



# EDUCACIÓN VIAL

PROPUESTAS PARA PENSAR  
LA EDUCACIÓN VIAL EN CONTEXTOS RURALES  
PRIMER Y SEGUNDO CICLO  
DEL NIVEL PRIMARIO

# Educación vial

Propuestas para pensar la  
educación vial  
en contextos rurales

PRIMER Y SEGUNDO CICLO  
DEL NIVEL PRIMARIO



**PRESIDENCIA DE LA NACIÓN**  
**Cristina FERNANDEZ de KIRCHNER**

**MINISTRO DE EDUCACIÓN**  
**Alberto SILEONI**

**MINISTRO DEL INTERIOR**  
**Florencio RANDAZZO**

**DIRECTOR EJECUTIVO**  
**AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL**  
**Felipe RODRIGUEZ LAGUENS**

**Participaron de esta publicación:**

*Ministerio de Educación:* Secretaria de Educación, María Inés VOLLMER;  
Subsecretaria de Equidad y Calidad Educativa, Mara BRAWER; Directora Nacional de  
Gestión Educativa, Marisa del C. DIAZ; Directora de Nivel Primario, Silvia STORINO;  
Coordinadora Modalidad Educación Rural, Olga ZATTERA; Coordinadora Áreas  
Curriculares, Cecilia CRESTA.

*Agencia Nacional de Seguridad Vial:* Director de Capacitación y Campañas, Esteban ASLA;  
Coordinadora del Centro de Formación en Política y Gestión de Seguridad Vial,  
Fabiola CARCAR; Coordinadora del Área de Educación, Gabriela GELBER.  
*Autores:* Mónica IPPOLITO, María del Carmen CAEIRO, Mercedes CARVANI.

*Lectura crítica:* Alejandra LAPEGNA; Graciela BOHOSLAVSKI;  
Teresita REGUEIRO; Maria Elisabeth BARRIOS .

*Diagramación y Diseño :* Dirección de Capacitación y Campañas Viales  
Claudio MAQUEDA, Debra MURDOCH, Matías IRIBARREN.

Ilustraciones: Rep



Índice	
<b>Introducción</b>	7
<b>Educación Vial. Propuestas para la enseñanza en plurigrado</b>	21
Historias en el camino	21
Criterios didácticos de la propuesta	29
<b>Anexo</b>	44
<b>Señales de tránsito</b>	48



## Introducción

1- En tránsito hacia un cambio de cultura	7
2 - ¿Por qué enseñar educación vial?	10
3 - Convicciones y concepciones que son punto de partida	12
4 - El Programa de Apoyo a la Educación Vial	14
5 - Materiales para la enseñanza de educación vial	16

## En tránsito hacia un cambio de cultura

Caminar por la vereda, cruzar la calle, mirar los carteles indicadores, interpretar las señales mientras estamos en una ruta o tomar un ómnibus, por ejemplo, son rutinas que forman parte de la vida cotidiana de un gran número de personas. Día tras día, muchos de nosotros hacemos estas cosas y pocas veces advertimos que, aunque las hayamos asumido con naturalidad, forman parte de la intensa toma de decisiones que desarrollamos las personas viviendo en sociedad.

Efectivamente, en cuanto ciudadanos, nos movemos en un espacio que es social. Nuestro transitar ocurre en un tiempo y un espacio en el que también se mueven otros y nuestro andar influye en el desplazamiento de los demás ciudadanos.

Este movimiento (de uno, de otros, de muchos) es constitutivo del espacio público; es parte de la vida de las sociedades y, en este sentido, puede analizarse, caracterizarse y comprenderse, indagando en los elementos antropológicos, geográficos, sociológicos, y/o tecno-



lógicos de cada comunidad, en un momento histórico definido.

En igual sentido, podemos decir que la forma en que nos conducimos por el espacio público es una construcción cultural; que en tanto pauta de interacción social se transmite de generación en generación y, por ello mismo, puede modificarse.

Relacionado con todo ello, en los últimos años se reafirmó en la sociedad argentina la honda preocupación por afianzar una convivencia democrática respetuosa de los derechos de todos los ciudadanos y un Estado garante de dichos derechos. Es así que la cuestión de la seguridad vial, en este contexto, fue ganando un espacio cada vez más importante en la agenda pública de nuestro país, tanto a nivel nacional, como provincial y local.

Así, junto a la alta frecuencia de “accidentes viales” en que muchos pierden su vida (o la dañan irremediablemente), la evidencia de que dichos siniestros son evitables está cada vez más presente en toda la sociedad. Por otro lado, fue aumentando la convicción acerca de que condiciones más seguras de tránsito redundan en una mayor calidad de vida; que esto requiere un cambio cultural y que ese cambio es posible y urgente. Por último, existe una mayor conciencia de que dicho cambio cultural está asociado a un mejor y más amplio aprovechamiento del espacio público y por ende, a una ampliación de la propia ciudadanía.

En lo que hace a la acción del Estado, a partir de la sanción de Ley Nacional de Tránsito N° 24.449 y su Decreto reglamentario (y especialmente a partir de la modificación de la misma a través de la Ley N° 26.363 que crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial - ANSV- en

el año 2008) comienzan a implementarse en el país un conjunto de acciones que apuntan a la coordinación de las políticas de seguridad vial de todas las jurisdicciones, con el objetivo de reducir la tasa de siniestralidad del país.

Dichas políticas apuntan a generar una licencia única nacional, a crear un sistema nacional de infracciones y de antecedentes de tránsito y a establecer la unificación de las medidas de control y sanción. Además de impulsar y mejorar la gestión de la seguridad vial, y de establecer mecanismos de seguimiento y control, otras acciones se orientan a la prevención de los riesgos viales y la concientización, así como a la capacitación y asistencia técnica con el objetivo de brindar herramientas que mejoren la gestión y jerarquicen el rol de los agentes públicos que intervienen en los municipios y en las provincias para gestionar el tránsito y la movilidad segura.

El marco normativo actual estableció, además, pautas para el diseño e implementación de una política de educación vial, a partir de reafirmar la importancia de incluir la educación vial en todos los niveles de enseñanza y la necesidad de crear especializaciones a nivel terciario y universitario para capacitar en temáticas relacionadas al tema y contribuir al cumplimiento de los objetivos.

Sumado a este panorama, son numerosas las instituciones y personas que desde hace tiempo dedican su tiempo, experiencia y conocimientos a la promoción de la educación vial en todo el país con vistas a generar un cambio en la cultura vial de la población. Muchas de esas instituciones integran el Comité Consultivo de la ANSV y asesoran a la misma desde su origen.

Finalmente, cabe destacar que el impulso que la sociedad y el Estado imprimen a la educación vial en la actualidad reconoce antecedentes importantes desde el punto de vista educativo institucional. En esta línea y entre otras publicaciones, los materiales “Introducción a la educación del transeúnte. Orientaciones y propuestas didácticas” del año 2004 y “Educación Vial. Un camino hacia la vida” del año 2007, del Ministerio de Educación de la Nación constituyen un precedente relevante de las presentes propuestas.

### **¿Por qué enseñar educación vial?**

Así como el Estado es el encargado de diseñar un sistema de tránsito y de circulación eficiente y seguro, de garantizar las condiciones mínimas de movilidad, y de ejercer el control y la sanción en los casos de incumplimiento de la normativa que regula dicha circulación, creemos que también es responsabilidad del Estado promover e impulsar una nueva cultura vial a partir del sistema educativo, que apunte a mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos. Esto implica asumir de manera central la tarea de formar a los ciudadanos en aquellos conocimientos, actitudes y valores que son esenciales para la toma de conciencia individual, la comprensión de la importancia de asumir un cambio de conducta que permita prevenir los siniestros viales y reflexionar sobre las causas que provocan los altos índices de siniestralidad.

Esta necesaria toma de conciencia individual es el punto en que la problemática del tránsito nos convoca e interpela: la seguridad en la calle depende de las acciones y las actitudes de cada uno y por ende es también una cuestión ética. Tal como decíamos, en tanto

transeúntes de un espacio compartido en el que convergen intereses, necesidades y expectativas diversas, cada uno de los hombres debe ejercer su libertad responsablemente, partiendo del respeto por sí mismo y por los otros.

El tránsito es una actividad en la que intervienen múltiples actores, con intereses, necesidades y posibilidad de movimiento diversa, por lo que no es suficiente una ley que regule el tránsito y la movilidad para producir ese cambio de cultura que mencionamos más arriba (que implica la modificación de prácticas, pautas de conducta, sentido común vial). Se trata de un replanteo del espacio público asumiendo que el mismo es producido cotidianamente en el marco del ejercicio ciudadano.

En este sentido, relacionar la ciudadanía con la construcción del espacio público es uno de los mayores desafíos que nos estamos proponiendo. Implica preguntar:

¿Cuáles son las nuevas formas del espacio público? ¿Qué rol tiene la escuela en la configuración misma de ese espacio? (Cullen, 2001).

Sostenemos que la educación vial inscrita en la educación ciudadana es responsabilidad de todos los adultos de la sociedad y en particular de los/as docentes, en las escuelas. Por ello, afirmamos que es necesario trabajar desde las escuelas para reconfigurar el espacio de circulación que compartimos, para desnaturalizar las prácticas de tránsito, hacer visible el papel fundamental de la intervención humana en ese contexto y recuperar el sentido social del cuidado de sí mismo y del otro, en la vía pública.

### **Convicciones y concepciones que son punto de partida**

Iniciar el camino de una formación ciudadana tendiente a generar una cultura vial diferente que posibilite una convivencia más armónica entre quienes compartimos el mismo espacio, conlleva identificar de manera adecuada el punto de partida en que estamos.

A nivel de las posiciones discursivas más genéricas, el primer mecanismo instalado es la conceptualización de los “accidentes” viales como peligro, esto es, episodios en los que no interviene la voluntad humana, imprevistos, azarosos, sin responsables. Si, en cambio, se define “accidentes” desde la categoría de riesgo, estamos diciendo que hay, en gran parte, una responsabilidad humana, y con ello impugnamos la idea de que son hechos inevitables y habilitamos la posibilidad de la prevención [si se puede evitar, no es un accidente].

La hegemonía de una u otra posición discursiva depende de condiciones históricas y de disputas y relaciones de fuerza en los diversos campos del espacio social, y aquí el Estado ocupa un lugar estratégico, dado su capital simbólico y poder político.

Una mirada atenta sobre las prácticas de la gente al transitar por calles y rutas –dispuesta a analizar esa “microfísica del poder” de la que hablan autores como Cullen (2001)- nos muestra que los desplazamientos se rigen por una serie de pautas y normas informales; por un conjunto de reglas de juego ejercidas para transitar por calles, veredas y rutas. Estas prácticas, pautas y normas informales, lejos de estar legitimadas por las normas legales, están muy distantes de ellas y conforman una serie de reglas ad hoc, diferentes de la ley: configuran un sentido común vial que reemplaza en los hechos a las normas dictadas por el Estado.

La antropología y la sociología vial (Wright 2008;; Wright, Moreira, Soich 2007; y Geldstein, Di\_Leo, y Ramos\_Margarido 2009, respectivamente) han identificado una serie de pautas que forman parte de ese cuerpo de reglas ad hoc, interiorizadas por conductores de vehículos y peatones. Entre ellas, se afirma que es frecuente:

- La atribución de un alto grado de ambigüedad a las señales viales, que son transformadas en símbolos, siempre sujetos a interpretación situada o personalizada, enmarcada solamente en el estado de ánimo y en la experiencia de los conductores o peatones;
- La conversión de los vehículos en verdaderos cuerpos metálicos, ya no meros artefactos de transporte sino extensiones materiales de los cuerpos físicos de los conductores. Esta transformación conlleva una asociación metonímica: “si mi auto es mi cuerpo, lo que hace mi auto lo hace mi cuerpo, si me hacen algo a mi auto, se lo hacen a mi cuerpo” ;
- Y estas transformaciones, se combinan con estereotipos estigmatizados corrientes en relación a grupos etáreos [jóvenes, adultos mayores] y de género [varones/ mujeres] (los otros en el tránsito).

En el marco de la puesta en juego acrítica de estas convicciones, transitar se convierte en un juego de poder que aparenta ser inevitable, obligatorio y, por eso, difícil de ignorar; normas y señales son interpretadas según la posición y las características de los conductores y peatones. En los “encuentros” en calles y rutas vemos a nuestros conciudadanos como “otros” contendientes, adversarios –cuando no enemigos- y no rigen normas de convivencia sino códigos de honor, dominación de género o control del territorio.

En suma el campo vial contiene, refleja con un lente de aumento y cierto grado de distorsión, los dilemas, conflictos y cuestiones éticas no resueltos o postergados que aquejan a la sociedad. En primer lugar: la distancia que existe entre normas y prácticas.

Desde la educación vial, la deconstrucción de las reglas ad hoc que conforman el mencionado sentido común vial, la mirada crítica sobre este fenómeno social complejo, la visibilización de los múltiples y diversos mecanismos mediante los cuales se instala y reproduce, pueden contribuir a la desnaturalización de las actuales condiciones del campo vial y en consecuencia, a su transformación.

### **El Programa de Apoyo a la Educación Vial**

La propuesta que aquí presentamos reconoce estos puntos de partida y pretende profundizar el abordaje teórico y metodológico sobre la educación vial escolar, proponiendo a los/as docentes recorridos posibles, actividades, secuencias de trabajo y recursos para su enseñanza.

Para hacerlo, y tal como se ha mencionado, consideramos que la escuela constituye una de las instituciones más importantes de la sociedad –si bien no es la única- para promover en las generaciones futuras el análisis y la reflexión sobre el uso social del espacio público y los modos de circular por el mismo.

En esta línea, son objetivos centrales de la educación vial, en el marco de la formación ciudadana:

- Contribuir a la comprensión de los hechos viales como hechos sociales muy relevantes, cuyos sentidos se enmarcan en la historia y la cultura de cada comunidad;
- Promover la reflexión sobre la complejidad del espacio público y del fenómeno vial, en tanto ámbitos de interacción y desplazamiento entre las personas en comunidad;
- Favorecer la revisión crítica sobre el modo de circulación de los ciudadanos y sobre sus actitudes en la vía pública en los roles de transeúntes, conductores o usuarios de los servicios de transporte;
- Promover la apropiación de las normas que regulan el tránsito y la movilidad, y el conocimiento de los derechos y obligaciones de los ciudadanos referidos a este tema;
- Aportar a la toma de conciencia sobre la necesidad de ejercer un uso consciente, responsable, respetuoso y solidario de la vía pública, para proteger la propia vida y la de los demás, en favor del bien común;
- Implicar en la formación de los/as alumnos/as a toda la comunidad (familias, vecinos y comunidad en general, agentes y funcionarios de tránsito, empresas de transporte, etc.) en tanto la circulación segura es resultado tanto de las conductas y actitudes individuales como de las políticas y acciones que se desarrollan de manera institucional.

Es por ello que los contenidos de educación vial se orientan a la construcción de ciudadanía, y al conocimiento, la comprensión y apro-



piación normas, en términos generales. Y refieren, en particular, a desnaturalizar el sentido común vial, a reconstruir subjetivamente las normas de tránsito, y a construir criterios para la toma de decisiones en la circulación por la vía pública.

Es decir que las instituciones educativas tienen la importante tarea de promover en los niños y jóvenes una mirada atenta sobre la complejidad del espacio público, la reflexión sobre el modo en que cada sociedad va configurando un modo de transitar, y la voluntad de ser partícipes en la construcción de formas más seguras de vincularnos en el espacio vial.

Para apuntalar este proceso, el Ministerio de Educación y la Agencia Nacional de Seguridad Vial pusieron en marcha en el año 2010 el Programa de Apoyo a la Educación Vial, en el marco del Plan Nacional de Educación Vial, destinado a promover en todas las instituciones educativas del país la enseñanza de contenidos educativos que posibiliten la circulación segura y responsable en la vía pública, de manera integral y permanente.

### **Materiales para la enseñanza de educación vial**

En este marco, el Programa Nacional de Educación Vial pone a disposición de todos los/as docentes del país un conjunto de materiales (textos, organizados por nivel, conforme a la edad de los/as alumnos/as y la diversidad de contextos) específicamente elaborados para acompañar a quienes hoy asumen la tarea de la educación vial escolar e impulsar a quienes aún no han comenzado.

Como primera premisa, en este conjunto de materiales valoramos la posibilidad de trabajar los contenidos de educación vial con nuestros alumnos y alumnas en forma de secuencias, es decir, mediante una serie de clases relacionadas, donde cada propuesta tenga un desarrollo propio pero sume a un objetivo común. Al hacerlo, plasmamos la convicción de que es posible enseñar educación vial desplazando el eje de los contenidos entre una y otra área o disciplina a lo largo de diferentes clases que tienen objetivos compartidos (referidos a educación vial), apelando a temas de Ciencias Sociales (como por ejemplo las normas de tránsito), contenidos de Ciencias Naturales (cuidado del propio cuerpo y del de los demás), de Lengua (producción de textos colectivos, escritos y orales) y/o de Educación Física (uso del espacio), entre otros.

A lo largo de los materiales proponemos alternativas de trabajo que cada equipo docente podrá reorganizar en su planificación en la escuela. Todas estas propuestas de enseñanza incluyen contenidos de los Núcleos de Aprendizaje Prioritarios (NAP) acordados para el nivel inicial y para el primer y segundo ciclo de educación primaria, y están relacionadas con diferentes áreas curriculares.

Consideramos conveniente explicitar, además, que las propuestas que presentamos:

- promueven una progresiva toma de conciencia sobre la responsabilidad que cada individuo tiene en el tránsito y la movilidad, ya sea como transeúnte, usuario del transporte público, pasajero, acompañante o conductor;
- plantean como complementarias entre sí, señalando con mayor énfasis algunos contenidos, que se recortan de un conjunto más amplio;

- incluyen recursos (materiales de trabajo para los/as alumnos/as, reflexiones para docentes y para las familias, legislación, bibliografía, información estadística, materiales multimedia, uso de dispositivos y herramientas TIC);
- proponen estrategias didácticas participativas que apuntan a la construcción de conocimientos sobre el tránsito y seguridad vial: estudios de caso, problematización de situaciones, resolución de problemas, simulaciones; incorporan material literario, multimedia y/o lúdico;
- implican a toda la comunidad;
- sugieren formas para adecuar las actividades a las características del contexto rural o urbano en que se desarrollen;
- se encuentran estructuradas incluyendo: punto de partida (reflexión, recurso motivador o disparador para los/as docentes); propósitos / objetivos (¿para qué?); contenidos (¿qué?); presentación de la estrategia y desarrollo de la actividad (¿cómo?); recursos (¿con qué?).

El conjunto de materiales se presenta en dos cuadernos, uno destinado al nivel inicial y primer ciclo del nivel primario, y otro destinado al segundo ciclo de nivel primario. También incluye una propuesta de enseñanza para trabajar en el plurigrado de la modalidad rural, una serie de cinco propuestas para el nivel secundario y un conjunto de láminas para el trabajo en aula.

## Bibliografía

- Cullen, Carlos A. 2001. “Aportes para el debate curricular. Formación Ética y Ciudadana.” GCBA- Secretaría de Educación: <http://estatico.buenosaires.gov.ar/areas/educacion/docentes/superior/normativa/meycnpweb.pdf>.
- Geldstein, Rosa, Di Leo, Pablo Francisco, y Ramos Margarido, Silvina. 2009. “La dominación masculina en el tránsito: su presencia en los discursos en torno a estilos de conducción y prácticas de riesgo de automovilistas particulares en la Ciudad de Buenos Aires.” VIII Jornadas Nacionales de debate interdisciplinario en salud y población - ÁREA DE SALUD Y POBLACIÓN Instituto de Investigaciones Gino Germani - FSOC. Buenos Aires: <http://www.iigg.fsoc.uba.ar/saludypoblacion/viiiijornadas/principal.php?resumenid=233>.
- Ministerio de Educación, Ciencia y Tecnología. 2007. Educación Vial, un camino hacia la vida.
- Wright, Pablo. 2008. “La sociedad y la cultura en la calle: antropología y comportamiento vial en la Argentina.” Conferencia Nacional de Seguros 2008: [http://www.aacs.org.ar/conferencia/disertaciones/011\\_P.%20Wright.pdf](http://www.aacs.org.ar/conferencia/disertaciones/011_P.%20Wright.pdf).
- Wright, Pablo, Moreira, María Verónica, y Soich, Darío. 2007. “Antropología vial: símbolos, metáforas y prácticas en el “juego de la calle” de conductores y peatones en Buenos Aires.” Seminario del Centro de Investigaciones Etnográficas. Universidad de San Martín.



# Educación Vial. Propuestas para la enseñanza en plurigrado

## Historias en el camino

### FIN DE ZONA URBANA

La propuesta de enseñanza que se presenta a continuación tiene como propósito trabajar algunos temas relevantes de Educación Vial con los alumnos y alumnas del plurigrado de segundo ciclo de escuelas rurales, con alternativas para el primer ciclo en los casos de personal único.

A partir de la recopilación de relatos, información y testimonios de personas e instituciones de la comunidad, **Historias en el camino** posibilita a los/as alumnos/as reconstruir la historia del lugar en el que viven. Se trata de una construcción histórica a partir de relatos de lo que llegó y se fue por **el camino** -personas, bienes y servicios (productos, combustible, correo, etc.)-. El tema central es la reflexión sobre las condiciones de transitabilidad y accesibilidad de rutas, caminos y sendas.

Desde la normativa vigente y la consideración del contexto, se reconocerán e interpretarán las normas de circulación, el papel de los transeúntes, la tecnología y el transporte, la seguridad en el tránsito en zonas tanto urbanizadas como no urbanizadas con población dispersa, en rutas, en caminos, en recorridos precarios de escasa infraestructura y sin señalización, así como en los espacios de transitabilidad producidos por el uso habitual.

Con el propósito de enriquecer los saberes de los/as estudiantes se incluyen situaciones de enseñanza que implican la realización de entrevistas a miembros de la comunidad, y a instituciones y organismos estatales -provinciales o municipales-, a fin de recuperar los conocimientos de esas personas sobre el tema.

Por otra parte, el trabajo realizado con los/as alumnos/as constituye una buena oportunidad para hacer público el saber adquirido sobre la circulación en el espacio público, por lo cual se propician momentos de presentación de las producciones logradas a partir del trabajo en el aula.

El intercambio que se origine, seguramente, dará lugar a diferentes intervenciones útiles a partir de la formulación de nuevas preguntas y la elaboración de nuevos aportes.

La producción final implica una tarea de organización de la información y de intercambio entre los/as estudiantes, y se enmarca en una producción de la escuela destinada a la comunidad a fin de dar a conocer los datos relevados y la información producida. En ese sentido, se alentará la intervención comunitaria a través de actividades participativas.

Las producciones de los/as alumnos/as pueden permanecer en el aula o en un espacio común de la escuela para que todos/as puedan acceder a las informaciones relevadas y a las temáticas planteadas.

## **Punto de partida**

Para quienes habitan en el ámbito rural, los caminos -locales y regionales- y las rutas son mucho más que componentes de la estructura

de comunicaciones y transportes.

¿Qué significados tienen la ruta, los caminos y los atajos para las comunidades rurales? ¿Cuál es su papel en la vida de las personas?

Las preguntas que habitualmente realizan y responden los/as docentes desde su experiencia a partir de compartir la vida cotidiana de las comunidades, cobran aquí sentido si se le otorga intencionalidad pedagógica al trabajo que se propone llevar adelante con los/as alumnos/as.

## ¿Qué enseñamos?

Los contenidos que se incluyen en esta propuesta fueron seleccionados a partir de los Núcleos de Aprendizaje Prioritarios aprobados por el Consejo Federal de Educación (CFE) para posibilitar el abordaje de algunas de las múltiples interacciones que se producen en la sociedad entre el espacio geográfico, el tiempo histórico y los sujetos sociales.

Asimismo, son adecuados para desarrollar procedimientos de reflexión destinados a percibir que los sujetos sociales, a través de sus decisiones y acciones, participan de la construcción y organización del territorio y de la sociedad.

### **Formación ética y ciudadana/Educación vial**

El reconocimiento de que la acción humana es condicionada pero libre, a través de relatos que presenten dilemas reales e hipotéticos, y a través de historias de vida.

La reflexión sobre el carácter histórico de las normas y su vigencia en diferentes momentos y contextos a través del análisis de testimonios de diversos integrantes de la comunidad educativa.



La reflexión crítica sobre la norma y la autoridad como garantes del derecho.

Reconocimiento de normas y señales de tránsito básicas para la circulación segura.

La valoración de prácticas ciudadanas y participativas, tales como el ejercicio del reclamo.

La elaboración de proyectos grupales que impliquen prácticas democráticas.

### **Ciencias sociales**

La diversidad de estilos de vida y de tránsito en nuestro país, con especial atención en la condición rural y en los cambios a través del tiempo.

Los derechos humanos (a la vida, a la salud y a la integridad física, a un ambiente saludable y seguro, a transitar libremente).

### **Lengua**

La participación en diversas situaciones de escucha y producción oral (conversaciones, entrevistas, exposiciones, narraciones, descripciones e instrucciones).

La valoración de la diversidad lingüística como una de las expresiones de la riqueza cultural local, de la región y del país.

El interés por producir textos orales y escritos en los que se ponga en juego su creatividad y se incorporen recursos propios del discurso literario.

### **Matemática**

La comunicación y representación de relaciones espaciales descri-

biendo posiciones relativas y desplazamientos entre los objetos.  
Operaciones en el contexto de resolución de problemas.  
Estrategias de cálculo.

## ¿Cómo enseñamos?

Los contenidos a trabajar en el plurigrado podrán ser presentados al grupo completo o ser desarrollados a partir de diferentes subgrupos conformados de la manera que se considere más pertinente para las distintas instancias de las actividades propuestas.

A continuación, se presentan situaciones de enseñanza que permiten observar cuándo es oportuno establecer diferentes niveles de profundidad, en correspondencia con las necesidades y posibilidades de cada subgrupo de alumnos/as, y cómo se pueden aprovechar las experiencias de traslados de los/as estudiantes y sus cuidados para compartir y mejorar los desempeños de cada uno. Esta diferenciación de niveles de profundización puede expresarse, igualmente, en las diferentes formas de presentar las producciones a las que se arriba a partir del trabajo compartido por los diferentes subgrupos de alumnos/as del mismo plurigrado.

## Cómo se llega a la escuela

a) El momento inicial de trabajo entre todos los/as alumnos/as, más allá del año de escolaridad que cursen, está destinado a compartir sus saberes en relación a la circulación por el espacio público y el recorrido que cada uno transita para llegar a la escuela, así como otros caminos

que suelen realizar para desarrollar sus actividades cotidianas.

Se trata de poner en evidencia en cada aula todos los recorridos habituales de los/as alumnos/as en el espacio local, sus posibilidades y sus dificultades. Los/as estudiantes más grandes, o el/la docente se podrán ocupar de registrar y clasificar los diferentes modos de transporte y circulación que se pueden listar según las descripciones obtenidas a partir de los relatos.

b) Para el segundo momento, se propone realizar un relevamiento de esta misma información entre personas cercanas a los/as alumnos/as para promover un análisis y su posterior reflexión. Puede plantearse con alternativas diferenciadas para los diferentes subgrupos de alumnos/as.

- Los/as estudiantes que tienen mayores posibilidades de registrar por escrito lo que les respondan familiares y vecinos. El/la docente puede organizar con ellos una indagación a través **de entrevistas**. De esta manera, se relevarán los relatos y los testimonios de los referentes de la comunidad convocados por su experticia en el tema, técnicos u otros actores, que -en conjunto- aportarán información sobre las posibilidades y dificultades de la circulación en el espacio próximo a la escuela y contribuirán a analizar el uso, el estado y la circulación en los caminos. Sobre todo, se profundizará sobre la ruta o el camino que conecta el área rural en la que se encuentra la escuela con otras localidades vecinas, parajes y ciudades cercanas.
- Para que el trabajo de realización de entrevistas sea una propuesta que permita a los/as estudiantes recolectar información relevante,

es necesario organizar algunas actividades previas y posteriores, que los/as docentes podrán programar a fin de que los/as alumnos/as tengan la oportunidad de estar seguros en el desarrollo de la misma (formulación de las preguntas, selección de los informantes, definición de plazos para la realización y organización de la puesta en común y el análisis de los resultados).

- Cabe considerar que mientras los/as alumnos/as encargados de realizar las entrevistas se preparan para esa actividad, el resto del grupo puede retomar los recorridos descriptos y debatir en torno a las indicaciones formales e informales (señales que eventualmente aparezcan, avisos privados, etc) que encuentran en su traslado. Una vez identificados esos carteles y señales podrían reproducirlos (dibujarlos) y discutir sobre su contenido para posteriormente debatir en el aula.

Una posibilidad para concluir la actividad propuesta es establecer un tercer momento diferido en el tiempo para que permita realizar las entrevistas y terminar de reproducir los carteles y avisos. Esta instancia es la de organización de la información para su posterior presentación.

## **Organización de la jornada orientada a toda la comunidad**

Para comenzar a desarrollar esta actividad, se propone que el/la docente plantee a los/as alumnos/as de todo el plurigrado la necesidad de difundir la información que han recogido, sistematizarla y analizarla.

Ubicar ese conocimiento como útil para todos los niños y niñas en cuanto a sus traslados y recorridos por el espacio público, pone en valor la tarea realizada. Para ello, será necesario recuperar los diversos productos elaborados por los subgrupos de alumnos y alumnas y mostrar las producciones de acuerdo al nivel y profundidad de sus análisis.

En esta instancia, los/as alumnos/as podrán poner en común, invitando a toda la comunidad educativa, los hallazgos de su trabajo a partir de la información local vinculada a su propia experiencia, más los aportes de los mayores, ya que ayuda a expandir los marcos de referencia sobre los que han indagado.

Luego, se sugiere que los alumnos y alumnas categoricen los productos obtenidos y los ordenen según diferentes criterios (nivel de organización de los textos, mayor o menor cantidad de gráficos e ilustraciones, tipo de contenido, entre otros) para alcanzar una forma en la que cada alumno/a pueda tener un lugar en la presentación pública de los trabajos.

Será necesario, entonces, la planificación de la exposición de los trabajos: decidir quiénes, cómo y cuándo participarán de la actividad final. Además, podrían decidir entre todos y todas quiénes acompañarán a sus familiares y vecinos en el recorrido y de qué formas explicarán el significado de las señales y normas de circulación en el espacio vial. Como así también la importancia de respetarlas a los fines de lograr un uso responsable, respetuoso y solidario del espacio público.

Finalmente, no debe olvidarse la convocatoria y las tareas que implican asegurar la presencia de la comunidad en la escuela para la exposición.

Diferentes subgrupos de alumnos/as, organizados según la edad, año de escolaridad, posibilidades de lectura oral, saberes, etc. podrán encargarse de armar textos explicativos para dar cuenta de las normas y señales; elaborar textos argumentativos para justificar la necesidad de respetar las normas y señales; producir textos instruccionales para dar cuenta del significado de carteles y cómo responder a lo que indican; realizar gráficos ampliados para describir la información que recabaron.

Es importante que cada docente anticipe y programe las actividades a realizar, cuente con mapas de la localidad, fotografías e imágenes para trabajar en el aula. Además de ser útiles en tanto recursos de enseñanza, pueden constituirse en recursos interesantes para la jornada institucional destinada a toda la comunidad.

Si tienen Internet, el programa Google Earth (que se baja fácilmente de la Web) permite ir acercándose a la localidad desde la perspectiva de un satélite: se activa el zoom y se va llegando progresivamente al pueblo, a cada una de sus manzanas, a una calle determinada y a la visualización de un campo. Es posible recorrer su alrededor, ubicar la escuela y los modos de acceder a ella desde distintos espacios, etc.

### **Criterios didácticos de la propuesta**

La primera actividad es una oportunidad para que todos los alumnos y alumnas, más allá del año de escolaridad, pongan en común sus experiencias y saberes en relación a la circulación. Es importante que puedan expresar aquello que saben sobre la historia familiar y la localidad.

Puede resultar interesante una puesta en común donde todos los/as alumnos/as tengan la oportunidad de compartir su percepción sobre las personas que circulan por rutas, veredas y caminos por diferentes motivos (turismo, trabajo, inversiones).

Para ello, será posible formular algunas preguntas, como por ejemplo:

¿Desde cuándo tu familia vive en esta zona? ¿Siempre vivieron aquí o vinieron de otros lugares? ¿De dónde vinieron? ¿Cómo llegaron? ¿Algún integrante de la familia se ha ido a vivir a otro sitio? ¿Por qué motivos? ¿Alguna vez conocieron a alguien que llegó a este lugar de visita? ¿Por qué creen que eligió venir aquí? ¿Qué habrá pensado de este lugar y de sus habitantes? ¿La escuela siempre estuvo en el mismo lugar? ¿Alguien de sus familias fue alumno/a de esta escuela? ¿Cómo y por dónde llegaba cada día de clase?

Las múltiples respuestas darán la posibilidad de registrar en el pizarrón o en un afiche aquellos datos o ideas que resulten relevantes para ser incluidos en la producción final que se presentará luego en la jornada destinada a toda la comunidad.

Una oportunidad que ofrece el **plurigrado** es que esta actividad pueda ser realizada por algún alumno mientras el maestro coordina el debate. Para el niño o la niña que realice este registro, esta actividad se constituye en una forma de avanzar en sus propias posibilidades de escritura y producción de textos con un propósito establecido, para los demás, la posibilidad de ir “leyendo” lo que se dice.

Cuando se propone a los chicos y chicas reconstruir el recorrido que realiza cada uno desde su casa a la escuela, la tarea implica recurrir

a la oralidad, la escritura y, también, al registro gráfico.

El inicio está previsto con un trabajo exploratorio, realizado con todo el grupo a fin de tener disponibles diferentes alternativas de acceso y recorridos para todos/as. La diversidad de respuestas permitirá un mayor marco de análisis y reflexión. Para ello, se sugiere proponer a los/as alumnos/as que realicen un relato sobre lo que encuentran en el camino desde su casa a la escuela. Entre todos/as podrán poner en evidencia diferentes “alrededores de la escuela”.

Luego, todos juntos podrán conversar acerca del desplazamiento y la utilidad del recorrido que realizan.

Para llevar adelante esta actividad, el/la docente podrá partir de las preguntas orientativas que se incluyen a continuación:

- ¿Por dónde transitan? por caminos, atajos, por las calles del pueblo, otras.
- ¿Cuánto tiempo tardan en llegar?
- ¿De qué modo se desplazan? ¿Qué medios utilizan?: circulan a pie, en auto o camioneta, en colectivo, a caballo, en bicicleta.
- ¿A quién pertenecen esos medios? son propios (un auto, una bicicleta, un caballo), son del empleador o de algún familiar o vecino, son de alguna empresa transportista, son del Estado (municipal, provincial, nacional) o de alguna empresa de servicios públicos controlada por el Estado.

Después, se puede pedir a los chicos que se agrupen según el lugar desde donde acceden a la escuela, de manera que puedan observar todos los recorridos posibles.

En afiches podrán registrar tanto los espacios transitados como algunos elementos cuya presencia constituyen referentes de su reco-



rrido: un río, un cerro, la ruta, la escuela, el caserío, alambrados, estaciones de servicio, silos, molinos, galpones, vías, arroyos, etc., los cuales pueden ser dibujados o relatados a partir de una producción escrita (según sus posibilidades).

Es importante que el/la docente contemple vincular estos temas con otros de las diversas áreas curriculares. En este caso, remitir a los puntos cardinales posibilitará que cuando grafiquen sus recorridos puedan hacerlo teniendo en cuenta la orientación y puedan relacionar los recorridos realizados con otras temáticas en las que la orientación resulta central.

También la actividad es oportuna para presentar el mapa de la zona. Como se señaló antes, en el caso de tener conexión con Internet se podría utilizar aquí el Google Earth, que resulta interesante para ver y localizar la escuela y los caminos.

Ubicar la escuela y que los/as alumnos/as señalen el lugar donde viven constituyen aproximaciones al trabajo con mapas y diversas representaciones cartográficas. Es posible que en muchas localidades, para poder realizar esta actividad sea necesario acceder a la carta de la zona. Se estará ante una oportunidad de fortalecer sus aprendizajes en torno a la relación entre la representación y la realidad, la cuestión de las escalas y las referencias cartográficas, de diferente índole según la representación utilizada.

En la medida en que en esas representaciones puedan ir ubicando sus propios desplazamientos en el espacio, se podrá avanzar en la reflexión acerca de: cómo se trasladan, por dónde lo hacen, qué problemas se les presentan, con quiénes se encuentran en el recorrido,

qué señales encuentran, cómo es el paisaje, etc.

Entre todos/as podrán sistematizar los recorridos sobre la carta de la región para después plasmar en uno el recorrido de todos los alumnos y alumnas del plurigrado. De manera conjunta pueden organizar un afiche con esta información.

En este momento se pueden presentar **las láminas con las señales** y plantear el significado de cada una e introducir las normas para el reconocimiento de cómo regulan el uso y el tránsito tanto en las zonas rurales como urbanas.

¿Cuáles están y cuáles faltan en sus recorridos? ¿Podrían marcar en sus gráficos las áreas que no están señalizadas y que consideran importante que sí lo estén? ¿Dónde introducirían las señales? ¿Cuáles serían las apropiadas? ¿Qué problemas les parece que pueden surgir cuando las señales faltan? Estas y otras preguntas que vayan surgiendo, podrán orientar el intercambio.

En tal sentido, se puede pedir a los/as estudiantes que ubiquen y seleccionen las señales de los carteles que encontraron en sus recorridos y que trabajen sobre un mapa del área a señalizar.

¿En qué lugares es importante ubicar las señales? ¿De qué tamaño deben ser para que resulten visibles? ¿Qué cantidad sería conveniente que hubiera? ¿Qué materiales se requieren para elaborar las señales? Estas y otras preguntas pueden ayudar a reflexionar y analizar la función de las señales y orientar el trabajo propuesto.

Además, se puede trabajar con la idea de la norma común, consensuada, universal, y la necesidad de tenerlas en cuenta por su valor de

reflejar un acuerdo de un orden diferente al que se alcanza en el grupo cuando se logran acuerdos propios para el desempeño del mismo”.

En este punto es importante detenerse en la observación y diferenciación de las normas escritas y no escritas. Se sugiere sistematizar las respuestas, por ejemplo, elaborando un cuadro con algunos ejemplos de normas de ambos tipos. También resulta de gran interés observar la permanencia y los cambios en el sistema de normas.

¿Pudieron identificar normas que indicaran cómo circular, qué hacer y qué no? ¿Por qué creen que existen esas normas? ¿Quién las fija? ¿Y qué ocurre si no se respetan?

Aquí es conveniente conversar con los/as estudiantes sobre los problemas que surgen para circular por los caminos cuando llueve, o cuando se puede acortar una distancia atravesando un campo, cómo se solicita el permiso para pasar, si se solicita o son acuerdos tácitos.

Además se sugiere tener en cuenta el contenido incluido en “Todo lo que necesitas saber para ser un buen peatón” incluido en “Educación Vial. Propuestas para la Enseñanza, Segundo Ciclo de Nivel Primario, página 177 a 187.

También se pueden considerar a modo orientativo las siguientes preguntas:

- ¿Qué problemas les parece que hay hoy en los lugares por donde circulan?
- ¿A qué se deben? ¿Podemos resolverlos? ¿Cómo?
- ¿Cuáles son los indicios que dan cuenta que los problemas existen?

- ¿Quiénes son los que enfrentan esos problemas?
- ¿Las normas que existen son suficientes? ¿Todas se cumplen? ¿Por qué?
- ¿Agregarían o cambiarían alguna norma? ¿Cómo harían para que todas las personas que viven en la zona o que pasan por allí las conozcan y las cumplan?

El/la docente o un alumno/a anotará en el pizarrón las respuestas del resto del aula, en particular las sugerencias referidas a las mejoras que podrían introducirse en el sistema de normas de circulación, su conocimiento y su cumplimiento. Es importante promover el debate y señalar que el sistema de señalización es responsabilidad del Estado. En esta instancia, los chicos pueden gestionar y peticionar con una nota a las autoridades correspondientes los reclamos que consideren oportunos.

Todas las reflexiones y dudas que surgen del trabajo con los alumnos y las alumnas, servirán de insumos para las entrevistas que realicen posteriormente.

Otras propuestas que pueden resultar interesantes para trabajar con el grupo, pueden ser las siguientes:

- Organizar una lectura y plantear algunas preguntas sobre la Ley de Tránsito N° 24.449, de modo que identifiquen cuáles de estas cuestiones se presentan en sus contextos, a fin de organizar las preguntas y dudas pendientes. Dicha normativa se encuentra al final de esta publicación.
- Pueden relevar información sobre los organismos provinciales y/o municipales competentes en lo referido a seguridad vial.

La **preparación de las entrevistas** será el momento de contarles qué van a hacer durante los próximos días: entrevistar a algún integrante de su familia, informantes claves de la comunidad, transportistas, autoridades municipales, profesionales que circulan generalmente por la zona, técnicos de vialidad, etc.

El objetivo es obtener información relacionada con los caminos que usan, con la ruta, con el desplazamiento por el territorio, con personas que van y vienen, con objetos que llegan y otros que se los llevan.

Finalizada la actividad anterior, los chicos y chicas, seguramente, han organizado un listado de problemas en relación con la temática, han podido identificar la existencia y, en algunos casos, la carencia de señales oficiales que podría ocasionar situaciones peligrosas (la falta de identificación de un cruce peligroso en la ruta o de aviso de reducción de velocidad en caso de neblina, por ejemplo).

En este caso los/as estudiantes tendrán la oportunidad de consultar a personas vinculadas con el tema y la bibliografía disponible en la zona.

La entrevista es una técnica útil para que los/as alumnos/as puedan recabar información a partir de los saberes (técnicos o cotidianos) de distintos actores sociales. Cualquiera sea el entrevistado, la actividad puede brindar la oportunidad tanto de ampliar y enriquecer la información que los chicos/as ya tienen (por experiencia personal o familiar) como de interactuar con la fuente de información.

Es importante que al preparar cada entrevista no se pierdan de vista los contenidos que se están trabajando y el propósito de la informa-

ción que realmente se desea recabar.

Una vez clarificados y ordenados los temas a los que se apunta, los/as alumnos/as pueden elaborar el cuestionario. Habrá que orientarlos en la elaboración de una secuencia y en la selección y redacción de las preguntas más pertinentes entre todas las que hayan surgido.

Para que comprendan esa selección se sugiere dar ejemplos concretos. Un buen ejemplo puede ser el recorrido del propio docente cuando se dirige a la escuela.

Según las parejas que se armen se pueden realizar entrevistas a padres o madres que viven en el lugar, a autoridades, a expertos en la materia y a otras personas que puedan brindar información interesante.

En este momento se puede diversificar la tarea en función del pluri-grado: preparar entre todos el cuestionario para la entrevista. Para ello es importante tener en cuenta: ¿A quién se va a entrevistar y con qué propósito? ¿Qué información se desea obtener? ¿Con qué conocimientos previos sobre el tema el entrevistador debería contar? ¿Qué cosas puede resultar interesante indagar? ¿Cuál es el mejor modo de formular las preguntas para que sean adecuadas al tema, al propósito y al entrevistado? ¿Cuál es el orden adecuado para las preguntas? ¿Hará falta una introducción o explicación previa para que el entrevistado coopere en sus respuestas?, etc.

Puede ser de utilidad listar en el pizarrón las preguntas que vayan surgiendo para luego hacer una selección de las que consideren más pertinentes.

Se sugiere, sobre todo cuando no existan los medios tecnológicos

para registrar la entrevista, trabajar en parejas de entrevistadores (el principio sería que dos escuchan y recuerdan más que uno). En este caso, es recomendable que la pareja esté compuesta por chicos y chicas de diferentes edades y así evitar que los más pequeños se encuentren en desventaja.

Durante la entrevista, los más chicos pueden formular las preguntas, los que manejen mejor la escritura convencional, ir tomando nota; los más avanzados editar luego las partes de la entrevista más significativas.

Además, se puede invitar a que los/as estudiantes propongan aquellas personas a quienes les gustaría entrevistar y, a partir de esa elección, escriban una guía de preguntas (recordar que no se trata de un cuestionario cerrado).

Se podrán hacer entrevistas a personas que llegan al pueblo: con qué expectativas vino esa persona, si vino a vivir, a realizar un trabajo o de visita, por qué camino llegó, etc. En ese marco, se puede armar el mapa del lugar y su señalización en el espacio geográfico.

Podrán preguntar cómo se trasladaban antes y ahora, qué normas existen hoy y cuáles de las del pasado perdieron vigencia y por qué, entre otras cuestiones. Cómo habrá sido en otras épocas, cuando el abuelo/a era chico, cuando la escuela no estaba, cuando recién se había construido la ruta, por mencionar algunas situaciones posibles. Cuál de los recorridos conserva más testimonios de antes.

Una vez identificadas las transformaciones, resulta de vital importancia conversar sobre las razones que las explican, el cambio tecnológico, la urbanización cercana, los cambios productivos, las modificaciones en las costumbres de las personas, etc.

Probablemente, este análisis desembocará en una reflexión sobre la

noción de seguridad vial.

Tanto si el grupo de alumnos y alumnas se aloja en la escuela durante la semana como si vuelve al final del día, se recomienda que la realización de la entrevista esté prevista para un fin de semana para que los/as alumnos/as tengan más presentes las pautas de trabajo.

Puede ayudar que el/la docente envíe una nota explicando la actividad y solicitando la colaboración de los posibles entrevistados. Incluso se les puede anticipar la fecha en la que se realizará la jornada comunitaria y de qué manera podrán participar.

En el momento de la **producción final** los/as alumnos/as van a organizar la información, incluyendo los gráficos, dibujos, mapas, intercambios, fotografías y reflexiones en un relato para presentarlo luego al resto de la escuela y a la comunidad.

La información recogida se puede clasificar en gráficos, mapas, fotografías con fichas y dibujos. Al organizar sus producciones, los/as estudiantes tendrán la oportunidad de reconstruir los procesos de trabajo, recapturar el recorrido transitado y, a la vez, compartir sus conocimientos con el resto de la escuela y con la comunidad.

En parejas o tríos (como se hayan organizado para la entrevista) se les puede pedir que releen las respuestas del entrevistado y, cuando la información se preste al relato, vuelvan a narrar por escrito las historias escuchadas respetando la estructura tradicional de introducción-desarrollo-desenlace, la coherencia en la transmisión, la claridad expresiva, la cohesión entre las diferentes partes del texto (evitando reiteraciones, haciendo uso de conectores). Este trabajo obliga a los



chicos y chicas a una tarea de reflexión, a recopilar los datos útiles, las impresiones personales y aquello que más les llamó la atención.

Finalmente será un **documento** que guardará la memoria de la actividad. Los más chicos pueden ayudar con ilustraciones, se les puede indicar que dibujen primero algunos elementos cuya presencia constituye un referente de la geografía local: un río, un cerro, la ruta, la escuela, el caserío, etc.

Contar historias por medio de imágenes es una forma de captar la realidad. Convertir los dibujos en documentos gráficos es representar la realidad desde un punto de vista objetivo y subjetivo a la vez.

Puede ser interesante que en los relatos cuenten o expliquen cómo se realizaron las entrevistas, sus opiniones, conclusiones o comentarios personales y realicen un análisis sobre las cuestiones consideradas para seleccionar los problemas que hayan detectado.

El/la docente también podría escribir algunos párrafos contando, por ejemplo, la manera en que la experiencia impactó en el grupo y las repercusiones que tuvo en la comunidad.

Estos textos pueden formar parte de la presentación.

Se pueden preparar y enviar con anticipación invitaciones, contando el propósito de la jornada prevista de trabajo compartido y las actividades que se llevarán a cabo. Antes de redactarlas, es importante acordar cuál debe ser la información a transmitir para que los invitados e invitadas cuenten con los datos necesarios: cuál es el propósito del evento, cuándo y dónde se realizará y quiénes lo organizan.

### **Jornada con participación de la comunidad**

En la escuela se han realizado dos acciones valiosas que ameritan ser compartidas y enriquecidas. Por un lado, se han relevado y recopilado historias, anécdotas y recuerdos que constituyen el acervo cultural de la comunidad. Por otro, se ha realizado un análisis crítico del uso y la circulación en los caminos. Una vez finalizada la experiencia es importante la divulgación de sus resultados al resto de la comunidad.

Es el momento de invitar a las familias, a otros docentes, a funcionarios y a los habitantes de la zona. La jornada se puede llevar a cabo en la escuela o en otro espacio público: la plaza, la sede comunal, el balneario, la parroquia, por ejemplo.

Se pueden leer los registros para conocer las indagaciones realizadas por los compañeros de la escuela, organizar las dudas y aspectos de la lectura del recorte de la ley de Tránsito y presentar las conclusiones.

La presentación deberá reflejar el aprendizaje logrado por los alumnos y alumnas y los aportes recibidos de la comunidad. Resultará, a su vez, una excelente oportunidad para dar a conocer a la comunidad la mirada de los/as alumnos/as sobre el tema.

Algunas ideas:

- Preparar un panel o una mesa para exhibir las producciones de los chicos y chicas (relatos escritos, “mapas” dibujados, croquis del diseño de la señalización, etc.).
- Organizar una rueda de historias entre los concurrentes. Se pueden fijar pautas o enunciar comienzos de relatos para guiar la na-

rración: “Hace casi ciento cincuenta años llegaban a este preciso lugar las primeras familias de colonos. No había ruta, solo un camino de tierra...”. “Estamos aquí desde antes que el español llegara con sus carretas y sus caballos”. Es importante que siempre el eje sea la circulación por el territorio, el ir y venir de las personas. El camino, antes; la ruta, ahora, son los protagonistas de esta versión de la historia.

- Proponer una reflexión acerca de los problemas que ocasiona el uso de los espacios públicos cuando no se respetan normas, poniendo el foco en la circulación insegura por rutas y calles del pueblo cercano. Los/as chicos/as contarán sobre el relevamiento que hicieron, los problemas que detectaron y las propuestas que elaboraron.
- Colocar las señales. Los niños y las niñas se encargarán de explicar en cada caso qué conductas permite o recomienda la norma y sus fundamentos.
- Entregar pedidos y notas. Si estuviesen presentes autoridades locales, será la oportunidad para hacerles entrega de las cartas o los petitorios que se elaboraron en el aula. También se le puede pedir a algún docente o familiar que la acerque o envíe a quien corresponda en nombre de los/as alumnos/as.

## **Punto de llegada**

La difusión de la experiencia se convierte, también, en una instancia de evaluación del trabajo ya que la claridad de los mensajes, la selección de lo que se presenta, los dibujos, las conclusiones, las preguntas y las dudas reflejan la comprensión de la experiencia en su

conjunto.

## ¿Qué más?

El material elaborado se puede aprovechar para construir redes de comunicación e intercambio con otras comunidades rurales o urbanas. Tanto las historias reconstruidas como las experiencias de reconocimiento y señalización vial pueden viajar y ser compartidas.

¿De qué manera?

- Si se cuenta con conectividad a Internet, publicando las producciones en blogs o en redes sociales.
- Enviando el material escrito por carta a otras escuelas o instituciones comunitarias que hagan de nexo en la difusión de los trabajos.
- Preparando material de tipo informativo (folletos, volantes, por ejemplo) que puede entregarse a los visitantes, turistas, viajeros y a otras personas que tengan ganas de llevar los materiales a los lugares a los que viajan.

## Recursos

Lámina de aula, señales de tránsito.

Recorte de la Ley N° 24.449

Mapas de la localidad y de la zona

Planos de carreteras de la zona

Fotografías de la localidad

Enciclopedias, folletos y posters sobre carreteras y medios de transporte.

# ANEXO

## LEY DE TRANSITO

### Ley N° 24.449

**Principios Básicos. Coordinación Federal. Consejo Federal de Seguridad Vial Registro Nacional de Antecedentes del Tránsito. Usuario de la Vía Pública. Capacitación. Licencia de Conductor. Vía Pública. Vehículo. Modelos Nuevos. Parque Usado. Circulación. Reglas Generales. Reglas de Velocidad. Reglas para Vehículos de Transporte. Reglas para Casos Especiales. Accidentes. Bases para el Procedimiento. Principios Procesales. Medidas Cautelares. Recursos Judiciales. Régimen de Sanciones. Principios Generales. Sanciones. Extinción de Acciones y Sanciones. Norma supletoria. Disposiciones Transitorias y Complementarias.**

Sancionada: Diciembre 23 de 1994.

Promulgada Parcialmente: Febrero 6 de 1995.

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina reunidos en Congreso, etc., sancionan con fuerza de Ley

### **ARTICULO 23. — OBSTACULOS**

Toda obra en la vía pública destinada a reconstruir o mejorar la misma, o a la instalación o reparación de servicios, ya sea en zona rural o urbana y en la calzada o acera, debe contar con la autorización previa del ente competente, debiendo colocarse antes del comienzo de las obras los dispositivos de advertencia establecidos en el Sistema Uniforme de Señalamiento.

**ARTICULO 25. — RESTRICCIONES AL DOMINIO.** Es obligatorio para propietarios de inmuebles lindantes con la vía pública:

f) Solicitar autorización para colocar inscripciones o anuncios visibles

desde vías rurales o autopistas, a fin de que su diseño, tamaño y ubicación, no confundan ni distraigan al conductor, debiendo:

1. Ser de lectura simple y rápida, sin tener movimiento ni dar ilusión del mismo;
2. Estar a una distancia de la vía y entre sí relacionada con la velocidad máxima admitida;
3. No confundir ni obstruir la visión de señales, curvas, puentes, encrucijadas u otros lugares peligrosos;
- g) Tener alambrados que impidan el ingreso de animales a la zona del camino.

**ARTICULO 26.** — PUBLICIDAD EN LA VIA PÚBLICA. Salvo las señales del tránsito y obras de la estructura vial, todos los demás carteles, luces, obras y leyendas, sin excepciones, sólo podrán tener la siguiente ubicación respecto de la vía pública:

- a) En zona rural, autopistas y semiautopistas deben estar fuera de la zona de seguridad, excepto los anuncios de trabajos en ella y la colocación del emblema del ente realizador del señalamiento;

Queda prohibida toda clase de publicidad de bebidas alcohólicas en zonas linderas a caminos, rutas, semiautopistas o autopistas, o que sin estar localizadas en las áreas indicadas puedan ser visualizadas desde las mismas, con excepción de aquellas que contengan leyendas relativas a la prevención de seguridad vial. Las violaciones a esta prohibición serán sancionadas con las penas de multas y/o clausuras previstas por la ley 24.788 - De Lucha contra el Alcoholismo. (Último párrafo incorporado por art. 27 de la [Ley N° 26.363](#) B.O. 30/4/2008. Vigencia: a partir de su publicación en el Boletín Oficial)

**ARTICULO 27.** — CONSTRUCCIONES PERMANENTES O TRANSITORIAS EN ZONA DE CAMINO. Toda construcción a erigirse dentro de la zona de camino debe contar con la autorización previa del ente vial competente. No será permitida la instalación de puestos de control de tránsito per-

manentes en las zonas de caminos, debiendo transformarse los existentes en puestos de primeros auxilios o de comunicaciones, siempre que no se los considere un obstáculo para el tránsito y la seguridad del usuario.

**ARTICULO 38.** — PEATONES Y DICAPACITADOS. Los peatones transitarán:

b) En zona rural:

Por sendas o lugares lo más alejado posible de la calzada. Cuando los mismos no existan, transitarán por la banquina en sentido contrario al tránsito del carril adyacente. Durante la noche portarán brazaletes u otros elementos retrorreflectivos para facilitar su detección.

El cruce de la calzada se hará en forma perpendicular a la misma, respetando la prioridad de los vehículos.

c) En zonas urbanas y rurales si existen cruces a distinto nivel con senda para peatones, su uso es obligatorio para atravesar la calzada.

**ARTICULO 42.** — ADELANTAMIENTO. El adelantamiento a otro vehículo debe hacerse por la izquierda conforme las siguientes reglas:

C) Debe advertir al que le precede su intención de sobrepasarlo por medio de destellos de las luces frontales o la bocina en zona rural. En todos los casos, debe utilizar el indicador de giro izquierdo hasta concluir su desplazamiento lateral;

**ARTICULO 47.** — USO DE LAS LUCES. En la vía pública los vehículos deben ajustarse a lo dispuesto en los artículos 31 y 32 y encender sus luces observando las siguientes reglas:

b) Luz alta: su uso obligatorio sólo en zona rural y autopistas siempre y cuando la luz natural sea insuficiente o las condiciones de visibilidad o del tránsito lo reclame;

**ARTICULO 48.** — PROHIBICIONES. Está prohibido en la vía pública:

o) Circular con un tren de vehículos integrado con más de un acoplado,

salvo lo dispuesto para la maquinaria especial y agrícola;

p) Transportar residuos, escombros, tierra, arena, grava, aserrín, otra carga a granel, polvorientas, que difunda olor desagradable, emanaciones nocivas o sea insalubre en vehículos o continentes no destinados a ese fin. Las unidades para transporte de animales o sustancias nauseabundas deben ser lavadas en el lugar de descarga y en cada ocasión, salvo las excepciones reglamentarias para la zona rural;

s) Dejar animales sueltos y arrear hacienda, salvo en este último caso, por caminos de tierra y fuera de la calzada;

t) Estorbar u obstaculizar de cualquier forma la calzada o la banquina y hacer construcciones, instalarse o realizar venta de productos en zona alguna del camino;

v) Usar la bocina o señales acústicas; salvo en caso de peligro o en zona rural, y tener el vehículo sirena o bocina no autorizadas;

**ARTICULO 49.** — ESTACIONAMIENTO.

En zona rural se estacionará lo más lejos posible de la calzada y banquina, en las zonas adyacentes y siempre que no se afecte la visibilidad.

**ARTICULO 51.** — VELOCIDAD MAXIMA. Los límites máximos de velocidad son:

b) En zona rural:

1. Para motocicletas, automóviles y camionetas: 110 km/h;

2. Para microbús, ómnibus y casas rodantes motorizadas: 90 km/h;

3. Para camiones y automotores con casa rodante acoplada: 80 km/h;

4. Para transportes de sustancias peligrosas: 80 km/h;

**ARTICULO 52.** — LIMITES ESPECIALES. Se respetarán además los siguientes límites:

a) Mínimos:

2. En caminos y semiautopistas: 40 km/h, salvo los vehículos que deban portar permisos, y las maquinarias especiales;



# SEÑALES DE TRÁNSITO

## Señales Reglamentarias de Prohibición



Contramano



No Avanzar



No Estacionar



No Estacionar  
ni Detenerse



No Girar a la  
Izquierda



No Girar a la  
Derecha



No Girar en U  
(no retomar)



No Ruidos  
Molestos



Prohibición de  
Circular (Acoplado)



Prohibición de Circular  
(Bicicletas)



Prohibición de Circular  
(Camiones)



Prohibición de  
Circular (Motos)



Prohibición de Circular  
(Autos)



Prohibición de  
Cambiar de Carril



Prohibición de Circular



Prohibición de Circular (animal)



Prohibición de Circular (Tracción animal)



Prohibición de Circular (Carro de mano)



Prohibición de Circular (Tractor)

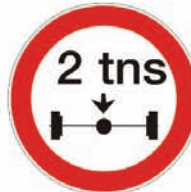


Prohibido Adelantar

### Señales Reglamentarias de Restricción



Limitación de Peso



Limitación de Peso por Eje



Limitación de Altura



Limitación de Ancho



Limitación de Largo



Límite de Velocidad Máxima



Límite de Velocidad Mínima



Estacionamiento Exclusivo



Limitación  
de Peso



Limitación de  
Peso por Eje



Limitación  
de Altura



Limitación  
de Ancho



Circulación  
Exclusiva  
(Transporte Público)



Circulación  
Exclusiva  
(Motos)



Circulación  
Exclusiva  
(Bicicleta)



Circulación  
Exclusiva  
(Jinetes)



Circulación  
Exclusiva  
(Peatones)



Uso de Cadenas  
para Nieve



Giro Obligatorio  
(Derecha)



Giro Obligatorio  
(Izquierda)



Sentido de  
circulación  
(Derecha)



Sentido de  
circulación  
(Izquierda)



Sentido de  
circulación  
(Comienzo Sentido  
Único)



Sentido de  
circulación  
(Alternativa)



Paso Obligatorio  
(Derecha)



Paso Obligatorio  
(Izquierda)



Tránsito Pesado  
a la Derecha



Peatones por  
la Izquierda



Puesto de  
Control



Comienzo de  
Doble Mano



Pare



Ceda el Paso



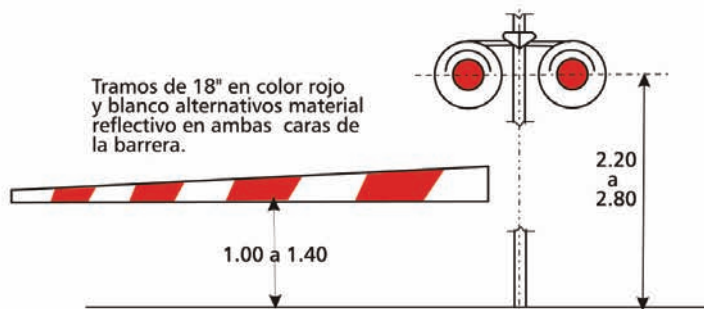
Preferencia de  
Avance



Fin de la  
Prescripción



Fin de la  
Prescripción



Barreras Ferroviarias

## Señalamiento Transitorio



Vallas (Tipo I)



Vallas (Tipo II)



Vallas (Tipo III)

Fin de  
ConstrucciónZona de  
ExplosivosCalle o Carretera en  
Construcción o CerradaLongitud de  
la Construcción

Desvío

Carretera de  
un solo CarrilEstrechamiento  
de CalzadaEquipo Pesado  
en la VíaTrabajos en  
la BanquinaHombres  
Trabajando

Banderillero



Conos



Tambores



Delineadores

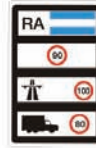
## Señales informativas - Características de la Vía



Camino o Calle  
Sin Salida



Camino o Paso  
Transitable



Velocidades  
Máximas  
Permitidas



Esquema de  
Recorrido



Desvío por cambio de  
Sentido de Circulación



Permitido Girar  
(Derecha)



Permitido Girar  
(Izquierda)



Estacionamiento  
Permitido



Direcciones  
Permitidas  
(Izquierda)



Direcciones  
Permitidas  
(Derecha)



Direcciones  
Permitidas  
(Bifurcación)



Direcciones  
Permitidas  
(Igual Sentido  
o Derecha)

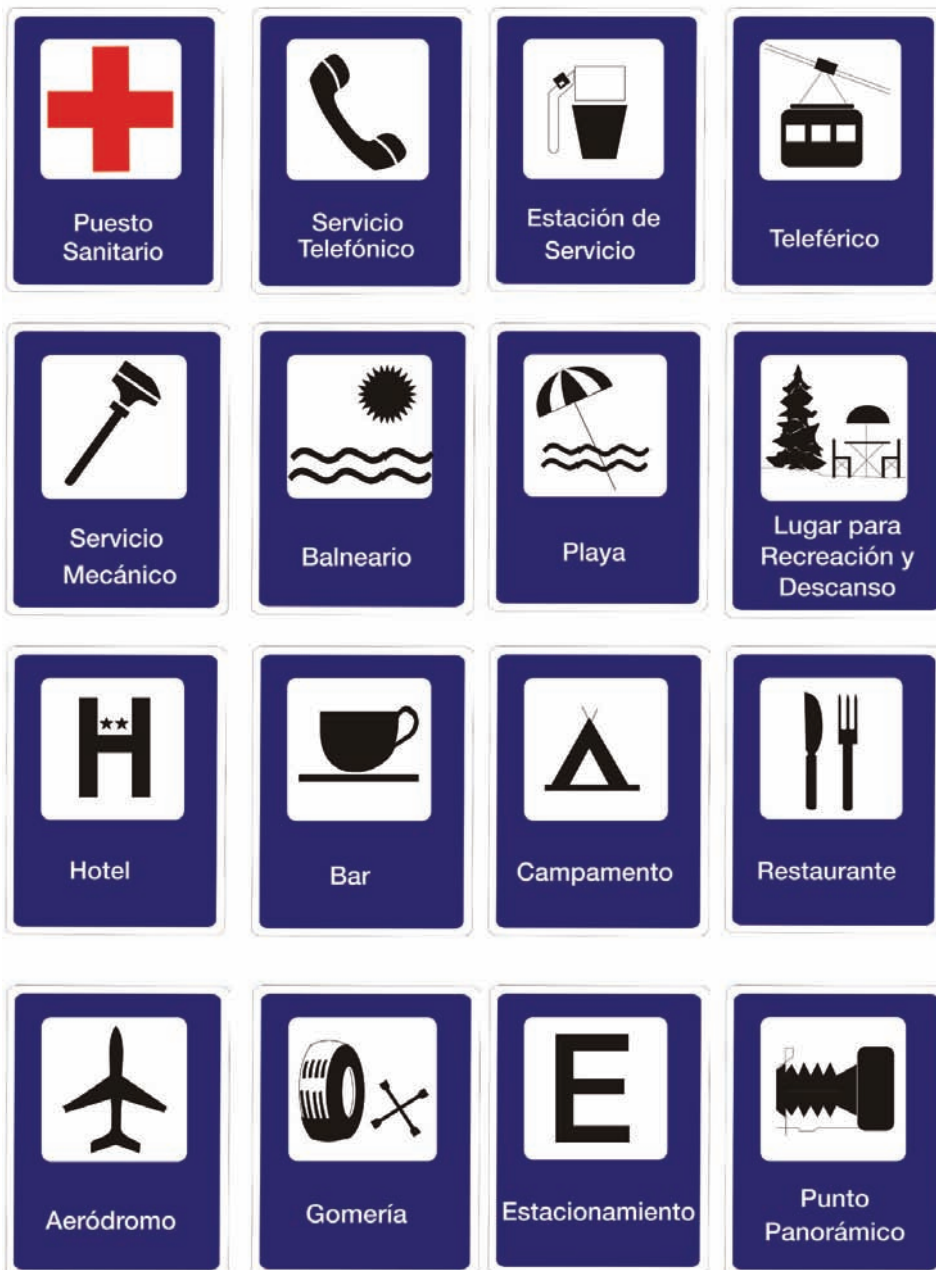


Direcciones  
Permitidas  
(Igual Sentido  
o Izquierda)



Direcciones  
Permitidas  
(Ambas Direcciones)

## Señales informativas - Información Turística y de Servicios







### Señales informativas - Nomenclatura Vial y Urbana - Destino y Distancias



Ruta Nacional



Ruta Panamericana



Ruta Provincial



Orientación (En Caminos Secundarios)



Mojón Kilométrico



Identificación de Región y Localidades



Orientación (En Caminos Primarios y Secundarios)



Nomenclatura Urbana



Fin de Autopista



Nomenclatura de Autopista



Comienzo de Autopista



Comienzo o Fin de Zona Urbana



Indicadora de Utilización de Carriles

### Señales Preventivas Advertencias de Máximo Peligro



Atención



Cruce de Peatones



Cruce Ferroviario



Curva Cerrada



Paneles de Prevención (aprox.)



Paneles de Prevención (curva)



Paneles de Prevención (curva)



Paneles de Prevención (obstáculo rígido)



Cruz de San Andrés

## Señales Preventivas - Advertencias sobre Características Físicas de la Vía



Curva  
(Común)



Curva  
(Contracurva)



Curva  
(en "S")



Camino  
Sinuoso



Pendiente  
(Descendente)



Pendiente  
(Ascendente)



Estrechamiento  
(En una sola mano)



Estrechamiento  
(En las dos  
manos)



Perfil Irregular  
(Irregular)



Perfil  
(Irregular Badén)



Perfil Irregular  
(Lomada)



Calzada  
Resbaladiza



Proyección  
de Piedras



Derrumbes



Túnel



Puente  
Angosto



Puente  
Móvil



Altura  
Limitada



Ancho  
Limitado



Calzada  
Dividida



Rotonda



Incorporación  
tránsito lateral



Inicio doble  
circulación



Encrucijada  
(cruce)



Encrucijada  
(empalme)



Encrucijada

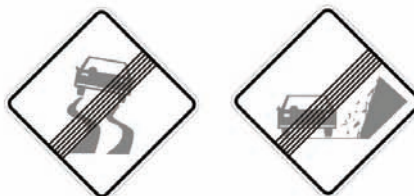


Encrucijada  
(Bifurcación Alternativa)

### Señales Preventivas - Anticipo de otros Dispositivos de Control de Tránsito



Flecha Direccional



Fin de Prevención



Proximidad  
de Semáforo



Proximidad de  
Señal Restrictiva



Proximidad de  
Señal Restrictiva  
(Paso)



Proximidad  
de Señal  
Restrictiva  
(Otras)

### Señales Preventivas - Posibilidad de Riesgos Eventuales



Niños



Escolares



Ciclistas



Jinetes



Animales  
Sueltos  
(Vaca)



Animales  
Sueltos  
(Ciervo)



Corredor Aéreo



Presencia de  
Vehículo Extraño  
(Tranvía)



Presencia de Vehículo  
Extraño (Tractor)



Presencia de Vehículo  
Extraño (Ambulancia)



Vientos Fuertes  
Laterales



