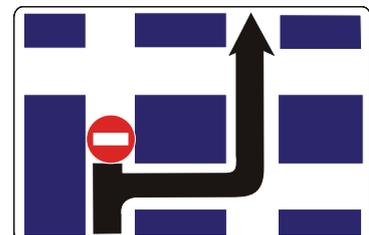
Camino o Paso
Transitable
I 16



Velocidades
áximas Permitidas
I 17



Esquema de Recorrido
I 18



Desvío por cambio de
Sentido de Circulación
I 19



Ruta Panamericana
I 1



Ruta Nacional
I 2



Ruta Provincial
I 3



Nomenclatura Urbana
I 4



Nomenclatura Urbana
I 4



Identificación de
Región y Localidades.
I 5



Orientación
(En Caminos Primarios
y Secundarios)
I 6



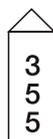
Orientación
(En Caminos Secundarios)
I 7



Comienzo o Fin de
Zona Urbana
I 8



Identificación de Jurisdicción
o Acceso Geográfico
I 9

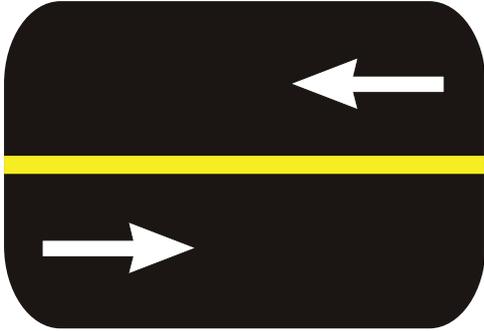


Mojón Kilométrico
I 10

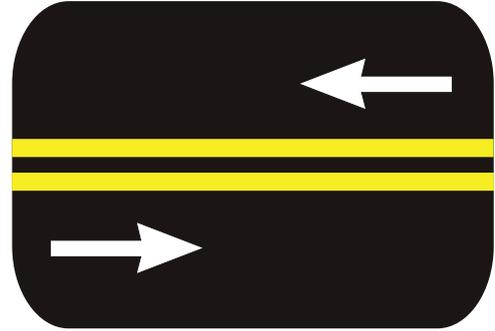


Nomenclatura
de Autopista
I 11

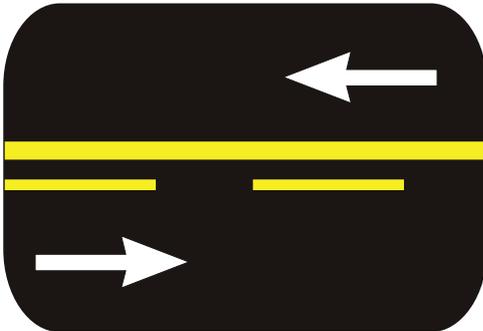
Demarcaciones horizontales



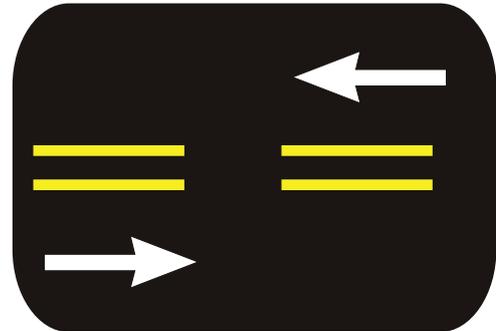
H1
Línea de separación de sentido
de circulación
Línea individual continua



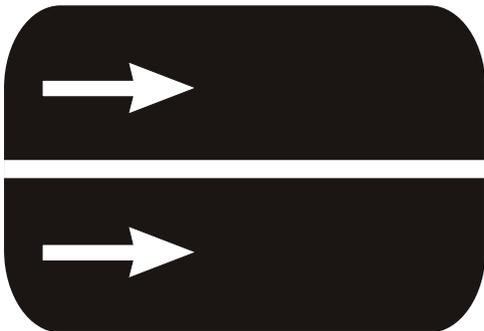
H1
Línea de separación de sentido
de circulación
Líneas divisorias paralelas continuas



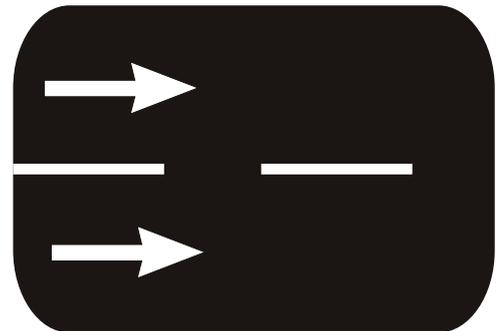
H1
Línea de separación de sentido
de circulación
Línea divisoria continua paralela
a otra discontinua



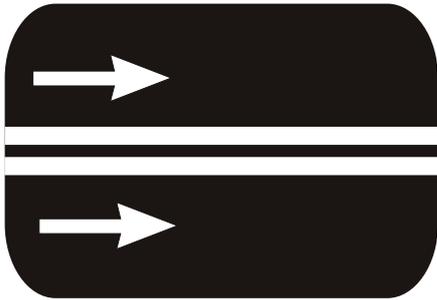
H1
Línea de separación de sentido
de circulación
Líneas divisorias paralelas discontinuas
para carriles reversibles



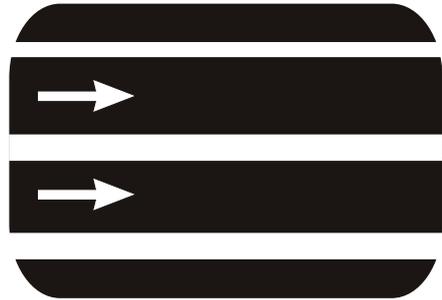
H2
Línea de carril
Línea continua divisoria de
corrientes del mismo sentido



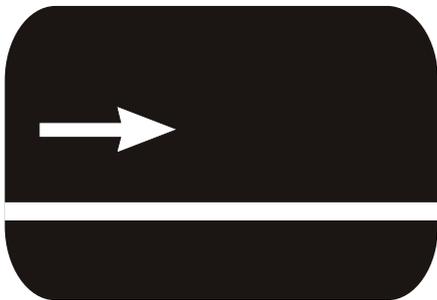
H2
Línea de carril
Línea discontinua divisoria de
corrientes del mismo sentido



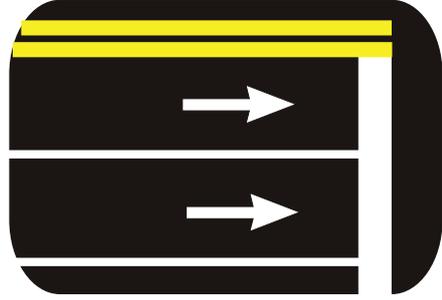
H2
Líneas de carril exclusivo
Doble línea continua



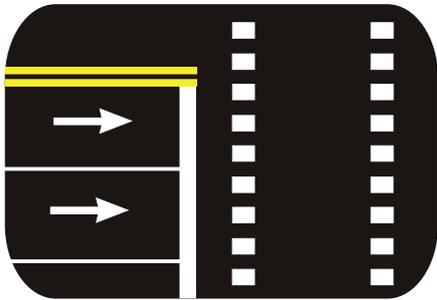
H2
Línea de carril preferencial
Línea de carril de mayor ancho



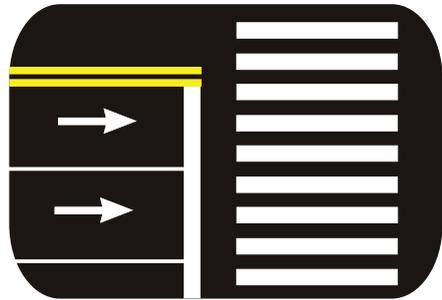
H3
Línea de borde de calzada
Línea continua



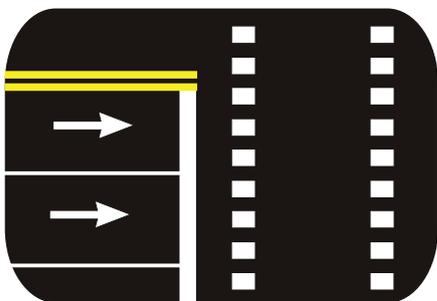
H4
Marcas transversales
Línea de detención



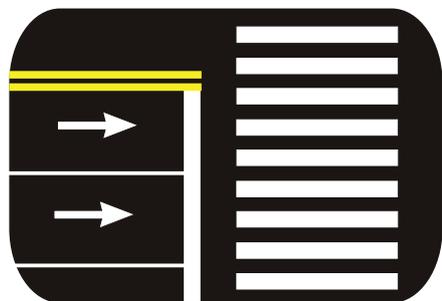
H5
Senda peatonal



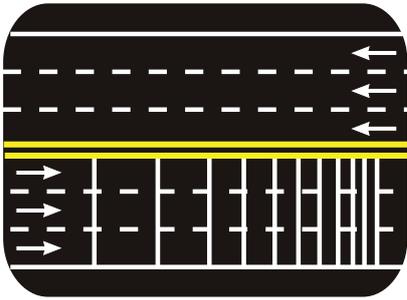
H5
Senda peatonal (cebrado)



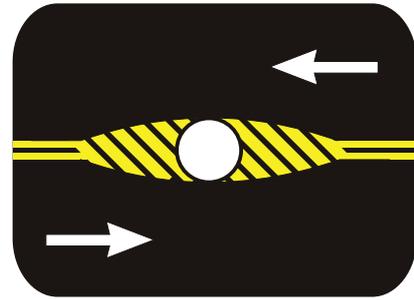
H6
Senda para ciclistas



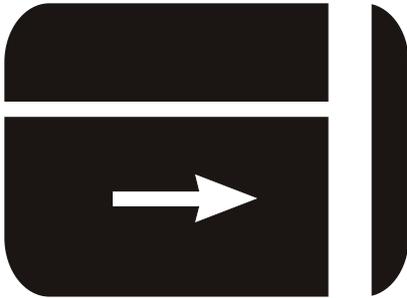
H6
Senda para ciclistas (cebrado)



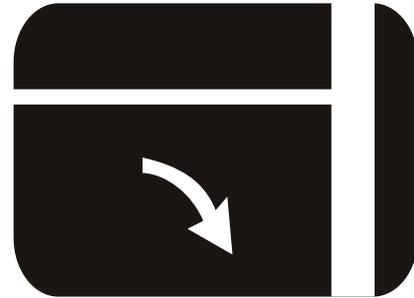
H7
Líneas auxiliares para reducción
de velocidad



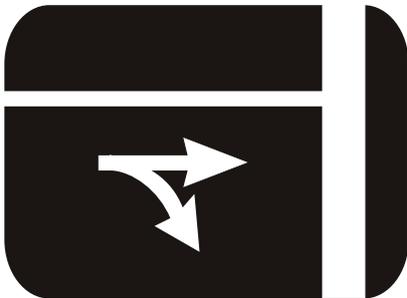
H8
Marcas especiales
Marcas canalizadoras de tránsito
(e isletas)



H9
Flecha simple



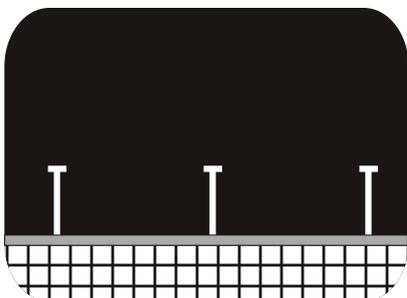
H9
Flecha curvada



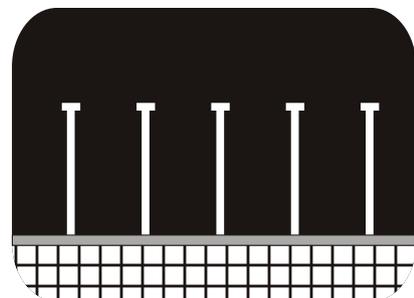
H9
Flecha combinada



H10
Pare



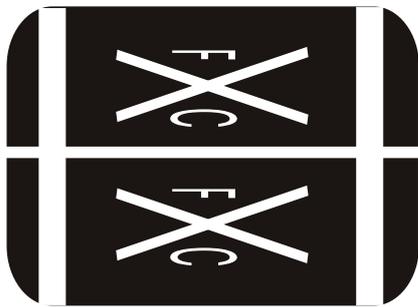
H11
Estacionamiento (Paralelo)



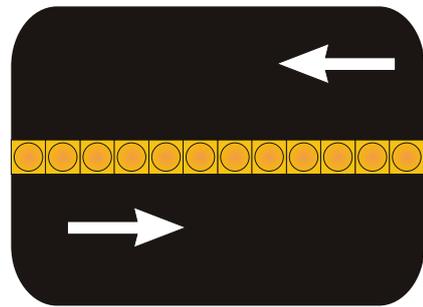
H11
Estacionamiento (90°)



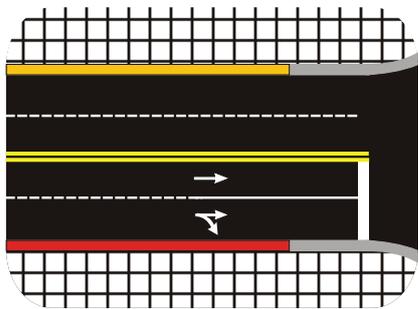
H12
Inscripciones



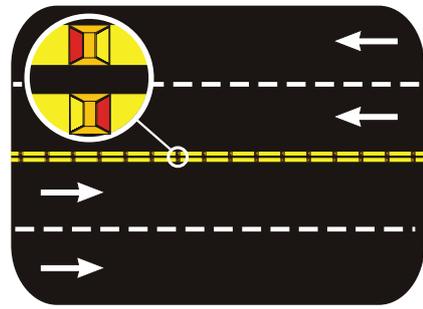
H13
Cruce ferroviario



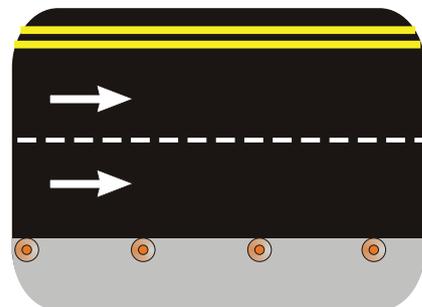
H14
Separador de tránsito



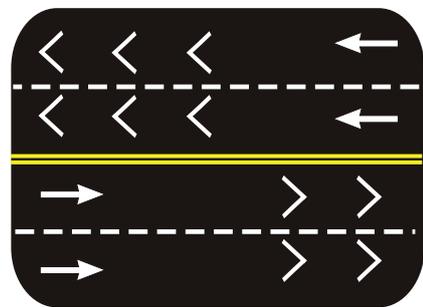
H15
Cordones pintados



H16
Tachas



H17
Delineadores (Conos)

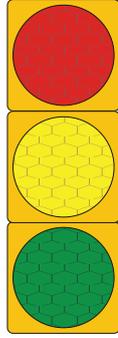


H18
Para niebla

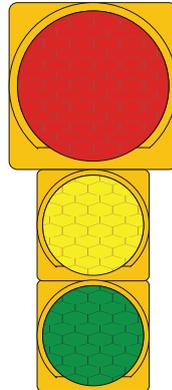
Demarcaciones luminosas



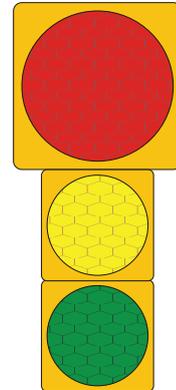
Semáforo con visera



Semáforo sin visera



Semáforo de gran sección roja con visera



Semáforo de gran sección roja sin visera



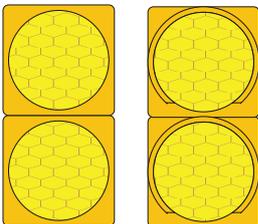
Flecha vertical para seguir al frente



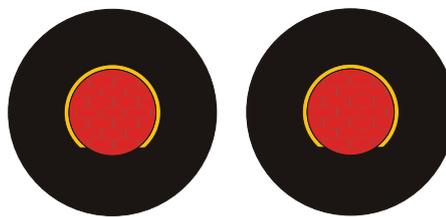
Flecha horizontal para seguir a la izquierda o derecha



Semáforos especiales Para peatones



Semáforos especiales Intermitentes



Semáforos especiales Para cruce ferroviario



Semáforos especiales Para carriles reversibles

Señales de tránsito transitorias



Calle o Carretera
en Construcción o Cerrada
T 1



Desvío
T 2



Carretera de un solo Carril
T 3



Estrechamiento de Calzada
T 4



Banderillero
T 5



Hombres Trabajando
T 6



Equipo Pesado en la Vía
T 7



Trabajos en la Banquina
T 8



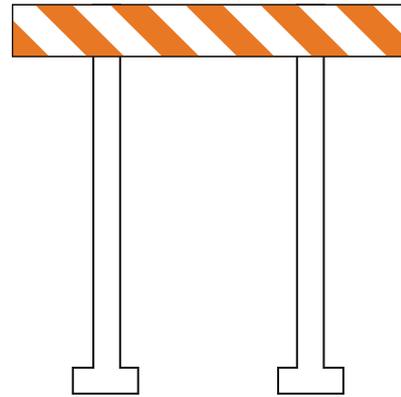
Zona de Explosivos
T 9



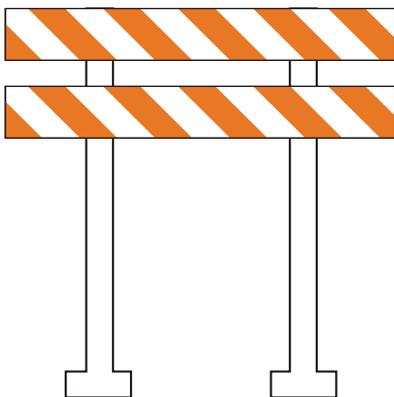
Longitud de la Construcción
T 10



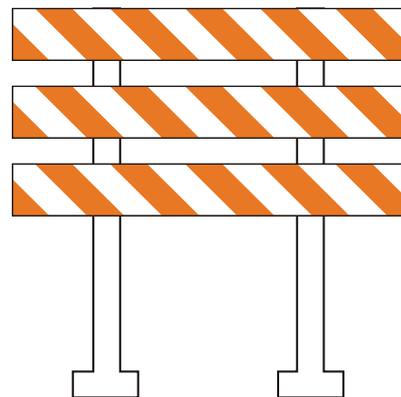
Fin de Construcción
T 11



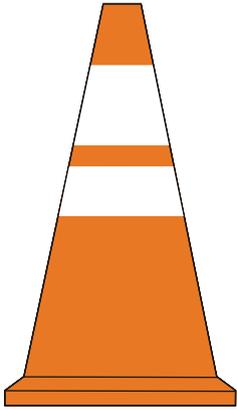
Vallas (Tipo I)



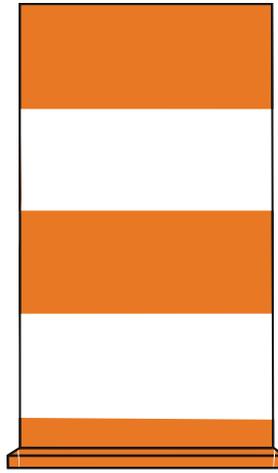
Vallas (Tipo II)



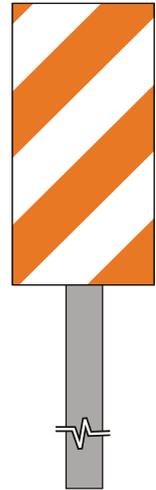
Vallas (Tipo III)



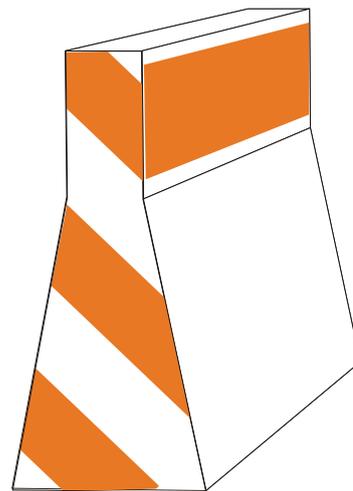
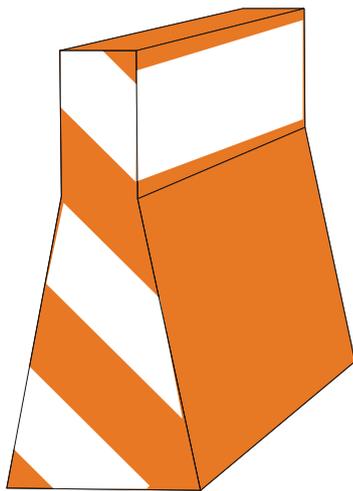
Conos



Tambores



Delineadores



Muro Jersey



CORRIENTES

somos todos!

MINISTERIO DE EDUCACIÓN
SUBSECRETARÍA DE GESTIÓN EDUCATIVA
DIRECCIÓN DE PLANEAMIENTO E INVESTIGACIÓN EDUCATIVA
COORDINACIÓN DE EDUCACIÓN Y SEGURIDAD VIAL



www.mec.gov.ar



[educacionvial.mec](https://www.instagram.com/educacionvial.mec)

© Coordinación de Educación y Seguridad Vial - MEC. 2025

