MANUAL DEL CONDUCTOR

VIAL DIRECCIÓN PROVINCIAL DE POLÍTICA Y SEGURIDAD VIAL

Jefatura de Gabinete de Ministros — Buenos Aires LA PROVINCIA

UM UNIVERSIDAD DE MORÓN

BUENOS AIRES SEGURIDAD VIAL

Calle 6 Nº 928 La Plata C.P.1900
Tel.: (0221) 427 0034
www.gob.gba.gov.ar

Buenos Aires
LA PROVINCIA

Manual del Conductor de la provincia de Buenos Aires

Autoridades

Gobernador de la Provincia de Buenos Aires
D. Daniel Osvaldo Scioli

Jefe de Gabinete de Ministros
Lic. Alberto Pérez

Sub Secretario de Gabinete
Dr. Juan Pablo Álvarez Echagüe

Director de la Dirección Provincial de Política y Seguridad Vial
Dr. Emiliano Baloira

Se autoriza la reproducción total o parcial de la presente publicación,
en la medida que sirva a los propósitos de formación o difusión,
sea de carácter no lucrativo o gratuito, se cite la fuente y se remita
un ejemplar de lo publicado a la Dir. Provincial de Política y Seguridad Vial
de la provincia de Buenos Aires. Caso contrario está prohibida su reproducción.
Publicación de distribución GRATUITA.

MANUAL DEL CONDUCTOR

INTRODUCCIÓN

Cuando decidimos trabajar la seguridad vial como una política de estado, sabíamos que estábamos enfrentando una pandemia que debía ser atacada no sólo aplicando el poder de policía que como Estado se nos reconoce, sino implementando una diversa gama de herramientas capaces de construir una amalgama social con profunda conciencia de los enormes efectos negativos que cualquier tipo de accidente, por pequeño que sea, tiene para un ser humano.

Decidimos trabajar sobre el precepto de que una Provincia segura implica muchas políticas a ser implementadas desde el Estado; pero que ninguna de esas políticas puede tener un resultado positivo si no es acompañada por el reconocimiento y el compromiso social que implique cada una de sus acciones.

En esta gestión que encabeza el Gobernador Scioli, hemos encarado todas y cada una de las iniciativas de Estado en una forma de trabajo conjunta, asociativa y corresponsable entre todas las áreas de Gobierno, entendiendo que, para el cumplimiento efectivo de los derechos consagrados en nuestra Constitución, se debe enfocar a la gestión pública como una amplia red de objetivos compartidos y no como una suma de compartimentos estancos que pugnan por prevalecer uno por sobre los demás.

Esta forma de gestión cooperativa y asociativa es la

que nos ha permitido a lo largo de estos últimos años concretar muchas iniciativas, desde donde distintas áreas del gobierno provincial, así como de la Nación y los Municipios bonaerenses, pudieron hacer sus aportes y sumar sus miradas con el único objetivo de crear conciencia de vida en la sociedad, que se traslade a actitudes y conductas más responsables.

¿Cuántas veces como ciudadanos hemos sido protagonistas de situaciones de riesgo provocadas por la celeridad o la inconciencia propia o de extraños? Situaciones donde nuestra responsabilidad queda minimizada por el acuciante aquí y ahora. Situaciones que zigzaguean entre el drama y la tragedia de resultar en un accidente vial, donde el azar termina de inclinar la balanza para uno u otro lado. Pocas veces se sale hecho de una situación así. Sin embargo creamos hábitos de situaciones prohibidas, y buscamos chivos expiatorios para justificar lo injustificable.

En toda sociedad, cuando el Estado no está, lo que resta para el hombre común es apelar a la suerte. Pero apelar a la suerte en una ruta o en una calle es una apuesta que no merece ser considerada.

Desde diciembre de 2007 el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires decidió que el Estado está en la vida cotidiana de todos los bonaerenses.

En materia de seguridad vial, la prevención, el control y la sanción de las faltas son los eslabones de una cadena más amplia dispuesta a proteger la vida

humana por sobre todas las cosas, disponiendo para ello de procedimientos adecuados y tecnologías de avanzada, dispuestas para acentuar la toma de conciencia individual sobre conductas inadecuadas; la concientización temprana sobre los efectos no queridos sobre terceros, de acciones que se llevan al límite de lo permitido.

Seguimos trabajando para concretar el objetivo de disminuir en un 50% la mortalidad de siniestros viales en un plazo de cinco años. La nueva edición del Manual del Conductor es un esfuerzo destinado a fortalecer la construcción de saberes y capacidades técnicas homogéneas tanto para los ciudadanos como para los funcionarios provinciales y municipales con competencia en esta materia, a fin de que, unidos en un mismo ideal y entendiendo un mismo concepto, seamos artífices de un logro común: la seguridad vial en la Provincia de Buenos Aires, obra de todos nosotros y no una apelación a la suerte.

Tenemos por delante muchos más desafíos por resolver en este aspecto. Asumimos el reto de liderar este proceso de cara a la sociedad, conscientes de que los cambios estructurales que se necesitan en esta problemática no son meramente técnicos sino por sobre todo de naturaleza humana, que necesitan el aporte y el compromiso de todos nosotros.

Lic. Alberto Pérez

Jefe de Gabinete de Ministros

de la Provincia de Buenos Aires

CAPÍTULO 1 EL CONDUCTOR

1.1

RESPONSABILIDAD SOCIAL DEL CONDUCTOR

El tránsito no es sino un aspecto más de la convivencia social, y refleja la forma en que nuestra sociedad se trata a sí misma.
Ser conductor implica, al igual que el hecho de ser ciudadano, el asumir una serie de responsabilidades, como contrapartida del ejercicio responsable de nuestros derechos.
Respetar las normas de tránsito y cumplir con los requisitos para poseer la licencia y los requisitos mínimos obligatorios de seguridad del nuestro vehículo, es la única forma de garantizar la libertad de circulación y el respeto de los demás, hacia nosotros mismos.
No podremos esperar que los demás individuos nos repeten en otros ámbitos de la vida, si no somos capaces de frenar en un semáforo, para que pasen los demás o crucen los peatones, o cuidarnos de no generar maniobras riesgosas para nosotros y para los demás.

LA LICENCIA HABILITANTE

Poseer la licencia de conducir implica que se reúnen las aptitudes, destrezas y conocimientos necesarios para conducir un vehículo, sin riesgos para uno ni para los demás. También que se posee el conocimiento suficiente de las normas de circulación, formas de conducción segura y que se tiene la actitud social para cumplirlas y

respetarlas. Implica, además, el compromiso del titular de que aceptará y acatará las exigencias y órdenes de la autoridad, y de que se someterá a todos los controles establecidos en la vía pública en función de la seguridad vial.

La Licencia para Conducir la expide únicamente la Autoridad del domicilio del solicitante y habilita para conducir en todo el país; también en aquellos países que han adherido a la Convención de Naciones Unidas sobre Circulación por Carretera (Ginebra, 1949) o versión posterior (están adheridos casi todos los países del mundo).

La señalización es universalmente aceptada y en nuestro país se adopta mediante la ley nacional 24.449.

La provincia de Buenos Aires, a través de la ley 13.927, adhiere a la legislación nacional en materia de tránsito y por lo tanto al sistema internacional antes mencionado.

El conductor debe portar siempre su licencia habilitante y entregarla a la autoridad competente en caso de que se le solicite, quien debe devolverla luego de verificarla, salvo en los casos dispuestos por la ley (vencimiento, caducidad, falsificación, adulteración, pérdida de aptitud psicofísica o inhabilitación).

No portar la licencia habilitante es una falta grave, ya que se trata de documentación exigible.

1.2

CLASES DE LICENCIA Y EDADES MÍNIMAS

TIPO	EDAD MÍNIMA	CLASE	TIPO DE VEHÍCULOS QUE HABILITA	RESTRICCIONES
PARTICULAR	16	A1	Ciclomotores.	No pueden circular con pasajero, ni zonas céntricas, ni vías rápidas.
	18	A2	Moto de menor potencia la comprendida entre 50 y 150 cc de cilindrada.	Se debe acreditar habilitación previa de DOS (2) años para ciclomotor.
		A 2.1	Ídem hasta 150 cc de cilindrada.	
	20	A 2.2	Ídem más de 150 cc y hasta 300 cc de cilindrada.	Previamente se debe haber tenido habilitación por DOS (2) años para una motocicleta de menor potencia que no sea ciclomotor.
		A3	Ídem más de 300 cc de cilindrada.	
	21	A4	Ídem de cualquier cilindrada antes mencionadas.	

En todos los casos el "peso" incluye la carga máxima permitida en cada tipo de unidad.

TIPO	EDAD MÍNIMA	CLASE	TIPO DE VEHÍCULOS QUE HABILITA	RESTRICCIONES
PARTICULAR	17	B1	Automóviles, utilitarios, camionetas, casas rodantes. Hasta 3500 Kg de peso total.	Debe usar el Letrero de principiante durante los 6 primeros meses. No puede conducir en zonas centricas, rutas, autopistas o semiautopistas.
		B2	Automóviles y camionetas hasta 3500 Kg con un acoplado de hasta 750 Kg o casa rodante.	
PROFESIONAL	MAYOR DE 21	C	Camiones sin acoplado y casas rodantes motorizadas de más de 3.500 Kg y B1.	Los 6 primeros meses es aprendiz. Incluye vehículos de seguridad y emergencias. Debe ir acompañado por un conductor profesional idóneo.
		D1	Automotores hasta 8 plazas para servicio de transporte de pasajeros y clase B1.	
		D2	Vehículos del servicio de transporte de más de 8 pasajeros y los de B, C y D1.	
		D3	Servicios de urgencia, emergencia y similares.	

TIPO	EDAD MÍNIMA	CLASE	TIPO DE VEHÍCULOS QUE HABILITA	RESTRICCIONES
PROFESIONAL	MAYOR DE 21	E1	Camiones articulados y/o con acoplado y los de B y C.	Los 6 primeros meses es aprendiz. Incluye vehículos de seguridad y emergencias. Debe ir acompañado por un conductor profesional idóneo.
		E2	Maquinaría especial no agrícola[4].	
		E3	Vehículos afectados al transporte de cargas peligrosas.	
ESPECIAL	MAYOR DE 21	F	Vehículos de la clase A1, A2, B y D1 adaptados para discapacitados.	La que pueda corresponder a su discapacidad.
MAQUINARIA AGRÍCOLA	MAYOR DE 18	G1	Tractores agrícolas.	Sólo en zonas rurales.
		G2	Maquinaría especial agrícola.	

4. La Dirección de Vialidad desarrollará el programa teórico-práctico para la evolución de los aspirantes y asistirá a los municipios que no posean capacidad operativa para dicha evaluación.

VALIDEZ DE LA LICENCIA máximo 5 años disminuye de acuerdo a la edad	
Menor 18	Habilitado por 1 año la primera vez y por 3 años en la siguiente renovación. Puede acceder a la Licencia clase A y B.
21 a 65	Habilitado por el máximo de tiempo que establece la presente. Puede acceder a todas las clases de Licencia .

21 a 45	Habilitado por 2 años de vigencia con posible renovación de igual período aprobando el examen para las clases de Licencia C, D y E .
46 a 65	Habilitado por 1 año de vigencia con renovación de igual período aprobando el examen para las clases de Licencia C, D y E .
21 a 65	Habilitado por 2 años de vigencia aprobando el examen para transporte comercial con renovación de igual período. Puede acceder a la Licencia clase A.
Más de 65	Habilitado por 3 años de vigencia aprobando el examen las Licencias C, D y E. Renovaran por 1 año. No se otorgara la licencia profesional por primera vez.
Más de 70	Renovación anual. Deberán rendir anualmente todos los exámenes.

Los menores de edad deberán contar con la autorización expresa ante el Juez de Paz o Escribano Público, de padre y madre.

MODIFICACIÓN DE DATOS

Todo conductor debe ser titular de una sola licencia que lo habilite para conducir el automotor con el que circula. Todo dato del conductor que se encuentre en la Licencia debe estar actualizado en forma permanente, debiendo denunciar a la brevedad todo cambio de los datos consignados en ella a la Jurisdicción que corresponda. Si el cambio ha sido de jurisdicción debe solicitar el reemplazo ante la nueva autoridad jurisdiccional, la cual debe otorgársela, previo nuevo informe de antecedentes, contra entrega de la anterior y por el período que le resta de vigencia. La licencia caduca a los noventa (90) días de producido el cambio

1.3

no denunciado debiendo ser secuestrada por la autoridad de aplicación y remitida a la autoridad expedidora.

REQUISITOS PARA ADQUIRIR LA LICENCIA DE CONDUCIR

Para asegurarse de que usted está en condiciones de poseer una licencia de conducir, la autoridad correspondiente a su dirección, es decir el municipio donde usted habita, le debe solicitar una serie de requisitos, además de llevar adelante los exámenes que indica la legislación vigente.

1	Saber leer y escribir.
2	Encontrarse habilitado para la/s clases que solicita.
3	Tener libre deuda de infracciones de tránsito.
4	Someterse a los exámenes médicos de aptitud psico-física que practicarán profesionales especialistas en cada área en particular.

Todos los Municipios otorgantes de Licencias de Conducir deberán enviar mensualmente a la DPPSV los resultados de los exámenes de todos los ciudadanos que hayan gestionado una Licencia de Conducir, y la identificación de los médicos intervinientes en la evaluación.
En el caso que se utilicen dispositivos electrónicos o informáticos para asistir a los médicos en las evaluaciones, dichos dispositivos deberán estar previamente inscriptos y autorizados por la DPPSV quien verificará que los mismos se encuentran homologados por la Administración Nacional

de Medicamentos, Alimentos y Tecnología Médica.
La información correspondiente a las evaluaciones será guardada hasta la siguiente renovación de la Licencia de Conducir de cada ciudadano.

INFORMACIÓN DE LAS EVALUACIONES PARA LA LICENCIA	
5	Certificación de exámenes de Cursos práctico de manejo y teóricos sobre legislación de tránsito, modos de prevenir accidentes, conocimiento del instrumental e información del vehículo acorde con la licencia habilitante.
6	En el caso de conductores profesionales se requerirán además los conocimientos necesarios conforme a su especialidad y Certificado de Antecedentes Penales para todas las categorías de la Licencia. Para la categoría E2 la Dirección de Vialidad desarrollará el programa teórico-práctico para la evaluación de los aspirantes y asistirá a los Municipios que no posean capacidad operativa para la evaluación.
7	Abonar los aranceles que correspondan.

LA LICENCIA EN LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

La provincia de Buenos Aires implementó el sistema de Licencia Única de Conducir de manera progresiva en los 134 municipios.
El trámite debe realizarse en el municipio en el que reside el conductor, donde también se rinden los exámenes. Los datos del solicitante se chequean online con la base de datos de la DPPSV, que confirmará si está habilitado, o si posee antecedentes

que le impidan tramitar su licencia. Una vez que tiene el visto bueno de la DPPSV, la impresión de la licencia se realiza en La Plata, ya que se trata de una licencia especial confeccionada con una tecnología que lo convierte en un documento seguro y muy difícil de falsificar. La impresión de las licencias se centraliza en los talles gráficos de la Dirección de Impresiones de Estado y Boletín Oficial (DIEBO).

El nuevo documento cuenta con 32 medidas de seguridad, tiene un código de barras y un fondo de seguridad en el que aparecen tramas inviolables confeccionadas con la misma técnica utilizada para la emisión de billetes. En la nueva licencia no sólo aparece la foto del conductor, que ahora es digital, sino también su huella dactilar y su firma digitalizada. Además, cuenta con otras medias de seguridad ocultas, que sólo pueden ser verificadas por mecanismos especiales,
como por ejemplo la impresión con tintas invisibles que sólo pueden detectarse mediante el uso de luz ultravioleta.

REQUISITOS PARA LA HABILITACIÓN PARTICULAR

Ser mayor de 18 años o menor con autorización de ambos padres, tutor o quien ostente la patria potestad ante escribano público o Juzgado de Paz.

Presentar el DNI, LC O LE con último domicilio asentado dentro del partido. Los extranjeros que no posean el DNI no podrán tramitar la licencia.

Aprobar los exámenes médico, teórico y práctico.
Presentar constancia de grupo y factor sanguíneo.

Abonar las tasas provinciales y municipales correspondientes.
los primeros 6 meses se es principiante y debe llevar un cartel que así lo indique.

REQUISITOS PARA LA HABILITACIÓN PROFESIONAL

Ser mayor de 21 años para las clases C-D-E, con un año de antigüedad mínimo con clase B.

Los primeros seis meses se es aprendiz y si conduce vehículos de seguridad o emergencias debe ir acompañado de un procesional experimentado.

1.4

CARACTERÍSTICAS DE LA LICENCIA

La Licencia de Conducir tendrá las medidas de seguridad que determine la DPPSV de Tránsito dependiente del Ministerio de Jefatura de Gabinete de Ministros y como mínimo los siguientes datos:

	DATOS QUE DEBE CONTENER LA LICENCIA DE CONDUCTOR
1	Número de Licencia de Conductor, en concordancia con el DNI.
2	Fotografía tomada de frente.
3	Datos identificatorios del titular: nombre y apellido, sexo, domicilio (calle y localidad).
4	Fecha de vencimiento.
5	Clases habilitadas a conducir.
6	Categoría de licencia.
7	Firma del título de la licencia.
8	Fecha de emisión.
9	Fecha de renovación.
10	Abonar los aranceles que correspondan.

	A LOS EFECTOS DE ESTA REGLAMENTACIÓN SE DISTINGUEN LAS SIGUIENTES CATEGORÍAS DE LICENCIAS:
1	**Licencia Original:** es la otorgada por primera vez a un conductor que aspira a matricularse como tal.
2	**Licencia Duplicada, Triplicada, Cuadruplicada y siguientes:** será otorgada en caso de pérdida, destrucción, o deterioro que haga imposible la identificación del titular.
3	**Licencia Reemplazada:** corresponde al cambio de jurisdicción de un conductor.
4	**Licencia Renovada:** se otorga en caso de vencimiento del plazo de vigencia de la licencia habilitante.

RENOVACIÓN DE LA LICENCIA

Su función es verificar el estado psicofísico del conductor y determinar si aún conserva la aptitud genérica para seguir siéndolo. También, las tablas de criterios médicos de aptitud determinan en qué casos el conductor debe ser controlado en períodos menores.

Debe efectuarse dentro de los 90 días de la fecha de vencimiento de la licencia. Vencido el plazo, deberá tramitar la licencia, no como renovación, sino como original, rindiendo todos los exámenes que ésto implica. Sin embargo, queda aclarar que esta diferencia es sólo administrativa, ya que desde el mismo día que ha vencido su licencia, el ciudadano no está habilitado para conducir. Se podrá gestionar la renovación hasta un mes antes de su vencimiento.

VIGENCIA DE LA LICENCIA		
CATEGORÍA PARTICULAR	Menor 18 años	1 año la primera vez. Solo clases A y B y su subclasificaciones.
	18 a 65 años	Vigencia por 5 años.
	66 a 70 años	Vigencia por 3 años.
	Más de 70 años	Vigencia por 1 año.
CATEGORÍA PROFESIONAL	21a 45 años	Vigencia por 2 años.
	46 a 65 años	Vigencia por 1 año.
	Mayores de 65 años	Vigencia por 1 año.

PÉRDIDA DE LA HABILITACIÓN

CONDUCIR UN VEHÍCULO ES UN PRIVILEGIO QUE USTED PUEDE PERDER

Por causar algún siniestro grave (lesiones o muerte). Impone la Justicia Penal.

Reincidir con infracciones graves: lo inhabilitará progresivamente el Juez de Faltas.

Por la cantidad de siniestros que tenga, resulta ser un conductor inseguro o peligroso, con lo cual la autoridad administrativa no le renovará la Licencia.

Perder la aptitud para conducir (falta de un miembro o función: brazo o vista, por ej.) La autoridad administrativa lo suspenderá hasta que se recupere u obtenga la licencia clase F.

Caducar su habilitación (por no denunciar cambios en sus datos: por ej: domicilio).

1.5

FORMACIÓN DEL CONDUCTOR

El **objetivo** de los exámenes es comprobar que el conductor es apto física, sensorial y psicológicamente para conducir, verificar su habilidad en el dominio del automotor que tenga buen conocimiento de las reglas que rigen su comportamiento y de las que le permiten conducir con seguridad. Cada examen es eliminatorio y sólo trata de determinar si se alcanza, o no, el nivel mínimo de exigencia que fija la reglamentación para cada clase de Licencia.

1.6

PRINCIPIANTE

Los conductores que obtengan su licencia por primera vez, deben conducir durante los primeros seis meses llevando bien visible, tanto adelante como detrás del vehículo que conduce el distintivo que identifique su condición de principiante.

EXÁMENES

Los exámenes se deben aprobar, en caso contrario para volver a rendir hay un lapso de 30 días.

LAS TABLAS DE CRITERIOS MÉDICOS DE APTITUD ESTABLECEN LOS SIGUIENTES EXÁMENES	
1	INSPECCIÓN FÍSICA PARA DETERMINACIÓN DE LA INTEGRIDAD FUNCIONAL.
2	EXAMEN CLÍNICO.
3	EXAMEN DE APTITUD NEUROSÍQUICA.
4	EXAMEN DE APTITUD SENSORIAL.

MÉDICO

La batería de exámenes se inicia con un examen médico para determinar la aptitud del aspirante. Si una disfunción o problema de salud afecta la eficiencia del conductor, debe ser, al menos, compensada con una asistencia o un tratamiento adecuado.

Para el primer caso existe la habilitación especial clase F. Cabe señalar que de los cuatro sentidos que necesita el conductor: vista, oído, tacto y olfato, para interpretar correctamente cada situación del tránsito, el primero es, sin duda, el más importante. A este respecto, se debe comprobar:

AGUDEZA VISUAL: un conductor corto de vista podría leer a 6 metros lo que un conductor normal puede leer a 12.

VISIÓN DE PROFUNDIDAD: necesaria para decidir cuándo adelantarse a otro vehículo o para seleccionar correctamente una salida o vía de escape en situaciones difíciles, también es necesaria cuando se transita detrás de otro vehículo.

CAMPO VISUAL: es la capacidad de detectar, cuando se mira al frente, la presencia de personas u objetos en las áreas laterales.

VISIÓN NOCTURNA: el proceso de adaptación a la oscuridad en ambos ojos, lleva un tiempo aproximado de 30 minutos o más. Hay personas que tienen una "pobre adaptación" o sufren de "ceguera nocturna", que los hace muy peligrosos de noche.

REACCIÓN AL ENCANDILAMIENTO: es la capacidad para recobrar la visión después de haber sufrido una ceguera momentánea causada por una fuerte fuente de luz, como sucede con los faros altos del vehículo que enfrenta.

Si tiene dudas acerca de la función visual, consulte al oculista antes de presentarse al examen. Son muchas las personas que tienen problemas de visión, inclusive daltonismo (no distinguen algún color), sin que lo sepan. Cuando se realiza un buen examen para conductor, es frecuente que se descubran problemas o enfermedades que ignoraban tener.

Actualmente, en la programación de exámenes, evaluaciones o inspecciones masivas, en general, se tiende a aplicar criterios absolutamente objetivos mediante la utilización de alta tecnología, con el objeto de minimizar las apreciaciones subjetivas, otorgar igualdad de posibilidades a todos y minimizar los tiempos de ejecución de los procedimientos. Para ello se establecen estándares precisos (normalmente de carácter internacional) y equivalentes para todos las oficinas expedidoras de una misma prestación.

En otros países, esto es común en los ámbitos de evaluaciones psicosensoriales y de capacitación de personas, inspecciones técnicas de vehículos o dispositivos de prevención.

TEÓRICO

Aquí le pedirán que demuestre si conoce las reglas fundamentales de circulación, las formas de prevenir siniestros de tránsito (manejo defensivo), las actitudes para casos de emergencia, y que reconozca las situaciones de riesgo y el significado de las señales viales.

TÉCNICO

Llamado teórico-práctico, consiste en demostrar conocimientos sobre el comportamiento del vehículo (por ej.: qué distancia necesita para detenerse a determinada velocidad o qué puede pasar en una curva con el pavimento mojado, o si 'muerde' la banquina), sus prestaciones (por ej. refrigeración, calefacción y aireación permanente) y funcionamiento (qué hacer si se prende una luz roja en el tablero), como asimismo, ciertas reparaciones elementales, de emergencia.

No se trata de tener conocimientos de mecánica, sino de saber para qué sirven los indicadores y comandos del automotor, qué hacer cuando se activan determinadas alarmas (luz roja), cómo cambiar un neumático y los trabajos elementales de mantenimiento de la unidad (por ej. que funcionen todas las luces o que el neumático tenga la profundidad necesaria en sus dibujos de la banda de rodamiento), como para que no cree riesgos evitables.

PRÁCTICO

El examen práctico es la prueba de manejo, último paso para determinar si la persona se encuentra en condiciones de recibir su licencia. Se pide idoneidad conductiva, reacciones adecuadas frente a dificultades planificadas, defensas a emplear en la conducción y estacionamiento del vehículo. El mismo debe corresponder a la clase de licencia solicitada, debe estar en buen estado y cumplir con las prescripciones sobre seguridad vial (revisión técnica obligatoria, seguro

obligatorio, matafuego, etc.).

Si usted no aprueba el examen teórico o el práctico, no podrá rendir de nuevo antes de haber transcurrido un lapso mínimo establecido por la autoridad.

OPERACIONES QUE COMPRENDE ESTE EXAMEN ASPECTOS A TENER EN CUENTA
No intente mantener una conversación con sus examinadores.
Tome una posición correcta y cómoda en su asiento. Mantenga ambas manos en el volante y no apoye su codo en la ventanilla. Se espera que maniobre con habilidad y seguridad.
Regule convenientemente ante su posición los espejos retrovisores.
Colóquese el correaje (cinturón) de seguridad.
Asegúrese de que el vehículo esté en punto muerto y recién dé arranque al motor.
Coloque el "cambio" correcto y suelte luego el freno de estacionamiento.
Mire por los espejos, coloque la señal necesaria y comience a desplazarse.
Avance con cuidado y aumente gradualmente la velocidad.
Al llegar a un cruce manténgase en su carril y observe hacia ambos lados, respete la prioridad de paso y no interfiera el tránsito transversal con su vehículo.
Conduzca a 40 km/h; coloque la luz de giro para cambiar de carril o girar. No cambie de carril al acercarse a un cruce, curva, puente, etc.
Tenga en cuenta la 'prioridad de paso' en las intersecciones, de quien viene de su derecha y respete las velocidades máximas establecidas.
Cuando su examinador se lo pida, frene rápido y seguro, previo a comprobar que detrás no tiene a nadie 'pisándole la cola'.

OPERACIONES QUE COMPRENDE ESTE EXAMEN
ASPECTOS A TENER EN CUENTA

Para el retroceso: ponga la marcha correspondiente, gire bien su cuerpo y mire para atrás mientras realiza la operación, no use los espejos, retroceda unos 15 metros, a baja velocidad, sólo en este caso puede llevar el volante con una sola mano.

Respete la señal "PARE" deteniéndose al acercarse al cruce sin obstruir el paso de peatones, haga las señales correspondientes y recién reanude la marcha cuando compruebe que no interfiere el tránsito transversal.

Si el semáforo le ordena detenerse, hágalo antes de la senda peatonal o de la "línea de frenado". Cuando encienda la luz verde, no mueva su vehículo hasta que la intersección esté despejada.

Para realizar los giros, seleccione el carril correcto y avise su intención 30 metros antes (luz de giro correspondiente). Disminuya su velocidad y gire dentro del carril correspondiente.

Al intentar un adelantamiento, mire primero al frente, luego por los espejos y finalmente hacia atrás por su izquierda, con un rápido giro de cabeza.

Efectúe el sobrepaso por la izquierda, salvo que el otro tenga su luz de giro para girar hacia ese lado, o que Ud. circule por un carril derecho más rápido, en un multicarril.

Guarde una distancia segura respecto al vehículo que lo precede. Su tiempo de reacción necesita un espacio suficiente en caso de que aquel frene bruscamente.

Estacione su vehículo dentro de un espacio delimitado (por caballetes), en forma paralela al cordón y a no más de 20 cm. de él. Debe hacerlo en tres maniobras, sin tocar a otros vehículos. Esta operación permite observar su habilidad para manejar en un espacio reducido y para comprobar si está siempre atento al tránsito circundante.

1.7

OTROS ROLES DE LAS PERSONAS EN LA VÍA PÚBLICA

Además de ser conductores, las personas cumplen otros roles sobre la vía pública, cuya regulación también es competencia de la normativa del tránsito y seguridad vial, como:

TODOS SOMOS PEATONES

El peatón es el usuario natural de la vía pública. La misma tiene como función principal facilitar el desplazamiento, el esparcimiento y la convivencia social.

Actualmente convivimos con múltiples riesgos relacionados con la mala conducción y la gran complejidad del tránsito actual (diverso tipo de vehículos, peatones, atascos).

Por esto es de suma importancia que todos, incluidos los peatones, respetemos las normas de tránsito, que son nada menos que las normas de convivencia en la vía pública.

El peatón debe circular por la acera, en lo posible por la derecha, no puede utilizar la calzada, excepto si necesita atravesarla, entonces lo hará por la senda peatonal (si no está demarcada, debe cruzar sólo en las esquinas), y al bajar del auto: debe rodearlo y dirigirse de inmediato a la acera. Recuerde que en estos casos tiene prioridad de paso. Este derecho no lo tiene en zona rural.

Las mismas normas para el peatón rigen para las personas discapacitadas en silla de ruedas, para los que empujan un coche de bebé y para los menores de 12 años con rodados propulsados por ellos, ya que no pueden usar la calzada.

TRIPULANTE: es una especie de ayudante del conductor, que puede reemplazarlo o no. Brinda cierta atención o cuidado a los pasajeros (bus escolar) o tiene un rol importante en la seguridad, como en el caso del transporte de sustancias peligrosas o en vehículos de emergencia.

PASAJERO: es el que viaja en un vehículo sin tener ninguna responsabilidad en la conducción del mismo, ni con los ocupantes (en cuanto a tareas). Puede ser un servicio por el cual se paga o bien se viaja 'de favor', con la familia o conocidos.

TRABAJADOR en vía pública: rol importante y poco tenido en cuenta. Hay tareas riesgosas que alguien debe cumplir: reparar la calzada o servicios, recolectar residuos, repartir diarios o insumos, reparar o remolcar vehículos, apagar incendios o asistir heridos. En estos casos se actúa sobre la calzada o se 'viaja' en la caja del camión, quedando expuesto al riesgo de caídas o atropellos. La ley previene exigiendo el uso de chalecos y barreras reflectivos, balizas, etc. Pero estos oficios deberían regularse adecuadamente consensuando con cada actividad.

AUTORIDAD de Fiscalización: es una variante de la anterior, desempeña funciones de control, prevención u ordenamiento de la circulación, generalmente conocidos como 'agentes de tránsito'. Pertenecen a instituciones policiales o de seguridad (con uso legal de la fuerza) u otros organismos de la administración (municipios, transporte, vialidad) con funciones de comprobación de faltas. Deben poder distinguirse de los restantes trabajadores o transeúntes por su uniforme, equipamiento o vehículos que utilizan, no sólo para que se conozca su función y se los respete, sino también por su seguridad, ya que pueden no ser vistos por los conductores.

CAPÍTULO 2 CONOZCA SU VEHÍCULO

2.1

LA FUNCIÓN DEL VEHÍCULO

Obviamente la irrupción abrupta del automóvil en el devenir histórico ha revolucionado el transporte, la economía y el desarrollo en esta era, incrementado el comercio, el turismo y la producción. Hizo más utilizable el territorio (antes se 'transportaba' por agua) y la posibilidad de grandes obras. Se constituyó en el ícono de la libertad individual. Pero también tiene su cara oscura: en el siglo XX mató más gente que todas las guerras o pestes, en el mismo período.

Las causas de los siniestros del tránsito se clasifican para su estudio en tres grupos: los factores humanos, la vía y el vehículo. El primero es el origen del 70 al 75 % de los siniestros fatales, en tanto que el segundo no llega al 5%. Cuando hacemos esta diferenciación estadística nos referimos a la causa inmediata y 'eficiente' del hecho, pues de lo contrario siempre subyace una causa humana en todo error o falla: si revienta un neumático o hay un bache, es porque hubo un mal diseño o construcción y no existió el mantenimiento. No olvidemos que un siniestro se produce por una sucesión de causas. Nunca es una sola.

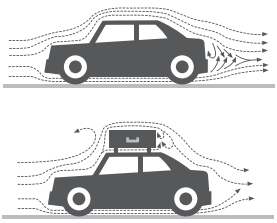
La participación de las fallas del vehículo como desencadenante inmediato de siniestros fatales está entre el 22 y 25%.

La importancia de este referente (el triángulo accidentológico) es que cada lado sirve de "ayuda" al otro ante una falencia. Un vehículo bien concebido y construido

con los modernos adelantos tecnológicos, puede subsanar un problema de la ruta o un error humano: una frenada de pánico en una curva o quedarse dormido, por ejemplo. También puede ser un co-causante del siniestro o un agravante de sus consecuencias si está mal mantenido o tiene fallas.

La reparación de los sistemas y elementos vinculados con la seguridad sólo puede ser efectuada por personas que posean idoneidad, responsabilidad y criterio que les permita advertir y evaluar el riesgo de terceros.

AUTO NUEVO, AUTO USADO



La industria automotriz (cuya regulación y vigilancia es responsabilidad exclusiva del Estado Nacional) es una de las más dinámicas, en cuanto a renovación de criterios e incorporación de alta tecnología. El diseño de los vehículos ha evolucionado del auto intuitivo al inteligente. Hoy en día, una de las preocupaciones mayores de la industria es la prevención, por imposición legal (especialmente en Europa) y por criterio comercial. La globalización ha llevado a que cualquier fabricante adopte los criterios y elementos más exigentes para poder competir en todos los mercados mundiales.

Podemos decir que, en la actualidad, los modelos nuevos de vehículos tienen una increíble carga de tecnología que ha dejado obsoletos los diseños de hace apenas una década: comandos asistidos, automáticos, atenuación de impactos,

etc. Ésto, desgraciadamente, encarece el producto, pero la preservación de la vida y la salud así lo exigen. Mejorar la calidad de vida tiene un costo, es el de ingresar en la era de la modernización.

Pero para un adecuado aprovechamiento de este progreso, es necesario que esos elementos de seguridad se preserven en forma aceptable durante la vida útil del automóvil.

Por ello es tan importante la conservación, el mantenimiento y la reparación adecuada del mismo.

La estadística internacional dice que la mayoría de los conductores o propietarios de unidades no se preocupa para que ese mantenimiento sea apropiado. Por este motivo se implementó la revisión técnica del automotor (VTV) en forma obligatoria y periódica. Lo que ha dado buenos resultados en otras partes del mundo, también en la provincia de Buenos Aires, y se espera que pronto se haga en todo el país.

2.2

LOS ELEMENTOS BÁSICOS DE LA SEGURIDAD

Desde el punto de vista de la seguridad vial, los sistemas vitales de un vehículo son:

SISTEMA	FUNCIONES Y ELEMENTOS QUE COMPRENDE
DE FRENADO ABS	Permanente y eficaz. Todo vehículo posee 3 sistemas: de estacionamiento (o 'de mano'), de servicio y de emergencia (o 'doble circuito'), estos dos últimos están integrados y tienen asistencia (no los modelos viejos).
DE DIRECCIÓN	Permite con el menor esfuerzo posible, conducir, circular y girar en el sentido deseado. Hoy prácticamente todos los modelos (aún los chicos) traen dirección asistida, una gran ventaja.
TREN DE RODAMIENTO	Comprende: suspensión, amortiguación y neumáticos. Fundamentales para la adherencia y estabilidad. Atenúan los efectos de las irregularidades de la vía y la conservan también.
ELÉCTRICO	Incluye: a) generación y acumulación de energía; b) encendido (del motor); c) luces de alumbrado y señalamiento y d) provisión de servicios (desempañador, limpiaparabrisas, levantavidrios, etc.).
DE ESCAPE	Responsable de evacuar los restos (humo y sonido) de la mezcla que se quema en el motor, evitando al mismo tiempo la contaminación ambiental por ruido y gases.
DE ALIMENTACIÓN	Suministra al motor el insumo que transforma en energía y le permite realizar el trabajo que moviliza al vehículo.
DE VISIÓN	Lo integran: parabrisas, vidrios y espejos retrovisores. Deben estar limpios, sin calcomanías, ni tonalización (superior a la de fábrica), ni otros elementos que obstruyan la visión.

2.3

LA VERIFICACIÓN TÉCNICA VEHICULAR (VTV) PERIÓDICA Y OBLIGATORIA

Todo vehículo radicado en la provincia de Bs. As. (excepto transportes) debe realizar una inspección técnica obligatoria periódica, sin cuya aprobación no puede circular. Casi todas las jurisdicciones lo han implementado para su parque comercial. La provincia de Buenos Aires lo ha hecho también para particulares. El resto del país también está tratando de implementarlo, en general, mediante concesión al sector privado. Se conoce como Verificación Técnica de Vehículos –VTV–.

Los elementos y mecanismos de seguridad que trae de origen el vehículo, deben mantenerse inalterables y en buenas condiciones. No se pueden cambiar las características originales ni agregarse piezas que no estén autorizadas por el propio fabricante o la reglamentación.

La ley dispone que la autoridad administrativa no puede exigir elementos de seguridad en el parque usado cuando implique modificar sustancialmente un elemento o sistema del vehículo en uso. Por ej. se podría exigir la tercera luz de freno (algunos países lo han hecho), pero no se podría pretender exigir 'doble circuito' de frenos a los que no lo han traído de fábrica.

Esa inalterabilidad y buen estado de las condiciones originales de seguridad es lo que se va a tratar de mantener durante la vida útil de la unidad.

Esto es responsabilidad del usuario, y de la provincia, fiscalizarlo. Por ello se deben inspeccionar los elementos relacionados con la seguridad y emisión de contaminantes.
La VTV, en la provincia de Buenos Aires, es anual para autos particulares y transporte. La planta provee una oblea para el parabrisas, un certificado (tipo tarjeta) y una planilla con los detalles de la verificación. Para circular alcanza con la oblea. Para trámites (o casos de dudas), se utiliza el certificado. Para obtener el seguro, patente o cualquier diligencia relacionada con el vehículo, se debe tener al día la VTV.
Si no se aprueba la inspección en una primera presentación, se indicará cuáles son el/los elemento/s que no llega/n al nivel mínimo de exigencia y se dará un plazo para una nueva presentación, en la que se verificará sólo ese elemento. Durante ese período podrá circular provisoriamente, si la falencia no es fundamental o puede "aguantar" por el plazo dado. Si no se presenta, la VTV caduca y pierde vigencia, como si no se hubiera realizado.
Si la falencia es muy grave, se le dará un plazo, pero no se lo habilita para circular hasta que apruebe la NUEVA reverificación.
Si se ha vencido el plazo para realizar la VTV, se está en infracción y puede impedirse la circulación hasta que se realice. Pero si se presenta espontáneamente a la planta para realizarla, no se configura la infracción.

2.4

También se realizarán inspecciones a la vera del camino, con equipos móviles. En este caso no se cobra arancel.

LOS TALLERES DE SERVICIOS DE MANTENIMIENTO

La reparación de los sistemas y elementos vinculados con la seguridad sólo debe ser efectuada por personal idóneo habilitado por la autoridad local. Deben poder detectar, evaluar y reparar las fallas que presente el vehículo, o derivarlo a terceros que estén en condiciones de hacerlo.
El tallerista asume así una serie de responsabilidades de distinto tipo:
Administrativas: la habilitación municipal del taller y de su equipamiento cuando corresponda, el cumplimiento de las obligaciones impositivas, previsionales, etc.
Eventualmente, la certificación de algún laboratorio técnico sobre calidad de un equipo o del servicio.
Técnicas: tener un técnico responsable, con título oficial o con certificado de idoneidad (que acredite la experiencia), según contempla la legislación en materia de seguridad vial.
Penales: la reparación de elementos de seguridad implica velar por la salud y la vida de otros, por lo cual el tallerista y el responsable técnico, quedan sometidos a demandas penales y civiles por el resultado de las reparaciones que realicen. Si se demuestra que un siniestro ha ocurrido o se ha agravado por una reparación defectuosa, les podrían corresponder sanciones penales por homicidio o lesiones culposas.

2.5

Civiles: son las consecuencias resultantes de una reparación mal hecha que haya ocasionado daños.
Puede ser contratado un seguro que cubra estos eventuales siniestros, como los tienen muchas fábricas de productos para la seguridad.
Contravencional: también puede ser sancionado el tallerista por infracciones a la legislación de tránsito, aún sin estar en la vía pública, por incumplimiento de los requisitos que le impone la ley en resguardo de la seguridad vial.

LOS REPUESTOS Y ACCESORIOS DE SEGURIDAD

Los vehículos son el resultado de un complejo equilibrio de dispositivos, circuitos y elementos que contribuyen a conformar su prestación final. Si alguna parte se sustituye (por rotura, desgaste o innovación), sin conservar las características originales (o mejorarlas, para lo cual debe haber una aceptación del fabricante o la autoridad) o es de mala calidad, se puede estar poniendo en riesgo la vida o salud de las personas. Un líquido de freno que se evapore con el calor, hará perder total eficacia al sistema, con resultados catastróficos.
Por ello deben usarse los repuestos originales, los homologados por la autoridad o los "autorizados" por el fabricante. Los repuestos "truchos" son más baratos, pero pueden resultar demasiado caros.

Esto deriva en responsabilidades penales y civiles de los fabricantes comerciantes de repuestos y accesorios relacionados con la seguridad. La ley exige, en todo el circuito de fabricación, comercialización, reparación o colocación, que se aplique y respete la extensa y precisa reglamentación en este rubro.

El tratamiento que deben tener los repuestos de seguridad es igual al de los medicamentos. Las advertencias de uso, responsabilidades, conservación en su caso, identificación del producto, fabricante, comerciante y mención de las normas técnicas aplicadas, son algunos de los requisitos que deben reunir.

LOS NEUMÁTICOS RECONSTRUIDOS

Es un caso especial de repuesto reparado o "recauchutado", ya que se le cambia la banda de rodamiento, puesto que el desgate, por sus propias características, alisa su superficie y los canales de desagote se quedan sin profundidad.

El dibujo que tienen las bandas de rodamiento de un neumático no son adornos, sino que están diseñadas en forma y profundidad para que estos canales sirvan para desagotar el agua que queda entre la rueda y el pavimento, cuando el mismo está mojado. La profundidad mínima de los canales que deben conservar es de 1,6 mm.

Con menos de esto no se puede circular. Si no los tiene, el neumático hace "aquaplaning", derrapa sobre la calzada y pierde adherencia y por lo tanto no tiene dirección.

Sucede que el neumático se desgasta del lado que roza sobre el suelo, pero el resto todavía está bastante nuevo y, por una cuestión de economía y de menor contaminación, lo aconsejable es volver a usarlo, reponiendo la banda de rodamiento, como se hace en la aeronáutica, donde se reconstruye hasta 10 veces el mismo caso, bajo ciertas condiciones de seguridad. Para los automotores, existe una norma técnica (IRAM) que, siendo respetada, garantiza la buena calidad del producto reparado.

Se deben cumplir 3 premisas básicas: que la banda para recolocar sea de calidad (del mismo fabricante de neumáticos); que el casco esté en buenas condiciones (se lo analiza con Rayos X) y que el proceso de recauchutado (pegado) esté bien hecho. La norma exige, además, que en el lateral del neumático figuren los rangos pertinentes, datos del reconstructor, numeración del neumático, etc. En estas condiciones el uso del neumático reconstruido es seguro, en cualquier posición y tipo de vehículo, excepto en ruedas directrices de vehículos afectados a servicios de transporte.

2.6

FALLAS Y DESGASTES QUE AFECTAN LA SEGURIDAD

La presente es una simple guía para orientar al conductor particular. Algunos elementos han quedado superados por la tecnología en los nuevos modelos. No se pretende reemplazar la intervención del mecánico especializado, al que debe recurrirse cuando detecte un defecto, sobre todo en los autos "inteligentes".

EFECTO QUE SE PERCIBE	CAUSA QUE LO PROVOCA
A) SISTEMA DE DIRECCIÓN	
A.1. Excesivo juego, recorrido libre (huelgo) del volante.	1) Brazos, bieletas, articulaciones desajustadas, desgastadas o deterioradas. 2) Fijación de la caja de dirección floja o suelta. 3) Desajuste del mecanismo accionador auxiliar, caja, tornillo sin fin, cremallera, piñón, por desgaste o fuera de especificaciones de fábrica.
A.2. Comando del volante, duro.	1) Caja de dirección sin grasa o averiada. 2) Desajuste en la alineación de las ruedas delanteras. 3) Desajuste en el acoplamiento de los componentes del sistema. 4) Falta de presión en los neumáticos.
A.3. Vibración del volante a cierta velocidad.	1) Falta de equilibrio o balanceo. 2) Causa 1 del efecto a.1.
A.4. Se nota al vehículo poco estable, "flota", cuesta mantener un derrotero.	1) Causa 2 del efecto a.1. 2) Causa 3 del efecto a.1. 3) Presión desigual de los neumáticos. 4) Falta de alineación de ruedas delanteras. 5) Brazos, bieletas, articulaciones, cojinetes, desajustados, con desgaste o deteriorados. 6) Carga mal distribuida, sobrecarga en el baúl.
A.5. El volante "tira" hacia un lado.	1) Falta de alineación de las ruedas delanteras. 2) Presión desigual o incorrecta de los neumáticos. 3) Frenos mal regulados. 4) Desajuste, desgaste o deterioro en brazos, bieletas, articulaciones o cojinetes de uno de los lados en particular.

EFECTO QUE SE PERCIBE		CAUSA QUE LO PROVOCA
A) SISTEMA DE DIRECCIÓN (CONTINUACIÓN)		
A.6. Saltos o zigzagueo del volante al circular por empedrado.		1) Causa 2 del efecto a.1. 2) Causa 3 del efecto a.1.
A.7. Ruido o 'salto' perceptible al tacto al accionar el volante.		1) Desgaste en el mecanismo o caja de dirección (piñón y cremallera, sin fin, husillo, bolillas o dedo). 2) Rotura o deterioro de algún componente del mecanismo (piñón y cremallera sin fin, husillo, bolillas o dedo).
A.8. Sistema de dirección asistida.	A.8.1. Dirección algo pesada.	1) Defectos en el servosistema que originan baja presión del líquido. 2) Desgaste de componentes del servosistema.
	A.8.2. Dirección muy pesada.	1) Falta de líquido en el depósito. 2) Rotura o desajuste de la correa de accionamiento del sistema.
B) SISTEMA DE FRENOS		
B.1. Al aplicar el freno: especie de vibración o temblores, particularmente en el pedal.		1)Soportes, zapatas, mordazas o elementos de fricción flojos o sueltos (elementos de fricción: cintas, pastillas). 2)Campanas o tambores y discos deteriorados o deformados. 3)Elementos de fricción deteriorados o contaminados. 4)Desgastes en componentes del sistema de dirección o de suspensión y amortiguación.
B.2. Al aplicar el freno en caso de emergencia, el vehículo tira hacia un lado, se cruza.		1) Desequilibrio en la regulación. 2) Cilindro de rueda deteriorados. 3) Elementos de fricción con desgaste desparejo o contaminados. 4) Material de fricción nuevo, sin asentar.
B.3. Pedal con excesivo recorrido libre y poca acción frenante.		1) Mala regulación de los elementos de fricción o que han cumplido su vida útil. 2) Exceso de juego en el mecanismo de comando. 3) Falta de líquido de frenos.
B.4. Pedal de freno blando, esponjoso.		1) Presencia de aire en las tuberías. 2) Uso de líquido de mala calidad que con la temperatura de servicio se hace gas. 3) Causa 4 del efecto b.2.

EFECTO QUE SE PERCIBE	CAUSA QUE LO PROVOCA
B) SISTEMA DE FRENOS (CONTINUACIÓN)	
B.5. Para frenar se requiere una fuerza mayor que la corriente.	1) Desgaste del material de fricción. 2) Material de fricción de especificación distinta de la necesaria. 3) Servofreno fuera de servicio.
B.6. Consumo excesivo de líquido de frenos.	1) Pérdida de líquido en algún lugar de la red, incluyendo cilindro principal y cilindros de ruedas.
B.7. Chirridos al accionar el pedal.	1) Tipo del material que compone las pastillas, sin que signifique, en muchos casos, un problema serio o avería. 2) Desgaste del material de fricción, habiendo llegado al fin de su vida útil.
B.8. Para obtener resultado se requiere "bombear" con el pedal.	1) Pérdida de líquido. 2) Cilindro principal deteriorado. 3) Aire en las tuberías. 4) Causa 2 del efecto b.4.
B.9. Recalentamiento, olor a quemado, humo, después de cierto tiempo.	1) Mala regulación de los elementos de fricción.
C) SUSPENSIÓN	
C.1. El vehículo se inclina con exceso en las curvas.	1) Rotura, deterioro o desgaste en ballestas, muelles, amortiguadores o barras de torsión.
C.2.Vehículo desnivelado, con caída hacia un lado.	1) Falta de presión en los neumáticos con relación a la carga. 2) Causa 1 del efecto c.1.
C.3. Marcha con oscilaciones permanentes.	1) Amortiguadores deteriorados o fuera de servicio. 2) Deformación en el conjunto neumático o exceso de presión.
C.4. Ruido o golpes reiterados en la zona baja.	1) Huelgo excesivo en uniones, rótulas, brazos o semiejes.
C.5. Golpe "seco" al arrancar o acelerar.	1) Fijación defectuosa en la barra de torsión o ballestas. 2) Semieje deteriorado.
C.6. Vibra en alta velocidad.	1) Falta de equilibrado o balanceo del conjunto neumático.

2.7

EFECTO QUE SE PERCIBE	CAUSA QUE LO PROVOCA
D) CONJUNTO NEUMÁTICO (LLANTA-CÁMARA-CUBIERTA)	
D.1. Desgaste prematuro en el centro de la banda de rodamiento.	1) Excesiva presión de inflado.
D.2.Desgaste prematuro en los bordes de la banda de rodamiento.	1) Utilización del vehículo con baja presión de inflado.
D.3. Desgaste excesivo en un borde de la banda de rodamiento.	1) Deficiente alineación. 2) Deficiencias en el sistema de suspensión y amortiguación.
D.4. Desgaste irregular con zonas muy deterioradas.	1) Deficiente balanceo o equilibrado del conjunto. 2) Defecto o avería en el sistema de dirección o suspensión.

LA SEGURIDAD ACTIVA Y PASIVA

La seguridad pasiva es la que atenúa o evita que se agraven las consecuencias de un siniestro, una vez que éste ha sucedido. Tanto en el vehículo (correaje de seguridad, airbags/, etc.), como en los otros factores de prevención: el seguro, la atención sanitaria de urgencia, etc.

La seguridad activa o primaria, es la que trata de evitar que ocurra el siniestro. Ya sea integrando el vehículo (frenos, luces, neumáticos), o alguno de los otros factores: revisión médica, educación, construcción de autopistas, fiscalización, etc.

CORREAJE DE SUJECIÓN

La fuerza destructora inmanente en la energía cinética que desarrolla un vehículo en movimiento, transmite sus efectos nefastos sobre la persona, salvo si se utilizan los elementos de retención pasiva (correaje, /airbags). **El uso del cinturón de seguridad disminuye en un 80% la mortalidad de los ocupantes en automotores involucrados en siniestros de tránsito.**

Lo mantiene sujeto al asiento, evitando que choque contra el interior del habitáculo. En este caso, el riesgo de muerte es cinco veces mayor si se produce el golpe contra el volante o el parabrisas.

No permite que usted choque contra otras personas que lo acompañan.

Lo mantiene detrás del volante cuanto más necesita tener el control del vehículo, por ejemplo: cuando revienta un neumático, en un derrape o cuando realiza un trompo.

Es fundamental en vuelcos, aún a altas velocidades, para mantenerlo dentro del auto, evitando que golpee dentro o caiga afuera (en este caso se cae generalmente de cabeza).

Todo automotor debe tener correaje combinado (o de tres puntos: cintura y bandolera) en los asientos delanteros y sólo de cintura en los traseros. Si además es inercial, es más cómodo. Los modernos 'pretensados' (que se ajustan automáticamente en el impacto) agregan más seguridad. **Use el cinturón también en zona urbana y no sólo en largos viajes o en vías de alta velocidad.**

Estadísticamente, más del 50% de las heridas graves y muertes suceden:

A velocidades menores de 50 km/h (ya un choque a 40 km/h se considera letal).
A 40 km de su propia casa.

CABEZAL

Conocido como apoya cabeza, es indispensable en unidades menores (autos y camionetas) y cumple la misión de evitar el efecto látigo en la columna vertebral, ante un choque desde atrás, evitando la lesión de las vértebras cervicales. Deben tenerlo los modelos que los han traído originalmente de fábrica, ya que es parte del diseño del vehículo. No sirven los que se cuelgan del respaldo (tipo poncho).

INDEFORMABILIDAD Y DELETALIZACIÓN DEL HABITÁCULO

El habitáculo de todo vehículo debe ser indeformable y poseer una adecuada resistencia al vuelco, con el fin de evitar el aprisionamiento traumático de su contenido. Lo que lo rodea, compartimientos de motor, baúl y espesor de puertas y laterales, debe contribuir a la absorción de los impactos. Tampoco debe tener aristas cortantes, internas ni externas, que puedan convertir un roce en lesión. Deletalizar es quitarle agresividad y darle un alto grado de protección.

FUSIBLES DE ABSORCIÓN DE ENERGÍA DE IMPACTOS

La deformación del chasis o falso chasis y de la carrocería de los vehículos al recibir un impacto, especialmente frontal o trasero, hace que la fuerza del mismo llegue disminuida al habitáculo en un alto porcentaje, con lo que el golpe, amortiguado, es mucho menor en los ocupantes.

Por ello, hoy los 'paragolpes' ya no son tales, sino que se deforman o rompen, el motor y las ruedas se caen, el chaperío se deforma 'programadamente' y en la medida en que el vehículo es mayor, menor es el impacto que llega a los viajeros.

CASCO Y ANTEOJOS PARA MOTOCICLETAS

El casco es obligatorio para conductor y pasajero. Ambos son elementos de seguridad pasiva. En caso de caída, es siempre la cabeza lo primero que golpea contra el suelo.

El casco sirve para disminuir el golpe y salva de lesionarse a un 80% de los siniestrados. No cualquiera es bueno, tiene que estar construido conforme al reglamento y las normas técnicas.

Los anteojos, obligatorios sólo para al conductor, impiden el ingreso de insectos o basuras en los ojos, e incluso de la molestia del roce del aire.

Los muertos y lesionados graves por siniestros de motos es el índice accidentológico que más ha crecido en los últimos años.

2.8

CASOS ESPECIALES

A AUTOMÓVIL CON ACOPLADO

La Licencia habilitante clase B.2 es la que permite conducir un automóvil o camioneta con una casa rodante acoplada, con trailer para material deportivo o cualquier otro acoplado que no supere los 750 kg. de peso en condiciones de marcha.

Conducir con estos aditamentos, cambia fundamentalmente respecto a hacerlo sin ellos, por lo cual se toma un examen especial y además:

DEBEN ADOPTARSE ESTAS PRECAUCIONES
La velocidad máxima es de 80 km/h. Si no, en curva, pendiente o viento, el acoplado 'arrastra' al auto.
La lanza debe ser rígida.
El acople en el automóvil no debe sobresalir de la línea del paragolpes.
En caso de que el acoplado sea más ancho, deben adicionarse espejos retrovisores laterales.
El acoplado debe tener las luces de posición, freno y giro en su parte trasera.

B CONDUCIR MOTOCICLETAS

Es sin duda el vehículo, proporcionalmente, con mayor número de víctimas fatales, (generalmente sólo afecta a quienes van en ella). Hay además, una cantidad importante de lo cual constituye un riesgo adicional, ya que carecen de muchas de las exigencias legales.

En el concepto de moto se incluye el ciclomotor y, para algunas normativas, los cuatriciclos y triciclos.
Desgraciadamente, al carecer de carrocería, no hay protección posible para sus ocupantes ante un choque, por lo cual es tan importante utilizar el casco reglamentario.
Los ciclomotores conducidos por menores de 18 años no pueden llevar pasajero ni andar por zonas céntricas de alta concentración de vehículos (la autoridad local es quien las delimita) ni por vías rápidas (autopistas, autovías y rutas de acceso).
Tampoco pueden circular tomados de otro vehículo, ni pegados a él (deben conservar la distancia de seguridad).
Los ciclomotores no pueden llevar pasajeros ni carga de más de 40 kg y las motos tienen un límite de carga de 100 kg. En ambos casos, sólo un acompañante siempre que tenga pedalines para apoyar sus pies.
Las infracciones más comunes son: exceso de ruido, de velocidad, no uso de casco ni anteojos (estos sólo el conductor), cruce en rojo, zigzagueo, falta de patente y documentación.

CAPÍTULO 3 LA VÍA PÚBLICA

3.1

EL USO DE LA VÍA PÚBLICA

La vía pública es el espacio común y primario donde se desarrollan las relaciones humanas, en el que conviven y se desplazan personas, vehículos y animales.

La libertad de circulación constituye un derecho inalienable del ser humano, garantizado por la Constitución Nacional, con las regulaciones y restricciones necesarias a fin de garantizar la libertad, la igualdad y la paz pública.

La gran variedad de actividades que involucra la vía pública determina que la convivencia en ella deba ser regulada y controlada socialmente, de manera que cada uno no invada ni perturbe al prójimo. Las normativas del tránsito son, justamente, las que regulan su uso y no sólo la circulación.

Su principal objetivo es la seguridad vial, esto es prevenir y evitar siniestros. En definitiva, contribuir a mejorar la calidad de vida.

3.2

LAS FUNCIONES DE LA VÍA PÚBLICA

Son varias pero, básicamente, merecen destacarse las principales, las que deberían tener en cuenta los planificadores urbanos cuando diseñan o reforman una ciudad o, simplemente, cuando planifican la movilidad. Ellas son:

De convivencia-esparcimiento: es su principal función, es el ámbito que rodea a la persona cuando ingresa en el espacio público. En todos los escenarios es importante asumir actitudes de respeto hacia los demás, a partir de la realidad cotidiana de compartir ámbitos cada vez más poblados de vehículos o personas. En el sector que se privilegie esta función, se debe asegurar por sobre cualquier otra cosa la seguridad, la tranquilidad y el buen ambiente. No debe ser interferido por el tránsito.

De circulación: es el medio para facilitar la movilidad, ajustada a las normas y los sistemas de control del tránsito instalados. El ejercicio de la circulación supone, a su vez, el ejercicio de responsabilidades crecientes por parte del usuario, con el fin de asegurar su traslado y el de los demás. Este sector debe estar lo suficientemente aislado del primero. Deben erradicarse los "lomos de burro" que, en este caso, son peligrosos.

De accesibilidad: este concepto es la interconexión de los dos primeros, para acceder desde las vías de circulación

rápida, pasante y viceversa; se conecta mediante calles exclusivas para quienes viven o deben acceder al sector de convivencia (proveedores, buses escolares).
No deben permitir la circulación rápida ni innecesaria.
Este sería el único ámbito en que podrían justificarse los "lomos de burro". La conducta y conciencia del conductor es fundamental: en todas y cada una de sus actividades, el usuario de la vía pública siempre debe observar el medio que lo rodea, las circunstancias y actuar en consecuencia.

Ecológica: este ámbito es el que se preserva para "el verde" de todo tipo que actúa como pulmón de los conglomerados urbanos. Su presencia y resguardo son esenciales para la existencia y la calidad de vida. El planificador, el que decide sobre la forma de hacer una ciudad y vivir en ella, debe perseguir constantemente la existencia de estos lugares.

Esta función también debe coexistir con las otras, para mantener la pureza del ambiente y para crear barreras a la contaminación proveniente de las grandes vías.
Es más, la defensa y preservación del medio, de la sana convivencia, son una obligación no sólo impuesta por la ley, sino por los códigos éticos y humanos que nos obligan a cuidarlo, a no arrojar residuos, a no producir ruidos ni agredir de ninguna forma a los demás, en cualquier circunstancia y lugar.
Según estos criterios la movilidad puede ser, entonces, pasante o local. Por el diseño y función de la vía, suele ser: principal (canaliza tránsito de paso), colectora (lo recoge y

distribuye), residencial (acceso a zona habitacional), pesada (traslado de carga), preferencial o exclusiva (para peatones, ciclistas, pasajeros).

CONTAMINACIÓN

Las actividades humanas usualmente generan contaminación, siendo los automotores responsables de por lo menos dos tercios de la degradación del aire y de la presencia de ruidos, en zonas urbanas de cierta densidad.
Los vehículos producen contaminación **atmosférica** de diversa índole: por gases de combustión u otras sustancias indeseables del combustible y lubricantes, como los compuestos de carbono, nitrogenados y fosforosos, plomo, zinc, azufre, que se mezclan en el aire que respiramos a diario. Muchas de estas **partículas son cancerígenas** o directamente mortales, como el monóxido de carbono que produce la mala combustión de los motores a nafta.
También, las partículas de amianto de los sistemas de freno y el polvo del caucho de los neumáticos, razón por la cual hoy existen materiales libres de **asbesto**; los ruidos y vibraciones del motor, escape y rodamiento, e incluso las interferencias de **radiaciones** parásitas de los motores con mal funcionamiento sobre el espectro radioeléctrico de comunicaciones de banda urbana.
La pérdida de fluidos o líquidos y, en especial, el descarte por reposición de muchos de estos materiales contribuyen a una escalada de contaminantes que debemos

3.3

combatir imperiosamente
Nuestro aporte: no tirar residuos en la vía pública (dejarlos en el auto hasta depositarlos en un vaciadero), mantener el sistema de combustión-escape del motor en buen estado (la mala "carburación" produce veneno: el monóxido de carbono), usar la bocina sólo en emergencias, controlar el buen funcionamiento de los circuitos eléctricos, realizar los cambios de filtros, aceites y otros materiales en comercios que cuenten con depósitos especiales para lo sustituido.

ZONA URBANA

La "zonalidad" en la circulación tiene mucha importancia, por la diferencia de fenómenos que ocurren en cada zona debe ser distinto el comportamiento que debemos adoptar en cada una.
En **zona urbana**, sólo existen calles y avenidas (aunque se les de otras denominaciones). La primera es la vía natural, esencial, que se supone de doble mano. Si queremos darle un sentido único de circulación o convertirla en avenida, es el "planificador" local, la autoridad inmediata de la ciudad (el municipio) quien debe decidirlo según las conveniencias. Debe señalizarlo y debe mantener esa demarcación, por tratarse de circunstancias especiales, que necesariamente el usuario debe conocer en el lugar. Esto es así, aún cuando una norma superior u otra circunstancia impongan un tipo

de vía determinada.
Las redes de calles y avenidas que se cruzan en cortas distancias, más la velocidad y el volumen de los automotores modernos, la visión limitada por las edificaciones o túneles de sombra y la presencia masiva de peatones y vehículos, les confieren una peligrosidad excesiva a las intersecciones o encrucijadas.
Es donde ocurren la mayor cantidad de siniestros fatales (aún habiendo semáforo).
El otro tipo de siniestro con lesiones más frecuente es el del peatón atropellado, cuyas consecuencias, a veces fatales, son producto de la alta velocidad de los vehículos.

PLANIFICACIÓN URBANA

La ley provee **herramientas** legales adecuadas para que la autoridad inmediata (el municipio en zona urbana, **vialidad** en zona rural) pueda planificar adecuadamente una ciudad o una región, aun cuando físicamente no se puedan realizar muchas modificaciones.
Hoy el planeamiento urbano no se concibe sin aplicar los criterios del transporte inteligente, esto es programar grandes flujos de tránsito mediante computación

(carriles reversibles, cartelería variable, centros integrales de operación, detección automática, orientación de corrientes circulatorias, dispositivos de constatación de faltas, etc.) tratando de dar la máxima fluidez posible, hasta el límite compatible con la seguridad, adoptando los conceptos sobre funciones de la vía pública, que se adjudiquen a cada sector. Esto incluye decidir el recorrido de las líneas regulares y sus paradas, coordinado con la autoridad nacional o provincial correspondiente.

El vertiginoso crecimiento de la movilidad urbana (circulación y transporte), motivado en gran medida por el desarrollo económico (mayor traslado de personas y cargas), el aumento de uso del auto particular y la concentración de diversas actividades, ocasionan los graves problemas actuales, especialmente la congestión en áreas centrales y centros comerciales marginales (puertos, áreas de promoción industrial).

Esto obliga a planificar adecuadamente, mediante un programa de ordenamiento del tránsito permanente, sobre la de base de los conceptos explicados, adoptando medidas específicas para el mediano y corto plazo, como:

Descentralización geográfica de actividades, públicas y privadas, hoy absolutamente posible gracias a la accesibilidad a las tecnologías comunicacionales y el uso intensivo de espacios verdes.

Diversificación horaria del desarrollo de las diversas tareas y de atención al público.

Activación de 'centros de transferencia de transporte': para distribución de pasajeros y carga, en otros medios, racionalizando su uso y haciendo más rápidos, confiables y seguros los viajes.

Implementación de las 'playas de disuasión': espacios para estacionamiento particular, baratos y seguros, como parte de los centros de transferencia.

Desalentar el uso del auto particular para concurrir a las zonas de congestión, mejorando paralelamente el transporte público (regular y a demanda).

Aumentar la sincronización de redes semafóricas.

Encarecer el estacionamiento en zonas de conflicto y aplicar el plus al programa de implementación de estas medidas.

Ampliar la oferta de calzada para circulación rápida, sin aumentar el riesgo. Esto de llevar vehículos masivamente a las zonas centrales, no siempre ha sido una solución para las grandes metrópolis.

Implementación de carriles y vías exclusivas o preferenciales para el transporte público que disminuyan los tiempos de viaje de la población.

Establecer igualmente redes, caminos de circunvalación o desvíos ('by pass') para el transporte de carga que disminuyan la interferencia de camiones con tránsitos locales y en zonas centrales.

Carriles reversibles a fin de ampliar la capacidad de circulación de algunas vías en horas "pico".

Sistema eficiente de operación para la distribución de mercaderías, coordinado con la actividad privada (empresarial y sindical).

Medidas de promoción del uso compartido de los vehículos particulares y otras que en conjunto contribuyan a la descongestión de la movilidad urbana.

Diseño y puesta en marcha de un 'centro de control de emergencias' que permita tener conocimiento inmediato de cualquier tipo de problema (desde simples incidentes a catástrofes) y estar en condiciones de planificar e implementar acciones integrales rápidas de solución o mejoramiento de la situación, a través de medios comunicacionales, sanitarios, de seguridad, asistenciales, desvíos de corrientes circulatorias, información a usuarios e implicados, con personal técnico capacitado de presencia permanente.

3.4

ZONA RURAL

En zona rural debemos conocer los tipos de vía que en ella existen: desde la autovía o semiautopista, pasando por los caminos o carreteras pavimentadas y de tierra hasta llegar a la huella, se establece una jerarquía que es importante tener presente.

Aclaremos que la autopista (virtualmente un tubo, por carecer de obstáculos, de circulación rápida) puede ser urbana o rural. Aunque en pleno campo es conveniente sustituirla por una autovía, con prestación casi similar y mucho más económica.

El siniestro más típico y mortal es el choque frontal, que ocurre con lamentable frecuencia en los tradicionales caminos de nuestra red (de dos carriles con doble sentido de circulación sin separación física de manos). Está al máximo de las estadísticas ya que, al acumularse las velocidades (suma de energía cinética) de ambas unidades, suele ser siempre letal. Ello se debe a la incorrecta realización de la maniobra de sobrepaso, que desgraciadamente suele ocurrir con buenas condiciones climáticas y viales.

Son comunes, también, otras alteraciones inesperadas, pero previsibles, que ocasionan siniestros que en general resultan fatales por la alta velocidad, como la existencia de:

ELEMENTO	POSIBLE EFECTO DE RIESGO	RECOMENDACIONES	
Animales sueltos	Su presencia implica la posibilidad de reacciones inesperadas, si bien no es usual en el ganado.	Respetar la señal específica: mantener la alerta y disminuir la velocidad.	
Alta velocidad	Agravamiento del siniestro proporcional a la mayor velocidad. Falta de conciencia del peligro.	Controlar permanentemente. No exceder los límites. Usar limitador del vehículo.	
Falta de experiencia	Le sucede a los que nunca salieron al camino y aún a quienes manejan permanentemente en ciudad.	Tomar conciencia de que el exceso de confianza es un riesgo, igual que la falta de experiencia.	
Heterogeneidad vial	Curvas cerradas, peraltes insuficientes, pendientes, angostamiento en puentes, etc. Atender señales.	Esperar siempre la peor configuración de estos elementos. Prestar atención y bajar velocidad.	
Condiciones climáticas	Lluvia, nieve, hielo: incrementan la pérdida de control del vehículo y la siniestralidad.	En el Capítulo 5, se explica la forma de operar en estas situaciones.	
Cruces de caminos	Es alto riesgo, especialmente agravado por la velocidad: estar atento y respetar las señales.	Siempre bajar la velocidad.	
Rugosidad y adherencia	Zona resbaladiza por superficie muy lisa o presencia de polvo, agua, fluidos: pérdida de dominio.	No frenar sobre ellos, estar atento para hacerlo antes de ingresar, bajar velocidad.	
Banquina descalzada	Escalón entre ella y la calzada. El tironeo del volante a alta velocidad, para retornar, origina el efecto latigazo, que lanza al auto hacia la otra mano.	Vía de circulación para emergencia. Usarla sólo a baja velocidad y con cuidado.	
Vuelco	Es más común en caminos por: alta velocidad, giro cerrado de las ruedas y frenada brusca derrapando.	Si sale del pavimento, soltar el acelerador, frenar despacio y no girar. Retomar lentamente.	
Somnolencia	La 'hipnosis del camino' produce fatiga prematura, con aumento del tiempo de reacción.	En el Capítulo 6, se explican las formas de comportarse con seguridad en estos casos.	

3.5

ELEMENTO	POSIBLE EFECTO DE RIESGO	RECOMENDACIONES
Distancia de visión	El cansancio o alta velocidad crea lo que se llama túnel de visión: se pierde la visión secundaria.	Se dejan de ver los elementos al costado de la vía, disminuir velocidad, refrescarse.
Formación de huella	Sobre el pavimento, por la circulación de camiones con exceso de peso. Se llenan de agua o polvo.	Se pierde el control por resultar resbaladizo: efecto 'aquaplaning'.
Zona de obras	Es frecuente que se trabaje sobre la vía sin cortar tránsito, estar atentos a las señales y otros datos.	Hay una categoría de 'señales transitorias': prestar atención y obrar en consecuencia.

OBSTRUCCIONES Y USO ESPECIAL DE LA VÍA

Las calzadas de circulación deben permanecer libres de obstrucciones, si ello no es así, la caída de elementos en la vía pública desde un vehículo o un edificio, o su simple presencia en aquella, genera una zona de peligro que debe ser salvada, o por lo menos, balizada o señalizada inmediatamente hasta que sean retirados.

También, **los impedimentos permanentes** e inevitables sobre la vía deben ser advertidos al usuario. Se debe contar con protección que atenúe eventuales choques (p.ej: amortiguadores de impacto en cabezas de barandas, puentes y pórticos, sobre la calzada o sus proximidades).

Es así que toda obra o dispositivo que se ejecute, instale o esté destinado a surtir efecto en la vía pública **debe ajustarse a las normas básicas de prevención vial,** propendiendo a diferenciar vías para cada tipo de tránsito.

Si la infraestructura no puede adaptarse a las necesidades de la movilidad, será ésta la que deba desarrollarse en las condiciones de prevención que impongan las circunstancias. Los obstáculos en la vía pública constituyen siempre un inconveniente, pero se convierten en un riesgo grave cuando se dan sobre la calzada y vías rápidas, máxime si se presentan en forma imprevista. Tienen su origen en acciones naturales, siniestros o actividades humanas, que interfieren o anulan en forma transitoria la/s función/es asignada/s a la vía pública en ese lugar.

En todos los casos hay necesidad y, a veces, obligación de intervenir, especialmente si se está involucrado como partícipe de un accidente o como autoridad con alguna competencia sobre la vía. Siempre es conveniente tratar de eliminar el riesgo y, en caso de no poder por razones físicas o legales, hay que achicarlo con señalización y otras medidas de seguridad preventiva.

El Estado siempre estará prevenido y atento, ya que es el máximo y casi único responsable de la infraestructura del transporte (vías férreas y viales, estaciones aéreas, acuáticas, terrestres, etc.). Tiene previstos y desarrollados sistemas de evacuación y auxilio, para detectar e intervenir en casos de riesgos potenciales, catástrofes o urgencias, como para que no ocurran o para disminuir sus consecuencias. Para ello se han creado y puesto en ejecución herramientas como el 911, los teléfonos en las autopistas, el auto-guía en casos

de niebla o humo, los comandos para emergencias, las vías inteligentes, los hospitales de atención de urgencia y los de alta complejidad, etc.

En ciertas ocasiones la obstrucción **puede ser programada,** como las competencias, exhibiciones, manifestaciones o trabajos sobre la vía. En estos casos se debe contar con el permiso de la autoridad local, además de garantizar la fluidez de la circulación por vías alternativas, contratar seguros por los eventuales daños que esa actividad pueda ocasionar y adoptar todas las medidas preventivas del caso, debiendo restituirse la normalidad luego de haber finalizado el espectáculo.

CARGAS PÚBLICAS

La importancia de la movilidad, sus limitaciones y regulación, hacen que sea muy importante su sistema de comunicación de órdenes, advertencias e información, que se conoce como señalamiento vial. Para lograr eficiencia y visibilidad, deben colocarse y mantenerse necesariamente. Para ello, el Estado crea cargas públicas para los ciudadanos a fin de garantizar estos principios y la seguridad preventiva en general.

Reciben el nombre específico de **"servidumbres del tránsito"** (como la figura genérica del Código Civil), por tratarse de restricciones a la propiedad privada, en función de una utilidad pública, en este caso la seguridad

preventiva. Es así como los frentistas deben permitir y hasta mantener (no deben ser dañadas) la colocación de señales, por ej.: placas de nomenclatura sobre la pared privada. Tampoco se pueden colocar luces encandilantes hacia el tránsito o elementos que puedan confundir u ocultar la señalización, así como cuidar la seguridad de toldos, cornisas, etc. No se deben tirar aguas servidas, desperdicios o cosas en la vía pública, tanto por seguridad como por preservación ambiental.

La publicidad en la vía pública y hacia ella es otra de las actividades con incidencia sobre el nivel de accidentes. Dentro del mismo concepto, está prohibida sobre la "zona del camino" y sujeta a regulación en zona urbana, aun cuando esté en propiedad privada. Sobre carreteras, autopistas y autovías, debe estar a determinada distancia entre sí y desde el borde de calzada. En ningún caso se puede utilizar el 'mobiliario urbano' preexistente, como árboles, postes, puentes, señales, cables, etc. y el mensaje debe ser simple y directo para no distraer ni confundir.

CAPÍTULO 4

SEÑALAMIENTO VIAL

4.1

CONCEPTOS GENERALES

El señalamiento es el lenguaje propio de la movilidad que transmite órdenes, advertencias e información a los usuarios de la vía pública, de forma que cualquiera que transite por ella lo pueda entender, aún cuando no conozca el idioma del lugar. Se manifiesta mediante placas retroreflectivas, luces, marcas en el pavimento y otros elementos y dispositivos, cuyas formas, colores y combinaciones, tienen un significado genérico.
Tienden a ordenar la circulación y a prevenir siniestros viales. Por tratarse de un significado genérico, son internacionales. La provincia de Buenos Aires adhiere al código de señalamiento nacional, ajustado a las convenciones que la República Argentina ha firmado a nivel internacional.
Así como la **infraestructura del transporte** (vías y estaciones viales, férreas fluviales, marítimas y aéreas y puertos) es exclusiva responsabilidad del Estado, la señalización lo es también, pues es un aspecto de ella. Incluyendo, por cierto, el mantenimiento, de una y de otra[5]. Además, siempre debe preservar la uniformidad, pues de lo contrario perdería toda eficiencia, ya que se trata de un lenguaje universal. Por ello, es loable que, ya que no se ha logrado tener una legislación uniforme en todo el país, por lo menos todos apliquemos el mismo código de señalamiento: Anexo L del Dto. 779/95, Reglamentario de la Ley 24.449, ajustado a las Convenciones Internacionales.

5. Las barreras y luces de advertencia en los pasos a nivel, es responsabilidad de la autoridad ferroviaria.

PRINCIPIOS BÁSICOS

Toda orden que deba cumplirse en la vía pública y no esté contemplada como disposición general en la ley o se trate de una excepción a alguna regla en ella contenida, debe ser enunciada en el **lugar de su cumplimiento** (principio básico de todo régimen preventivo y sancionatorio), obviamente mediante una señal de tránsito. No es infracción la supuesta violación de una disposición que debe estar enunciada en la vía pública (por una señal del sistema) y no lo está (p.ej.: la prohibición de estacionar sobre la derecha).

La autoridad administrativa de la movilidad (circulación y transporte vial) puede crear excepciones a la regla general (que es la ley), pues son imprescindibles para la planificación de la ciudad, pero sólo las contempladas en el código de señalamiento. No puede disponer; por ejemplo, que se circule por la izquierda, salvo una emergencia.

Por la misma razón, no pueden hacerlo los particulares. Ni se pueden inventar señales que no estén en el código de señalamiento.

4.2

Por estos motivos y porque el espacio público es de todos, no se puede colocar cartel, propaganda ni leyenda en la vía pública sin autorización de la autoridad competente o que no se ajuste al código de señalamiento. El que, por otra parte, se supone conocido por todos y por el contrario, no constituyen infracción las violaciones a normativas o dispositivos locales que no encajen en el mismo.

SEÑALES VERTICALES

MENSAJE	FORMA COLOR
PRESCRIPTIVAS O REGLAMENTARIAS	Redondas, blancas y con borde rojo Hay dos excepciones: pare y ceda el paso.
PREVENTIVAS O DE ADVERTENCIA	Cuadradas con diagonal vertical y amarillas las de peligro: triangulares blancas de borde rojo.
INFORMATIVAS Y DE ORIENTACIÓN	Cuadradas o rectangulares, azul o verde. Algunas redondas o blancas.
TRANSITORIAS	Similar a las preventivas y conos, vallas, tambores, cintas, balizas, banderilleros, etc.

UBICACIÓN: LATERALES - AÉREAS - HORIZONTALES - LUMINOSAS

Todas las señales (salvo luces) deben ser retroreflectivas (reflejan en la dirección de luz que las ilumina) o iluminadas. Si un pórtico, columna o pescante están en lugar peligroso, no deben oponer resistencia al impacto o tener algún sistema de absorción del mismo.

SEÑALES REGLAMENTARIAS O PRESCRIPTIVAS

R.11 (a)
LIMITACION DE PESO

R.11 (b)
LIMITACIÓN DE PESO (POR EJE)

R.12
LIMITACIÓN DE ALTURA

R.13
LIMITACIÓN DE ANCHO

R.14
LIMITACIÓN DE LARGO DE VEHÍCULO

R.15
LÍMITE DE VELOCIDAD MÁXIMA

R.16
LÍMITE DE VELOCIDAD MÍNIMA

R.17
ESTACIONAMIENTO EXCLUSIVO

R.18 (a)
CIRCULACIÓN EXCLUSIVA TRANSPORTE PÚBLICO

R.18 (b)
CIRCULACIÓN EXCLUSIVA MOTOS

R.18 (c)
CIRCULACIÓN EXCLUSIVA BICICLETAS

R.18 (d)
CIRCULACIÓN EXCLUSIVA JINETES

R.18 (e)
CIRCULACIÓN EXCLUSIVA PEATONES

R.19
USO DE CADENAS PARA NIEVE

R.20 (a)
GIRO OBLIGATORIO DERECHA

R.20 (b)
GIRO OBLIGATORIO IZQUIERDA

R.21 (a)
SENTIDO DE CIRCULACIÓN (DER.)

R.21 (b)
SENTIDO DE CIRCULACIÓN (IZQ.)

R.21 (c)
SENTIDO DE CIRCULACIÓN (COMIENZO SENTIDO ÚNICO)

R.21 (d)
SENTIDO DE CIRCULACIÓN ALTERNATIVA

R.22 (a)
PASO OBLIGADO DERECHA

R.22 (b)
PASO OBLIGADO IZQUIERDA

R.23
TRÁNSITO PESADO A LA DERECHA

R.24
PEATONES POR LA IZQUIERDA

R.25
PUESTO DE CONTROL

R.26
COMIENZO DE DOBLE MANO

SEÑALES DE FIN DE LA PRESCRIPCIÓN

R.31
FIN DE LA PRESCRIPCIÓN (EJEMPLO)

R.32
FIN DE LA PRESCRIPCIÓN (EJEMPLO)

SEÑALES DE PROHIBICIÓN

R.1
NO AVANZAR

R.2
CONTRAMANO

R.3 (1)
PROHIBICIÓN DE CIRCULAR AUTOS

R.3 (2)
PROHIBICIÓN DE CIRCULAR MOTOS

R.3 (3)
PROHIBICIÓN DE CIRCULAR BICICLETAS

R.3 (4)
PROHIBICIÓN DE CIRCULAR CAMIÓN

R.3 (5)
PROHIBICIÓN DE CIRCULAR ACOPLADO

R.3 (6)
PROHIBICIÓN DE CIRCULAR PEATÓN

R.3 (7)
PROHIBICIÓN DE CIRCULAR TRACCIÓN ANIMAL

R.3 (8)
PROHIBICIÓN DE CIRCULAR JINETES

R.3 (9)
PROHIBICIÓN DE CIRCULAR CARRO DE MANO

R.3 (10)
PROHIBICIÓN DE CIRCULAR TRACTOR

R.4 (a)
NO GIRAR A LA IZQUIERDA

R.4 (b)
NO GIRAR A LA DERECHA

R.5
NO GIRAR EN "U" (NO RETORNAR)

R.6
PROHIBIDO ADELANTAR

R.7
NO RUIDOS MOLESTOS

R.8
NO ESTACIONAR

R.9
NO ESTACIONAR NI DETENERSE

R.10
PROHIBICIÓN DE CAMBIAR DE CARRIL

SEÑALES DE PRIORIDAD

R.27
PARE

R.29
PREFERENCIA DE AVANCE

R.28
CEDA EL PASO

R.30
BARRERAS FERROVIALES

SEÑALES SOBRE LA CARACTERÍSTICA DE LA VÍA

P7 (a) CURVA COMÚN
P7 (b) CURVA (CONTRACURVA)
P7 (c) CURVA (EN "S")
P8 CAMINO SINUOSO
P9 PENDIENTE (ASCENDENTE)
P9 (b) PENDIENTE (DESCENDENTE)
P10 (a) ESTRECHAMIENTO (EN SUS DOS MANOS)
P10 (c) ESTRECHAMIENTO (EN UNA SOLA MANO)
P11 (a) PERFIL IRREGULAR (IRREGULAR)
P11 (b) PERFIL IRREGULAR (BADEN)
P11 (c) PERFIL IRREGULAR (LOMADA)
P12 CALZADA RESBALADIZA
P13 PROYECCIÓN DE PIEDRAS
P14 DERRUMBES
P15 TUNEL
P16 PUENTE ANGOSTO
P17 PUENTE MOVIL
P18 ALTURA LIMITADA
P19 ANCHO LIMITADO
P20 CALZADA DIVIDIDA
P21 ROTONDA
P22 INCORPORACIÓN DE TRÁNSITO LATERAL
P23 INICIO DOBLE CIRCULACIÓN
P24 (a) ENCRUCIJADA (CRUCE)
P24 (b) ENCRUCIJADA (EMPALME)
P24 (c) ENCRUCIJADA (BIFURCACIÓN)
P24 (d) ENCRUCIJADA (BIFURCACIÓN)
P25 ESCOLARES
P25 (b) NIÑOS
P26 (a) CICLISTAS
P26 (b) JINETES
P27 (a) ANIMALES SUELTOS (VACA)
P27 (b) ANIMALES SUELTOS (CIERVO)
P28 CORREDOR AÉREO
P29 PRESENCIA DE VEHÍCULO EXTRAÑO (TRANVÍA)
P29 (b) PRESENCIA DE VEHÍCULO EXTRAÑO (TRACTOR)
P29 (c) PRESENCIA DE VEHÍCULO EXTRAÑO (AMBULANCIA)
P30 VIENTOS FUERTES LATERALES
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)

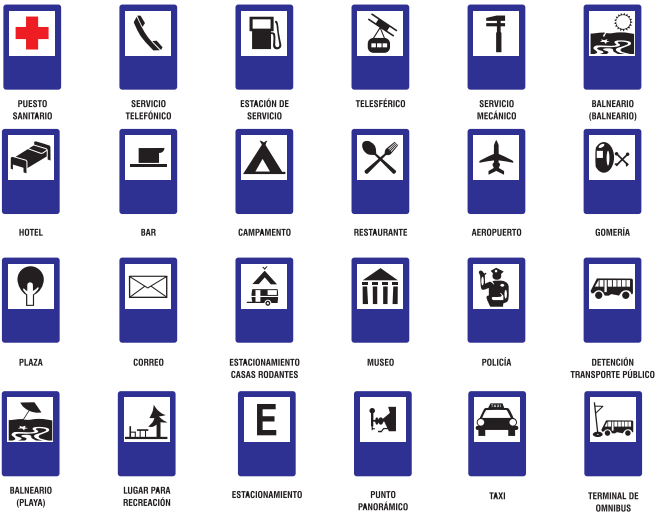
SEÑALES DE FIN DE PREVENCIÓN

P34 FIN DE PREVENCIÓN (EJEMPLO)
P35 FIN DE PREVENCIÓN (EJEMPLO)

SEÑALES ADVERTENCIA DE MÁXIMO PELIGRO

P1 CRUCE FERROVIARIO
P2 (a) PANELES DE PREVENCIÓN (APROXIMACIÓN)
P2 (b) PANELES DE PREVENCIÓN (DB. RIG.)
P2 (c) PANELES DE PREVENCIÓN (CURVA)
P3 CRUZ DE SAN ANDRÉS
P4 CURVA CERRADA
P5 CRUCE DE PEATONES
P5 ATENCIÓN

SEÑALES DE INFORMACIÓN TURÍSTICA Y DE SERVICIOS



SEÑALES DE NOMENCLATURA VIAL Y URBANA , DESTINOS Y DISTANCIAS

L.1 RUTA PANAMERICANA
L.2 RUTA NACIONAL
L.3 RUTA PROVINCIAL
L.4 (a) NOMENCLATURA URBANA
L.4 (b) NOMENCLATURA URBANA
L.5 IDENTIFICACIÓN DE REGIÓN Y LOCALIDAD
L.6 ORIENTACIÓN (EN CAMINOS PRIMARIOS, SECUNDARIOS)
L.7 ORIENTACIÓN (EN CAMINOS)
L.8 COMIENZO O FIN DE ZONA URBANA
L.9 IDENTIFICACIÓN DE JURISDICCIÓN O ACCESO GEOGRÁFICO
L.10 MOJÓN KILOMETRICO
L.11 NOMENCLATURA DE AUTOPISTA

SEÑALES SOBRE LAS CARACTERÍSTICAS DE LA VÍA

L.12 COMIENZO DE AUTOPISTA
L.13 FIN DE AUTOPISTA
L.14 INDICADORA DE UTILIZACIÓN DE CARRILES
L.15 (a) CAMINO O CALLE SIN SALIDA
L.15 (b) CAMINO O CALLE SIN SALIDA
L.16 CAMINO O PASO TRANSITABLE
L.17 VELOCIDADES MÁXIMAS PERMITIDAS
L.22 (c) DIRECCIONES PERMITIDAS (IGUAL SENTIDO E IZQUIERDA)
L.22 (d) DIRECCIONES PERMITIDAS (IGUAL SENTIDO E DERECHA)
L.22 (e) DIRECCIONES PERMITIDAS (AMBAS DIRECCIONES)
L.18 ESQUEMA DE RECORRIDO
L.19 DESVÍO POR CAMBIO DE SENTIDO
L.20 ESTACIONAMIENTO PERMITIDO
L.21 (a) PERMITIDO GIRAR (DERECHA)
L.21 (b) PERMITIDO GIRAR (IZQUIERDA)
L.22 (a) DIRECCIONES PERMITIDAS (DERECHA)
L.22 (b) DIRECCIONES PERMITIDAS (IZQUIERDA)
L.22 (f) DIRECCIONES PERMITIDAS (BIFURCACIÓN)
CIRCULACIÓN OBLIGATORIA
CARRIL EXCLUSIVO TRANSPORTE PÚBLICO

SEÑALES TRANSITORIAS

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. 7
EQUIPO PESADO EN LA VIA

T. 8
TRABAJOS EN LA BANQUINA

T. 9
ZONA DE EXPLOSIVOS

T. 10
LONGITUD DE LA CONSTRUCCIÓN

T. 11
FIN DE LA CONSTRUCCIÓN

VALLAS (a)
TIPO (II)

VALLAS (b)
TIPO (III)

CONOS

TAMBORES

T. 6
HOMBRES TRABAJANDO

VALLAS (b)
TIPO (I)

DELINEADORES

SEÑALES LUMINOSAS

Significado de las luces del semáforo y su equivalente con la señal manual de agente de tránsito

LUZ ROJA
DETENERSE

AGENTE VISTO DE FRENTE O DE ESPALDA

LUZ AMARILLA
PRECAUCIÓN

AGENTE CON LOS BRAZOS LEVANTADOS

LUZ VERDE
AVANZAR

AGENTE VISTO DE COSTADO

FLECHAS DE GIRO

FLECHA ROJA
PROHIBIDO GIRAR

FLECHA VERDE
PERMITIDO GIRAR

SEMÁFORO PEATONAL

ROJA
NO DEBE CRUZAR

BLANCO O AZUL
PUEDE REALIZAR EL CRUCE

LUZ ROJA EN UN CRUCE FERROVIARIO

NO EFECTUAR EL CRUCE

4.3

DEMARCACIÓN HORIZONTAL

Son las marcas aplicadas sobre el pavimento a fin de **regular, advertir, informar y encauzar** la circulación, que permiten obtener resultados que no son posibles de lograr con otro tipo de dispositivo. Los colores usados son blanco, amarillo y rojo. No se debe circular sobre ellas.

Las **marcas 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 mano (o central) y de borde de calzada.**

Las **longitudinales blancas** separan las corrientes de tránsito de la misma dirección.

Las **longitudinales amarillas** separan tránsito con dirección opuesta.

Las de **trazo intermitente** blancas tienen carácter permisivo para cambiar de carril.

Las **continuas blancas o amarillas** son de carácter restrictivo, no pueden ser cruzadas, no se puede cambiar de carril. Dobles líneas continuas indican un máximo riesgo y restricción.

Líneas continuas y discontinuas adyacentes indican la permisión de traspasar para los del lado de la discontinua y la prohibición de hacerlo en sentido contrario.

Se usa en caminos al comienzo y finalización de zonas con adelantamiento prohibido: cruces, angostamientos, curvas horizontales o verticales.

LÍNEA DE SEPARACIÓN DE CIRCULACIÓN
(No debe ser traspasada ni circular sobre ella)

LÍNEA DE SEPARACIÓN DE SENTIDO DE CIRCULACIÓN OPUESTA
(No debe ser traspasada ni circular sobre ella)

LÍNEA DE SEPARACIÓN DE SENTIDO DE CIRCULACIÓN
(Indica la posibilidad de ser traspasada)

LÍNEA DE SEPARACIÓN DE SENTIDO DE CIRCULACIÓN OPUESTA *(No debe ser traspasada ni circular sobre ella)*

4.4

LÍNEA DE DETENCIÓN

SENDA PEATONAL
(Prohibido detener o estacionar vehículos sobre la misma)

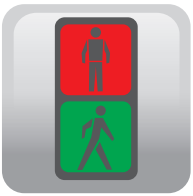
SENDA PEATONAL CON LÍNEA DE FRENADO PREVIA

Las líneas y marcas transversales se utilizan en intersecciones o aproximaciones a las mismas: línea de pare y senda peatonal.
Las flechas sobre los carriles indican las direcciones que se podrán tomar cuando se está sobre el mismo. Puede ser de doble opción (recta y curva): seguir en el mismo o girar, o unitaria, sólo para seguir o sólo para doblar.
Las marcas de estacionamiento, son blancas e indican la forma en que debe dejarse el vehículo (paralelo al cordón o en ángulo) y los lugares permitidos.
Se utilizan otras marcas, para reforzar advertencias: cruce ferrovial a nivel, velocidad del carril, líneas vibrantes o sonoras (al ser pisadas el neumático produce un sonido audible). También se complementa la demarcación con tachas metálicas o cerámicas y plásticas retroreflectivas.

SEÑALES LUMINOSAS

En general, las luces 'sueltas' se usan como prevención y significan: la roja, peligro y prohibición de paso.
La amarilla (intermitente o no), precaución, riesgo potencial.
En cambio el semáforo es la combinación de los tres colores, siempre en el mismo orden, y asigna el derecho o prohibición de paso en corrientes de tránsito que se cruzan. Pretende ordenar con máxima eficiencia la encrucijada, con un mínimo de demora y de riesgo.

Los vehículos con luz verde a su frente deben avanzar o doblar, salvo hacia la izquierda, cuando sea de doble mano y no hay faz de giro (flecha) hacia ese lado.
Aún en las de una mano con varios carriles, es aconsejable para las unidades de transporte, no girar a la izquierda.
Con luz amarilla detenerse si se estima que no alcanzará a trasponer el cruce, si la luz amarilla lo sorprende tan próximo al cruce que ya no puede detenerse con suficiente seguridad, deberá continuar con precaución.
Si enciende intermitentemente indica prevención y equivale a una señal de CEDA EL PASO.
Con luz roja detenerse antes de la línea de pare o senda peatonal, no pudiendo moverse hasta que se encienda la verde. La infracción se configura cuando se ingresa al cruce con luz roja y esto se produce al transponer la línea de pare o la senda peatonal.
Si hay luz roja intermitente encendida en una dirección, equivale a una señal de PARE. Si se prende más de una luz, siempre tiene preeminencia la ROJA.
Las flechas del semáforo son rojas o verdes.
La verde indica obligación de avanzar en el sentido indicado. En cambio la roja indica que no se puede avanzar y, simplemente, avisa que se podrá girar en esa dirección cuando prenda la verde. Pueden estar destinadas a un carril, a varios o a toda la calzada.



SEÑALES LUMINOSAS PARA PEATONES

La indicación del semáforo peatonal, de color blanco o verde, permite el cruce de la calzada por la senda peatonal. Cuando cambia a luz roja o naranja intermitente, indica que no se debe iniciar el cruce y los que lo están realizando, completarlo. Luego, esta luz queda fija indicando la prohibición de cruzar hasta volver al color blanco o verde. Hay una variante para no videntes con indicaciones sonoras. Si no existe semáforo peatonal, los transeúntes deben guiarse por las luces de los semáforos vehiculares que circulan en su misma dirección, no debiendo iniciar el cruce con luz amarilla o roja a su frente ni bajar a la calzada. Existen semáforos para otros usuarios, como ciclistas, instalados para las ciclovías y bicisendas y otros especiales para vehículos específicos (por ej.: tranvías).

FUNCIONAMIENTO DE LOS SEMÁFOROS

El ciclo de un semáforo es el tiempo total para cubrir todas las fases, hasta que reinicia nuevamente el recorrido.
Se utilizan ciclos de 40 y 130 segundos. Los ciclos cortos generan menor demora pero tiene poca capacidad (origina colas de espera), por lo que se programan distintos ciclos para diversas situaciones. Los tiempos de duración del verde se establecen en relación directa con el volumen vehicular del acceso y en forma inversa con el ancho del mismo.
En intersecciones sucesivas se coordinan las luces verdes que se encienden progresivamente, formando la onda verde

a cierta velocidad. Para que los vehículos puedan seguirla, a medida que va aumentando el volumen del tránsito, se va reduciendo la velocidad de coordinación. Existen diversos sistemas para la operación de los semáforos. Los modernos son los "comandos centralizados de tránsito" que almacenan datos sobre el estado del tránsito en diversos lugares, en computadoras, obtenidos mediante detectores. Memorizan fallas, luces apagadas, volúmenes de tránsito, etc. y, conforme a ellos, van cambiando los ciclos y velocidades de coordinación, permanentemente, optimizando la eficiencia del sistema. Las cámaras y sensores permiten conocer también cualquier incidente, adoptando los técnicos soluciones apropiadas en forma en forma manual.

SEÑALES Y DISPOSITIVOS TEMPORARIOS

Se utilizan mayormente para indicar situaciones que pueden resultar inesperadas, especialmente construcciones o actividades temporarias sobre la vía, que requieren del conductor una adecuada respuesta. Estas señales de prevención especial son de fondo color naranja y símbolo negro y de alta reflectividad. Se las instala en conjunción con vallas, conos, tambores, postes, delineadores, balizas, banderas, semáforos y otros dispositivos y elementos de canalización.

CAPÍTULO 5 CONDUCIR CON SEGURIDAD

5.1

CONDICIONES Y FORMA DE CONDUCIR

En principio debemos ser conscientes de la responsabilidad que tenemos como buenos ciudadanos, cualquiera sea el rol que cumplamos en la vía pública (peatón, pasajero, conductor o trabajador). Cuando hablamos de manejar, incluimos también bicicletas, carros, cochecito de bebé, etc. Las condiciones físicas y sensoriales juegan un papel muy importante en la conducción, es un continuo trabajo de observar, analizar y decidir acertada y oportunamente. Sabemos que de los tres factores que componen la circulación, la vía, el vehículo y la persona, la última es la causante del 90 a 95% de los siniestros viales. Por ello, para evitarlos, es fundamental el desempeño del conductor. Siempre debemos estar atentos, observar las actitudes de los otros usuarios de la vía pública y tratar de mantener el dominio pleno del vehículo. La alta velocidad, combinada con un deficiente estado de ánimo-salud, suele resultar fatal. Es fundamental tener una formación adecuada en prevención vial, ya que la práctica de manejo en la vía, otorga experiencia, seguridad y confianza. En la medida en que esto se incorpore a la actitud de la práctica diaria, la conducción será más eficiente.

PARA SER UN BUEN CONDUCTOR USTED DEBE

Estar en buena forma física y emocionalmente. Conducir también debe ser placentero.

Sentirse desahogado y adoptar una posición de comodidad en el puesto de comando.

Planificar los viajes no habituales y no confiarse en los cotidianos: estar siempre atento.

Controlar el estado de los elementos de seguridad del vehículo y su documentación.

Conocer, comprender y respetar las normas establecidas para el tránsito y su seguridad.

Guiar cuidándose de los demás; observar continuamente al frente, atrás y a los costados.

Circular con cuidado y prevención, manteniendo siempre el dominio del vehículo.

Ser consciente de la responsabilidad que implica poner una máquina peligrosa en la vía.

SI ALGUNA DE ESTAS CONDICIONES NO SE VERIFICA,
NO MANEJE HASTA QUE SOLUCIONE EL PROBLEMA

ADEMÁS EN LA VÍA PÚBLICA DEBE AJUSTASE A ESTAS PAUTAS

a) Utilizar únicamente la calzada.

b) Circular sobre la derecha o en el sentido señalizado.

c) Advertir previamente cualquier maniobra y realizarla con precaución.

d) Respetar las vías o carriles exclusivos y horarios de circulación restringida.

e) Cumplir las órdenes del agente de tránsito, quien podrá modificar, y aún contradecir, la señalización o la reglamentación, en casos de conflicto, conveniencia o emergencia.

5.2

PERCEPCIÓN Y REACCIÓN

Para conducir en la vía pública sin ocasionar ni sufrir peligros, los usuarios deben encontrarse en buena condición física; en particular, tener la capacidad de ver y escuchar lo suficientemente bien para detectar cualquier peligro potencial y manejar las situaciones de emergencia.

Esta actividad interna, que es la secuencia de: percepción-identificación, análisis-elaboración, decisión (juicio correcto) y acción, insume un tiempo que varía según características individuales y circunstancias ambientales de cada caso. Todos necesitamos un lapso para reconocer e interpretar una situación y actuar en consecuencia.

Conducir en el tránsito actual implica tomar permanentes decisiones, hasta 80 por minuto, en la complicación urbana. Si alguno de los pasos es incorrecto o demasiado lento, el resultado en general es una infracción o un siniestro, cuya gravedad depende casi siempre de la velocidad, entre otras circunstancias.

Generalmente, todo ese tiempo de reacción, medido en un laboratorio, insume entre ½ y ¾ de segundo, en zona urbana, y hasta 2½", en zona rural.

En su andar por calles y caminos, como conductor debe ser consciente de la totalidad de situaciones que suceden a su alrededor. Pero tampoco debe detener su atención en una sola fuente de advertencia.

METROS POR SEGUNDO QUE RECORRE UN VEHÍCULO SEGÚN LA VELOCIDAD QUE LLEVA:

- a 40 km/h recorre 11 m/s
- a 60 kmh recorre 16 1/2 m/s
- a 80 km/h recorre 22 m/s
- a 100 km/h recorre 27 1/2 m/s
- a 120 km/h recorre 33 m/s
- a 140 km/h recorre 39 m/s

5.3

Es importante tener en cuenta que en condiciones de poca atención, de distracción, el tiempo de reacción se prolonga al doble y en situaciones de letargo (somnolencia) llega a superar los 2 segundos.

Por ello, la primera prohibición expresa de la ley es conducir con impedimentos psíquicos o físicos transitorios, por consumo de alcohol o estupefacientes, por fatiga, bronca o emoción profunda.

Las discapacidades permanentes, en cambio, tienen otro tipo de solución: tratamiento médico o adaptaciones mecánicas, lo que disminuye totalmente el riesgo, si se cumplen las previsiones indicadas. El grave problema, que más atención requiere hoy en todo el mundo, es el control de fatiga, alcohol y ciertas drogas o medicamentos, que aletargan las funciones sensoriales-cerebrales y disminuyen la capacidad de reacción y, a veces, hasta la distorsionan (doble visión).

LA VELOCIDAD POTENCIA EL RIESGO

Usted debe guiar su vehículo a una velocidad tal que, teniendo en cuenta el estado del mismo, la carga que transporta (personas, objetos o animales), la visibilidad existente, las condiciones de la calzada, las condiciones atmosféricas, la densidad del tránsito y, principalmente, su propio estado psicofísico, pueda mantener el total dominio de su máquina, sin entorpecer el tránsito ni ser un riesgo

para los demás ni para sí.

Por ello, la desinformación, el desinterés, la ignorancia, la negligencia, la distracción, la impericia, la torpeza y la temeridad son los principales estados de ánimo o de carácter que se deben tratar de dominar o superar; porque son los que originan o inciden en el ocasionamiento de un siniestro.

La velocidad es la principal causa de pérdida del dominio del vehículo y del agravamiento de los siniestros de la circulación. Un mínimo problema: breve distracción, prender un cigarrillo, un estornudo, una curva, un neumático desinflado o la necesidad de frenar; puede no tener efecto alguno a baja velocidad, pero puede resultar fatal si se va muy rápido, pues basta un instante para iniciar un incidente.

LÍMITES MÁXIMOS Y MÍNIMOS DE VELOCIDAD

ZONA	LUGAR	VEHÍCULO	MÁXIMA	MÍNIMA
URBANA	Calles	todos	40 km/h	20 km/h
	Avenidas		60 km/h	30 km/h
	Vías Semaforizadas	sólo motos y autos	coordinación semafórica	mitad del máximo
	Intersecciones	todos	30 km/h	15 km/h
	Establecimientos de alta concentración de personas escuelas-cines-estadios		20 km/h	10 km/h
	Rutas que cruzan		60 km/h	30 km/h
RURAL	carreteras	motos automóviles	110 km/h	40 km/h
	o caminos comunes	camionetas	90 km/h	salvo maquinaria especial
		micros-buses casas auto-propulsadas		
		camiones autos con casa rodante	80 km/h	
	semiautopistas o autovías	motos automóviles	120 km/h	
		camionetas	110 km/h	
		restantes	Id carreteras	
AMBAS	autopistas	motos automóviles	130 km/h	65 km/h
	Pasos a nivel sin barrera ni semáforo	ómnibus y autocasas	100 km/h	
		restantes	Id carreteras	
		todos	20 km/h	10 km/h

5.4

USO DE LAS LUCES

FIN	DENOMINACIÓN	Nº	COLOR	UBICACION	USO	CARACTERÍSTICAS
ALUMBRADO DE LA VÍA	Frontales: Baja o alcance medio	1	Blanco o amarillo	Frente	Se encienden al disminuir luz solar y deben quedar siempre, (tormenta aún de día) salvo cuando corresponden altas.	Proyección asimétrica, no encandilante. No pueden ser más de 2 pares.
	Frontales: Alta o largo alcance	2	Blanco o amarillo	Frente	Debe usarse sólo en zona rural y autopistas, siempre que no haya niebla, ni se encandile al de enfrente o adelante.	Puede unificarse con anterior. No pueden ser más de 2 pares aún separadas.
	Frontales: Busca huella	3	Blanco o amarillo	Frente o techo	Únicamente se pueden usar en caminos de tierra. Opcional.	Si quedan colocados deben cubrirse totalmente.
	Frontales: Rompe Niebla	4	Blanco o amarillo	Adelante	Al estar colocadas lo más abajo posible, iluminan el camino sin reflejar en la niebla (ninguna luz la penetra). Opcional.	Se puede agregar hasta sólo un par adelante y otro atrás.
			Rojo	Trasera		
	De retroceso	5	Blanco	Trasera	Encienden siempre que se retroceda.	Pueden ser una o dos.
	De patente	6		Trasera	Se enciende automáticamente con las frontales y de posición.	No debe deslumbrar hacia atrás.
	Interior	7	Blanco	Interior habitáculo	Se puede encender en cualquier momento para comodidad.	No debe deslumbrar al conductor.
DE SEÑALIZACIÓN GENERALES	Frontales Destellador	8	Idem amarillo	En faros	El destello debe utilizarse en intersecciones y sobrepasos, a toda hora.	Encienden siempre que en cualquier caso.
	Posición: Delanteras	9	Idem amarillo	Frente o en 1-2	Todas las de posición encienden junto con las frontales. Indican.	Largo, ancho y sentido de marcha.
	Posición: Traseras	10	Rojo	Atrás	Deben estar siempre encendidas con poca luz solar.	Suelen unificarse con 6, 7, 12 y 13.
	Posición: Laterales	11	Amarillo	Costado y vértices	Sólo para vehículos largos de los servicios de transporte.	No hay límite de cantidad o separación.
	De freno	12	Rojo más Intenso	Atrás y opcional en luneta	Es importante: controlar que funcione siempre. Enciende automáticamente al accionar el comando del freno.	Es más intensa. Se recomienda colocar la /3ª luz/ a la altura de la luneta.

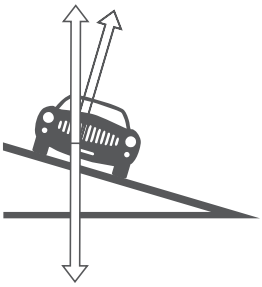
FIN	DENOMINACIÓN	Nº	COLOR	UBICACIÓN	USO	CARACTERÍSTICAS
DE SEÑALIZACIÓN GENERALES	De Giro	13	Amarillo Intenso	Proximidades de los vértices.	Deben encenderse, cuando se vaya a girar o cambiar de carril, las del costado hacia el que se hará la maniobra.	Encienden todas del mismo lado. Puede incluir las laterales Nº 11.
	De emergencia	14	Amarillo Intenso	Toda las nº 13.	Para situaciones de emergencia o maniobras riesgosas.	Prenden todas las de posición juntas.
	Testigos	15	Varios	En tablero	Indican que están encendidas: la nº 2 con azul; 9-10-11 misma luz de tablero; 13 con verde y 14 con rojo (ambas intermitentes).	
DE SEÑALIZACIÓN ADICIONALES	Diferenciadoras de ancho	16	Blanco	Adelante	Indican el mayor ancho de la caja (sobresaliente) de los camiones.	Van en los extremos laterales, arriba.
			Rojo	Atrás		
	Indicadoras de tren	17	Verdes	Adelante	Identifican a camiones articulados o con acoplado. Su utilidad es conocer el largo para adelantamientos.	Son 3 luces que van en la parte central superior cada 20 cm.
			Rojas	Atrás		
	Para pasajeros	18	Varios	Adelante arriba	Se combinan los colores de identificación de línea. No pueden ser rojos.	Pueden ser hasta 4 luces en parte central superior .
	Para escolares	19	Ambar		Identifica niños. Para maniobras deben prender con las del nº 14 .	
	Policía y fuerzas de seguridad	20	Azul y/o rojo	Generalmente en la parte superior	Identifican la función (azul) y cuando están en una emergencia (sólo en este caso) deben usar la roja.	Pueden ser muchas Deben acompañarse con sonido de sirena cuando están en emergencia.
	Bomberos	21	Rojo		Indican función de emergencia: apuntalamiento, explosivos, etc.	
	Ambulancias.	22	Verde		Identifican función, deben usarse sólo cuando están en servicio.	
	Funciones sobre la calzada	23	Amarillo		Para los que tengan una función sobre la calzada y crean un riesgo: auxilio, recolección, reparación, maquinaria especial.	No deben usarla repartidores ni servicios privados de vigilancia sin autorización.

5.5

Las luces, además de alumbrar, tienen otras funciones importantes, por lo que se debe cuidar su buen estado y color original, limpiar sus elementos y no sustituirlos por otros de distintas características. Tal es así, que las de posición y adicionales deben estar "duplicadas" por elementos retrorreflectivos (los que reflejan en alta intensidad la luz hacia el mismo lugar de su fuente).

LEYES NATURALES QUE RIGEN LA CONDUCCIÓN

Hay importantes fenómenos físicos que influyen en el comportamiento de su vehículo. Debe conocer estas leyes **naturales, que no ha hecho el hombre,** para evitar problemas y entender cómo mantener el total dominio de su automóvil. Veamos sólo las más importantes para la conducción.



Con el peralte se busca contrarrestar la fuerza centrífuga

FUERZA CENTRÍFUGA

Es la fuerza que tiende a mantener en línea recta un vehículo cuando entra en una curva. Hay una relación matemática entre la fuerza centrífuga y la velocidad del auto. Cuando mayor es ésta, mayor será el riesgo de **salir desplazado del camino o de invadir la mano contraria,** según sea la curva hacia la izquierda o derecha. En ambos casos se puede volcar.

La ingeniería vial consigue mejorar la situación mediante **el peralte de las curvas**, poniendo la calzada, en esta sección,

en plano inclinado hacia el interior de la curva. Lo que compensa la fuerza centrífuga.
Si tenemos en cuenta la gran variedad de vehículos y sus diversas condiciones de carga y de circulación, entenderemos que el peralte no puede ser la solución total. El mismo **será efectivo hasta cierta velocidad**, que será la aconsejada como máxima por la autoridad vial.
Aproximadamente 200 metros antes de la curva encontrará las señales preventivas que le advierten sobre esta circunstancia del camino. Luego estará la señal prescriptiva que le "ordena" a qué velocidad circular. Usted debe adecuar su velocidad, sin frenar bruscamente, para llegar con la velocidad prescripta al obstáculo. La indicación de la señal no es para ser cumplida en el lugar de su implante.

ENERGÍA CINÉTICA

Cuando un vehículo se desplaza, está produciendo "energía de movimiento", que podríamos llamar **"fuerza viva"**. Si uno intenta detenerlo necesita oponerle cierta fuerza, la que deberá ser mayor cuando mayores sean el peso y velocidad del móvil.
Si el vehículo es detenido, esa fuerza se convierte en otras formas de energía: si se utilizaron los frenos, se produce calor, que se disipa en la atmósfera. En cambio, si choca, se transformará en fuerza de impacto, la que es absorbida por el trabajo de deformación y destrucción del vehículo y del

objeto contra el que colisionó.

La magnitud de estas energías, la cinética y la de impacto, se obtienen multiplicando la masa por el cuadrado de la velocidad. Es decir que si se aumenta la velocidad al doble, la fuerza del impacto (daños provocados) será cuatro veces mayor, si la velocidad aumenta el triple, el impacto será 9 veces mayor, y así sucesivamente.

La velocidad es el espacio recorrido en una unidad de tiempo. Se expresa en Km/h o en m/s (metros por segundo). Por ejemplo: a 36 km/h se recorren 10 metros en un segundo.

Conductor que golpea cabeza, torso y rodillas

En la energía cinética tiene mayor incidencia el aumento de la velocidad que el peso del móvil. Por eso es tan tremendo un choque frontal entre dos vehículos, ya que la energía resultante, surge de la suma de ambas fuerzas.

¿Qué pasa con lo que va dentro del vehículo en caso de una brusca desaceleración (impacto)?

Las personas y objetos continúan con la velocidad que llevaba el vehículo hasta que algo los detenga, generalmente el interior de la carrocería o, si salen por el parabrisas, el suelo. También, las personas suelen ser el "paragolpes" de las cosas sueltas dentro del habitáculo, por lo tanto, no hay que llevar elementos pesados sueltos.

Aceleración es la variación de la velocidad en la unidad de tiempo [a = V/T (m/seg2)]. Si la velocidad es constante, no hay aceleración.

Cuando se frena, se reduce la velocidad, por lo que la aceleración es negativa (desaceleración). Una alta aceleración permite alcanzar una mayor velocidad, en el mismo tiempo. En este caso, el motor desarrolla más potencia por lo que provocamos un mayor consumo de combustible para vencer la inercia del vehículo en menor tiempo.

Las lesiones en estas circunstancias son extremadamente graves. Un impacto a **40 km/h está considerado como fatal,** es decir, puede causar la muerte, salvo que se utilice el **CORREAJE DE SEGURIDAD**. Aquí la fatalidad aparecerá después de los 80 km/h o más. Pero en caso de vuelco, el correaje puede salvarle la vida aún al doble de esa velocidad.

Impacto de conductor con cinturón.

Si, tal como ocurre en las colisiones, la desaceleración se produce en una fracción de segundo por impacto contra algún objeto rígido, la capacidad de trabajo de esta energía, destruirá o deformará ese objeto y el vehículo. Por ello las carrocerías modernas están concebidas con una gran capacidad (fusibles) de **absorción de energía**, es decir que la deformación que sufren 'amortigua' el golpe sobre el habitáculo, como se ha explicado en el segundo capítulo de este manual.

A mayor **capacidad de deformación**, mayor es la potencia destructiva absorbida en la colisión y menor será la fuerza transmitida a los transportados.

Pero el habitáculo, por el contrario, debe ser indeformable y poseer una adecuada resistencia al vuelco, a fin de evitar el aprisionamiento traumático de su contenido.

FRICCIÓN

Se denomina así la interacción (movimiento) de dos superficies en contacto mutuo. Cuando un objeto es frotado o arrastrado sobre otro, se produce un efecto de 'resistencia', cuya magnitud depende de las características de ambos. Si arrastramos una cosa sobre el suelo: la relación entre la fuerza de gravedad y la que hacemos para mover el objeto, se llama "coeficiente de fricción".
Este 'agarre' (como podríamos denominarlo) entre los neumáticos y el camino, depende de los siguientes factores:

a. TIPO DE MATERIAL DEL NEUMÁTICO, SU DIÁMETRO, ANCHO, PRESIÓN DE INFLADO Y TRATO QUE HA TENIDO.

b. CARACTERÍSTICAS Y SUPERFICIES DE LAS DIVERSAS PIEZAS DEL MATERIAL RODANTE.

c. VELOCIDAD DESARROLLADA Y PESO DE LA CARGA QUE SOPORTA.

d. CONDICIONES DEL CAMINO: SECO, HÚMEDO, MOJADO, DETERIORADO, ÁSPERO, CON NIEVE O CON HIELO.

Como vemos, hay muchas circunstancias que condicionan este "efecto de fricción", que debemos conocer para poder tener un buen control del vehículo. Su importancia es tal que de ellos depende mucho. Es decir, en la marcha de un vehículo todo depende de un **área de contacto "cubierta-pavimento" cuya superficie total es inferior a la de las palmas de las manos.**

DISTANCIA DE FRENADO

Es el trayecto que recorre un vehículo desde el momento en que su conductor **advierte un peligro hasta que el vehículo se detiene totalmente.**

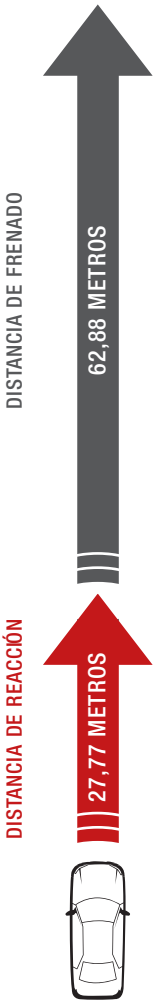
Tenga presente que este recorrido incluye la distancia que se cubre desde que el conductor percibe algo, lo elabora, decide qué debe hacer y comienza la acción efectiva de frenado. Recuerde que el "tiempo de reacción" de un conductor tipo, varía entre ½ a 2 ½ segundos, de acuerdo con la atención que esté prestando, su edad, etc.

Observe la diferencia entre estar muy atento (en zona céntrica) o estar distendido (circular por un camino tranquilo). No olvide que la presencia de impedimentos temporarios (fatigas, alcohol, drogas: ver Capítulo 6) multiplica este período.

La segunda etapa es el recorrido con la unidad frenando efectivamente.

A efectos del diseño geométrico del camino, se toma un valor conservador de 2,5" para el tiempo de reacción.

O sea que a 100 km/h (27,77 m/seg) recorre una distancia



de 69,43 m (2,5 x 27,77) antes de empezar a frenar efectivamente. Luego hay que sumar la longitud de frenado efectivo, que normalmente alcanza una desaceleración de 5/8 de la aceleración de la gravedad (9,81 m/seg2) insumiendo 62,88 m más [27,772 / (2 x 5/8 x 9.81)]. Total: 132,30 m.

Tomando como ejemplo una persona muy atenta y rápida de reflejos que reaccione en 2 décimas de segundo, la distancia mínima que recorrerá para detenerse viniendo a 100 km./h, será de 90,65 m [27,77 x 0,2 + 62,88].

Para elaborar la tabla de longitudes de frenado se ha tomado un automóvil grande, con neumáticos y frenos en buen estado (sin ABS), con pavimento seco, limpio, horizontal y de alto coeficiente de fricción, con un conductor tipo que demora un segundo en reaccionar.

Si alguno de estos datos es distinto, el ejemplo no coincidirá con éste, por eso las tablas suelen diferir en cada publicación.

CÓMO CUIDARSE DE LOS DEMÁS

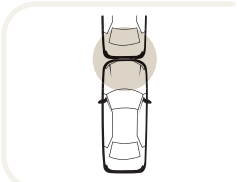
Es absurdo pensar que una persona desea chocar o participar de un siniestro, pero debemos reconocer que esto sucede más a menudo de lo que desearíamos y que la intervención del factor humano es la de mayor incidencia.

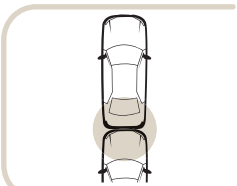
Por ello veremos lo que se conoce como **MANEJO DEFENSIVO,** que enseña, básicamente, a cuidarse de los demás, que no necesariamente serán tan cuidadosos como nosotros. Si no, corremos el riesgo de desperdiciar lo que nosotros aprendemos y aplicamos para conducir con seguridad. Tome como actitud desarrollar una **CONDUCCIÓN PREVENTIVA,** cuya base es la cortesía, que tanto tiene que ver con aquello de la **convivencia en la vía pública.**

LA CONDUCCIÓN PREVENTIVA - DEFENSIVA LE EXIGE QUE:
No abuse de su vehículo ni de sus derechos: es una grave inconducta intervenir en un siniestro si pudo haberlo evitado, aunque no sea el causante y tenga, aún, la ley de su parte.
No intente restar minutos a su viaje. No por ir más rápido se llega siempre antes. A alta velocidad, cualquier mínimo error o falla se potencia y, a medida que aumenta, más inevitable se hace el siniestro y más gravosas sus consecuencias.
La cortesía no es la base de la prevención y la educación vial. Ser cortés es ceder una prioridad al prójimo, facilitar y hacer agradable la convivencia cotidiana en la vía pública.
Nunca se confíe en los itinerarios habituales, siempre hay imprevistos en la circulación. Si va por lugares que conoce poco, programe convenientemente el viaje, memorícelo o anótelo.
Desconfíe siempre de la reacción de los otros, del estado de la ruta. Pero tampoco exagere las precauciones, sus dudas pueden crear confusión en los otros y crear riesgo.
El correaje o cinturón de seguridad es obligatorio. Acostúmbrese a usarlo, incluso en la ciudad y exíjalo a sus acompañantes. Lleve matafuego y balizas y revise regularmente los sistemas de seguridad (dirección, neumáticos, luces, frenos).
No cometer infracciones a las normas de tránsito, no sólo porque evitaremos sanciones, sino fundamentalmente porque no causaremos siniestros.

PRESTE ATENCIÓN	Y ACTUE ASÍ
A los obstáculos que crea divisar a lo lejos y esté preparado como si fuera el mayor peligro. A las dificultades propias del tránsito y nunca crea que a usted no le pasará. A la conducta o actitud posible de los otros y esté listo como para reaccionar ante la peor.	Reconocer el peligro cuando se está frente a él. Es importante la experiencia para detectar el riesgo a tiempo. Saber cómo actuar en esa circunstancia, para lo cual se deben conocer las formas de hacerlo en cada caso. Proceder a tiempo. Mientras más rápido se superen los pasos previos, mayores son las posibilidades de éxito.

Se destaca la importancia de la **ATENCIÓN** que debe tener el conductor. No espere que la experiencia de muchos kilómetros sea su escuela. Tome a tiempo un curso de conducción defensiva-preventiva, capacítese, la ley lo obliga a ello si es profesional.

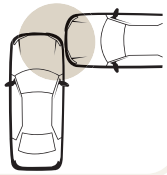


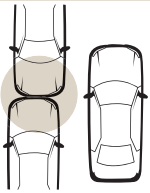


CÓMO EVITAR LOS SINIESTROS MÁS COMUNES	
CHOQUE CON EL VEHÍCULO DE ADELANTE	Se debe estar alerta a sus señales, y especialmente a sus actitudes, tratando de adivinar sus intenciones. Tratar de ver más adelante inclusive, nos puede dar alguna pauta más. La regla de oro es conservar la distancia de seguridad: 2 segundos más atrás. Pero si sospechamos algo raro, debemos aumentar esa distancia y disminuir la velocidad. Se debe evitar la frenada de pánico.
CHOQUE CON EL VEHÍCULO DE ATRÁS	Darle a conocer siempre nuestras intenciones y maniobras con anticipación mediante el sistema de señales de nuestro auto. Especialmente, tocar el pedal de freno (prenderá la luz de advertencia) cuando suponemos que tendremos que frenar luego. Evitar la frenada brusca hasta que nos sea posible. Dejar pasar a los pisacola y no tratar de alejarse de ellos.

CÓMO EVITAR LOS ACCIDENTES MÁS COMUNES

CHOQUE EN UNA ENCRUCIJADA	Es habitual que conductores crucen esquinas a mayor velocidad que la conveniente o no hagan las señales para girar o incluso estén desatentos. Mirar hacia el lado del tránsito, nunca cruzar a más de 30 km/h y poner el pie sobre el pedal de freno, respetar la prioridad y cederla de ser conveniente. Si dobla, tome el carril más próximo y ponga la luz de giro. Si debe esperar mantenga las ruedas rectas, para no cruzarse a la otra mano o la vereda si lo chocan de atrás.
CHOQUE EN UN ADELANTAMIENTO	Al ser adelantado, facilite siempre la maniobra, disminuyendo la velocidad, corriéndose a la banquina inclusive. Con más razón, si el que se adelanta mal se nos viene de frente. Si es usted el que se adelanta mal, jamás se tire a la banquina contraria, ese es terreno de los que van por la otra mano, péguese al que está pasando, aunque lo roce, es preferible al choque frontal. Para adelantarse cumpla escrupulosamente con la reglamentación, si no está seguro no lo haga.
CHOQUE CON OTRO VEHÍCULO DE FRENTE	1. Si cae una rueda a la banquina, no fuerce el volante para liberarla, pues cuando esto ocurra, esa presión hace que el vehículo se desvíe para la otra mano. La forma es con un golpe de volante, pero si no lo sabe, disminuya la velocidad (no frene) y suba sin forzar la dirección. 2. La mejor forma de tomar una curva, es entrando muy despacio y acelerando al salir, para tener mejor "agarre". Cuando es a la derecha, la fuerza centrífuga lo empujará a la otra mano, jamás permitir que ello ocurra. Si es a la izquierda, estar preparado por si esto le pasa al otro. 3. Giro a izquierda en vía de doble mano: se carece de prioridad; esperar un espacio sobre la izquierda de nuestra mano, con la luz de giro prendida. Mantener las ruedas rectas. Si estamos en la posición inversa, ceder la prioridad si con ello evitamos el choque. 4. Nunca adelantarse si no hay absoluta seguridad de que nadie viene en sentido inverso. Seguir las pautas reglamentarias. Si hay un ciclista o camión en la otra mano, seguro que alguien intentará pasarlo, junto con nosotros: estar preparados. En última instancia, tirémonos a nuestra banquina. 5. Conductor errático, cuando vemos al que viene de frente dubitativo, que zigzaguea, es probable que esté dormido, ebrio o enfermo. Disminuir la velocidad, sin frenada brusca, ver atrás antes, salir de la calzada si es necesario y, una vez seguro, tocar la bocina.





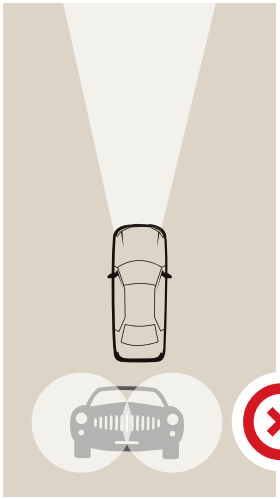
5.7

CONDICIONES ESPECIALES DE LA VÍA Y DEL CLIMA

A. CONDUCCIÓN NOCTURNA

En la noche, usted depende de la luz artificial pública (en zona urbana) y de la de sus faros, los que sólo iluminan una estrecha franja por delante, hasta no más de 150 m.

En la oscuridad, el conductor pierde mucha información visual, sobre todo la que sirve de referencia para tener noción de la velocidad, por lo cual se tiende a ir más rápido. Además, los obstáculos (animal, peatón o vehículo sin luces), se ven recién cuando están muy cerca y ya es difícil o imposible eludirlos.



LA MEJOR GARANTÍA DE SEGURIDAD PARA CONDUCIR EN LA OSCURIDAD ES
Circular por debajo de la velocidad máxima permitida, para poder frenar a tiempo.
En carretera, si no puede detenerse en una distancia igual a la que alumbran sus faros, es que va demasiado rápido: disminuya la velocidad.
Las luces de los vehículos que circulan en sentido opuesto afecta la agudeza visual. No mire los faros, sino a la derecha de la vía, guiándose por la línea del borde de calzada.
En una curva o al subir una cuesta, se reduce la zona que iluminan sus faros: disminuya la velocidad.
EVITE ENCANDILAR, no responda con igual conducta. Dos conductores encandilados son doblemente riesgosos y, en muchos casos, ambos quedan involucrados en el siniestro.

Antes de iniciar un viaje revise el sistema eléctrico.

Cuide que las luces frontales estén alineadas (deben alumbrar sólo su mano y hacia su banquina, la luz baja izquierda es más corta que la derecha) y que los cristales

estén limpios, sin calcomanías u otros objetos que obstruyan su visibilidad.

B. CARACTERÍSTICAS ESPECIALES DE LA VÍA

Hemos dicho que las **reglas generales** que vimos **son para condiciones normales** de tiempo y espacio. Pero si la vía tiene mejoras de seguridad (como la autopista) admite mayor velocidad y caudal de tránsito. Por el contrario, si falta visibilidad, adherencia o estabilidad de la calzada o del vehículo, **las prevenciones deben extremarse, sobre todo reduciendo significativamente la velocidad.** Las siguientes características se dan mayormente en zona rural.

MONTAÑA Y PENDIENTES

Algunos lugares tienen **caminos zigzagueantes,** con pendientes y cornisas. La experiencia para andar por ellos es muy útil. Las características generales de estos caminos son: angostos, muy irregulares, con arena o ripio en la calzada y, muchas veces, sin peralte (o con el mismo al revés), lo que determina una alta inestabilidad del vehículo. Además, si usted no está acostumbrado a la altura, propia de estas zonas, es probable que se "apune" (mareo, malestar y cansancio prematuro, por falta de oxígeno) lo cual disminuirá sus aptitudes habituales. Tómelo con calma, espere para habituarse el tiempo que sea necesario. Consulte al médico si el malestar es intenso o perdura. También, el vehículo puede requerir una adaptación del

Pendiente Descendiente

sistema de combustión, porque tendrá mezcla más pobre.
Cuando no caben dos vehículos a la par, tiene prioridad el que sube, debiendo el otro retroceder hasta los puntos de ensanche. La prioridad se invierte si el que baja es camión con acoplado o semirremolque.
Cuando el descenso es muy prolongado, no debe utilizar todo el tiempo el freno, ya que al recalentarse pierde eficacia. El descenso debe hacerse con el mismo cambio de caja que necesita para subir, de manera que sea el motor el que regula la velocidad y no el freno. Si no puede hacerlo, **pare un rato cada 20 o 30 minutos,** para que se enfríe el sistema.

Derrumbes

Normalmente se tiene escasa visión sobre el camino, por lo cual **puede utilizar la bocina** con mayor frecuencia.
Antes de ingresar en un túnel, prenda las luces, siempre resultan más oscuros que lo esperado. Si no tiene experiencia, no maneje rápido ni de noche ni con clima adverso. También pueden aparecer crecidas (aludes de agua), derrumbes o avalanchas.

RIPIO

La inconsistencia del camino hace totalmente inestable la circulación, **por pérdida casi total de adherencia.**
Para mejorarla se pueden desinflar un poco los neumáticos, aunque esto aumenta las posibilidades de rotura de los mismos, especialmente cuando las piedras son del tipo guijarro (cortes filosos) en vez de canto rodado.

Es imprescindible colocar protector de vidrios, por lo menos del parabrisas, aunque no se cruce con otros vehículos.

BARRO

La conducción en este caso, supone que el conductor acumula cierta experiencia en esta circunstancia y que, además, conoce el camino por el que circula. Si no es así, evite meterse en el barro. Dada la diversidad de nuestra geografía, el barro de los esteros y bañados del norte argentino no son iguales al de la pampa húmeda y las técnicas de conducción son diferentes. Hasta cierta profundidad sólo es aconsejable la doble tracción, por ello, lo principal es conocer el camino.

C. CONDICIONES ATMOSFÉRICAS ADVERSAS

El clima puede ser adverso en cualquier circunstancia, pero suele tener efectos más gravosos en zona urbana.

	CARACTERÍSTICAS	PREVENCIONES
LLUVIA	Piso muy resbaladizo y cambiante por combinación de agua, aceites, pasto y/o barro, especialmente en el adoquinado: el piso de menor adherencia.	Reduzca la velocidad, triplique la distancia de seguridad y hasta detenga la marcha si es necesario.
	La acumulación de agua en la calzada, por drenaje in-suficiente o 'lagunitas', produce el hidroplaneo (aquaplanig), despegando los neumáticos del piso y haciendo indomable el vehículo. También en curvas.	La profundidad mínima de los canales de la banda de rodamiento de los neumáticos es de 1,6 mm. A mayor profundidad, más drenaje.
	En los charcos pueden mojarse los elementos de fricción de los frenos, perdiendo su eficacia.	Séquelos apretando simultáneamente freno y acelerador, con cuidado.
	Reducción de visibilidad externa por intensidad de la lluvia y empañado de vidrios por la alta humedad.	Encender las luces de posición y bajas, aún de día, para hacerse ver.
VIENTO	Se asocia, a veces, con lluvia o nieve. La presencia de arboledas, cañadas, serranías, modifican intempestiva-mente la fuerza del viento sobre la vía.	Observe estos accidentes de la vía y esté prevenido. Disminuya siempre la velocidad.
	El mayor problema es el viento cruzado de cierta intensidad. El tornado es poco frecuente en el país.	Corrija constantemente la tendencia del vehículo a salirse del carril.
NIEBLA	O HUMO: mismos efectos, muy peligrosos por lo imprevisible.	Bajar velocidad. Triplicar distancia de seguridad. Poner luces bajas y de emergencia.
NIEVE	La adherencia en estos casos es casi inexistente y muy pocas las posibilidades de dominar el vehículo, lo que se puede mejorar algo con doble tracción.	Se deben utilizar "cadenas" para cubiertas. Suelen ser obligatorias. O cubiertas especiales.
HIELO	Aquí es imposible circular con vehículos normales. Se puede patinar, pero sin demasiado control.	Si es blando, de poco espesor, puede andarse con ruedas especiales.
	Con frío intenso, la sombra que proyectan (de mañana) una arboleda, túnel, elevación o puente crean hielo.	Saber detectar anticipadamente su aparición sorpresiva sobre la ruta.

5.8

ACCIDENTES O SINIESTROS

QUÉ HACER - PRIMEROS AUXILIOS

Para la ley es accidente de tránsito todo hecho que produzca daño en personas o cosas como consecuencia de la circulación vial.

En los últimos años, la preventología, en su tarea de concienciar, entre otras tareas que desarrolla, ha insistido en reemplazar "accidente" por "siniestro". El primer término conlleva, para el entendimiento corriente, algo de fatalidad e inevitabilidad del hecho, que no es precisamente la connotación que tiene, sino todo lo contrario.

La siniestralidad vial es prevenible y evitable. Por ello, es mejor emplear la nueva palabra, aunque su origen esté ligado al seguro. Judicialmente, se califica como accidente lo que no se le puede imputar a nadie.

Se presume responsable de un siniestro al que carecía de prioridad de paso, realizó mal el adelantamiento o cometió una infracción relacionada con la causa de la colisión, sin perjuicio de la responsabilidad que pueda corresponderles a los que, aún respetando las disposiciones, pudiendo haberlo evitado voluntariamente no lo hicieron (la ley no sólo no protege el abuso del derecho, sino que lo sanciona).

No olvidemos una premisa básica de la "accidentología" (vial, aérea, industrial, etc.): siempre hay más de una causa en el ocasionamiento de un siniestro.

El peatón goza del beneficio de la duda y presunciones en su favor, en tanto no incurra en graves violaciones a las

reglas del tránsito. El Estado y la ley, protegen la convivencia en el espacio público urbano, por ser el ámbito natural para el desarrollo de las relaciones sociales.
Por ello, quien introduce una máquina en esa coexistencia armónica, tiene una mayor responsabilidad de evitar el siniestro y un mayor cargo en las prevenciones.

EN CASO DE SINIESTRO, SI USTED ESTÁ INVOLUCRADO O ES PARTÍCIPE, DEBE	
1º)DETENERSE DESPACIO INMEDIATA-MENTE	Debe hacerlo en lugar seguro. Trate siempre de "achicar el riesgo", no incrementar el siniestro ni crear obstáculos para el socorro. Si está en carreteras rápidas, aléjese lo más que pueda. Trate de no dejar el vehículo sobre la calzada ni en la banquina. Nunca se dé a la fuga, eso empeora su situación procesal o contravencional y su responsabilidad. BALIZA: colóquelas para que queden visibles para quien deba advertir la presencia irregular de su vehículo. Lo puede hacer otro. En caminos, del lado del tránsito, desde 50 a 150 metros antes para evitar sorpresas de los que se acercan.
2º) LLAMAR	Lo antes que pueda al 911 o comunique de la forma que sea a la asistencia pública, policía o bomberos.
3º) CORTE DE ENERGIA	Si quedó en la zona del siniestro o comenzó a prenderse fuego la unidad, debe desconectar de inmediato la batería. Puede ser manual o automático. Todos los automotores deben tener uno de estos dispositivos (por ley). El más simple va en el borne de aquella.
4º) PRESTAR EL AUXILIO QUE ESTÉ A SU ALCANCE	Respecto a los heridos. No los mueva si no es necesario (ver PRIMEROS AUXILIOS). No está obligado a ser héroe, pero sí a conservar la calma con el máximo esfuerzo. Haga lo que le indique el médico o la autoridad, cuando ellos se hayan presentado en el siniestro.

EN CASO DE SINIESTRO, SI USTED ESTÁ INVOLUCRADO O ES PARTÍCIPE, DEBE	
4º) PRESTAR EL AUXILIO QUE ESTÉ A SU ALCANCE (CONT.)	Si su trabajo es en la calle y cree que tiene vocación para ello: capacítese en socorrismo o primeros auxilios, puede ser útil al prójimo y a usted mismo. EXTINTOR de fuego: los reglamentarios que van en los vehículos son muy útiles para combatir un principio de incendio. Debe extraer el precinto de seguridad, dirigir la boca de salida a la base del fuego, accionar y agotar el contenido, que se va en pocos segundos, desde 5" en los de 1 kg a unos 17/20" en los más grandes.
5º) SUMINISTRAR SUS DATOS	Los contenidos de su Licencia de Conductor y del seguro a las otras partes involucradas y a la autoridad interviniente. Si estas personas no estuvieran presentes, tales datos debe adherirlos a los otros vehículos intervinientes. Anote toda información que pueda sobre involucrados y circunstancias, le serán de utilidad a usted, al sumario y al seguro. El formulario que llena en la aseguradora o a través del sumario, aporta a la base de datos para la estadística accidentológica que lleva el Estado con el fin de diseñar y aplicar políticas de prevención de siniestros. Esto también lo beneficia.
6º) DENUNCIAR EL HECHO	De inmediato, si hubo muertos o heridos, ante la fiscalía o la policía. Intervendrá un juez penal y quedará vinculado al sumario que instruya (como imputado, víctima o testigo). Si no los hubo, haga la denuncia de siniestro al seguro en el plazo que este fija. Ya no hay "acta de choque" en la Provincia.

NO SE INVOLUCRE SI NO FUE PARTÍCIPE DEL SINIESTRO

No se pare. Usted NO hace falta. No sea curioso.

Ni siquiera disminuya la velocidad, esto puede ser causa de otro siniestro. ¿Quiere hacer algo útil? Lo único que puede hacer es llamar al 911, pero sin detenerse. Si no puede, no se preocupe; alguien seguro que lo hará.

Si viaja por alguna ruta desértica del interior, pasa por un siniestro y nadie ha intervenido, puede que sea útil.

Los curiosos nunca lo son. Si se detiene, cumpla estrictamente con los 3 primeros pasos del cuadro anterior.

EN CASO DE SINIESTRO O CATÁSTROFE,
EL PRIMER PASO FUNDAMENTAL ES TRANSMITIR CALMA A LA VÍCTIMA

¿QUÉ HACER CON LOS HERIDOS? EN PRINCIPIO NO MOVERLOS, PUES SE PUEDEN AGRAVAR LESIONES INTERNAS

Si usted ha realizado cursos y práctica de PRIMEROS AUXILIOS y es su vocación, actúe en los siguientes casos. Previo: lávese las manos (jabón y agua o alcohol). No entre en contacto con sangre o líquidos orgánicos de otros. Conversar con el herido, transmitirle calma (no angustiar ni asustar), tomar pulso, localizar lesiones. Taparlo. No darle alcohol. Limpiar heridas leves. No trasladarlo, salvo que la asistencia no pueda llegar: tratar de mantenerlo en la misma forma que esté. Llegada la asistencia pública o policía, ellos deben asumir la responsabilidad del siniestro y evacuación.

SITUACIÓN	EFECTO BUSCADO	ACCIÓN
Si hay fuego o derrame de combustible	Evitar que se queme, ahogue, intoxique, etc.	Correrlo en forma rígida. Si es posible, no alterar postura, no tironear. Si tiene llamas, apagarlas con frazadas o similar. Con extintor, no a la cara. No sacar ropa quemada.
Herido inconsciente	Facilitar respiración Evite que se asfixie con vómito.	Limpiar vías respiratorias. Taparlo. No dar de beber. No moverlo. De hacerlo, no provocar exposición de fracturas.
Herido consciente	Facilitar respiración. Aliviar situación.	Inclinar levemente, sin tironearlo. Despejar vías respiratorias. Darle agua. Cuidado con las fracturas expuestas.
Respiración boca a boca (rcp)	Reanimarlo.	No es fácil. Se debe estar preparado. Se debe insistir mucho tiempo. Previo acostar de espalda. Despejar vías respiratorias. Aflojar ropa. Soplar fuerte y rítmicamente. Para masaje cardiaco, preferible con ayuda para atender ambas cosas.
Vías respiratorias obstruidas	Restablecer o mejorar respiración.	Limpiar cavidad bucal y garganta de comida, dientes y lengua (llevarla hacia delante). Aflojar ropa en cuello, pecho y cintura. Levantarle el cuello con un bulto en la nuca, si vomita o sangra colocar cabeza de costado.
Hemorragias	Evitar que se desangre.	Si es en tórax o cabeza: aplicar compresas, presionando. Si es en miembros: apretar con torniquete, más arriba de la herida. Aflojar cada 10/15 minutos un rato y ajustar de nuevo.
Casco de motorista	Aliviar presión.	NUNCA SACAR el casco de un motociclista herido. Lo debe hacer el médico.

SALUD PARA CONDUCIR
IMPEDIMENTOS TRANSITORIOS

6.1

A CUALQUIERA LE PUEDE PASAR

Una simple dolencia (dolor de cabeza, resfrío, fatiga) o un problema familiar o laboral (estados depresivos o de irritación), pueden disminuir o limitar su capacidad para concentrarse en el manejo.

La visión puede no ser tan clara y concreta como siempre y estará propenso a no advertir los riesgos y convertirlos en peligro al decidir erróneamente. Sus reacciones pueden ser más lentas.

La variación de las condiciones de salud implica, cuando es transitoria, la imposibilidad de conducir. La autoridad puede retener al conductor, en esta condición, hasta que recupere su estado normal.

Se consideran alterados los parámetros normales cuando existe somnolencia, fatiga o alteración de la coordinación motora, de la atención y de la percepción sensorial, variación del pensamiento, ideación o razonamiento habitual, u otras situaciones comprobables mediante pruebas realizadas por la autoridad correspondiente.

6.2

FATIGA

La fatiga es la disminución de la capacidad de distintos órganos del cuerpo humano.
Este es el caso típico y frecuente de la pérdida temporaria de la aptitud, que puede traer serias consecuencias para el conductor: pérdida del control del vehículo, quedarse

LOS SÍNTOMAS MÁS VISIBLES DE LA FATIGA SON	
Trastornos digestivos	Sensación de arenilla en los ojos.
Dolor de cabeza	Sensación de pesadez muscular, dolor, calambres, etc.
Sed	Acaloramiento y manos transpiradas.
Pesadez de párpados	Irritabilidad, ansiedad, disminución del estado de vigilancia (atención).
Dolor de nuca / espalda	Alteración del sueño.
Picazón del cuero cabelludo	Cambios de posición en el asiento.
FATIGA VISUAL	
Alteración de la visión	Ojos enrojecidos, picazón, quemazón.
Fallas de percepción visual	Fallas de adaptación a la luz y la oscuridad.
FATIGA AUDITIVA	Disminución de la audición.

dormido, retardo en el tiempo de reacción.
LA FATIGA SOLAMENTE SE VENCE DURMIENDO.
Si siente sueño o somnolencia, busque un lugar seguro, lejos de la calzada y duerma una siesta.
No precisa muchas horas.

6.3

CONSEJOS PARA VIAJES LARGOS
Las acciones siguientes sólo demoran el inicio de la fatiga o la aplacan, por no más de 15 minutos, tanto como para buscar un lugar adecuado y seguro para dormir un rato. Nunca se esfuerce en persistir manejando ni intente vencerla de otra forma.

No tenga la calefacción fuerte en invierno	Haga paradas y camine o corra	Ingiera dulces
No tome bebidas alcohólicas	No coma en exceso	Ponga fuerte la radio
Mantenga siempre ingreso de aire fresco	Mantenga conversciones, cante fuerte	Tome café, mójese

MONÓXIDO DE CARBONO

Es un gas tóxico, altamente venenoso, incoloro, sin olor e imperceptible. Se origina en la combustión interna de un motor naftero y es peligroso cuando el mismo no funciona bien (mala carburación). Normalmente sale por el caño de escape (por ello no hay que encender el motor en lugares cerrados), pero si éste está roto puede ingresar en el habitáculo. En pocos minutos, puede causar dolor de cabeza, somnolencia y mareos. En estas condiciones, el conductor no puede pensar ni reaccionar rápido ni con precisión.

Cuando el monóxido de carbono es inhalado por corto tiempo puede producir malestar y hasta desmayo si la persona no es rápidamente asistida; si persiste la situación puede causar hasta la muerte. También, la inhalación habitual (por mucho tiempo) de pequeñas cantidades puede

causar trastornos graves, con riesgo mayor en niños y bebés. El mal funcionamiento del motor, combinado con un mal estado de la carrocería y del sistema de escape del vehículo, contribuye a este riesgo.
Fumar en el habitáculo también produce trastornos similares al monóxido de carbono. Pero si el propio conductor lo hace suma el riesgo de llevar brasa cerca del cuerpo. Son riesgos que deben ser evaluados conscientemente.

ALCOHOL

La presencia de alcohol en sangre distorsiona la percepción y la conducta, retarda las reacciones y conduce a decisiones erróneas. Alcohol y conducción son absolutamente incompatibles: muchos siniestros inexplicables, con sus funestas consecuencias, tienen su razón en esto.
Debe entenderse muy claramente. El problema no es sólo el alcohólico, sino también el llamado "bebedor social": cualquier ciudadano que, cuando sale a comer, va al bar o se reúne con amigos toma unas copas que le parecen inofensivas. No se siente mal; al contrario: está contento y hasta eufórico, pero no cree estar alcoholizado. Justamente es aquí donde aparece el riesgo: el efecto no resulta perceptible ni visible ni sospechable, pero el asombroso retardo en los tiempos de reacción, es lo que termina a veces en fatalidad.

Tampoco debe tomárselo como una enfermedad ni como un aspecto de la lucha contra el alcoholismo. Son cosas distintas. Fundamentalmente, se debe ser consciente del riesgo que apareja apenas un poquitito de alcohol.
Mire lo siguiente y téngalo siempre en cuenta:

EFECTOS DEL ALCOHOL EN LA CONDUCCIÓN SEGÚN GRADO DE ALCOHOLEMIA

GRADUACIÓN	EFECTOS EMOCIONAL CONDUCTUAL	TRASTORNOS PSICOSOMÁTICOS
0,3 a 0,5 g/l	Alarma. Inicio de riesgo. Excitación emocional, disminución de agudeza mental y de capacidad de juicio.	Relajación, falsa sensación de bienestar. Inicio de dificultad ocular.
0,5 a 0,8 g/l	Zona de riesgo. Aumenta el tiempo de reacción, alteración de reflejos. Comienzo de perturbación motriz. Euforia, distensión, falsa sensación de bienestar. Retrae la inhibición emocional.	Comienzo de la impulsividad y agresividad al volante. Pérdida de precisión en el control de movimientos.
0,8 a 1,5 g/l	Conducción peligrosa: Estado de embriaguez. Problemas de coordinación motora y vasomotora. Alta disminución de la vigilancia.	Reflejos perturbados, retraso en las respuestas. Difícil atención visual. Baja percepción del riesgo.
1,5 a 2,5g/l	Manejo descontrolado. Embriaguez importante, Confusión mental. Cambio imprevisible de la conducta. Visión doble.	Agitación psicomotriz. Actitud titubeante Alta perturbación psicosensorial.
más de 3 g/l	Conducción imposible. Embriaguez profunda, inconciencia. Abolición de los reflejos.	Parálisis, hipotermia, coma y posibilidad de muerte.

Graduación alcohólica de bebidas habituales, gramos (g) y mililitros (ml).

Conocer la graduación alcohólica de la bebida: cada grado (Gay-Lussac) es el porcentaje de alcohol etílico, a 15º de temperatura, en 100 ml de bebida.

Transformar los ml de alcohol etílico a gramos de alcohol:

La densidad del alcohol es de 0.79

Por lo tanto 1 ml de alcohol = 0.79

Si se conocen los ml de alcohol de una bebida, se multiplica esa cifra por 0,79 y con ello se obtiene la cantidad en gramos.

Ej.: si consume 340 ml de cerveza al 5% de graduación alcohólica, se hace la siguiente operación: 340 por 5 dividido 100, resultan 17 ml de alcohol; multiplicados por 0,79, resulta 13 g de alcohol.

ALCOHOL EN GRAMOS Y ALCOHOLEMIA

La cantidad de alcohol en sangre se puede graficar en el tiempo (varias horas) con una curva que asciende más velozmente que cuando baja. Se metaboliza con rapidez para llegar al torrente sanguíneo y tarda más en eliminarse a través de la orina (mayormente), la saliva y la transpiración.

Tabla de ingesta (todos los valores son aproximados): la graduación puede variar por región. La afectación depende de cada persona: su masa corporal, si acompaña con comidas, el tiempo de ingesta, su habitualidad, transpiración, micción, presencia de fatiga, medicamentos, etc.

TIPO DE BEBIDA	GRADUACIÓN MEDIA	EJEMPLOS COMUNES	CANTIDAD PARA ½ º
Cerveza Sidra	4º a 6º	Comunes y ligth, algunos aperitivos	Porrón, lata: 500 cm3
Vino Champagne	10 a 13 º máx. 17º	Finos, reservas, varietales, saborizados	2 vasos: 350 cm3
Licores	30 a 40º aproxim.	En general: dulces o saborizados, fernet	2 copitas:120 cm3
Aguardientes	40 a 50º aproxim.	whisky, cognac, vodka, tequila, ron, gin	2 medidas: 100 cm3

Considere que el alcohol es un depresor del sistema nervioso, afecta su capacidad de pensar, razonar y juzgar. Las reacciones son más lentas y menos efectivas.
Se pierde conciencia de la velocidad y las distancias y produce una progresiva debilidad e incapacidad para controlar el vehículo. Además, cuanto más se bebe, menos se comprende la gravedad de estas situaciones.
Quien bebe moderadamente en fiestas y reuniones (bebedor social) cree que no es peligroso. Sin embargo, **es el de mayor riesgo** y el que origina siniestros inexplicables, por tratarse de personas que normalmente pueden ser buenos conductores.

Tomar café, gaseosas, hacer ejercicios, bañarse o tomar aire fresco no ayuda a volver a la sobriedad. Sólo le ayudará el tiempo que su organismo tarde en metabolizar y eliminar el alcohol de su cuerpo. Esta situación es variable para cada caso, pero nunca es menos de un par de horas.

INTERVALOS DE DETECCIÓN DE DROGAS EN ORINA

Es posible determinar el consumo de sustancias que perturben la conducción, en orina, en los siguientes lapsos después de la ingesta.

SUSTANCIA	PERIODO DE DETECCIÓN
Alcohol	6 a 18 horas
Anfetaminas	2 a 3 días
Heroína	2 a 3 días
Cocaína y metabolitos	1 a 4 días
Benzodiacepinas	3 a 5 días
Metadona (éxtasis)	3 a 5 días
Marihuana (cannabis)	15 a 30 días

SÍNTOMAS MÁS FRECUENTES

Pérdida y distorsión de la percepción del tiempo. Sensación de flotar: afecta el control del auto. Determina fallas en la motricidad. Falla al reaccionar rápidamente. Elige alternativas de alto riesgo. Afecta la atención y la vigilancia. Dificultad para ver las señas de luces

Marihuana. La marihuana es un producto que modifica la condiciones físico-psíquicas perturbando la conducción de automotores. Como persiste mucho tiempo en el cerebro y en el cerebelo, su efecto se prolonga más allá del momento del consumo.

6.5

Éxtasis (metadona). El éxtasis persiste en el organismo por muchos días, de allí que hemos dividido sus efectos entre los que se presentan durante la intoxicación aguda y los que perduran luego.

Cocaína. La cocaína es una droga que se utiliza como estimulante del sistema nervioso central y sus efectos comprometen la conducción de automotores pues produce alteración del juicio de realidad, desinhibición, agresividad, trastornos de la ideación, alucinaciones visuales y táctiles. Actúa en forma agresiva y aún homicida.

MEDICAMENTOS

También éstos, paradójicamente, causan efectos similares al alcohol o la fatiga. Consulte siempre con su médico sobre los efectos que sus remedios puedan tener sobre su estado de alerta en la conducción. Una mezcla de remedios y alcohol o fatiga, tiene más probabilidades de ocasionar una rápida pérdida de aptitud, con las consecuencias inevitables que ello implica.

Cuando los medicamentos ingeridos alteran los parámetros normales, no se debe conducir. Tanto los prospectos explicativos de los remedios, como el médico que los receta, deben advertir las consecuencias de los mismos al conducir. Hágales caso.

DROGA FÁRMACO	EJEMPLOS	SÍNTOMAS Y EFECTOS
Analgésicos	Aspirina, dipirona	Trastornos de sensibilidad en extremidades, somnolencia, baja presión, problemas gástricos, náuseas, vómitos.
Quimioterápicos	Sulfamida, nitrofurano.	Trastornos renales y respiratorios. Afecta funciones sensitivo motoras por lesión de nervios periféricos.
Antiespasmódicos	Paratropina, derivados atropínicos.	Sequedad bucal, alteraciones de acomodación ocular y trastornos auditivos.
Antibióticos	Penicilina, estreptomicina.	Reacciones sobre aparato digestivo, fiebre, somnolencia, fatiga temprana, lesiones al nervio auditivo, pudiendo llegar al shock.
Sedantes y estimulantes	Anfetaminas, incluso antihistaminicos y similares.	Aumento de confianza, hiperactividad a ciertas dosis y habitualidad. Torpeza, puede llevar a confusión mental y alucinaciones. Agresividad, irresponsabilidad, propensión al riesgo, alta autoexigencia y caída de golpe.

CONSECUENCIAS DE CONDUCIR INTOXICADO

Sea por alcohol, drogas, medicamentos, etc., se corre el riesgo de causar heridas, grandes padecimientos y hasta la muerte a gente inocente, a su propia familia o a sí mismo. El alcohol es una de las principales causas de siniestros graves, especialmente en zona urbana.

Por otra parte, si lo "controlan" mientras conduce en una situación así, le van a corresponder sanciones muy graves como arresto, inhabilitación, además de las multas. Se están incrementando cada vez más en vía pública los controles de alcoholemia y otras intoxicaciones.

6.7

Pero si ocasiona un siniestro en este estado, las penalidades pueden ser mucho más graves: arresto, inhabilitación, pérdida de licencia y, además el pago de altas sumas indemnizatorias pues las pólizas de seguro generalmente tienen cláusulas que excluyen su responsabilidad por los daños causados por un conductor que haya actuado bajo la influencia de alcohol o drogas.

PROCEDIMIENTOS DE CONTROL

En nuestro país, la tolerancia de consumo de alcohol al conducir es de 0.5 m/l. para automovilistas, 0.2 m/l. para motociclistas, y 0 m/l. para conductores de transportes de carga y pasajeros.

En la actualidad se realizan operativos de control en arterias principales, rutas, y avenidas de la provincia, en forma conjunta entre los diferentes municipios, la policía de seguridad vial, el REBA y la DPPSV

La Autoridad de Fiscalización debe retener, dando inmediato conocimiento al Juez de Faltas, a los conductores cuando sean sorprendidos en evidente estado de intoxicación: alcohólica, por estupefacientes u otra sustancia que disminuya sus condiciones psicofísicas normales. Esta retención no puede exceder las 12 horas.

LA FISCALIZACIÓN que se hace en vía pública puede contar con la presencia de la autoridad con uso legal de la fuerza (policía o fuerzas de seguridad), y poseer

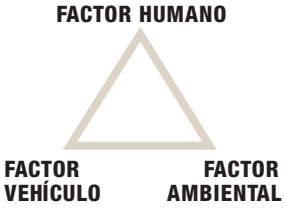
EN LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES, ESTÁ PROHIBIDO CONDUCIR CUALQUIER TIPO DE VEHÍCULO CON ALCOHOLEMIA SUPERIOR A 500 MG (½ G) POR LITRO DE SANGRE. LOS QUE CONDUCEN MOTOS NO PUEDEN HACERLO CON MÁS DE 200 MG/L. PARA EL TRANSPORTE DE PASAJEROS Y CARGA NO SE ADMITE NADA DE ALCOHOL.

equipamiento homologado. Puede participar personal sanitario o del Órgano de Atención de las Adicciones. Si da positivo se secuestra el vehículo y/o la licencia que sólo devuelve el Juez de Faltas. La primera vez tiene inhabilitación de 6 meses, la reincidencia de 12 meses y la siguiente de 10 años a definitiva. Para profesionales del transporte de pasajeros puede ser definitiva la primera vez. La negativa a realizar la prueba, constituye una infracción grave y se sanciona como tal.

SI TOMA
NO CONDUZCA

SI DEBE CONDUCIR
NO TOME

LAS REGLAS DE SU SEGURIDAD



La conducción entendida como sistema consta de tres elementos básicos: el vehículo, la vía pública y el conductor. El proceso de conducción tiene múltiples dimensiones; depende de factores técnicos (vía y vehículo), de factores jurídicos que normalizan la circulación (leyes y códigos de tránsito) y de factores humanos (aptitudes y actitudes del conductor, su formación profesional sistemática y su maduración personal).

Además de la premisa fundamental de conducir atentamente y mantener el dominio del vehículo, del tiempo y del espacio para evitar los siniestros, como hemos explicado en otro capítulo. Veremos ahora lo que necesitamos, más allá de las condiciones, para circular con automóvil.

Las reglas legales para circular están dirigidas a todos los usuarios de la vía pública: peatón, pasajero, conductor, tracción a sangre, trabajadores en vía pública y agentes de fiscalización.

7.1

REQUISITOS PARA CIRCULAR

Desde un enfoque constitucional, ningún derecho es absoluto, sino que deben ajustarse a las leyes que los reglamentan. Por ello, la libertad de tránsito, como cualquiera de las libertades, no es absoluta. Debe ejercerse de manera que no perjudique al prójimo, de no invadir la esfera de libertad del otro. Por ello no existe el libre tránsito ni el libre estacionamiento ni se puede introducir en la convivencia cualquier máquina (sólo los vehículos homologados) ni andar por cualquier lugar o que cualquiera pueda manejar.

Si la Cédula Verde está vencida no impide circular en tanto no haya sido robada o falsificada o no se haya efectuado la transferencia en el RNPA al actual dueño. Su legítima tenencia faculta al uso legal del automotor, para el caso el vencimiento es una infracción leve.

EL CONDUCTOR DEBE PORTAR

Licencia Habilitante de la clase correspondiente.

Comprobante del seguro obligatorio.

La oblea de la VTV en vigencia.

Cédula verde de identificación del automotor.

Que el vehículo lleve las placas de identificación correspondientes en forma legible (no son legales los plásticos transparentes que las cubren).

No puede llevar a su izquierda o entre sus brazos a otra persona, bulto o animal ni permitir que otro tome el control de la dirección.

Todos los ocupantes deben usar correaje de seguridad.

Los pasajeros no deben estorbar al conductor y su cantidad no debe exceder el número de ocupantes para los cuales el vehículo fue diseñado.

Los niños hasta los 10 años deben viajar en el asiento trasero (si lo hay) y los bebés no deben viajar en brazos sino en sillas especiales para tal fin, las que deberán estar firmemente sujetas al asiento (nunca utilizar las de colgar en el respaldo). En todos los casos, debe usarse el correaje de seguridad.

7.2

EL CONDUCTOR DEBE PORTAR (CONTINUACIÓN)

Que lleve el matafuego de 1kg, habilitado (donde rige la Ley 24.449 debe tener indicador de presión) sujeto dentro del habitáculo, y un par de balizas portátiles, de luz propia amarilla intermitente o el triángulo reflectivo rojo, ambos normalizados.

Sólo se admiten en los vidrios los aditamentos que tengan fines de identificación (oficiales o privados). Las calcomanías no van. El tonalizado de los vidrios (mal llamado polarizado) debe ajustarse a la norma IRAM, que no admite los tonos más oscuros que los originales de fábrica.

Tratándose de una motocicleta, que sus ocupantes lleven cascos normalizados y parabrisas o anteojos para el conductor.

La ley no ha incluido aún los vehículos propulsados por GNC (gas natural comprimido), que tiene reglas propias en cuanto al periodo de revisión técnica obligatoria del sistema de GNC o de los tubos de gas. No se puede circular estando vencidas tales revisiones, salvo que el vehículo no lo utilice, y funcione sólo con el combustible original, y siempre que no esté cargado el tubo de gas.

La violación de alguno de estos requisitos impide circular hasta que se solucione el mismo; ello sin perjuicio de la sanción que pueda corresponder.

LAS INTERSECCIONES

Es donde ocurre la gran mayoría de los siniestros en zona urbana. Debido al riesgo que representan, es muy necesario acercarse a ellas con precaución y hacer un esfuerzo adicional de atención a lo que ocurre alrededor del cruce. Por lo dicho, las esquinas suelen tener una importante cantidad de elementos o dispositivos de control. El cruce natural, no controlado, casi ha desaparecido en las zonas de alto volumen de tránsito y queda sólo en los barrios y zonas alejadas de los grandes centros comerciales de la ciudad.

PARA ATRAVESAR UNA ENCRUCIJADA O CRUCE DE VÍAS DE CIRCULACIÓN
1. Estar preparado para frenar o, eventualmente, detener su vehículo
2. Mirar hacia ambos lados. Prestar atención al señalamiento (semáforo, carteles, marcas)
3. Estar prevenido del vehículo que lo sigue muy cerca, ¿podrá frenar a tiempo?
4. Disminuir la velocidad antes de entrar en la intersección y no mientras la cruza, puede ser tarde
5. Avanzar a velocidad reglamentaria cuando árboles u otros obstáculos impidan observar con seguridad las vías laterales

REGLA PARA INTERSECCIONES NO CONTROLADAS **En este sector (comprendido entre las "líneas de pare" o sendas peatonales) rigen las siguientes reglas**
La prioridad de paso
No adelantar a otro
No se debe cambiar de carril
Ni se puede ir a más de 30 km/h
No detenerse

Ninguna de estas previsiones rige cuando la esquina está regulada por semáforo

OBSTRUCCIÓN DE BOCACALLES

No se debe ingresar a la intersección cuando no hay espacio después de ella, sea una esquina con semáforo o no. Esta es la causa más frecuente de congestión en las ciudades, provocando demoras, exceso de consumo y más

7.3

Cuando la Ley obliga o prohíbe, lo hace por razones de seguridad técnicamente determinadas. Por su bien y el de los demás, respételas

contaminación. De la misma manera, es una falta grave. Con el semáforo en rojo, la detención debe hacerse antes de la línea de frenado o de la senda peatonal y luego no mover para nada el vehículo hasta que se encienda la luz verde. Cuando se reinicia la marcha (vuelve el verde), debe permitirse finalizar su cruce a quienes quedaron en medio de la encrucijada.

DERECHO DE PASO

¿Quién tiene derecho a pasar primero en una esquina?
EL QUE VIENE POR LA DERECHA.
Tratándose de conductores, el que recibe a otro por su derecha, en una intersección, debe cederle el paso siempre. Esta prioridad es **absoluta** y solamente se pierde ante los siguientes casos:

EXCEPCIONES A LA PRIORIDAD DE LA DERECHA:
1° La señalización específica en contrario (semáforo, cartel de "PARE" o "CEDA EL PASO").
2° Los del servicio público de urgencia, en cumplimiento de una emergencia.
3° Los que circulan por una vía de mayor jerarquía. Semiautopista sobre carretera común.
4° Los que circulan por una calle respecto a una avenida (zona urbana).(*)

EXCEPCIONES A LA PRIORIDAD DE LA DERECHA (CONTINUACIÓN)
5° Los peatones que cruzan por la senda peatonal o zona habilitada como tal.
6° Cuando rigen las reglas para rotondas (la prioridad es para el que circula dentro de ella).
7° Cuando desde un camino de tierra se ingresa a uno pavimentado.
8° Cuando se haya detenido la marcha.
9° Cuando se gira hacia otra vía transversal.
10° Cuando en ambas vías existan vehículos en fila, avanzará uno por vez de cada vía, alternativamente.
11° En zona rural, los que conducen animales o vehículos de tracción a sangre, salvo senda específica.
Si se dan juntas varias excepciones, la prioridad es según el orden indicado

El peatón es el principal protegido en la circulación urbana, es el usuario natural del espacio público, por sobre quien introduce máquinas u otros objetos peligrosos en la convivencia social, por ello goza del beneficio de la duda y presunciones en su favor, siempre que no incurra en una grave violación a las reglas de tránsito (cruzar donde no hay senda o con semáforo en rojo delante suyo).

En las cocheras, garajes o playas de estacionamiento se está sujeto también a las reglas de circulación. Cuando ingresan en la vía pública, el peatón conserva siempre su prioridad, sin perjuicio de las señales sonoras-luminosas que se deban colocar.

En el resto del país, la avenida tiene igual jerarquía que la calle, por lo tanto también se aplica la prioridad del que viene por la derecha.

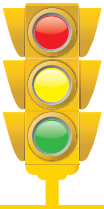
7.4

Los dos errores principales que cometen los conductores respecto al derecho de paso son:

ASUMIR QUE EL OTRO CONDUCTOR
LE CEDERÁ EL PASO.

NO CEDER NUNCA EL PASO A OTROS.

Para cualquier otra maniobra, goza de prioridad quien conserva su derecha. En cuestas estrechas debe retroceder el que desciende, salvo que lleve acoplado y el otro no.



EN INTERSECCIONES CON SEMÁFORO, NO SE APLICAN LAS REGLAS COMUNES

No rige el límite de velocidad de 30 km/h

Ni la prioridad de paso del de la derecha

Ni la prioridad de paso del de la derecha

Ni la prohibición de adelantarse

Ni la de no cambiar de carril

Si la velocidad de coordinación de la onda verde es superior a 60 km/h, tampoco rigen los límites máximos para zona urbana

NO SE DEBE SUPERAR LA VELOCIDAD DE COORDINACIÓN SEMAFÓRICA

VÍAS CON SEMAFORIZACIÓN COORDINADA

Un semáforo aislado sólo regula el paso de una encrucijada otorgándole cierto orden y seguridad. En tanto que una vía con varios semáforos mejora la seguridad, pero entorpece enormemente la fluidez si no están coordinados.
Esto no es fácil en vías de doble mano.
En cambio, si se regula la onda verde, coordinando la fase de apertura sucesivamente sobre la misma mano, de manera que se pueda mantener una marcha constante a cierta velocidad, le estamos dando, virtualmente, características de autopista, ya que, teóricamente, no tendría, ningún tipo de interrupción ni obstáculo.
Claro que eso es en el caso hipotético e ideal de que todos seamos absolutamente respetuosos de las reglas de circulación.

7.5

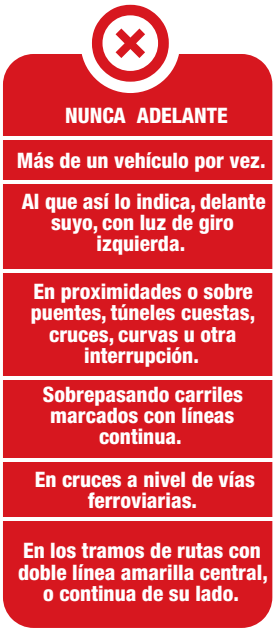
No hay que desesperar por mantenerse dentro de la onda verde. Si el semáforo cambia a rojo, no apurar la marcha para continuar en ella, esto es causa de graves accidentes.
En todos los casos, la detención debe hacerse antes de la línea de frenado y, si no está, antes de la senda peatonal, que siempre existe aunque no esté demarcada. A partir de aquí no se debe mover el vehículo, ya que comienzan su cruce los peatones, a quienes hay que dejar que terminen de hacerlo, aunque vuelva la luz verde. Tampoco hay que avanzar si del otro lado de la bocacalle no hay espacio para ubicarse, podríamos quedar obstruyendo el cruce.
No se debe girar a la izquierda en vías de doble mano, cuando hay semáforo por tratarse de una maniobra muy riesgosa.

LA INFRACCIÓN DE 'SEMÁFORO EN ROJO' SE CONFIGURA SÓLO CUANDO SE INGRESA AL CRUCE CON LUZ ROJA. ES DECIR, SI ÉSTA YA ESTABA ENCENDIDA CUANDO SE SOBREPASA LA LÍNEA DE FRENADO. Si se cruza esa línea con luz amarilla, aunque cambie inmediatamente, no es falta.

ADELANTAMIENTO

Antes de sobrepasar a otro vehículo que marcha en su mismo sentido, debe pensarlo bien, evaluando riesgos vs. beneficio. Si decide hacerlo, mantenga una distancia segura del mismo hasta que inicie la maniobra. Si va muy cerca, no podrá ver las condiciones del camino más adelante, esto es importante en caso de intentarlo con un vehículo alto.
Esta es la primera causa de siniestros fatales, especialmente en zona rural, donde cualquier choque frontal resulta con muertos. Las rutas de doble mano son de alto riesgo, sobre

todo porque allí se produce la mayor cantidad de siniestros en ocasión de sobrepaso mal realizado.



MANIOBRAS PARA UN ADELANTAMIENTO SEGURO

Reglas generales		1. Debe hacerse por la izquierda, salvo: si el de adelante indica que va a girar o detenerse sobre ese lado, o en una congestión su fila es más rápida, o va por una autopista.
		2. Debe tener buena visibilidad y seguir el orden que tienen en la ruta, de uno por vez.
		3. Advierta con luces de giro: izquierda al inicio y derecha al retomar. Pida paso adelante.
		4. Nunca cruce las líneas amarillas dobles, o cuando sólo una es continua y está de su lado.
		5. Tampoco lo haga si hay más o menos cerca, una curva, cuesta, cruce o cualquier interrupción.
		6. Con niebla, lluvia, fuertes vientos o nieve, trate de no hacerlo. Y si lo hace, maximice las precauciones.
		7. Cuando quiera avisar al de atrás que puede pasar: prenda la luz de giro derecha.
El que sobrepasa	Antes	1° Calcule, según largo y velocidad del otro y la que Ud. puede lograr, si podrá superarlo.
		2° Cerciórese que tiene suficiente "tiempo y espacio" para completar un sobrepaso seguro: que el carril que utilizará (de contramano) este libre de obstáculos, atrás y adelante.
		3° Observe los retrovisores, no olvide los "ángulos ciegos", alguien puede estar queriendo pasarlo.
		4° Prenda la luz de giro izquierda, espere unos 5 segundos antes de salir, manténgala hasta que termine de adelantarse.
	Durante	5° Advierta al de adelante su intención de pasarlo con destello de luces frontales o, si está en zona rural, con un toque de bocina.

MANIOBRAS PARA UN ADELANTAMIENTO SEGURO (CONTINUACIÓN)		
El que sobrepasa	Durante	6° Su "pique" y velocidad deben ser suficientes para sobrepasar con seguridad al que lo precede. Conviene tener aceleración en reserva, por alguna eventualidad. Sólo durante esta maniobra de sobrepaso se puede exceder el límite legal máximo de velocidad.
	Después	7° Retome la derecha cuando el vehículo sobrepasado aparece en su retrovisor interno, con la luz de giro derecha encendida. Adecue la velocidad, sin frenar, ni por debajo de la que traía el otro.
El adelantado		Debe, advertida la intención de ser sobrepasado, facilitar la maniobra, manteniendo la derecha y la velocidad y, eventualmente, reduciéndola o corriéndose a la banquina si es consolidada. Esto último deben hacer periódicamente, en vías angostas, los vehículos lentos.

AUTOPISTAS

Son obras de alta ingeniería con características y condiciones que permiten **viajar rápido, descansadamente y con mayor seguridad.** Pero deben tenerse en cuenta algunas pautas, porque un siniestro aquí puede adquirir enormes dimensiones. Antes de utilizarla **programe el viaje, asegúrese de que su vehículo se encuentre en buen estado y con los aprovisionamientos completos.**

LOS MAYORES RIESGOS PROVIENEN

Del cruzamiento brusco de carriles: la monotonía y amplitud de la autopista, como la falta de programación del viaje, pueden llevar a distracciones que después nos exigen buscar rápidamente la salida y "cortar" de manera abrupta varios carriles. Nunca cambie más de uno por vez,

todo porque allí se produce la mayor cantidad de siniestros en ocasión de sobrepaso mal realizado.
Preste atención a la señalización de salidas y busque la suya con anticipación. Ya debe estar en el carril derecho cuando empiece la desaceleración. **Si pierde la oportunidad de efectuar bien la maniobra de salida, continúe hasta la próxima.**

De adelantamientos mal hechos: la poca costumbre a las altas velocidades determina que los cálculos de distancia sean deficientes y se produzcan roces que terminan en accidentes al intentar corregir la maniobra o detenerse.

De las frenadas bruscas: en virtud de la alta velocidad, toda frenada debe efectuarse sin precipitación y progresivamente. Esto refuerza la necesidad de mantener la distancia de seguridad respecto del vehículo que lo precede.

De la alta velocidad: potencia cualquier problema y agrava sus consecuencias. Viaje a la velocidad en la que se sienta cómodo y esté acostumbrado, sin exceder los límites legales. Asegúrese de que su vehículo le responderá bien y que podrá dominarlo en cualquier situación.
Acostúmbrese a utilizar correctamente la secuencia de señales y marcas que lo guían. Esto otorga mayor margen de seguridad y facilita la circulación a los demás.

AUTOPISTA
CARACTERÍSTICAS

Sin cruces a nivel.
Manos separadas físicamente.
Sin accesos directos.
Carriles aceleración/desacelerac.
Velocidades diferenciales.
Carril derecho: transportes.
Carril izq.: sólo adelantamiento.

NO PUEDEN CIRCULAR

Peatones
(Salvo senda especial).
Bicicletas y autopropulsados
(salvo senda especial).
Carretones y maquinaria especial
Animales y jinetes.
Carros y tracción a sangre.
Ciclomotores y cuatriciclos.
Automotor que remolque a otro.
Vehículos que no puedan superar
Los 65 km/h de velocidad.

NO SE DEBE:

Estacionar, ni en la banquina.
Detenerse voluntariamente.
Dar nunca marcha atrás.
Cambiar abruptamente de carril.
Adelantarse en carril
auxiliar/ramal.
Operar con carga y descarga.
Hacer controles manuales de
tránsito.

7.7

Al ingresar en la autopista debe ceder el paso el que circula por ella. Sobre el carril de desaceleración y el ramal de conexión, no debe adelantarse a otro. Úselo para tener tiempo de adaptarse a la menor velocidad del camino o zona urbana a la que accede.

SEMIAUTOPISTA O AUTOVÍA

Velocidad máxima 120 km/h y mínima 60 km/h.

Es "virtualmente" una autopista, con iguales prohibiciones, aunque puede tener:

Cruces a nivel (generalmente resueltos con rotonda).

Sendas para peatones y tracción a sangre (señalizadas o diferenciadas).

Accesos directos (desde predios frentistas).

Ausencia de carriles de aceleración/desaceleración.

SEMIAUTOPISTAS O AUTOVÍAS

Son carreteras cuyas características las sitúan entre un camino común y la autopista.

Si bien los límites de velocidad son más bajos y la prioridad de paso es absoluta, debe tener especial cuidado en los cruces y, fundamentalmente, en los accesos secundarios, donde las apariciones resultan siempre imprevistas.

Después de viajar muy rápido cierto tiempo, suele distorsionarse la apreciación de velocidad. Por ello, mire el velocímetro para ajustarla correctamente al medio al que ha accedido. Este ajuste requiere varios minutos para adaptarse.

DISTANCIA DE SEGURIDAD ENTRE VEHÍCULOS

Es el espacio suficiente como para frenar sin chocar al vehículo de adelante, si éste tiene algún problema y se detiene bruscamente. Necesariamente, esa separación debe medirse en tiempo, ya que varía según la velocidad, además de la dificultad para calcularla.

Internacionalmente se utiliza la regla de los "dos

7.8

"segundos", que incluye su tiempo de reacción frente al imprevisto sin importar la velocidad que desarrolle. Debe mantener esa separación del vehículo que lo precede.
Una forma práctica de calcularlo es repetir mentalmente una palabra en la que se tarde 2 segundos para decirla o, simplemente, CUENTE PAUSADAMENTE HASTA TRES. Cuando circule detrás de un vehículo observe cuando éste pase por un punto fijo (poste, señal, marca en la calzada) y empiece a contar o repetir la palabra. Si llega antes de terminar al punto de referencia, es que está muy cerca del otro. Levante, entonces, el pie del acelerador para aumentar la distancia. Repita la prueba cada tanto.

CON MALAS CONDICIONES CLIMÁTICAS U OTRAS CIRCUNSTANCIAS ADVERSAS, SE DEBE AUMENTAR LA DISTANCIA DE SEGURIDAD Y DISMINUIR LA VELOCIDAD POR DEBAJO DE LOS LÍMITES HABITUALES

GIROS Y ROTONDAS

GIROS

Doblar en una esquina es algo relativamente fácil, pero hay conductores inseguros que lo hacen mal, entorpeciendo la fluidez o provocando siniestros. Para hacerlo bien, observe:

Si existe señalamiento que pueda prohibir el giro o condicionarlo. De no ser así:

Al acercarse al cruce, encienda la luz de giro correspondiente. No espere el último momento.

Por lo menos 30 metros antes, tome el carril más próximo al giro que quiere realizar. Si no lo hizo a tiempo, continúe y hágalo en el siguiente cruce.

Disminuya la velocidad paulatinamente antes de efectuar la maniobra (máximo 30 km/h).

7.9

Permita el paso de peatones si están cruzando cualquiera de las dos bocacalles.

Si el giro es a la izquierda, tiene prioridad de paso el vehículo que viene en sentido contrario. Pero en vías semaforizadas de doble mano está prohibido este giro, salvo señal que lo permita.

Refuerce con la señal manual cuando el giro sea para entrar en una vía de poca importancia o en un predio frentista: con brazo extendido, si es a izquierda, y doblado, si es a derecha.

Los giros a la izquierda, aún permitidos siempre son peligrosos, más en vías de doble mano. También en las de una mano: siempre puede haber alguien tratando de adelantarse. EVÍTELOS.

ROTONDAS

Tienen reglas propias, especiales: la zona central no transitable (plaza, monumento) debe quedar siempre a la izquierda. La circulación debe ser continua. Aquí la prioridad de paso la tiene el que circula por ella sobre el que intenta ingresar (aunque siempre viene de la derecha), pero debe cederla ante el que egresa, salvo señalización en contrario.

CRUCES FERROVIALES A NIVEL

Es un caso de interrupción de la normalidad vial, de características especiales, que ha sido regulado detalladamente.

Señalización de cruce a nivel de varias formas:

Con señales preventivas: cuadrado amarillo de advertencia y triángulo blanco de borde rojo (entre 100 y 300 metros antes), marcas sobre la calzada (entre 15 y 120 metros antes) y la Cruz de San Andrés (sobre el cruce). Barreras levantadas equivalen al verde del semáforo.

No obstante las señales, mire y escuche siempre, antes de cruzar las vías.

Señales prescriptivas: luz roja intermitente, timbre y barreras bajas (equivalen al rojo del semáforo), indican la imposibilidad de cruzar las vías.

SIN SEÑALES DE ESTA ÚLTIMA CATEGORÍA, SE DEBEN CRUZAR LAS VÍAS DE LA SIGUIENTE FORMA
La velocidad de paso no debe ser superior a 20 km/h.
Deben trasponerse las vías en segunda velocidad, sin efectuar cambios de marcha y en forma paralela a la calzada.
En ningún caso debe detenerse sobre las vías ni a 5 m. de ellas, mucho menos estacionar.
No se debe ingresar a la zona de vías, si no hay lugar del otro lado para salir.
Cuando se perciba la proximidad de un tren, aunque las señales no se activen: no pasar.
La prioridad, obviamente, es del ferrocarril. En caso de siniestro la presunción es a su favor.

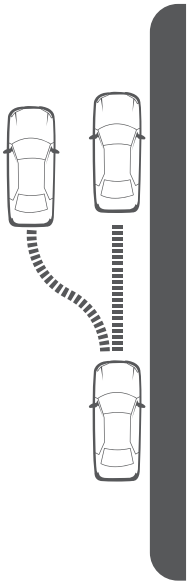
Si están las barreras bajas o en movimiento o la luz o timbre activados: no se debe cruzar. Hay que detenerse sobre la derecha de la calzada y antes de la barrera y, si no

la hay, a más de 5 metros de la vía férrea. Tampoco se debe cruzar si desde la zona ferroviaria se hacen señales de advertencia (por ej.: persona con banderín o similar). Barreras subiendo/bajando equivale a luz amarillas del semáforo.

ESTACIONAMIENTO

EN ZONA URBANA DÓNDE Y CÓMO PUEDE ESTACIONAR
A la derecha de la vía, paralelo a la acera (salvo señalización que disponga otra forma).
Dejar espacio aproximado de 50 cm. entre vehículos (recomendado: a 20 cm. desde el cordón).
Detener el motor. Dejar el auto sin cambio de marcha conectada y cerrado, con alarmas si tiene, y freno de mano accionado.
NO SE DEBE ESTACIONAR NI PUEDE AUTORIZARSE EL MISMO
Donde se afecte la seguridad, visibilidad o fluidez del tránsito o se tapen señales.
En las esquinas, delante de las líneas imaginarias de prolongación de la ochava.
Sobre la vereda, rieles, calzada o sendas para peatones o bicicletas.
Diez metros antes y después de una parada del transporte de pasajeros.
Diez metros a cada lado del acceso a hospitales, escuelas y otros servicios con concurrencia pública.
Frente a la salida de cines, teatros y similares, durante su funcionamiento.
Sobre la entrada a estacionamientos y garajes que estén en uso. Deben tener la señal de prohibición, con el horario que rige, colocada sobre la línea de edificación por el interesado.

EN ZONA URBANA DÓNDE Y CÓMO PUEDE ESTACIONAR (CONTINUACIÓN)
En doble fila, además de ilegal, indica una actitud egoísta y desconsiderada.
Por un lapso mayor a 5 días (es abandono) o el plazo que fije la autoridad local.
A ómnibus, micros, camiones, casas rodantes, acoplados, maquinaria especial, carretones, salvo los lugares habilitados por la autoridad local, con las señales pertinentes.
EN ZONA RURAL
Se hará a la derecha de la vía, lejos de la calzada y la banquina.
No frente al acceso de propiedades ni a menos de 10 m. de cada lado de las paradas para pasajeros, de encrucijadas, pasos a nivel, puente o alcantarilla ni a menos de 50 m. de las curvas o cimas de cuestas.



No se pueden reservar espacios sobre la vía pública para estacionamiento, salvo causa justificada. En tal caso, la autoridad local debe delimitar el lugar, colocar la señalización correspondiente, con mención del permiso y beneficiarios.

MANIOBRA DE ESTACIONAMIENTO

Debe realizarse en no más de tres maniobras y sin tocar otros vehículos: colocarse a la par y cerca del que quedará adelante. **Se comienza a retroceder y se gira totalmente el volante hacia la derecha, cuando nuestra rueda trasera está a la altura del paragolpes del otro. Seguir lentamente hasta que nuestro parabrisas esté en línea con el referido paragolpe, entonces ir girando el volante hacia el otro lado.** Esta fase se debe modular según el largo y maniobrabilidad

debe cruzar si desde la zona ferroviaria se hacen señales de nuestro vehículo, para lo cual se requiere práctica.
La siguiente maniobra es adelantar para situarlo correctamente y puede haber una más de acomodamiento.
El estacionamiento a 45° ó 90° también es conveniente hacerlo marcha atrás. Es más fácil.
Para reingresar al tránsito desde el estacionamiento: ponga la luz de giro, mire sobre su hombro y por el retrovisor, para asegurarse de que el camino está despejado. Al salir ceda el paso.

EL CEPO Y LA GRÚA

Son elementos de control del tránsito, imprescindibles en las zonas de alta movilidad, si queremos tener un mínimo de orden. En las condiciones descriptas a continuación, está técnicamente probada su utilidad y beneficio para la seguridad y fluidez.
El cepo es altamente irritante para los usuarios, por lo que no debe utilizarse en forma discrecional ni abusiva, sino combinado con el estacionamiento medido, de acuerdo a los requerimientos de cada lugar y sólo en los horarios pico.
El mecanismo debe ser muy ágil.
La grúa en cambio debe estar siempre en zona urbana, pero sólo para llevar vehículos no ocupados, estacionados en los lugares peligrosos descriptos en el cuadro anterior. No debe llevarse vehículos sólo por tener el tiempo vencido o que no estorben la fluidez ni creen riesgos.

7.11

FRANQUICIAS

Son facilidades para estacionar en ciertos lugares prohibidos que la ley otorga a personas discapacitadas, diplomáticos, médicos, periodistas o funcionarios judiciales, en funciones específicas y concretas de su cargo. No es para cuando están en su oficina. Tampoco pueden dejar el vehículo en cualquier lugar que afecte la fluidez o cree riesgos. También, hay franquicias para autos especiales (de competencia, de colección, prototipos experimentales, valores bancarios, chasis en traslado entre fábricas, etc.) y vehículos de emergencia.

LAS PROHIBICIONES

Además de otras indicadas en cada tema específico, en la vía pública no se debe:

- Disminuir arbitraria y bruscamente la velocidad mientras se circula.
- Realizar movimientos zigzagueantes o maniobras intempestivas o caprichosas.
- Circular con automotor sobre los "separadores de tránsito" o por las aceras. La banquina sólo se puede usar para emergencias.
- Usar la bocina u otra señal acústica (está prohibido tener sirena o bocinas especiales en autos particulares y pueden ser secuestradas), salvo en caso de riesgo o en zona rural.
- Ceder o permitir la conducción a personas no habilitadas. En caso de menores, son responsables los padres aunque aleguen desconocer el hecho.

- Contaminar el ambiente o hacer ruidos sobre los niveles permitidos.

- Permitir a los menores de 18 años conducir ciclomotores o, a los aprendices, cualquier automotor en zona céntrica, de gran concentración de vehículos o por vías rápidas.

- Circular marcha atrás, excepto para estacionar o salir de garaje o calle sin salida.

- Detenerse (salvo emergencia) en banquina, curvas, cruces u otros lugares peligrosos.

- Usar cubiertas con fallas visibles o una profundidad de dibujo menor a 1,6 mm. o redibujadas.

- A vehículos mayores circular en vías de un carril por mano a menos de 100 m de separación.

- Remolcar vehículos, excepto grúa habilitada o hacer reparaciones (salvo de emergencia).

- La carga o elementos que perturben la visibilidad (calcomanías) al conductor, o la aerodinamia o agresividad (aditamento cortante, defensas o enganches sobresalientes) del vehículo.

- Dejar animales sueltos o arrear hacienda, excepto, para este caso, por caminos de tierra.

- Los vendedores ambulantes, las instalaciones o construcciones en la “zona del camino”.

- Conducir utilizando auriculares walkman o celulares de operación manual.

- Poseer en el vehículo defensas delanteras o traseras, enganches sobresalientes o cualquier otro elemento que exceda los límites de los paragolpes o laterales de la carrocería.

- Usar faros “busca huellas” en las vías en que no está permitido.

- Circular con un tren de vehículos integrado por más de un acoplado, salvo para maquinaria especial.

- Circular con formaciones de maquinaria especial, con más de 4 unidades conectadas por enganches.

- Transitar con una tropilla de animales o arreos de haciendas fuera de la zona permitida.

CAPÍTULO 8

LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO

8.1

NORMATIVA VIGENTE

El Código de tránsito de la Provincia de Buenos Aires, Ley 13.927, fue sancionado el 29 de diciembre de 2008 por decreto de promulgación Nº 3288/08 de fecha 30 de diciembre del mismo año, para entrar a regir el 1 de enero de 2009.

Los puntos más salientes, dentro del articulado de la mencionada ley, es la adhesión a las Leyes Nacionales Nº 24.449 y Nº 26.363; la integración de la Provincia de Buenos Aires al Consejo Federal de Seguridad Vial; la creación del Consejo Provincial de Seguridad Vial, del Acta Única de Infracción y de la Justicia Administrativa de Infracciones de Tránsito Provincial.

8.2

LA AUTORIDAD DE CONTROLADOR O COMPROBACIÓN

La determinación de la naturaleza jurídica de la trasgresión a las normas de tránsito, usualmente disputada entre el delito y la falta, es una tarea de la que se desprenden importantes consecuencias prácticas.
Si la trasgresión reviste entidad penal, deben intervenir en forma directa las fuerzas de seguridad, como autoridad controlante, sin perjuicio de la actuación de otros órganos especializados.
Si por el contrario tiene naturaleza contravencional (área administrativa), adquiere consistencia la intervención directa de organismos administrativos en control, sin perjuicio de la actuación de las fuerzas de seguridad, por competencia o como órgano auxiliar.
La Ley Provincial de Tránsito, declara autoridades de comprobación de infracciones de tránsito a la Policía de Seguridad Vial, en el ámbito de su competencia, y a las Policías de Seguridad de la Provincia, en los casos de flagrancia o en los casos en que se le requiera su colaboración, a la Dirección de Vialidad, a la Dirección Provincial del Transporte, al Ministerio de Jefatura de Gabinete de Ministros y a las Municipalidades.
El Ministerio de Salud, (la Subsecretaría de Atención a las Adicciones) podrá intervenir en los casos de control de conducción bajo los efectos de alcoholemia y/o estupefacientes.

La Provincia de Buenos Aires, podrá celebrar convenios de colaboración con Gendarmería Nacional, la Agencia Nacional de Seguridad Vial y con cualquier organismo nacional en lo referente a las funciones de prevención y control de tránsito en las rutas nacionales y otros espacios del dominio público nacional sometidos a jurisdicción provincial.

LA AUTORIDAD DE JUZGAMIENTO

Si la trasgresión posee entidad penal, el órgano de juzgamiento debe pertenecer a la esfera de competencia del Poder Judicial.

Si la trasgresión tiene naturaleza administrativa, resultan competentes los tribunales administrativos especializados (tribunales provinciales o municipales de faltas).

La normativa vigente establece que las infracciones de tránsito cometidas en territorio de la Provincia de Buenos Aires, sea cual fuere la autoridad de comprobación, serán juzgadas de acuerdo al procedimiento y principios de actuación que establece la Ley Nº 13.927

8.3

Las infracciones de tránsito cometidas en rutas, caminos, autopistas, autovías o semiautopistas, provinciales o nacionales (éstas en territorio provincial) e inclusive las que atraviesen el ejido urbano serán juzgadas por la (recientemente creada) Justicia Administrativa de Infracciones de Tránsito Provincial, cuya reglamentación establecerá la cantidad de juzgados, lugar de funcionamiento y jurisdicción asignada, según criterios de siniestralidad y flujo vehicular.
Las infracciones de tránsito cometidas en territorio municipal (con exclusión de las descriptas en el párrafo anterior) serán juzgadas por la Justicia de Faltas Municipal.
Cabe destacar que el accionar de los jueces de faltas o de infracciones de tránsito debe ajustar su accionar a los principios básicos del procedimiento, quedando siempre sus decisiones sujetas a revisión judicial.

GESTIÓN DE INFRACCIONES

El procedimiento y gestión de las infracciones estará integrado a un Sistema Único de Administración de Infracciones de Tránsito Provincial. En su juzgamiento, tendrán competencia los juzgados Administrativos de Infracciones de Tránsito Provincial
Las infracciones municipales serán sometidas a los Juzgados de Faltas Municipales.

8.4

CLASIFICACIÓN DE LAS FALTAS DEL TRÁNSITO

Es evidente que hay trasgresiones que no pueden considerarse delitos pero también es obvio que en conductas tales como cruzar un paso a nivel cuando se aproxima un tren, situación que produce un daño personal o material concreto, nos encontramos en presencia de un delito, simplemente por no haber respetado una regla de seguridad preventiva.
La Ley de Tránsito 24.449 clasifica las faltas en graves y leves.

FALTAS GRAVES COMETIDAS POR LOS CONDUCTORES EN DETRIMENTO DE LA SEGURIDAD DE LAS PERSONAS
Conducir con impedimentos físicos o psíquicos, sin la licencia habilitante, habiendo consumido alcohol o drogas (legales o no) que disminuyan la aptitud para conducir.
Hacerlo en forma temeraria, a exceso de velocidad o en unidades no habilitadas para la vía pública.
Ceder o permitir la conducción a personas sin habilitación para ello.

EN DETRIMENTO DE LA SEGURIDAD Y DEL ORDENAMIENTO DEL TRÁNSITO
Negarse a exhibir el conductor la documentación exigible o estacionar en "doble fila".
Manejar en forma inadecuada.
Manejar en forma inadecuada (adelantarse por la mano derecha, no respetar las señales, infringir los límites de velocidades (máximas y mínimas) utilizar señales de emergencia (como sirenas o balizas) sin estar en esa situación o usar la bocina indiscriminadamente.
Afectar innecesariamente la fluidez del tránsito, no ceder el paso, detenerse o estacionarse irregularmente en la calzada.

FALTAS GRAVES CONTEMPLADAS EN LA LEY DE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL N°24.449, MODIFICADA POR LA LEY Nº 26.363	
1	La conducción en estado de intoxicación alcohólica, estupefacientes u otra sustancia que disminuya las condiciones psicofísicas normales.
2	La violación de los límites de velocidad máxima y mínima establecidos en esta ley, con un margen de tolerancia de hasta un diez por ciento (10%).
3	La conducción, en rutas, autopistas y semiautopistas, a una distancia del vehículo que lo precede menor a la prudente de acuerdo a la velocidad de marcha, conforme los parámetros establecidos por la ley y su reglamentación.
4	La conducción de vehículos sin respetar la señalización de los semáforos.
5	La conducción de vehículos transportando un número de ocupantes superior a la capacidad para la cual fue construido el vehículo.
6	La conducción de vehículos utilizando auriculares y/o sistemas de comunicación manual continua y/o pantallas o monitores de video VHF, DVD o similares en el hábitaculo del conductor.
7	La conducción de vehículos propulsados por el conductor, tracción a sangre, ciclomotores y maquinaria especial por lugares no habilitados al efecto.
8	La conducción de motocicletas sin que alguno de sus ocupantes utilice correctamente colocado y sujetado el casco reglamentario.
9	La conducción de vehículos sin que alguno de sus ocupantes utilice el correspondiente correaje de seguridad.
10	La conducción de vehículos transportando menores de DIEZ (10) años en una ubicación distinta a la parte trasera.
11	La realización de maniobras de adelantamiento a otros vehículos sin respetar los requisitos establecidos por la presente ley.
12	La conducción de vehículos a contramano.
13	La conducción de un vehículo careciendo del comprobante que acredite la realización y aprobación de la Revisión Técnica Obligatoria.
14	La conducción de un vehículo careciendo del comprobante que acredite el cumplimiento de las prescripciones del artículo 68 de la presente ley.

Será obligación de las autoridades de comprobación, comunicar las actas de infracción de sus ámbitos de actuación, a la Dirección Provincial de Política y Seguridad Vial (D.P.P.S.V.) quien elevará la información obtenida al Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito (RENAT-actualmente dependiente de la Agencia Nacional de Seguridad Vial). Como también, los órganos de juzgamiento deberán comunicar a la D.P.P.S.V. las sanciones firmes y las declaraciones de rebeldía.

La ley Nº 26.363, también modificó el Código Penal, sustituyendo la denominación del Capítulo II del Título VII: "Delitos contra los medios de transporte y comunicación" por el de "Delitos contra la seguridad del tránsito y de los medios de transporte y comunicación", tipificando nuevos delitos relacionados con el tránsito, como el art. 193 bis, que pena con prisión de seis meses a tres años e inhabilitación para conducir por el doble del tiempo de condena "al conductor que creare una situación de peligro para la vida o la integridad física de las personas, mediante la participación en una prueba de velocidad o de destreza de un automotor, realizada sin la debida autorización de la autoridad competente...".

8.5

CONTROL DE INFRACCIONES

Se implementará el uso de instrumentos cinemómetros y otros equipos, o sistemas automáticos, semiautomáticos o manuales, fotográficos o no, fijos o móviles para el control de velocidad y otras infracciones establecidas en la ley Nº 13.927, para las zonas urbanas y rurales.

Estos instrumentos deberán ser homologados por los organismos nacionales o provinciales que tengan competencia.

La Dirección Provincial de Política y Seguridad Vial autorizará el uso de estos dispositivos en ambas jurisdicciones.

MEDIDAS CAUTELARES

La "Garantía de Libertad de Tránsito" es el derecho que tienen todas las personas a circular libremente por la República Argentina, como lo expresa nuestra Constitución Nacional. Para poder ejercer adecuadamente esta libertad debemos respetar las reglas básicas de convivencia en la vía pública y las restricciones que nos impone el respeto al prójimo. Si, además, queremos hacerlo con un vehículo, deberemos obtener una habilitación para conducirlo y someternos a mayores exigencias y controles, pues estamos introduciendo una máquina riesgosa (mueren miles de personas en el mundo, por los siniestros del tránsito) en un ámbito de convivencia natural del ser humano, como es la vía pública.

8.6

RETENCIÓN PREVENTIVA

No obstante, si ponemos en riesgo al prójimo o, peor aún, lo dañamos, la ley dispone que seamos retenidos (que no es exactamente una detención) por la autoridad, para que pueda identificarnos e iniciar la investigación si corresponde. Quedaremos a disposición del juez competente. Sólo se nos puede impedir la circulación cuando ponemos en riesgo cierto la seguridad vial.

RETENCIÓN A LOS CONDUCTORES

Estén en estado de intoxicación alcohólica o por estupefacientes, o se presuma el mismo.

Fuguen habiendo participado en un siniestro o cometido alguna de las faltas siguientes:
Carecer de habilitación (por no haberla tramitado, por suspensión o inhabilitación).
Organizar o participar en "picadas" (competencia con automotores en la vía pública).
Violar la luz roja del semáforo (a la tercera reincidencia).

Cruzar las vías férreas a nivel estando baja la barrera o encendida la luz roja.

La RETENCIÓN no puede superar el tiempo necesario para labrar las actuaciones o, en el primer caso, hasta que recupere su estado normal. Nunca puede ser mayor de 12 horas.

RETENCIÓN A LAS LICENCIAS HABILITANTES

Estén vencidas.

No se ajusten a los límites de edad que correspondan.

Estén vencidas por cambio de datos no denunciados oportunamente.
Cuando hayan sido adulteradas.

Cuando exista una evidente violación a los requisitos que exige la ley.

Cuando sea notable la disminución de las condiciones psicofísicas del titular de la misma (con excepción a los discapacitados debidamente habilitados).

El titular de la licencia se encuentre inhabilitado o suspendido para conducir.

RETENCIÓN A LOS VEHÍCULOS

Que no cumplan con las exigencias de seguridad reglamentaria,
labrando un acta provisional.

Que sean conducidos por personas no habilitadas para el tipo de vehículos que conducen, con habilitación suspendida o que no cumplan con las edades reglamentarias para cada tipo de vehículo.

Que circulen excedidos en peso, en dimensión o en infracción a la ley sobre transporte de carga o de sustancias peligrosas, ordenando la desafectación y verificación técnica del vehículo.

Que presten servicio de pasajeros o de carga sin el permiso correspondiente exigidos para cada caso. La autoridad de aplicación ordenará la paralización preventiva del servicio, ordenando la desafectación e inspección técnica del vehículo. El transportista será responsable por los pasajeros y terceros damnificados.

Que estén mal estacionados obstruyan la circulación o la visibilidad,
o los que ocupen los lugares de los servicios de emergencias,
o de servicio público de pasajeros.

Que estén abandonados en la vía pública y los que por haber sufrido algún deterioro no puedan circular y no fueran reparados de inmediato, serán trasladados a depósitos que indiquen la autoridad de comprobación,
donde luego les serán entregados a sus titulares o quienes acrediten la tenencia.

RETENCIÓN A LOS VEHICULOS

Que transporten valores bancarios o postales por el tiempo necesario para su acreditación y el labrado del acta respectiva si así correspondiera.

Que sean conducidos transportando un número de pasajeros superior para el cual fue construido el vehículo. Una vez labrada el acta, el vehículo podrá circular pero sólo con las personas que tenga capacidad el vehículo.

Que sean conducidos y propulsados por el conductor, tracción a sangre, ciclomotores y maquinarias especiales por lugares que no estén habilitados para esos vehículos.

ELEMENTOS QUE PRODUZCAN RIESGOS EN LA VÍA O SE ENCUENTREN ABANDONADAS

Vehículos u otros elementos que tengan valor serán enviados a los depósitos que indique la autoridad de comprobación, dándole conocimiento al propietario.

DOCUMENTACIÓN DE LOS VEHÍCULOS PARTICULARES, DE TRANSPORTE DE PASAJEROS PÚBLICO, PRIVADO O DE CARGA

No cumpla con los requisitos exigidos por la normativa vigente.

Esté adulterada o no haya coincidencia entre lo declarado en la reglamentación y las condiciones fácticas verificadas.

Se infrinjan normas referidas especialmente a la circulación de los mismos o su habilitación.

RETENCIÓN PREVENTIVA- BOLETA DE CITACIÓN DEL INCULPADO- AUTORIZACIÓN PROVISIONAL

En los supuestos de comisión de algunas de las faltas graves descriptas en los incisos 1, 2, 4, 8, 12, 13, 14 la Autoridad de Comprobación o Aplicación retendrá la licencia para conducir a los infractores y la reemplazará con la entrega en ese mismo acto, De la Boleta de Citación al Inculpado. Dicha boleta habilitará al inculpado para conducir sólo por

un plazo máximo de treinta (30) días corridos contados a partir del día de su confección.

La Autoridad de Comprobación remitirá la licencia y el acta de infracción al funcionario que corresponda.

Dentro de los 30 días corridos, el infractor deberá presentarse ante el funcionario designado y podrá optar por:
1.Pagar la multa, en forma voluntaria.
2.Ejercer su derecho de defensa.

SANCIONES

La **amonestación** consiste en una advertencia, reprimenda, llamado de atención, con miras a evitar que se procure su repetición.

La **multa** es la sanción que se aplica con mayor asiduidad en materia de infracciones, pero presenta el inconveniente de no resultar igualitaria, dado que repercute de distinta manera según el patrimonio del infractor.

La **inhabilitación** es la pérdida del privilegio de conducir cualquier vehículo o sólo una clase de ellos, sólo por sentencia de la Justicia Ordinaria o la de Faltas, por un determinado lapso o en forma definitiva.

En las dos primeras reincidencias, el juez contravencional puede inhabilitar, pero es obligatorio que lo haga a partir de la tercera falta grave. También tiene facultades para hacer valer “eximentes”, “atenuantes” o “agravantes” (p. ej.: abusar de la calidad de funcionario). Es reincidente

quien comete una nueva falta grave habiendo sido sancionado por otra, dentro de los 2 años previos.
Son **faltas graves** las que resulten atentatorias a la seguridad de las personas o bienes; obstruyan gravemente la circulación o contaminen el ambiente.
El **arresto no redimible**, cuya gravedad como sanción sólo encuentra justificación en el alto riesgo y la absoluta irresponsabilidad e inconsciencia de quien incurre en una falta que merezca esta pena: conducir intoxicado, sin licencia o inhabilitado, "participar en picadas", cruzar un paso ferroviario con barreras bajas, fugarse luego de participar en un siniestro y ser doble reincidente en violar las indicaciones del semáforo.
Concurrencia obligatoria a cursos especiales de educación y capacitación para el uso correcto de la vía pública, cuya aprobación redime de la multa y su incumplimiento la triplica. Con este tipo de sanción se trata de potenciar el efecto educativo preventivo de la disminución depena y de incidir culturalmente en la trasgresiones y negligencias.
Muchas veces, la lógica y la experiencia demuestran que ciertas infracciones son cometidas por desconocimiento de la reglamentación vigente y, aunque no sean disculpables, exigen un despliegue estatal más profundo que el específicamente represivo. Para esto se

desarrolla un cuerpo especialmente capacitado de docentes para dictar los correspondientes cursos teórico-prácticos.
Decomiso, es una sanción accesoria de otra principal que importa la pérdida de los Instrumentos o elementos expresamente prohibidos por la ley (p. ej: reflector, sirena, escapes libre).Tareas comunitarias, son las prestadas por los infractores en entidades públicas.

RESPONSABILIDAD

Responsabilidad, es la aptitud legal que tenemos para hacernos cargo (o sea, asumir las consecuencias, en el ámbito de los derechos y obligaciones del ciudadano) por la violación de una regla de convivencia: que puede ser contractual (incumplimiento), organizativa (transgredir formas), ocasional (causar daño) o de imperio legal (delito, falta, desobediencia cívica o tributaria).
Cuando ponemos una máquina en la vía pública, creamos un riesgo, por lo que asumimos el compromiso de respetar ciertas reglas para no convertirlo en daño ni molestar al prójimo, caso contrario, tendremos una sanción y, además, el deber de reparar el perjuicio causado.

CONTRAVENCIONAL

En materia de tránsito, actúa la Justicia de Faltas de cada jurisdicción y resultan responsables contravencionalmente, las personas mayores de 14 años (hasta los 18 años no se les puede aplicar arresto y responden los padres por las sanciones pecuniarias), que incurran en las conductas que tienen prevista una sanción, aún cuando se lo haga sin intencionalidad, pudiendo aplicarse algunas de las siguientes sanciones:

PENAL

Es la capacidad que nos da la ley para asumir la pena que nos cabe por un delito, culposo, normalmente (sin intención), ante la lesión o muerte de una persona por nuestra negligencia, imprudencia, impericia o violación de los reglamentos. El Juez Penal nos podrá aplicar prisión o reclusión de hasta 5 años e inhabilitación para conducir temporal o permanentemente. Esta pena sólo se puede imponer a la persona que comete la falta y no a otra por reflejo.

CIVIL

Es la obligación de reparar el daño que hayamos causado en circunstancia de la circulación. Es esencialmente "refleja", o sea que otro puede asumir ese compromiso, normalmente un asegurador. Los seguros, en general, protegen el patrimonio del asegurado o de sus herederos,

pero no es el caso de los obligatorios, que cumplen una función social, como el de responsabilidad civil hacia terceros, destinada a "proteger" a las víctimas de un siniestro.

DIRECCIÓN PROVINCIAL DE POLÍTICA Y SEGURIDAD VIAL (DPPSV)

El Registro Único de Infractores de Tránsito creado por la Ley 11.430 (hoy derogada), comenzó a funcionar en 1995.
La Dirección Provincial de Política y Seguridad Vial fue creada por Decreto Nº 3286/08 de fecha 29 de diciembre de 2008, depende de la Subsecretaría de Gabinete, del Ministerio de Jefatura de Gabinete de Ministros, quedando en la actualidad el Registro Único de Infracciones de Tránsito, bajo su órbita.

ACCIONES ENMARCADAS DENTRO DE ESTA DIRECCIÓN	
1	Impulsar y desarrollar acciones en materia de política y seguridad vial.
2	Entender y dirigir todas las cuestiones vinculadas al Registro Único de Infractores de Tránsito.
3	Programar e impulsar la ejecución de la política de Seguridad Vial de la Provincia de Buenos Aires, en coordinación con los organismos competentes en la materia en el ámbito provincial, municipal, nacional e internacional.

4	Promover los operativos de control y verificación vehicular en coordinación con los Ministerios de Seguridad, Infraestructura, Trabajo y Salud.
5	Proyectar la actualización permanente de la legislación en la materia y la normativa complementaria de la Ley de Tránsito.
6	Celebrar convenios con Municipios, Estado Nacional, Universidades Nacionales y/o Provinciales y/o Organismos Provinciales, Nacionales e Internacionales y/o Organizaciones no gubernamentales y empresas privadas vinculadas a la materia, a los fines de establecer mecanismos de colaboración, información y de todo dato relacionado con tránsito y la seguridad vial.
7	Promover la comunicación, información y asesoramiento a las autoridades municipales en todo lo relativo a la formulación y presentación de proyectos referidos a la Seguridad Vial.
8	Impulsar la implementación de mecanismos de asistencia técnica y capacitación a los municipios para el desarrollo de acciones en la materia.
9	Sistematizar y evaluar experiencias municipales en materia de seguridad vial, en coordinación con los organismos que ejecutan los correspondientes programas o proyectos.
10	Promover la mejora del marco normativo del ámbito municipal, articulando las reformas y propuestas con los Concejos Deliberantes y la Legislatura Provincial en coordinación con la Subsecretaría de Relaciones Institucionales de la Jefatura de Gabinete de Ministros.
11	Organizar e impulsar cursos y seminarios de capacitación y concientización vinculados a la seguridad vial para funcionarios provinciales, municipales, a organizaciones intermedias y a la comunidad en general, en coordinación con los organismos competentes.
12	Promover el desarrollo de actividades de educación, promoción y concientización vial con la participación, en su caso, de los organismos competentes en materia.
13	Entender en el Registro de Estadísticas en Seguridad Vial.
14	Coordinar acciones de investigación de las infracciones y siniestros de tránsito a fin de evaluar e implementar políticas y medidas preventivas.
15	Entender en el registro y expedición de las licencias de conducir.
16	Organizar, supervisar y coordinar la actividad administrativa y operativa del Registro de Antecedentes de Infractores de Tránsito,

ACCIONES ENMARCADAS DENTRO DE ESTA DIRECCIÓN	
16	a tenor de lo establecido por la normativa de tránsito vigente.
17	Organizar e impulsar el registro de inhabilitados para conducir.
18	Coordinar la emisión de los informes de antecedentes e infracciones como requisito para gestionar la licencia de conducir y la transferencia de los vehículos con las áreas Nacionales competentes en la materia.
19	Supervisar el correcto funcionamiento del sistema de comprobación de infracciones de tránsito a través de instrumentos cinemómetros fijos y móviles en cumplimiento de lo establecido en la normativa vigente en el ámbito de la Provincia de Buenos Aires.
20	Entender en el Sistema de Administración Centralizada de Infracciones de Tránsito.
21	Autorizar el uso en jurisdicción provincial y/o municipal de instrumentos cinemómetros y otros equipos o sistemas automáticos o semiautomáticos o manuales, fotográficos o no, fijos y/o móviles.
22	Autorizar la colocación en rutas, caminos, autopistas y semiautopistas provinciales y nacionales de sistemas automáticos y semiautomáticos, fijos o móviles de control de infracciones y el uso manual de estos sistemas por las autoridades de constatación provinciales y/o municipales; siendo la máxima autoridad en la materia, sin perjuicio de la coordinación de las pautas de seguridad, homologaciones y verificaciones de los mismos con los organismos competentes en la materia.
23	Entender, dirigir, coordinar, organizar y supervisar la gestión de los Juzgados Administrativos de infracciones de tránsito provincial.
24	Determinar la validez de las multas y/o presuntas infracciones de tránsito automáticas.
25	Coordinar las relaciones y acciones con la Justicia de faltas Municipal y con la Justicia Ordinaria.
26	Diseñar, implementar y dirigir un sistema de control de gestión y de auditorias integrales de las acciones que desarrolla el Registro Único de Infractores de Tránsito.

ACCIONES ENMARCADAS DENTRO DE ESTA DIRECCIÓN	
27	Organizar e implementar un sistema de auditoría provincial y municipal de seguridad vial, pudiendo para el supuesto que fuere insuficiente, requerir o proponer mejoras en los procedimientos.
28	Definir, suministrar y sistematizar el Acta Única de Infracción de Tránsito de acuerdo a la normativa vigente.
29	Promover una conciencia a nivel provincial y municipal en relación a la necesidad de construir una visión integral de la Seguridad Vial.
30	Representar a la Provincia de Buenos Aires en el Consejo Federal de Seguridad Vial.

INDICE

INTRODUCCIÓN

CAPÍTULO 1: EL CONDUCTOR **PÁG. 9**

1. Responsabilidad social del conductor
   La Licencia habilitante
2. Clases de licencia y edades mínimas
   Validez de la Licencia
   Modificación de datos
3. Requisitos para adquirir la Licencia de Conducir
   La Licencia en la Provincia de Buenos Aires
   Requisitos para la habilitación particular
   Requisitos para la habilitación profesional
4. Características de la Licencia
   Perdida de habilitación
5. Formación del conductor
6. Exámenes
7. Otros roles de las personas en la vía pública

CAPÍTULO 2: CONOZCA SU VEHÍCULO **PÁG 33**

1. La función del vehículo
2. Los elementos básicos de la seguridad
3. La Verificación Técnica Vehicular (VTV)
4. Los talleres de servicios de mantenimiento
5. Los repuestos y accesorios de seguridad
6. Fallas y desgastes que afectan la seguridad
7. La seguridad activa y pasiva
8. Casos especiales

CAPÍTULO 3: LA VÍA PÚBLICA **PÁG. 53**

1. El uso de la vía pública
2. Las funciones de la vía pública
3. Zona Urbana
4. Zona Rural
5. Obstrucciones y uso especial de la vía

CAPÍTULO 4: SEÑALAMIENTO VIAL **PÁG 69**

1. Conceptos generales
2. Señales verticales
3. Demarcación horizontal
4. Señales luminosas

CAPÍTULO 5: CONDUCIR CON SEGURIDAD **PÁG 83**

1. Condiciones y forma de conducir
2. Percepción y reacción
3. La velocidad potencia el riesgo
   Límites máximos y mínimos de velocidad
4. Uso de las luces
5. Leyes naturales que rigen la conducción
6. Cómo cuidarse de los demás
7. Condiciones especiales de la vía y del clima
8. Accidentes o siniestros

CAPÍTULO 6: PÁG. 111
SALUD PARA CONDUCIR, IMPEDIMENTOS TRANSITORIOS

1. A cualquiera le puede pasar
2. Fatiga
3. Monóxido de carbono
4. Alcohol
5. Medicamentos
6. Consecuencias de conducir intoxicado
7. Procedimientos de control

CAPÍTULO 7: LAS REGLAS DE SU SEGURIDAD PÁG. 125

1. Requisitos para circular
2. Las intersecciones
3. Derecho de Paso
4. Vías con semaforización coordinada
5. Adelantamiento
6. Autopistas
7. Distancia de seguridad entre vehículos
8. Giros y rotondas
9. Cruces ferroviales a nivel
10. Estacionamiento
11. Las prohibiciones

CAPÍTULO 8: **PÁG. 147**

LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO

1. Normativa vigente
2. La autoridad de controlador o comprobación
3. Gestión de infracciones
4. Clasificación de las faltas de tránsito
5. Medidas cautelares
6. Retención preventiva
7. Sanciones
8. Dirección Provincial de Política y Seguridad Vial

Producido por
Universidad de Morón

Rector de la Universidad de Morón
Dr. Héctor Norberto Porto Lemma

Decano de la Facultad de Arquitectura, Diseño, Arte y Urbanismo
Arq. Oscar Aníbal Borrachia

Coordinado por la Universidad
Arq. Fernando Pini

Coordinado por DPPSV - Ministerio de Jefatura de Gabinete de Ministros
Lic. Virginia Caballero

Expertos del Instituto de Planeamiento del Tránsito,
Seguridad y Educación Vial
Dr. Guido Bulián
Dra. Hilde Riera
Ing. Osvaldo Storani

Ilustrador
Nicolás Dubini

Impreso - Noviembre de 2011