Educación para la movilidad sustentable

Niveles Inicial, Primario y Secundario de las escuelas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires



Ministerio de Educación

Buenos Aires Ciudad

Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires
31-10-2026

Educación para la movilidad sustentable

Niveles Inicial, Primario y Secundario de las escuelas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Ministerio de Educación

Buenos Aires Ciudad

Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires
31-10-2026

ISBN: 978-987-549-548-7
© Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires
Ministerio de Educación
Gerencia Operativa de Currículum, 2014.
Hecho el depósito que marca la ley 11.723.

Dirección General de Planeamiento Educativo
Gerencia Operativa de Currículum
Av. Paseo Colón 275, 14º piso
C1063ACC - Buenos Aires
Teléfono/Fax: 4340-8032/8030
Correo electrónico: curricula@bue.edu.ar

Educación para la movilidad sustentable : niveles inicial, primario y secundario de las escuelas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires / Adriana Sirito ; Zerbini César ; Lucas Galak ; dirigido por Gabriela Azar. - 2a ed. - Buenos Aires : Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Dirección General de Planeamiento Educativo. Gerencia Operativa de Currículum, 2014.
88 p. ; 30x21 cm.

ISBN 978-987-549-548-7

Permitida la transcripción parcial de los textos incluidos en este documento, hasta 1.000 palabras, según la ley 11.723, art. 10º, colocando el apartado consultado entre comillas y citando la fuente; si este excediera la extensión mencionada, deberá solicitarse autorización a la Gerencia Operativa de Currículum.
Distribución gratuita. Prohibida su venta.

Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires
31-10-2026

Jefe de Gobierno
Mauricio Macri

Ministro de Educación
Esteban Bullrich

Subsecretaria de Gestión Educativa y Coordinación Pedagógica
Ana María Ravaglia

Subsecretario de Gestión Económica Financiera y Administración de Recursos
Carlos Javier Regazzoni

Subsecretario de Políticas Educativas y Carrera Docente
Alejandro Oscar Finocchiaro

Subsecretaria de Equidad Educativa
María Soledad Acuña

Directora General de Planeamiento Educativo
María de las Mercedes Miguel

Gerente Operativa de Currículum
Gabriela Azar

Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires
31-10-2026

Educación para la movilidad sustentable
Niveles Inicial, Primario y Secundario
de las Escuelas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Gerenta Operativa de Currículum
Mg. Gabriela Azar

Asistentes de la Gerencia Operativa de Currículum
Viviana Dalla Zorza, Gerardo Di Pancrazio, Juan Ignacio Fernández,
Mariela Gallo, Martina Valentini

Elaboración del documento
Adriana Sirito
César Zerbini
Lucas Galak

Revisión de contenidos
Nivel Inicial
Rosa Windler
Nivel Primario
Susana Wolman, Adriana Casamajor
Nivel Secundario
Adriana Sirito
Montserrat Barreto

Colaboración
Equipo Escuela Itinerante Dirección General de Seguridad Vial. Jefatura de Gabinete de la Ciudad
Programa Escuelas Verdes. Carlos Gentile
Josefina Rocha
Silvina Escalante
Escuela de capacitación docente Centro de Pedagogías de Anticipación - CePA
Subsecretaría de Transporte. Jefatura de Gabinete de la Ciudad
Dirección General de Seguridad Vial de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires
Defensoría del Pueblo de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Edición a cargo de la Gerencia Operativa de Currículum

Coordinación editorial: María Laura Cianciolo
Edición: Gabriela Berajá, Marta Lacour y Sebastián Vargas
Diseño gráfico: Patricia Leguizamón, Alejandra Mosconi y Patricia Peralta

Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires
31-10-2026

Estimada comunidad educativa:

Este documento contribuye a generar conciencia respecto de uno de los ejes constitutivos del ejercicio ciudadano, a través de la enseñanza de prácticas y hábitos relacionados con la protección y el cuidado de uno mismo y del otro en la vía pública.

Se busca que toda la comunidad educativa –supervisores, equipos de conducción, docentes, alumnos y familias– se comprometa, mediante el involucramiento con esta temática, a mejorar la calidad de vida de la sociedad.

La escuela es un espacio primordial para la enseñanza y el aprendizaje de la movilidad sustentable y la formación de ciudadanos respetuosos, solidarios y conocedores de sus derechos y sus deberes. Es importante abrir múltiples espacios y propuestas para promover la movilidad sustentable entre los alumnos y estar, así, en condiciones de realizar un importante aporte a la sociedad, que será complementario al que pueda desarrollarse en otras instituciones.

Educar en este ámbito resulta especialmente relevante en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, considerando la dimensión y complejidad de esta metrópoli, y dado que la movilidad se ha convertido en uno de los desafíos más acuciantes de las grandes ciudades.

Mediante este documento se propone una nueva mirada, más amplia, para superar los enfoques tradicionales, y se incluyen aportes de la educación ambiental.

Esperamos que este trabajo colabore con el desarrollo y el ejercicio de una ciudadanía más responsable.

Afectuosamente,

Gabriela Azar
Directora Operativa de Currículum

María de las Mercedes Miguel
Directora General de Planeamiento Educativo

Índice

Introducción 9
De qué hablamos cuando hablamos de movilidad sustentable y segura 10
Movilidad y derechos 11
Los desafíos y las oportunidades fundamentales de la movilidad en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires 15

Propuesta de enseñanza de la movilidad sustentable 19

Nivel Inicial 21
Educación para la movilidad sustentable en el Nivel Inicial 21
Sobre la propuesta de contenidos 22
Propósitos de la educación para la movilidad sustentable en el Nivel Inicial 23
Contenidos 24

Nivel Primario 33
Educación para la movilidad sustentable en el primer ciclo del Nivel Primario 33
Sobre la propuesta de contenidos 34
Propósitos de la educación para la movilidad sustentable en el primer ciclo del Nivel Primario 34
Contenidos 35
Educación para la movilidad sustentable en el segundo ciclo del Nivel Primario 38
Propósitos de la educación para la movilidad sustentable en el segundo ciclo del Nivel Primario 38
Contenidos 39

Nivel Secundario 41
Educación para la movilidad sustentable en el Nivel Secundario 41
Sobre la propuesta de contenidos 42
Propósitos de la educación para la movilidad sustentable en el Nivel Secundario 42
Contenidos 43

Anexos 47
Anexo I. Marco legal 49
Anexo II. Acciones para la movilidad sustentable del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires 50
Anexo III. La movilidad en cifras 61
Anexo IV. Señales viales 67
Anexo V. Servicios de atención y reclamo 81

Bibliografía 87

Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires
31-10-2026

Introducción

La ley 2.297, promulgada en 2007, establece la obligatoriedad de la enseñanza de la educación vial en las escuelas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, formalizando y obligando a sistematizar legalmente un conjunto de contenidos presentes en las aulas.[1]

De esta manera, el tema de la educación vial se instala con carácter obligatorio en las escuelas de la Ciudad, como parte integrante de las políticas públicas en materia de educación y seguridad vial.

Por otra parte, la ley 1.687, sancionada en el año 2005, establece las pautas básicas de la educación ambiental para el ámbito de la Ciudad, promoviendo una visión compleja e integral de la problemática, incorporando las múltiples dimensiones que la atraviesan y nutriendo el enfoque tradicional orientado tan solo a uno de los problemas, la seguridad vial, proponiendo un cambio de orientación.

Asumir por parte del Estado la responsabilidad de incluir contenidos curriculares vinculados a la movilidad es un aporte a la construcción de una ciudadanía basada en la convivencia democrática, el respeto de los derechos, la participación de la sociedad en la construcción de lo público y el cumplimiento de las obligaciones del Estado. Genera una oportunidad de pensarnos en el ámbito de lo público, de las normas e instituciones como construcciones sociales y políticas. Es una invitación a pensar la convivencia en el espacio público y la necesidad de las normas como condición de su posibilidad. Conocer cómo movilizarse en la Ciudad; asumir conscientemente el proceso de toma de decisiones que conlleva la movilidad de las personas y sus consecuencias sobre el cuidado de uno mismo, de los demás y del ambiente; reconocer los aspectos individuales, sociales, políticos y ambientales que atraviesan la movilidad son, por un lado, contenidos presentes en la currícula de los niveles de la enseñanza y, por otro, saberes socialmente valiosos que la escuela debe promover como parte de su rol en la formación ciudadana.

Por otra parte, la educación para la movilidad sustentable, como superación de la educación vial, forma parte de las acciones de prevención que son necesarias para salvaguardar la vida y la salud de las personas ante la gran cantidad de siniestros de tránsito que provocan muertes, heridas, discapacidades y pérdidas económicas, además de los efectos producidos por la creciente y diversa contaminación. La escuela se propone, entonces, generar aprendizajes que movilicen una mejora en las condiciones de vida y salud de las personas, aportando a la construcción de una movilidad justa y solidaria.

La educación es un importante factor para impulsar caminos de solución a un problema tan complejo, en el que intervienen múltiples actores y elementos. Los cambios que se requieren para ello implican una modificación en profundidad de comportamientos y estructuras urbanas sólidamente establecidas a lo largo de las últimas décadas. Por eso, es necesario delimitar y pautar claramente cuál es el rol y la responsabilidad de la escuela en la movilidad urbana.

[1] **Artículo 1°.** Impleméntese la enseñanza de la Educación Vial de acuerdo a lo establecido en el Título III, Capítulo 3.4, punto 1 a) del Código de Tránsito y Transporte, con el objeto de sistematizar la enseñanza de la temática vial orientada a promover la adquisición de prácticas viales seguras y solidarias, y transmitir los valores de respeto por la vida y la convivencia vial. Ley N° 2.297/07. Programa de Educación Vial en el Sistema de Educación Formal de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, publicada en el Boletín Oficial N° 2.671 el 25 de abril de 2007.

Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires
31-10-2026

De qué hablamos cuando hablamos de movilidad sustentable y segura

Para comenzar, resulta interesante partir del significado de la palabra movilidad. En el diccionario de la Real Academia Española, dicho término aparece definido como "cualidad de movible", es decir, aplicado a algo que puede moverse. Lo sucinto de la definición contrasta, sin embargo, con la diversidad de las situaciones y variantes semánticas con que se utiliza el término, como en la expresión "movilidad laboral", que atañe a los cambios en la localización de los puestos de trabajo, o cuando se habla de movilidad como sistema de desplazamientos en un espacio determinado.

Hace más de treinta años que los técnicos del transporte y el urbanismo emplean el concepto de movilidad, en particular en el ámbito urbano, pero pocas veces se ha precisado su diferencia o su relación con otros conceptos como transporte, tráfico o circulación. La diferencia principal con estos conceptos es que al hablar de movilidad se amplía el objeto de estudio. Mientras el tráfico, por ejemplo, tiene por objeto de estudio la circulación de vehículos motorizados, la movilidad trata del movimiento de personas y mercancías, sin la participación necesaria del motor. Emergen así con mucha más fuerza en el análisis y en las proposiciones las necesidades de los transeúntes, de los usuarios del transporte colectivo o de los ciclistas. Se revelan así las necesidades diferenciales de una multitud de sujetos que participan de la movilidad. La edad, el sexo, el grupo de pertenencia, la condición física o psíquica determinan problemas y soluciones diversas que antes quedaban subsumidas en el patrón de movilidad de un conductor de automóvil estándar, o pretendidamente estándar.

La mirada a través del parabrisas, que caracteriza el análisis del tráfico, se transforma, al analizar la movilidad, en una mirada múltiple y diversa. Por ejemplo, resulta "revolucionaria", en términos metodológicos y propositivos, la incorporación de la mirada de los alumnos. Atender las necesidades de desplazamiento autónomo de los alumnos supone reformar todos y cada uno de los supuestos en los que se basa la construcción tradicional de la ingeniería de la movilidad; una transformación que tendrá tanto impacto como la acaecida a raíz de la incorporación a la escena pública, en las últimas décadas, de las personas con discapacidad como grupo social con necesidades y derechos específicos.

Mujeres, niños, adultos mayores, personas con discapacidad, migrantes de culturas diversas, pasajeros de automóviles, usuarios de transportes públicos, etc., configuran un universo de estudio y de demandas mucho más amplio y diverso que el considerado tradicionalmente en los estudios de tráfico.

En contraposición al enfoque tradicional, y como resultado del fracaso del modelo existente, se está llevando a cabo un cambio de orientación, enfrentando las problemáticas de movilidad a través del concepto de movilidad sustentable y segura.

Desde esta nueva perspectiva, el objetivo es lograr una movilidad que se reduzca al mínimo los efectos negativos sobre el entorno y la calidad de vida de las personas y que se satisfaga en un tiempo y con unos costos razonables.

Para llevar a cabo esta idea, se hace necesario reorientar la visión global de la movilidad y pensarla como un sistema que debe:

- priorizar los sistemas de transporte más sustentables, como el transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta, sin renunciar a la complementariedad del transporte privado;

Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires

- utilizar la intermodalidad[2] para buscar la máxima eficiencia y el aprovechamiento de los recursos del transporte;
- considerar la seguridad integral de las personas como un valor fundamental;
- minimizar el impacto sobre el ambiente;
- minimizar el consumo de recursos energéticos y del recurso suelo.

Con respecto al objeto de estudio, la sustentabilidad amplía la mirada sobre los problemas de la movilidad, haciendo hincapié en relacionar los desplazamientos con sus consecuencias ambientales, tanto las de carácter local (contaminación del aire, ruido, ocupación de suelo fértil, fragmentación del territorio, etc.) como las de escala global (cambio climático, biodiversidad, agotamiento de recursos, entre otras). Como es sabido, la sustentabilidad no se limita a aspectos ambientales, sino que también abarca lo social; por consiguiente, obliga a considerar también las consecuencias sociales del patrón de desplazamientos en lo que refiere a salud, convivencia, autonomía de los diversos grupos sociales, etcétera.

Admitida esa expansión de las preocupaciones vinculadas a la movilidad, es evidente que se requieren también nuevos métodos para integrar la información ambiental y social con el análisis estricto de los viajes. No se trata meramente de añadir nuevos capítulos, con datos y análisis ambientales y sociales, a los planes de tráfico convencionales, sino de desarrollar metodologías que faciliten la comprensión del fenómeno ambiental y social de la movilidad.

En el mismo sentido, la sustentabilidad tiene una exigencia novedosa en relación con el sujeto de estudio. No se trata solo de acoger las necesidades del conjunto de la población, sino también de escuchar sus voces. La movilidad sustentable se debe caracterizar por integrar procesos de participación social en los que se puedan escuchar las voces de todos, incluso las de quienes habitualmente no están representados en la llamada "opinión pública", como los sectores de bajos recursos, los niños o los adultos mayores.

Movilidad y derechos

Cuando hablamos de movilidad hacemos referencia también a un conjunto de derechos vinculados a la circulación de las personas, entendida como un aspecto de la libertad humana. La movilidad depende, por ejemplo, del modo en que se localizan los centros de trabajo, las viviendas, los comercios, las escuelas, los edificios públicos; de las infraestructuras de transporte que la administración nacional y local construyen; de la manera en que se desenvuelve el transporte público de personas, y de las decisiones que toma cada una de las personas al desplazarse por la Ciudad.

Por eso, cuando hablamos de movilidad lo hacemos desde una concepción social de la circulación, y en consecuencia tenemos en cuenta la responsabilidad social del Estado. En la ciudad de Buenos Aires, tanto como en el resto del mundo, en el tránsito pueden identificarse diversas diferencias y

[2] La intermodalidad es el uso de forma integrada de al menos dos modos de transporte diferentes para completar una cadena de desplazamiento puerta a puerta. Permite, mediante un planteamiento global, una utilización más racional de la capacidad de transporte disponible. La cualidad intermodal de un desplazamiento depende de la elección, por parte de los sujetos, entre los modos disponibles; elección que está condicionada por criterios de economía, costos, tiempos de desplazamiento y calidad de los servicios, determinados por las condiciones estructurales del sistema de transporte en un lugar dado.

Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires
31-10-2026

desigualdades sociales. En este contexto, la responsabilidad social del Estado es garantizar a todos una circulación digna y adecuada a las necesidades de cada sector.[3]

Esta responsabilidad social del Estado no solo implica eliminar las barreras económicas que impiden el ejercicio de los derechos en condiciones de igualdad a los grupos social y económicamente más desfavorecidos, sino que también debe asegurar la movilidad de todos los grupos vulnerables, en especial los niños y las niñas, las personas con capacidades reducidas y los adultos mayores, en condiciones dignas y adecuadas a las necesidades de cada sector, priorizando el bien común por encima de los intereses individuales.

En la movilidad se pone en juego un conjunto de derechos económicos y sociales que requieren, para ser satisfechos, la aplicación de políticas públicas activas. Por eso es importante hablar de movilidad y no de circulación, ya que este último término se encuentra asociado a una dimensión de los derechos concebidos como libertades individuales, distinta de una dimensión social de los derechos concebidos como interdependientes y necesarios para la vida digna (concepción, esta última, proveniente del campo de los derechos humanos).[4]

Consecuentemente, el rol del Estado, en sus diferentes niveles, es fundamental en tanto garante de los derechos en el marco de la Constitución de la Nación Argentina, los tratados internacionales de derechos humanos y la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Posibilitar y garantizar la movilidad de las personas en condiciones de igualdad requiere la actuación de todos los poderes del Estado, cada uno desde su función específica. Así, al Poder Legislativo le compete dictar las normas necesarias para la circulación referidas a la regulación del tránsito y a las condiciones de igualdad entre las personas que circulan. Al Poder Ejecutivo le corresponde la administración de políticas públicas para la aplicación de las leyes, la organización de la infraestructura vial, el flujo de tránsito, los transportes públicos, la determinación de acciones positivas para los grupos desfavorecidos y la aplicación de sanciones administrativas para los infractores (por ejemplo, multas). Por su parte, el Poder Judicial debe administrar justicia en los casos en que las conductas de las personas o de los agentes públicos configuren delitos y en aquellos casos en que las personas vean limitado o impedido el ejercicio de sus derechos; asimismo, le corresponde también el control de la constitucionalidad de las leyes, a través de los casos que le corresponda examinar, ejerciendo su contralor sobre los actos de la administración.[5]

No obstante, la movilidad no es un asunto de exclusiva responsabilidad del Estado. Los ciudadanos tenemos mucho que reflexionar y muchos cambios individuales y colectivos que iniciar para definir consensos en relación con la movilidad y el mejoramiento de la calidad de vida. Estas reflexiones tienen que ver, por un lado, con las conductas y el apego a las normas y, por el otro, con la participación ciudadana.

3 G.C.B.A. Ministerio de Educación. Dirección General de Planeamiento. Dirección de Currícula. *Formación Ética y Ciudadana. Educar al transeúnte. Documento de trabajo*, 2007.

4 "Tradicionalmente, y de acuerdo con los antecedentes que inspiraron la Constitución Nacional, el derecho de circulación contenido en el artículo 14 hace referencia a una concepción liberal del Estado en donde la no injerencia del Estado es la mejor manera de regular los derechos de las personas. Esta idea de Estado solo considera a los poseedores de bienes materiales que les permitan acceder a los bienes y servicios que brinda el mercado", *ibid.*, p. 8.

5 Por ejemplo, si una persona sufre un daño en un accidente de tránsito, puede recurrir a los tribunales de justicia civil para demandar una compensación económica y a los tribunales penales para que se investigue la comisión de un delito. Asimismo, una persona con movilidad reducida que no puede viajar en transportes públicos porque no existen rampas, puede demandar al Estado por verse vulnerado su derecho a la circulación en condiciones de igualdad; o si los ruidos de una autopista afectaran gravemente la calidad de vida de los vecinos, también es posible exigir al Estado que tome las medidas necesarias para que dicho daño cese.

Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires

En este sentido, el espacio público como escenario de la movilidad presenta ciertas características de descuido frente al cumplimiento de las normas, que quedan evidenciadas en conductas imprudentes y potencialmente peligrosas. Este concepto es desarrollado por Carlos Nino,[6] quien sostiene que existen distintos tipos de ilegalidad. Uno de ellos es la desviación individual que ocurre cuando los individuos encuentran conveniente para sus intereses dejar de observar la ley, esperando beneficiarse por ello dada la alta probabilidad de impunidad, debida al comportamiento similar de otras personas. Otro tipo de ilegalidad se presenta cuando se desarrolla un conflicto social que lleva a un sector a desconocer la autoridad que dictan las leyes en cuestión; por último, existen situaciones sociales en que todos resultan perjudicados por la transgresión, a las que el autor llama *anomia "boba"*. En estos casos, el incumplimiento de la ley no se produce con el objeto de satisfacer demandas, intereses o valoraciones no contemplados por ella, sino simplemente porque la norma no es percibida como un valor. Esta falta de valoración va en detrimento de todos los integrantes de la comunidad, en tanto su consecuencia es la constante violación de las leyes y las normas.

Sin embargo, cuando suceden accidentes o delitos, desde la sociedad se reclaman más leyes o que estas sean "más duras", y desde los medios se analizan estos hechos como problemas culturales y de educación. Cuando los medios abordan noticias sobre incidentes, problemas de tránsito o problemas en el espacio público (como la basura, los ruidos molestos, etc.), generalmente se los define como problemas culturales instalados inevitablemente.

Es necesario remarcar que, aun en contextos de "anomia", una persona puede incumplir la norma, pero no se encuentra al margen de ella. Es decir, alguien que rompe una norma incumple las leyes, pero no las elimina. En este sentido, es necesario distinguir, por una parte, la necesidad del diseño de políticas de Estado relacionadas con promover conductas orientadas a la obediencia de las leyes (de tránsito, por ejemplo) y, por otra, la problematización en torno a la relación del sujeto con la ley.

Resulta imprescindible referirse a la necesaria participación de la ciudadanía en los asuntos públicos y en la construcción del espacio público, participación que implica proponer y exigir los cambios necesarios para una movilidad segura y accesible, que considere las necesidades de todos los sectores de la población, que mejore la calidad de vida y que preserve el ambiente y los recursos naturales.

En este sentido, también es necesario pensar la ciudad de Buenos Aires desde una perspectiva histórico-política que dé cuenta del proceso de su autonomía. Los ciudadanos de Buenos Aires deben asumir el compromiso de vivir en una ciudad autónoma, con instituciones y mecanismos democráticos específicos de participación. Por ello es importante educar a los jóvenes en una nueva institucionalidad. A los fines de la educación para la movilidad, ello significa, por un lado, conocer las decisiones que al respecto han tomado históricamente los distintos gobiernos distinguiendo sus causas y sus consecuencias; por otro, conocer y estar en condiciones de poner en marcha los mecanismos de participación previstos a escala local que posibiliten el aprovechamiento del espacio público y la vigencia de los derechos.

El espacio público comprende las vías de circulación abiertas (como calles, plazas, rutas, parques) y ciertos edificios públicos de circulación limitada (como escuelas, hospitales, etc.). Este espacio público debe estructurarse a partir de una edificación planificada y consensuada; y su calidad ambiental y sus usos deben estar garantizados por el Estado. La comunidad, en el ejercicio de sus derechos, debe demandar de las autoridades correspondientes el cuidado y promoción de un espacio urbano sano que permita el encuentro colectivo, la expresión pública y su uso frecuente, constante e intenso.

[6] Nino, Carlos S. *Un país al margen de la ley.* Buenos Aires, Emecé, 1992.

Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires
31-10-2026

Muchas veces, las comunidades consideran que estos espacios son patrimonio del Estado, identificando Estado con gobierno, no reconocen su propia participación en la construcción de lo público y esperan que el gobierno se haga cargo del cuidado y el manejo de esos espacios. Por eso es importante que la comunidad se apropie de manera simbólica del espacio público, para que este sea producto de la acción de la comunidad. De esta forma, se logra un vínculo que posibilita que el espacio público se perciba como propio y, en consecuencia, se lo cuide y se lo transforme.

Por otra parte, las modificaciones producidas en las ciudades en los últimos años, sobre todo en América latina, han sido tan sustanciales que transformaron la comunicación habitual entre los espacios públicos y la comunidad. Ello generó cambios en los hábitos de las personas disminuyendo su participación en el espacio público y debilitando la conformación de una identidad colectiva de los residentes.

De este estado de situación es responsable la sociedad en su conjunto, tanto la gestión política como los ciudadanos, cada uno de acuerdo con su espacio de participación y nivel de responsabilidad.

Otros puntos de vista interesantes desde los cuales podemos pensar la movilidad, sobre todo en lo atinente al tipo de modelo urbano, son los aspectos socioculturales y ecológicos del tema.

Profundizar la importancia de la circulación peatonal y el uso de los espacios y transportes públicos sirve para fortalecer los lazos sociales y culturales y para promover la salud de la población.

De los espacios públicos, los espacios verdes merecen una atención especial, ya que mejoran la oxigenación de la atmósfera, protegen del asoleamiento y dan abrigo contra los vientos fuertes, se constituyen en espacios de esparcimiento para los vecinos, permiten la realización de diversas actividades culturales, deportivas y físicas, disminuyen los factores de riesgo ambiental y desempeñan un papel fundamental en el mantenimiento de la biodiversidad urbana.[7]

Considerando que la salud es un derecho que debe garantizarse por el Estado y que caminar es un acto saludable que mejora la calidad de vida de las personas, los ciudadanos deberían considerar este aspecto al momento de exigir a las autoridades mejoras en el espacio público y en la circulación. El caminar debería ser, además, un valor en la gestión de la movilidad que se refleje en acciones concretas de priorización del peatón respecto de los automóviles: reducción de velocidades, transitabilidad y rampas, veredas amplias donde la actividad comercial no suponga una ocupación del espacio destinado a transitar, ciudadanos responsables que no ensucien, no ocupen veredas con automóviles ni destruyan los espacios públicos, entre otras medidas y conductas.

Caminar es saludable, mejora la calidad de vida a nivel físico y psíquico. Trabaja la capacidad aeróbica: respiración, circulación, musculación; aumenta la oxigenación del organismo, libera toxinas y endorfinas. Al mismo tiempo, esta acción permite independizarse dando libertad para ir adonde uno quiera. Este movimiento ejercita la libertad y dominio sobre el ambiente. La preocupación por caminar o los problemas que existen para desplazarse caminando aparecen con mayor fuerza en la sociedad cuando se trata de los niños, que demandan actividades al aire libre, y de los mayores, que requieren del caminar como ejercicio físico para mejorar la salud.

[7] *Informe anual ambiental 2008*, Ciudad de Buenos Aires, ley N° 303 de Información Ambiental, G.C.B.A. Ministerio de Ambiente y Espacio Público, Agencia de Protección Ambiental, 2009, p. 96.

Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires

Por otro lado, el modo de vida actual, caracterizado por los avances cada vez más veloces de la tecnología y una oferta de productos cada vez más diversificada, con opciones para todos los sectores de la población, impacta en el modo de vida de las personas, en particular de los niños y adolescentes. El uso de la tecnología reduce los desplazamientos, lo cual mejora en muchos aspectos la vida de las personas, pero también impacta en la reducción de conductas consideradas saludables, como caminar, estar al aire libre, tener contacto físico con otras personas. El uso de las tecnologías, aplicadas a este u otros temas tratados en la escuela, exige reflexión, debate, acercamiento y conocimiento.

Los desafíos y las oportunidades fundamentales de la movilidad en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

El espacio público genera usos diversos. Algunos de ellos están vinculados a las relaciones sociales y de ocio, mientras que otros se relacionan con las necesidades de transporte de personas y mercaderías. La potenciación de unos u otros usos depende en buena medida del modelo urbano vigente.

Hoy en día, puede percibirse que la movilidad de la ciudad de Buenos Aires tiende a concentrarse en el transporte motorizado privado.

Sin embargo, cabe señalar el esfuerzo sostenido que viene realizándose para posibilitar modos alternativos de ingreso y movilidad dentro de la Ciudad. Entre estas acciones, pueden mencionarse a modo de ejemplo distintos programas tales como "Programa de Ordenamiento del Tránsito y Seguridad Vial", "Programa Hacete Ver", "Programa Bicicletas de Buenos Aires (BA EcoBici)", entre otros.[8]

Dichas acciones tienden a lograr una movilidad sustentable y saludable y mejorar la calidad de vida de los vecinos.

Es necesario dar continuidad a este tipo de iniciativas para responder a los problemas sociales, ambientales y de salud surgidos como consecuencia de la concentración urbana, contemplando las necesidades de las poblaciones más desfavorecidas para fomentar una ciudadanía que incluya a todos.

Algunas consecuencias derivadas de la concentración urbana, de la anomia y de las tendencias de una movilidad basada en el transporte motorizado que se enumeran a continuación.

Consecuencias ambientales

I. La ocupación del suelo. Todos los modos de transporte utilizan cierta cantidad de espacio para trasladarse y estacionar.

II. La congestión. Las congestiones de tránsito tienen importantes consecuencias sociales y sobre la salud.

III. La emisión de gases contaminantes. La combustión generada por el transporte motorizado es una de las principales fuentes de gases contaminantes.

[8] Véase Anexo II: "Acciones para la movilidad sustentable del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires", en este documento (p. 50).

Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires
31-10-2026

IV. La contaminación acústica. El ruido como una de las formas de contaminación atmosférica que influye en forma directa en la población.

V. El consumo de energía. Todos los modos de transporte utilizan energía para desplazarse, pero no todos lo hacen de manera igualmente eficiente.

Consecuencias sociales

I. El deterioro de la calidad de vida causada por el tiempo que insumen los desplazamientos desde los hogares a los lugares de trabajo.

II. Los problemas de salud en la población derivados de problemas ambientales, del crecimiento urbano desordenado y de la contaminación acústica.

III. Los problemas en las estructuras edilicias derivados de las vibraciones producidas por el ruido tales como agrietamientos y desprendimientos que ponen en riesgo a la población.

IV. La gran cantidad de tiempo invertido en desplazarse, que impacta en la vida familiar y social.

V. Los problemas de accesibilidad para las personas con necesidades especiales, derivados de barreras urbanísticas sociales, económicas y/o arquitectónicas que dificultan su integración, autonomía o pleno ejercicio de sus derechos.

En correspondencia con los problemas descriptos, pensamos —desde el lugar de la enseñanza— en una ciudad habitable, en la que los espacios públicos de convivencia como las calles o las plazas no estén "dominados" por los vehículos; con peatonalizaciones y zonas mixtas de convivencia entre los distintos modos de desplazamiento, que recuperen parte del espacio de las calles para funciones propias de la vida ciudadana. Lugares en los que la gente se sienta a gusto, que permitan disfrutar, que incluyan espacios verdes, recreativos, deportivos y culturales suficientes en cantidad y adecuados en calidad.

Pensamos en una ciudad saludable, con menos ruido y contaminación atmosférica, que estimule los comportamientos saludables de los ciudadanos; involucrada y respetuosa con los problemas ambientales globales, como la reducción de la capa de ozono, la pérdida de biodiversidad y el cambio climático. Una ciudad que haga suyos y verifique los compromisos de reducción de las emisiones de dióxido de carbono, de ruidos y de basura.

Una ciudad que practique políticas públicas basadas en el respeto de los derechos humanos —derecho a la salud, a la igualdad de oportunidades, a la libre circulación, al esparcimiento, entre otros—, donde se potencien transportes públicos que promuevan la autonomía de todas las personas y una accesibilidad universal, en modos menos agresivos para el ambiente que los actuales. Para ello, es necesario mejorar la accesibilidad y que los desplazamientos de personas con movilidad reducida no supongan un problema insalvable, ya sea individualmente o en medios de transporte colectivos, eliminando las barreras arquitectónicas u otro tipo de obstáculos.

Es necesario fomentar una cultura de respeto y cumplimiento de las normas, entendidas como medios para ordenar la movilidad en la Ciudad y favorecer el pleno ejercicio de los derechos de todos.

Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires

Por último, pensamos en una ciudad con menor siniestralidad y peligrosidad de las calles, que se comprometa con el cumplimiento de la norma y con el cambio de los hábitos para mejorar la convivencia.

Las políticas públicas que vienen realizándose se inspiran en el concepto de humanización del espacio público. Se trata de una mirada que pone a la persona en el centro y tiende a embellecer y convertir el espacio público en acogedor, con el fin de que los vecinos lo consideren propio y realicen allí actividades que fomenten el encuentro y el desarrollo de actividades culturales, deportivas y lúdicas, propias de la naturaleza social del hombre.

Para generar estos cambios se necesita, por una parte, una activa participación de las personas; es necesario que las decisiones importantes conlleven un proceso de información y consulta a la ciudadanía, con amplio debate y una educación que se enfoque en preparar a los ciudadanos para estos desafíos.

Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires
31-10-2026

Propuesta de enseñanza de la movilidad sustentable

Es necesario establecer claramente cuál es el rol que le corresponde a la escuela y analizar si está en condiciones de asumirlo en relación con la educación para la movilidad. En este sentido, la escuela afronta las demandas de las familias, de los medios de comunicación y de diversos sectores del Estado, que la responsabilizan casi como único agente propulsor de cambio en las conductas y depositan en ella un rol que no le corresponde de manera exclusiva y al cual no puede hacer frente por sí sola.

En este sentido, entendemos que el rol de la escuela se define por:

a) **La transmisión de información veraz y actualizada** sobre el fenómeno de la circulación y sus normas, que permita su conocimiento adecuado por parte de los estudiantes. Para ello, es necesario identificar claramente las cuestiones que hacen a la movilidad (uno de los propósitos de este documento).
b) **La generación de espacios de reflexión** que permitan analizar críticamente las prácticas individuales, sociales y políticas que se ponen en juego en la movilidad, y las normas y valores implicados. Esto se relaciona con un enfoque que parte de identificar la movilidad como uno de los aspectos de la ciudadanía. Se pretende un abordaje de estos temas a partir de la construcción en el aula y de la reflexión crítica sobre las prácticas, las ideas y los mensajes que interactúan en la sociedad.
c) **La formación en valores.**

La escuela tiene un papel en la construcción de una movilidad sustentable, justa y en la cual los derechos de todos estén resguardados. Pero no es la única responsable de las condiciones de movilidad imperantes ni del comportamiento de quienes son o fueron alumnos. Es más, su mensaje es interferido constantemente por los mensajes de los medios de comunicación y la publicidad en general, que de manera explícita o implícita resaltan los beneficios del individualismo, los privilegios del poder, y generan el deseo de pertenencia de clase por diferenciación en los consumos. En algunos casos, el mensaje escolar se contradice con las prácticas familiares y sociales que el niño vive cotidianamente. Sabemos entonces que el currículum oculto y el mensaje subyacente tienen un gran poder frente al currículum prescripto y el discurso explícito, por lo que la sola mención de las acciones y los valores correctos o deseables no asegurará su apropiación por parte de las niñas y los niños.

En tal sentido, es necesario que la escuela articule con las familias el trabajo de concientización respecto del mensaje que irradia, a través de la participación de los adultos responsables de la comunidad en actividades y jornadas de reflexión, y la promoción de acuerdos locales sobre movilidad, a fin de evitar la disociación entre estos acuerdos y el comportamiento efectivo en la movilidad.

Por otra parte, y en relación con el mensaje de los medios masivos de comunicación y la publicidad, es necesario fomentar una mirada crítica que permita develar los valores implicados en los mensajes que se transmiten, y que dé herramientas a los alumnos para que sean capaces de desnaturalizar el discurso y poder pensar opciones fundadas en valores que permitan una mejor convivencia en el espacio de la movilidad.

Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires
31-10-2026

En tal sentido, consideramos de vital importancia acercar distintas propuestas a los estudiantes y docentes. El debate, la reflexión y la problematización de las situaciones de movilidad contribuirán a que se desenvuelvan de una manera más segura, responsable, solidaria y respetuosa de los demás.

Creemos importante destacar que el espacio público es un lugar de encuentro social, marcado por las diferencias, en el que derechos y obligaciones de cada ciudadano se ponen en juego. Pensamos que trabajar sobre el espacio público y la forma de participar en él favorece el ejercicio de la ciudadanía.

En definitiva, se reconocen como propósitos de la enseñanza de la educación para la movilidad sustentable la formación de:

- ciudadanos responsables, autónomos y respetuosos de las normas y los derechos de las demás personas;
- personas reflexivas, respetuosas del medio ambiente y comprometidas con la construcción de una ciudad más justa;
- sujetos capaces de reconocer los problemas esenciales de la movilidad;
- transeúntes conscientes de las responsabilidades individuales, sociales y políticas en la movilidad;
- ciudadanos capaces de ejercer una ciudadanía política, mediante la participación y el entendimiento del rol del Estado como garante de los derechos de las personas.

Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires

Nivel Inicial

El propósito central de la tarea en este nivel es posibilitar que los niños se inicien en el conocimiento, la comprensión y la organización del mundo en que viven. Los niños son parte activa del mundo que habitamos, pero no basta con el contacto directo con la realidad para conocerla; por eso, es preciso enriquecer estas primeras enseñanzas estableciendo nuevas relaciones entre lo conocido, y ampliándolas por medio de nuevas experiencias.

Los contenidos escolares deben responder a las necesidades y al proyecto de sociedad y al contexto en que los niños se educan. La escuela es el espacio donde la cultura de ese tiempo histórico se hace conocida, posibilitando su integración y valoración.

La escuela ejerce un rol fundamental en la ampliación de los límites de las experiencias de los alumnos, al proponer nuevas experiencias y nuevas significaciones para aquello que ya han experimentado. Para cumplir esta función de expandir y resignificar lo que se conoce es preciso partir del "mundo real" de cada grupo de niños.

Conocer la realidad cotidiana de los niños demandará, por parte de los docentes, un acercamiento profundo a la comunidad, a las pautas culturales, a su historia y a los saberes y experiencias previas que constituyen el mundo referencial de los niños. A partir de dicho acercamiento, los docentes podrán trabajar mejor.

Para favorecer los procesos que permiten que los niños conozcan, organicen y comprendan el ambiente, es necesario plantear actividades que posibiliten el análisis ambiental por medio de contenidos que sean pertinentes. Para ello, los docentes deben trabajar con profundidad, relevando las experiencias anteriores de los niños con el objeto de lograr progresivamente un mayor conocimiento. Asimismo, esto supone trabajar extensamente los elementos de la realidad para lograr enriquecer y complejizar sus significados.

Establecer un recorte del tema ambiental implica seleccionar de esa totalidad compleja un sector que va a ser objeto de análisis; este sector conservará su complejidad, y las estrategias didácticas planteadas por los docentes promoverán la profundización de conocimientos acerca de él.

Educación para la movilidad sustentable en el Nivel Inicial

La educación para la movilidad sustentable reconoce como propósito la formación de ciudadanos responsables y comprometidos con prácticas de movilidad en la Ciudad, respetuosos de las normas y cuidadosos de sí mismos, de los otros y del ambiente. En el Nivel Inicial se trata de introducir a los niños en el conocimiento del escenario y de los actores de la movilidad en la Ciudad, así como de algunas reglas básicas de cuidado acordes con su propio rol en la movilidad, con el propósito de promover su iniciación como peatones y usuarios de medios de transporte.

Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires
31-10-2026

Además, se propone una mirada desnaturalizadora de las condiciones ambientales y sociales, a partir del reconocimiento de la movilidad que despierta la experiencia en el espacio público como modo de generar conciencia crítica.

Se espera algo más que el reconocimiento de algunas señales de tránsito; esto es, que los niños puedan significar sus experiencias cotidianas en las calles, las veredas, las estaciones de tren y subterráneo, reconociéndolas como lugares de encuentro con otras personas, donde los valores y los derechos son pautas ordenadoras de las conductas y protectoras de la vida y la salud de todos.

En este nivel de la enseñanza, dada la heterogeneidad de los desplazamientos de los niños, su nivel de dependencia y el aprendizaje de las prácticas y conductas de parte de sus familias y de otros adultos, es importante que, en la medida de lo posible, los proyectos convoquen a las familias y trabajen en conjunto sobre aspectos como el fundamento de las normas como modo de cuidado propio y de los otros, el valor del ambiente y los modos no motorizados de movilidad, la importancia del respeto y cuidado de las personas más vulnerables en la movilidad. Ello promoverá, por una parte, la unificación del discurso de la escuela y la familia, permitiendo aprendizajes más significativos y duraderos en los niños, evitando así las contradicciones entre discursos y prácticas escolares y familiares. Por otra parte, y si bien este no es un propósito del área, promoverá también, en cierta medida, la reeducación de los adultos y la reconsideración de la validez de sus prácticas en la movilidad.

Sobre la propuesta de contenidos

Los contenidos presentados en los siguientes ejes tienden a responder a las características y necesidades de los niños del Nivel Inicial en un contexto determinado. El desafío que tienen los docentes es transformar las necesidades e interrogantes detectados en propuestas interesantes y estimulantes. En la selección de contenidos se deberán tener en cuenta los conocimientos previos de los niños, que muchas veces resultan inadecuados o incompletos, pero que serán reestructurados, cuestionados, ampliados y modificados a partir de interactuar con el nuevo conocimiento mediado por el docente.

La organización de contenidos presentados alrededor de estos ejes plantea preguntas organizadoras y sub-ejes fundamentados y ejemplificados para cada contenido.

En el eje "Conocimiento del espacio de la movilidad", se hace hincapié en la indagación del ambiente, con el objeto de conocer el contexto que rodea a los niños y el desplazamiento de las personas dentro de él, a través de la observación y de la percepción del ambiente mediante el propio cuerpo.

En el eje "El cuidado de uno mismo y de los otros en la movilidad", se plantea la importancia del respeto entre las personas que conviven en un lugar determinado. Se da cuenta de la necesidad de las normas como organizadoras de las conductas para la vida en sociedad, planteando el concepto de solidaridad hacia las personas que son más vulnerables en la movilidad.

Los contenidos presentados en estos ejes tienden a promover la indagación y el conocimiento del ambiente sociocultural que rodea a los niños, así como también las normas que son necesarias para la convivencia en sociedad. Los docentes podrán trabajar las normas y valores sociales con el objeto de que los niños logren integrarlos y valorarlos en forma progresiva.

Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires

Propósitos de la educación para la movilidad sustentable en el Nivel Inicial

- Promover el desarrollo progresivo de la autonomía de los niños como peatones y usuarios de medios de transporte.
- Generar el reconocimiento de la vulnerabilidad propia en el espacio de la movilidad.
- Facilitar el reconocimiento del espacio público y sus usos.
- Promover el cuidado propio, de los otros y del ambiente, en el espacio de la movilidad.
- Favorecer el reconocimiento de la existencia y el valor de las normas como organizadoras de la movilidad.

Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires
31-10-2026

Contenidos

Eje: Conocimiento del espacio de la movilidad

Contenidos	Orientaciones	Enlace curricular
¿Por dónde nos desplazamos en la Ciudad?		
◗ Reconocimiento de las diferencias entre espacio privado y espacio de uso público.	Se intenta recoger la experiencia de los niños en los lugares públicos como lugares de encuentro e intersección, diferenciándolos del espacio privado de su hogar. En relación con el espacio público, se prefiere su tratamiento como espacio de uso público; por lo tanto, la propiedad del espacio no es el único criterio diferenciador. Interesa que los niños observen la interrelación de conductas entre las personas y la necesidad de organizarse para convivir mejor.	Área: Indagación del ambiente social y natural. Bloque: Los objetos. Contenidos propuestos: Establecimiento de relaciones entre las funciones que cumplen los objetos y las necesidades y los intereses de las personas.
◗ Diferentes usos del espacio público: plazas, parques, veredas, calles.	Es importante que los niños reconozcan los diferentes usos de los espacios públicos, especialmente de aquellos que transitan cotidianamente, y puedan comenzar a diferenciar los espacios destinados a la circulación de los utilizados para el esparcimiento, como vivienda, etcétera.	Área: Indagación del ambiente social y natural. Bloque: Los objetos. Contenidos propuestos: Establecimiento de relaciones entre las funciones que cumple alguna institución y algún espacio social con las necesidades e intereses de las personas.
◗ Organización de los diferentes espacios según tipo de actividad.	Como ejemplo de actividad, puede dividirse el patio para que los niños que quieran correr puedan hacerlo, respetando al mismo tiempo otros espacios reservados para realizar juegos más "tranquilos".	
◗ Espacios de circulación peatonal: usos de las veredas, sendas peatonales, puentes y túneles peatonales.	Se sugiere observar las semejanzas y diferencias entre estos espacios a partir de láminas, fotografías y recorridas a pie.	
◗ Espacios de circulación vehicular: calles, autopistas, vías férreas, túneles de subterráneo.	No se espera que los niños identifiquen especialmente el uso de cada uno de estos espacios, pero sí que los distingan de los destinados a la circulación peatonal.	

Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires

Contenidos	Orientaciones	Enlace curricular
◗ Observación y reconocimiento del estado de las veredas y los posibles obstáculos en la circulación peatonal.	Es importante que los niños logren identificar ciertos obstáculos que pueden presentarse en la circulación peatonal, con el objetivo de que logren cuidar su cuerpo.	Área: Indagación del ambiente social y natural. Bloque: El cuidado de uno mismo y de los otros. Contenidos propuestos: Comparación de la problemática analizada en la escuela con la misma problemática en otros ámbitos. Por ejemplo: la basura en la plaza o la vereda de las calles del barrio, el desperdicio de agua en las casas de los alumnos, etcétera.
¿Cómo percibimos el lugar por donde nos desplazamos?		
◗ Los sentidos: limitaciones de la vista y el oído en la movilidad. El equilibrio.	Se considera necesario introducir a los niños a experiencias que involucren los sentidos y confronten la percepción con la realidad, que demuestren las limitaciones sensoriales y la importancia del equilibrio para la movilidad. Puede trabajarse a partir del origen y la distancia de los sonidos, o con la diferencia en las percepciones desde distintos puntos de vista.	Área: Expresión corporal. Contenidos: Exploración sensible de los movimientos del cuerpo. Exploración del espacio que recorre y ocupa el cuerpo en movimiento, y de la relación de este con otros cuerpos (sujetos u objetos de la acción). Exploración de las velocidades, las intensidades y la dirección (calidades de movimiento) en que pueden hacerse los movimientos.
◗ Referencias espaciales. Las distancias en el espacio de circulación.	Se sugiere la realización de actividades de apreciación y comparación de las distancias a través del uso de los sentidos, con el objeto de desarrollar la visión y la audición como indicadores de las distancias, ejercitando la percepción de la aproximación de vehículos en la circulación: automóviles, colectivos, ambulancias, móviles policiales, etcétera, con el objetivo de evitar posibles incidentes.	Área: Educación Física. Bloque: El cuerpo en el espacio y en el tiempo. Contenidos: El espacio correspondiente al cuerpo (el que ocupa el propio cuerpo), el espacio próximo y el espacio total. Reconocimiento de los lados del cuerpo (en relación con los ejes de simetría). Experiencias variadas usando indistinta-mente uno u otro lado del cuerpo (aproximación al predominio lateral). Reconocimiento de las diferencias de velocidad rápido-lento en los distintos desplazamientos y en los movimientos globales. Reconocimiento de secuencias de movimiento: antes, después, al mismo tiempo.

Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires
31-10-2026

Contenidos	Orientaciones	Enlace curricular
◗ El tamaño: El propio cuerpo como referencia de tamaño, otras referencias en el espacio de circulación.	La utilización del propio cuerpo como referencia permite comenzar a construir la idea de tamaño. Se sugiere realizar experiencias que permitan a los niños la utilización de otras referencias propias del espacio de circulación y de su rol de peatones.	
◗ Dimensiones del espacio de circulación. Largo, ancho y altura de los objetos en la movilidad. Otras referencias: atrás, adelante, arriba, abajo.	Es importante trabajar sobre la aptitud de los niños para denominar las dimensiones y las referencias espaciales, dado el valor que ello tiene para el desarrollo de su autonomía funcional.	
¿Cómo se desplazan las personas y los objetos?		
◗ Iniciarse en experiencias y descripciones sobre objetos fijos y móviles.	Es importante que los niños reconozcan la existencia de objetos que se mueven en el espacio de circulación. No se considera importante si el movimiento es autónomo o provocado, sino identificar cuáles de esos elementos pueden resultar riesgosos en el espacio de circulación.	Área: Educación Física. Bloque: Los objetos en el espacio y en el tiempo. Contenidos: Adecuación progresiva a la regularidad del movimiento de un objeto manipulado por otro: saltar la soga cuando se mueve de forma zigzagueante, gira o se balancea.
◗ La velocidad: percepción del espacio y del tiempo. La dirección y el sentido.	La noción de velocidad es compleja, porque combina la distancia recorrida y el tiempo empleado. Sin embargo, pueden iniciarse en algunas experiencias de apreciación y comparación de velocidades de los objetos en la movilidad.	Área: Educación Física. Bloque: La orientación en el espacio. Contenidos: Orientación del propio cuerpo, en el espacio y en relación con los objetos y los compañeros, combinando dos referencias: adentro-afuera, arriba-abajo, adelante-atrás, a un lado y al otro, juntos y separados, cerca-lejos. Desplazamientos con cambios de dirección: hacia adelante, hacia atrás, hacia un lado y al otro, alrededor de..., haciendo curvas, en relación con los objetos y compañeros. Identificación del principio y el fin, la dirección y el recorrido de diversas tareas y circuitos.

Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires

Contenidos	Orientaciones	Enlace curricular
◗ El cuerpo, sus dimensiones y su relación con diversos objetos en la movilidad.	Se sugiere la realización de actividades en las que los niños simulen la interacción con otros actores en la movilidad, como automóviles, peatones.	
◗ El desplazamiento de personas en la Ciudad. Medios de transporte: por agua, por aire, por tierra. Medios terrestres: circulación a pie, bicicletas, colectivos, trenes, subterráneos, taxis y automóviles.	Se sugiere la realización de observaciones y la recreación de experiencias de los niños sobre los medios de transporte, enfatizando su utilidad, así como también ciertas diferencias entre ellos que puedan resultar significativas para trabajar con los niños.	Área: Indagación del ambiente social y natural. Bloque: Los objetos. Contenidos: Comparación de distintos objetos que se utilizan para satisfacer necesidades e intereses semejantes en distintas comunidades. Por ejemplo, los transportes, las viviendas, las vestimentas.
◗ Los niños como usuarios de medios de transporte. Reglas de cuidado.	Se aborda el tema de las conductas apropiadas en los medios de transporte. Se sugiere trabajar el tema a partir de la toma de conciencia de la propia vulnerabilidad y del sentido de las normas como medidas de cuidado y protección.	Área: Indagación del ambiente social y natural. Bloque: El cuidado de uno mismo y de los otros. Contenidos: Identificación de situaciones en las cuales los niños pueden actuar autónomamente y de aquellas para las que requieren la ayuda de un adulto. Por ejemplo: cruzar la calle acompañados de un adulto, ir al baño solos, lavarse los dientes, elegir un compañero para jugar. Área: Educación Física. Bloque: Cuidado de la salud. Contenidos: Diferenciación entre aquellas situaciones en las que puede actuar de manera autónoma de aquellas en las que necesita la ayuda de un adulto. Apreciación de algunos cambios relacionados con su crecimiento y disponibilidad motriz. Confianza en sí mismo y construcción de su autoestima. Valoración de los aprendizajes referidos al propio cuerpo y sus posibilidades perceptivas, motrices y comunicativas.

Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires
31-10-2026

Eje: El cuidado de uno mismo y de los otros en la movilidad

Contenido	Orientaciones	Enlace curricular
¿Qué problemas se presentan?		
◗ Estado de calles y veredas, obstáculos que obstruyen la circulación.	Se sugiere realizar recorridas y observaciones de lugares previamente identificados en el barrio que presenten distintos tipos de conflictos para la circulación, enfatizando los obstáculos en las veredas y los que impidan la circulación de personas con movilidad reducida.	Área: Indagación del ambiente social y natural. Bloque: El cuidado de uno mismo y de los otros. Contenidos: Comparación de la problemática analizada en la escuela con la misma en otros ámbitos. Por ejemplo: la basura en la plaza o la vereda de las calles del barrio, el desperdicio de agua en las casas de los alumnos.
◗ El ruido y los olores molestos. Los vehículos y la contaminación. El cuidado de la higiene en el espacio de circulación.	Es posible complementar la observación anterior agregando aspectos relacionados con las molestias al olfato y al oído, observando de qué modo los medios de transporte contribuyen a la contaminación. En relación con la higiene, es importante trabajar sobre el rol de cada uno en su mantenimiento, remarcando la importancia de cuidar el espacio de todos y el ambiente.	Área: Indagación del ambiente social y natural. Bloque: El cuidado de uno mismo y de los otros. Contenidos: Identificación de problemáticas ambientales que afectan la vida en el jardín de infantes. Por ejemplo, el exceso de ruido, el desperdicio de agua, la basura en los distintos espacios del jardín.
◗ Los incidentes en la movilidad. El cuidado mutuo. Las consecuencias de las acciones propias en la movilidad.	Es importante comenzar a trabajar la idea de los atropellamientos como algo que sucede por las acciones de las personas, y desterrar la idea del "accidente", reflexionando con los niños sobre las causas que intervienen en los incidentes de tránsito.	Área: Indagación del ambiente social y natural. Bloque: El cuidado de uno mismo y de los otros. Contenidos: Identificación de algunas problemáticas ambientales que afectan la vida en el jardín. Reconocimiento de diferentes niveles de responsabilidad. Por ejemplo, los que corresponden a los alumnos, a los docentes, al personal de maestranza, a los padres. Búsqueda de soluciones para dichas problemáticas. Por ejemplo: campañas publicitarias para difundir la necesidad de cuidar el agua.

Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires

Contenidos	Orientaciones	Enlace curricular
¿Cómo convivimos cuidándonos y respetándonos entre todos?		
◗ La necesidad compartida de desplazarnos.	Se sugiere abordar este punto a partir de las experiencias propias de los niños y las de su entorno familiar. Es importante que los niños reconozcan que para realizar algunas actividades es necesario desplazarse por la Ciudad.	Área: Indagación del ambiente social y natural. Bloque: Los objetos. Contenidos: Establecimiento de relaciones entre las funciones que cumple alguna institución y algún espacio social con las necesidades e intereses de las personas.
◗ El orden espacial (filas) y temporal (turnos) como modos de organizarse y respetar el lugar y el tiempo del otro.	La experiencia escolar es rica en este tipo de actividades, en las que se evidencia la necesidad de postergar el deseo inmediato en función de la convivencia.	Área: Matemática. Bloque: Los números para memorizar posiciones. Contenidos: Inicio en la designación de una posición dentro de una serie de objetos ordenados. Área: Educación Física. Bloque: Conocimiento y relación con el propio cuerpo y su movimiento. En este punto cabe recordar la necesidad de enseñar a los niños a compartir los juegos y aparatos respetando el turno, sin empujarse y con seguridad.
◗ Las normas como organizadoras de la conducta en la movilidad.	No se espera un trabajo profundo sobre las normas, pero sí que se reconozcan como necesarias para organizar la movilidad, y que estas normas son construidas por las personas permaneciendo y aplicándose a todos. Como ejemplo pueden tomarse algunas normas de circulación.	Área: Indagación del ambiente social y natural. Bloque: Las normas. Contenidos: Reconocimiento de la vinculación entre el sentido de la norma y la necesidad de su cumplimiento. Reconocimiento de la vinculación entre el no cumplimiento de la norma y la sanción.
◗ Las señales de tránsito como organizadores de la circulación. Señales de tránsito dirigidas a los niños.	Se sugiere acotar el trabajo sobre señales a aquellas que tienen más pertinencia para la circulación de los niños en el espacio peatonal. Es importante introducir la idea de que las señales tienen un significado universal, concreto e igual para todas las personas.	Área: Indagación del ambiente social y natural. Bloque: Los objetos. Contenidos: Establecimiento de relaciones entre las funciones que cumplen los objetos y las necesidades y los intereses de las personas. Por ejemplo: los semáforos ordenan el tránsito en la Ciudad.

Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires
31-10-2026

Contenidos	Orientaciones	Enlace curricular
◗ Formas seguras de desplazarse. Medidas de cuidado: acompañamiento de adultos, distancia al cordón, atención a los obstáculos, cuidados en los medios de transporte. Cruce de calles, avenidas y vías de tren.	En este punto se sugiere especialmente trabajar con las familias, dado que se involucran los desplazamientos de los propios niños y dada la importancia de un discurso coherente con las prácticas familiares de cuidado. Esto, con la finalidad de que los niños internalicen estas prácticas como propias, en función de su creciente autonomía.	Área: Indagación del ambiente social y natural. Bloque: El cuidado de uno mismo y de los otros. Contenidos: Identificación de situaciones en las cuales los niños pueden actuar autónomamente y de aquellas para las que requieren la ayuda de un adulto. Por ejemplo: cruzar la calle acompañados de un adulto, ir al baño solos, lavarse los dientes, elegir un compañero para jugar.
¿Cómo cuidamos a las personas vulnerables en la movilidad?		
◗ Los grupos vulnerables en la movilidad. Niños, ancianos, discapacitados y personas con movilidad reducida. Las necesidades especiales.	Se sugiere trabajar sobre las características de estos grupos, explicando aquellos aspectos que los hacen vulnerables y en qué consisten las necesidades especiales. Se propone trabajar sobre la solidaridad como valor, la ayuda, la asistencia y el respeto de las normas destinadas a la protección de los grupos vulnerables. El tema de la solidaridad como un valor y un principio para la vida en comunidad puede desplegarse en todos los bloques, más allá de su tratamiento específico en este espacio.	Contenidos: La educación social, afectiva y moral de los niños. La valoración y el respeto por la diversidad. "En esta etapa, los niños registran diferencias físicas relacionadas con ciertas discapacidades. El docente, a través de sus intervenciones, responderá a las preguntas que formulen los niños o expresen distintas reacciones en relación con la persona con necesidades especiales. Si en el grupo se incluye un niño con estas características, el docente explicará con lenguaje sencillo el impedimento que presenta. (...) Los niños, de este modo, irán comprendiendo las posibilidades y también las dificultades que pueden tener algunos compañeros para realizar ciertas actividades, integrándolos a sus juegos." (*Diseño Curricular para la Educación Inicial. Niños de 4 y 5 años*). Área: Indagación del ambiente social y natural. Bloque: El cuidado de uno mismo y de los otros. Contenidos: Valoración y respeto por las diferencias físicas, las formas de vida, los intereses y las necesidades.

Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires

Contenidos	Orientaciones	Enlace curricular
		"Junto con las oportunidades que el jardín propicie para el desarrollo de actitudes cooperativas y solidarias en las actividades cotidianas, generará otras que incluirán a la comunidad cercana y en ocasiones a otras más lejanas. El valor de la solidaridad se aprende a través de pequeñas acciones que involucran a todo el grupo o alternativamente a algunos subgrupos." (*Diseño Curricular para la Educación Inicial. Niños de 4 y 5 años*).

Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires
31-10-2026

Nivel Primario

Educación para la movilidad sustentable en el primer ciclo del Nivel Primario

La educación para la movilidad en este ciclo de la escuela primaria se propone que los alumnos puedan conocer aspectos de la vida cotidiana relacionados con el fenómeno de la movilidad, así como comenzar a construir explicaciones sobre algunos aspectos del funcionamiento de la movilidad urbana.

En este orden de ideas, se propone trabajar a partir de las experiencias de los alumnos y sus familias en sus rutinas de movilidad, tendiendo gradualmente a la identificación de actores, descripción de escenarios, clasificación en categorías propuestas, análisis crítico del estado de la movilidad y el tendido de relaciones pertinentes con temas conexos, como el cuidado de la salud y el ambiente. En el trabajo en el aula deberá proponerse la desnaturalización de algunas de las condiciones actuales de la movilidad.

Es importante que los alumnos puedan, gradualmente, problematizar cuestiones como la incidentalidad vial, la responsabilidad por el cuidado del espacio de movilidad, la accesibilidad para las personas discapacitadas y el cumplimiento de las normas en una sociedad democrática. Se propone mirar la práctica de la movilidad como un espacio construido por las personas y las instituciones, en el ejercicio de sus derechos y obligaciones.

Se trata de ofrecer herramientas para el cuidado propio, de los otros y del ambiente en el presente de los alumnos. Particularmente, se enfoca la reflexión sobre aquellos roles que los niños pueden asumir en la movilidad, considerando su etapa evolutiva.

Si se enfoca la movilidad como un fenómeno fuertemente marcado por la presencia de las normas —asumiendo el problema de la transgresión como práctica a modificar—, la escuela tiene un papel en la transmisión crítica de lo que la sociedad construye sobre su cumplimiento. Sin embargo, no puede resolver por sí sola un fenómeno que la trasciende, y en el cual otros protagonistas que contribuyen a la formación de los niños hacen sentir su voz. Particularmente, no puede soslayarse la importancia de las prácticas y hábitos de las familias y de los discursos de los medios de comunicación. En tal sentido, y dadas las características etarias de los alumnos en este ciclo, que presuponen la progresiva construcción de la autonomía moral, se propone la incorporación de las familias a las actividades de enseñanza en este campo, por medio de jornadas de encuentro o proyectos de enseñanza que prevean espacios de participación conjunta. Ello no implica variar el destinatario de la enseñanza escolar, sino asumir la posibilidad de que, si el mensaje escolar no es compartido por la familia, los niños no lo tomarán como propio, lo que volvería estéril el esfuerzo de enseñanza. Frente a esta posibilidad, se trata de dialogar, acordar significados y, por fin, establecer una mirada homogénea sobre la necesidad de conciliar la necesidad de la movilidad con la convivencia, el cuidado de la vida, la salud y el ambiente.

Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires
31-10-2026

Sobre la propuesta de contenidos

Los contenidos se plantean a partir de dos ejes, "Los actores de la movilidad y sus relaciones en el espacio público" y "El cuidado de uno mismo, de los otros y del ambiente en la movilidad". Estos ejes se corresponden con las ideas básicas que se exponen en el bloque de Conocimiento del Mundo del ***Diseño Curricular*** del ciclo, y pretenden dar continuidad al enfoque propuesto en el documento curricular *Educar al transeúnte.*[9]

Cabe señalar que el orden en que se presentan los ejes no presupone una secuenciación en la enseñanza que deba ser respetada, sino que la reunión en ejes pretende establecer vínculos entre los contenidos enunciados que mejoren las posibilidades de comprensión, ya que presuponen inclusores homogéneos. De cualquier manera, el carácter transversal de la enseñanza de estos contenidos permite al docente incorporarlos de distintos modos en su planificación, mediante enlaces curriculares (que se explicitan en la columna derecha del cuadro de contenidos) o a partir de la articulación de espacios autónomos de reflexión enmarcados en proyectos o jornadas de trabajo con las familias.

Para que la propuesta de contenidos conserve su sentido, se propone respetar la correspondencia entre las ideas básicas y los alcances respecto de cada eje, según se propone en el cuadro que sigue.

Propósitos de la educación para la movilidad sustentable en el primer ciclo del Nivel Primario

- Promover el conocimiento del escenario y los actores de la movilidad, desde una perspectiva crítica.
- Fomentar situaciones de enseñanza que permitan apreciar la dimensión social y política de las prácticas en la movilidad.
- Generar oportunidades de reflexión en torno al sentido de las normas en la movilidad, la necesidad de su cumplimiento y las consecuencias sobre la vida, la salud y el ambiente.
- Promover la reflexión crítica sobre la interdependencia de las conductas y sus consecuencias en la movilidad.

[9] *Formación Ética y Ciudadana. Educar al transeúnte. Documento de trabajo, op. cit.*

Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires

Contenidos

	Ideas básicas	Alcances
Sociedades y cultura	◆ En las sociedades se construyen normas que fijan pautas para las relaciones entre las personas y los grupos. Hay maneras de controlar que las normas se cumplan.	◗ Identificación de las normas que regulan las relaciones entre las personas y grupos en diferentes contextos y en diferentes momentos históricos (...) - Reconocimiento de distintos aspectos de la idea de "norma": lo que es obligatorio, lo que está permitido, lo que está prohibido, los modos de controlar su cumplimiento y las sanciones si no se cumple (primer grado). - Distinción de distintos tipos de norma: del ámbito público, del ámbito privado, escritas, no escritas. (segundo grado). - Reconocimiento de las normas como construcción humana y de sus cambios (tercer grado). - Caracterización de las normas básicas que regulan prioridades en relación con la movilidad en el territorio de la Ciudad. - Análisis de los derechos y obligaciones de los niños como peatones, ciclistas y usuarios de medios de transporte.
El cuidado de uno mismo y de los otros	◆ Algunos hábitos cotidianos permiten vivir y crecer saludablemente y otros pueden perjudicar la salud. La responsabilidad en los hábitos y en las estrategias de cuidado personal es diferente según el nivel de autonomía de las personas.	◗ Identificación de cambios en la responsabilidad del cuidado en la historia personal (por ejemplo en cruzar la calle, etcétera). - Reconocimiento de las normas de tránsito como indicaciones de conductas para el cuidado propio, de los otros y del ambiente. - Reconocimiento de la anticipación y la atención como estrategias de cuidado. - Diferenciación del uso de los medios de movilidad y sus efectos sobre la salud, tanto si se tratara de medios motorizados (la dependencia del automóvil y el sedentarismo), como no motorizados (el reconocimiento de los beneficios de la circulación a pie y en bicicleta). - Observación de indicios de contaminación sonora y del aire por el uso de medios motorizados de movilidad (por ejemplo: la detección de sonidos que perjudican la salud auditiva como motores, bocinas, alarmas, etcétera y de gases que contaminan el aire).
	◆ Las personas tienen derechos y responsabilidades en distintos ámbitos de su vida.	◗ Vinculación entre los derechos y responsabilidades de las personas y situaciones conflictivas que surgen de la convivencia en diferentes ámbitos, por ejemplo: la casa, la plaza, el club, la calle (primero, segundo y tercer grado).

Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires
31-10-2026

	Ideas básicas	Alcances
Vivir en la ciudad de Buenos Aires	◆ En las ciudades se pueden reconocer zonas destinadas para vivienda, circulación, industria, comercio, recreación.	- Conocimiento de las normas que regulan el uso de lugares públicos y/o privados (por ejemplo el cumplimiento de horario de carga y de descarga, la circulación de automóviles particulares en el microcentro, uso de las calles y de las veredas. (...) - Descripción de las funciones y las características de las veredas, calles, avenidas, autopistas, vías férreas, ciclovías, bicisendas y túneles de subterráneos. - Descripción del espacio del peatón y del ciclista: esquina, sendas peatonales, puentes peatonales, semáforos peatonales, calles peatonales.
	◆ Las personas se desplazan en la Ciudad en función de sus necesidades: laborales, de abastecimiento, de esparcimiento, de salud, de educación.	◗ Caracterización del servicio de transporte de la ciudad de Buenos Aires que se utiliza para trasladar personas y mercaderías. (...) (segundo grado). - Observación y descripción de lugares de la Ciudad en los que confluyen grandes cantidades de personas y vehículos (por ejemplo: en un centro de transbordo como Liniers, en una vía de acceso a la Ciudad como la Avenida San Martín, en los alrededores de los hipermercados), y de las construcciones que facilitan u obstaculizan la circulación como túneles, puentes, autopistas, o vías férreas. - Descripción del transporte de cargas: diferencias de porte y circulación por vías determinadas.
	◆ Circular por la Ciudad requiere el conocimiento de normas particulares y desarrollo de actitudes de responsabilidad individual y colectiva.	◗ Comprensión de las normas que regulan la circulación de los transeúntes y reconocimiento de la responsabilidad de cada uno y de las autoridades (primero, segundo y tercer grado). - Identificación de los protagonistas de la movilidad y sus roles: peatones, conductores y usuarios de medios de transporte. - Desarrollo de criterios para poder circular como peatones en forma segura. - Análisis de formas de circulación en contextos de uso cotidianos. - Conocimiento del derecho de los ciudadanos a transitar y conocimiento de normas específicas para la circulación de los peatones: cruzar por las esquinas, prioridad en el paso, etcétera. - Análisis de la accesibilidad de personas con movilidad reducida. - Reconocimiento de las señales de tránsito como expresión de las normas. Señales dirigidas a los niños como peatones, ciclistas y usuarios de medios de transporte, etcétera).[10] - Reconocimiento del rol de la autoridad pública en la aplicación de normas de tránsito. - Vinculación entre el incumplimiento de las normas y los incidentes de tránsito.

[10] Para un trabajo con las normas de tránsito consultar *Formación Ética y Ciudadana. Educar al transeúnte. Documento de trabajo*, *op. cit.*, pp. 21-25.

Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires

	Ideas básicas	Alcances
Vivir en la ciudad de Buenos Aires	◆ La alta concentración de personas y actividades en la Ciudad y el cumplimiento inadecuado de las normas da lugar a los problemas ambientales. Algunos de ellos podrían prevenirse o atenuarse.	◗ Caracterización de algunas problemáticas ambientales en sectores de la Ciudad, por ejemplo: humo y olores de escapes de automóviles, el polvillo en la hojas de los árboles (...) los niveles de ruido en calles y avenidas (segundo y tercer grado). ◗ Reconocimiento en algunas áreas de la Ciudad de sus características en cuanto a circulación y a movilidad.

Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires
31-10-2026

Educación para la movilidad sustentable en el segundo ciclo del Nivel Primario

La educación para la movilidad en estos años de la escuela primaria se propone, por una parte, profundizar en algunos contenidos introducidos en el primer ciclo y complejizar el tratamiento de algunos temas ya abordados; por otra, agregar información necesaria para poder pensar críticamente la realidad e imaginar alternativas a la situación actual.

Así, el eje que aborda el conocimiento del espacio se trabaja a partir de la relación de la movilidad con las actividades económicas y sociales. En cuanto a las normas, se incorpora la dinámica del poder al análisis del fundamento de las normas, y las tensiones en el uso del espacio y del tiempo.

Además, se agrega el análisis de la responsabilidad, no solo acerca del presente sino también respecto del futuro de la movilidad, promoviendo en los niños la toma de conciencia sobre su participación.

Es importante comenzar a trabajar sobre la idea de la Ciudad como espacio propio y la movilidad como un fenómeno que debe planificarse y gestionarse con la participación de la comunidad y, en particular, de los niños.

Es preciso resaltar el valor del concepto de "movilidad sustentable" para el tratamiento de los contenidos en este ciclo. El uso de la energía, la emisión de gases contaminantes y la contaminación sonora constituyen cuestiones centrales en la definición de este concepto, pero también corresponde abordar el tema de las desigualdades en la distribución del espacio y del tiempo en la movilidad, el cuidado de la vida y de la salud como aspectos sociales y políticos que también determinan que la movilidad pueda sostenerse en el futuro. Para ello, debe necesariamente partirse de una mirada crítica sobre las condiciones actuales, lo que ya ha comenzado a trabajarse en los niveles educativos anteriores, incorporando ahora la dimensión del análisis del poder, incluyendo en ella no solo al Estado, sino a todos los actores presentes en la movilidad.

Propósitos de la educación para la movilidad sustentable en el segundo ciclo del Nivel Primario

- Promover el conocimiento de las implicancias económicas, sociales y políticas de la movilidad.
- Fomentar la reflexión sobre el estado actual de la movilidad y sus problemas.
- Propiciar la realización de propuestas para el planeamiento y la gestión de la movilidad en el futuro.
- Fomentar el análisis crítico de las relaciones de poder que se establecen en la movilidad.
- Formar transeúntes, ciclistas y usuarios de medios de transporte cuidadosos de sí mismos, de los otros y del ambiente, respetuosos de las normas y solidarios con los grupos vulnerables.

Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires

Contenidos

	Ideas básicas	Alcances
Servicios urbanos	◆ La organización, el alcance y la eficiencia en la prestación de los servicios básicos cambia a través del tiempo.	◗ Conocimiento de algunas de las normas que regulan la prestación de un servicio, de la participación de los consumidores y de la responsabilidad del gobierno de la Ciudad para que mejore la calidad del servicio y se cumplan las normas establecidas. ◗ Apreciación del tiempo y del esfuerzo individual, familiar y colectivo que significa, para la población que no accede a los servicios básicos, la satisfacción de sus necesidades; establecimiento de relaciones entre el acceso a dichos servicios, las condiciones de vida y las desigualdades sociales.
	◆ El derecho a la movilidad como un medio para satisfacer otros derechos que protegen aspectos vitales de las personas.	◗ Reconocimiento de la movilidad como una actividad necesaria para satisfacer dichas necesidades. - Trabajo en las calles, sobre el plano y sobre fotografías de la Ciudad a diferentes escalas para obtener información y para localizar objetos y lugares relevantes en relación con la prestación de servicios.[11] - Identificación del título, la leyenda y los códigos utilizados por los cartógrafos para transmitir información en el plano de la Ciudad (por ejemplo, límite jurisdiccional, ríos, amanzanamiento, lugares de interés público). - Orientación en el plano teniendo en cuenta los puntos cardinales, las principales avenidas, los lugares significativos. Dibujo de itinerarios utilizando códigos convenidos, cálculo de distancias en cuadras, comparación cualitativa de distancias y superficies.[12] - Análisis, a través del tiempo, de las reglamentaciones del transporte público que prescriben el acceso de personas con movilidad reducida. ◗ Reflexión acerca de la responsabilidad de los agentes que se benefician con la movilidad; consecuencias que se derivan en la salud, la vida y el ambiente.

[11] Se pueden consultar fotografías aéreas de la ciudad de Buenos Aires en *Ciencias Sociales. Las ciudades de Argentina como centros de servicios*, G.C.B.A. Ministerio de Educación. Dirección General de Planeamiento Educativo. Dirección de Currícula y Enseñanza, 2008, pp. 16-17.

[12] Para un trabajo con planos consultar *Formación Ética y Ciudadana. Educar al transeúnte. Documento de trabajo, op. cit.*, pp. 18-20 y 37-40.

Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires
31-10-2026

	Ideas básicas	Alcances
Problemáticas ambientales	◆ Algunos de los principales problemas ambientales de la ciudad de Buenos Aires son objeto de políticas públicas que han logrado, en mayor o menor medida, avances en los últimos años, aunque siguen siendo acuciantes (...). Ellos son: - dificultades en la circulación y desigual acceso al transporte de pasajeros; (...). - la creciente contaminación sonora; - la contaminación del aire.	◗ Análisis de la contaminación sonora y del aire provocado por los vehículos. Efectos negativos para la salud y el ambiente. ◗ Identificación de los beneficios de los medios no motorizados –circulación a pie y en bicicleta– y las energías alternativas.
Normas	◆ El Estado como garante de los derechos en la movilidad: el cuidado de la vida y de la salud. Accesibilidad a los medios de transporte. ◆ La ciudad de Buenos Aires desarrolla políticas sobre el tránsito y el transporte que se expresan en normas legales. El transeúnte que circula en diversas formas (como peatón, como usuario de transporte público, como conductor o pasajero de un vehículo particular) toma decisiones a partir de su conocimiento del contexto geográfico, las normas legales y criterios de cuidado y conveniencia personal. ◆ Las normas son reguladoras de las conductas en la movilidad e indicadoras de acciones seguras. ◆ En la búsqueda de soluciones y alternativas de movilidad posibles en el presente y en el futuro, la participación de los niños y de los adultos en el planeamiento y la gestión de la Ciudad son claves.	◗ Establecimiento de relaciones entre las necesidades y los intereses de la población que vive, trabaja o circula en la Ciudad, la necesidad de que el Gobierno los anticipe, los atienda y planifique soluciones, y la necesidad de que la población participe y esté informada. ◗ Principales normas de tránsito y normas de cuidado dirigidas a peatones, ciclistas, automovilistas y usuarios de medios de transporte. La anticipación y la atención como estrategias de cuidado. ◗ Reflexión acerca del uso del tiempo y la distribución del espacio para la movilidad. Por ejemplo los carriles específicos para transporte público, etcétera. ◗ Conocimiento de las normas que organizan el uso del espacio y del tiempo en la movilidad y prescriben las conductas más seguras y cuidadosas para la vida y la salud de todos. ◗ Análisis de los conflictos que se generan por la diferencia en la relación de fuerzas en la movilidad: conductores versus peatones, vehículos pesados versus vehículos livianos, etcétera. Las normas regulan las diferencias. ◗ Distinción entre la idea de accidente, que no presume un responsable, y la de incidente, que relaciona el hecho dañoso con una conducta humana. Roles y responsabilidades. ◗ Elaboración de propuestas para abordar los problemas y conocer los modos de participación popular que prevé la Constitución de la Nación y la Constitución local.

Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires

Nivel Secundario

Educación para la movilidad sustentable en el Nivel Secundario

La educación para la movilidad es reconocida como una de las perspectivas que requieren tratamiento transversal. Es decir, que no es solo un docente en un espacio curricular determinado quien tiene a su cargo el tratamiento de los contenidos, sino que estos se esparcen e integran los diversos espacios curriculares definidos, a lo largo de todos los niveles del sistema y en toda la acción educativa.

Educar para la movilidad sustentable no implica necesariamente incluir nuevos contenidos, sino organizar una serie de contenidos ya presentes en torno a un eje común.

Se puede caracterizar la transversalidad por:

- la identificación y el tratamiento de problemas significativos de la vida cotidiana;
- el abordaje multidisciplinar que requiere;
- la implicancia de conflictos de valores en su abordaje.

En tal sentido, se reconoce el aporte de las siguientes disciplinas:

Derecho/Formación Ética y Ciudadana:
- el conocimiento de los derechos y las obligaciones de las personas;
- las funciones y responsabilidades de los poderes del Estado;
- los mecanismos de protección de los derechos;
- las herramientas de participación política;
- la reflexión sobre las normas.

Geografía urbana:
- una mirada sobre la relación entre sociedad y ambiente;
- el análisis sobre el espacio geográfico.

Ética/Filosofía:
- principios de valoración para analizar problemas o conflictos;
- herramientas para la identificación de valores;
- principios de valoración para analizar las acciones.

A favor del abordaje transversal, puede decirse que este tratamiento permite pensar la problemática como parte de otras cuestiones que la abarcan. La cuestión de la movilidad es, en este enfoque, parte del ejercicio de la ciudadanía, en tanto sus desarrollos remiten a núcleos conceptuales que también se utilizan para abordar, por ejemplo, la educación ambiental. En este caso, transversalidad significa una mirada sobre la educación para la movilidad sustentable que no la escinde de la formación ciudadana en general y que permite eludir el espejismo de pensar que puede "educarse vialmente" sin abordar cuestiones políticas, culturales y hasta económicas de la vida en sociedad.

Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires
31-10-2026

Frente a esta mirada, la transversalidad plantea el problema del tiempo y el espacio concretos para el trabajo de las problemáticas en la escuela. Se trata entonces de definir espacios y modalidades concretas para el tratamiento de los contenidos, respetando la estructura curricular y el modo de organización de cada nivel de la escolaridad. Estos contenidos intentan dar respuesta a esta cuestión de modo distinto para cada nivel, identificando las oportunidades que los diseños curriculares plantean para insertar proyectos, actividades y otras acciones relativas a la educación para la movilidad sustentable. El objetivo es que estos contenidos no se pierdan, porque "si es de todos, no es de nadie"; por ello se señalarán, a modo de sugerencia, articulaciones posibles entre los contenidos y diversos espacios curriculares.

Sobre la propuesta de contenidos

Los contenidos se presentan organizados en ejes que responden al carácter multidimensional de la movilidad. Esta disposición no establece división por años ni por asignaturas: los contenidos pueden ser abordados por las distintas disciplinas incluidas en las modalidades de enseñanza de la escuela secundaria. Por supuesto que existen espacios curriculares donde estos temas encuentran mayores posibilidades de abordaje, pero no están pensados para espacios específicos, sino para que sean tomados y resignificados desde las distintas asignaturas.

Esto permite que cada institución pueda garantizar la enseñanza de estos contenidos de acuerdo con su programa de estudios, con las características de la comunidad educativa y con el proyecto educativo institucional.

Para el trabajo de educación para la movilidad, en el Nivel Secundario los contenidos se hallan organizados en cuatro ejes:

- Espacio público, diseño urbano y gestión de la movilidad.
- Calidad de vida y salud; ambiente y movilidad.
- Las normas, las prácticas sociales y los valores en la movilidad.
- Ciudadanía y movilidad.

Propósitos de la educación para la movilidad sustentable en el Nivel Secundario

- Promover prácticas que permitan a los estudiantes asumir el compromiso y la responsabilidad por el manejo en el espacio público.
- Asumir una posición crítica y valorativa respecto de la ciudadanía y la movilidad.
- Brindar herramientas para el diseño urbano y la gestión de la movilidad en su entorno.

Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires

Contenidos

Eje: Espacio público, diseño urbano y gestión de la movilidad

Contenidos	Alcances	Espacio curricular de posible articulación
◗ Concepto de espacio público. Dimensiones legal, sociocultural y política.	Se propone trabajar el concepto de espacio público como una construcción social y cultural, producto de las transformaciones del concepto de vida pública a lo largo de la historia. En relación con la dimensión legal, se propone trabajar la idea de lo público y lo privado y su puesta en práctica. En cuanto a la dimensión sociocultural, se sugiere enfatizar cuestiones como el rol de la interacción social, del encuentro con la diversidad y de la identidad. En la dimensión política, es posible analizar los espacios de expresión, de conflicto, de protesta y de construcción de relaciones sociales.	Educación Cívica, Instrucción Cívica, Formación Ética y Ciudadana, Geografía Historia
◗ Diseño urbano.	La distribución de los medios de transporte: localización, calidad de los servicios, frecuencia.	Educación Cívica, Instrucción Cívica, Formación Ética y Ciudadana
◗ Gestión de la movilidad. El rol del Estado: políticas públicas.	Se propone conocer, dentro de la estructura de la administración pública, los órganos involucrados en la gestión de la movilidad. Se pretende resaltar la multiplicidad de aspectos y áreas involucrados en la gestión.	Historia, Geografía
◗ Competencias y responsabilidades. Regulación del transporte público y del sistema de cargas.	Se sugiere analizar las políticas públicas que se relacionan con la infraestructura y los transportes públicos, identificando los orígenes, el contexto histórico y las consecuencias de estas decisiones.	Historia, Educación Cívica, Instrucción Cívica, Formación Ética y Ciudadana, Geografía

Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires
31-10-2026

Eje: Calidad de vida y salud; ambiente y movilidad

Contenidos	Alcances	Espacio curricular de posible articulación
◗ Calidad de vida y salud. Accesibilidad.	Se propone trabajar con los problemas ambientales en la Ciudad vinculados a la movilidad y el derecho a la salud. Contaminación, estrés, relación calidad de vida-tiempo libre.	Biología, Educación para la Salud
◗ Los derechos económicos y sociales. Desigualdades económicas y sociales, desigualdad en el acceso y calidad de los servicios de transporte.	Se espera reflexionar sobre la calidad del equipamiento y frecuencia del transporte, del estado de las calles y rutas que permiten la movilidad segura según los sectores de la población que los consume. Análisis de barreras económicas y arquitectónicas. Reflexión sobre las lógicas subyacentes a las decisiones tomadas en la movilidad y la desnaturalización de ciertas prácticas.	Historia, Educación Cívica, Instrucción Cívica, Formación Ética y Ciudadana
◗ Dispositivos y estrategias de autocuidado y cuidado de los otros en materia de seguridad en el espacio público. Concepto de incidente en la movilidad. La prevención.	Consecuencias posibles de un incidente y causas posibles relacionadas con los problemas y formas de vida actuales: consumo de sustancias (alcohol, drogas, medicamentos) y uso de objetos tecnológicos (mp3, mp4, celulares, DVD). Se espera que se aborde este tema desde distintos roles: transeúntes, conductores (automóviles, bicicletas y motocicletas), usuarios de servicios públicos, etc., y que se debatan otros temas de interés de los jóvenes.	Educación para la Salud, Biología, Química, Física, Geografía, Educación Cívica, Instrucción Cívica, Formación Ética y Ciudadana
◗ Ambiente y movilidad. El Estado, las personas y las empresas. Fuentes de energía contaminantes y no contaminantes.	Análisis del rol del Estado en el control y el estímulo del desarrollo y el consumo de fuentes de energías alternativas.	Química, Física, Geografía, Educación Cívica, Instrucción Cívica, Formación Ética y Ciudadana

Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires

Eje: Las normas, las prácticas sociales y los valores en la movilidad

Contenidos	Alcances	Espacio curricular de posible articulación
◗ Las normas como construcción social y cultural.	El trabajo de abordaje de las normas requiere problematizar su sentido y su fundamento de existencia. Se propone trabajar con la incorporación de las normas como parte del proceso de socialización de las personas. En este marco, se define al tránsito como sistema de construcción social. No se pretende transmitir el simple acatamiento a las normas o su cumplimiento por temor a la sanción, sino desarrollar un juicio crítico que les permita a los estudiantes reconocer la legitimidad o arbitrariedad y respetarla o cuestionarla en función de este criterio. Para ello, debe tenerse en cuenta el trabajo sobre el bien común y el beneficio individual, y algunas otras cuestiones vinculadas a las restricciones legítimas de los derechos.	Educación Cívica, Instrucción Cívica, Formación Ética y Ciudadana
◗ La conducta humana: libertad y autonomía.	Se propone abordar la dimensión ética del problema de la movilidad, sobre todo de aquellas cuestiones relacionadas con el incumplimiento de las normas, que permitan la reflexión racional sobre la conducta humana. Reconocer los criterios por los cuales se asigna valor a una conducta, en especial aquellas vinculadas a la movilidad y el tránsito. Se busca analizar diversas representaciones sociales sobre la movilidad en la Ciudad y aquellas que definen ciertas decisiones en la vía pública.	Filosofía, Educación Cívica, Instrucción Cívica, Formación Ética y Ciudadana
◗ Las prácticas sociales. Los valores.	Se propone trabajar a partir de las costumbres, hábitos, normas, principios y preferencias que orientan las acciones de los jóvenes, y promover su reflexión a la luz del material teórico. Debe enfatizarse la identificación de problemas y dilemas éticos. El eje de trabajo en este sentido no se centraría en la transmisión pura de información acerca de las normas, sino que se dirige principalmente a fomentar el valor de la vida, el respeto hacia el otro, la igualdad, la solidaridad.	Educación Cívica, Instrucción Cívica, Formación Ética y Ciudadana

Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires
31-10-2026

Eje: Ciudadanía y movilidad

Contenidos	Alcances	Espacio curricular de posible articulación
◗ Construcción de la ciudadanía responsable. Diálogo y acuerdos.	Por ciudadanía responsable se entiende tanto el reclamo y la exigencia al Estado del cumplimiento de sus obligaciones como también el compromiso de la ciudadanía en la construcción de lo público, el respeto a las normas, la participación a través de propuestas, proyectos y alternativas a la solución de problemas. Se sugiere enfatizar el diálogo como herramienta fundamental de la convivencia y la necesidad de lograr acuerdos para alcanzar las metas propuestas.	Educación Cívica, Instrucción Cívica, Formación Ética y Ciudadana
◗ Derechos y deberes.	El ejercicio de la ciudadanía responsable se plantea como aspecto central para el cumplimiento de las obligaciones de las personas. Se sugiere trabajar sobre el análisis de propuestas generadas desde la comunidad, y los diferentes niveles de participación y representatividad de proyectos sociales y comunales.	Educación Cívica, Instrucción Cívica, Formación Ética y Ciudadana
◗ Mecanismos de participación.	La audiencia pública, el referéndum, la consulta popular y la iniciativa popular, la revocatoria de mandatos.	Educación Cívica, Instrucción Cívica, Formación Ética y Ciudadana, Geografía
◗ El derecho a la información.	Se propone trabajar con el derecho a la información como derecho que posibilita el acceso a otros derechos. Para ello, resulta necesario conocer las herramientas disponibles para acceder a la información. Se propone enseñar el mecanismo de acceso a la información pública y ambiental.	
◗ El Defensor del Pueblo de la Ciudad.	Mecanismos no judiciales de protección de los derechos. Los intereses colectivos.	

Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires

Anexos

Marco legal

- Convención sobre los Derechos del Niño, ONU, 1989, incorporada con jerarquía constitucional en la Constitución de la Nación Argentina en su reforma de 1994.
- Ley Nº 24.449/94, Ley Nacional de Tránsito.
- Ley Nº 25.675/02, Ley General del Ambiente.
- Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
- Ley Nº 114/99. Protección Integral de los Derechos de Niños, Niñas y Adolescentes de la Ciudad de Buenos Aires.
- Ley Nº 1.687/CABA/05 de Educación Ambiental.
- Ley Nº 2.148/07. Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad de Buenos Aires.
- Ley Nº 2.297/07. Programa de Educación Vial en el Sistema de Educación Formal de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
- Ley Nº 2628/07. Crea de Agencia de Protección Ambiental de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
- Ley Nº 2.641/08. Se incorpora el título undécimo: "Del Sistema de Evaluación Permanente de Conductores" al Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Ley Nº 2.297/07, Ley de Educación Vial. Programa de Educación Vial en el Sistema de Educación Formal de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires
31-10-2026

Acciones para la movilidad sustentable del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

La Subsecretaría de Transporte lleva adelante el plan de Movilidad Sustentable, que busca mejorar la calidad de vida de todos los vecinos, a través de un reordenamiento del tránsito que asegure traslados rápidos, seguros y ordenados, al mismo tiempo que contribuya a una mejor calidad ambiental. Este plan integra distintos programas articulados en materia de tránsito y transporte: prioridad transporte público, movilidad saludable y ordenamiento del tránsito y seguridad vial. La Dirección General de Seguridad Vial trabaja también en el mismo sentido y muchas de las acciones se desarrollan de manera conjunta entre ambos organismos.

A continuación, se presenta una breve descripción de los programas que actualmente se desarrollan en la Ciudad en el marco del mencionado Plan de Movilidad Sustentable, en torno a cuatro ejes:

1. Prioridad del Transporte Público. El colectivo es el medio de transporte que usa el 60% de las personas que se movilizan en la Ciudad; en el área central su uso asciende al 70%.

2. Movilidad Saludable. Para promoverla se están llevando adelante medidas orientadas a aumentar la movilidad peatonal y en bicicletas.

3. Ordenamiento del Tránsito y la Seguridad Vial. Su objetivo es reducir los accidentes viales y colaborar en el ordenamiento del tránsito, a través de medidas tendientes a que los vecinos puedan trasladarse de manera rápida, segura y ordenada. Asimismo, incluye medidas para la concientización de los vecinos de la ciudad de Buenos Aires sobre la importancia de respetar las normas de tránsito y fomentar el sentido de responsabilidad hacia las mismas.

4. Movilidad Inteligente. En línea con la tendencia mundial de reordenamiento del complejo tránsito urbano a través de la incorporación de tecnología, el Sistema Inteligente de Tránsito implica la implementación de nuevos instrumentos y herramientas en autopistas, semáforos y cartelería, que facilitan la circulación dentro de la Ciudad.

Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires

1. Prioridad del Transporte Público

Vías preferenciales

Las avenidas son más aptas para la circulación del transporte público puesto que los ruidos y emanaciones de gases y partículas se disipan allí más rápidamente que en las calles laterales. Asimismo, la concentración de los recorridos de los colectivos en las avenidas agiliza el traslado en transporte público, reduce los tiempos de viaje y alivia la circulación por las calles angostas.

Por ello, el Programa de Vías Preferenciales apunta a dos objetivos: a) mejorar las condiciones de circulación de los colectivos tendiendo a que circulen por las avenidas y que los autos particulares, motos y bicicletas transiten por las calles aledañas; b) mejorar la seguridad vial y las condiciones ambientales de las calles barriales, eliminando la circulación de colectivos en ellas.

Se han implementado las siguientes diez vías preferenciales, que redujeron significativamente el tiempo de viaje del transporte público:

VÍAS PREFERENCIALES	
Av. Córdoba	Carriles exclusivos entre Reconquista y Medrano (2008)
Av. Las Heras	Carriles exclusivos entre Av. Coronel Díaz y Av. Callao (2008)
Av. Pres. Roque Sáenz Peña (Diagonal Norte)	Carriles exclusivos entre Bolívar y Sarmiento (2008)
Av. Entre Ríos / Av. Callao	Carriles exclusivos entre Av. San Juan y M. T. de Alvear (2008)
Av. Belgrano	Contracarril entre Perú y Julio A. Roca (2008)
Av. Juan de Garay	Carril exclusivo entre Combate de los Pozos y Lima Oeste (2009)
Av. Pueyrredón / Av. Jujuy	Carriles exclusivos entre Anchorena / Peña y Bartolomé Mitre (2009-2012)
	Contracarril entre Av. Del Libertador y Av. San Juan
Av. Triunvirato	Contracarril entre Olazábal y Av. Elcano (2009-2012)
Av. Santa Fe	Contracarril entre Jorge Luis Borges y Esmeralda (2010-2011)
	Carriles exclusivos: entre Cerrito y Av. Callao y entre República Árabe Siria y Borges (2010-2011)
Av. Elcano	Contracarril entre Roseti y Av. Triunvirato (2012)

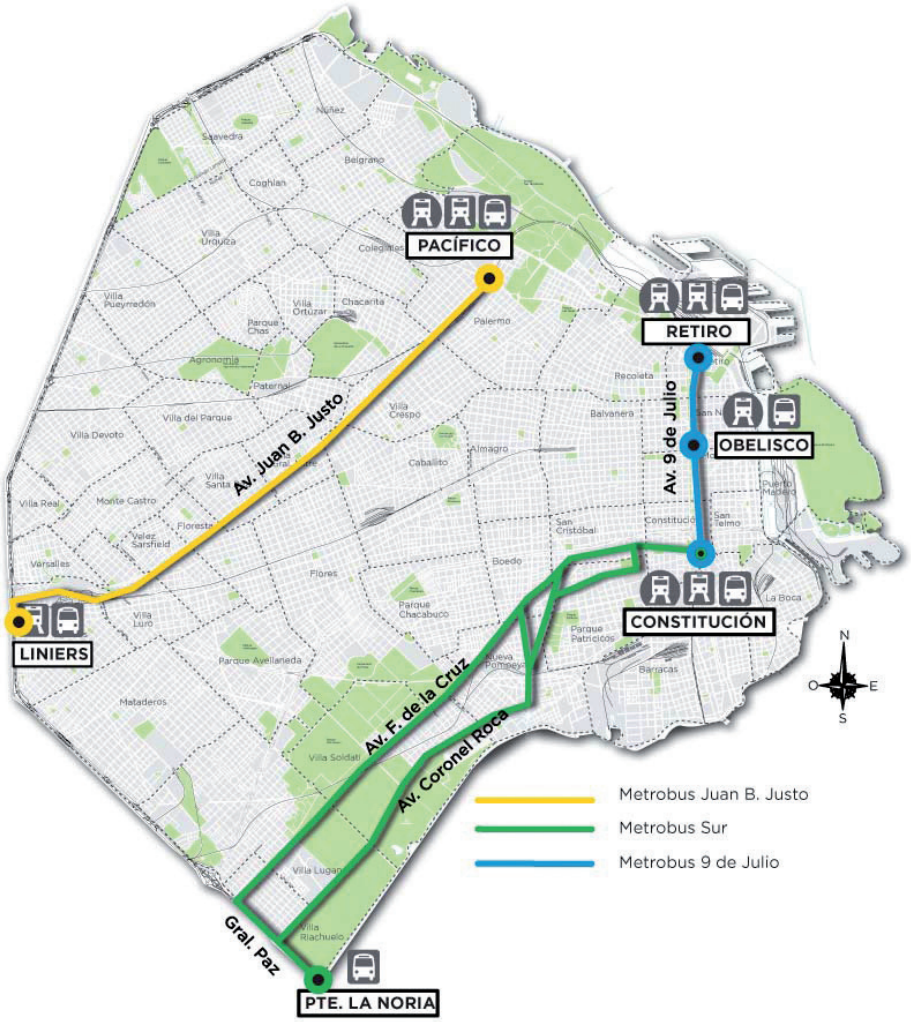
Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires
31-10-2026

Metrobus (BRT)

El Metrobus, conocido a nivel mundial como *Bus Rapid Transit* (BRT), es un sistema de colectivos rápidos que circulan por carriles exclusivos ubicados en el centro de una avenida, con estaciones espaciadas y construidas a nivel elevado sobre la calzada que facilitan y aceleran el ascenso y descenso de pasajeros. En las estaciones cabecera incluye un sistema prepago y un cronograma de horarios con alto nivel de cumplimiento que brinda previsibilidad a los pasajeros. Su implementación implica menos tiempo de viaje, más accesibilidad, menos contaminación y más seguridad.

En la ciudad de Buenos Aires se está implementando el Metrobus sobre la base de un sistema de colectivos con una estructura muy consolidada.

En 2011 comenzó a funcionar en la avenida Juan B. Justo (conexión entre los barrios de Palermo y Liniers). Desde mediados de 2013 empezaron a funcionar el Metrobus Corredor Sur (conexión entre Puente La Noria y Centro de Trasbordo Constitución, obras iniciadas en 2012) y el Metrobus 9 de Julio (conexión de los Centros de Trasbordo Constitución, Obelisco y Retiro, obras iniciadas en 2013).



Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires

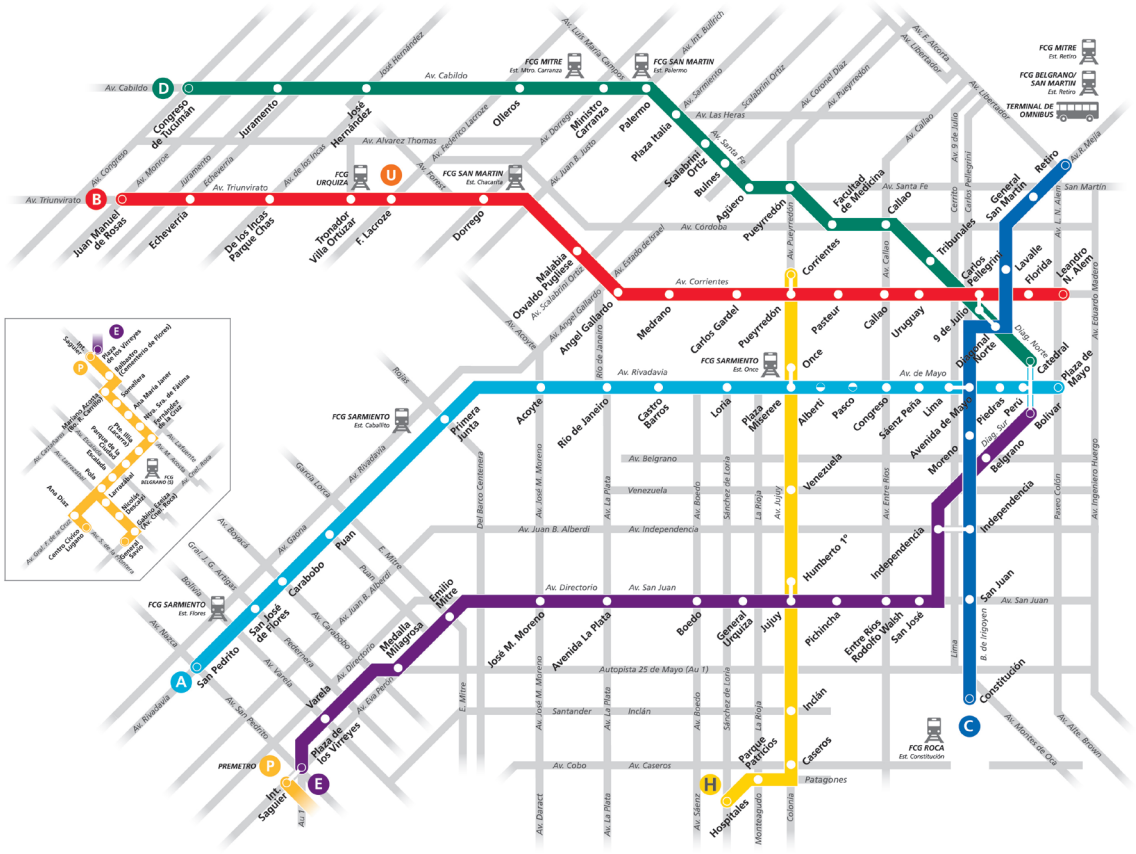
SUBTE

El subte es un sistema de trenes subterráneo de alta capacidad y frecuencia. Es un medio de transporte masivo de pasajeros, rápido, seguro y ecológico. Se encuentra separado de otros medios de transporte y posee acceso y vías exclusivas. Las formaciones están compuestas de vagones eléctricos.

La red de subterráneos de la ciudad de Buenos Aires está compuesta de seis líneas (A, B, C, D, E y H) con una extensión total de 52 km y 83 estaciones en operación.

Este servicio es utilizado diariamente por 1.600.000 personas. Por esta razón, como parte de las acciones del Plan de Movilidad Sustentable se construyeron nuevas estaciones en la red actual como Puán, Carabobo, San José de Flores y San Pedrito de la Línea A, y Corrientes, Parque Patricios y Hospitales de la Línea H.

Otras nueve estaciones se encuentran en obra además de nuevas cocheras y talleres de trenes para aumentar la frecuencia de las líneas.

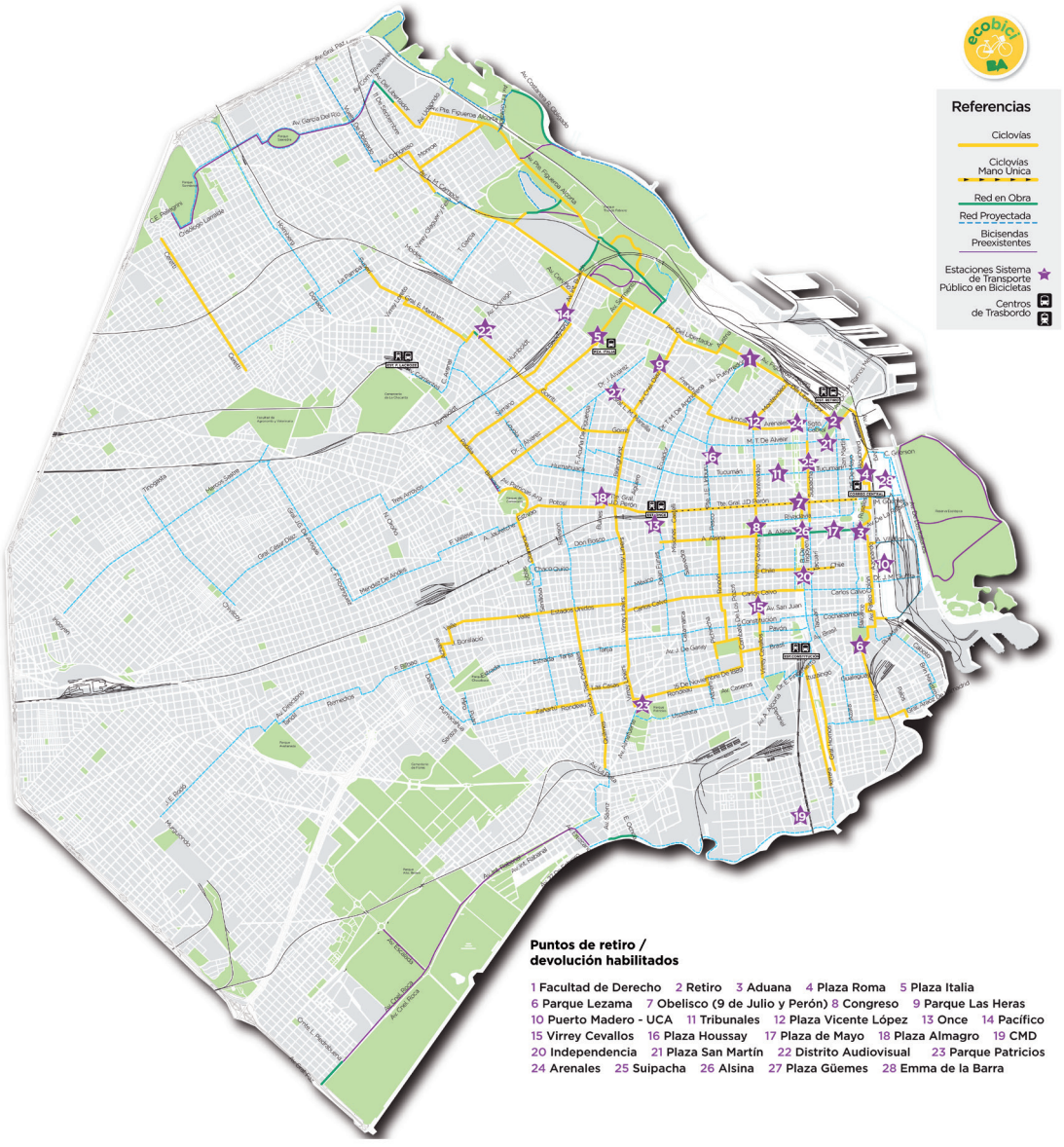

A
B
C
D
E
H
U
P
Congreso de Tucumán
Juramento
José Hernández
Olleros
Ministro Carranza
Palermo
Plaza Italia
Scalabrini Ortiz
Bulnes
Agüero
Pueyrredón
Facultad de Medicina
Callao
Tribunales
Carlos Pellegrini
General San Martín
Retiro
Lavalle
Florida
Leandro N. Alem
Juan Manuel de Rosas
Echeverría
De los Incas Parque Chas
Tronador Villa Ortúzar
F. Lacroze
Dorrego
Malabia
Osvaldo Pugliese
Ángel Gallardo
Medrano
Carlos Gardel
Pueyrredón
Pasteur
Uruguay
9 de Julio
Diagonal Norte
Catedral
Plaza de Mayo
Once
Alberti
Pasco
Congreso
Sáenz Peña
Lima
Avenida de Mayo
Piedras
Perú
Bolívar
Moreno
Independencia
Humberto 1°
Venezuela
Primera Junta
Acoyte
Río de Janeiro
Castro Barros
Loria
Plaza Miserere
Puán
Carabobo
San José de Flores
San Pedrito
Emilio Mitre
Medalla Milagrosa
Varela
Plaza de los Virreyes
José M. Moreno
Avenida La Plata
Boedo
General Urquiza
Jujuy
Pichincha
Entre Ríos Rodolfo Walsh
San José
San Juan
Constitución
Inclán
Caseros
Parque Patricios
Hospitales
Patagones
Colonia
Montesquieu
Av. Rivadavia
Av. de Mayo
Av. Belgrano
Av. Independencia
Av. Directorio
Av. San Juan
Autopista 25 de Mayo (Au 1)
Av. Cabildo
Av. Triunvirato
Av. Córdoba
Av. Corrientes
Av. Santa Fe
Av. Las Heras
Av. Sarmiento
Av. Juan B. Justo
Av. Álvarez Thomas
Av. Monroe
Av. Congreso
Av. Cobo
Av. Caseros
Av. Santander
Av. Inclán
Av. Patricios
Av. Sáenz
Av. Directorio
Av. Varela
Av. Carabobo
Av. Boedo
Av. Rivadavia
Av. Acoyte
Av. Gaona
Av. Rojas
Av. Nazca
Av. Juan B. Alberdi
Av. Entre Ríos
Av. La Plata
Av. Jujuy
Av. La Rioja
Av. Sánchez de Loria
Av. Venezuela
Av. Belgrano
Av. Independencia
Av. José M. Moreno
Av. Rivadavia
Av. Callao
Av. Pueyrredón
Av. Scalabrini Ortiz
Av. Coronel Díaz
Av. Libertador
Av. Figueroa Alcorta
Av. Luis María Campos
Av. Int. Bullrich
Av. Federico Lacroze
Av. Dorrego
Av. Estado de Israel
Av. Ángel Gallardo
Av. Córdoba
Av. Corrientes
Av. Callao
Av. Pueyrredón
Av. Santa Fe
Av. Las Heras
Av. Sarmiento
Av. Juan B. Justo
Av. Álvarez Thomas
Av. Monroe
Av. Congreso
Av. Cabildo
Av. Triunvirato

2. Movilidad Saludable

Programa Bicicletas de Buenos Aires

Este programa tiene como objetivo fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte ecológico, saludable y rápido, en línea con las tendencias mundiales. Las grandes capitales del mundo han adoptado ya la bicicleta como aliada estratégica para alivianar el problema del tránsito y para promover una ciudad con prácticas sustentables.

El programa ha implementado 100 km de ciclovías seguras, estableció bicicleteros en espacios públicos, y ha desarrollado acuerdos con empresas e instituciones educativas para promover el uso de la bicicleta como una alternativa real y saludable para el transporte de empleados y alumnos, respectivamente.



Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires

En este mismo sentido desde Escuelas Verdes, en articulación con Escuelas Abiertas y la Dirección General de Movilidad Sustentable, a través de su programa EcoBici, se realizan los Talleres de Movilidad Sustentable llamados Escuelas sobre Ruedas, para abordar la problemática vinculada a la movilidad en la Ciudad.

Los objetivos de estos talleres son los siguientes:

- promover la adopción de formas ambientales y saludables de movilizarse en la Ciudad, a partir de la utilización de la bicicleta, el traslado a pie o mediante el uso de transporte público.
- generar espacios participativos en la comunidad para fomentar el intercambio y promover la construcción colectiva de hábitos saludables.
- fortalecer conductas para la buena convivencia entre los diferentes actores que participan en el espacio público.

Buses ecológicos

Los ecobuses son colectivos híbridos del mismo tamaño y capacidad para pasajeros que un colectivo común que, por su combinación de motor diésel y eléctrico, contribuyen al ahorro energético y a paliar los problemas medioambientales ya que permiten reducir las emisiones de gases contaminantes y los niveles de ruido. Teniendo en cuenta que casi el 40% de las emisiones de gases contaminantes en la Ciudad provienen del transporte convencional, los ecobuses son una alternativa de transporte ecológico técnica y económicamente viable.

El primer colectivo híbrido no contaminante funciona desde octubre 2012 de manera regular. Se trata de la Línea 62 que une Plaza Constitución, Plaza Miserere y Retiro.

3. Ordenamiento del Tránsito y la Seguridad Vial

Ordenamiento del tránsito en el Microcentro

El ordenamiento del tránsito en el llamado "microcentro" busca garantizar una mayor calidad de vida para las personas que trabajan en el área, con mayor seguridad vial y menor contaminación ambiental, impulsando la peatonalización y dándole prioridad al transporte público.

El 6 de febrero de 2012 comenzó la restricción de tránsito en el microcentro entre las 11 y las 16 horas, en el perímetro comprendido entre Carlos Pellegrini y las avenidas Córdoba, Leandro N. Alem y Av. de Mayo. Desde entonces, se controla que los vehículos que circulan sin su correspondiente permiso lo hagan únicamente por las calles habilitadas.

Diariamente, circulan por el microcentro unos 35.000 vehículos, de los cuales 15.000 lo hacían entre las 11 y las 16 horas. Desde el comienzo de la implementación de este programa, la reducción de vehículos alcanzó aproximadamente el 60%. En términos absolutos, se pasó de 15.000 vehículos a 6.150, de los cuales 4.181 son taxis, 801 son colectivos y 1.168 autos particulares.

Estacionamiento de autos oficiales

A partir de marzo de 2012, comenzaron a aplicarse sanciones a todos los autos oficiales que estacionan en lugares no permitidos. La medida alcanza a todos los funcionarios públicos de todas las jurisdicciones y poderes. Esto permite mejorar el ordenamiento del espacio público y la convivencia ciudadana, a la vez que fomenta el respeto por las normas vigentes.

Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires
31-10-2026

Bloqueo de intersecciones

Desde junio de 2012, se sanciona el bloqueo de intersecciones, una de las faltas que más perjuicios provocan en la fluidez del tránsito. En determinadas esquinas clave, donde más casos de bloqueo ocurren, esta infracción es controlada a través de cámaras de monitoreo urbano.

Programas

Dado que la velocidad inadecuada o excesiva y el consumo de alcohol son los principales factores de riesgo que influyen en la participación de colisiones, se han extremado las medidas tendientes a aumentar la frecuencia de los controles a través de los siguientes programas.

- **Programa de Controles de Alcoholemia**
  En los últimos años, se pasó de realizar controles dispersos y discontinuos a llevar adelante un programa de seguridad vial líder en la región, con 15.000 controles mensuales y operativos los 365 días del año, lo que motivó el reconocimiento de la OMS a las buenas prácticas locales en 2010. La ciudad de Buenos Aires es la ciudad de América del Sur con mayor cantidad y constancia de controles.
  Como resultado, el índice de positivos bajó de un 2% en 2007 a un 0,7% en 2011. La imposibilidad de ceder el volante a otra persona al dar positivo y el remolque del auto, instaurados en 2008, marcaron un importante avance.
  Las campañas realizadas y el Programa Conductor Responsable ayudaron a que los vecinos comprendan que no se debe conducir después de tomar alcohol, haciendo que hoy sea cada vez más común que en situaciones familiares o sociales se designe a alguien que no beba para conducir.

- **Programa de Control de Estupefacientes en Conductores**
  Desde 2010, Buenos Aires realiza controles de drogas a conductores. El uso de dichas sustancias afecta la capacidad para conducir, ya que puede dificultar la coordinación, producir relajamiento muscular, afectar la velocidad de reacción, nublar la visión, incapacitar para juzgar adecuadamente tiempo y distancia, producir distorsiones de espacio, tiempo y lugar y llevar al conductor a tomar riesgos extremos, entre otros efectos.

- **Campaña Somos Todos Peatones**
  Los peatones son el principal grupo de riesgo vial de la ciudad de Buenos Aires. Representan entre el 40 y el 45% de las víctimas fatales y el 25% de las víctimas lesionadas. Por ello, desde 2012 se ejecutan políticas de prevención y concientización orientadas específicamente en este grupo de riesgo, impulsando cambios en las conductas viales, a partir de reglas básicas que tienen que ver con la convivencia y el respeto hacia el otro, haciendo especial hincapié en la toma de conciencia del peatón como el eslabón más débil en el tránsito y en el respeto, por parte de los conductores, de la prioridad de paso de los peatones.

Se han implementado distintas medidas orientadas a mejorar la seguridad de los motociclistas, tales como controles del vehículo, un nuevo examen práctico para el otorgamiento de las licencias de conducir motos y zonas de detención segura en avenidas.

Asimismo, se realizaron las siguientes campañas específicas.

- **Campaña Usá Casco para motociclistas**
  Como resultado de los controles realizados a motociclistas, el 92% de los trabajadores en moto que hoy circulan por el área central de la Ciudad utilizan casco; este porcentaje disminuye a un 80% en las zonas barriales.

Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires

Además, a través de una campaña de intercambio de cascos, los motociclistas pueden inscribirse y recibir un curso de seguridad vial y manejo seguro dictado por expertos. Al aprobar el curso, cambian su casco viejo, dañado o no homologado por uno nuevo que provee, sin costo, el Gobierno de la Ciudad.

- **Campaña Hacete Ver**
  Iniciado en 2011, este programa hace foco en la visibilidad nocturna de bicicletas y motos dedicadas a la actividad de *delivery*. Entrega chalecos reflectantes a los jóvenes, que pueden presentarse en Aráoz de Lamadrid 1750, Barracas, de lunes a viernes de 10 a 17 horas, con su moto o bicicleta y su DNI, o enviar un *mail* solicitándolo a dsvial@buenosaires.gob.ar, indicando la dirección del comercio en el que trabajan y el horario. Los chalecos disponen de bandas reflectivas en el pecho y la espalda, aumentando la visibilidad de aquellos que lo usen para evitar accidentes, particularmente durante la noche.

  Se firmaron acuerdos con diversas empresas de *delivery*, que se comprometieron a entregar un chaleco a cada uno de sus repartidores y a fiscalizar su uso, así como a incluir una mención gráfica de su adhesión al programa.

- **Campaña Bajá la Velocidad en las Escuelas**
  Controles móviles diarios con cámaras fotográficas y censores de velocidad detectan a los conductores que sobrepasen los límites de velocidad permitidos para las zonas escolares (20 km/h en calles y 30 km/h en avenidas), además de la señalización correspondiente. Los controles se efectúan en la cuadra del colegio y funcionan solamente de lunes a viernes, entre las 7 y las 18 horas, horario en que los chicos entran y salen de la escuela.

4. Movilidad Inteligente

Mapa 2.0 de cortes de tránsito

A fines de 2011 se inauguró el Mapa de Cortes 2.0 que centraliza todos los cortes que afectan de manera directa el tránsito en la ciudad de Buenos Aires. El mapa informa en tiempo real, la situación de obras, eventos, choques, operativos policiales, manifestaciones, semáforos fuera de servicio y demás acontecimientos que influyan en la circulación y en la movilidad dentro de la Ciudad. La información se transmite por tres canales: a través de la página web del GCBA, twitter (@batransito) y avisos por e-mail a periodistas de tránsito, entidades de taxis, cámara de colectivos y funcionarios.

BA Móvil

A mediados de 2012 comenzó a funcionar la aplicación para celulares que comunica el estado del tránsito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a través de la localización de la ubicación del usuario y le brinda información precisa, constantemente actualizada y en tiempo real para que sepa lo que está pasando alrededor suyo y en los medios de transporte.

BA móvil ofrece información sobre: tránsito vehicular, red subterránea, red de ciclovías, combinando información desde distintas fuentes, que permite ser filtrada según el medio de transporte elegido por el usuario.

Nuevas tecnologías en cartelería – Carteles de leyenda variable

Se trata de carteles que informan las dificultades del tránsito de forma inmediata y ordenan el tránsito ofreciendo alternativas. Avisan a los automovilistas de los cortes por obras, eventos, manifestaciones, incendios, filmaciones, etcétera y ofrecen alternativas para evitar congestiones.

Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires
31-10-2026

Actualización de semáforos

En la ciudad de Buenos Aires hay 3700 cruces semafóricos. A partir del año 2010 se empezaron a reemplazar las luces de los semáforos con tecnología LED, que ofrecen los siguientes beneficios: mayor período de duración, menor consumo de energía y menor costo de mantenimiento.

Nuevas tecnologías en autopista

Se ha incorporado una nueva señalización luminosa (LED) que mejora el monitoreo de la autopista para dar una rápida atención a los accidentes. Se instalaron pilotes retráctiles en las rampas de acceso a las autopistas que se elevan en casos de congestión, accidentes o tareas de mantenimiento para ordenar el tránsito. También se aumentó la seguridad vial instalando amortiguadores de impacto en los accesos a las cabinas de peaje.

Acciones

Respecto de la educación vial, la Dirección General de Seguridad Vial de la Ciudad lleva adelante las siguientes acciones:

Educación Formal

- **Programa para Escuelas Secundarias:** destinado a 4º y 5º años de colegios secundarios. Se trata de un programa dinámico estructurado en forma de taller que apela a la discusión y reflexión sobre temas de seguridad vial promoviendo el cuidado de las personas y el medio ambiente. Este programa se realiza en conjunto con Escuelas Verdes y Movilidad Saludable.
- **Programa La Legislatura y la Escuela:** destinado a 6º y 7º grados de la Escuela Primaria y 5º año de Escuela Secundaria. El eje principal de la propuesta se centra, en materia vial, en los cuidados de los ciclistas y pasajeros así como también en el cuidado del cuerpo y la promoción de un uso placentero y responsable del espacio público. Este programa se realiza en la Legislatura, en conjunto con la Dirección de Gestión y Participación Ciudadana.
- **Programa Mi Primera Licencia:** destinado a 6º y 7º grados de la Escuela Primaria. Consiste en el recorrido de los distintos pasos para obtener el registro y una parte lúdica en la pista de Seguridad Vial. Sus objetivos son difundir conceptos preexistentes en educación vial e implementar hábitos seguros en el desenvolvimiento del individuo, desarrollar un sentido de pertenencia a la comunidad, comprender que la vía pública es un lugar de convivencia y colaborar en conservar el medio ambiente. Este programa se realiza en forma conjunta con la Dirección de Licencias.
- **Programa de Pista:** las actividades se desarrollan en el marco del concepto "aprendemos jugando", utilizando estrategias lúdicas para la construcción del conocimiento y la reflexión sobre la problemática del tránsito. Sus ejes son promover la reflexión crítica sobre la problemática del tránsito y promover en los chicos una creciente autonomía y la toma de decisiones responsables en la movilidad ciudadana.

Educación No Formal

La Dirección General de Seguridad Vial (DGSV) realiza actividades de educación en la temática específica a sectores de la comunidad que lo demanden, así como a instituciones u organismos gubernamentales. Esta propuesta de capacitación tiene la finalidad de impulsar el compromiso de los mismos con el objeto de minimizar los riesgos y consecuencias de incidentes viales.

- **Programa de educación vial para suspensión de juicio a prueba y penas en suspenso de contraventores de tránsito:** el mencionado programa se basa en la necesidad de generar conciencia del riesgo que produce el incumplimiento de las normas de tránsito, especialmente en aquellos conductores que han sido penados por haber infringido la ley. Las acciones orientadas a la con-

Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires

cientización se basan en la situación de riesgo provocada por la transgresión a las normas de tránsito. Debido a que la posibilidad de modificar conductas fuertemente arraigadas en los sujetos adultos, requiere de un trabajo sistemático y sostenido, la sola asistencia a un curso informativo no alcanza para lograr la concientización. Es por ello que el dispositivo inicia en el momento en que el contraventor probado o sentenciado toma contacto con la DGSV y finaliza cuando se agotan las instancias de evaluación.

- **Capacitación a sectores:** Desde 2006 se vienen instrumentando actividades de capacitación con los siguientes sectores y organizaciones:

  - La Cámara de Empresas de Mensajería por Motos de la República Argentina (CEMMARA) a través de un trabajo conjunto con el Área de Educación Vial del Cuerpo de Policía de Tránsito de la Policía Federal Argentina: educación vial e idoneidad conductiva.
  - Capacitación de Autoridades de Aplicación y Control (en el marco del Plan Nacional de Seguridad Vial): control de alcoholemia e Instrucciones especiales.
  - Policía de Seguridad Aeroportuaria: educación vial y fiscalización.
  - Coordinadores de Viajes Estudiantiles: prevención de riesgo en la vía pública.
  - Cámara Argentina de la Industria del Letrero y Afines: incidencia de la contaminación visual en los hechos de tránsito.
  - Pre-Congreso Argentino de Vialidad y Tránsito: Plan Estratégico de Seguridad Vial.

- **Programa Conductor Responsable:** este programa pretende concientizar a los jóvenes acerca de los riesgos que implica la conducción bajo los efectos del alcohol, fomentando la prevención en los lugares donde los chicos salen a divertirse con amigos.

  Coordinan este programa la Dirección General de Seguridad Vial del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en articulación con la Dirección General de Políticas de Juventud, con el apoyo de la Cámara Cervecera y de los Familiares de las Víctimas de la tragedia de Santa Fe. Se trata de desarrollar un espacio de articulación entre las distintas áreas del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires y las empresas, cámaras y asociaciones con el fin de alcanzar acuerdos de cooperación mutua en pos de una mejor calidad de vida de los habitantes de la Ciudad en materia de seguridad vial. El programa consiste en fomentar en grupos de tres o más personas que se movilicen en un automóvil, a que ingresen en comercios adheridos al mencionado programa y que elijan entre ellos a un "Conductor Responsable". Este participante se compromete a no ingerir bebidas alcohólicas a cambio de algún tipo de reconocimiento para él y su grupo. A la salida del lugar, personal del Gobierno de la Ciudad realiza un control de alcoholemia de la persona designada, premiándola en caso de haber mantenido su compromiso de no beber.

- **Programa de Responsabilidad Social Empresaria:** convencidos de que la problemática de la siniestralidad vial requiere de una intervención estatal multisectorial y sustentable en el tiempo, para cambiar hábitos y pautas de comportamientos arraigados en la sociedad, resulta necesaria la conformación de alianzas estratégicas entre el sector público y el privado a largo plazo. Es por ello que la Dirección General de Seguridad Vial de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires asume la tarea de construir un nuevo sentido de la Responsabilidad Social Empresaria (RSE) en materia de seguridad vial, fomentando un espacio de diálogo entre los distintos actores institucionales.

  Este programa tiene como objetivos:

  - Desarrollar canales eficientes y regulares que faciliten la cooperación mutua y la comunicación permanente.

Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires
31-10-2026

- Consolidar el trabajo conjunto y cooperativo de los diferentes actores de la ciudad de Buenos Aires en beneficio de la calidad de vida de sus habitantes.
- Establecer mecanismos de difusión pública de las actividades socialmente responsables que implementan las empresas en la Ciudad.
- Instalar en la agenda pública de la Ciudad los contenidos y acciones de RSE.

Para ello, adopta los siguientes lineamientos estratégicos:

- Educación Vial en las distintas escuelas de la Ciudad, comedores infantiles, colonias, centros de jubilados, etcétera.
- Mecanismos de control, tales como controles de alcoholemia en distintos puntos de la Ciudad, así como también controles de tránsito en las esquinas más conflictivas.
- Concientización a través de impartir educación vial a los distintos actores de la vía pública: peatones, ciclistas, motociclistas, conductores, así como a infractores, contraventores, etcétera.

Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires

La movilidad en cifras

Presentamos algunas cifras y estadísticas ilustrativas del estado de la movilidad en nuestro país y, particularmente, en la ciudad de Buenos Aires.

Flujos de circulación

A pesar de la amplia disponibilidad de modos y servicios de transporte, debido a las diversas disfuncionalidades que los mismos presentan, así como por razones de orden sociocultural, la Región Metropolitana viene teniendo desde la década de 1970 un significativo incremento del parque automotor privado, a expensas de la retracción de los servicios públicos de transporte terrestre.

En tanto en el año 1970 un 67% de los viajes se desarrollaba por medios públicos y un 15% por medios privados, dichos valores pasaron a ser de un 43% y un 37% hacia fines de los años 90. Cabe aclarar que los porcentajes restantes (18% en 1970 y 20% a fines de la década de 1990) corresponden a viajes en taxis, motos, bicicletas y a pie.

Debe agregarse que esta significativa modificación de las formas de desplazamiento se produjo en tanto el total de la población aumentaba (un 45% más de hogares a fines de los 90, en relación al año 1970) y también aumentaba la cantidad de viajes por persona, lo cual incrementó mucho más el total de desplazamientos en automóviles particulares que presenta la Ciudad en la actualidad.

Esta transformación de las formas de movilidad se desarrolló merced a un correlativo aumento de la tasa de motorización. El porcentaje de hogares con auto pasó de un 25% en 1970 a aproximadamente un 50% a fines de los 90. A fines del 2012 este porcentaje en la Ciudad de Buenos Aires fue 38,3%.*

Ello ocasiona importantes volúmenes de flujos, principalmente de sentido radio-convergente, sobre las principales arterias de la red vial, lo cual ocasiona congestiones de tránsito, en especial en los horarios pico de ingreso y egreso.

* Encuesta anual de hogares, 2012.

Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires
31-10-2026

Parque automotor registrado entre 1966 y 2010

Año	Parque automotor
1966	1.708.635
1967	1.876.182
1968	2.053.121
1969	2.260.802
1970	2.470.334
1971	2.714.151
1972	2.970.314
1973	3.256.503
1974	3.536.137
1975	3.768.681
1976	3.951.080
1977	4.160.809
1978	4.330.502
1979	4.583.115
1980	4.919.086
1981	5.140.522
1982	5.269.684
1983	5.418.080
1984	5.578.022
1985	5.712.279
1986	5.856.020
1987	6.033.816
1988	6.179.816
1989	6.300.167
1990	6.390.974
1991	6.577.674
1992	6.862.545
1993	7.247.301
1994	7.733.636
1995	8.117.325
1996	8.483.723
1997	8.904.817
1998	9.388.811
1999	9.795.290
2000	10.147.931
2001	10.354.261
2002	10.455.830
2003	10.601.276
2004	10.978.703
2005	11.372.487
2006	11.826.456
2007	12.399.887
2008	12.982.547
2009	13.498.942
2010	14.163.125

Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires

Transporte público automotor en el área metropolitana de la ciudad de Buenos Aires

Indicadores de funcionamiento	Unidades/Millones	2003	2004	2005	2006	2007
Líneas en servicio	Unidades	136	135	135	135	135
Pasajeros transportados (en millones)	Millones	1.296	1.439	1.551	1.630	1.664
Unidades en servicio	Unidades	9.342	8.977	8.989	9.272	9.428
Kilómetros recorridos (en millones)	Millones	689	707	719	726	723

Nota: se incluye el servicio diferencial.
Fuente: Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios. Secretaría de Transporte. Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT).

Incidentalidad

Datos proporcionados por la Defensoría del Pueblo de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (últimos datos disponibles).

						Diferencia porcentual interanual	
	2005	2006	2007	2008	2009	2005-2008	2008-2009
Hechos	9.870	10.697	10.879	10.952	10.569	10,96%	-2,83%
Víctimas lesionadas	10.431	11.472	11.733	11.994	11.472	14,98%	-4,35%
Víctimas fatales	119	116	138	134	77	12,61%	-42,54%
Total de víctimas	10.550	11.588	11.871	12.128	11.549	14,96%	-2,66%

Distribución porcentual de víctimas fatales y víctimas lesionadas según tipo de movilidad. CABA, año 2008

Forma de movilidad	Víctimas fatales		Víctimas lesionadas		Víctimas totales	
	Cantidad	%	Cantidad	%	Cantidad	%
Peatones	31	40,3	2.913	25,4	2.944	25,5
Automovilistas	20	26	2.914	25,4	2.934	25,4
Motociclistas	23	29,9	3.857	33,6	3.880	33,6
Pasajeros de transporte público	-	-	661	5,8	661	5,7
Camioneros	-	-	55	0,5	55	0,5
Ciclistas	1	1,3	640	5,6	641	5,6
Otros	-	-	10	0,1	10	0,1
Sin notificación	2	2,6	422	3,7	424	3,7
Total	77	100	11.472	100	11.549	100

Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires
31-10-2026

Evolución del número de víctimas fatales. CABA, 2006-2009

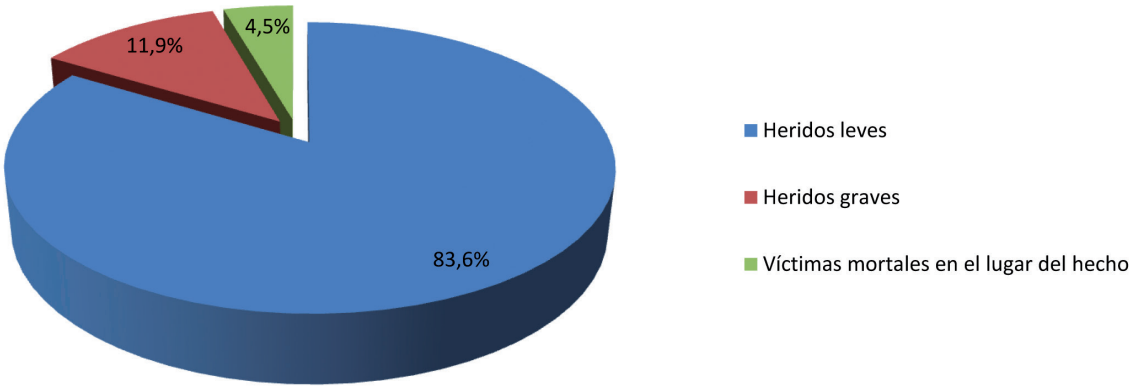
Víctimas lesionadas	2006	2007	2008	2009	Diferencia porcentual 2008-2009
Peatones	3.385	3.307	3.104	2.913	-6,15
Motociclistas	2.551	2.135	3.668	3.857	+5,15
Automovilistas	2.798	2.670	2.967	2.914	-1,70

Siniestros informados por provincia. Datos totales, año 2010

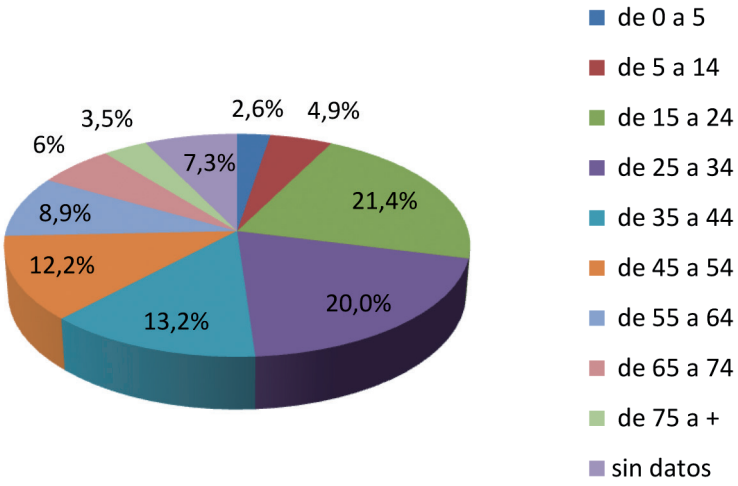
	Provincia	Siniestros en 2010
1º	Santa Fe	27.517
2º	Mendoza	14.753
3º	Buenos Aires	17.730
4º	Chaco	13.515
5º	Río Negro	10.513
6º	Misiones	10.497
7º	Ciudad Aut. de Buenos Aires	10.145
8º	San Juan	9.949
9º	Córdoba	7.957
10º	Chubut	7.839
11º	Tucumán	6.726
12º	Tierra del Fuego	5.793
13º	Santiago del Estero	5.596
14º	San Luis	5.142
15º	La Pampa	4.963
16º	La Rioja	3.441
17º	Neuquén	3.256
18º	Entre Ríos	2.845
19º	Jujuy	2.432
20º	Santa Cruz	2.404
21º	Formosa	1.529
22º	Salta	1.446
23º	Catamarca	997
24º	Corrientes	843
Total		**174.828**

Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires

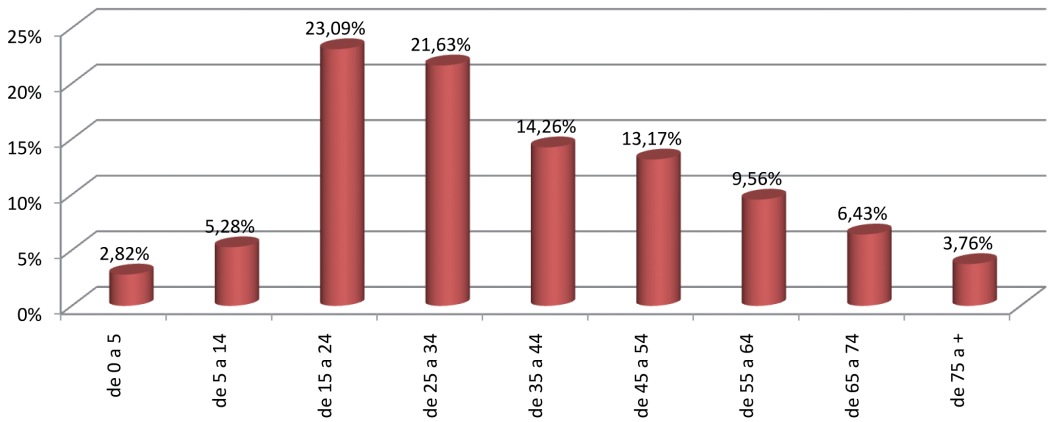
Víctimas según estado y gravedad



Víctimas según franja etaria



Víctimas fatales según franja etaria



Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires
31-10-2026

Señales viales*

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

DEMARCACIÓN HORIZONTAL

Este tipo de demarcación se encuentra aplicada sobre el pavimento a fin de regular, advertir, informar y encauzar la circulación y permite obtener resultados que no son posibles de lograr con otro tipo de dispositivos. Los conductores deben tener en cuenta que no se debe circular sobre ellas.

Los colores usados para la demarcación de las señales horizontales son: blanco, amarillo y rojo.

SEÑALES DE DEMARCACIÓN HORIZONTAL

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

* El presente anexo fue elaborado a partir del *Manual del conductor para el curso de Seguridad Vial*. Ministerio del Interior, Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires
31-10-2026

MARCAS DE ESTACIONAMIENTO

Este tipo de señales son de color blanco e indican la forma correspondiente en la que se debe estacionar el vehículo: paralelo al cordón, en ángulo o en lugares permitidos.

SEÑALIZACIÓN LUMINOSA

Los semáforos regulan la circulación de vehículos y personas en las intersecciones separando en un punto las distintas corrientes de tránsito que pasan por el mismo sitio.

Si bien el sentido común establece que para reducir el número de víctimas, se deben instalar más semáforos, sucede que las estadísticas muestran que un alto porcentaje de víctimas fatales se producen en intersecciones con señalización luminosa. Son los conductores y los peatones quienes posibilitan la efectividad de los semáforos.

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

En una intersección de dos arterias se reparte el tiempo total del ciclo, dando luz verde, en forma directamente proporcional al volumen de tránsito y en forma inversamente proporcional al ancho del acceso.

En intersecciones sucesivas se coordinan las luces verdes, que se encienden en forma progresiva dando una onda verde. La velocidad de la onda verde se reduce a medida que el volumen de tránsito es mayor.

Aun con luz verde no se debe comenzar a cruzar, si por la calle transversal avanza algún vehículo o si no hay espacio suficiente del otro lado, dejando así siempre libre la intersección.

- LUZ ROJA significa DETENERSE. No cruzar la calle mientras se encuentre encendida la luz roja. Esperar hasta que la luz verde indique la permisión de cruce.
- LUZ AMARILLA significa PRECAUCIÓN. Corresponde detenerse y esperar la luz verde para cruzar.
- LUZ VERDE significa AVANCE. Es obligatorio hacerlo salvo en caso de falta de espacio al otro lado del cruce.
- LUZ INTERMITENTE ROJA advierte la presencia de un cruce peligroso. Indica precaución para realizarlo.
- LUZ INTERMITENTE ROJA DE LA SEÑAL FERROVIARIA, PASO NIVEL, o descenso de barrera. En estos casos corresponde detenerse. Sin señales fonoluminosas, el comienzo del descenso de la barrera equivale al significado de la LUZ ROJA del semáforo. En el paso a nivel con señales fonoluminosas, el encendido de las mismas significa que no está permitido el cruce, aunque no se encuentre indicado aún el descenso de la barrera.

Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires

SEÑALIZACIÓN VERTICAL

Las señales se dividen en 4 categorías:

SEÑALES REGLAMENTARIAS

Las señales reglamentarias indican lo que se puede hacer o lo que está prohibido hacer durante la circulación. Generalmente, estas señales son de forma circular de color blanco con borde rojo y símbolo en color negro, con excepción de las señales PARE, CEDA EL PASO y CONTRAMANO. Las señales con fondo azul y borde rojo son de permisión con restricción.

SEÑALES PREVENTIVAS

Este tipo de señales cumplen la función de avisar sobre el peligro presente al circular por las calles. Se caracterizan por tener forma cuadrada y fondo amarillo con diagonal vertical, borde y símbolo negro.

SEÑALES INFORMATIVAS

Sirven para indicar a los conductores cuestiones relacionadas con la ruta, el destino o los servicios. Las señales de ruta o destino son rectangulares con fondo verde, símbolo y texto en color blanco. Las señales de servicio poseen fondo de color azul, símbolo negro con texto y cuadrado interior en color blanco.

SEÑALES TRANSITORIAS

Las señales transitorias son de color anaranjado. Las mismas indican cambios ocasionales en la vía o la presencia de trabajadores o maquinarias sobre la misma.



Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires
31-10-2026

SEÑALES REGLAMENTARIAS O PRESCRIPTIVAS
Señales de prohibición


R1
NO AVANZAR


R2
CONTRAMANO


R3 (1)
PROHIBICIÓN DE CIRCULAR (autos)


R3 (2)
PROHIBICIÓN DE CIRCULAR (motos)


R3 (3)
PROHIBICIÓN DE CIRCULAR (bicicletas)


R3 (3)
PROHIBICIÓN DE CIRCULAR (camiones)


R3 (5)
PROHIBICIÓN DE CIRCULAR (acoplados)


R3 (6)
PROHIBICIÓN DE CIRCULAR (peatones)


R3 (7)
PROHIBICIÓN DE CIRCULAR (carro tracción animal)


R3 (8)
PROHIBICIÓN DE CIRCULAR (animales)


R3 (9)
PROHIBICIÓN DE CIRCULAR (carro mano)


R3 (10)
PROHIBICIÓN DE CIRCULAR (tractores)


R4 (a)
NO GIRAR A LA IZQUIERDA


R4 (b)
NO GIRAR A LA DERECHA


R5
NO GIRAR EN "U" (no retomar)


R6
PROHIBIDO ADELANTAR


R7
NO RUIDOS MOLESTOS


R8
NO ESTACIONAR


R9
NO ESTACIONAR NI DETENERSE


R10
PROHIBICIÓN DE CAMBIAR DE CARRIL

Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires

SEÑALES REGLAMENTARIAS O PRESCRIPTIVAS
Señales de restricción



Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires
31-10-2026

SEÑALES REGLAMENTARIAS O PRESCRIPTIVAS

Señales de prioridad



R27
PARE



R28
CEDA EL
PASO



R29
PREFERENCIA
DE AVANCE



R30
BARRERAS
FERROVIALES

Señales de fin de la prescripción



R31
FIN DE LA
PRESCRIPCIÓN



R32
FIN DE LA
PRESCRIPCIÓN

SEÑALES PREVENTIVAS

Advertencias de máximo peligro



P1
CRUCE
FERROVIARIO



P2 (a)
PANELES DE
PREVENCIÓN (aprox.)



P2 (b)
PANELES DE
PREVENCIÓN
(objeto rígido)



P2 (c)
PANELES DE
PREVENCIÓN
(curva/chevron)



P3
CRUZ DE SAN
ANDRÉS



P4
CURVA
CERRADA



P5
CRUCE DE
PEATONES



P6
ATENCIÓN

Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires

SEÑALES PREVENTIVAS
Advertencias sobre características de la vía



P7 (a) CURVA (común y pronunciada)
P7 (b) CURVA (contracurva)
P7 (c) CURVA (en "S")
P8 CAMINO SINUOSO
P9 (a) PENDIENTE (descendente)
P9 (a) PENDIENTE (ascendente)
P10 (a) ESTRECHAMIENTO (en las dos manos)
P10 (b) ESTRECHAMIENTO (en una sola mano)
P11 (a) PERFIL IRREGULAR (irregular)
P11 (b) PERFIL IRREGULAR (badén)
P11 (b) PERFIL IRREG. (lomada)
P12 CALZADA RESBALADIZA
P13 PROYECCIÓN DE PIEDRAS
P14 DERRUMBES
P15 TÚNEL
P16 PUENTE ANGOSTO
P17 PUENTE MÓVIL
P18 ALTURA LIMITADA
P19 ANCHO LIMITADO
P20 PRINCIPIO Y FIN DE CALZADA DIVIDIDA
P21 ROTONDA
P22 INCORPORACIÓN DE TRÁNSIT. O LATERAL
P23 INICIO DE DOBLE CIRCULACIÓN
P24 (a) ENCRUCIJADA (cruce)
P24 (b) ENCRUCIJADA (empalme)
P24 (c) ENCRUCIJADA (bifurcación)
P24 (d) ENCRUCIJADA (bifurcación)

Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires
31-10-2026

SEÑALES PREVENTIVAS
Posibilidad de riesgo eventual


P25 (a)
ESCOLARES


P25 (b)
NIÑOS


P26 (a)
CICLISTAS


P26 (b)
JINETES


P27 (a)
ANIMALES SUELTOS
(vaca)


P27 (b)
ANIMALES SUELTOS
(ciervo)


P28
CORREDOR
AÉREO


P29 (a)
PRESENCIA DE
VEHÍCULOS
EXTRAÑOS (tranvía)


P29 (b)
PRESENCIA DE
VEHÍCULOS
EXTRAÑOS (tractor)


P29 (c)
PRESENCIA DE
VEHÍCULOS
EXTRAÑOS (ambul.)


P30
VIENTOS
FUERTES
LATERALES

Anticipo de otros dispositivos de control de tránsito


P31
FLECHA
DIRECCIONAL


P32
PROXIMIDAD DE
SEMÁFORO



P33 (a)
PROXIMIDAD DE
SEÑAL RESTRICTIVA
(pare)



P33 (b)
PROXIMIDAD DE
SEÑAL RESTRICTIVA
(paso)



P33 (c)
PROXIMIDAD DE
SEÑAL RESTRICTIVA
(otras)

Fin de prevención


P34


P34

Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires

SEÑALES INFORMATIVAS
Nomenclatura vial y urbana. Destinos y distancias



I.1 RUTA PANAMERICANA
I.2 RUTA NACIONAL
I.3 RUTA PROVINCIAL
I.4 (a) NOMENCLATURA URBANA
I.4 (b) NOMENCLATURA URBANA
I.5 IDENTIFICACIÓN DE REGIÓN Y LOCALIDAD
I.6 ORIENTACIÓN (en caminos primarios y secundarios)
I.7 ORIENTACIÓN (en caminos secundarios)
I.8 COMIENZO O FIN DE ZONA URBANA
I.9 IDENTIFICACIÓN DE JURISDICCIÓN O ACCIDENTE
I.10 MOJÓN KILOMÉTRICO
I.11 NOMENCLATURA DE AUTOPISTA

Características de la vía



I.12 COMIENZO DE AUTOPISTA
I.13 FIN DE AUTOPISTA
I.14 INDICADORA DE UTILIZACIÓN DE CARRILES
I.15 (a) CAMINO O CALLE SIN SALIDA
I.15 (b) CAMINO O CALLE SIN SALIDA
I.16 CAMINO O PASO TRANSITABLE
I.17 VELOCIDADES MÁXIMAS PERMITIDAS
I.18 ESQUEMA DE RECORRIDO
I.19 DESVÍO POR CAMBIO DE SENTIDO DE CIRCULACIÓN
I.20 ESTACIONAMIENTO
I.21 (a) PERMITIDO GIRAR A LA DERECHA
I.21 (b) PERMITIDO GIRAR A LA IZQUIERDA
I.22 (a) DIRECCIONES PERMITIDAS (der)
I.22 (b) DIRECCIONES PERMITIDAS (izq)
I.22 (c) DIRECCIONES PERMITIDAS (igual sentido - izq)
I.22 (d) DIRECCIONES PERMITIDAS (igual sentido - der)
I.22 (e) DIRECCIONES PERMITIDAS (ambas)
I.22 (f) DIRECCIONES PERMITIDAS (bifurcación)

Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires
31-10-2026

SEÑALES INFORMATIVAS
Información turística y de servicios

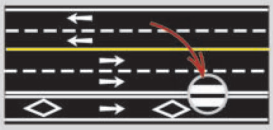


Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires

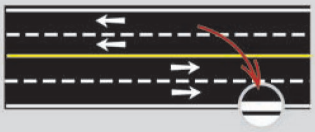
SEÑALAMIENTO HORIZONTAL
Marcas longitudinales



H.1
LÍNEAS DE SEPARACIÓN DE SENTIDOS DE CIRCULACIÓN

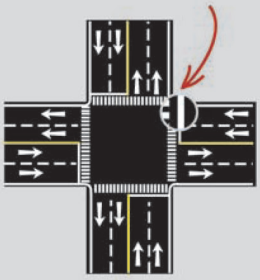


H.2
LÍNEA DE CARRIL

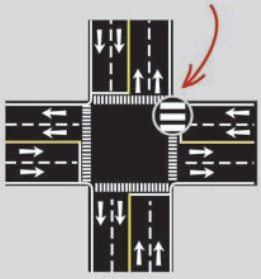


H.3
LÍNEA DE BORDE DE CALZADA

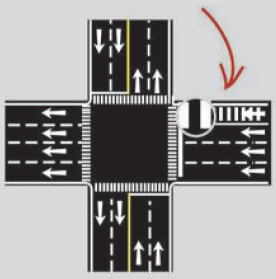
Marcas transversales



H.4
LÍNEA DE DETENCIÓN



H.5
SENDA PEATONAL



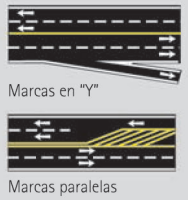
H.6
SENDA PARA CICLISTAS



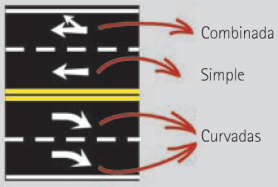
H.7
LÍNEAS AUXILIARES PARA REDUCCIÓN DE VELOCIDAD

Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires
31-10-2026

SEÑALAMIENTO HORIZONTAL
Marcas especiales



H.8
MARCAS
CANALIZADORAS



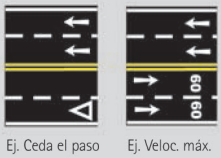
H.9
FLECHAS



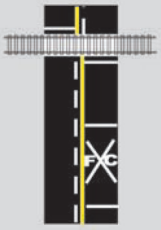
H.10
PARE



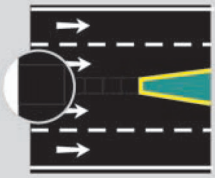
H.11
ESTACIONAMIENTO



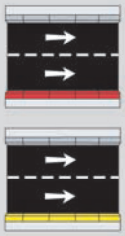
H.12
INSCRIPCIONES



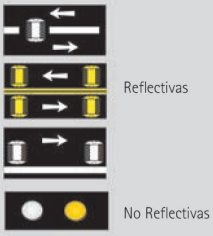
H.13
CRUCE FERROVIARIO



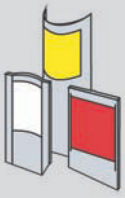
H.14
SEPARADOR DE TRÁNSITO



H.15
CORDONES PINTADOS



H.16
TACHAS



H.17
DELINEADORES



H.18
PARA NIEBLA

Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires

SEÑALAMIENTO TRANSITORIO

Señales de prevención



T.1
CALLE O CARRETERA EN CONSTRUCCIÓN O CERRADA



T.2
DESVÍO



T.3
CARRETERA DE UN SOLO CARRIL



T.4
ESTRECHAMIENTO DE CALZADA



T.5
BANDERILLERO



T.6
HOMBRES TRABAJANDO



T.7
EQUIPO PESADO EN LA VÍA



T.8
TRABAJOS EN LA BANQUINA



T.9
ZONA DE EXPLOSIVOS

Señales de información



T.10
LONGITUD DE LA CONSTRUCCIÓN



T.11
FIN DE LA CONSTRUCCIÓN



VALLAS



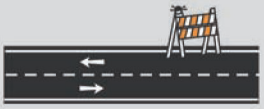
CONOS



TAMBORES



DELINEADORES



MARCAS HORIZONTALES



DISPOSITIVOS LUMINOSOS



BARANDAS CANALIZADORAS DE TRÁNSITO

Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires
31-10-2026

Servicios de atención y reclamo

Jefatura de Gabinete

www.buenosaires.gob.ar/jefaturadegabinete

Dirección de Seguridad Vial (Subsecretaría de Transporte)

Dirección de Movilidad Saludable (Subsecretaría de Transporte)

Maipú 255, piso 16, Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Subsecretaría de Atención Ciudadana

Av. de Mayo 591, piso 1

4331-1581

Es posible presentar reclamos *online*. Estos pueden estar relacionados con aceras, alumbrado público, arbolado, pavimento y calles, plazas, tránsito y transporte, saneamiento urbano, emergencias, entre otros.

Centros de Atención Ciudadana

www.buenosaires.gob.ar

0800-999-2727

147 Lunes a viernes de 7:30 a 21 h. Sábados, domingos y feriados de 8:30 a 14:30 h

Ministerio de Justicia y Seguridad

Es posible hacer el seguimiento de las denuncias a través de los Centros de Gestión y Participación Comunal del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

- Audiencias públicas.
- Reclamos, trámites y denuncias.
- Presupuesto participativo.

Sedes comunales

Comuna 1

Uruguay 740 (C1015ABN)

4370-9700

Barrios: Retiro, San Nicolás, Puerto Madero, San Telmo, Montserrat, Constitución

Comuna 2

J. E. Uriburu 1022 (C1114AAD)

4823-1165/72

Barrio: Recoleta

Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires
31-10-2026

Comuna 3

Junín 521 (C1026ABK)

4375-0644/0645

Barrios: Balvanera, San Cristóbal

Comuna 4

Av. Del Barco Centenera 2906 (C1437ACN)

4918-1815/8920

Barrios: La Boca, Barracas, Parque de los Patricios, Nueva Pompeya

Comuna 4, subsede

Av. Suárez 2032 (C1288AFD)

4301-6679/**4628/6544/6536**

Barrios: Parque de los Patricios, Barracas, La Boca, Nueva Pompeya

Comuna 5

Sarandí 1273 (C1222ACN)

4305-2878; **4304-3754**; **4306-0947**

Barrios: Almagro, Boedo.

Comuna 6

Av. Patricias Argentinas 277 (C1405BWC)

4958-6504/7660/7047

Barrio: Caballito

Comuna 7

Av. Rivadavia 7202 (C1406GMO)

4637-2355/4145/6902; 4613-1530

Barrios: Flores, Parque Chacabuco

Comuna 8

Av. Roca 5252 (C1439DVO)

4605-1735/2631

Barrios: Villa Soldati, Villa Riachuelo, Villa Lugano

Comuna 9

Timoteo Gordillo 2212 (C1440EER)

4687-625; 4686-2115

Barrios: Liniers, Mataderos, Parque Avellaneda

Comuna 10

Bacacay 3968 (C1407EDL)

4636-2898/2490/2398/2262/1678

Barrios: Villa Real, Monte Castro, Versalles, Floresta, Vélez Sarsfield, Villa Luro

Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires

Comuna 11

Av. Beiró 4629 (C1419HZU)

4501-5583/0287; 4504-5019

Ricardo Gutiérrez: 3254

4503-3959

Barrios: Villa General Mitre, Villa Devoto, Villa del Parque, Villa Santa Rita

Comuna 12

Miller 2751 (C1431GEB)

4522-9947/4745

Barrios: Coghlan, Saavedra, Villa Urquiza, Villa Pueyrredón

Comuna 13

Av. Cabildo 3067 (C1429AAN)

4702-3748/3749

Barrios: Núñez, Belgrano, Colegiales

Comuna 14

Beruti 3325 (C1425BBP)

4827-5957/5954/7376

Barrio: Palermo

Comuna 14, subsede

Concepción Arenal (sin número) y **Ciudad de La Paz**

5197-5326/5331

Barrio: Palermo

Comuna 15

Av. Córdoba 5690 (C1414BBO)

4771-1960; 4771-0750; 4771-2305; 4771-1306

Barrios: Chacarita, Villa Crespo, La Paternal, Villa Ortúzar, Agronomía, Parque Chas

Mesa de Entradas

Av. Patricios 1142 de lunes a viernes de 9:30 a 17 h

Las denuncias deben estar referidas a irregularidades o faltas en el cumplimiento de la normativa vigente en relación con:

- las condiciones de seguridad, higiene y funcionamiento de establecimientos comerciales;
- la situación higiénico-sanitaria de los establecimientos que elaboran, fraccionan, venden o comercializan alimentos;
- las obras civiles de arquitectura;
- la calidad ambiental de la Ciudad en materia de contaminación, higiene y salubridad;
- la prestación de servicios de seguridad privada;
- seguridad vial;
- actos de corrupción de funcionarios y agentes del Ministerio de Justicia y Seguridad.

Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires
31-10-2026

911. Denuncia de delitos y contravenciones

Para aquellas situaciones que impliquen delitos o contravenciones ocurridos en la ciudad de Buenos Aires, el canal de intervención es la línea telefónica gratuita **911** del Ministerio del Interior de la Nación. Entre los posibles delitos se encuentran: lesiones, abandono de personas, delitos contra la propiedad, estafas, usura, piratería, disturbios, abuso sexual, corrupción de menores, violación de domicilio, censura, etcétera. Entre las contravenciones: peleas, intimidación, inducir a mendigar, suministrar alcohol o material pornográfico a menores, discriminar, afectar el funcionamiento de los servicios públicos o de emergencias, obstrucción de la vía pública, vender alcohol en horario nocturno, revender entradas en espectáculos públicos, omitir recaudos de seguridad, conducir en estado de ebriedad, violar barreras ferroviarias, juego clandestino, etcétera.

Líneas telefónicas gratuitas:

100, bomberos

101/131, 911, policía

107, SAME

103. Emergencias; también: 0800-999-2727 o 147

En caso de situaciones de riesgo, existe la línea telefónica gratuita **103**, Emergencias, que permite otorgar un trámite de resolución inmediata al suceso informado. Entre ellos, podemos destacar las emergencias en vía pública: árboles, ramas, carteles, estructuras, marquesinas, postes de luz o cables caídos o por caer, y las emergencias edilicias: derrumbes, caída de balcones, caída de mampostería, colapso de estructuras, escapes de gas, explosiones, incendios, etcétera.
Ante un alerta meteorológico, las tareas que realizan consisten en:

- asesoramiento y asistencia a los vecinos;
- destape de alcantarillas y sumideros;
- retiro de ramas caídas y desechos que obstruyan la circulación del agua;
- retiro de carteles y cualquier otro objeto que presente peligro de caída;
- organización de rutas alternativas para que los automovilistas puedan ingresar y egresar de la Ciudad sin sufrir grandes demoras por embotellamientos.

Dirección General de Licencias

Av. Roca 5252 de lunes a viernes 7:30 a 19 h
Solicitud de turnos: para la realización de los diferentes trámites en la Dirección General de Licencias (sede central y centros de atención en sedes comunales), a través de alguna de las siguientes modalidades:

www.buenosaires.gob.ar

Sistema de evaluación permanente de conductores para consulta de puntos:

0800-999-2727

Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires

Dirección General de Seguridad Vial

Aráoz de Lamadrid 1750

dsvial@buenosaires.gob.ar

4302-5930/3619/2291

Servicios:

- Educación Vial: Programa Escuela Itinerante

talleresseguridadvial@buenosaires.gob.ar

- Control para choferes de micros de viajes de egresados

Ministerio de Desarrollo Urbano

Carlos Pellegrini 211, 9º piso

Conmutador: **3423-8000**

Dirección General de Tránsito
Pedido de cortes de calle. Presentarse personalmente en: **Carlos Pellegrini 211, 1er piso**

Ministerio de Ambiente y Espacio Público

Av. Roque Sáenz Peña 570, 4º piso

4341-5200

Dirección General de Ordenamiento del Espacio Público

Carlos Pellegrini 291, 5º piso

4323-8000 int. 4716 de lunes a viernes. 9:30 a 15:30 h
Permiso para realizar ciertas actividades (actos, eventos, filmaciones, actividades comerciales, obras, etcétera) en el espacio público (espacios verdes, calles, veredas, etcétera).
Denuncias por infracciones. Entre las más recurrentes que se han detectado se encuentran:

- mesas y sillas que ocupan indebidamente las veredas;
- quioscos de diarios y flores que ocupan el espacio público en forma indiscriminada;
- instalación de carpas en las plazas sin autorización;
- colocación de pancartas y banderas sobre las luminarias y semáforos;
- cartelería publicitaria en infracción; contaminación visual.

Ente de la Ciudad:

www.entedelaciudad.gob.ar

Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires
31-10-2026

Bartolomé Mitre 760 P.B., de lunes a viernes de 10 a 18 h
0800-222-ENTE (3683), de lunes a viernes de 10 a 17 h
reclamos@entedelaciudad.gob.ar

Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT)

0800-333-0300; **4819-3000**, de lunes a viernes de 8 a 20 h
Ante una supuesta conducta violatoria de la normativa del transporte, el usuario puede presentar una denuncia ante la Comisión Nacional de Regulación de Transporte o ante las empresas operadoras de los servicios regulados.

Recepción de denuncias:

Apartado Especial Gratuito 129, (C1000WAB), Correo Central. Dirigida al Centro de Atención al Usuario, **Maipú 88** (C1084ABB), Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
Maipú 88 P.B. (sede central del organismo) o Estación Terminal de Ómnibus de Retiro, oficinas 129 y 130, puente 4, nivel II.
www.cnrt.gov.ar

Tramitación de la denuncia

Para tramitar una denuncia ante el organismo, se deben reunir las siguientes condiciones:
- debe referirse a una violación a la normativa del transporte;
- debe poder identificarse el hecho; para ello, es imprescindible que en su denuncia mencione:

Para el transporte automotor:
- Indicar: la línea y/o empresa denunciada, el número de interno y/o dominio del vehículo, el lugar, fecha y hora del hecho, el origen y destino de su viaje y una descripción del hecho denunciado.
- Si la denuncia se refiere al incumplimiento de la frecuencia en el transporte urbano, debe indicar: línea, ramal, lugar, día y hora del hecho y tiempo que estuvo esperando.

Para el transporte ferroviario de superficie y subterráneo:
- Indicar: la línea/empresa denunciada, si el hecho se produjo sobre el tren: la fecha, el horario de salida/llegada y estaciones de origen/destino (eventualmente n° de formación y coche), si el hecho se produjo en la estación: nombre de la estación, andén, fecha y hora del hecho.
- Conserve el pasaje y todo otro documento vinculado a su denuncia. Podrá requerírsele como elemento probatorio.

Defensoría del Pueblo de la Ciudad – Reclamos y consultas *online*

Venezuela 842 (C1095AAR), de lunes a viernes de 10 a 18 h
www.defensoria.org.ar
4338-4900 (líneas rotativas) 0810-333-3676
consultas@defensoria.org.ar

Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires

Bibliografía

G.C.B.A., Secretaría de Educación. Dirección General de Planeamiento. Dirección de Currícula. *Diseño Curricular para la Educación Inicial. Marco General.* 1ª ed., 2000.

———. *Formación Ética y Ciudadana. Educar al transeúnte. Documento de trabajo*, 2007.

G.C.B.A., Ministerio de Educación. Dirección General de Planeamiento Educativo. Dirección de Currícula y Enseñanza. *Diseño Curricular para la Educación Inicial. Niños de 2 y 3 años.* 1ª reimp., 2012.

———. *Diseño Curricular para la Educación Inicial. Niños de 4 y 5 años.* 1ª reimp., 2012.

———. *Diseño Curricular para la Educación Inicial. Niños desde 45 días hasta 2 años.* 1ª reimp., 2012.

———. *Diseño Curricular para la Escuela Primaria. Primer ciclo.* 1ª reimp., 2012.

———. *Diseño Curricular para la Escuela Primaria. Segundo ciclo*, tomo 1, 1ª reimp., 2012.

———. *Diseño Curricular para la Escuela Primaria. Segundo ciclo*, tomo 2, 1ª reimp., 2012.

———. *Ciencias Sociales. Las ciudades de la Argentina como centros de servicios*. Plan Plurianual para el Mejoramiento de la Enseñanza, 2008.

G.C.B.A., Ministerio de Ambiente y Espacio Público. Agencia de Protección Ambiental. *Informe anual ambiental 2008*, Ciudad de Buenos Aires, ley N° 303 de Información Ambiental, 2009.

Manual del conductor, 2013 .

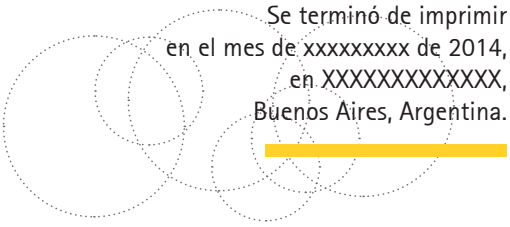
movilidad.buenosaires.gob.ar/control-y-seguridadvial/files/2013/06/Manual_del_Conductor_.pdf [Consulta 23 de septiembre de 2013.]

Manual del conductor para el curso de Seguridad Vial. Agencia Nacional de Seguridad Vial, Ministerio del Interior, Presidencia de la Nación.

seguridadvial.gov.ar/Media/Default/LicenciaConducirChapter/licencia/Cursos/Manual-del-conductor.pdf [Consulta 23 de septiembre de 2013.]

Nino, Carlos S. *Un país al margen de la ley.* Buenos Aires, Emecé, 1992.

Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires
31-10-2026



Se terminó de imprimir
en el mes de xxxxxxxxx de 2014,
en XXXXXXXXXXXXX,
Buenos Aires, Argentina.

Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires
31-10-2026

Educación para la movilidad sustentable.
Niveles Inicial, Primario y Secundario de las escuelas
de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Gerencia Operativa de Currículum
www.buenosaires.edu.ar

Ministerio de Educación

Buenos Aires Ciudad

Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires
31-10-2026