

GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE CÓRDOBA



**CURSO SOBRE NORMAS DE TRANSITO
Y SEGURIDAD VIAL**



Manual para Docentes

CURSO SOBRE NORMAS DE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

En el año 1996 la Provincia de Córdoba dictó la Ley Provincial de Tránsito y Seguridad Vial Ley N° 8560. La norma en cuestión reafirmaba el respeto de las autonomías y creaba las bases de un consenso entre las distintas jurisdicciones Municipales y Comunales de la Provincia, cuya representatividad se manifestara en la Comisión Provincial de Tránsito y Seguridad Vial, a fin de contar con un ordenamiento común. No obstante la existencia y vigencia de la normativa de que se trata, recién a partir del año 1999 y con la sanción del Decreto Reglamentario N° 1993 que reglamentó distintos supuestos de la Ley, pudo comenzar a implementarse dentro del territorio provincial.

La Ley de Ministerios sancionada también en el ejercicio 1999 procedió a trasladar la responsabilidad en materia de tránsito desde un área eminentemente técnica - Ministerio de Obras y Servicios Públicos - a un área comprometida con la seguridad de las personas como es el Ministerio de Seguridad, donde se inserta la Dirección de Prevención de Accidentes de Tránsito.

Esta Dirección tiene como objetivo el desarrollo de la política general, formulando las líneas de acción necesarias a efectos de establecer pautas de ordenamiento y seguridad, cimentadas en los pilares básicos subyacentes en la Ley N° 8560, esto es, la educación vial de la población en general, el debido e indelegable control por parte de la autoridad respectiva y el estudio sistemático de la causalidad y de los elementos constitutivos de la accidentología vial, a fin de introducir las mejoras necesarias para prevenir su ocurrencia.

Esta es la razón por la cual en el año 2001 se produce la incorporación de las Leyes Ley N° 8980, relativa al Sistema de Utilización de Dispositivos Reguladores y Controladores de Tránsito y la Ley N° 8937, que intenta insertar en el Sistema de Educación un Programa de Concientización de la Seguridad Vial.

Consecuente con el aspecto progresivo, en el año 2002 se modifica la Ley N° 8560 mediante la Ley N° 9022, y en el año 2003 ocurre lo mismo con la Ley N° 9140, que avanzan más en los aspectos de carácter organizativos y administrativos que en los técnicos.

En el año 2004 con fecha 12 de julio, la Legislatura Provincial aprobó el Texto Ordenado (Leyes 8560, 9022 y 9140) por Ley N°9169, la que resuelve en un solo ordenamiento todo lo relativo al Tránsito y Seguridad Vial, quedando identificado como "Ley Provincial de Tránsito N°8560 Texto Ordenado 2004".

El resultado final de la aplicación de esta Política de Estado, debe necesariamente tender a una disminución progresiva y geométrica de los accidentes en la vía pública. La convivencia pacífica en sociedad debe ser garantizada, empleando todos los recursos disponibles. La seguridad vial es uno de los bienes jurídicos a proteger y una meta a la que debemos llegar, aplicando los esfuerzos de todos en beneficio del bien ciudadano.

Luis Ernesto Notta
Director

CURSO SOBRE NORMAS DE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

TEMARIO

UNIDAD N° 1: “Aportes de la Psicología al Transito”

Introducción.
El Transito.
El hombre, la maquina y la vía.
El Transito es un Sistema.

UNIDAD N° 2: “Señalización en General”

Concepto.
Normas Generales.
Obediencia de las señales.
Prioridad de las señales sobre las normas y la prioridad de las señales entre sí.

UNIDAD N° 3: “Señales y Ordenes de los Agentes de Tránsito”

Norma general.
Señales con el brazo.
Otras señales.
Alumnos Guía.

UNIDAD N° 4: “Señalización Vertical Luminosa”

Concepto.
Distintos tipos de señalización vertical luminosa
Qué debemos saber sobre las luces de los semáforos.

UNIDAD N° 5: “Señales Verticales”

Significado de las señales.
Escala de interpretación de las señales verticales.
Símbolos, logotipos, pictogramas e inscripciones.
Clasificación de las señales verticales.
Detalle y significado de la señalización vertical.

UNIDAD N° 6: “Demarcación Horizontal”

Significado de la demarcación horizontal.
Escala de interpretación de las marcas viales.
Clasificación de las marcas viales.
Detalle y significado de las marcas viales.

UNIDAD N° 7: “Dispositivos Especiales de Encauzamiento y Guía, y Señalización de Obra”

Dispositivos especiales de guía y encauzamiento del tránsito.
Señalización circunstancial que modifica el régimen normal de utilización de la vía
Señalización de obra.

UNIDAD N° 8: “Normas de Comportamiento Vial”

Normas Generales
De la Circulación de Vehículos.
Otras Normas de Circulación
Dispositivos Complementarios.
De la Señalización.
Ejemplos de prioridad en intersecciones.

UNIDAD N° 9: “Recomendaciones para una Conducción Segura”

Factores que influyen en las aptitudes psicofísicas del conductor.
Efectos del alcohol.
Otras sustancias que afectan a la conducción.
Consideraciones respecto de los demás usuarios.
Posición confortable y segura para la conducción.
Preparación de un viaje.
Desarrollo de un viaje.
Paradas, descansos, comidas.
Salidas al extranjero.

UNIDAD N° 10: “Transporte de Cargas y Personas”

Transporte Público urbano.
Personas transportadas.
Transporte colectivo de personas.
Transporte de escolares.

UNIDAD N° 11: “Accidentes”

Definición.
Obligaciones en caso de accidente.

UNIDAD N° 12: “Primeros Auxilios”

Socorrer.
Shock o colapso.
Asfixia.
Hemorragia.
Aspectos emotivos.
Traslado de los heridos.

UNIDAD N° 13: “Los Niños y el Tránsito”

Introducción.
Campo Visual.
Sentido del oído.
Los objetos tienen vida.
Los niños y el juego.
Zona de Incertidumbre en el niño.
Infraestructura urbana.
Ciclos y Bicicletas

UNIDAD N° 14: “Licencia de Conducir”

Función del Estado.
Significado Social de la Licencia de Conducir.
Significado Jurídico de la Licencia de Conducir.
Objeto del Manual del Conductor.
Requisitos para obtener la Licencia de Conducir.
Permiso de aprendizaje.
Conductor Principiante.
Edades mínimas para Conducir
Menores.

UNIDAD N° 15: “Marco Jurídico”

Aspecto Constitucional
Convenios Internacionales
Adhesión a Convenios Internacionales

UNIDAD N° 16: “Consideraciones Generales”

Definiciones.
Circulación.

Unidad N° 1: “Aportes de la Psicología del Tránsito”

INTRODUCCIÓN

Entre las distintas necesidades y problemáticas sociales que deben ser atendidas, el tema del tránsito vial aparece como algo cotidiano. Casi anecdótico, cuando comentamos situaciones ocurridas en nuestro diario transitar y además, como público, se da en la calle y a la vista.

Sin embargo y quizás porque entendamos que el concepto de público es de todos, no tengamos en cuenta que el “todo” se forma con cada uno de nosotros y por lo tanto, perdamos las identidades que soportan el todo quedando resumido en: “si es de todos no es de nadie”.

Cuando los datos (*1) de muertes por colisiones de tránsito de los últimos diez años nos dan un promedio del 16% en la franja de 0 a 15 años y el 37% en adultos jóvenes de entre de 16 a 30 años, cada uno de ellos, tenía un nombre y apellido, una familia, una escuela, un trabajo, tenía esa identidad que forma parte del todo social al que a veces nos sentimos ajenos.

Dentro de las instituciones que conforman nuestra comunidad, la institución escuela es un referente y soporte social y cultural (¿podríamos imaginarnos nuestra sociedad sin escuela?). Como tal también se halla atravesada por la problemática del tránsito. Desde el ingreso y egreso al edificio escolar hasta la dolorosa y significativa pérdida de algún miembro de la comunidad educativa. Desde los comentarios de alumnos ante un choque, la comunidad, sea pequeña o una gran no escapará a su implicancia en el tema.

La idea de las autoridades gobernantes y en el cumplimiento de la normativa legal vigente de hacerse presente en esta instancia de formación, se muestra como una respuesta comprometida, a la capacitación del docente, aportándole elementos para hacer posible una educación vial que permita la constitución de una verdadera cultura vial tendiente a la salud, donde se haga propio el sentido de transitar seguros, en la situación social de todos y que hace al bienestar de la vida misma.

Así por tanto, y teniéndose en cuenta que la educación vial es además propuesta desde el ámbito educativo ministerial como un eje temático transversal, que cruza como tal, toda la organización curricular, haciendo énfasis no sólo en la formación intelectual sino también en la formación personal ética y ciudadana, es que los siguientes contenidos han sido pensados.

El Tránsito

Nuestra inclusión como sujetos sociales en el tránsito vial se da, de manera espontánea. Es un aprendizaje que incorporamos de modo no metódico. Como padres y adultos, transmisores desde que nuestros niños nacen de pautas, saberes y valores, no siempre somos conscientes de las características que éstos tienen. Solemos exponer a nuestros bebés bajando de la vereda a la calle, en primer lugar el cochecito para cruzar una calzada, y hacerlo además por donde nos quede más cómodo; arrastramos a nuestro pequeño del brazo a un ritmo de adulto, porque no calculamos el tiempo de traslado para llegar en horario a la guardería; estacionamos en doble fila frente al edificio escolar, provocando que el niño zigzaguee entre autos. Muchos son los ejemplos, si nos detenemos a observar, de situaciones donde esas enseñanzas-aprendizajes espontáneos y cotidianos no son pensadas y tenidas en cuenta, ni mucho menos reflexionadas. Contrariamente nos esforzamos y dedicamos tiempo y cuidado al comienzo de la deambulación. En nuestra sociedad, mueve a la alegría familiar el hecho de que se comience a caminar. Tanto es así que una de las costumbres suele ser guardar como un recuerdo preciado, el calzado de los primeros pasos. Este hecho que puede parecer menor es de significado simbólico: este pequeño ser humano comienza a andar por sí mismo.

Pero, si lo unimos a los ejemplos anteriormente mencionados... ¿cómo andará?

El hombre, la máquina y la vía

Las razones por las cuales transitamos pueden ser diversas. Entre ellas resaltan las siguientes:

- **Por necesidad:** trasladándonos de un sitio a otro con un fin u objetivo: trabajo, estudio, adquisición de bienes y servicios, transporte de mercaderías, etc.

- **Por placer:** haciendo recorridos que queremos conocer: viajar por la montaña, etc.

- **Por razones sociales:** donde el traslado responde a objetivos más difusos, no siempre conscientes, que tienen que ver con costumbres y hábitos de la comunidad a la que pertenecemos: vuelta a la manzana céntrica de una población.

Las personas que transitamos tenemos distintas características:

Contextura física:

Altos, bajos, corpulentos, pequeños, etc.

Estado de salud:

Apto.

No Apto

No Apto temporal

Con afecciones físicas: (permanentes o temporales)

Motrices

De audición

De visión, etc.

Con afecciones psíquicas

Trastornos neurológicos (permanentes o temporales)

Consumo de drogas

Consumo de alcohol, etc.

Rasgos personales:

Personalidad

Hábitos y costumbres, etc.

Rasgos de identidad:

Edad

Origen

Idioma

Genero

Religión

Para transitar por vía terrestre utilizamos diferentes medios: (la ley 8560 reconoce 23 tipos diferentes)

El propio cuerpo

El tren

Diferentes vehículos

Automóvil, bicicleta, camión,

Camioneta, cuatriciclomotor,

Motocicleta, ómnibus, etc.

Lo hacemos por espacios diversos:

Vereda o acera

Calle o calzada

Camino rural

Autopista

Autovía

Ruta, etc.

La traza de estos espacios presenta a su vez diferencias propias y comunes:

Rotonda

Elevaciones

Badenes

Curvas

Túneles

Puentes, etc.

Otros elementos de la vía serán:

El tipo de firme
La demarcación
El cantero central
La banquina
La iluminación, etc.

A su vez el medio ambiente y las características del terreno se harán presente:

Niebla
Viento
Nieve
Lluvia
Zona de montaña
Zona de nevada
Zona de desmoronamiento, etc.

Como vemos son muchas, y el detalle podría ser mucho más específico y amplio aún, las variables que al transitar, existen. Pensemos que además se entrecruzan, pudiéndose dar en un mismo lugar y tiempo.

En este análisis fueron tomados en cuenta los elementos que conforman la tríada o triángulo compuesto por el factor humano, el mecánico y el ambiental.

El factor humano es el de mayor incidencia en caso de choque, no debido mayormente, a dificultades psicomotrices, hecho que es detectado en los conductores en el examen para la obtención de la licencia de conducir, sino debido a la toma de decisiones en el momento de dar una respuesta ante un estímulo no previsto. Es importante comprender que los peatones no deben quedar excluidos en esto. La toma de decisiones no sólo y entre otras cosas, se conforma de la capacidad de conducir un vehículo, sino de la forma de conducirnos como personas, como sujetos sociales singulares y diversos. La intención del detalle anterior es justamente poder hacer hincapié en la necesidad del reconocimiento del otro, este otro que como yo también esta apurado, llega tarde, o que a diferencia de mí esta enfermo, camina o conduce lentamente por que tiene muchos años, pero que como yo también existe y forma parte de esta sociedad que transita. En la toma de decisiones influirán esos aprendizajes que he incorporado desde el nacimiento mismo. El registro que haya hecho del lugar que se le daba al otro en tanto ser humano, como ser viviente pero además con vivencias, fallas, vínculos, o el no registro, se mostrará a la hora de definir como conductor, una maniobra, para ser paciente ante el paso lento de una embarazada por la senda peatonal, o como peatón para prever y entonces evitar, la cantidad de maniobras que debe hacer un conductor si cruzo imprevistamente y por cualquier lugar la calle.

También esta presente, en el transitar en general, más allá e incluyendo a la toma de decisiones, el sistema de creencias. El ser humano lo va a adquiriendo y conformando a lo largo de su vida. Esta compuesto de representaciones sociales, es decir esto que para el común significa algo más allá de lo que realmente significa y se liga con lo que imaginamos y deseamos de manera inconsciente. Ideas sobre el status social, económico, etc. Se dota de una significación imaginaria a un hecho. Un ejemplo de las mismas es suponer que tener un auto lindo y último modelo me va a hacer más atractivo, más masculino además de poderoso con lo cual podré conquistar a una linda chica. Auto lindo y poderoso-representa y me reviste de valor, masculinidad-fuerza y poder, entonces “podré” tener a una linda chica. Lindo auto hace posible linda chica.

Muchas de las publicidades que vemos en televisión donde es preponderante el lenguaje de la imagen se basan en estas representaciones sociales.

Los mitos, también conforman nuestro sistema de creencias. Se sostienen e insisten en nuestro discurso aunque no sean verdad. Ante alumnos de 5º año de la carrera de derecho de una facultad nacional, y en un curso de reflexión sobre el derecho a transitar fue sorprendente escuchar que: -”El choque es cosa del destino”. Debemos entender entonces que “el destino” tiene una entidad propia y que puede incluso más que el libre albedrío de las personas. Por lo tanto no somos las personas las responsables del choque sino “el destino”. Al revisar este concepto los alumnos comprendieron que estaban ante un mito.

Aplicar este mito al tránsito implica la peligrosa irresponsabilidad de no hacerse cargo y continuar con el concepto de accidente, en tanto no hay responsable.

La norma, la sanción y la seguridad vial (*2)

Retomando la multiplicidad de componentes que hacen al tránsito vial, imaginándonos en situación de salir a formar parte de él, cómo podemos llevar a cabo un tránsito seguro? Es solamente frente a la instancia de la ley y a través de sus normas que, como reguladora y organizadora de nuestro desplazamiento en tiempo y espacio será posible. La norma podemos pensarla entonces como parte misma de él. Decimos que la ley y las normas hacen al tránsito. Surgen de la propia demanda que sus usuarios requieren, para que sea posible. Ser escuchados, tenidos en cuenta, en el diseño de políticas sobre las que luego se basarán las normas, respecto del uso que a ese espacio público se le dé, si bien no garantizará el total cumplimiento, si logrará el de la mayoría, que a su vez puede funcionar como regulador espontáneo. Cuando la norma es impuesta generalmente es resistida.

Otras de las razones por las que no se da cumplimiento a pesar de ser surgidas de políticas de tránsito bien intencionadas y cuidadosas de la vida, suelen ser, la desvalorización por no ser nada o insuficientemente difundidos sus beneficios. Un ejemplo de esto puede ser la implementación del examen psicofísico, cuando solo se difunde que es obligatorio. Sin embargo este examen, cuando es implementado seriamente, hecho por profesionales dedicados al tema, puede permitir detectar insuficiencias visuales, auditivas, malestares diversos, que de no ser evaluado en esa instancia, la persona no se enteraría sino en un estadio más avanzado.

El desafío a la ley, entendiendo por ésta a las pautas de crianza, en algunas etapas de la niñez y la adolescencia deben ser entendidas como parte de la constitución misma de la personalidad. Es la búsqueda del límite. El sujeto, también en lo físico, es en formación. Es entonces y precisamente por eso, que la transmisión de los límites deben ser claros. Es común escuchar: -Déjalo... es chiquito!, O: -Y... es adolescente! Pareciera querer encontrarse en la edad de aquellos a los que tenemos que formar, el modo de justificar nuestro corrimiento en la puesta de límites. Sin embargo poner límites le permitirá conocer y conocerse, saber hasta dónde puede. Respecto de la ley y las normas de tránsito también debemos hacernos cargo como adultos no solo de cambiar nuestros malos hábitos (ejemplos dados al comienzo), sino además de introducir el concepto de límite en tanto ley, que no debe ser transgredida. Si lo es tendrá sanción, porque la ley fue producto de la necesidad de posibilitar un bien común, como lo es transitar seguros. La sanción forma parte de la ley ya que ésta, esta para ser cumplida, por lo tanto sino lo es sobrevendrá en falta. Es necesaria para darle credibilidad y fundamento a la ley. No debe entenderse como castigo sino como consecuencia de haber sobrepasado un límite. Cuando no hay sanción hay relajamiento del cumplimiento de la ley. Al hacer referencia de la resistencia al cumplimiento cuando una ley es impuesta, la sanción también perderá fuerza, y probablemente será más resistida que cuando la ley surge de la manera anteriormente dicha. Siguiendo el mismo ejemplo deberá cargar no sólo con la sanción prevista en la legislación correspondiente quien atropelle a una persona por ir a excesiva velocidad en una ruta que atraviese el casco urbano de una ciudad. Además tendrá una sanción social inmediata, por infringir una norma que protege y por lo tanto pone en peligro la vida de todos.

Como conclusión se puede inferir que

EL TRANSITO ES UN SISTEMA:

En tanto es un conjunto de normas y principios ligados entre sí para el ordenamiento y funcionamiento del mismo

EL MODO DE TRANSITAR ES UN HECHO CULTURAL

En tanto es resultado, de los usos, costumbres y valores de un pueblo.

Desde la comprensión y aplicación de ambos conceptos se puede repensar la seguridad vial con la intención de evitar la mortandad, morbilidad, gastos económicos privados y públicos, pérdidas potenciales de horas de vida, trabajo, estudio.

(1)* Fuente: Informe I.S.E.V.

(2)* Los conceptos de ley y norma deben ser entendidos desde una perspectiva social y psicológica, no jurídica.

Unidad 2: “Señalización en General”

Concepto:

La Señalización es el lenguaje de comunicación destinado a transmitir al usuario de la vía las advertencias, prohibiciones, obligaciones, informaciones, orientaciones y **fundamentalmente las prioridades de paso, de acceso y de uso de las distintas partes de la vía.**

Normas Generales:

La Señalización comprende:

- a) Señales y órdenes de los agentes de tránsito.
- b) Señales circunstanciales o de obra que modifican el normal de uso de la vía.
- c) Semáforos y señales dinámicas.
- d) Señales verticales.
- e) Demarcación horizontal.
- f) Señales en los vehículos.

Obediencia de las Señales:

- a) Todos los usuarios de las vías están obligados a obedecer las señales de la circulación que establezcan una obligación, o una prohibición, y a adaptar su comportamiento al mensaje del resto de las señales que encuentren en las vías por las que circulan.
- b) Todo dato que deba transmitirse al usuario de la vía a efectos de la circulación y seguridad, se hará sólo mediante este sistema, no pudiéndose utilizar símbolos o señales no contemplados en el mismo.

Las imposiciones transmitidas a través de este Sistema, son obligatorias para el usuario al que están destinadas, constituyendo contravención su falta de cumplimiento.

No constituye infracción el incumplimiento de una disposición, que debiendo enunciarse mediante el Sistema de Señalización Vial Uniforme, no lo esté.

Prioridad de las Señales sobre las Normas y Prioridad de las Señales entre si:

- a) Salvo circunstancias especiales que lo justifiquen, los usuarios deben obedecer las prescripciones indicadas por las señales, aún cuando parezcan estar en contradicción con las normas de comportamiento en la circulación.
- b) El orden de prioridad entre los distintos tipos de señales de circulación es el siguiente:
 - 1. Señales y órdenes de la Autoridad de Control del Tránsito.
 - 2. Señalización circunstancial o de obra que modifique el régimen normal de utilización de la vía.
 - 3. Semáforos y señalización vertical luminosa y/o variable de alcance reglamentario
 - 4. Señales verticales de circulación.
 - 5. Demarcación horizontal.

Unidad 3: “Señales y Ordenes del los Agentes de Tránsito”

Norma General:

Cuando los agentes de tránsito estén regulando la circulación, lo harán mediante:

- a) Señales con el brazo y
- b) Otras señales.

Además lo harán de forma que sean **fácilmente reconocibles**, como **agentes de tránsito**, a distancia, tanto de día como de noche, y sus **señales**, que han de ser **visibles**, y sus **órdenes** deben ser inmediatamente **obedecidas** por los usuarios de la vía.

Como norma general prevalecen sobre todas las demás señales y normas.

Señales con el brazo:



a) Brazo levantado verticalmente.

Obliga a detenerse a todos los usuarios de la vía que se acerquen de frente al Agente, salvo a los conductores que no puedan hacerlo en condiciones de seguridad.

La detención debe efectuarse ante la línea de detención más cercana o, en su defecto, inmediatamente antes del agente. En una intersección, la detención debe efectuarse antes de entrar en la misma. Los usuarios que ya estén dentro deberán despejarla, si les es posible, cediendo el paso sin perturbar la circulación de los demás.

La demarcación con cuadrícula de líneas amarillas recuerda esta norma. Con posterioridad a esta señal, el Agente podrá indicar, en su caso, el lugar donde debe efectuarse la detención



b) Brazo o brazos extendidos horizontalmente.

Obliga a detenerse, en las mismas condiciones anteriormente señaladas, a los usuarios de la vía que se acerquen al Agente desde cualquier dirección que corte a la indicada por el brazo o los brazos extendidos, y permanece en vigor, aunque el Agente baje el brazo o los brazos, siempre que no cambie de posición o efectúe otra señal.



c) Balanceo de una luz roja.

Obliga a detenerse a los usuarios de la vía hacia los que el Agente dirige la luz.



d) Brazo extendido moviéndose alternativamente de arriba a abajo.

Obliga a disminuir la velocidad de su vehículo a los conductores que se acerquen al Agente por el lado correspondiente al brazo que ejecuta la señal y perpendicularmente a dicho brazo.



e) Brazo extendido e inclinado hacia abajo.

Obliga al conductor a parar con su vehículo en el borde que indica el Agente por el lado correspondiente al brazo que ejecuta la señal, pudiendo ser complementada con movimientos del otro brazo dirigido hacia el lugar de detención.



f) Brazo extendido e inclinado hacia abajo desde una motocicleta.

Obliga al conductor del vehículo que viene por detrás a parar en el borde que indica el Agente por el lado correspondiente al brazo que ejecuta la señal.



g) Brazo extendido horizontalmente desde una motocicleta.

Obliga a los conductores de los vehículos que vienen por detrás a parar.

Otras Señales:

a) Cuando las circunstancias así lo exijan los Agentes podrán utilizar cualquier otra indicación, distinta a las anteriores, **realizada de forma clara.**

b) Los agentes podrán ordenar la **detención** de vehículos con una serie de **toques de silbato cortos y frecuentes** y la **reanudación** de la marcha con un **toque largo.**

Alumnos Guía:

Mediante la capacitación, los **docentes pueden educar a sus alumnos**, de cursos superiores, en seguridad vial para aspirar a ser **Alumnos Guía.** Y de esta manera, **detener el tránsito en horas de ingreso y/o egreso al establecimiento escolar.**

Estos alumnos, luego de la capacitación serán **evaluados.**

Los **alumnos aprobados**, podrán ejercer su función como **Alumnos Guía** y colaborar regulando el tránsito y en mantener la seguridad de sus compañeros como así también brindar soporte educativo a aquellos, que desconozcan las normas de comportamiento vial que se deben adoptar frente a un establecimiento escolar.

El Alumno Guía debe ser claramente visualizado, con elementos retrorreflectivos que lo identifiquen a **150 metros** como mínimo.

El Alumno Guía **no** debe estar en la calzada, sino sobre la vereda, con una paleta de por lo menos 1 m de largo, con la señal PARE, como a continuación se muestra.



Unidad 4: “Señalización Vertical Luminosa”

Concepto:

Son señales con luz propia, continua o intermitente, destinada al usuario de la vía pública, que tienen como función:

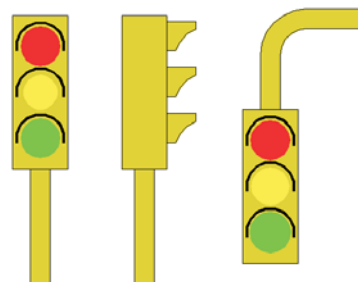
- 1) **Informar:** mediante carteles de **orientación** que indican el grado de congestión de ciertas vías.
- 2) **Prevenir:** mediante señales de **prevención** su mensaje según las contingencias del tránsito.
- 3) **Reglamentar:** mediante semáforos, el derecho de paso o de acceso en forma alternativa para vehículos o peatones que confluyen sobre un determinado punto de la vía.

Distintos tipos de Señalización Vertical Luminosa:

A) SEMAFOROS.

Son señales compuestas por unidades ópticas de luz propia variable. Tienen por objeto regular el derecho de paso o de acceso en forma alternativa para vehículos o peatones que confluyen sobre un determinado punto de la vía. Las unidades ópticas pueden estar dispuestas en la secuencia que a continuación se indica:

a) **En forma vertical** (de arriba hacia abajo): rojo circular, flecha roja izquierda, flecha roja derecha, amarillo circular, verde circular, flecha amarilla al frente, flecha amarilla izquierda, flecha verde izquierda, flecha amarilla derecha y flecha verde derecha.



b) **En forma horizontal** (de izquierda a derecha): rojo circular, flecha roja izquierda, flecha roja derecha, amarillo circular, flecha amarilla izquierda, flecha verde izquierda, verde circular, flecha amarilla al frente, flecha amarilla derecha y flecha verde derecha.



B) SIGNIFICADO DE LAS LUCES. Ante las luces básicas del semáforo regulador de intersecciones vehículo-peatonales:

a) Los vehículos deben:

- 1- Con luz verde a su frente, avanzar.
- 2- Con luz roja, detenerse antes de la línea marcada a tal efecto o de la senda peatonal, evitando luego cualquier movimiento.
- 3- Con luz amarilla, detenerse si se estima que no se alcanzará a transponer la intersección antes de la roja.
- 4- Con luz intermitente amarilla dispuesta para un sólo sentido de circulación, permite avanzar pero sin prioridad. Dispuesta para dos o más sentidos de circulación, permite avanzar de acuerdo a las prioridades de paso establecidas por la señalización vertical, la horizontal o la prioridad de la derecha, en ese orden.
- 5- En el paso a nivel, el comienzo del descenso de la barrera equivale al significado de la luz amarilla del semáforo.
- 6- La velocidad máxima permitida es la señalizada por la asociación coordinada de

luces verdes sobre la misma vía;

7- No debe iniciarse el cruce hasta que la luz verde se encienda.

8- En vías de doble mano y semáforo no se debe girar a la izquierda cuando haya señal que lo prohíba.

b) Los peatones podrán cruzar lícitamente la calzada por la senda peatonal o por las esquinas cuando:

1- Tengan a su frente semáforo peatonal con luz verde o blanca habilitante. No deben cruzar con la luz roja o cuando el semáforo peatonal haya comenzado a emitir la luz de prohibido cruzar en forma intermitente. Si se hubiera iniciado el cruce de la intersección, deberá continuarse hasta finalizarlo. Es obligación del titular de la vía programar el tiempo de luz intermitente acorde a la longitud de la intersección. Los conductores deben permitir que los peatones finalicen el cruce antes de reiniciar su marcha, aún cuando el semáforo a su frente esté en verde.

2- Sólo cuando exista semáforo vehicular y el mismo de paso a los vehículos que circulan en su misma dirección.

3- No teniendo la esquina semáforo, el peatón tiene prioridad de paso sobre los vehículos.



Que debemos saber sobre las luces de los semáforos:

a) Durante el funcionamiento normal del semáforo, la luz amarilla debe durar el tiempo necesario para que un vehículo pueda atravesar la intersección, a la velocidad reglamentada, cuando no sea posible su detención antes de la misma.

b) Cuando la intersección sea además cruzada por peatones, la luz intermitente del semáforo peatonal tiene el significado de la luz amarilla. El tiempo de intermitencia debe ser tal, que permita que un peatón que haya iniciado el cruce pueda concluirlo antes de que el semáforo cambie a rojo.

e) Para una mejor comprensión del punto anterior hay que tener en cuenta lo siguiente:

1º) Cuando el semáforo del sentido "A" está en verde el del sentido "B" está en rojo.

2º) Cuando el semáforo del sentido "A" está en amarillo el del sentido "B" aún está en rojo.

3º) Cuando el semáforo del sentido "A" cambia a rojo el del sentido "B" permanece todavía una fracción de segundo en rojo.

4º) Recién en este momento, cuando el semáforo del sentido "A" está en rojo el del sentido "B" está en verde.

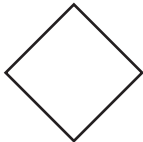
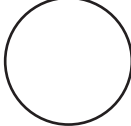




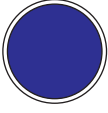



De la descripción efectuada se desprende que es más peligroso, además de ilegal, circular adelantado en la cabeza de pelotón, que hacerlo en la cola del mismo.

Unidad 5: "Señales Verticales"

Significado de las señales verticales:

El Sistema de Señalización Vial Uniforme basa su comunicación en una **escala** de interpretación que sigue el siguiente orden:

1° FORMA, 2° COLOR, y 3° MENSAJE.

POR SU FORMA:						
<p>El Rombo</p>  <p>Previene un peligro</p>	<p>El Círculo</p>  <p>IMPONE Prohíbe u Obliga</p>	<p>El Cuadrado, rectángulo, etc.</p>  <p>Informa</p>				
POR SU COLOR:						
<p>Amarillo</p>  <p>Ruta Normal</p>	<p>Anaranjado</p>  <p>Ruta en Obra</p>	<p>Rojo</p>  <p>Con o sin barra transversal Prohíbe o Restringe</p>	<p>Azul</p>  <p>Obliga</p>	<p>Azul</p>  <p>Autopista o Autovía</p>	<p>Verde</p>  <p>Vía rápida</p>	<p>Blanco</p>  <p>Ruta convencional urbana</p>

El MENSAJE, esta integrado por símbolos, pictogramas y leyendas.

✍ Los símbolos son para señales de Prevención y Reglamentación

✍ Los pictogramas y leyendas son para señales de Información y orientación

SEÑALES SINGULARES:		
<p>Triángulo con vértice hacia abajo</p>  <p>Obliga a ceder el paso</p>	<p>Octógono con la leyenda "PARE".</p>  <p>Obliga a parar y ceder al paso</p>	<p>Rombo amarillo dentro de rombo blanco.</p>  <p>Calzada con prioridad continua</p>

Las tres últimas señales tienen formas singulares porque reglamentan prioridad y, por lo tanto, representan las señales **más importantes** del Sistema Vial Uniforme. El **triángulo** y el **octógono** establecen la **no prioridad** de manera absoluta, mientras que el **rombo** establece la **prioridad** de la calzada por la que se circula.

Escala de interpretación de las Señales Verticales:

Las señales se interpretan primero por su forma, después por su color, y por último por su mensaje. Además existen señales de formas y colores singulares.

1º) Por su FORMA:

a) El rombo previene o advierte el peligro al conductor, tanto para sí mismo como para terceros usuarios de la vía. Implica además un determinado comportamiento vial.

b) El círculo reglamenta en forma expresa y concreta a partir del lugar donde se encuentre ubicado, una prohibición o restricción, o una obligación.

c) Los rectángulos y pentágonos (rectángulo con punta) **informan y orientan**. Los rectángulos informan u orientan sobre un evento ubicado después del cartel, mientras que los pentágonos informan u orientan sobre un evento ubicado antes del cartel.

2) Por su COLOR:

a) El rombo es de color amarillo, con símbolo y orla negra, su significado es el establecido en 1) a).

b) El círculo de fondo blanco, símbolo negro y orla roja con o sin barra transversal roja: prohíbe o restringe.

Las señales que posean, además del símbolo negro, otro de color rojo, indican que la maniobra prohibida o restringida es la indicada en rojo.

Como ejemplo de este caso se da la señal **R-305** de

ADELANTAMIENTO PROHIBIDO.



c) El círculo de fondo azul, orla y símbolo blanco: **obliga**.

d) En los carteles de orientación, los **rectángulos y pentágonos** de fondo **blanco** están referidos a **rutas convencionales**, los de **fondo verde** a **vías rápidas** y los de **fondo azul** a **autovías y autopistas**.

Las señales de indicaciones generales, de carriles y de servicios son de fondo azul independientemente de la vía en que se emplacen, salvo la señal de vía rápida que es de fondo verde. En zonas urbanas cada color se refiere a lugares de características similares.

3) Por su MENSAJE:

a) Los símbolos son exclusivos de las Señales de **Prevención** y de **Reglamentación**.

b) Los pictogramas y leyendas son propios de las Señales de **Información y Orientación**.

4) Señales de formas y colores SINGULARES. El sistema de Señalización Vertical posee, además, señales de formas y colores singulares **destinadas a indicar de manera expresa las prioridades de paso y de acceso**, como así también el fin de las prohibiciones, el fin de las obligaciones y el fin de las zonas urbanas, según la siguiente descripción:

a) El triángulo blanco con orla roja en posición inestable (**R-1**), **reglamenta la no prioridad en forma absoluta** sin obligar a la detención del vehículo.

b) El octógono rojo con la palabra **PARE** y orla en blanco (**R-2**), **reglamenta la no prioridad en forma absoluta obligando a la detención del vehículo**.

c) El rombo de fondo blanco conteniendo otro de menor tamaño de color amarillo (**R-3**), **reglamenta la prioridad** de la vía por la que se circula, en forma absoluta. Cuando dicha señal esta cruzada por una barra transversal negra (**R-4**), reglamenta el fin de la prioridad de dicha vía.

d) Dentro de estas señales también se distinguen **aspectos singulares en su mensaje**, como los que a continuación se describen:



El **círculo** de fondo blanco y orla roja, conteniendo 2 flechas, la **derecha roja** y la izquierda negra (**R-5**), **reglamenta la no prioridad de paso** para los vehículos que circulen en sentido de la flecha roja con relación a los que circulan en el sentido de la flecha negra.



El **cuadrado** de fondo azul con 2 flechas, la de la **derecha blanca y la de izquierda roja (R-6)**, **informa** que los vehículos que circulan en el sentido de la flecha blanca tienen prioridad sobre los que circulan en sentido de la roja. La prioridad puede ser cedida, debido a que la señal no es circular (Reglamentación), sino cuadrada.



El **círculo rojo** con una barra central horizontal **blanca (R-101)**, reglamenta la prohibición absoluta de entrar a una vía por tener ésta, circulación en sentido contrario.

Las señales circulares contenidas en placas rectangulares informan que la reglamentación tiene vigencia bajo determinadas circunstancias: la **R-309** y la **R-310** según lo expresado en la leyenda, las **R-311, R-312 y R-313** según las condiciones de visibilidad que permita la niebla.

Aquellas señales **reglamentarias** situadas dentro de carteles de orientación, tienen la misma validez que las colocadas como señales aisladas.



El **fin de obligación** se indica usando la misma señal, cruzada por una banda roja (**R-505**).



El **fin de prohibición** se señala mediante una barra transversal compuesta de un conjunto de líneas negras sobre la señal de prohibición donde el mensaje se representa en color gris (**R-500, R-501, R-502, R-503 y R-504**). Como por ejemplo la **R-500**.



El **fin de un tramo de características específicas** que fuera señalado mediante una señal de información se indica usando la misma señal cruzada por una banda roja (**I-2, I-2a, I-2b, I-4, I-6, I-10 e I-29**) la de fin de zona urbana cambia además, su orla roja por otra de color negro (**I-510**). Sirven como ejemplos la **I-2**, y la **I-510**.

Símbolos, Logotipos, Pictogramas e Inscripciones:

El mensaje de la señal puede estar representado por un símbolo, un logotipo, un pictograma o una inscripción.

La forma de estar representado el mensaje indica las situaciones riesgosas, los movimientos prioritarios, las circulaciones restringidas, etc.

Clasificación de las Señales Verticales:

DE PREVENCIÓN DE PELIGRO.

DE REGLAMENTACIÓN:

- ✎ **De Prioridad.**
- ✎ **De Prohibición de Entrada.**
- ✎ **De Restricción de Paso.**
- ✎ **Otras de Prohibición o Restricción.**
- ✎ **De Obligación.**
- ✎ **De Fin de Prohibición o Restricción.**

DE INDICACIÓN:

- ✎ **De Indicaciones Generales.**
- ✎ **De Carriles.**
- ✎ **De Servicio.**
- ✎ **De Orientación.**
 - * Preaviso de Salida.
 - * Aviso de Salida Inmediata.
 - * Identificación de Rutas.
 - * Localización.
 - * Confirmación.
 - * Urbanas.

✎ **Paneles Complementarios.**

✎ **Paneles Direccionales.**

✎ **Pictogramas.**

Detalle y Significado de la Señalización Vertical:

SEÑALES DE PREVENCIÓN DE UN PELIGRO.

✎ Tienen por objeto indicar a los usuarios de la vía la proximidad y naturaleza de un peligro difícil de ser percibido a tiempo, para que se cumplan las normas de comportamiento vial que, en cada, caso sean procedentes.

✎ La distancia entre la señal y el principio del tramo peligroso podrá estar indicado con un panel complementario.

✎ El panel complementario podrá indicar también la longitud del tramo de la vía afectado por el peligro. (Ej. Sucesión de curvas).



Las señales de **PREVENCIÓN**, también denominadas de **ADVERTENCIA DE PELIGRO**, tienen el significado que a continuación se detalla:



P-1. INTERSECCIÓN CON PRIORIDAD. Peligro por la proximidad de una intersección con una vía, cuyos usuarios deben ceder el paso. Solo advierte el peligro al conductor de la vía principal, no le impone ninguna restricción.



P-1a. INTERSECCIÓN CON PRIORIDAD. Peligro por la proximidad de una intersección con una vía a la derecha, cuyos usuarios deben ceder el paso. Solo advierte el peligro al conductor de la vía principal, no le impone ninguna restricción.



P-1b. INTERSECCIÓN CON PRIORIDAD. Peligro por la proximidad de una intersección con una vía a la izquierda, cuyos usuarios deben ceder el paso. Solo advierte el peligro al conductor de la vía principal, no le impone ninguna restricción.



P-1c. INTERSECCIÓN CON PRIORIDAD. Peligro por la proximidad de una incorporación por la derecha de una vía cuyos usuarios deben ceder el paso. Solo advierte el peligro al conductor de la vía principal, no le impone ninguna restricción.



P-1d. INTERSECCIÓN CON PRIORIDAD. Peligro por la proximidad de una intersección con una vía a la izquierda, cuyos usuarios deben ceder el paso. Solo advierte el peligro al conductor de la vía principal, no le impone ninguna restricción.



P-2. INTERSECCIÓN CON PRIORIDAD DE LA DERECHA. Peligro por la proximidad de una intersección donde tienen prioridad de paso los vehículos que vengan por la derecha. Impone restricción de paso a los vehículos que circulan desde la izquierda.



P-3. SEMÁFOROS. Peligro por la proximidad de una intersección o tramo, con la circulación regulada por semáforos. Impone a los usuarios que circulan por la vía, la reglamentación específica de semáforos.



P-4. INTERSECCIÓN CON CIRCULACIÓN GIRATORIA. Peligro por la proximidad de una intersección donde la circulación se efectúa de forma giratoria en el sentido de las flechas. Los vehículos que lleguen a la rotonda deben ceder el paso a los que circulan por ella, y una vez dentro de la misma deben ceder el paso a los que egresan.



P-5. PUENTE MÓVIL. Peligro por la proximidad de un puente que puede ser levantado o girado, interrumpiéndose así temporalmente la circulación.



P-6. CRUCE DE TRANVÍA. Peligro por la proximidad de un cruce con una línea de tranvía, que tiene prioridad de paso.



P-7. PASO A NIVEL CON BARRERAS. Peligro por la proximidad de un paso a nivel provisto de barrera o semibarrera. Estando prohibido atravesarlo cuando las barreras estén cerradas o en movimiento.



P-8. PASO A NIVEL SIN BARRERAS. Peligro por la proximidad de un paso a nivel no provisto de barreras o semibarreras. Los conductores deben atravesar el paso a nivel después de cerciorarse de que no se aproxima ningún tren.



P-9a. PROXIMIDAD DE UN PASO A NIVEL O PUENTE MÓVIL (lado derecho). Indica, en el lado derecho, la proximidad del peligro señalado de un paso a nivel o de un puente móvil. Esta baliza va siempre acompañada de la señal P-5, P-7 o P-8.



P-9b. APROXIMACIÓN A UN PASO A NIVEL O PUENTE MÓVIL (lado derecho). Indica, en el lado derecho, la aproximación a un paso a nivel o a un puente móvil, que dista del mismo dos tercios de él y la correspondiente señal de advertencia de peligro.



P-9c. CERCANÍA DE UN PASO A NIVEL O PUENTE MÓVIL (lado derecho). Indica, en el lado derecho, la cercanía de un paso a nivel o de un puente móvil, que dista del mismo un tercio de la distancia entre él y la correspondiente señal de advertencia de peligro.



P-10a. PROXIMIDAD DE UN PASO A NIVEL O PUENTE MÓVIL (lado izquierdo). Indica, en el lado izquierdo, la proximidad del peligro señalado de un paso a nivel o de un puente móvil. Esta baliza va siempre acompañada de la señal P-5, P-7 o P-8.



P-10b. APROXIMACIÓN A UN PASO A NIVEL O PUENTE MÓVIL (lado izquierdo). Indica, en el lado izquierdo, la aproximación a un paso a nivel o a un puente móvil, que dista del mismo dos tercios de él y la correspondiente señal de advertencia de peligro.



P-10c. CERCANÍA DE UN PASO A NIVEL O PUENTE MÓVIL (lado izquierdo). Indica, en el lado izquierdo, la cercanía de un paso a nivel o de un puente móvil, que dista del mismo un tercio de la distancia entre él y la correspondiente señal de advertencia de peligro.



P-11. SITUACIÓN DE UN PASO A NIVEL SIN BARRERAS. Peligro por la presencia inmediata de un paso a nivel sin barreras.



P-11a. SITUACIÓN DE UN PASO A NIVEL SIN BARRERAS DE MÁS DE UNA VÍA FÉRREA. Peligro por la presencia inmediata de un paso a nivel sin barreras con más de una vía férrea.



P-12. AEROPUERTO. Peligro por la proximidad de un lugar donde frecuentemente vuelan aeronaves a baja altura sobre la vía.



P-13a. CURVA HACIA LA DERECHA. Peligro por la proximidad de una curva hacia la derecha. El conductor debe adoptar la velocidad conveniente para circular con seguridad.



P-13b. CURVA HACIA LA IZQUIERDA. Peligro por la proximidad de una curva hacia la izquierda. El conductor debe adoptar la velocidad conveniente para circular con seguridad.



P-14a. SUCESIÓN DE CURVAS, LA PRIMERA HACIA LA DERECHA. Peligro por la proximidad de una sucesión de curvas próximas entre sí; la primera hacia la derecha. El conductor debe adoptar la velocidad conveniente para circular con seguridad.



P-14b. SUCESIÓN DE CURVAS, LA PRIMERA HACIA LA IZQUIERDA. Peligro por la proximidad de una sucesión de curvas próximas entre sí; la primera hacia la izquierda. El conductor debe adoptar la velocidad conveniente para circular con seguridad.



P-15a. CURVA Y CONTRACURVA, LA PRIMERA HACIA LA DERECHA. Peligro por la proximidad de una curva y contracurva muy próximas entre sí; la primera hacia la derecha. El conductor debe adoptar la velocidad conveniente para circular con seguridad.



P-15b. CURVA Y CONTRACURVA, LA PRIMERA HACIA LA IZQUIERDA. Peligro por la proximidad de una curva y contracurva muy próximas entre sí; la primera hacia la izquierda. El conductor debe adoptar la velocidad conveniente para circular con seguridad.



P-16. PERFIL IRREGULAR. Peligro por la proximidad de un tramo de vía con pavimento irregular o en mal estado.



P-16a. RESALTO. Peligro por la proximidad de un resalto en la vía.



P-16b. BADÉN. Peligro por la proximidad de un badén en la vía.



P-17a. BAJADA PELIGROSA. Peligro por la existencia de un tramo de vía con fuerte pendiente descendente. La cifra indica la pendiente en porcentaje.



P-17b. SUBIDA CON FUERTE PENDIENTE. Peligro por la existencia de un tramo de vía con fuerte pendiente ascendente. La cifra indica la pendiente en porcentaje.



P-18. ESTRECHAMIENTO DE CALZADA. Peligro por la proximidad de una zona de la vía en la que se estrecha la calzada. El conductor debe comportarse según la prioridad establecida.



P-18a. ESTRECHAMIENTO DE CALZADA POR LA DERECHA. Peligro por la proximidad de una zona de la vía en la que la calzada se estrecha por el lado de la derecha. El conductor debe comportarse según la prioridad establecida.



P-18b. ESTRECHAMIENTO DE CALZADA POR LA IZQUIERDA. Peligro por la proximidad de una zona de la vía en la que la calzada se estrecha por el lado de la izquierda. El conductor debe comportarse según la prioridad establecida.



P-19. PAVIMENTO DESLIZANTE. Peligro por la proximidad de una zona de la calzada cuyo pavimento puede resultar muy deslizante.



P-20. PASO PARA PEATONES (der.). Peligro por la proximidad de un cruce para peatones donde los vehículos deben cederles el paso. Se entiende que no se le cede el paso al peatón cuando se le corta su trayectoria.



P-20a. PASO PARA PEATONES (izq.). Peligro por la proximidad de un cruce para peatones donde los vehículos deben cederles el paso. Se entiende que no se le cede el paso al peatón cuando se le corta su trayectoria.



P-21. ESCUELA O NIÑOS. Peligro por la proximidad de un lugar frecuentado por niños, tales como escuela, zona de juegos, etc. En presencia de escolares o niños, los vehículos deben circular a no más de 30 Km/h, cediendo el paso en cualquier lugar de la vía, deteniendo inclusive su marcha hasta que la misma se despeje.



P-22. CICLISTAS. Peligro por la proximidad de un paso para ciclistas o de un lugar donde frecuentemente los ciclistas salen a la vía o la cruzan. Los vehículos deben cederles el paso.



P-23. PASO DE ANIMALES DOMÉSTICOS. Peligro por la proximidad de un lugar donde frecuentemente la vía puede ser atravesada por animales de crianza o domésticos.



P-24. PASO DE ANIMALES EN LIBERTAD. Peligro por la proximidad de un lugar donde frecuentemente la vía puede ser atravesada por animales en libertad.



P-25. CIRCULACIÓN EN LOS DOS SENTIDOS. Peligro por la proximidad de una zona de la calzada donde la circulación se realiza provisional o permanentemente en los dos sentidos.



P-26. DESPRENDIMIENTO. Peligro por la proximidad a una zona con desprendimientos frecuentes y la consiguiente posible presencia de obstáculos en la calzada.



P-27. MUELLE. Peligro debido a que la vía desemboca en un muelle o en una corriente de agua.



P-28. PROYECCIÓN DE GRAVILLA. Peligro por la proximidad de un tramo de vía donde existe la posibilidad de que se proyecte gravilla al pasar los vehículos.



P-29. VIENTO TRANSVERSAL. Peligro por la proximidad de una zona donde sopla frecuentemente viento fuerte en dirección transversal.



P-30. ESCALÓN LATERAL. Peligro por la existencia de un desnivel a lo largo de la vía en el lado que indique el símbolo.



P-31. CONGESTIÓN. Peligro por la proximidad de un tramo en que la circulación puede encontrarse detenida o dificultada por congestión del tránsito. El conductor debe disminuir la velocidad de su vehículo y comportarse de acuerdo a lo establecido para congestión.



P-32. OBSTRUCCIÓN EN LA CALZADA. Peligro por la proximidad de un lugar en que hay vehículos que obstruyen la calzada debido a avería, accidente u otras causas. El conductor debe disminuir la velocidad de su vehículo.



P-33. VISIBILIDAD REDUCIDA. Peligro por la proximidad de un tramo en que la circulación puede encontrarse dificultada por una pérdida notable de visibilidad debido a niebla, lluvia, nieve, humos, etc. Los conductores deben ajustar la velocidad del vehículo a la distancia de visibilidad disponible, y encender las luces reglamentarias.



P-34. PAVIMENTO DESLIZANTE POR HIELO O NIEVE. Peligro por la proximidad de una zona de la calzada cuyo pavimento puede resultar especialmente deslizante a causa de hielo o nieve. Los conductores deben disminuir la velocidad del vehículo para lograr un desplazamiento seguro.



P-35. INICIO DE CALZADA CON SEPARADOR CENTRAL. Peligro por la proximidad de un separador físico en la calzada que independiza los sentidos de circulación.



P-36. ALCANTARILLA O PUENTE ANGOSTO. Peligro por la proximidad de una zona de la calzada donde existe una alcantarilla o puente de menor ancho que el resto de la vía. Los conductores deben comportarse según la prioridad establecida.



P-37. ALTURA LIMITADA. Peligro por la proximidad de una estructura cuya altura disponible de paso es la indicada. Los conductores de los vehículos cuya altura máxima, incluida la carga sea superior a la indicada deben salir de la vía lo antes posible. La presencia, después de esta señal de la R-205 prohíbe continuar a los vehículos cuya altura sea superior a la indicada.



P-38. ANCHURA LIMITADA. Peligro por la proximidad de una zona de la calzada cuyo ancho disponible de paso es el indicado. Los conductores de los vehículos cuya anchura máxima, incluida la carga sea superior a la indicada deben salir de la vía lo antes posible. La presencia, después de esta señal de la R-204 prohíbe continuar a los vehículos indicada.



P-39. ANIMALES DE MONTURA. Peligro por la proximidad de un tramo de la vía donde suelen transitar animales de montura. Los conductores deben adaptar la marcha de sus vehículos con el objeto de poder circular simultáneamente con los animales de montura.



P-40. VEHÍCULOS AGRÍCOLAS. Peligro por la proximidad de un tramo de la vía donde suelen transitar vehículos agrícolas. Los conductores de otros deben adaptar la marcha de sus vehículos con el objeto de poder circular simultáneamente con los vehículos agrícolas.



P-41. PREAVISO DE SEÑAL DE PARE. Peligro por la proximidad, a la distancia que indica la señal, de un lugar de la vía donde se encuentra emplazada una señal de PARE.



P-42. PREAVISO DE SEÑAL DE CEDA EL PASO. Peligro por la proximidad, a la distancia que indica la señal, de un lugar de la vía donde se encuentra emplazada una señal de CEDA EL PASO.



P-50. OTROS PELIGROS. Indica la proximidad de un peligro distinto de los advertidos por otras señales.

SEÑALES DE REGLAMENTACIÓN

Las señales de **Reglamentación** tienen por objeto indicar a los usuarios de la vía las **PROHIBICIONES** o **RESTRICCIONES** y las **OBLIGACIONES**.

Estas señales rigen a partir de la sección transversal donde estén emplazadas, a no ser que mediante un **panel complementario** colocado debajo de la señal se indicase la dirección o la distancia a la sección donde empieza a regir la señal de Reglamentación.

Las señales de **REGLAMENTACIÓN** se subdividen en:

- Señales de **Prioridad**.
- Señales de **Prohibición de entrada**.
- Señales de **Restricción de paso**.
- Otras señales de **Prohibición** o **Restricción**.
- Señales de **Obligación**.
- Señales de **Fin de Prohibición** o **Restricción**.



R-1. CEDA EL PASO. Obligación para todo conductor de ceder el paso en la próxima intersección a los vehículos que circulen por la vía a la que se aproxime. Sólo podrán atravesarla o acceder a la misma cuando no alteren la trayectoria y/o la velocidad de los vehículos que circulan por dicha vía.



R-2. PARE. Obligación para todo conductor de detener su vehículo ante la próxima línea de detención o, si no existe, inmediatamente antes de la intersección, y ceder el paso a los vehículos que circulen por la vía a la que se aproxime. Sólo podrán atravesarla o acceder a la misma cuando no alteren la trayectoria y/o la velocidad de los vehículos que circulan por dicha vía.



R-3. CALZADA CON PRIORIDAD CONTINUA. Establece que los vehículos que circulen por una calzada tienen prioridad en las intersecciones sobre los vehículos que circulen por otra calzada o procedan de ella. Cuando, debajo de la señal, vaya colocado un panel complementario **I-850, I-851, I-852 o I-853**, dicho panel tiene marcado, con mayor trazo, el itinerario que tiene prioridad. La prioridad finaliza donde lo indique la señal **R-4**. A partir de ésta, las próximas intersecciones podrán tener restricción de prioridad mediante la señal de "Ceda el paso" o "Pare"



R-4. FIN DE PRIORIDAD CONTINUA. Indica la proximidad del lugar en que la calzada por la que circula pierde su prioridad continua. A partir de esta señal rigen las pautas generales de prioridad: la calzada tiene prioridad hasta donde se encuentre una señal de **Ceda el paso** o **Pare**. Los conductores deben prestar atención a las señales de prioridad que encuentren en las próximas intersecciones.

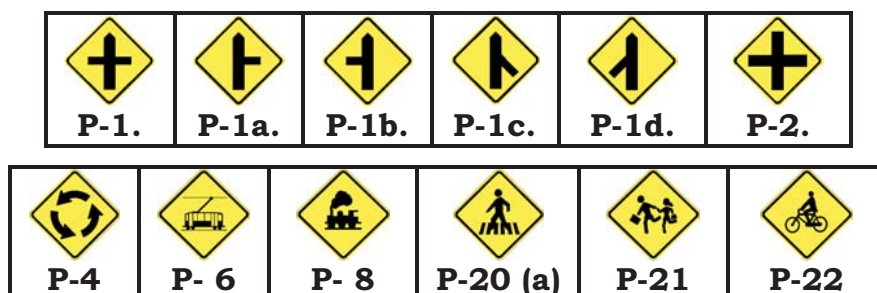


R-5. PRIORIDAD AL SENTIDO CONTRARIO. Prohibición de entrada en un paso estrecho mientras no sea posible atravesarlo sin obligar a los vehículos que circulen en sentido contrario a detenerse.



R-6. PRIORIDAD RESPECTO AL SENTIDO CONTRARIO. Indica a los conductores que, en un próximo paso estrecho, tienen prioridad con relación a los vehículos que circulen en sentido contrario. Si bien es una Señal que establece una prioridad, debido a su forma (cuadrada), no es una señal de obligación, lo que le permite ceder el paso en una situación extrema, sin cometer, en ese caso una infracción.

Aunque las siguientes señales son de **Prevención de un Peligro**, también indican una **PRIORIDAD**.



SEÑALES DE PROHIBICIÓN DE ENTRADA

Las señales de **prohibición de entrada**, para quienes **las encuentren de frente** en el sentido de su marcha y a **partir del lugar** en que estén situadas, prohíben el acceso a los vehículos o usuarios, en la forma que a continuación se detalla:



R-100. CIRCULACIÓN PROHIBIDA. Prohibición de circulación a toda clase de vehículos en ambos sentidos.



R-101. ENTRADA PROHIBIDA. Prohibición de acceso a toda clase de vehículos por tener la vía sentido de circulación opuesto.



R-102. ENTRADA PROHIBIDA A VEHÍCULOS DE MOTOR. Prohibición de acceso a vehículos de motor.



R-103. ENTRADA PROHIBIDA A VEHÍCULOS DE MOTOR, EXCEPTO MOTOCICLETAS SIN SIDECAR. Prohibición de acceso a vehículos de motor. No prohíbe el acceso a motocicletas de dos ruedas sin sidecar.



R-106. ENTRADA PROHIBIDA A VEHÍCULOS DESTINADOS AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS. Prohibición de acceso a vehículos destinados al transporte de mercancías.



R-107. ENTRADA PROHIBIDA A VEHÍCULOS DESTINADOS AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS CON MAYOR PESO AUTORIZADO QUE EL INDICADO. Prohibición de acceso a toda clase de vehículos destinados al transporte de mercancías si su peso máximo autorizado es superior al indicado. Prohíbe el acceso aunque circulen vacíos.



R-108. ENTRADA PROHIBIDA A VEHÍCULOS QUE TRANSPORTEN MERCANCÍAS PELIGROSAS. Prohibición de paso a toda clase de vehículos que transporten mercancías peligrosas y que deben circular de acuerdo con su reglamentación especial.



R-109. ENTRADA PROHIBIDA A VEHÍCULOS QUE TRANSPORTEN MERCANCÍAS EXPLOSIVAS O INFLAMABLES. Prohibición de paso a toda clase de vehículos que transporten mercancías explosivas o fácilmente inflamables y que deban circular de acuerdo con su reglamentación especial.



R-110. ENTRADA PROHIBIDA A VEHÍCULOS QUE TRANSPORTEN PRODUCTOS CONTAMINANTES DEL AGUA. Prohibición de paso a toda clase de vehículos que transporten más de tres mil litros de productos capaces de contaminar el agua.



R-111. ENTRADA PROHIBIDA A VEHÍCULOS AGRÍCOLAS DE MOTOR. Prohibición de acceso a tractores y otras máquinas agrícolas autopropulsadas.



R-112. ENTRADA PROHIBIDA A VEHÍCULOS DE MOTOR CON REMOLQUE, QUE NO SEA UN SEMIRREMOLQUE O UN REMOLQUE DE UN SOLO EJE. La inscripción de una cifra de tonelaje, ya sea sobre la silueta del remolque, ya en una placa suplementaria, significa que la prohibición de peso sólo se aplica cuando el peso máximo autorizado del remolque supere dicha cifra.



R-113. ENTRADA PROHIBIDA A VEHÍCULOS DE TRACCIÓN ANIMAL. Prohibición de acceso a vehículos de tracción animal.



R-114. ENTRADA PROHIBIDA A CICLOS. Prohibición de acceso a ciclos.



R-115. ENTRADA PROHIBIDA A CARROS DE MANO. Prohibición de acceso a carros de mano.



R-116. ENTRADA PROHIBIDA A PEATONES. Prohibición de acceso a peatones.



R-117. ENTRADA PROHIBIDA A ANIMALES DE MONTURA. Prohibición de acceso a animales de montura. Prohíbe el acceso aunque el jinete no monte al animal.

SEÑALES DE RESTRICCIÓN DE PASO

Las señales de **restricción de paso**, para quienes **las encuentren de frente** en el sentido de su marcha y a **partir del lugar** en que estén situadas, prohíben o limitan el acceso a los vehículos, en la forma que a continuación se detalla:



R-200. PROHIBICIÓN DE PASAR SIN DETENERSE. Indica el lugar donde es obligatoria la detención por la proximidad, según la inscripción que contenga de un puesto de policía, de aduana, de peaje, u otro, y que, tras ellos, pueden estar instalados medio mecánicos de detención.



R-201. LIMITACIÓN DE PESO. Prohibición de paso de los vehículos cuyo peso en carga, o peso total, supere el indicado en toneladas.



R-202. LIMITACIÓN DE PESO POR EJE. Prohibición de paso de los vehículos cuyo peso total sobre algún eje supere el indicado en toneladas.



R-203. LIMITACIÓN DE LONGITUD. Prohibición de paso de los vehículos o conjunto de vehículos cuya longitud máxima, incluida la carga, supere la indicada.



R-204. LIMITACIÓN DE ANCHURA. Prohibición de paso a los vehículos cuya anchura máxima, incluida la carga, supere la indicada.



R-205. LIMITACIÓN DE ALTURA. Prohibición de paso a los vehículos cuya altura máxima, incluida la carga, supere la indicada.

OTRAS SEÑALES DE PROHIBICIÓN O RESTRICCIÓN



R-300. SEPARACIÓN MÍNIMA. Prohibición de circular sin mantener con el vehículo precedente una separación igual o mayor a la indicada en la señal.



R-301. VELOCIDAD MÁXIMA. Prohibición de circular a velocidad superior, en kilómetros por hora, a la indicada en la señal. Obliga desde el lugar donde en que esté situada hasta la próxima señal de "Fin de la limitación de velocidad", de "Fin de prohibiciones" u otra señal de "Velocidad máxima", salvo que esté colocada bajo una señal



R-302. GIRO A LA DERECHA PROHIBIDO. Prohibición de cambiar de dirección a la derecha en la vía ó cruce situado después de la señal.



R-303. GIRO A LA IZQUIERDA PROHIBIDO. Prohibición de cambiar de dirección a la izquierda en la vía ó cruce situado después de la señal.



R-304. MEDIA VUELTA PROHIBIDA. Prohibición de cambiar el sentido de marcha en la vía ó cruce situado después de la señal. No prohíbe el giro a la izquierda.



R-305. ADELANTAMIENTO PROHIBIDO. Prohibición a todo vehículo de adelantar a los vehículos de motor que circulen por los carriles principales de la calzada y que no sean motocicletas de dos ruedas sin sidecar, a partir del lugar en que esté situada la señal y hasta la próxima señal de "Fin de prohibición de adelantamiento" o "Fin de prohibiciones". En el caso de la señal de arriba, la maniobra prohibida es la indicada en rojo.



R-306. ADELANTAMIENTO PROHIBIDO PARA CAMIONES. Prohibición a los camiones cuyo peso máximo autorizado exceda de 3,5 toneladas, de adelantar a los vehículos de motor que circulen por la calzada y Queridos mamá y papá: no sean motocicletas de dos ruedas sin sidecar, a partir del lugar en que esté situada la señal y hasta la próxima señal de "Fin de prohibición de adelantamiento" o "Fin de prohibiciones". En el caso de la señal de arriba, la maniobra prohibida es la indicada en rojo.



R-307. PARADA Y ESTACIONAMIENTO PROHIBIDO. Prohibición de parada y estacionamiento en el lado de la calzada en que esté situada la señal. La prohibición comienza en la vertical de la señal y termina en la intersección más próxima.



R-307a. PARADA Y ESTACIONAMIENTO PROHIBIDO (ambos lados). Prohibición de parada y estacionamiento en el lado de la calzada en que esté situada la señal. La prohibición se extiende a ambos lados de la vertical de la señal y termina en la intersección más próxima situada en cada uno de sus lados.



R-307b. PARADA Y ESTACIONAMIENTO PROHIBIDO (a la derecha). Prohibición de parada y estacionamiento en el lado de la calzada en que esté situada la señal. La prohibición comienza en la vertical de la señal, hacia el lado que indica la flecha, y termina en la intersección más próxima.



R-307c. PARADA Y ESTACIONAMIENTO PROHIBIDO (a la izquierda). Prohibición de parada y estacionamiento en el lado de la calzada en que esté situada la señal. La prohibición comienza en la vertical de la señal, hacia el lado que indica la flecha, y termina en la intersección más próxima.



R-308. ESTACIONAMIENTO PROHIBIDO. Prohibición de estacionamiento en el lado de la calzada en que esté situada la señal. La prohibición comienza en la vertical de la señal y termina en la intersección más próxima. No prohíbe la parada.



R-308a. ESTACIONAMIENTO PROHIBIDO (ambos lados). Prohibición de estacionamiento en el lado de la calzada en que esté situada la señal. La prohibición se extiende a ambos lados de la vertical de la señal y termina en la intersección más próxima situada en cada uno de sus lados. No prohíbe la parada.



R-308b. ESTACIONAMIENTO PROHIBIDO (a la derecha). Prohibición de estacionamiento en el lado de la calzada en que esté situada la señal. La prohibición comienza en la vertical de la señal, hacia el lado que indica la flecha, y termina en la intersección más próxima. No prohíbe la parada.



R-308c. ESTACIONAMIENTO PROHIBIDO (a la izquierda). Prohibición de estacionamiento en el lado de la calzada en que esté situada la señal. La prohibición comienza en la vertical de la señal, hacia el lado que indica la flecha, y termina en la intersección más próxima. No prohíbe la parada.



R-308d. ESTACIONAMIENTO PROHIBIDO (1ra. quincena). Prohibición de estacionamiento en el lado de la calzada en que esté situada la señal, durante la primera quincena del mes. La prohibición comienza en la vertical de la señal y termina en la intersección más próxima. No prohíbe la parada.



R-308e. ESTACIONAMIENTO PROHIBIDO (2da. quincena). Prohibición de estacionamiento en el lado de la calzada en que esté situada la señal, durante la segunda quincena del mes. La prohibición comienza en la vertical de la señal y termina en la intersección más próxima. No prohíbe la parada.



R-308f. ESTACIONAMIENTO PROHIBIDO A CAMIONES Prohibición de estacionamiento en el lado de la calzada en que esté situada la señal, a cualquier tipo de camiones. La prohibición comienza en la vertical de la señal y termina en la intersección más próxima. No prohíbe la parada.



R-308g. ESTACIONAMIENTO PROHIBIDO A ÓMNIBUS Prohibición de estacionamiento en el lado de la calzada en que esté situada la señal, a cualquier tipo de ómnibus. La prohibición comienza en la vertical de la señal y termina en la intersección más próxima. No prohíbe la parada.



R-309. ZONA DE ESTACIONAMIENTO LIMITADO. Zona de estacionamiento de duración limitada y obligación del conductor de indicar, de forma reglamentaria, la hora de comienzo del estacionamiento. La señal circular establece una restricción al estacionamiento acorde a la leyenda complementaria.



R-309a. ZONA DE ESTACIONAMIENTO EXCLUSIVO Zona de estacionamiento exclusivo para vehículos autorizados expresamente. La señal circular establece una restricción al estacionamiento acorde a la leyenda complementaria.



R-310. VÍA DE CIRCULACIÓN LIMITADA. Aunque el sentido de marcha es el correcto, la señal indica la prohibición de acceder y circular en el horario indicado. El cartel también podrá indicar el tipo de vehículo al cual se le prohíbe el acceso y la circulación.



R-311. VELOCIDAD RESTRINGIDA POR NIEBLA. Prohibición de circular a velocidad superior, en kilómetros por hora, a la indicada en la señal cuando, por efecto de niebla u otro fenómeno meteorológico, el conductor sólo pueda ver, desde su vehículo en marcha, una marca pintada en la calzada, similar a la que figura en el cartel.



R-312. VELOCIDAD RESTRINGIDA POR NIEBLA. Prohibición de circular a velocidad superior, en kilómetros por hora, a la indicada en la señal cuando, por efecto de niebla u otro fenómeno meteorológico, el conductor sólo pueda ver, desde su vehículo en marcha, dos marcas pintadas en la calzada, similares a las que figuran en el cartel.

SEÑALES DE OBLIGACIÓN

Las señales de **obligación**, que son circulares con fondo azul y símbolos blancos, señalan una **norma de circulación obligatoria**. Son las siguientes:



R-400a. SENTIDO OBLIGATORIO. La flecha señala la dirección y sentido que los vehículos tienen la obligación de seguir, en el caso de acceder a la vía o carril donde está emplazada. Reglamenta el sentido de circulación obligatorio de dicha vía o carril.



R-400b. SENTIDO OBLIGATORIO. La flecha señala la dirección y sentido que los vehículos tienen la obligación de seguir, en el caso de acceder a la vía o carril donde está emplazada. Reglamenta el sentido de circulación obligatorio de dicha vía o carril.



R-400c. SENTIDO OBLIGATORIO. La flecha señala la dirección y sentido que los vehículos tienen la obligación de seguir.



R-400d. SENTIDO OBLIGATORIO. La flecha señala la dirección y sentido que los vehículos tienen la obligación de seguir.



R-400e. SENTIDO OBLIGATORIO. La flecha señala la dirección y sentido que los vehículos tienen la obligación de seguir.



R-401a. SENTIDO OBLIGATORIO. La flecha señala el lado del refugio, de la isleta o del obstáculo por el que los vehículos han de pasar obligatoriamente.



R-401b. SENTIDO OBLIGATORIO. La flecha señala el lado del refugio, de la isleta o del obstáculo por el que los vehículos han de pasar obligatoriamente.



R-402. SENTIDO OBLIGATORIO. Las flechas señalan la dirección y sentido del movimiento giratorio que los vehículos tienen la obligación de seguir.



R-403a. ÚNICAS DIRECCIONES PERMITIDAS. Las flechas señalan los únicos caminos que los vehículos pueden tomar.



R-403b. ÚNICAS DIRECCIONES PERMITIDAS. Las flechas señalan los únicos caminos que los vehículos pueden tomar.



R-403c. ÚNICAS DIRECCIONES PERMITIDAS. Las flechas señalan los únicos caminos que los vehículos pueden tomar.



R-403d. ÚNICAS DIRECCIONES PERMITIDAS. Las flechas señalan ambos lados del refugio, isleta o del obstáculo por donde los vehículos han de pasar obligatoriamente.



R-404. CALZADA PARA AUTOMÓVILES, EXCEPTO MOTOCICLETAS DE DOS RUEDAS SIN SIDECAR. Obligación para los conductores de automóviles, excepto motocicletas de dos ruedas sin sidecar, de circular por la calzada a cuya entrada esté situada.



R-405. CALZADA PARA MOTOCICLETAS DE DOS RUEDAS SIN SIDECAR. Obligación para los conductores de motocicletas de dos ruedas sin sidecar de circular por la calzada a cuya entrada esté situada.



R-406a. CALZADA PARA CAMIONES. Obligación para los conductores de toda clase de camiones, independientemente de su peso, de circular por la calzada a cuya entrada esté situada. La inscripción de una cifra de tonelaje, ya sea sobre la silueta del vehículo, ya en otra placa suplementaria, significa que la obligación sólo se aplica cuando el peso máximo autorizado del vehículo ó del conjunto de vehículos supere la citada cifra.



R-406b. CALZADA PARA ÓMNIBUS. Obligación para los conductores de ómnibus, de circular por la calzada a cuya entrada esté situada.



R-407. CAMINO RESERVADO PARA CICLOS. Obligación para los conductores de ciclos y ciclomotores de circular por el camino a cuya entrada esté situada y prohibición a los conductores de los demás vehículos de utilizarlo.



R-408. CAMINO RESERVADO PARA VEHÍCULOS DE TRACCIÓN ANIMAL. Obligación para los conductores de vehículos de tracción animal de utilizar el camino a cuya entrada esté situada.



R-409. CAMINO RESERVADO PARA ANIMALES DE MONTURA. Obligación para los jinetes de utilizar con sus animales de montura el camino a cuya entrada esté situada y prohibido a los demás usuarios de la vía de utilizarlo.



R-410. CAMINO RESERVADO PARA PEATONES. Obligación para los peatones de transitar por el camino a cuya entrada esté situada y prohibición a los demás usuarios de la vía a utilizarlo.



R-411. VELOCIDAD MÍNIMA. Obligación para los conductores de vehículos de circular, por lo menos, a la velocidad indicada por la cifra, en kilómetros por hora, que figure en la señal, desde el lugar en que esté situada hasta otra de "Velocidad mínima" diferente, o de "Fin de velocidad mínima" o de "Velocidad máxima" de valor igual inferior.



R-412. CADENAS PARA NIEVE. Obligación de no proseguir la marcha sin cadenas para nieve u otros dispositivos autorizados, que actúen al menos en una rueda a cada lado del mismo eje motor.



R-413. ALUMBRADO DE CORTO ALCANCE. Obligación para los conductores de circular con el alumbrado de corto alcance con independencia de las condiciones de visibilidad e iluminación de la vía, desde el lugar en que esté situada la señal hasta otra de fin de esta obligación.



R-415. CALZADA PARA VEHÍCULOS QUE TRANSPORTEN PRODUCTOS CONTAMINANTES DEL AGUA. Obligación para los conductores de toda clase de vehículos que transporten más de tres mil litros de productos capaces de contaminar el agua, de circular por la calzada a cuya entrada está situada.



R-417. OBLIGACIÓN PARA CAMIONES DE CIRCULAR SÓLO POR LA DERECHA. Obligación para los conductores de toda clase de camiones, independientemente de su peso, de circular sólo por el lado derecho de la calzada, no pudiendo adelantar a otro vehículo, al menos que se encuentre detenido.



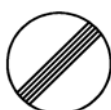
R-414. CALZADA PARA VEHÍCULOS QUE TRANSPORTEN MERCANCÍAS PELIGROSAS. Obligación para los conductores de toda clase de vehículos que transporten mercancías peligrosas, de circular por la calzada a cuya entrada está situada.



R-416. CALZADA PARA VEHÍCULOS QUE TRANSPORTEN MERCANCÍAS EXPLOSIVAS O INFLAMABLES. Obligación para los conductores de toda clase de vehículos que transporten mercancías explosivas o fácilmente inflamables, de circular por la calzada a cuya entrada está situada.

SEÑALES DE FIN DE PROHIBICIÓN U OBLIGACIÓN

- Las señales de **fin de prohibición** son circulares, con fondo blanco y símbolos grises cortadas por una o varias líneas negras oblicuas.
- Las señales de **fin de obligación** son circulares con fondo azul y símbolos blancos, cortadas por una línea roja oblicua.



R-500. FIN DE PROHIBICIONES. Señala el lugar desde el que todas las prohibiciones de carácter local, indicadas por anteriores señales de prohibición para los vehículos en movimiento, dejan de tener aplicación.



R-501. FIN DE LIMITACIÓN DE VELOCIDAD. Señala el lugar desde donde deja de ser aplicable una anterior señal de "Velocidad máxima".



R-502. FIN DE LA PROHIBICIÓN DE ADELANTAMIENTO. Señala el lugar desde donde deja de ser aplicable una anterior señal de "Adelantamiento prohibido".



R-503. FIN DE LA PROHIBICIÓN DE ADELANTAMIENTO PARA CAMIONES. Señala el lugar desde donde deja de ser aplicable una anterior señal de "Adelantamiento prohibido para camiones".



R-504. FIN DE ZONA DE ESTACIONAMIENTO LIMITADO. Señala el lugar donde deja de ser aplicable una anterior señal de "Zona de estacionamiento limitado".



R-505. FIN DE VELOCIDAD MÍNIMA. Señala el lugar desde donde deja de ser obligatoria una anterior señal de "Velocidad mínima".

SEÑALES DE INFORMACIÓN

Las **señales de información** tienen por objeto facilitar al usuario de la vía **ciertas informaciones** que pueden serle de utilidad.

Las señales de información se dividen en:

- De indicaciones generales.
- De servicio.
- Paneles complementarios.
- De carriles.
- De orientación.
- Pictogramas.



I-1. AUTOPISTA. Indica el principio de una autopista y, por lo tanto, el lugar a partir del cual se aplican las reglas especiales de circulación en este tipo de vía. El símbolo de esta señal puede anunciar la proximidad de una autopista o indicar el ramal de una intersección que conduce a una autopista.



I-1a. AUTOVÍA. Indica el principio de una autovía y, por lo tanto, el lugar a partir del cual se aplican las reglas especiales de circulación en este tipo de vía. El símbolo de esta señal puede anunciar la proximidad de una autovía o indicar el ramal de una intersección que conduce a una autovía.



I-1b. VÍA RÁPIDA. Indica el principio de una vía rápida y, por lo tanto, el lugar a partir del cual se aplican las reglas especiales de circulación en este tipo de vía. El símbolo de esta señal puede anunciar la proximidad de una vía rápida o indicar el ramal de una intersección que conduce a una vía rápida.



I-2. FIN DE AUTOPISTA. Indica el final de una autopista.



I-2a. FIN DE AUTOVÍA. Indica el final de una autovía.



I-2b. FIN DE VÍA RÁPIDA. Indica el final de una vía rápida.



I-5. TÚNEL. Indica el principio, y eventualmente el nombre, de un túnel o de un tramo de vía a él equipado.



I-6. FIN DE TÚNEL. Indica el fin de un túnel o de un tramo de vía a él equipado.



I-7. VELOCIDAD MÁXIMA ACONSEJADA. Recomienda una velocidad aproximada de circulación, en kilómetros por hora, que se aconseja no sobrepasar, aunque las condiciones meteorológicas y ambientales, de la vía y de la circulación, sean favorables. Cuando esté colocada bajo una señal de advertencia de peligro, la recomendación se refiere al tramo en que dicho peligro subsista. Esta señal, permite circular por encima de la velocidad indicada sin ser punible, siempre que no supere la legalmente establecida según la clase de vía. Sin embargo el conductor es responsable de lo que pudiera provocar por circular a una velocidad superior a la aconsejada.



I-8. FIN DE VELOCIDAD MÁXIMA ACONSEJADA. Indica el fin de un tramo en el que se recomienda circular a la velocidad en kilómetros por hora indicada en la señal.



I-9. INTERVALO ACONSEJADO DE VELOCIDADES. Recomienda mantener la velocidad entre los valores indicados, siempre que las condiciones meteorológicas y ambientales, de la vía y de la circulación, sean buenas. Cuando esté colocada bajo una señal de advertencia de peligro, la recomendación se refiere al tramo en que dicho peligro subsista. Esta señal, permite circular por encima de la velocidad indicada sin ser punible, siempre que no supere la legalmente establecida según la clase de vía. Sin embargo el conductor es responsable de lo que pudiera provocar por circular a una velocidad superior a la aconsejada.



I-10. FIN DE INTERVALO ACONSEJADO DE VELOCIDADES. Indica el lugar desde deja de ser aplicable una anterior señal de "Intervalo aconsejado de velocidades"



I-13. SITUACIÓN DE UN PASO PARA PEATONES. Indica la situación de un paso para peatones.



I-14a. PASO SUPERIOR PARA PEATONES. Indica la situación de un paso superior para peatones.



I-14b. PASO INFERIOR PARA PEATONES. Indica la situación de un paso inferior para peatones.



I-15a. PREAVISO DE CALZADA SIN SALIDA. Indica que, de la calzada que figura en la señal con un recuadro rojo, los vehículos sólo pueden salir por el lugar de entrada.



I-15b. PREAVISO DE CALZADA SIN SALIDA. Indica que, de la calzada que figura en la señal con un recuadro rojo, los vehículos sólo pueden salir por el lugar de entrada.



I-15c. PREAVISO DE CALZADA SIN SALIDA. Indica que, de la calzada que figura en la señal con un recuadro rojo, los vehículos sólo pueden salir por el lugar de entrada.



I-15d. PREAVISO DE CALZADA SIN SALIDA. Indica que, de la calzada que figura en la señal con un recuadro rojo, los vehículos sólo pueden salir por el lugar de entrada.



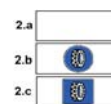
I-17. ESTACIONAMIENTO. Indica un emplazamiento donde está autorizado el estacionamiento de vehículos. Una inscripción o un símbolo, representando ciertas clases de vehículos, indica que el estacionamiento está reservado a esas clases. Una inscripción con indicaciones de tiempo limita la duración del estacionamiento al señalado.



I-19. PARADA DE ÓMNIBUS. Indica el lugar reservado para parada de ómnibus.



I-21. TRANSITABILIDAD EN TRAMO DE MONTAÑA. Indica la situación de transitabilidad de un tramo de montaña definido por su nombre en la parte superior de la señal. Posee tres espacios para la colocación de paneles.



El **espacio 2** llevará un panel que podrá ir en blanco (**2.a**), en cuyo caso no indica prescripción alguna; o bien indicar que el uso de cadenas para nieve es obligatorio (**2.b**), o que sólo está recomendado (**2.c**).



I-22. CAMBIO DE SENTIDO. Indica la proximidad de un tramo en el que se puede efectuar un cambio de sentido.



I-24. FIN DE OBLIGACIÓN DE ALUMBRADO DE CORTO ALCANCE. Indica el final de un tramo en que es obligatorio el alumbrado de corto alcance y recuerda la posibilidad de prescindir del mismo siempre que no venga impuesto por circunstancias de visibilidad, horario, o iluminación de la vía.



I-26a. PANEL DE APROXIMACIÓN A SALIDA (100 m). Indica en una autopista o en una autovía, que la próxima salida está situada aproximadamente a 100 m. Si la salida fuera por la izquierda la diagonal sería descendente de izquierda a derecha y la señal se situaría a la izquierda de la calzada.



I-26c. PANEL DE APROXIMACIÓN A SALIDA (300 m). Indica en una autopista o en una autovía, que la próxima salida está situada aproximadamente a 300 m. Si la salida fuera por la izquierda la diagonal sería descendente de izquierda a derecha y la señal se situaría a la izquierda de la calzada.



I-28. CALLE RESIDENCIAL. Indica las zonas de circulación especialmente acondicionadas que están destinadas en primer lugar a los peatones y en las que se aplican las normas especiales de circulación siguientes: La velocidad máxima de los vehículos esta fijada en 20 km por hora, los conductores deben conceder prioridad a los peatones. Los vehículos no pueden estacionarse más que en los lugares designados por señales o por marcas. Los peatones pueden utilizar toda la zona de circulación. Los juegos y los deportes están autorizados en la misma. Los peatones no deben estorbar inútilmente a los conductores de vehículos.



I-16. ZONA DE FRENADO DE EMERGENCIA. Indica la situación de una zona de escape, acondicionada para que un vehículo pueda ser detenido en caso de fallo de su sistema de frenado.



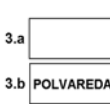
I-18. ESTACIONAMIENTO RESERVADO PARA TAXIS Indica el lugar reservado al estacionamiento de taxis libres y en servicio.



I-20. PARADA DE TRANVÍAS O TROLEBUSES. Indica el lugar reservado para parada de tranvías o trolebuses.



El **espacio 1** llevará un panel que indicará si el tramo está "**ABIERTO**" (**1.a**), o "**CERRADO**" (**1.b**).



Cuando el **panel 1** indique "**CERRADO**", el **espacio 3** podrá estar en blanco (**3.a**), o indicar el nombre del lugar hasta donde la ruta esté transitable (**3.b**), en las condiciones que indique el **panel 2**.



I-23. HOSPITAL. Indica la situación de un hospital y además, a los conductores de los vehículos, la conveniencia de tomar las precauciones que requiere la proximidad de establecimientos médicos, especialmente la de



I-25. CAMBIO DE SENTIDO A DISTINTO NIVEL. Indica la proximidad de una salida, a través de la cual se puede efectuar un cambio de sentido a distinto nivel.



I-26b. PANEL DE APROXIMACIÓN A SALIDA (200 m). Indica en una autopista o en una autovía, que la próxima salida está situada aproximadamente a 200 m. Si la salida fuera por la izquierda la diagonal sería descendente de izquierda a derecha y la señal se situaría a la izquierda de la calzada.



I-27. AUXILIO EN RUTA. Indica la situación de un poste o puesto desde el cual se puede solicitar auxilio, en caso de accidente o avería.



I-29. FIN DE CALLE RESIDENCIAL. Indica que se aplican de nuevo las normas generales de circulación.



I-30. LIMITACIONES DE VELOCIDAD EN LA PROVINCIA DE CÓRDOBA. Indica los límites genéricos de velocidad en las distintas clases de vías dentro de la Provincia de Córdoba. Además indica la velocidad genérica máxima de circulación de camiones. Se localizan en las rutas de ingreso, apenas traspasado el límite Provincial.



I-31. ZONA DE RIESGO DE INCENDIOS. Indica la situación de una zona donde existe el riesgo de producirse incendios. Los usuarios no deben encender fuegos, y tomar los recaudos necesarios para evitar de efectuar cualquier actividad que pueda generar incendios.

DE CARRILES



I-50a. CARRILES OBLIGATORIOS PARA TRÁNSITO LENTO Y RESERVADOS PARA TRÁNSITO RÁPIDO EN CALZADAS DE DOBLE SENTIDO. Indica que el carril, sobre el que está situada la señal de velocidad mínima, sólo puede ser utilizado por los vehículos que circulen a velocidad igual o superior a la indicada, aunque si las circunstancias lo permiten deben circular siempre por el carril de la derecha.



I-50b. CARRILES OBLIGATORIOS PARA TRÁNSITO LENTO Y RESERVADOS PARA TRÁNSITO RÁPIDO EN CALZADAS DE SENTIDO ÚNICO. Indica que los carriles, sobre los que están situadas las señales de velocidad mínima, sólo pueden ser utilizados por los vehículos que circulen a velocidad igual o superior a la indicada, aunque si las circunstancias lo permiten deben circular siempre por el carril de la derecha.



I-50c. CARRILES OBLIGATORIOS PARA TRÁNSITO LENTO Y RESERVADOS PARA TRÁNSITO RÁPIDO EN CALZADAS DE SENTIDO ÚNICO. Indica que el carril, sobre el que está situada la señal de velocidad mínima, sólo puede ser utilizado por los vehículos que circulen a velocidad igual o superior a la indicada, aunque si las circunstancias lo permiten deben circular siempre por el carril de la derecha.



I-50d. CARRILES OBLIGATORIOS PARA TRÁNSITO LENTO Y RESERVADOS PARA TRÁNSITO RÁPIDO EN CALZADAS DE DOBLE SENTIDO. Indica que el carril, sobre el que está situada la señal de velocidad mínima, sólo puede ser utilizado por los vehículos que circulen a velocidad igual o superior a la indicada, aunque si las circunstancias lo permiten deben circular siempre por el carril de la derecha.



I-50e. CARRILES OBLIGATORIOS PARA TRÁNSITO LENTO Y RESERVADOS PARA TRÁNSITO RÁPIDO. Indica que el carril, sobre el que está situada la señal de velocidad mínima, sólo puede ser utilizado por los vehículos que circulen a velocidad igual o superior a la indicada aunque si las circunstancias lo permiten deben circular por el carril de la derecha.



I-50f. CARRILES OBLIGATORIOS PARA TRÁNSITO LENTO Y RESERVADOS PARA TRÁNSITO RÁPIDO. Indica que los carriles, sobre los que están situadas las señales de velocidad mínima, sólo pueden ser utilizados por los vehículos que circulen a velocidad igual o superior a la indicada aunque si las circunstancias lo permiten deben circular por el carril de la derecha.



I-52. FINAL DE CARRIL DESTINADO A LA CIRCULACIÓN. Preavisa el carril que va a cesar de ser utilizable, indicando el cambio de carril preciso.



I-52a. FINAL DE CARRIL DESTINADO A LA CIRCULACIÓN. Preavisa, en una calzada de doble sentido de circulación, el carril que va a cesar de ser utilizable, indicando el cambio de carril preciso.



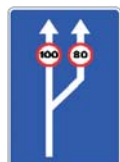
I-52b. FINAL DE CARRIL DESTINADO A LA CIRCULACIÓN. Preavisa, en una calzada de doble sentido de circulación, el carril que va a cesar de ser utilizable, indicando el cambio de carril preciso.



I-52c. FINAL DE CARRIL DESTINADO A LA CIRCULACIÓN. Preavisa, en una calzada con dos carriles de circulación en el mismo sentido, el carril que va a cesar de ser utilizable, indicando que en el próximo tramo se va a pasar a disponer de un sólo carril en ese sentido.



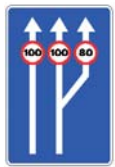
I-53. PASO DE UNO A DOS CARRILES DE CIRCULACIÓN. Indica, en un tramo con un sólo carril en un sentido de circulación, que en el próximo tramo se va a pasar a disponer de dos carriles en el mismo sentido de circulación.



I-53a. PASO DE UNO A DOS CARRILES DE CIRCULACIÓN CON ESPECIFICACIÓN DE VELOCIDAD MÁXIMA EN CADA UNO DE ELLOS. Indica, en un tramo con un sólo carril de circulación en un sentido, que en el próximo tramo se va a pasar a disponer de dos carriles en el mismo sentido de circulación. También indica la velocidad máxima que está permitido alcanzar en cada uno de ellos.



I-53b. PASO DE DOS A TRES CARRILES DE CIRCULACIÓN. Indica, en un tramo con dos carriles de circulación en un sentido, que en el próximo tramo se va a pasar a disponer de tres carriles en el mismo sentido de circulación.



I-53c. PASO DE DOS A TRES CARRILES DE CIRCULACIÓN CON ESPECIFICACIÓN DE VELOCIDAD MÁXIMA EN CADA UNO DE ELLOS. Indica, en un tramo con dos carriles de circulación en un sentido, que en el próximo tramo se va a pasar a disponer de tres carriles en el mismo sentido de circulación. También indica la velocidad máxima que está permitido alcanzar en cada uno de ellos.



I-60a. BIFURCACIÓN HACIA LA IZQUIERDA EN CALZADA DE DOS CARRILES. Indica, en una calzada con dos carriles de circulación en el mismo sentido, que en el próximo tramo se producirá una bifurcación con cambio de dirección en el carril de la izquierda.



I-60b. BIFURCACIÓN HACIA LA DERECHA EN CALZADA DE DOS CARRILES. Indica, en una calzada con dos carriles de circulación en el mismo sentido, que en el próximo tramo se producirá una bifurcación con cambio de dirección en el carril de la derecha.



I-61a. BIFURCACIÓN HACIA LA IZQUIERDA EN CALZADA DE TRES CARRILES. Indica, en una calzada con tres carriles de circulación en el mismo sentido, que en el próximo tramo el carril de la izquierda se bifurcará hacia ese mismo lado.



I-61b. BIFURCACIÓN HACIA LA DERECHA EN CALZADA DE TRES CARRILES. Indica, en una calzada con tres carriles de circulación en el mismo sentido, que en el próximo tramo el carril de la derecha se bifurcará hacia ese mismo lado.



I-62a. BIFURCACIÓN HACIA LA IZQUIERDA EN CALZADA DE CUATRO CARRILES. Indica, en una calzada con cuatro carriles de circulación en el mismo sentido, que en el próximo tramo el carril de la izquierda se bifurcará hacia ese mismo lado.



I-62b. BIFURCACIÓN HACIA LA DERECHA EN CALZADA DE CUATRO CARRILES. Indica, en una calzada con cuatro carriles de circulación en el mismo sentido, que en el próximo tramo el carril de la derecha se bifurcará hacia ese mismo lado.



I-63. BIFURCACIÓN EN CALZADA DE CUATRO CARRILES. Indica, en una calzada con cuatro carriles de circulación en el mismo sentido, que en el próximo tramo los carriles de la izquierda se bifurcarán hacia la izquierda y los de la derecha hacia la derecha.

DE SERVICIO



I-100. PUESTO SANITARIO DE URGENCIA. Indica la situación de un centro, oficialmente reconocido, donde puede realizarse una cura de urgencia.



I-101. BASE DE AMBULANCIA. Indica la situación de una ambulancia en servicio permanente para cura y traslado de heridos en accidentes de circulación.



I-102. SERVICIO DE INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR. Indica la situación de una estación de inspección técnica de vehículos (ITV). También podrá significar revisión técnica obligatoria (RTO).



I-103. TALLER DE REPARACIONES. Indica la situación de un taller de reparación de automóviles.



I-104a. TELÉFONO. Indica la situación de un aparato telefónico.



I-104b. TELÉFONO DE EMERGENCIA. Indica la situación de un teléfono de uso permanente para advertir a las autoridades de la existencia de un accidente o emergencia en la vía.



I-105. SURTIDOR DE COMBUSTIBLE. Indica la situación de un surtidor de combustible o estación de servicio.



I-105a. SURTIDOR DE COMBUSTIBLE CON PLOMO Y SIN PLOMO. Indica la situación de un surtidor de combustible o estación de servicio, en la que se puede encontrar nafta sin plomo.



I-106. TALLER MECÁNICO Y SURTIDOR DE COMBUSTIBLE. Indica la situación de una instalación que dispone de taller mecánico y surtidor de combustible.



I-107. CAMPING. Indica la situación de un lugar para acampar.



I-108. AGUA. Indica la situación de una fuente de agua, potable o no.



I-109. LUGAR PINTORESCO. Indica un sitio pintoresco o el lugar desde el que se divisa.



I-110. HOTEL O MOTEL. Indica la situación de un hotel o motel.



I-111. RESTAURANTE. Indica la situación de un restaurante.



I-112. CAFETERÍA. Indica la situación de un bar o cafetería.



I-113. TERRENO PARA CASILLAS RODANTES. Indica la situación de un terreno en el que puede acamparse con remolque-vivienda.



I-114. MERENDERO. Indica el lugar que puede utilizarse para el consumo de comidas y bebidas.



I-115. PUNTO DE PARTIDA PARA EXCURSIONES A PIE. Indica el lugar apropiado para iniciar excursiones a pie.



I-116. CAMPING Y TERRENO PARA CASILLAS RODANTES. Indica la situación de un lugar donde puede acamparse con carpa o con remolque-vivienda.



I-117. ALBERGUE JUVENIL. Indica la situación de un albergue cuya utilización está reservada a organizaciones juveniles.



I-118. INFORMACIÓN TURÍSTICA. Indica la situación de una oficina de información turística.



I-119. LUGAR DE PESCA. Indica un tramo de río o lago en el que la pesca está sujeta a autorización especial.



I-120. PARQUE NACIONAL. Indica la situación de un parque nacional, cuyo nombre figura debajo del pictograma.



I-121. MONUMENTO. Indica la situación de una obra histórica o artística declarada monumento, cuyo nombre figura debajo del pictograma.



I-122. OTROS SERVICIOS. Señal genérica para cualquier otro servicio, que se inscribirá en el recuadro blanco.



I-123. ÁREA DE DESCANSO. Indica la situación de un área de descanso.



I-124. ESTACIONAMIENTO PARA USUARIOS DEL FERROCARRIL. Indica la situación de una zona de estacionamiento conectada con una estación de ferrocarril y destinada principalmente para los vehículos de los usuarios que realizan una parte de su viaje en vehículo privado y la otra en ferrocarril.









I-125. ESTACIONAMIENTO PARA USUARIOS DEL FERROCARRIL SUBTERRÁNEO. Indica la situación de una zona de estacionamiento conectada con una estación de ferrocarril subterráneo y destinada principalmente para los vehículos de los usuarios que realizan una parte de su viaje en vehículo privado y la otra en ferrocarril subterráneo.



I-126. ESTACIONAMIENTO PARA USUARIOS DE ÓMNIBUS. Indica la situación de una zona de estacionamiento conectada con una estación o una terminal de ómnibus y destinada principalmente para los vehículos de los usuarios que realizan una parte de su viaje en vehículo privado y la otra en ómnibus.

SEÑALES DE ORIENTACIÓN

Las señales de orientación se dividen en:

-  **Preaviso de Salida.**
-  **Aviso de Salida Inmediata.**
-  **Identificación de Rutas.**
-  **Localización.**
-  **Confirmación.**
-  **Urbanas.**

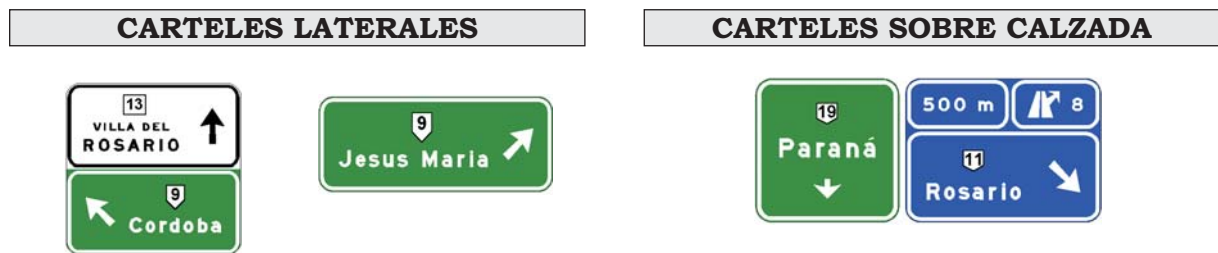
Señales de Preaviso de Salida.

Las **señales de preaviso de salida** tienen por objeto **indicar** al usuario de la vía, **con suficiente antelación, la presencia de una salida**.

En función de la jerarquía de la vía, algunas señales tendrán un pictograma de salida, el número correspondiente y la distancia a la misma. Otras sólo tendrán la distancia y otras preavisarán sin distancia la salida; siempre, al menos, estarán 50m de la misma. Además contendrán, según la jerarquía de la vía, la identificación de la ruta por donde se circula.

En los carteles laterales, las flechas señalan las direcciones indicándolas hacia arriba o lateralmente.

En los carteles sobre la calzada, las flechas señalan las direcciones indicándolas hacia abajo, ya sea verticalmente o inclinadas. Estas flechas apuntan a los carriles por donde se alcanzan los correspondientes destinos.



- ✍ Cuando los destinos se alcanzan por la misma ruta, la identificación de la misma se encuentra en la parte superior del cartel.
- ✍ Cuando los destinos se alcanzan por distintas rutas, la identificación de las mismas se encuentran antes de la leyenda del destino.

EJEMPLOS



Las siguientes son algunos tipos de señales de preaviso que el usuario puede encontrar al circular por una vía:

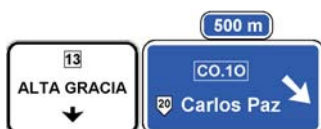




I-221. PREAVISO DE SALIDA LATERAL DESDE UNA RUTA CONVENCIONAL HACIA UNA VÍA RÁPIDA. Indica las direcciones del itinerario de la próxima intersección.



I-224. PREAVISO DE SALIDA LATERAL DESDE UNA VÍA RÁPIDA HACIA UNA AUTOPISTA O AUTOVÍA. Indica, en una vía rápida, las direcciones de las distintas ramas de la próxima intersección, cuando la rama de salida conduce a una autopista o autovía. También indica la distancia y el número del enlace.



I-232a. PREAVISO DE SALIDA SOBRE CALZADA DESDE UNA RUTA CONVENCIONAL HACIA UNA AUTOPISTA O AUTOVÍA Y DIRECCIÓN PROPIA. Indica las direcciones de la rama de la próxima salida y la distancia a la que se encuentra. También indica la dirección propia de la ruta convencional.



I-242a. PREAVISO SOBRE CALZADA EN UNA AUTOPISTA O AUTOVÍA DE DOS SALIDAS MUY PRÓXIMAS HACIA CUALQUIER VÍA Y DIRECCIÓN PROPIA. Indica las direcciones de las ramas de las dos salidas consecutivas de la autopista o autovía, la distancia, el número del enlace y la letra de cada salida. También indica la dirección propia de la autopista o autovía.



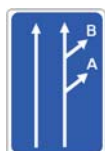
I-250. PREAVISO DE ITINERARIO. Indica el itinerario que es preciso seguir para tomar la dirección que señala la flecha.



I-260. PREAVISO DE CARRILES. Indica las únicas direcciones permitidas, en la próxima intersección, a los usuarios que circulan por los carriles señalados.



I-263. PREAVISO DE SALIDA LATERAL DESDE AUTOPISTA O AUTOVÍA, HACIA ZONA O ÁREA DE SERVICIOS CON SALIDA COMPARTIDA. Indica en una autopista o autovía, la proximidad de una salida hacia zona o área de servicios, siendo ésta coincidente con una salida hacia una o varias localidades.



I-270. PREAVISO DE DOS SALIDAS MUY PRÓXIMAS. Indica la proximidad de dos salidas consecutivas entre las que, por carecer de distancia suficiente entre sí, no es posible instalar otras señales de orientación individualizadas para cada salida. Las letras corresponden a las de las señales de preaviso inmediatamente anteriores.

Señales de Aviso de Salida Inmediata.

Las **señales de aviso de salida inmediata** tienen por objeto **indicar** al usuario de la vía, **la situación de una salida o el inicio del carril de deceleración de la salida.**

De igual manera que para las señales de preaviso de salida, en función de la jerarquía de la vía, algunas señales tendrán un pictograma de salida y el número correspondiente.

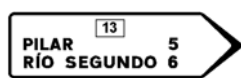
Además contendrán, según la jerarquía de la vía, la identificación de la ruta por donde se circula.

De igual manera que para las señales de preaviso de salida, cuando a los destinos se anteponga una identificación de ruta, se está indicando que el mismo se alcanzará circulando por dicha ruta. En los carteles laterales, las flechas señalan las direcciones indicándolas hacia arriba o lateralmente.

En los carteles sobre la calzada, las flechas señalan las direcciones indicándolas hacia abajo, ya sea verticalmente o inclinadas. Estas flechas apuntan a los carriles por donde se alcanzan los correspondientes destinos.

Dentro de las señales de aviso de salida inmediata, los **rectángulos con un extremo en punta (pentágono)** se denominan **señales de destino o direccionales.**

Las siguientes son algunos tipos de señales de preaviso que el usuario puede encontrar al circular por una vía:



I-300. INDICA LAS LOCALIDADES SITUADAS EN UN ITINERARIO SOBRE UNA RUTA CONVENCIONAL. Informa sobre la identificación de la ruta y los kilómetros a recorrer para llegar a esas localidades. La forma del cartel en punta de flecha, indica que la salida se ubica antes de transponer esta señal.



I-342. INDICA LA SALIDA INMEDIATA DESDE UNA AUTOPISTA O AUTOVÍA HACIA UNA AUTOPISTA O AUTOVÍA. La cifra indica el número del enlace. La forma del cartel en punta de flecha, indica que la salida se ubica antes de transponer esta señal.



I-347. INDICA LA SALIDA INMEDIATA DESDE CUALQUIER VÍA HACIA UNA ZONA DE SERVICIOS. Esta salida es coincidente y compartida con una salida hacia una autopista o autovía. La forma del cartel en punta de flecha, indica que la salida se ubica antes de transponer esta señal.



I-353. AVISO DE SALIDA SOBRE CALZADA DESDE UNA AUTOPISTA, AUTOVÍA O VÍA RÁPIDA HACIA VÍA RÁPIDA. Indica, en autopista, autovía y vía rápida, en el lugar donde comienza la rama de salida, las direcciones que se alcanzan por la salida inmediata por una vía rápida y, en su caso, el número de ésta. También indica el número, y en su caso letra, del enlace y rama.



I-354. AVISO DE SALIDA SOBRE CALZADA DESDE RUTA CONVENCIONAL HACIA AUTOPISTA O AUTOVÍA. Indica, en ruta convencional, en el lugar donde comienza la rama de salida, las direcciones que se alcanzan por la salida inmediata por una autopista o autovía y, en su caso, el número de éstas.



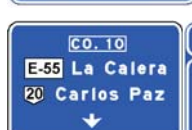
I-364. AVISO DE SALIDA SOBRE CALZADA DESDE VÍA RÁPIDA HACIA VÍA RÁPIDA Y DIRECCIÓN PROPIA. Indica, en una vía rápida, en el lugar donde comienza la rama de salida, las direcciones que se alcanzan por la salida inmediata hacia otra vía rápida y, en su caso el número de ésta; así como el número del enlace. También indica la dirección propia y su número.



I-366. AVISO DE SALIDA SOBRE CALZADA DESDE UNA AUTOPISTA O AUTOVÍA HACIA UNA RUTA CONVENCIONAL Y DIRECCIÓN PROPIA. Indica las direcciones que se alcanzan por la salida inmediata hacia una ruta convencional; así como el número del enlace. También indica la dirección propia de la autopista o autovía.



I-368. AVISO DE SALIDA SOBRE CALZADA DESDE UNA AUTOPISTA O AUTOVÍA HACIA UNA AUTOPISTA O AUTOVÍA. Indica las direcciones que se alcanzan por la salida inmediata hacia otra autopista o autovía; así como el número del enlace. También indica la dirección propia de la autopista o autovía.



I-373. AVISO DE SALIDA SOBRE CALZADA EN AUTOPISTA O AUTOVÍA DE DOS SALIDAS MUY PRÓXIMAS HACIA RUTA CONVENCIONAL Y DIRECCIÓN PROPIA. Indica las direcciones de las ramas de las dos salidas consecutivas de la autopista o autovía, la distancia de la segunda, el número del enlace y la letra de cada salida. También indica la dirección propia de la autopista o autovía.

Identificación de rutas

Los siguientes cuadros no son señales en sí mismas. Se encuentran dentro de los carteles, y tienen por objeto identificar las rutas por las que se circulan.



I-400. RUTA NACIONAL. Identifica una ruta nacional.



I-410. AUTOPISTA. Identifica una autopista nueva, no construida en la traza de una ruta que ya existía



I-420. RUTA PROVINCIAL. Identifica una ruta provincial.



I-430. RUTA PROVINCIAL NO PAVIMENTADA. Identifica una ruta provincial no pavimentada



I-460. DESVÍO. Identifica un desvío provisional.

CO.10

I-470. AVENIDA DE CIRCUNVALACIÓN. Identifica una autopista que es avenida de circunvalación. Las letras definen a la ciudad, el primer número representa la posición del anillo y el cero indica que es cerrado. En el caso de ser abierto se indica con una U.

MS.12

I-480. RUTA PERTENECIENTE A ITINERARIOS DEL MERCOSUR. Identifica un itinerario del Mercosur. Siempre va acompañada de una de las otras identificaciones de rutas.



I-490. RUTA PERTENECIENTE AL ITINERARIO PANAMERICANO. Identifica un itinerario Panamericano. Siempre va acompañada de una de las otras identificaciones de rutas

Señales de Localización. EJEMPLOS.



I-500. ENTRADA A ZONA URBANA. Indica el lugar a partir del cual rigen las normas de comportamiento en la circulación relativa a zona urbana.



I-510. FIN DE ZONA URBANA. Indica el lugar desde donde dejan de ser aplicables las normas de comportamiento en la circulación relativa a zona urbana.



I-520. SITUACIÓN DE UN PUNTO CARACTERÍSTICO DE LA VÍA. Indica un lugar singular o de interés general en la vía.



I-540. SITUACIÓN DE LÍMITE DE PROVINCIA. Indica el lugar a partir del cual la vía entra en una provincia.



I-565. SITUACIÓN DE LÍMITE DE DEPARTAMENTO DE PROVINCIA. Indica el lugar a partir del cual la vía entra en un departamento (o partido) de provincia.

Hitos Kilométricos. EJEMPLOS



I-571. HITO KILOMÉTRICO EN AUTOPISTA O AUTOVÍA CORRESPONDIENTE A UNA RUTA NACIONAL. Indica el punto kilométrico de la autopista o autovía correspondiente a una ruta nacional, cuya letra y número aparece en la parte superior de la señal.



I-572. HITO KILOMÉTRICO EN VÍA RÁPIDA O RUTA CONVENCIONAL CORRESPONDIENTE A UNA RUTA NACIONAL. Indica el punto kilométrico de la vía rápida o ruta convencional correspondiente a una ruta nacional, cuya letra y número aparece en la parte superior de la señal.

Señales de Confirmación



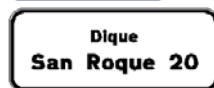
I-600. CONFIRMACIÓN DE LOCALIDADES EN UN ITINERARIO POR RUTA CONVENCIONAL. Indica, en una ruta convencional, los nombres y distancias en kilómetros a las localidades expresadas. También identifica a la vía sobre la que se circula.



I-601. CONFIRMACIÓN DE LOCALIDADES EN UN ITINERARIO POR VÍA RÁPIDA. Indica, en una vía rápida, los nombres y distancias en kilómetros a las localidades expresadas. También identifica a la vía sobre la que se circula.



I-602. CONFIRMACIÓN DE LOCALIDADES EN UN ITINERARIO POR AUTOPISTA O AUTOVÍA. Indica, en una autopista o autovía, los nombres y distancias en kilómetros a las localidades expresadas. También identifica a la vía sobre la que se circula.

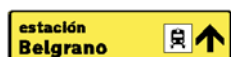


I-610. CONFIRMACIÓN DE PUNTOS SINGULARES O DE INTERÉS. Indica los nombres y distancias, en kilómetros, a los lugares de interés general o de características singulares expresados.

Señales Urbanas.



I-700. LUGARES DE LA RED VIAL URBANA. Indica los nombres de calles, avenidas, plazas, rotondas, o de cualquier otro punto de la red vial urbana.



I-710. LUGARES DE INTERÉS PARA VIAJEROS. Indica los lugares de interés para los viajeros, tales como estaciones, aeropuertos, zonas de embarque en los puertos, hoteles, campamentos, oficinas de turismo, automóvil club, etc.



I-720. LUGARES DE INTERÉS DEPORTIVO O RECREATIVO. Indica los lugares en que predomina un interés deportivo o recreativo.



I-730. LUGARES DE CARÁCTER GEOGRÁFICO O ECOLÓGICO. Indica los lugares de tipo geográfico o de interés ecológico.



I-740. LUGARES DE INTERÉS MONUMENTAL O CULTURAL. Indica los lugares de interés monumental, histórico, artístico o, en general, cultural.



I-750. ZONAS DE USO INDUSTRIAL. Indica las zonas de importante atracción de camiones, mercancías y, en general, tránsito industrial pesado.



I-760. AUTOPISTAS. Indica las autopistas, y los lugares que por ellas puede accederse.



I-770. OTROS LUGARES Y VÍAS. Indica las rutas que no sean autopistas, las localidades a las que por ellas pueda accederse, así como otros lugares de interés público no comprendidos en las señales **I-700 a I-760.**



I-780. NOMBRE DE LA CALLE, ALTURA Y SENTIDO DE CIRCULACIÓN. Informa el nombre de la calle situada paralela a la señal. La numeración indica la altura de la calle desde el lugar del emplazamiento de la señal hasta la esquina situada en la próxima intersección. La flecha señala el sentido de circulación de la vía. En ausencia de la señal R-400a o R-400b, la señal de la flecha tiene el mismo alcance que dichas señales reglamentarias



I-781. NOMBRE DEL BOULEVAR, ALTURA Y SENTIDO DE CIRCULACIÓN. Informa el nombre del boulevard situado paralelo a la señal. La numeración indica la altura de la vía desde el lugar del emplazamiento de la señal hasta la esquina situada en la próxima intersección. Las flechas señalan los sentidos de circulación de la vía.



I-782. NOMBRE DE LA AVENIDA, ALTURA Y SENTIDO DE CIRCULACIÓN. Informa el nombre de la avenida situada paralela a la señal. La numeración indica la altura de la vía desde el lugar del emplazamiento de la señal hasta la esquina situada en la próxima intersección. Las flechas señalan los sentidos de circulación de la vía.



EJEMPLO:

Indica los lugares que se alcanzan por la intersección situada inmediatamente después de la señal. Una vez tomada la nueva dirección, el panel que indica el lugar buscado recién vuelve a aparecer cuando deba cambiarse nuevamente de dirección.

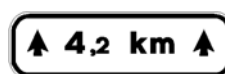
PANELES COMPLEMENTARIOS

Los **paneles complementarios** acompañan a aquellas señales de prevención o de reglamentación con el **objeto de especificar su alcance.**

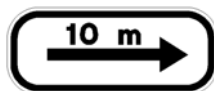
Los **paneles complementarios** responden al siguiente detalle:



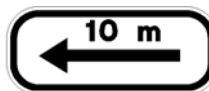
I-800. DISTANCIA AL COMIENZO DEL PELIGRO O PRESCRIPCIÓN. Indica la distancia desde el lugar donde está la señal a aquél en que comienza el peligro o comienza a regir la prescripción de aquélla.



I-810. LONGITUD DEL TRAMO PELIGROSO O SUJETO A PRESCRIPCIÓN. Indica la longitud en que existe el peligro o en que se aplica la prescripción.



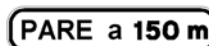
I-820. EXTENSIÓN DE LA PROHIBICIÓN A UN LADO. Colocada bajo una señal de prohibición, indica la distancia en que se aplica esta prohibición en el sentido de la flecha.



I-821. EXTENSIÓN DE LA PROHIBICIÓN A UN LADO. Colocada bajo una señal de prohibición, indica la distancia en que se aplica esta prohibición en el sentido de la flecha.



I-830. EXTENSIÓN DE LA PROHIBICIÓN A AMBOS LADOS. Colocada bajo una señal de prohibición, indica las distancias en que se aplica esta prohibición en cada sentido indicado por las flechas.



I-840. PREAVISO DE DETENCIÓN OBLIGATORIA. Colocada bajo la señal de "Ceda el paso", indica la distancia a que se encuentra la señal "Detención obligatoria" o "Pare" de la próxima intersección.



I-850. ITINERARIO CON PRIORIDAD.
Panel adicional a la señal R-3, que indica el itinerario con prioridad.



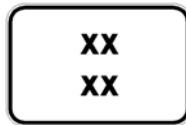
I-851. ITINERARIO CON PRIORIDAD.
Panel adicional a la señal R-3, que indica el itinerario con prioridad.



I-852. ITINERARIO CON PRIORIDAD.
Panel adicional a la señal R-3, que indica el itinerario con prioridad.



I-853. ITINERARIO CON PRIORIDAD.
Panel adicional a la señal R-3, que indica el itinerario con prioridad.



I-860. GENÉRICO.
Panel para cualquier otra aclaración o delimitación de la señal o semáforo bajo el que esté colocado.



I-870. APLICACIÓN DE PROHIBICIÓN O PRESCRIPCIÓN.
Indica, bajo la señal de prohibición o prescripción, que la misma se refiere exclusivamente a la rama de salida cuya dirección coincide aproximadamente con la de la flecha.



I-870a. APLICACIÓN DE PROHIBICIÓN O PRESCRIPCIÓN. Indica, bajo la señal de prohibición o prescripción, que la misma se refiere exclusivamente a la rama de salida cuya dirección coincide aproximadamente con la de la flecha.

PANELES DIRECCIONALES.

Los **paneles direccionales** tienen por **objeto**, además de **destacar la presencia de una curva, indicar su grado de severidad**.

Los **paneles direccionales** responden al siguiente detalle:



I-900a. PANEL SIMPLE DE CURVA A LA IZQUIERDA. Indica la presencia de una curva a la izquierda que presenta una dificultad normal.



I-900b. PANEL DOBLE DE CURVA A LA IZQUIERDA. Indica la presencia de una curva cerrada a la izquierda que presenta una dificultad considerable. Identifica una curva peligrosa.



I-900c. PANEL TRIPLE DE CURVA A LA IZQUIERDA. Indica la presencia de una curva muy cerrada a la izquierda que presenta una gran dificultad. Identifica una curva muy peligrosa.

En los casos de curva a la derecha, los paneles direccionales apuntarán en ese sentido.

PICTOGRAMAS

Los **pictogramas** no son señales, sino que integran las señales.
Su función es **reemplazar textos**.

Pt.1 TREN 	Pt.1a SUBTE 	Pt.2b OMNIBUS 	Pt.4(d) AEROPUERTO 	Pt.4(l) AEROPUERTO 	Pt.4 AEROPUERTO (Salidas) 
Pt.4 AEROPUERTO (Llegadas) 	Pt.5 HELIPUERTO 	Pt.9 PARQUE NACIONAL 	Pt.10 PARQUE 	Pt.11 MUSEO 	Pt.13 ESTADIO DE FUT- BOL 
Pt.14 TALLER MECÁNICO 	Pt.15a ESTACIÓN DE SER- VICIO 	Pt.15b NAFTA CON Y SIN PLOMO 	Pt.16 CAMPING 	Pt.17 CAMPING, CA-SILLA RODANTE 	Pt.18 VISTA PANORÁMICA 
Pt.19 ZONA DE PICNIC 	Pt.22 INFORMACIÓN TU- RÍSTICA 	Pt.23 HOTEL O MO- TEL 	Pt.26 ALBERGUE JUVENIL 	Pt.27 RESTAURANTE 	Pt.28 BAR O CAFETERÍA 
Pt.30 POLIDEPORTIVO 	Pt.33 PESCA 	Pt.34 CASINO 	Pt.35 TEATRO 	Pt.36 PQE ATRACCIONES 	Pt.37 TELEFÉRICO 
Pt.41a ZOOLOGÍCO 	Pt.42 CEMENTERIO 	Pt.43 ZONA IND. 	Pt.46 HIPERMERCADO 	Pt.49 MINUSVÁLIDO 	Pt.50 CENTRO URBANO 
Pt.57 CORREOS 	Pt.58 HIELO O NIEVE 	Pt.55 PUESTO DE EMER- GENCIA 	Pt.65 IGLESIA 	Pt.77 POLICÍA 	Pt.78 INSP. TÉCNICA VEHICULAR 

Unidad 6: “Demarcación Horizontal”

Significado de la Demarcación Horizontal:

La demarcación horizontal es el conjunto de marcas viales pintadas o pegadas sobre la calzada, destinadas a ordenar o regular la circulación, advertir determinadas circunstancias, fijar sentidos de circulación, delimitar plazas de estacionamiento, fijar zonas de estacionamiento prohibido, de estacionamiento y parada prohibido.








La demarcación cumple dos funciones: una, la de **acompañar necesariamente a la señalización vertical**; otra, la de **imponer su propio alcance reglamentario, aún cuando no exista la señalización vertical**.

Escala de interpretación de las Marcas Viales:

Las marcas viales se interpretan primero por su **posición**, después por su **trazo o inscripción**, y por último por su **color**.

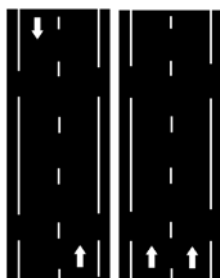
- 1°. Por su POSICIÓN:** La marca vial podrá ser longitudinal o transversal. La primera reglamenta sobre el uso del carril adyacente, la segunda sobre el carril propio.
- 2°. Por su TRAZO:** El ancho y separación de los trazos de las líneas discontinuas, así como el ancho de las líneas continuas, los cebreados, inscripciones, sendas peatonales, sendas para ciclistas, flechas, y toda otra marca vial dentro de un carril, indican un mensaje.
- 3°. Por su COLOR:** El color de la Demarcación es predominantemente **blanco**. El **amarillo** se reserva exclusivamente para aquellos eventos en donde el color implique por sí mismo un mensaje específico.

Clasificación de las Marcas Viales:

-  **LÍNEAS LONGITUDINALES DISCONTINUAS.**
-  **LÍNEAS LONGITUDINALES CONTINUAS.**
-  **LÍNEAS LONGITUDINALES CONTINUAS Y DISCONTINUAS ADOSADAS.**
-  **LÍNEAS TRANSVERSALES CONTINUAS Y DISCONTINUAS.**
-  **FLECHAS.**
-  **INSCRIPCIONES.**
-  **OTRAS MARCAS.**

LÍNEAS LONGITUDINALES DISCONTINUAS.

LÍNEAS LONGITUDINALES DISCONTINUAS (EJE). Gran separación entre trazos



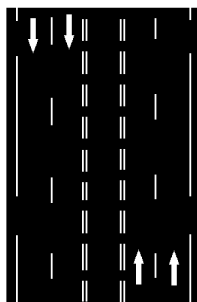
FUNCIÓN:

- 1) Separa sentidos en calzadas de dos carriles y doble sentido de circulación con posibilidad de adelantamiento.
- 2) Separa carriles de igual sentido de circulación.

SIGNIFICADO Y/O IMPOSICIÓN.

Una línea longitudinal discontinua sobre la calzada significa que ningún conductor, con su vehículo o animal, debe circular sobre ella. Sólo podrán atravesarla para cambiar de carril, cuando sea necesario y la seguridad de la circulación lo permita, y siempre de acuerdo a la prioridad establecida en las Normas de Comportamiento Vial.

LÍNEAS LONGITUDINALES DISCONTINUAS ADOSADAS. (CARRIL)



FUNCIÓN:

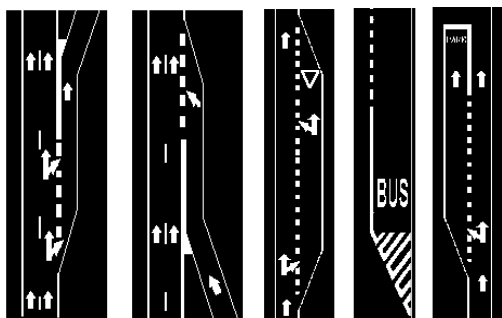
- 1) Delimita un carril reversible, que puede utilizarse en un sentido o en el contrario.
- 2) Su uso está regulado por semáforos de carril.

SIGNIFICADO Y/O IMPOSICIÓN.

El carril delimitado sólo puede ser utilizado en el sentido que indique su correspondiente semáforo de carril.

En el sentido de circulación habilitado, las dos líneas longitudinales discontinuas adosadas, de la derecha del carril, significan que ningún conductor, con su vehículo o animal, debe circular sobre ellas. Los conductores sólo podrán atravesarla para cambiar de carril, cuando sea necesario y la seguridad de la circulación lo permita, y siempre de acuerdo a la prioridad establecida en las Normas de Comportamiento Vial. Las dos líneas longitudinales

discontinuas adosadas de la izquierda del carril, significan que ningún conductor, con su vehículo o animal, debe circular sobre ellas ni atravesarlas, quedando prohibido el adelantamiento de vehículos, utilizando el carril contiguo izquierdo. En el sentido de circulación no habilitado, queda prohibido la utilización del carril reversible en forma absoluta.



FUNCIÓN:

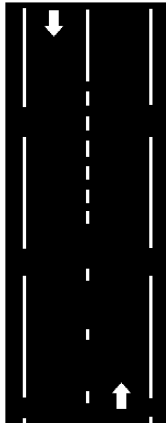
1. Separa el carril principal y el carril de salida (deceleración), de entrada (aceleración) o de trenzado. En estos carriles los vehículos deben variar su velocidad.
2. Separa el carril adicional para tránsito lento, y recomendado para el resto de la circulación.
3. Separa el carril reservado a determinados vehículos (ómnibus, taxis, etc.).
4. Separa el carril de espera para giros a la izquierda.

SIGNIFICADO Y/O IMPOSICIÓN.

Una línea longitudinal discontinua de trazo ancho significa que ningún conductor, con su vehículo o animal, debe circular sobre ella. Sólo podrán atravesarla para cambiar de carril.

- El carril de deceleración será ocupado lo más próximo posible al comienzo del mismo, en forma completa, a la velocidad de operación y habiendo efectuado la advertencia correspondiente. Una vez en él, recién se operará la reducción de velocidad. Queda prohibido incorporarse a un carril de deceleración por delante de un vehículo que ya se encuentre circulando por el mismo.
- El carril de aceleración será abandonado lo más próximo posible a su finalización, advirtiendo la maniobra mediante las señales preceptivas. Se adaptará la velocidad a la del flujo del tránsito de la vía principal a la cual se pretende acceder, sin provocar alteraciones de velocidad o trayectoria en los vehículos que por ella circulan. De no asegurarse estas condiciones, deberá abstenerse de efectuar la maniobra de incorporación a la vía principal; llegando, inclusive, a la detención absoluta hasta que las condiciones de circulación le permitan acceder a la misma. Se prohíbe abandonar un carril de aceleración antes de que lo efectúe el vehículo precedente.
- Los carriles para tránsito lento son de uso obligatorio para los vehículos pesados y recomendados para el resto de los vehículos a fin de permitir el adelantamiento. Todo de acuerdo a las Normas de Comportamiento Vial.

LÍNEAS LONGITUDINALES DISCONTINUAS (EJE). Escasa separación entre trazos



FUNCIÓN:

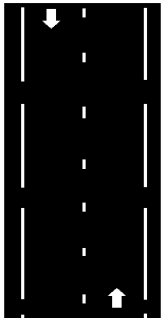
1. Separa sentidos en calzadas de dos carriles y doble sentido de circulación.
2. Indica que se aproxima a una marca longitudinal continua o, indica la proximidad de un tramo de vía que presenta un riesgo mayor.
3. Este tipo de línea puede sustituirse por flechas de retorno.

SIGNIFICADO Y/O IMPOSICIÓN.

Una línea longitudinal discontinua de escasa separación entre sus trazos, situada después de otra discontinua de gran separación entre sus trazos, significa:

- ✍ Que ningún conductor, con su vehículo o animal, debe circular sobre ella.
- ✍ Que sólo podrán atravesarla para retornar al carril de la derecha.
- ✍ El anuncio de la proximidad de una línea longitudinal continua que implica la prohibición de circular por su izquierda e indica, por lo tanto, que todo conductor debe circular con su vehículo por el carril de la derecha.

LÍNEAS LONGITUDINALES DISCONTINUAS. Para borde de calzada

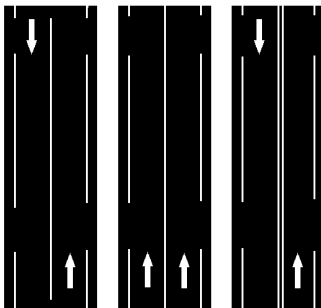


FUNCIÓN:

Delimita el borde de calzada, separándola de la banquina pavimentada.

SIGNIFICADO Y/O IMPOSICIÓN.

Una línea longitudinal discontinua situada en el borde derecho de la calzada, separa al carril de la banquina pavimentada. Ningún conductor, con su vehículo o animal, debe circular sobre ella. Sólo podrán atravesarla para utilizar la banquina según los supuestos de las Normas de Comportamiento Vial.

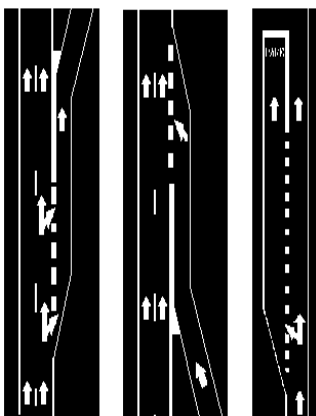


FUNCIÓN:

- ✍ Separa sentidos en calzadas de dos carriles y doble sentido de circulación.
- ✍ Separa carriles de igual sentido de circulación.

SIGNIFICADO Y/O IMPOSICIÓN.

- ✍ Una línea longitudinal continua sobre la calzada significa que ningún conductor, con su vehículo o animal, debe atravesarla ni circular sobre ella ni, cuando la línea separe los dos sentidos de circulación, circular por la izquierda de la misma.
- ✍ Dos líneas longitudinales contiguas tienen el mismo significado. Se excluye de este significado las líneas continuas de borde de calzada.



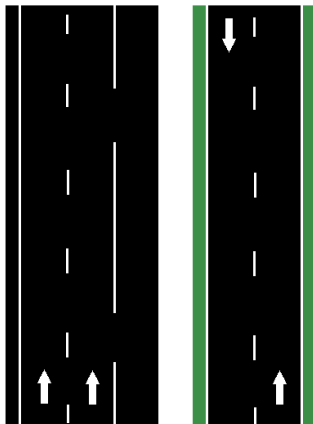
FUNCIÓN:

- ✍ Separa el carril principal y el carril de salida (deceleración), de entrada (aceleración) o de trenzado. En estos carriles los vehículos deben variar su velocidad.
- ✍ Separa el carril adicional para tránsito lento, y recomendado para el resto de la circulación en ese sentido a fin de permitir el adelantamiento.
- ✍ Separa el carril reservado a determinados vehículos (ómnibus, taxis, etc.).

SIGNIFICADO Y/O IMPOSICIÓN.

Una línea longitudinal continua de trazo ancho delimita un carril especial y significa que ningún conductor, con su vehículo o animal, debe atravesarla ni circular sobre ella. Todo de acuerdo a lo establecido en las Normas de Comportamiento Vial.

LÍNEAS LONGITUDINALES CONTINUAS. (Para borde de calzada).



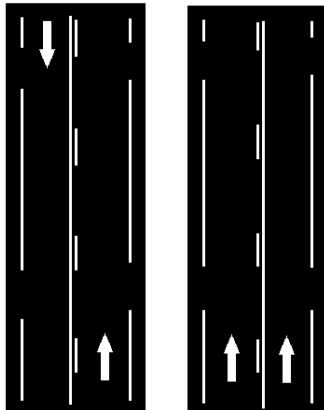
FUNCIÓN:

1. Delimita el borde de calzada, separándola de la banquina no pavimentada.
2. Delimita el borde interior de la calzada de una Autopista o Autovía, separándola de la banquina interior pavimentada.

SIGNIFICADO Y/O IMPOSICIÓN.

- ✎ Una línea longitudinal continua situada en el borde derecho de la calzada, separa al carril de la banquina no pavimentada. Ningún conductor, con su vehículo o animal, debe circular sobre ella, sólo podrán atravesarla para acceder a la banquina no pavimentada.
- ✎ Una línea longitudinal continua situada en el borde izquierdo de la calzada de una Autopista o Autovía, separa al carril de la banquina pavimentada. Ningún conductor, con su vehículo o animal, debe circular sobre ella, estando prohibido atravesarla.
- ✎ Todo, según los supuestos de las Normas de Comportamiento Vial.

LÍNEAS LONGITUDINALES CONTINUAS Y DISCONTINUAS ADOSADAS.



FUNCIÓN:

1. Separa sentidos en calzadas de dos carriles y doble sentido de circulación.
2. Separa carriles de igual sentido de circulación.

SIGNIFICADO Y/O IMPOSICIÓN.

Una línea longitudinal continua adosada a otra discontinua sobre la calzada significa que ningún conductor, con su vehículo o animal, debe circular sobre ellas. Los conductores deben tener en cuenta sólo la línea situada del lado por el que circulan, quedando prohibido el adelantamiento a los vehículos situados en el carril contiguo a la línea continua. Los vehículos que circulan por el carril contiguo a la línea discontinua sólo podrán atravesarla para cambiar de carril, cuando sea necesario y la seguridad de la circulación lo permita, y siempre de acuerdo a la prioridad establecida en las Normas de

LÍNEAS TRANSVERSALES CONTINUAS Y DISCONTINUAS.

LÍNEA TRANSVERSAL CONTINUA.

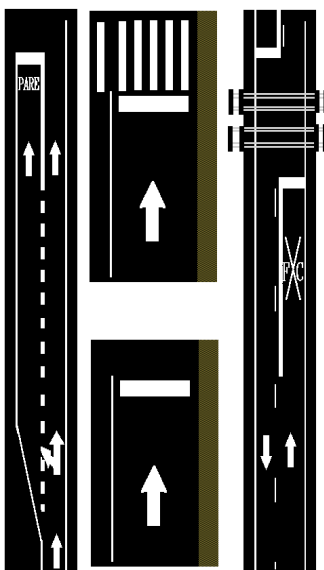
FUNCIÓN:

Es la línea que indica el lugar donde los vehículos deberán realizar una detención obligatoria, en cumplimiento de lo impuesto por:

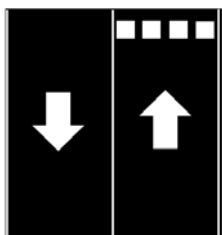
1. Una señal de **PARE**.
2. Una demarcación horizontal de **PARE**.
3. Una señal de prohibido pasar sin detenerse.
4. Una señal de paso peatonal.
5. Una senda peatonal cuando esté regulada por semáforo.
6. Una señal de paso a nivel.
7. Un semáforo.
8. La sola línea transversal continua en ausencia de señal vertical o inscripción horizontal.

SIGNIFICADO Y/O IMPOSICIÓN.

Una línea transversal continua sobre la calzada significa que todo conductor, con su vehículo o animal, debe detener su marcha por carecer de prioridad, teniendo la obligación de ceder el paso, no debiendo iniciar o continuar su marcha o su maniobra, ni reemprenderla, hasta haberse asegurado que ello no fuerza al conductor del vehículo que tiene la prioridad a modificar bruscamente la trayectoria o la velocidad del mismo.



LÍNEA TRANSVERSAL DISCONTINUA.



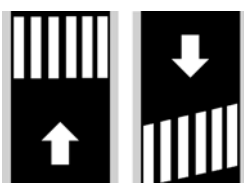
FUNCIÓN:

1. Es la línea que indica el lugar donde los vehículos deberán realizar una detención para ceder el paso, en cumplimiento de lo impuesto por:
2. Una señal de **CEDA EL PASO**.
3. Una demarcación horizontal de **CEDA EL PASO**.
4. Un semáforo en amarillo intermitente.
5. La sola línea transversal discontinua en ausencia de señal o demarcación horizontal.

SIGNIFICADO Y/O IMPOSICIÓN.

- Una línea transversal discontinua sobre la calzada no impone la detención obligatoria de los vehículos.
- Significa que todo conductor, con su vehículo o animal, debe ceder el paso por carecer de prioridad; en ese caso, está obligado a detener su marcha sin atravesar la línea, no debiendo iniciar o continuar su marcha o su maniobra, ni reemprenderla, hasta haberse asegurado que ello no fuerza al conductor del vehículo que tiene la prioridad a modificar bruscamente la trayectoria o la velocidad del mismo.

MARCA VIAL: SENDA PEATONAL.



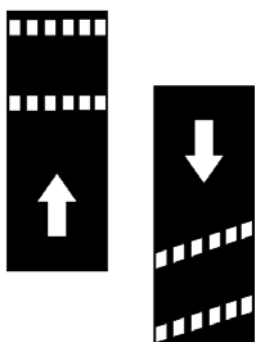
FUNCIÓN:

Es la marca vial que indica el lugar por donde los peatones deben cruzar la calzada.

SIGNIFICADO Y/O IMPOSICIÓN.

- Una serie de líneas anchas, dispuestas en bandas paralelas al eje de la calzada formando un conjunto transversal a la misma se denomina senda peatonal.
- Significa que todo conductor, con su vehículo o animal, debe ceder el paso a los peatones, siempre que no exista agente de tránsito o semáforo que regule el cruce. Se entiende que no se le cede el paso al peatón cuando se le corta su trayectoria.
- En los casos en que, por circunstancias del tránsito, por la regulación por agentes de tránsito o por semáforos, los conductores deban detener sus vehículos, les está prohibido hacerlo sobre las sendas peatonales.

MARCA VIAL: SENDA PARA CICLISTAS.



FUNCIÓN:

Es la marca vial que indica el lugar por donde los ciclistas deben cruzar la calzada.

SIGNIFICADO Y/O IMPOSICIÓN.

- Dos líneas anchas discontinuas, dispuestas en forma transversal al eje de la calzada se denomina senda para ciclistas.
- Significa que todo conductor, con su vehículo o animal, debe ceder el paso a los ciclistas, siempre que no exista agente de tránsito o semáforo que regule el cruce.
- En los casos en que, por circunstancias del tránsito, por la regulación por agentes de tránsito o por semáforos, los conductores deban detener sus vehículos, les está prohibido hacerlo sobre las sendas para ciclistas.

FLECHAS.

MARCA VIAL: FLECHA DE DIRECCIÓN.



FUNCIÓN:

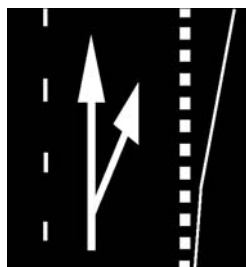
Es la marca vial que indica el movimiento o los movimientos permitidos u obligados a los conductores que circulan por ese carril, en el próximo nudo o intersección.

SIGNIFICADO Y/O IMPOSICIÓN.

Una de estas flechas pintadas dentro de un carril significa que todo conductor debe seguir con su vehículo o animal el sentido o uno de los sentidos indicados en el carril por el que circula.

La maniobra debe ser avisada por el conductor mediante las señales preceptivas, y de acuerdo a las prioridades establecidas en las Normas de Comportamiento Vial.

MARCA VIAL: FLECHA DE SALIDA.



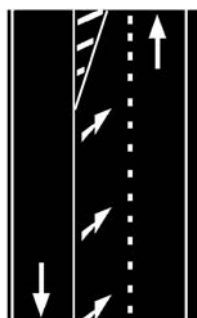
FUNCIÓN:

Es la marca vial que indica el lugar donde debe iniciarse el cambio de carril para utilizar un carril de salida.

SIGNIFICADO Y/O IMPOSICIÓN.

- ✎ Todo conductor que pretenda utilizar un carril de salida, debe iniciar la maniobra de ocupación de dicho carril a partir de la flecha de salida pintada dentro del carril por el que circula.
- ✎ La maniobra debe ser avisada por el conductor mediante las señales preceptivas, y de acuerdo a las prioridades establecidas en las Normas de Comportamiento Vial.

MARCA VIAL: FLECHA DE FIN DE CARRIL.



FUNCIÓN:

Es la marca vial que indica que el carril donde está situada termina próximamente.

SIGNIFICADO Y/O IMPOSICIÓN.

- ✎ Esta flecha pintada dentro de un carril significa que todo conductor debe seguir con su vehículo el sentido que indica, debido a la próxima terminación del carril por el que circula.
- ✎ La maniobra debe ser avisada por el conductor mediante las señales preceptivas, y de acuerdo a las prioridades establecidas en las Normas de Comportamiento Vial.

MARCA VIAL: FLECHA DE RETORNO.



FUNCIÓN:

Es la marca vial situada en el eje de una calzada de doble sentido de circulación anunciando la proximidad de una línea longitudinal continua.

SIGNIFICADO Y/O IMPOSICIÓN.

Una flecha, situada aproximadamente en el eje de una calzada de doble sentido de circulación y apuntando hacia la derecha, anuncia la proximidad de una línea longitudinal continua que implica la prohibición de circular por su izquierda e indica, por lo tanto, que todo conductor debe circular con su vehículo por el carril a la derecha de la flecha.

INSCRIPCIONES.

INSCRIPCIONES :CARRILES RESERVADOS.



FUNCIÓN:

Es la inscripción vial situada dentro de un carril o zona de la vía indicando:

1. El carril reservado a la circulación de determinados vehículos: trolebús (**TROLE**), ómnibus (**BUS**), taxi (**TAXI**), etc.
2. La zona destinada al estacionamiento o parada de determinados vehículos: trolebús (**TROLE**), ómnibus (**BUS**), taxi (**TAXI**), etc.

SIGNIFICADO Y/O IMPOSICIÓN.

La inscripción vial situada en un carril o zona de la vía, indica:

- ✎ Al conductor del vehículo correspondiente a la inscripción, la obligación que tiene de circular por dicho carril, o la de estacionar o parar en la zona indicada.
- ✎ A los restantes conductores la prohibición de circular por dichos carriles, o la de estacionar o parar en las zonas reservadas.
- ✎ Los restantes conductores sólo podrán utilizar la parte del carril reservado para girar hacia otra vía en aquellos lugares donde la demarcación de carril lo permita (línea longitudinal discontinua).

INSCRIPCIONES :PARE.



FUNCIÓN:

Es la inscripción vial situada dentro de un carril indicando la obligación de detenerse con su vehículo.

SIGNIFICADO Y/O IMPOSICIÓN.

La inscripción vial de **pare** indica al conductor de la obligación que tiene de detener su vehículo ante la próxima línea transversal continua o, si ésta no existiera, inmediatamente antes de la calzada a la que se aproxima, y de ceder el paso a los vehículos que circulen por esa calzada, no debiendo iniciar o continuar su marcha o su maniobra, ni reemprenderla, hasta haberse asegurado de que ello no fuerza al conductor del vehículo que tiene la prioridad a modificar bruscamente la trayectoria o la velocidad del mismo.

INSCRIPCIONES: CEDA EL PASO.



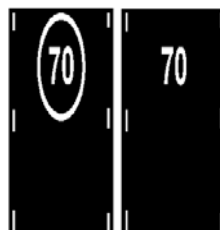
FUNCIÓN:

Es la marca vial situada dentro de un carril anunciando la proximidad de una línea transversal discontinua de ceda el paso.

SIGNIFICADO Y/O IMPOSICIÓN.

La marca vial de ceda el paso indica al conductor de la obligación que tiene de ceder el paso a los vehículos que circulen por la calzada a la que se aproxima, y de detenerse si es preciso ante la línea transversal discontinua de ceda el paso. En ese caso, está obligado a no iniciar o continuar su marcha o su maniobra, ni reemprenderla, hasta haberse asegurado que ello no fuerza al conductor del vehículo que tiene la prioridad a modificar bruscamente la trayectoria o la velocidad del mismo.

INSCRIPCIONES: DE LIMITACIÓN DE VELOCIDAD.



FUNCIÓN:

Es la inscripción vial situada dentro de un carril indicando una velocidad máxima.

SIGNIFICADO Y/O IMPOSICIÓN.

Las cifras pintadas de color blanco, impone a los conductores de vehículos la obligación de no sobrepasar la velocidad (que debe considerarse expresada en km/h). Afectan únicamente al carril o carriles donde estén pintadas.

INSCRIPCIONES: DE DIRECCIÓN.



FUNCIÓN:

Es la inscripción vial que corresponde al número de una ruta, al nombre de una localidad, aeropuerto u otro lugar que se puede alcanzar siguiendo el carril en que están situadas las inscripciones.

SIGNIFICADO Y/O IMPOSICIÓN.

Todo conductor que pretenda alcanzar el lugar inscripto en la calzada deberá utilizar el carril donde esté situada dicha inscripción y efectuará los cambios de dirección indicados por las flechas que ocasionalmente puedan encontrarse en el mismo carril.

INSCRIPCIONES: SEÑALES HORIZONTALES.



FUNCIÓN:

Es la inscripción vial situada dentro de un carril, similar a una señal vertical y con igual alcance legal.

SIGNIFICADO Y/O IMPOSICIÓN.

Las señales pintadas de color blanco, homólogas a las verticales, imponen a los conductores las mismas exigencias que las verticales. Afectan únicamente al carril o carriles donde estén pintadas.

OTRAS MARCAS
OTRAS MARCAS: CEBREADO.
CIRCULACIÓN EN DOBLE SENTIDO.



FUNCIÓN:

El cebreado incrementa la visibilidad de la zona de pavimento excluida a la circulación de vehículos y, al mismo tiempo, indican (por medio de la inclinación de las bandas que lo constituyen) hacia que lado deberán desviarse los vehículos para evitar un obstáculo.

SIGNIFICADO Y/O IMPOSICIÓN.

- Salvo si se trata de una senda peatonal, el cebreado de una zona de la calzada o de una que sobresalga ligeramente por encima del nivel de la calzada con franjas oblicuas paralelas enmarcadas por una línea continua significa que ningún conductor con su vehículo o animal debe penetrar en esa zona.
- La inclinación sin quiebre de las bandas del cebreado indican que se ingresa a una calzada de **doble sentido** de circulación, además de indicar hacia que lado del carril deberán ceñirse los vehículos para evitar a los que aparecerán en sentido contrario.

OTRAS MARCAS: CEBREADO.
CIRCULACIÓN EN SENTIDO ÚNICO (Divergente).



FUNCIÓN:

El cebreado incrementa la visibilidad de la zona de pavimento excluida a la circulación de vehículos y, al mismo tiempo, indican (por medio de la inclinación de las bandas que lo constituyen) hacia que lado deberán desviarse los vehículos para evitar un obstáculo.

SIGNIFICADO Y/O IMPOSICIÓN.

- Salvo si se trata de una senda peatonal, el cebreado de una zona de la calzada o de una que sobresalga ligeramente por encima del nivel de la calzada con franjas oblicuas paralelas enmarcadas por una línea continua significa que ningún conductor con su vehículo o animal debe penetrar en esa zona.
- La inclinación con quiebre de las bandas del cebreado indican una **divergencia**, además señalan hacia que lado deberán ceñirse los vehículos para circular por los carriles divergentes.

OTRAS MARCAS: CEBREADO.
CIRCULACIÓN EN SENTIDO ÚNICO (Convergente).



FUNCIÓN:

El cebreado incrementa la visibilidad de la zona de pavimento excluida a la circulación de vehículos y, al mismo tiempo, indican (por medio de la inclinación de las bandas que lo constituyen) hacia que lado deberán desviarse los vehículos para evitar un obstáculo.

SIGNIFICADO Y/O IMPOSICIÓN.

- Salvo si se trata de una senda peatonal, el cebreado de una zona de la calzada o de una que sobresalga ligeramente por encima del nivel de la calzada con franjas oblicuas paralelas enmarcadas por una línea continua significa que ningún conductor con su vehículo o animal debe penetrar en esa zona.
- La inclinación con quiebre de las bandas del cebreado indican una **convergencia**, además señalan hacia que lado deberán ceñirse los vehículos para mantenerse en el carril por donde circulan para evitar invadir el carril convergente que aparecerá a la par.

OTRAS MARCAS: DELIMITACIÓN DE ZONAS DE ESTACIONAMIENTO.



FUNCIÓN:

Delimitación de la zona dentro de la cual deberán quedar los vehículos al ser estacionados por sus conductores.

SIGNIFICADO Y/O IMPOSICIÓN.

Los conductores deben estacionar sus vehículos en cualquier lugar de la zona pero siempre **dentro** del área demarcada.

OTRAS MARCAS: DELIMITACIÓN DE PLAZAS DE ESTACIONAMIENTO.



FUNCIÓN:
Delimitación de la zona dentro de la cual deberá quedar cada vehículo al ser estacionado por su conductor.

SIGNIFICADO Y/O IMPOSICIÓN.
Los conductores deben estacionar sus vehículos **dentro** de las plazas de estacionamiento demarcadas.

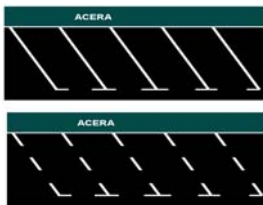
OTRAS MARCAS: DELIMITACIÓN DE PLAZAS DE ESTACIONAMIENTO EN BATERÍA.



FUNCIÓN:
Delimitación de la zona dentro de la cual deberá quedar cada vehículo al ser estacionado por su conductor.

SIGNIFICADO Y/O IMPOSICIÓN.
Los conductores deben estacionar sus vehículos **dentro** de las plazas de estacionamiento demarcadas.

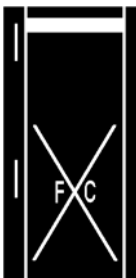
OTRAS MARCAS: DELIMITACIÓN DE PLAZAS DE ESTACIONAMIENTO EN BATERÍA.



FUNCIÓN:
Delimitación de la zona dentro de la cual deberá quedar cada vehículo al ser estacionado por su conductor.

SIGNIFICADO Y/O IMPOSICIÓN.
Los conductores deben estacionar sus vehículos **dentro** de las plazas de estacionamiento demarcadas.

OTRAS MARCAS: DE PASO A NIVEL.



FUNCIÓN:
Es la inscripción y marca vial que indica la proximidad de un **paso a nivel**.

SIGNIFICADO Y/O IMPOSICIÓN
La inscripción y marca correspondiente a un **paso a nivel** indica la proximidad de un cruce de vías ferroviarias, debiendo los conductores detener su vehículo o animal antes de traspasar la línea transversal continua demarcada, reiniciando su marcha después de cerciorarse de que no se aproxima ningún tren.

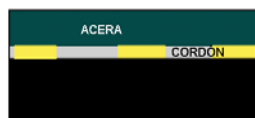
OTRAS MARCAS: COMIENZO DE CARRIL RESERVADO.



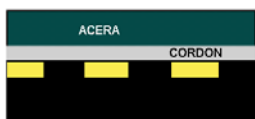
FUNCIÓN:
Es la marca vial que indica el comienzo de un carril reservado a determinados vehículos.

SIGNIFICADO Y/O IMPOSICIÓN.
La marca indica el comienzo de un carril reservado a determinados vehículos, debiendo los conductores de los mismos circular exclusivamente por dicho carril.

OTRAS MARCAS: PROHIBICIÓN DE ESTACIONAMIENTO. Línea longitudinal discontinua



FUNCIÓN:
La línea discontinua de color amarillo pintada sobre el cordón de la acera, o próximo a éste pero sobre la calzada, indica la prohibición de estacionar sobre ese costado de la vía.

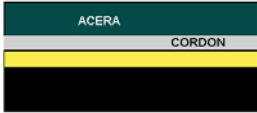


SIGNIFICADO Y/O IMPOSICIÓN.
Todo conductor tiene prohibido estacionar su vehículo o animal sobre el lado de la calzada que tenga pintado el cordón de la acera o la calzada de color amarillo en trazos discontinuos. No está prohibido parar.

OTRAS MARCAS: PROHIBICIÓN DE ESTACIONAMIENTO Y PARADA (Línea longitudinal continua).

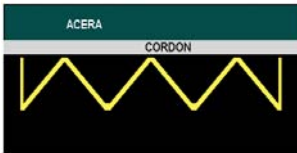


FUNCIÓN:
La línea continua de color amarillo pintada sobre el cordón de la acera, o próximo a éste pero sobre la calzada, indica la prohibición de estacionar y/o parar sobre ese costado de la vía.



SIGNIFICADO Y/O IMPOSICIÓN.
Todo conductor tiene prohibido estacionar y/o parar su vehículo o animal sobre el lado de la calzada que tenga pintado el cordón de la acera o la calzada de color amarillo continuo.

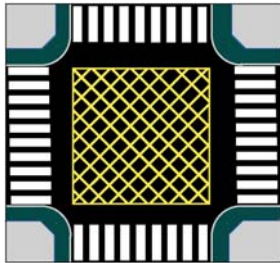
OTRAS MARCAS: ZONA DE USO ESPECIAL (Línea en zigzag).



FUNCIÓN:
La línea continua de color amarillo en zigzag pintada sobre la calzada indica la zona reservada para algún uso especial.

SIGNIFICADO Y/O IMPOSICIÓN.
Una zona pintada con una línea amarilla en zigzag indica el lugar de la calzada en que está prohibido estacionar y, al mismo tiempo, destinado al uso especial que no implique larga permanencia de algún vehículo, como parada (no estacionamiento) de ómnibus o destinadas a la carga y descarga.

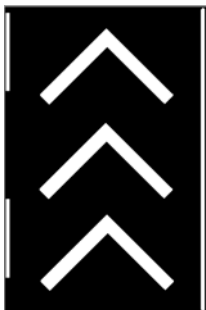
OTRAS MARCAS: PROHIBICIÓN DE OCUPACIÓN (Cuadrícula).



FUNCIÓN:
Es la marca vial que indica el lugar donde ningún vehículo debe quedar detenido ocupándolo.

SIGNIFICADO Y/O IMPOSICIÓN.
Es la cuadrícula que **refuerza**, debido a la importancia de la intersección, la Norma de Comportamiento Vial que indican a los conductores de la prohibición de ocupar una intersección aun cuando el semáforo lo permita o gocen de prioridad, si la circulación es tal que previsiblemente puedan quedar detenidos de forma que impidan u obstruyan la circulación transversal.

OTRAS MARCAS: MARCA DE NIEBLA.

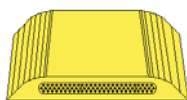


FUNCIÓN:
Es la marca vial que sirve tanto para guiar como para regular la velocidad en zona de niebla.

SIGNIFICADO Y/O IMPOSICIÓN.
La cantidad de marcas de niebla que el conductor pueda observar durante su marcha es la que le indica la velocidad segura de circulación. Estas marcas están complementadas por una señal vertical, donde se impone la velocidad máxima, de acuerdo a la cantidad de marcas que sean visibles por el conductor en presencia de niebla.

Unidad 7: “Dispositivos de encauzamiento y guía y señalización de obra.”

Son elementos de fácil visualización que tienen como función guiar o encauzar el tránsito. **Estos elementos se clasifican en:**

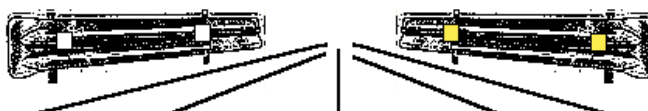


TACHAS. (permanentes). Son elementos de señalización horizontal fijados firmemente al pavimento. Las mismas pueden o no ser retrorreflectivas. Indican una línea paralela al borde de calzada o una línea de carril. Según el sentido de circulación, cuando están a la derecha su color es amarillo, y cuando están a la izquierda su color es blanco.

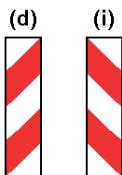


DELINEADORES DEL CAMINO. (permanentes). Son elementos retrorreflectivos de diferentes formas tales como conos, postes, aletas, banderillas, cintas, etc., construidos en materiales plásticos o similares para que no ocasionen daños a los vehículos ni a sus ocupantes en el caso de ser embestidos.

HITOS RETRORREFLECTIVOS PARA DEFENSAS. (permanentes). Son elementos retrorreflectivos colocados en las defensas metálicas. Según el sentido de circulación, cuando están a la derecha su color es amarillo, y cuando están a la izquierda su color es blanco.



PANEL DIRECCIONAL. (permanente). Es un elemento retrorreflectivo que indica la presencia de una curva, su dirección y su grado de peligrosidad, todo de acuerdo al significado establecido para los códigos I-900a, I-900b, I-900c, I-901a, I-901b y I-901c de las señales de Información.



BALIZAS FIJAS. Derecha e Izquierda. (permanentes). Son dispositivos retrorreflectivos, que indican el borde de una alcantarilla, pila o estribo de un puente u otro obstáculo lateral de la vía.



CILINDROS DE NARICES DE DIVERGENCIA Y BORDES DE CARRILES. (permanentes). Son dispositivos retrorreflectivos de forma cilíndrica, construidos en materiales plásticos o similares para que no ocasionen daños a los vehículos ni a sus ocupantes en el caso de ser embestidos. El azul corresponde a Autopistas y Autovías, y el verde al resto de las vías.

Señalización circunstancial que modifica el régimen normal de utilización de la vía:

La señalización circunstancial comprende un conjunto de señales, dispositivos y luces que sirven, generalmente, para encauzar el tránsito, delimitar los bordes de la calzada o de algún carril, indicar su desarrollo, los obstáculos en la vía, o prohibir temporalmente el paso. Se conocen como señales de balizamiento y pertenecen mayoritariamente a la Señalización de Obra.



P-32

La señal P-32 será usada, en forma transitoria, por los Agentes de Tránsito para prevenir la existencia de un accidente.



P-31

Si bien la señal P-31, se puede encontrar, en forma permanente en aquellos lugares de la vía donde sea necesario prevenir la posibilidad de congestión, también será usada, en forma transitoria, por los Agentes de Tránsito para prevenir la existencia de una congestión de tránsito.



BARRERA O SEMIBARRERA MÓVIL Prohíben temporalmente el paso, mientras se encuentre en posición transversal a la calzada en un paso a nivel, puesto de peaje o de aduana, acceso a un establecimiento, u otros.

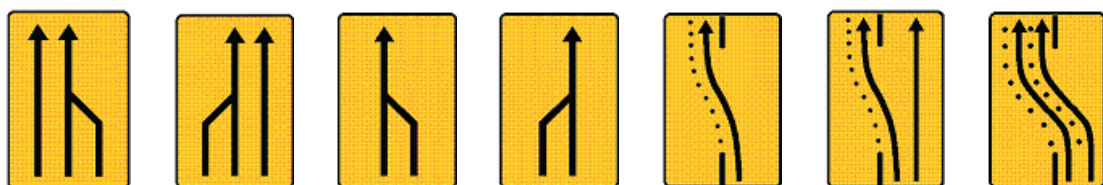
Señalización de obra:

Las señales de obra se interpretan de igual manera que la señalización vertical. Se distinguen de éstas por el color de las señales de prevención que, en este caso son de fondo anaranjado en lugar de amarillo. Los carteles de carriles y desvíos también son de fondo anaranjado. De existir conjuntamente la señalización de obra y la señalización común, prevalece la de obra.

Las señales preventivas son:



Los carteles de carriles y de desvíos son:



Se complementan además con los siguientes paneles y dispositivos de guía:



PANEL DIRECCIONAL. (provisional). Es un elemento retrorreflectivo que, además de indicar el sentido de la circulación, señala la presencia de obras en la vía.



PANEL DOBLE DIRECCIONAL. (provisional). Es un elemento retrorreflectivo que, además de indicar el doble sentido de la circulación, señala la presencia de obras en la vía.



PANEL DE ZONA EXCLUIDA AL TRÁNSITO. (provisional).

Es un elemento retrorreflectivo que, debido a las obras que se estén realizando en la vía, prohíbe el paso al sector que delimita.



DELINEADORES DE BORDE. Derecho e Izquierdo. (provisionales).

Son dispositivos retrorreflectivos, contruidos en materiales plásticos o similares para que no ocasionen daños a los vehículos ni a sus ocupantes en el caso de ser embestidos. Prohíben el paso a través de la línea, real o imaginaria, que los une.



CONOS. (provisionales).

Son dispositivos retrorreflectivos, contruidos en materiales plásticos o similares para que no ocasionen daños a los vehículos ni a sus ocupantes en el caso de ser embestidos. Prohíben el paso a través de la línea, real o imaginaria, que los une.



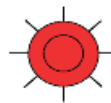
CILINDROS DE OBRA. (provisionales).

Son dispositivos retrorreflectivos de forma cilíndrica, contruidos en materiales plásticos o similares para que no ocasionen daños a los vehículos ni a sus ocupantes en el caso de ser embestidos. Indican la presencia de narices de divergencia o de bordes de carriles.



G U I R N A L D A S . (provisionales).

Es un elemento retrorreflectivo que, debido a las obras que se estén realizando en la vía, prohíbe el paso al sector que delimita.



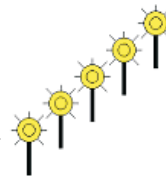
LUZ FIJA ROJA. (provisional).

Indica que la calzada está totalmente cerrada al tránsito



LUCES AMARILLAS O BLANCAS, FIJAS O INTERMITENTES. (provisionales).

Prohíben el paso a través de la línea imaginaria que las une.



CASCADA LUMINOSA. (provisional).

Es un conjunto de luces amarillas o blancas, aparentemente móviles. Tienen por objeto guiar al usuario en el sentido de circulación, visibles desde larga distancia. Además prohíben el paso a través de la línea imaginaria que las une.



SEMÁFORO PORTATIL. (provisional).

Es el semáforo destinado a regular la prioridad de paso en aquellos lugares que, por la ejecución de obras o por otras razones, sea menester.

Unidad 8: “Normas de Comportamiento Vial”

Normas Generales.

USUARIOS Y CONDUCTORES

- ✍ Los usuarios de la vía, están obligados a comportarse de forma que no entorpezcan la circulación ni causen peligro, perjuicios o molestias innecesarias a las personas ni daños a los bienes.
- ✍ En particular, el conductor debe proceder con la diligencia y precaución necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro tanto al mismo conductor como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de los usuarios de la vía. Está terminantemente prohibido conducir de modo negligente o temerario.
- ✍ El conductor que tenga prioridad en la circulación, no deberá ceder dicha prioridad.

ACTIVIDADES PROHIBIDAS

- ✍ Está prohibido arrojar, depositar, o abandonar sobre la vía objetos o materias que puedan entorpecer la libre circulación, parada, o estacionamiento; hacerlos peligrosos, deteriorar la carretera o sus instalaciones, y producir en la misma o en sus inmediaciones, efectos que modifiquen las condiciones apropiadas para circular, parar o estacionar.
- ✍ Quienes hubieran creado sobre la vía, voluntariamente o no, algún obstáculo o peligro, deben hacerlo desaparecer lo antes posible, adoptando, entre tanto, las medidas necesarias para que pueda ser advertido por los demás usuarios y para que no se dificulte la circulación.
- ✍ Está prohibido arrojar a la vía o en sus inmediaciones cualquier objeto que pueda dar lugar a la producción de incendios o, en general, poner en peligro la seguridad vial.
- ✍ Está prohibido la emisión de perturbaciones electromagnéticas, ruidos, gases, radiaciones y otros contaminantes en la vía, por encima de las limitaciones establecidas.
- ✍ Se prohíbe cargar los vehículos de forma distinta para los cuales fueron concebidos.

NORMAS GENERALES PARA CONDUCTORES

- ✍ Los conductores deben estar en todo momento en condiciones de controlar sus vehículos o animales. Al aproximarse a otros usuarios de la vía deben adoptar las precauciones necesarias para la seguridad de los mismos, especialmente cuando se trate de niños, ancianos, no videntes u otras personas manifiestamente impedidas.
- ✍ El conductor de un vehículo está obligado a mantener su propia libertad de movimientos, el campo necesario de visión, y la atención permanente a la conducción; que garanticen su propia seguridad, la del resto de ocupantes del vehículo, y la de los demás usuarios de la vía. A estos efectos debe cuidar especialmente de mantener su posición correcta en el habitáculo del vehículo, y que la mantengan el resto de los pasajeros. Además debe procurar la adecuada colocación de los objetos o animales transportados para que no haya interferencia entre el conductor y cualquiera de ellos, ya sea, mientras se desarrolle una conducción normal o deba realizar una maniobra imprevista de emergencia.
- ✍ Está prohibido conducir fumando, utilizando auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido, como así también el uso de teléfonos.
- ✍ Está prohibido circular con menores de diez años situados en los asientos delanteros del vehículo, salvo que utilicen dispositivos especiales homologados al efecto.

De la Circulación de Vehículos

SENTIDO DE LA CIRCULACIÓN

- ✍ Como norma general, y muy especialmente en curvas horizontales y verticales de reducida visibilidad, los vehículos deben circular por la derecha, y lo más cerca posible del borde de la calzada; manteniendo la separación lateral suficiente, para realizar el cruce con total seguridad con los vehículos que circulen en sentido contrario.
- ✍ Se prohíbe circular en sentido contrario al establecido, sobre los separadores de tránsito y líneas longitudinales o fuera de la calzada, salvo en los casos contemplados en la presente Reglamentación.

UTILIZACIÓN DE LOS CARRILES

- ✍ El conductor de un automotor o de un vehículo especial con el peso máximo autorizado, debe circular por la calzada y no por la banquina, salvo por razones de emergencia; y debe, además, atenerse a las reglas siguientes:
 - a) En las calzadas con doble sentido de circulación y dos carriles, separados o no por marcas viales, circulará por el de su derecha.
 - b) En las calzadas con doble sentido de circulación y tres carriles, separados por marcas longitudinales discontinuas, circulará también por el de su derecha, pudiendo utilizar el central para adelantar; retornando de inmediato el anterior, y en ningún caso por el carril situado a la izquierda del central
 - c) Fuera de zona urbana, en calzadas con más de un carril reservado para su sentido de marcha, debe circular por el situado más a su derecha, si bien puede utilizar el resto de los de dicho sentido cuando las circunstancias del tránsito o de la vía lo aconsejen, a condición de que no entorpezca la marcha de otro vehículo que le siga. Ningún conductor debe estorbar la fluidez del tránsito circulando a menor velocidad que la de operación de su carril.
 - d) Se puede circular por carriles intermedios cuando no haya a la derecha otro igualmente disponible.
 - e) Se debe circular permanentemente en un mismo carril y por el centro de éste, advirtiendo anticipadamente con la luz de giro, la intención de cambiar de carril.
 - f) Está prohibido pisar y atravesar líneas longitudinales continuas.
 - g) Está prohibido circular pisando o montado sobre líneas longitudinales discontinuas, sólo pueden atravesarse para cambiar de carril.
 - h) Cuando se circule por calzadas de zonas urbanas con al menos dos carriles reservados para el mismo sentido, delimitados por marcas longitudinales, podrá utilizar el que mejor convenga a su destino, pero no deberá abandonarlo más que para prepararse a cambiar de dirección, adelantar, parar o estacionar.

2. Para el cómputo de carriles, a los efectos de lo dispuesto en el apartado anterior, no se tendrá en cuenta los destinados al tránsito lento ni los reservados a determinados vehículos.

UTILIZACIÓN DE LA BANQUINA

- ✍ El conductor de cualquier vehículo de tracción animal, ciclo, ciclomotor o vehículo especial con peso máximo autorizado, en el caso de que no exista vía o parte de la misma que le esté especialmente destinada, circulará por la banquina de su derecha o, en la circunstancia que se refiere este apartado, por la parte imprescindible de la calzada. Los conductores de motocicletas, automóviles y camiones, que por razones de emergencia, transiten a velocidad anormalmente reducida, perturbando con ello gravemente la circulación, deberán también circular de igual modo.
- ✍ Los camiones y vehículos especiales facilitarán el adelantamiento en caminos angostos, corriéndose a la banquina periódicamente.

- ✍ Se prohíbe que los vehículos enumerados en los puntos anteriores circulen en posición paralela entre sí.

REFUGIOS, ISLETAS O DISPOSITIVOS DE GUÍA

Cuando en la vía existan refugios, isletas o dispositivos de guía, se debe circular por la parte de la calzada que quede a la derecha de los mismos, en el sentido de la marcha, salvo cuando estén situados en una vía de sentido único o dentro de la parte correspondiente a un solo sentido de circulación, en cuyo caso puede hacerse por cualquiera de los dos lados.

CIRCULACIÓN EN AUTOPISTAS

- ✍ Está prohibido circular por las autopistas con vehículos de tracción animal, ciclos, ciclomotores, y vehículos especiales.
- ✍ El carril extremo izquierdo debe utilizarse para el desplazamiento a la máxima velocidad admitida por la vía y para maniobras de adelantamiento.
- ✍ No se permite estacionar ni detenerse para ascenso y descenso de pasajeros, ni efectuar carga y descarga de mercaderías, salvo en las dársenas construidas al efecto.
- ✍ Los vehículos remolcados por causa de accidente, desperfecto mecánico, etc., deben abandonar la vía en la primera salida.

LÍMITES DE VELOCIDAD

- ✍ Todo conductor está obligado a respetar los límites de velocidad establecidos y a tener en cuenta, además, sus propias condiciones físicas y psíquicas, las características del estado de la vía, del vehículo y de su carga, las condiciones meteorológicas, ambientales y de circulación y, en general, cuantas circunstancias concurren en cada momento, a fin de adecuar la velocidad de su vehículo a las mismas, de manera que siempre pueda detenerlo dentro de los límites de su campo de visión y ante cualquier obstáculo que pueda presentarse.
- ✍ La velocidad máxima y mínima autorizadas para la circulación en defecto de señalización específica, se cumple la genérica establecida para cada vía.
- ✍ Las velocidades máximas fijadas para las vías rápidas y rutas convencionales que no discurren por suelo urbano sólo pueden ser rebasadas en 20 Km./h., por automóviles y motocicletas, cuando adelanten a otros vehículos que circulen a velocidad inferior a aquéllas.
- ✍ Está prohibido disminuir arbitraria y bruscamente la velocidad, realizar movimientos zigzagueantes o maniobras caprichosas e intempestivas.

DISTANCIAS Y VELOCIDAD EXIGIBLE

- ✍ Salvo en caso de inminente peligro, todo conductor, para reducir considerablemente la velocidad de su vehículo, deberá cerciorarse que puede hacerlo sin riesgo para otros conductores y está obligado a advertirlo previamente y a realizarlo de forma que no produzca riesgo de colisión con los vehículos que circulan detrás del suyo.
- ✍ Todo conductor de un vehículo que circule detrás de otro debe dejar entre ambos un espacio libre que le permita detenerse, en caso de frenado brusco, sin colisionar con él, teniendo en cuenta especialmente la velocidad y las condiciones de adherencia y frenado.
- ✍ La separación que debe guardar todo conductor de vehículo que circule detrás de otro sin advertir su propósito de adelantamiento, debe ser tal, que permita al que a su vez le sigue, adelantarlo con seguridad. Los camiones con o sin acoplados, los ómnibus, los vehículos especiales y los trenes o conjuntos de vehículos, deben guardar a estos efectos, una separación mínima de 50 metros pero en zona rural.
- ✍ Lo dispuesto en el punto **3** no es de aplicación:
 - a)** En zona urbana.

- b) Donde esté prohibido el adelantamiento.
- c) Donde haya más de un carril destinado a la circulación en su mismo sentido.
- d) Cuando la circulación esté tan saturada que no permita el adelantamiento.

✍ Se prohíbe entablar competiciones de velocidad en las vías públicas o de uso público, salvo que, con carácter excepcional, se hubieran acotado para ello por el titular de la vía.

VELOCIDAD MÁXIMA

Los límites máximos de velocidad, al no existir señalización en contrario son:

1. En zona urbana:

- a) En calles: 40 Km./h;
- b) En avenidas: 60 Km./h;
- c) En vías con semaforización coordinada y sólo para motocicletas y automóviles: la velocidad de coordinación de los semáforos.

2. En zona rural (rutas convencionales):

- a) Para motocicletas, automóviles y camionetas : 110 Km./h.
- b) Para ómnibus y casas rodantes motorizadas: 90 Km./h;
- c) Para camiones y automotores con casa rodante acoplada: 80 Km./h;
- d) Para transporte de sustancias peligrosas : 80 Km / h.

3. En autopistas y autovías los mismos del apartado 2 salvo para motocicletas y automóviles que puede llegar hasta 130 Km./h. y los del punto b) que tienen el máximo de 100 Km./h;

4. Límites máximos especiales:

- a) En las intersecciones urbanas sin semáforos, ni señales de prioridad; la velocidad precautoria, nunca será superior a 30 Km./h;
- b) En los pasos a nivel sin barrera ni semáforos; la velocidad precautoria no será superior a 20 Km./h, y el cruce se efectuará después de asegurarse el conductor que no se acerca un tren;
- c) En proximidad de establecimientos escolares, deportivos y de gran afluencia de personas la velocidad precautoria no será mayor a 30 Km./h, durante su funcionamiento;
- d) En rutas que atraviesen zonas urbanas (travesías), la velocidad precautoria no será mayor a 60 km./h.

LÍMITES MÍNIMOS DE VELOCIDAD.

Se deben respetar los siguientes límites mínimos de velocidad:

- 1. En zonas urbanas, autopistas y autovías: la mitad del máximo de velocidad fijado para cada tipo de vía.
- 2. En rutas convencionales: 50 Km./h., salvo los vehículos especiales que sólo puedan circular autorizados por el titular de la vía.

PRIORIDAD DE PASO - NORMAS GENERALES

- 1. En las intersecciones, la prioridad de paso se verifica siempre ateniéndose a la señalización que la regule.
- 2. En defecto de señal que regule la prioridad de paso, el conductor está obligado a cederle el paso a los vehículos que se aproximen por su derecha, salvo en los siguientes supuestos:
 - a) Tienen derecho de prioridad de paso los vehículos que circulen por una vía pavimentada frente a los procedentes de otra sin pavimentar.
 - b) Los vehículos que circulen por rieles tienen derecho de prioridad de paso sobre los demás usuarios.
 - c) En las rotondas, los que se hallen dentro de la vía circular tienen prioridad de paso sobre los que pretenden acceder a aquéllas y los que salen de la misma sobre los

que siguen dentro de ella.

TRAMOS ESTRECHOS Y DE GRAN PENDIENTE

1. En los tramos de la vía en los que por su estrechez sea imposible o muy difícil el paso coincidente de dos vehículos que circulen en sentido contrario, donde no haya señalización expresa al efecto, tiene derecho de prioridad de paso el que hubiere entrado primero a ese tramo. En caso de duda, porque se da la circunstancia de la llegada simultánea de ambos vehículos al inicio del tramo, tiene la prioridad el vehículo con mayores dificultades de maniobra.

2. En los tramos de gran pendiente, en los que se den las circunstancias de estrechez señaladas en el punto anterior, la prioridad de paso la tiene el vehículo que circule en sentido ascendente, salvo si el tramo estuviese provisto de apartaderos, en cuyo caso, el vehículo ascendente que hubiese accedido a un apartadero debe ceder momentáneamente su paso hasta que se despeje el segmento de vía siguiente. En caso de duda, se estará a lo dispuesto en el inciso anterior.

VIAS SEMAFORIZADAS

Ante las luces básicas del semáforo regulador de intersecciones vehículo-peatonales:

a) Los vehículos deben:

1- Con luz verde a su frente, avanzar.

2- Con luz roja, detenerse antes de la línea marcada a tal efecto o de la senda peatonal, evitando luego cualquier movimiento.

3- Con luz amarilla, detenerse si se estima que no se alcanzará a transponer la intersección antes de la roja.

4- Con luz intermitente amarilla dispuesta para un sólo sentido de circulación, permite avanzar pero sin prioridad. Dispuesta para dos o más sentidos de circulación, permite avanzar de acuerdo a las prioridades de paso establecidas por la señalización vertical, la horizontal o la prioridad de la derecha, en ese orden.

5- En el paso a nivel, el comienzo del descenso de la barrera equivale al significado de la luz amarilla del semáforo.

6- La velocidad máxima permitida es la señalizada por la asociación coordinada de luces verdes sobre la misma vía;

7- No debe iniciarse el cruce hasta que la luz verde se encienda.

8- En vías de doble mano y semáforo no se debe girar a la izquierda cuando haya señal que lo prohíba.

b) Los peatones podrán cruzar lícitamente la calzada por la senda peatonal o por las esquinas cuando:

1- Tengan a su frente semáforo peatonal con luz verde o blanca habilitante. No deben cruzar con la luz roja o cuando el semáforo peatonal haya comenzado a emitir la luz de prohibido cruzar en forma intermitente. Si se hubiera iniciado el cruce de la intersección, deberá continuarse hasta finalizarlo.

Los conductores deben permitir que los peatones finalicen el cruce antes de reiniciar su marcha, aún cuando el semáforo a su frente esté en verde.

2- Sólo cuando exista semáforo vehicular y el mismo de paso a los vehículos que circulan en su misma dirección.

3- No teniendo la esquina semáforo, el peatón tiene prioridad de paso sobre los vehículos.

CONDUCTORES, PEATONES Y ANIMALES

1. Los conductores tienen prioridad de paso para sus vehículos, respecto de los peatones, salvo en los casos siguientes:

a) En los pasos para peatones debidamente señalizados, y en las esquinas de calles urbanas aun cuando no exista senda peatonal, donde deben cederles el paso en

todo momento, siempre que no exista autoridad de control de tránsito o semáforo que regule el cruce. Se entiende que no se le cede el paso al peatón cuando se le corta su trayectoria.

b) Cuando vayan a girar con su vehículo para entrar en otra vía y haya peatones cruzándola, aunque no exista paso para éstos.

c) Cuando el vehículo cruce una banquina por el que estén circulando peatones que no dispongan de zona peatonal.

2. En las zonas peatonales, cuando los vehículos las crucen por los pasos habilitados al efecto, los conductores tienen la obligación de dejar pasar a los peatones que circulen por ellas.

3. También deberán ceder el paso:

a) A los peatones que vayan a subir o hayan bajado de un vehículo de transporte colectivo de personas, en una parada señalizada como tal, cuando se encuentren entre dicho vehículo y la zona peatonal o refugio más próximo.

b) A las tropas en formación, filas escolares o comitivas organizadas.

4. Los conductores tienen prioridad de paso para sus vehículos, respecto de los animales, salvo en los casos siguientes:

a) En los pasos debidamente señalizados.

b) Cuando vayan a girar con su vehículo para entrar en otra vía y haya animales cruzándola, aunque no exista pasos para éstos.

c) Cuando el vehículo cruce una banquina por la que estén circulando animales que no dispongan de pasos.


CESIÓN DE PASO EN INTERSECCIONES


1. El conductor de un vehículo que haya de ceder el paso a otro no debe iniciar o continuar su marcha o su maniobra, ni reemprenderla, hasta haberse asegurado que ello no fuerza al conductor del vehículo que tiene la prioridad, a modificar bruscamente la trayectoria o la velocidad del mismo; y debe exhibir con suficiente antelación, su actitud de que efectivamente va a cederlo, manifestada por su modo de circular y especialmente con la reducción paulatina de su velocidad.


2. Aun cuando goce de prioridad de paso, ningún conductor debe penetrar con su vehículo en una intersección o en un paso para peatones si la situación de la circulación es tal que, previsiblemente, pueda quedar detenido de forma que impida u obstruya la circulación transversal.


3. Todo conductor que tenga detenido su vehículo en una intersección regulada por semáforo y la situación del mismo constituya obstáculo para la circulación, deberá salir de aquélla sin esperar a que el semáforo permita la circulación en la dirección que se propone tomar, siempre que al hacerlo no entorpezca la marcha de los demás usuarios que avancen en el sentido permitido.

VEHÍCULOS EN SERVICIOS DE URGENCIA

 Son vehículos en servicios de urgencias los policiales, los de bomberos y las ambulancias. Éstos, ya sean públicos o privados, tendrán prioridad de paso sobre los demás vehículos y otros usuarios de la vía, cuando se hallen en servicio de tal carácter. Podrán, excepcionalmente, circular por encima de los límites de velocidad establecidos y estarán exentos de cumplir otras normas o señales.

 Sin embargo, la conducción de estos vehículos no debe poner en riesgo a terceros ni ocasionar un mal mayor que aquel que intenten resolver. Cuando no tengan prioridad, deberán esperar la cesión de la misma por parte de los demás usuarios.

 Para que sean considerados en servicio deberán tener sus dispositivos luminosos y acústicos encendidos. Está prohibido a estos vehículos circular con los dispositivos de emergencia accionados, cuando no estén en servicio de tal carácter.

 Los demás usuarios de la vía tienen la obligación de tomar todas las medidas a su alcance para facilitar el avance de esos vehículos en tales circunstancias.

- ✍ Los demás vehículos tienen prohibido seguir a los vehículos en servicio de urgencia.

INCORPORACIÓN A LA CIRCULACIÓN

- ✍ El conductor de un vehículo parado o detenido en un borde de la carretera, procedente de una vía de acceso a la misma, de sus zonas de servicio o de una propiedad colindante, que pretenda incorporarse a la circulación, debe cerciorarse previamente incluso siguiendo las indicaciones de otra persona en caso necesario, de que puede hacerlo sin peligro para los demás usuarios. Debe además, ceder el paso a otros vehículos y tener en cuenta la posición, trayectoria y velocidad de éstos; y advertirá su intención con la luz indicadora de dirección.
- ✍ Cuando, por condiciones de circulación, el tránsito se encuentre detenido o en movimiento discontinuo, ningún conductor deberá obstruir con su vehículo la maniobra de quien pretende incorporarse a la circulación, para ello deberá dejar libre el espacio necesario para que pueda efectuarse dicha incorporación.
- ✍ En los casos en que la incorporación a la circulación de una vía se dé desde otra y, para ello deban usarse carriles de deceleración y aceleración, el conductor deberá comportarse según la siguiente norma:
 - a) El carril de deceleración será ocupado lo más próximo posible al comienzo del mismo, en forma completa, a la velocidad de operación y habiendo efectuado la advertencia correspondiente. Una vez en él, recién se ejecutará la reducción de velocidad. Queda prohibido incorporarse a un carril de deceleración por delante de un vehículo que ya se encuentre circulando por el mismo.
 - b) El carril de aceleración será abandonado lo más próximo posible a su finalización y advirtiendo la maniobra. Dentro de éste carril se adaptará la velocidad a la del flujo de tránsito de la vía principal, a la cual se pretende acceder, sin provocar alteraciones de velocidad o trayectoria en los vehículos que por ella circulan. De no asegurarse estas condiciones, el conductor del vehículo que circula por el carril de aceleración deberá abstenerse de efectuar la maniobra de incorporación a la vía principal; llegando, inclusive, a la detención absoluta hasta que las condiciones de circulación le permitan acceder a la misma. Se prohíbe abandonar un carril de aceleración antes de que lo efectúe el vehículo precedente.

CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS EN TRAMO DE INCORPORACIÓN

Además de las obligaciones de los conductores de vehículos que se incorporen a la circulación, los demás conductores deben facilitar, en la medida de lo posible, dicha maniobra, especialmente si se trata de un vehículo de transporte colectivo de personas que pretende incorporarse a la circulación desde una parada señalizada.

CAMBIOS DE VÍA, CALZADA Y CARRIL

- ✍ El conductor de un vehículo que pretenda girar a la derecha o a la izquierda para utilizar una vía distinta de aquella por la que circula, tomar otra calzada de la misma vía, o para salir de la misma, debe advertirlo previamente, y con suficiente antelación a los conductores de los vehículos que circulan detrás del suyo, debe, además, cerciorarse de que la velocidad y la distancia de los vehículos que se acerquen en sentido contrario le permiten efectuar la maniobra sin peligro, absteniéndose de realizarla de no darse estas circunstancias. También debe abstenerse de realizar la maniobra cuando se trate de un cambio de dirección a la izquierda y no exista visibilidad suficiente.
- ✍ Toda maniobra de desplazamiento lateral que implique cambio de carril debe realizarse, respetando la prioridad de quien circula por el carril que se pretende ocupar. Debe advertir previamente la maniobra y con suficiente antelación, iniciando la maniobra después de cerciorarse que la velocidad y la distancia de los vehículos que circulen ocupando ese carril le permiten efectuar la maniobra sin peligro, absteniéndose de realizarla de no darse estas circunstancias.

CAMBIOS DE SENTIDO

El conductor de un vehículo que pretenda invertir el sentido de su marcha debe elegir un lugar adecuado para efectuar la maniobra, de forma que se intercepte la vía el menor tiempo posible, advertir su propósito con las luces direccionales con la antelación suficiente y cerciorarse de que no va a poner en peligro u obstaculizar a otros usuarios de la misma. En caso contrario debe abstenerse de realizar dicha maniobra y esperar el momento oportuno para hacerla. Cuando su permanencia en la calzada, mientras espera para efectuar la maniobra de cambio de sentido, impida continuar la marcha de los vehículos que circulan detrás del suyo, debe salir de la misma por su lado derecho, si fuera posible, hasta que las condiciones de la circulación le permitan efectuarlo.

MARCHA HACIA ATRÁS O RETROCESO

- ✍ Se prohíbe circular hacia atrás, salvo en los casos en que no sea posible marchar hacia adelante, ni cambiar de dirección o sentido de marcha, y en las maniobras complementarias de otra que las exija, y siempre con el recorrido mínimo indispensable para efectuarla.
- ✍ La maniobra de retroceso debe efectuarse lentamente, después de haberla advertido con las señales preceptivas y de haberse asegurado, incluso apeándose o siguiendo las indicaciones de otra persona si fuera necesario, de que, por las circunstancias de visibilidad, espacio y tiempo necesarios para efectuarla, no constituye peligro para los demás usuarios de la vía.
- ✍ Se prohíbe la maniobra de marcha atrás en autovías y autopistas.

SENTIDO DE ADELANTAMIENTO

- ✍ En todas las vías objeto de esta Ley y de la presente Reglamentación, como norma general, el adelantamiento debe efectuarse por la izquierda del vehículo que se pretenda adelantar.
- ✍ Por excepción, y si existe espacio suficiente para ello, el adelantamiento se puede efectuar por la derecha, adoptándose máximas precauciones, cuando el conductor del vehículo al que se pretenda adelantar esté indicando claramente su propósito de cambiar de dirección a la izquierda o parar en ese lado. También está permitido el adelantamiento por la derecha, en las vías con circulación en ambos sentidos, a los tranvías que marchen por la zona central. En zona urbana, en las calzadas que tengan, por lo menos, dos carriles de circulación en el mismo sentido de marcha, se permite el adelantamiento por la derecha a condición de que el conductor del vehículo que lo efectúe se cerciore previamente de que puede hacerlo sin peligro para los demás usuarios y señalice la maniobra si implica desplazamiento lateral.

NORMAS GENERALES DEL ADELANTAMIENTO

- ✍ Antes de iniciar un adelantamiento que requiera desplazamiento lateral, el conductor que se proponga adelantar debe advertirlo con suficiente antelación con las luces direccionales y comprobar que en el carril que pretende utilizar para el adelantamiento, existe espacio libre suficiente para que la maniobra no ponga en peligro ni entorpezca a quienes circulen en sentido contrario, teniendo en cuenta la velocidad propia y la de los demás usuarios afectados. En caso contrario debe abstenerse de efectuarla.
- ✍ Ningún conductor debe adelantar a varios vehículos, si no tiene la total seguridad de que, al presentarse otro en sentido contrario, puede desviarse hacia el lado derecho sin producir perjuicios o poner en situación de peligro a alguno de los vehículos adelantados.
- ✍ También debe cerciorarse de que el conductor del vehículo que le antecede en el mismo carril no ha indicado su propósito de desplazarse hacia el mismo lado, en

cuyo caso debe respetar la prioridad que le asiste al vehículo que le precede. No obstante, si después de un tiempo prudencial, el conductor del citado vehículo no ejerciera su derecho prioritario, se puede iniciar la maniobra de adelantamiento del mismo, advirtiéndoselo previamente con señal acústica u óptica.

- ✍ Se prohíbe, en todo caso, adelantar a los vehículos que ya estén adelantando a otro, si para efectuar dicha maniobra, ha de invadir la parte de la calzada reservada a la circulación de sentido contrario.
- ✍ Asimismo, debe asegurarse de que no se ha iniciado la maniobra de adelantar a su vehículo por parte de ningún conductor que le siga por el mismo carril, en cuyo caso debe respetar la prioridad que le asiste a dicho conductor, y de que dispone de espacio suficiente para reintegrarse a su mano cuando termine el adelantamiento.

EJECUCIÓN DEL ADELANTAMIENTO

- ✍ Durante la ejecución del adelantamiento, el conductor que lo efectúe debe llevar su vehículo a una velocidad notoriamente superior a la de quien pretende adelantar y dejar entre ambos una separación lateral suficiente para realizarlo con seguridad.
- ✍ Si después de iniciar la maniobra de adelantamiento, advirtiera que se producen circunstancias que puedan hacer difícil la finalización del mismo sin provocar riesgos, debe reducir rápidamente su marcha y regresar de nuevo a su mano, advirtiéndolo a los que le siguen con las luces direccionales.
- ✍ El conductor del vehículo que ha efectuado el adelantamiento debe reintegrarse a su carril tan pronto como le sea posible y de modo gradual, sin obligar a otros usuarios a modificar su trayectoria o velocidad y advirtiéndolo a través de las señales preceptivas mediante las luces direccionales.
- ✍ Cuando se adelante, fuera de zona urbana, a peatones, animales o a vehículos de dos ruedas o de tracción animal, la separación lateral que debe dejar el conductor que se proponga adelantar será de 1,50 m. como mínimo.
- ✍ Cuando el adelantamiento se efectúe a cualquier otro vehículo distinto de los aludidos en el punto anterior, o tenga lugar en zona urbana, el conductor del vehículo que ha de adelantar, debe dejar un margen lateral de seguridad proporcional a la velocidad y al ancho y características de la calzada.
- ✍ El conductor de un vehículo de dos ruedas que pretenda adelantar fuera de zona urbana a otro cualquiera, lo hará de forma que entre aquél y las partes más salientes del vehículo que adelanta quede un espacio no inferior a 1,50 m.

VEHÍCULO ADELANTADO

- ✍ El conductor que advierta que otro que le sigue tiene el propósito de adelantar a su vehículo, está obligado a ceñirse al borde derecho de la calzada, salvo en el supuesto de cambio de dirección a la izquierda o de parada en ese mismo lado, en cuyo caso debe ceñirse a la izquierda todo lo posible, pero sin interferir la marcha de los vehículos que puedan circular en sentido contrario.
- ✍ Se prohíbe al conductor del vehículo que va a ser adelantado aumentar la velocidad o efectuar maniobras que impidan o dificulten el adelantamiento. También está obligado a disminuir la velocidad de su vehículo cuando, una vez iniciada la maniobra de adelantamiento, se produzca alguna situación que entrañe peligro para su propio vehículo, para el vehículo que la está efectuando, para los que circulan en sentido contrario, o para cualquier otro usuario de la vía.

PROHIBICIONES DE ADELANTAMIENTO

Está prohibido adelantar:

- ✍ En donde exista señal vertical, marca vial, semáforos cuadrados de carril, conos u otros dispositivos que expresamente lo prohíban.
- ✍ En las curvas y cambios de rasante de visibilidad reducida, y, en general, en todo lugar o circunstancia en que la visibilidad disponible no sea suficiente para poder

efectuar la maniobra o desistir de ella una vez iniciada, a no ser que los dos sentidos de circulación estén claramente delimitados y la maniobra pueda efectuarse sin invadir la zona reservada al sentido contrario.

- ✍ En los pasos para peatones señalizados como tales, y en los pasos a nivel y en sus proximidades.
- ✍ En las intersecciones y en sus proximidades, salvo cuando:
 - a) Se trate de una rotonda de circulación giratoria.
 - b) El adelantamiento deba efectuarse por la derecha.
 - c) La calzada en que se realice goce de prioridad en la intersección y haya señal expresa que lo indique.
 - d) El adelantamiento se realice a vehículos de dos ruedas.

SUPUESTOS ESPECIALES DE ADELANTAMIENTO

- ✍ Cuando en un tramo de vía en el que esté prohibido el adelantamiento se encuentre inmovilizado un vehículo que, en todo o en parte, ocupe la calzada en el carril del sentido de la marcha y salvo los casos en que tal inmovilización responda a necesidades del tránsito, se le puede rebasar, aunque para ello haya que ocupar parte del carril izquierdo de la calzada, después de haberse cerciorado de que se puede realizar la maniobra sin peligro, que no se interrumpe el tránsito de los que circulan en sentido contrario, ni se viola la prioridad que tienen los que transitan por el carril al cual no puede accederse en circulación normal.
- ✍ En las calzadas que tengan por lo menos dos carriles reservados a la circulación en el sentido de su marcha, el conductor que vaya a efectuar un nuevo adelantamiento, puede permanecer en el carril que haya utilizado para el anterior, a condición de cerciorarse que puede hacerlo sin molestia indebida para los conductores de vehículos que circulen detrás del suyo más velozmente.

NORMAS GENERALES DE PARADAS Y ESTACIONAMIENTO

- ✍ La parada o el estacionamiento de un vehículo en vías interurbanas debe efectuarse siempre fuera de la calzada, en el lado derecho de la misma y dejando libre la parte transitable de la banquina.
- ✍ Cuando en vías urbanas tenga que realizarse en la calzada o en la banquina, se debe colocar el vehículo lo más cerca posible de su borde derecho, salvo en las vías de único sentido, en las que se puede situar también en el lado izquierdo.
- ✍ La parada y el estacionamiento deben efectuarse de tal manera que el vehículo no obstaculice la circulación ni constituya un riesgo para el resto de los usuarios de la vía, cuidando especialmente el emplazamiento del mismo y evitando que pueda ponerse en movimiento en ausencia del conductor.
- ✍ El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas responde a los siguientes preceptos:
 - a) Prohibido el estacionamiento frente a la puerta de hospitales, escuelas y otros servicios públicos, salvo a los vehículos relacionados con la función del establecimiento.
 - b) Prohibido el estacionamiento en las puertas de garages en uso y de accesos a zonas de estacionamientos.
 - c) El máximo de días que un vehículo puede permanecer estacionado, es de siete días, pasado el cual se considerará que el mismo está abandonado.
 - d) Permitido, sólo en forma expresa, mediante señalización, el estacionamiento en la parte externa de la acera cuando su ancho lo permita.
- ✍ En calles urbanas, la maniobra para estacionar debe señalizarse mediante la luz indicadora de dirección correspondiente al lado en que vaya a efectuarse el estacionamiento. El conductor del vehículo posterior debe detener su marcha y permitir que se efectúe el estacionamiento y recién después de ello, puede reiniciar

la circulación.

PROHIBICIONES DE PARADAS Y ESTACIONAMIENTOS

1. Está prohibido parar y estacionar:

- a) En las curvas y cambios de rasante de visibilidad reducida, en sus proximidades y en los túneles.
- b) En pasos a nivel, pasos para ciclistas y pasos para peatones.
- c) En carriles o partes de la vía reservados exclusivamente para la circulación o para el servicio de determinados usuarios.
- d) En las intersecciones y en sus proximidades.
- e) Sobre los rieles de tranvías o tan cerca de ellos que entorpezca su circulación.
- f) En los lugares donde se impide la visibilidad de las señales a los usuarios, a quienes estas afecten u obliguen a hacer maniobras.
- g) En autovías o autopistas, salvo en las zonas habilitadas al efecto.

✍ Está prohibido estacionar en doble fila.

NORMAS SOBRE PASOS A NIVEL Y PUENTES LEVADIZOS O DESPLAZABLES.

- ✍ Todos los conductores deben extremar la prudencia y reducir la velocidad por debajo de la máxima permitida al aproximarse a un paso a nivel o a un puente levadizo o desplazable.
- ✍ Los usuarios que al llegar a un paso a nivel, o a un puente levadizo o desplazable, lo encuentren cerrado o con la barrera o semibarrera en movimiento, deben detenerse uno detrás de otro, en el orden de arribo, y en el carril correspondiente, hasta que tengan paso libre.
- ✍ El cruce de la vía férrea con paso libre debe realizarse sin demora y después de haberse cerciorado de que, por las circunstancias de la circulación o por otras causas, no existe riesgo de quedar inmovilizado dentro del paso.
- ✍ Los pasos a nivel y puentes levadizos o desplazables estarán debidamente señalizados por el titular de la vía.

BLOQUEO DE PASOS A NIVEL

Cuando por razones de fuerza mayor quede un vehículo detenido en un paso a nivel o se produzca la caída de su carga dentro del mismo, el conductor está obligado a adoptar las medidas adecuadas para el rápido desalojo de los ocupantes del vehículo, y para dejar el paso expedito en el menor tiempo posible. Si no lo consigue, debe adoptar inmediatamente todas las medidas a su alcance para que tanto los maquinistas de los vehículos que circulen por rieles como los conductores del resto de los vehículos que se aproximen, sean advertidos de la existencia del peligro con la suficiente antelación.

USO OBLIGATORIO DE LUCES

✍ Todos los vehículos que circulen entre la puesta y la salida del sol, o a cualquier hora del día en los túneles y demás tramos de vía afectados por la señal "túnel", deben llevar encendida y totalmente limpia la luz que corresponda, de acuerdo con lo que se establece a continuación:

- a) La Luz baja, las luces de posición, y la luz de chapa de dominio, son de uso obligatorio y deben permanecer encendidas simultáneamente
- b) Luz alta: Se usa en lugar de la luz baja, cuando sea necesaria por razones de visibilidad, cumpliendo las condiciones de simultaneidad del punto anterior, estando prohibido su uso en zonas urbanas y cuando, en zona rural, haya vehículos circulando en sentido contrario, o se transite detrás de otro.

2. También, deberán llevar encendido, durante el resto del día, las luces bajas:

- ✍ Las motocicletas que circulen por cualquier tipo de vía.
- ✍ Todos los vehículos que circulen por un carril reversible, o en sentido contrario al que normalmente se utiliza en la calzada donde se encuentre situado.

3. También es obligatorio utilizar el alumbrado correspondiente al período nocturno mas las luces de niebla, cuando existan condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad, como en caso de niebla, lluvia intensa, nevada, nubes de humo o de polvo o cualquier otra circunstancia análoga.

OTRAS LUCES

Todos los vehículos deben disponer en condiciones de correcto funcionamiento, incluyendo su limpieza, las siguientes luces, y tanto de día como de noche:

- ✍ **Luz de frenado:** Se encenderá a sus fines propios.
- ✍ **Luz indicadora de dirección** (intermitente): Se encenderá para su fin específico.
- ✍ **Luz de retroceso:** Se encenderá para efectuar la maniobra específica.
- ✍ **Luz de niebla** (delantera y trasera): Se encenderá en caso de niebla, lluvia intensa, nieve o nubes de polvo.
- ✍ **Luz de emergencia:** Se encenderá para indicar que el vehículo se encuentra detenido en zona peligrosa o cuando deba disminuirse bruscamente la velocidad.

ADVERTENCIA DE LOS CONDUCTORES

- ✍ Los conductores están obligados a advertir al resto de los usuarios de la vía acerca de las maniobras que vayan a efectuar con sus vehículos.
- ✍ Como norma general, dichas advertencias se harán utilizando la luz indicadora de dirección del vehículo, o en su defecto, con el brazo.
- ✍ Excepcionalmente, o cuando así lo prevea alguna norma de esta ley o de sus reglamentos, pueden emplearse señales acústicas, quedando prohibido su uso inmotivado o exagerado.
- ✍ Los vehículos de servicios de urgencia públicos o privados y otros vehículos especiales pueden utilizar otras señales ópticas y acústicas en los casos y en las condiciones que se mencionaron.
- ✍ Para indicar a los vehículos posteriores la inconveniencia de adelantar, se debe accionar la luz indicadora de dirección izquierda, ante la cual los mismos se abstendrán del sobrepaso.
- ✍ El conductor de un vehículo cuyas dimensiones impidan la visibilidad de sobrepaso al conductor del vehículo que circula detrás de él, debe indicarle la posibilidad de adelantarlo mediante la luz indicadora de dirección de la derecha.

Otras Normas de Circulación.

CONGESTIONAMIENTO

En las intersecciones, carriles de incorporación, accesos desde otras vías, estrechamientos de calzadas, disminución de carriles, y toda otra situación similar donde se produzca congestión, con marcha lenta y/o discontinua de los vehículos, no rige la prioridad de paso establecida en la presente reglamentación, sino que el paso o acceso corresponde a un vehículo por vez proveniente de los carriles en conflicto. El conductor inmerso en esta situación debe ceder el paso a un vehículo e inmediatamente encolumnarse detrás del mismo o cruzar la intersección, según el caso.

Cuando el congestiónamiento se da en un cruce de calzadas, donde ambas posean doble sentido de circulación, los vehículos cruzarán uno por vez siguiendo la secuencia antihoraria para todos los sentidos.

PUERTAS

Se prohíbe llevar abiertas las puertas del vehículo, abrirlas antes de su completa inmovilización y abrirlas o apearse del mismo sin haberse asegurado previamente de que ello no implica peligro o entorpecimiento para otros usuarios.

APAGADO DE MOTOR.

Aún cuando el conductor no abandone su puesto, debe parar el motor siempre que el vehículo se encuentre detenido en el interior de un túnel o en lugar cerrado y durante la carga de combustible.

CINTURÓN, CASCO Y RESTANTES ELEMENTOS DE SEGURIDAD

- ✍ Los conductores y ocupantes de automotores están obligados a utilizar el cinturón de seguridad.
- ✍ El conductor y acompañante de motocicletas y ciclomotores, el casco y demás elementos de protección.

TIEMPO Y DESCANSO DE CONDUCCIÓN

- ✍ Por razones de seguridad deben observarse los tiempos de conducción y descanso establecidos.
- ✍ Está prohibido ceder o permitir la conducción a personas sin habilitación para ello.

PEATONES

Los peatones deben transitar:

a) En zona urbana.

- 1- Únicamente por zonas peatonales que incluye las aceras, paseos y andenes.
- 2- Por la senda peatonal, y de no existir senda peatonal por las esquinas.
- 3- Por la calzada, ceñidos al vehículo, sólo para el ascenso y descenso del mismo.

b) En zona rural.

- 1- Por sendas alejadas de la calzada. Cuando la vía no disponga de espacio especialmente reservado para peatones, transitarán por la banquina en sentido contrario al tránsito del carril adyacente.
 - 2- Durante la noche portarán elementos que faciliten su detección visual, como brazaletes u otros dispositivos luminosos o retrorreflectivos.
 - 3- El cruce de la calzada se hará en forma perpendicular a la misma, respetando la prioridad de los vehículos.
- 4- Está prohibida la circulación de peatones por autopistas.

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

Los preceptos enunciados en **a**, **b**, y **c**, se aplican también a quienes empujan o arrastran un coche de niño o de minusválido o cualquier otro vehículo sin motor de pequeñas dimensiones; los que conducen a pie un ciclo o ciclomotor de dos ruedas; los minusválidos que circulan en una silla de ruedas, con o sin motor y a los ciclos propulsados por menores de 10 años

ANIMALES

- ✍ Sólo se permite el tránsito de animales de tiro, cargas o silla, cabezas de ganado aisladas, en manada o rebaño, por caminos de tierra y fuera de la calzada, siempre que vayan custodiados por el personal necesario.
- ✍ Está prohibido dejar animales sueltos en la zona de camino.
- ✍ Está prohibido la circulación de animales por autopistas y autovías.

OTRAS PROHIBICIONES EN LA VÍA PÚBLICA

Está prohibido:

- ✍ Circular con cubiertas con fallas o sin la profundidad mínima admisible de los canales en su banda de rodamiento.
- ✍ A los conductores de bicicletas, de ciclomotores y motocicletas, circular asidos de otros vehículos o enfilados inmediatamente tras otros automotores.
- ✍ Remolcar automotores, salvo para los vehículos destinados a tal fin, los demás

vehículos sólo podrán hacerlo en caso de fuerza mayor utilizando elementos rígidos de acople y con la debida precaución.

- ✍ Efectuar reparaciones en zonas urbanas, salvo arreglos de emergencias, en cualquier tipo de vehículo.
- ✍ Estorbar u obstaculizar de cualquier forma la calzada o la banquina y hacer construcciones, instalarse, o realizar venta de productos en zona de camino.
- ✍ Circular en vehículos con bandas de rodamiento metálicas o con grapas, tetones, cadenas, uñas, u otro elemento que dañe la calzada, salvo sobre el barro, nieve o hielo y también los de tracción animal en caminos de tierra.
- ✍ Usar la bocina o señales acústicas; salvo en caso de peligro o emergencia, así como tener el vehículo sirena o bocina no autorizadas.
- ✍ Circular con vehículos que posean defensas delanteras y/o traseras, enganches sobresalientes, o cualquier otro elemento que, excediendo los límites de los paragolpes o laterales de la carrocería, pueden ser potencialmente peligrosos para el resto de los usuarios de la vía pública.
- ✍ Destruir, alterar, sustraer, carteles de señales de tránsito, así como la colocación de señales no autorizadas por el responsable de la vía
- ✍ Destruir, o alterar las marcas viales de la calzada, e incorporar marcas extrañas a la normativa vigente.

USO ESPECIAL DE LA VIA

Esta prohibido el uso de la vía pública para realizar manifestaciones, mítines, exhibiciones, competencias de velocidad pedestres, ciclísticas, ecuestres, automovilísticas, sin contar previamente con autorización.

Disposiciones Complementarias.

AUXILIO

- ✍ Los usuarios de las vías que se vean implicados en un accidente de tránsito, lo presenciaren o tengan conocimiento de él, deben auxiliar o solicitar auxilio para atender a las víctimas, si las hubiere, prestar su colaboración para evitar mayores peligros o daños, restablecer en la medida de lo posible, la seguridad de la circulación y esclarecer los hechos.
- ✍ Si por causa de accidente o avería, el vehículo o su carga obstaculizan la calzada, el conductor, tras señalar convenientemente el vehículo o el obstáculo creado, adoptará las medidas necesarias para que sea retirado en el menor tiempo posible, debiendo sacarlo de la calzada y situarlo cumpliendo las normas de estacionamiento siempre que sea factible.

PUBLICIDAD

Se prohíbe la publicidad por cualquier medio, en relación con vehículos a motor, que ofrezca en su argumentación verbal, en sus elementos sonoros, o en sus imágenes, incitación a la velocidad excesiva, a la conducción temeraria, a situaciones de peligro o cualquier otra circunstancia que suponga una conducta contraria a los principios de esta norma.

De la Señalización.

NORMAS GENERALES SOBRE SEÑALES

- ✍ Todos los usuarios de las vías están obligados a obedecer las señales de la circulación que establezcan una obligación, o una prohibición, y a adaptar su comportamiento al mensaje del resto de las señales que encuentren en las vías por las que circulan.
- ✍ Salvo circunstancias especiales que lo justifiquen, los usuarios deben obedecer las prescripciones indicadas por las señales, aún cuando parezcan estar en

contradicción con las normas de comportamiento en la circulación.

PRIORIDAD ENTRE SEÑALES

1. El orden de prioridad entre los distintos tipos de señales de circulación es:

- a) Señales y órdenes de la Autoridad de Control del Tránsito.
- b) Señalización circunstancial o de obra que modifique el régimen normal de utilización de la vía.
- c) Semáforos y señalización vertical luminosa y/o variable de alcance reglamentario
- d) Señales verticales de circulación.
- e) Demarcación horizontal.

2. En el caso de que las prescripciones indicadas por diferentes señales parezcan estar en contradicción entre sí, prevalecerá la prioritaria, según el orden a que se

Ejemplos de Prioridad en Intersecciones:



1° pasa el ROJO, 2° pasa el AZUL, 3° pasa el AMARILLO.



1° pasa el ROJO, 2° pasa el AZUL, 3° pasa el AMARILLO



1° pasa el ROJO, 2° pasa el AZUL, 3° pasa el AMARILLO y el VERDE.



1° pasa el ROJO, 2° pasa el AZUL, 3° pasa el AMARILLO.



1° pasa el AMARILLO, 2° pasa el ROJO, 3° pasa el AZUL.



1° pasa el ROJO, 2° el AZUL y el AMARILLO.



1° pasa el AZUL y después el ROJO.



1° pasa el AMARILLO y luego el AZUL.



Aunque el rojo esté indicando su intención de cambiar de carril, el azul tiene prioridad porque ya está ocupando el carril de adelantamiento.



El rojo tiene prioridad porque está indicando su intención de cambiar de carril. En este caso, el vehículo azul debe esperar que el rojo efectúe la maniobra de adelantamiento.

Unidad 9: “Recomendaciones para una Conducción Segura”

Factores que influyen en las aptitudes psicofísicas del conductor

A) LA FATIGA: La fatiga es una disminución en la capacidad de rendimiento del conductor por el esfuerzo físico y psíquico que realiza en la conducción. **Los efectos son:**

- ✍ **Físicos:** como el cansancio de los músculos y del organismo en general.
- ✍ **Psíquicos:** como la disminución de la atención y de la percepción de estímulos, falta de precisión de los movimientos, etc.

Intervienen en la fatiga:

- ✍ Factores externos como el mal estado de la vía, condiciones meteorológicas adversas, tránsito muy denso, etc.
- ✍ El propio vehículo por la falta de confort, ruido excesivo del motor, ventilación inadecuada, exceso de calor o de frío, etc.
- ✍ Factores que afectan al propio conductor como llevar demasiadas horas al volante, colocación inadecuada del asiento, falta de descanso anterior, comidas copiosas, preocupaciones ajenas a la conducción, etc.

Remedios para combatir la fatiga:

- ✍ Descansar para recuperar las fuerzas, bien deteniéndose y dando un paseo para “estirar las piernas” y, si no es suficiente,
- ✍ Dormir un rato, incluso dentro del propio vehículo.
- ✍ También debemos parar para descansar si nos sentimos hambrientos, sedientos o con deseos de satisfacer alguna necesidad fisiológica.
- ✍ Es un error pensar que las bebidas alcohólicas son un remedio contra la fatiga y sirven de estimulantes en la conducción.
- ✍ Se considera particularmente dañina la mezcla del alcohol con determinados medicamentos.

B) LA DISMINUCIÓN DE LA ATENCIÓN: La atención en la conducción puede disminuir fundamentalmente por tres razones:

a) Por la fatiga, de la que acabamos de hablar.

b) Por la somnolencia, que proviene generalmente de la anterior, o de un malestar físico, de una digestión pesada e incluso de un exceso de calefacción dentro del vehículo.

c) Por la monotonía del viaje, o de la carretera, que produce aburrimiento.

Se lucha contra ella con varios remedios, entre ellos:

- ✍ Procurar no cambiar el ritmo, horas, y duración habitual del descanso.
- ✍ Descansar de 5 a 10 minutos cada 200 kilómetros, o cada 3 ó 4 horas como máximo.
- ✍ Pasear durante unos minutos para evitar la fatiga muscular y refrescarse los brazos y la cara con agua fría.
- ✍ Tomar café o alguna bebida no alcohólica, más bien azucarada.
- ✍ Alimentarse con cierta moderación para prevenir el hambre.
- ✍ Mantener la ventanilla abierta.
- ✍ Poner la radio sin concentrarse en su escucha con excesiva atención, o conversar con los demás ocupantes pero sin entablar con ellos discusiones acaloradas.

Aunque algunos piensen que fumar es un buen remedio, no se debe fumar mientras se conduce, pues, para hacerlo, se requiere una serie de actos que pueden ser causa de distracciones con graves consecuencias y, además, el tabaco contiene nicotina que produce efectos negativos para la salud y para la conducción.

Si ninguno de estos remedios nos proporciona resultados positivos, estacionaremos

nuestro vehículo fuera de la calzada y saldremos de él para estirar los músculos, tomar el aire y, si es preciso, dormir un rato.

C) EL SUEÑO: El **sueño** es una actividad, dentro del inactivo descanso, que resulta imprescindible para un adecuado funcionamiento psicofisiológico del organismo. Mediante el sueño el organismo se recupera del desgaste diario y a través del descanso se regeneran los centros nerviosos y los tejidos musculares. Es por tanto vital para una conducción segura haber descansado suficientemente a través de un sueño reparador.

La falta de sueño produce, entre otros, estos efectos negativos:

- ✍ **Disminución de la capacidad de reacción** con el consiguiente incremento del tiempo de reacción del que hablaremos después.
- ✍ **Alteraciones motrices:** los músculos se relajan demasiado y son más lentas las reacciones.
- ✍ **Distracciones frecuentes** porque ha disminuido la capacidad de concentración.
- ✍ **Disminución de la capacidad de percepción** a través de los sentidos (vista, oído, etc.)
- ✍ **Alteraciones en la misma percepción,** pues las señales, las luces, los sonidos y en general cualquier objeto exterior que influya en la conducción, se identifican peor haciéndose en general más peligrosa ésta.
- ✍ **Alteraciones en el comportamiento,** pues la persona afectada se vuelve más **nerviosa y agresiva,** provocándose la aparición de conductas más arriesgadas de lo normal.

Para luchar en lo posible contra estos efectos negativos se recomiendan los remedios anteriormente enumerados en la disminución de la atención.

D) LA VISIÓN: Los **ojos** son los órganos que nos suministran todos los datos indispensables para una buena conducción. Es imprescindible **ver bien y saber ver.**

- ✍ **Ver bien** significa no tener defectos en la visión. Los posibles defectos son **subsanales,** en la mayoría de los casos mediante cristales correctores (lentes).
- ✍ **Saber ver** supone **prever y anticiparse** a los movimientos y reacciones de los demás usuarios, tanto peatones como conductores.

El buen conductor se prepara para responder a la reacción del otro antes, incluso, de que la realice. Por supuesto, siempre que haya indicios de los que racionalmente pueda deducirse la reacción. Es clásico el ejemplo de la pelota que vemos aparecer en la calzada. Es seguro que detrás vendrá el niño que está jugando.

E) CAMPO VISUAL: Se llama **campo visual** el espacio o extensión espacial total que logramos abarcar con la superposición de los dos campos visuales de nuestros ojos. De este modo apreciamos el movimiento y el relieve.

El **campo visual se mide en grados de ángulo.** Los objetos en movimiento abarcan un campo visual mayor que los estáticos, ya que el ángulo visual varía con la distancia entre el ojo y el objeto: el ángulo de visión será menor cuando el objeto esté más alejado y será mayor cuando esté más cercano.

Para una buena conducción es necesario **ver no solamente la carretera,** sino también **ver lateralmente,** para poder advertir los peligros que puedan surgir en nuestra marcha.

Una ayuda fundamental para ampliar este campo visual son los **espejos retrovisores,** con los cuales podemos apreciar lo que sucede incluso a nuestra espalda.

El espejo retrovisor es el **tercer ojo** del conductor. Debemos utilizarlo siempre antes de señalar una maniobra, cambiar de dirección, frenar, abrir una puerta, etc.

A través de los espejos retrovisores ha de verse la circulación por detrás en una **distancia mínima de 50 metros en recta y llano.**

Son **obligatorios** los dos exteriores y el interior. En aquellos vehículos que no

dispongan de luneta trasera será suficiente con los dos exteriores.

En los **ciclomotores y motocicletas** es suficiente uno sólo.

Los **ángulos muertos** o zonas que quedan a los lados de nuestro vehículo pueden eliminarse, aunque no del todo, con la colocación de los espejos laterales exteriores, que deberán estar bien regulados. Estarán bien regulados si con un leve movimiento de cabeza vemos, a través de ellos, la carretera y un poco de la parte lateral de nuestro vehículo.

Para **regular** el espejo interior, estando sentados en la posición de conducción normal, lo tomaremos por los bordes, para evitar que se ensucie con las huellas de los dedos, y lo moveremos hasta obtener la mejor visión posible a través de la luneta trasera. Quedará bien regulado si en él se reflejan tres o, si fuera posible los cuatro lados de la luneta trasera.

Los **retrovisores interiores** son normalmente **planos**, están colocados cerca de los ojos del conductor y dan una imagen clara de lo que ocurre por detrás. Los **exteriores** son generalmente **convexos** y dadas sus características, cubren un ángulo de visión mayor, pero las imágenes son más pequeñas y se ven como más lejos, siendo más difícil calcular la posición y velocidad de los vehículos. Por esta razón la posición y la velocidad de los vehículos, vistos a través de los retrovisores, se aprecian mejor en un espejo **plano (interior)** que en un espejo **convexo (exterior)**.

Lo ideal es habituarse a la utilización conjunta de ambos. La correcta utilización del espejo retrovisor es fundamental para el buen conductor hasta el punto que se le ha llamado, según acabamos de decir, el “**tercer ojo del conductor**”.

La primera norma de la utilización del **retrovisor** es “**Usarlo a tiempo**” antes de realizar cualquier maniobra y en concreto éstas: iniciar la marcha, cambiar de dirección, cambiar de carril, bien sea para adelantar o para realizar cualquier maniobra permitida, frenar, parar, abrir las puertas del vehículo.

La segunda norma es efectuar esta regla de seguridad: **Retrovisor-Señal-Maniobra (R.S.M.)**. Es decir: No se debe señalar ninguna maniobra sin haber mirado antes a través del retrovisor y con la suficiente antelación para comprobar la posibilidad de realizarla.

Debemos tener en cuenta también que durante la noche es más difícil calcular, a través del retrovisor, la distancia y velocidad de los vehículos que circulan detrás. La práctica es la mejor consejera en este aspecto.

Igualmente hemos de acostumbrarnos a los **faros de otros vehículos** que se reflejan en nuestro espejo. Desviar un poco la cabeza suele ser mejor solución que cambiar el espejo de posición, porque tenemos el inconveniente de que se nos puede olvidar reajustarlo.

De todos modos, en atención a los **ángulos muertos** que no quedan totalmente eliminados ni con los retrovisores exteriores, es conveniente, al iniciar la marcha que miremos hacia atrás por encima del hombro. Este mismo gesto alerta también a los demás conductores sobre nuestra intención de incorporarnos al tránsito.

F) VISIÓN NOCTURNA. La conducción nocturna es mucho **más peligrosa** que la diurna.

✍ Al desaparecer la luz del día (crepúsculo) el ojo se acomoda a la nueva situación lumínica con más retraso que lo hace la desaparición de la luz diurna.

La visión en la zona central del ojo desaparece rápidamente, en tanto que la visión periférica lo hace muy lentamente, los objetos, iluminados con la luz artificial de nuestro vehículo o con la luz de las farolas en núcleos urbanos, están menos contrastados que con la luz diurna.

✍ Las luces de los vehículos, a pesar de ser halógenas en su gran mayoría, no pueden compararse con la luz diurna,

Finalmente, la luz alta ilumina una zona más larga (por lo menos de 100 metros), pero

por lo mismo más estrecha que la baja, que es más corta (40 metros) y más ancha. Por esta razón, al cruzarnos de noche con otro vehículo, debemos sustituir la luz alta por la baja, para no encandilar al conductor del otro vehículo, pero no debemos hacerlo demasiado pronto, pues es importante comprobar hacia adelante la calzada hasta donde sea posible sin molestar. En estos casos debemos **reducir la velocidad** de forma que podamos detener el vehículo con seguridad en el espacio visible al frente.

G) SENSIBILIDAD AL ENCANDILAMIENTO.

Se llama encandilamiento la **perturbación y malestar** provocados en los órganos visuales por una fuente lumínica demasiado intensa. Esta perturbación y malestar, que sufrimos al recibir el impacto de la luz alta de otro vehículo, puede llegar incluso a ocasionar una **ceguera temporal**.

El encandilamiento no afecta por igual a todas las personas, siendo unas más sensibles que otras al mismo. Si somos muy sensibles, evitemos conducir de noche.

Los **remedios** que suelen darse para el encandilamiento son éstos:

✍ **No mirar de frente** las luces del otro vehículo, sino dirigir, más bien, **la mirada hacia el lado derecho de la calzada,**

- ✍ **Reducir la velocidad** lo necesario y si el encandilamiento llega a privarnos de la visión, debemos parar momentáneamente, hasta que nos hayamos recuperado,
- ✍ Si el encandilamiento viene producido por el espejo retrovisor, desviar un poco la cabeza, o cambiar éste de posición con la mano,
- ✍ Si el encandilamiento es durante el día y debido al sol, colocar adecuadamente los parasoles,
- ✍ Para advertir al otro conductor que lleva la luz alta y nos molesta podemos darle algún destello, pero nunca deberemos “combatir”, restableciendo la luz alta.

Como norma general, al conducir de noche, llevaremos bien regladas las luces de nuestro vehículo y además, iremos pendientes de sustituir la luz alta por la baja tan pronto como se aprecie la posibilidad de producir encandilamiento a otro usuario de la misma vía o de cualquiera otra vía de comunicación y, muy especialmente, a los conductores de vehículos que circulen en sentido contrario o en el mismo delante de nosotros a menos de 150 metros.

H) EL TIEMPO DE REACCIÓN.

Es el tiempo que transcurre desde la percepción de una señal o de un obstáculo imprevisto hasta el momento de poner el pie en el freno, se llama “tiempo de reacción”. Aunque nos parezca que al observar un peligro reaccionamos frenando inmediatamente, esto no es así en la realidad. Pongamos un ejemplo: Supongamos que al vehículo que me precede se le encienden súbitamente las luces de frenado, yo reacciono y freno también para evitar la colisión, pero veamos las fases de mi reacción:

- 1º) Mi **retina** queda impresionada por la luz roja de las luces traseras del otro.
- 2º) El **nervio óptico**, que parte de la retina, envía esta información al cerebro.
- 3º) El **cerebro** analiza esta información y toma la decisión de frenar.
- 4º) La orden dada por el cerebro es transmitida a través de los **nervios motores**, a los músculos de la pierna derecha.
- 5º) Los **músculos** se contraen y desplazan el pie derecho para colocarlo sobre el pedal del freno, que es apretado.
- 6º) La presión de mi pie es transmitida por el **sistema de frenado** hasta las ruedas, en donde los frenos comienzan a actuar.

La duración de cada una de estas fases es muy corta, más la **duración total**, que es el **tiempo de reacción, se calcula en un segundo aproximadamente**, o entre $\frac{3}{4}$ y 1 segundo.

Este tiempo varía en función de la **atención**, de la **edad**, de los **reflejos**, del **estado físico**, de la **fatiga** y sobre todo de las **bebidas alcohólicas** ingeridas o de **ciertos**

medicamentos, bajo cuyo efecto se tarda más tiempo en reaccionar.

Cuando más adelante hablemos de la distancia de frenado y de la distancia de detención, nos daremos cuenta de la importancia que tiene este tiempo de reacción.

I) CIERTAS AFECCIONES QUE INFLUYEN EN LA CONDUCCIÓN.

La conducción es un acto muy importante en nuestra vida, puesto que de ella depende **nuestra integridad física y la de los demás.**

Es, pues, necesario que nos concienticemos de su importancia y solamente conduzcamos cuando nos encontremos en **perfecto estado físico.**

El conducir un vehículo supone realizar con **precisión**, en cada momento, los movimientos adecuados a las circunstancias de la conducción.

Cualquier afección en **nuestro estado físico** o mental, una gripe, un simple dolor de estómago o de cabeza inciden directamente en esta precisión de movimientos, que se requiere para la seguridad de la conducción.

Los defectos de la vista que afectan a la conducción pueden ser:

Miopía: Mala visión de lejos.

Hipermetropía: Mala visión de cerca.

Hemeralopía: Deficiente acomodación a la oscuridad, aún con buena visión diurna.

Presbicia: Percepción confusa de los objetos.

Astigmatismo: Visión borrosa.

Pueden corregirse con **crisales correctores**, si bien la presbicia se va acentuando con la edad.

Los **defectos del oído** no son tan importantes pues pueden suplirse con un mayor **adiestramiento** del **sentido de la vista** y de la colocación de espejos retrovisores exteriores que faciliten la visión.



Efectos del Alcohol.

1.- Sobre la **visión**:

Se ve menos en nuestro entorno. El **campo visual** se reduce, como si un abanico se fuera plegando, hasta llegar a la denominada **“visión túnel”**, con un pequeño ángulo de percepción, en la que no se perciben los estímulos que **proceden de los lados.**

✍ **Se calculan mal** las distancias y velocidades y se modifica la valoración del riesgo.

✍ **Se calculan mal** las distancias y velocidades y se modifica la valoración del riesgo.

✍ Después de un **encandilamiento** se tarda mucho más tiempo en recuperar la visión normal.

2.- Sobre el **cerebro**:

✍ El alcohol **merma las facultades** de raciocinio, atención y concentración.

Se subestima el peligro y se incurre en riesgos que se evitarían normalmente.

3.- Sobre los **brazos** y las **piernas**:

✍ Las **órdenes** dadas por el cerebro son transmitidas con **más lentitud a través de los músculos, que están también anestesiados.**

✍ Los **movimientos** son **más lentos** y **carecen de precisión**, aumentando por tanto el tiempo de reacción.

✍ Determinados **medicamentos**, tomados con el alcohol, son una **mezcla peligrosa** que aumenta los riesgos.

Por eso, a pesar del **optimismo y la euforia** que en principio produce el alcohol, si

hemos bebido demasiado, **no debemos conducir**.

Los **efectos del alcohol dependen** también de los siguientes factores personales:

- ✍ Del **proceso de difusión** del alcohol en el organismo, que suele ser distinto de unas personas a otras.
- ✍ De la **sensibilidad** al alcohol de cada persona.
- ✍ De la **corpulencia o peso**. Normalmente a menos peso se acusan más los efectos del alcohol.
- ✍ De las **circunstancias del momento**. La fatiga, la angustia, la ingestión de algunos medicamentos, el embarazo, el ayuno, etc., aumentan los riesgos del alcohol.
- ✍ De la **edad**. Los menores de 25 años y los mayores de 60 suelen ser más vulnerables al alcohol.
- ✍ Del **hábito o costumbre**. El que bebe habitualmente pequeñas cantidades con moderación, tarda más en sobrepasar el límite que el que bebe ocasionalmente.

F) Los Efectos del Alcohol sobre la Percepción, las Actitudes y Movimientos

TASA ALCOHOLICA	EFFECTOS
De 0,5 a 0,8	Pocos efectos aparentes. Tiempos de reacción más lentos. Reacciones motrices perturbadas. Euforia del conductor. ZONA DE ALARMA.
De 0,8 a 1,5	Reflejos muy perturbados. Embriaguez ligera, pero aparente. Disminución de la atención. CONDUCCIÓN PELIGROSA.
De 1,5 a 3,0	Embriaguez neta. Vista doble. Actitud titubeante. CONDUCCIÓN SUMAMENTE PELIGROSA.
De 3,0 a 5,0	Embriaguez profunda. CONDUCCIÓN IMPOSIBLE.
Más de 5,0	COMA, INCLUSO MORTAL.

La **desaparición del alcohol** se obtiene por dos vías:

- ✍ **Un diez por ciento** se elimina a través de los **pulmones** por el **aire** y a través de los **riñones** por la **orina**, e incluso por la transpiración.
- ✍ **El resto** desaparece por **vía metabólica**, especialmente por el **hígado**.

Otras sustancias que afectan la conducción.

A) LAS DROGAS.

Las drogas son sustancias que, al ser consumidas, modifican el comportamiento.

Según el efecto que producen se clasifican así:

a) Tranquilizantes que ejercen una acción depresora, como son los opiáceos (el opio, la morfina, la heroína), los barbitúricos, hipnóticos, sedantes, el alcohol.

Sus efectos son: reducción de los niveles de atención y disminución de los reflejos.

b) Estimulantes, que producen un efecto activante sobre el sistema nervioso central. Tales son la cocaína, anfetaminas, cafeína, nicotina, etc.

Sus efectos son funestos, pues entre otros, producen sensación subjetiva irreal de mayor capacidad para la conducción, mayor desprecio del riesgo, etc.

c) Alucinógenos que producen alucinaciones y percepciones distorsionadas del espacio y del tiempo. Entre éstas se hallan: el cannabis (marihuana), ácido lisérgico(LSD).

Sus efectos son altamente peligrosos durante las 10 ó 12 horas después de tomarlos pues deforman la realidad que rodea al conductor.

Algunas drogas producen el llamado **“síndrome de abstinencia”**, que se da cuando el consumidor o toxicómano carece de la droga. El conducir bajo el síndrome es tan peligroso o más que hacerlo bajo los efectos directos de la droga.

Por consiguiente las drogas, tanto si se toman de modo ocasional como si se consumen habitualmente, constituyen un grave peligro para la conducción.

B) OTRAS SUSTANCIAS EXITANTES.

El café y el té y otras infusiones similares contienen sustancias excitantes.

La cafeína es un estimulante psíquico y psicomotor que actúa sobre el sistema nervioso y los aparatos circulatorio y respiratorio. Actúa directamente sobre la corteza cerebral y afecta al corazón modificando el ritmo y la frecuencia cardiaca, y también sobre el estómago influyendo en la secreción de los ácidos.

El café, tomado de forma moderada, es positivo en la conducción, pues disminuye la fatiga, actúa contra la somnolencia y aumenta la agilidad mental. Tomado en exceso puede influir negativamente al producir excitación nerviosa.

C) EL TABACO.

El **tabaco** es una sustancia negativa en la conducción porque:

El **óxido de carbono** y la **nicotina** que se desprenden de la combustión producen **somnolencia, dolor de cabeza, irritación ocular, disminuyen**, además, la **visión nocturna** y la **noción del relieve** y en general los **reflejos** y la **capacidad de reacción**. Por todas estas razones, porque afecta a la atención, y además porque está prohibido por la Ley, **no se debe fumar mientras se conduce.**

D) LOS MEDICAMENTOS.

Hay algunos medicamentos que pueden crear dependencia. Entre ellos se citan:

- ✍ Los analgésicos, que se utilizan para combatir el dolor. Suelen tener una primera fase de bienestar y tranquilidad, pero en una segunda fase pueden producir falta de concentración.
- ✍ Los barbitúricos, como las pastillas para dormir, que producen relajación, descanso mental y sueño. Si se mezclan con alcohol, sus efectos negativos se incrementan.
- ✍ Los estimulantes, como las anfetaminas, que actúan sobre el sistema nervioso central. En una primera fase producen euforia, retrasando la aparición de la fatiga, pero en una segunda fase producen depresión, decaimiento, sueño y fatiga.
- ✍ Los tranquilizantes, que se utilizan como sedantes para serenar los nervios y pueden producir sueño y relajamiento muscular.
- ✍ El médico, y en su defecto el prospecto que acompaña el medicamento nos informará de si está o no contraindicado en la conducción.
- ✍ El punto 6 del Artículo 4º del Anexo B establece lo siguiente: Los médicos que prescriban a sus pacientes drogas que disminuyan su capacidad psicofísica, están obligados a advertirles que no pueden conducir vehículos durante el período de medicación.

Por tanto tendremos en cuenta esta norma: **“Si la influencia de un determinado medicamento es negativa para la conducción, no debemos conducir bajo sus efectos”.**

Consideraciones respecto a los demás usuarios.

A) ZONA DE INCERTIDUMBRE Y ZONA DE RIESGO.



Todos los **peatones** o **vehículos** que circulan por las vías públicas están rodeados de un espacio o **zona hacia donde pueden desplazarse de un modo imprevisto**; esto se llama **zona de incertidumbre**.

Por ejemplo: Cuando un **peatón está** cruzando la calzada, se encuentra rodeado por delante y por detrás de una **zona de incertidumbre**, que es peligrosa para el conductor, puesto que el peatón puede tener una reacción imprevista tanto hacia adelante como hacia atrás, que debemos prever.

También los **vehículos**, sobre todo a escasa velocidad, tienen una zona de incertidumbre tanto **detrás**, puesto que su conductor puede frenar bruscamente, como **lateralmente**, ya que pueden cambiar de dirección, o, si están detenidos, pueden abrirse sus puertas.

En la parte **anterior** de los vehículos existe una zona que se considera peligrosa y se llama **“zona de riesgo”**; corresponde al **espacio** necesario para detener el vehículo.

Acelerando nuestro vehículo, esta zona **aumenta**, y **disminuyendo** la velocidad, **se hace más pequeña**.

El superponer la zona de riesgo de nuestro vehículo con la zona de incertidumbre del vehículo que nos precede, resulta sumamente peligroso. Lo mismo podemos decir de los cruces y adelantamientos, en los que se aproximan las zonas de riesgo e incertidumbre de los dos vehículos. De ahí la necesidad de guardar siempre “la distancia de seguridad”, cuando circulamos detrás de otros vehículos.

B) VEHÍCULOS QUE DIFICULTAN LA FLUIDEZ Y LA VISIBILIDAD.

Hay algunos vehículos como los camiones, ómnibus, conjuntos formados por tractor y remolque etc. que, por su lentitud, peso o dimensiones exigen a los demás conductores y usuarios de la vía adoptar especiales precauciones porque:

- ✍ Ocupan una gran parte de la calzada y dejan un espacio reducido al adelantarlos o cruzarnos con ellos, sobre todo en las curvas.
- ✍ **Ocultan más la vía** e impiden la visibilidad sobre todo de las señales, intersecciones, demás vehículos etc.
- ✍ **Necesitan más espacio** para maniobrar, por lo que a veces se desplazan antes hacia la izquierda para poder girar a **la** derecha.
- ✍ **Necesitan más tiempo** para sus maniobras, especialmente al salir y entrar en inmuebles.
- ✍ **Dificultan y alargan los adelantamientos** por su longitud.
- ✍ Por lo mismo tomaremos **estas precauciones:**
- ✍ **Prever** con antelación sus intenciones y advertir las propias.
- ✍ **Colaborar** con ellos facilitando sus maniobras.
- ✍ **No acercarse demasiado** a ellos para que no quede mermado nuestro campo de visión.
- ✍ Tener especial cuidado al **adelantarlos** o al **cruzarlos** con ellos, sobre todo si existe viento lateral, pues podemos advertir cierta inestabilidad en nuestro vehículo. Mantener firme el volante, en este caso, y reducir la velocidad.
- ✍ Con **calzada mojada** poner en funcionamiento el **limpiaparabrisas** antes de adelantarlos o cruzarnos con ellos, **si** no lo llevamos **ya**, pues el barro que proyectan puede impedir la visibilidad.

C) BICICLETAS, CICLOMOTORES Y MOTOCICLETAS.

Las bicicletas, los ciclomotores y las motocicletas son vehículos:

- ✍ **Menos estables**, puesto que su conductor debe guardar el equilibrio, y está obligado a hacer desvíos cuando circula lentamente, cuando arranca o **se** detiene **e** incluso cuando sopla el viento, o quiere esquivar un bache.
- ✍ **Más frágiles:** El conductor no **está protegido** por una carrocería ni por un **parachoques** y puede caer fácilmente.

✍ **Menos visibles** que los demás vehículos por su reducido volumen, por lo cual ocultan fácilmente en los ángulos muertos de nuestros vehículos.

✍ Tendremos **especial** cuidado al **hacer** un **giro** pues pueden sorprendernos circulando entre nuestro vehículo **y** la acera.

Son especialmente peligrosos en la **conducción nocturna**, sobre todo **si** no van debidamente señalizados.

En los adelantamientos que efectúen estos vehículos o los que se realicen a los mismos habrá que dejar u separación lateral suficiente para realizarlos con seguridad que deberá ser 1,50 metros como mínimo.

En las Intersecciones rigen para estos vehículos las mismas normas de prioridad que para los demás automotores.

En vía interurbana tanto las bicicletas como los ciclomotores deben circular por la banquina si existe y es posible. Las bicicletas y los ciclomotores no deben circular en paralelo.

D) TRABAJADORES Y AGENTES.

Los **trabajadores** que cumplen tareas sobre la calzada y los **funcionarios** de aplicación y comprobación, deben utilizar vestimenta que los destaque suficientemente por su color de día y por su retrorreflectancia de noche. La superficie que abarque y la distribución del material retrorreflectivo en la vestimenta debe ser:

a) En el **torso**: por detrás debe abarcar toda la espalda y por delante debe formar la **“Cruz de San Andrés”**, y

b) en el **calzado**, estará colocada sobre el **talón**.

La Comisión Provincial de Tránsito y Seguridad Vial especificará los colores y características de la vestimenta para las fuerzas de seguridad y policiales, defensa civil, bomberos, servicios de apuntalamiento, explosivos, u otros similares de urgencia, trabajadores de auxilio mecánico, de la construcción de la vía pública, de recepción de residuos o escombros, personal de ambulancias, personal de los vehículos guías y de los de las cargas excepcionales, u otros servicios que se presten en la vía pública.

Posición confortable y segura para la conducción.

REGLAJE DEL ASIENTO Y RESPALDO.

Antes de poner el motor en marcha para disponernos a conducir, debemos acomodarnos confortablemente en el asiento. Tendremos la espalda bien apoyada sobre el respaldo del asiento, que lo colocaremos ligeramente inclinado hacia atrás.

Accionando una palanca que suele ir colocada debajo del asiento, podemos guiar la distancia del asiento con relación al volante.

Para que la distancia sea la adecuada:

✍ Los brazos estarán ligeramente flexionados sobre el volante.

✍ La mano derecha podrá llegar a actuar sobre la palanca del cambio de velocidad en su punto más lejano, sin que tengan que desplazarse los hombros del respaldo.

✍ Las piernas quedarán semiflexionadas de forma que los pies puedan actuar sobre los pedales pisando a fondo sin que el cuerpo tenga que desplazarse.

✍ Utilizaremos calzado liviano y flexible, de suela no demasiado rígida, que nos permita actuar sobre los pedales, de modo que podamos percibir y controlar suficientemente la presión sobre mismos.

✍ No son aconsejables, tanto los zapatos gruesos como los de taco alto.

✍ Tampoco debemos conducir descalzos al menos en el pie derecho.

✍ La altura del asiento debe ser tal que nos permita ver la carretera por encima del volante. Si es preciso, colocaremos un almohadón como suplemento.

B) REGLAJE DE LOS ESPEJOS RETROVISORES.

Los espejos retrovisores son necesarios para ver lo que sucede a nuestra espalda.

Como norma general los espejos retrovisores serán tres, uno interior y dos colocados en el exterior uno en el lado derecho y otro, en el Izquierdo del vehículo, que permitan al conductor ver la circulación por detrás en una distancia mínima de 50 metros en recta y llano.

En las motocicletas de dos o tres ruedas desprovistas de cabina y en los ciclomotores, será suficiente un solo retrovisor colocado al lado Izquierdo.

Una vez regulado el asiento y su respaldo, procederemos a regular el espejo retrovisor interior de forma que veamos el mayor campo posible a través de la luneta trasera.

Para ello:

- ✍ Sentados en la posición de conducción normal tomaremos el espejo por los bordes para evitar ensuciarlo con los dedos, y lo orientaremos hasta obtener la mejor visión posible a través de la ventanilla trasera, de forma que se pueda ver por lo menos los tres y si es posible los cuatro lados de la misma.
- ✍ Para regular el espejo exterior izquierdo actuaremos sobre el mismo o sobre su mando, según los modelos, hasta poder ver, sin desviar la cabeza de la posición normal, la calzada y un poco el costado Izquierdo de nuestro vehículo.
- ✍ Para regular el exterior derecho pediremos la ayuda de otra persona que lo mueva hasta que veamos también la calzada y un poco del costado derecho del propio vehículo. Si la regulación es eléctrica, nosotros mismos podremos efectuarla accionando sobre el mando.
- ✍ Si durante la noche nos encandila la luz de otro vehículo, actuaremos sobre el dispositivo de antiencandilamiento, que suele llevar el mismo espejo interior, o desviaremos un poco la cabeza mientras dure esta situación.

C) FORMA DE AGARRAR EL VOLANTE.

Agarraremos el volante con ambas manos, con firmeza pero ni sujetándolo con una fuerte contracción, ni tan suave que se nos escape de los dedos.

Las manos deberán colocarse hacia la mitad superior del volante, no en la parte totalmente superior.

Considerando el volante como la esfera de un reloj, se admite tradicionalmente que la mejor posición de las manos al volante es la que corresponde a la colocación de las diez y diez.

✍ Nunca apartaremos las dos manos del volante a la vez, ni las cruzaremos sobre el mismo.

✍ Cuando debamos actuar sobre algún mando con una mano, sujetaremos fuertemente el volante con la otra, sin hacer variaciones peligrosas.

Si la dirección tiene retroceso automático para volver a su posición normal, después de tomar una curva, deberemos cuidar este retroceso sujetando el volante lo necesario para que no gire loco y podamos perder el control de la dirección.

D) VESTIMENTA ACONSEJADA.

✍ No debemos llevar prendas muy ajustadas, pues oprimen y no facilitan una conducción cómoda y relajada.

✍ Tampoco debemos conducir con abrigos, o prendas similares de invierno, pues dificultan los movimientos.

✍ Nos abrocharemos el cinturón de seguridad, cuyo uso es obligatorio tanto en vías interurbanas como urbanas. Invitaremos a los pasajeros para que también se lo abrochen.

Para el conductor de motocicletas el vestuario es fundamental, porque su cuerpo está expuesto a las condiciones climatológicas y ambientales.

Es conveniente, especialmente en Invierno, utilizar un traje de cuero o similar y una prenda impermeable, así como guantes y botas, a ser posible de caña alta, para

protegerse del agua y del frío.

Si la motocicleta está autorizada para transportar a otra persona, son válidas también las anteriores recomendaciones para el pasajero, quien, por otra parte, debe ir montado a caballo por razones de estabilidad y seguridad.

E) CLIMATIZACIÓN DEL HABITÁCULO.

Para sentirnos a gusto y cómodos, es necesario que no haya dentro del vehículo ni mucho frío ni mucho calor.

Para lograr este estado y una adecuada ventilación, procuraremos abrir un poco la ventanilla, o bien accionar el ventilador, que, según el modelo de vehículo, proyecta el aire del exterior o el aire acondicionado, siendo este último el que favorece a la conducción en días de calor.

En tiempo frío, podremos poner la calefacción, pero vigilarémos que no sea en exceso, puesto que podría provocar amodorramiento y somnolencia.

Preparación de un viaje.

Para que un viaje, especialmente si es de larga duración, pueda tener un final feliz, ha de estar **programado** y debidamente **preparado** teniendo en cuenta:

- a) El estado del vehículo,**
- b) el estado psicológico del conductor,**
- c) la elección del itinerario,**
- d) la instalación y confort de los ocupantes,**
- e) la instalación y colocación de la carga, y**
- f) la documentación del vehículo, conductor y pasajeros.**

A) Del estado del vehículo depende la seguridad, por lo que se revisará:

- ✍ **La batería** (nivel de agua y estado y limpieza de los bornes).
- ✍ **Ruedas y neumáticos** (estado sin deformaciones ni cortes; rueda de auxilio; presión adecuada en frío; balanceado).
- ✍ **Luces** (funcionamiento de todos los sistemas; lámparas; llevar una caja de luces de repuesto; regulado de faros, etc.).
- ✍ **Encendido y carburación** (o inyección) (Bujías; puesta a punto; filtro aire).
- ✍ **Frenos** (nivel líquido; posibles fugas; recorrido del pedal; tensión del freno de mano).
- ✍ **Engrase** (Nivel aceite carter y caja de cambios; filtro aceite; fecha cambio).
- ✍ **Refrigeración** (Nivel agua; posibles fugas de mangueras; bomba de agua).
- ✍ **Lavaparabrisas** y limpiaparabrisas (Nivel agua; orificios salida; estado escobillas).
- ✍ **Distribución** (Regulado de válvulas y avance en un taller, si fuera necesario).
- ✍ **Suspensión** (Estado amortiguadores y resortes).

B) El estado del conductor es fundamental.

Comenzar el viaje descansado y relajado, evitando preocupaciones, comidas copiosas, bebidas alcohólicas y excitantes en exceso, y medicamentos contraindicados para una conducción segura.

C) Elección del itinerario a la vista de un mapa, teniendo en cuenta los itinerarios más seguros, cómodos y menos congestionados, evitando, si es posible, los tramos en obras.

Si el viaje se hace en invierno y hay que pasar algún sector alto de montaña, evitar hacerlo de noche y llevar cadenas para la nieve.

Evitar las travesías conflictivas y peligrosas y pedir información sobre el estado de las carreteras y tramos de montaña a la Comisión Provincial de Tránsito y Seguridad Vial.

En cuanto a la elección de días, si el viaje coincide en fechas significativas, como vacaciones, fiestas, feriados largos, etc., procurar anticipar o retrasar el día de salida, evitando los días “punta”.

La hora más propicia para emprender el viaje es la mañana, porque se está más descansado y el tránsito suele ser menor.

D) En la instalación y confort de los ocupantes se atenderá a las normas establecidas para el caso, sin que exceda ni el número ni el peso total autorizado. Se tendrá en cuenta la utilización obligatoria de los cinturones de seguridad.

E) El equipaje y los bultos deben colocarse en el baúl y, si no caben todos, pueden llevarse, si aún hay espacio, en el interior del vehículo, procurando que quede bien repartido, o en un pequeño remolque.

También puede cargarse en el portaequipajes del vehículo, debiendo en este caso estar bien sujeto y protegido para evitar su caída. No olvidemos, sin embargo, que el portaequipajes encarece el consumo de combustible. En todo caso el peso total o peso en carga (vehículo, conductor, viajeros, equipajes) no debe exceder del peso máximo autorizado. Cargar el vehículo en exceso, además de estar prohibido, es peligroso.

F) Los documentos que se deben llevar son: Licencia de conducir, cédula o documento de identificación y propiedad del vehículo y Oblea de inspección técnica vehicular (I.T.V.) o Revisión Técnica Obligatoria (R.T.O), comprobante de seguro obligatorio con el último recibo en vigor. Es conveniente el seguro de ocupantes y de asistencia en viaje.

Desarrollo de un viaje

El comportamiento del conductor debe ser en todo momento correcto, sin causar peligros, molestias o perjuicios a los demás usuarios. Nunca competir, ni discutir o vengarse de otros conductores que han tenido un comportamiento incorrecto.

Tener siempre presente que el único lenguaje de la carretera para con los demás son las señales con los brazos, las de las luces o la bocina en caso extremo, pero no los improperios, los malos gestos o actitudes similares.

Estar siempre dispuestos a disculpar y perdonar los posibles errores de otros.

Respetar en todo momento las normas de circulación.

Circular normalmente por la derecha.

Respetar los límites de velocidad.

Mantener la distancia de seguridad con los vehículos.

Respetar la prioridad de paso.

Adelantar solo en caso necesario y cuando sea posible.

Extremar las precauciones circulando en caravana, sobre todo si el pavimento está mojado.

Evitar los cambios de carril y nunca hacerlo sin mirar a través del espejo retrovisor.

Prestar la máxima atención a las indicaciones de los Agentes de Control del Tránsito.

El vehículo debe ser conducido con suavidad, sin exigir el motor, levantando el pie de vez en cuando del acelerador para que aquél descanse. Ajustar la velocidad a las circunstancias del tránsito, de la vía y de la señalización. Cargar combustible a tiempo sin esperar a que se agoten las reservas. Si el viaje es de noche, tener en cuenta que algunas estaciones de servicio pueden estar cerradas.

Paradas, descansos y comidas.

Cuando el viaje es largo, la conducción continuada produce fatiga, que se manifiesta especialmente por el dolor del cuello característico.

También el exceso de calefacción en invierno, el posible humo de cigarrillos y una ventilación inadecuada pueden provocar dolor de cabeza.

Para combatir esta situación es conveniente parar para descansar y estirar las piernas cada 300 kilómetros como máximo, y siempre que se considere oportuno o necesario.

Las paradas han de hacerse fuera de la calzada y de la banquina.

Se deben evitar las comidas copiosas, procurando, además, que sean de fácil digestión y suprimiendo en ellas las bebidas alcohólicas.

En caso de accidente con víctimas o si se necesita auxilio sanitario, se deben utilizar los postes de socorro señalizados (S.O.S.), si existen.

Salidas al extranjero.

Un mapa del país o países que pensamos recorrer y un plano o guía de las ciudades que pretendemos visitar son fundamentales para nuestros viajes al extranjero.

Además será necesario:

- a)** El D.N.I. o Cédula de Identidad si viajamos a los países limítrofes o el pasaporte en viajes para el resto de países.
- b)** Cuando se viaje con menores de edad, y éstos no vayan acompañados por sus padres, se necesitará una autorización de los mismos para salir del país. Cuando los menores viajen con uno sólo de sus padres, se necesitará una autorización del otro padre.
- c)** Un permiso Internacional de conducir que expide el Automóvil Club Argentino (A.C.A.) para los países en los que sea requerido. El mismo A.C.A. puede informarnos al respecto.
- d)** Certificado Internacional de seguro (Que deberá proveerlo la Compañía de Seguros y conveniencia de otros seguros como asistencia en viaje y ocupantes, etc.).
- e)** Aunque aún no es obligatorio, podrá colocarse la letra "A" de Argentina, en la parte posterior del automóvil y remolque.

La letra no puede ir situada sobre la placa de dominio ni precedida o seguida de otras letras, ni debe estar pintada sobre un fondo que no sea blanco, ni acompañada de otros colores, como los de la bandera nacional o cualquiera otra.

Unidad 10: “Transporte de Cargas y Personas”

A) Los vehículos **excepto los de transporte urbano de carga y pasajeros** estén equipados al efecto del control, para prevención e investigación de accidentes y de otros fines, con un **dispositivo inviolable y de fácil lectura que permita conocer la velocidad, distancia, tiempo y otras variables sobre su comportamiento**, permitiendo su control en cualquier lugar donde se halle el vehículo;

A-1) Todos los vehículos que cumplen servicio de transporte de pasajeros los del servicio de transporte de materiales y residuos peligrosos, deben contar con un sistema o elemento de control aplicable al registro de operaciones. La autoridad de transporte establecerá las prestaciones mínimas obligatorias, (comunes y/o especiales) y el sistema de lectura uniforme con el que deberán cumplir los dispositivos de control, observando además de los aspectos de fiscalización, aquellos de carácter preventivo.

B) Los vehículos lleven en la parte trasera, sobre un círculo reflectivo la cifra indicativa de la velocidad máxima que le está permitido desarrollar;

C) Los no videntes y demás discapacitados gocen en el servicio de transporte del beneficio de poder trasladarse con el animal guía o aparato de asistencia de que se valga;

D) En el servicio de transporte de pasajeros por carretera se brindarán al usuario las instrucciones necesarias para casos de siniestro;

Transporte Público Urbano

Le regirán las siguientes reglas:

a) El ascenso y descenso de pasajeros se hará en las paradas establecidas;

b) Cuando no haya parada señalada, el ascenso y descenso se efectuará sobre el costado derecho de la calzada, antes de la encrucijada;

c) Entre las 22 y 6 horas del día siguiente y durante tormenta o lluvia, el ascenso y descenso debe hacerse antes de la encrucijada que el pasajero requiera aunque no coincida con parada establecida. De igual beneficio gozarán permanentemente las personas con movilidad reducida (embarazadas, discapacitadas, etc.) que además tengan preferencia para el uso de asiento;

d) En toda circunstancia la detención se hará paralelamente a la acera y junto a ella, de manera tal que permita el adelantamiento de otros vehículos por su izquierda y lo impida por su derecha;

d-1) Las puertas de ingreso y salida sólo podrán ser abiertas una vez que el vehículo se haya detenido en forma absoluta. El reinicio de la marcha sólo podrá efectuarse una vez que las puertas de ingreso y salida se encuentren totalmente cerradas.

e) Queda prohibido en los vehículos en circulación, fumar, sacar los brazos o partes del cuerpo fuera de los mismos, o llevar sus puertas abiertas.

Personas Transportadas

Como norma general, en ningún caso debe sobrepasarse, entre viajeros y equipaje, el **peso máximo autorizado** para cada vehículo. **Además:**

✍ **El número de personas transportadas** no excederá del número de plazas autorizadas que, en vehículos de **servicio público** y **ómnibus**, irá indicado por medio de una placa colocada en su interior.

✍ El número de plazas autorizadas para vehículos de hasta 3.500 Kg viene dado por el número de cinturones de seguridad homologados que posea. En los automóviles medianos o grandes se considera también plaza al espacio central del asiento trasero, aún cuando no posea cinturón de seguridad.

✍ A efectos de cómputo del número de personas transportadas se tendrá en cuenta lo siguiente:

a) No se contará cada menor de dos años que vaya al cuidado de un adulto, distinto del conductor, si no ocupa plaza.

b) En los automóviles, cada menor de más de dos años y menos de diez se computará como media plaza, sin que el número máximo de plazas así computado pueda exceder del que corresponda al cincuenta por ciento del total, excluida la del conductor.

En automóviles pequeños se admite: 2 mayores y 3 menores o 3 mayores y 2

menores.

En automóviles medianos o grandes se admite: 2 mayores y 5 menores o 3 mayores y 4 menores.

En los vehículos con más plazas se calculará en función de la proporción establecida en este punto.

c) Está prohibido transportar personas en emplazamiento distinto al destinado y acondicionado para ellas en los vehículos.

d) Los vehículos autorizados a transportar simultáneamente personas y carga deberán estar provistos de una protección adecuada a la carga que transporten, de manera que no estorbe a los ocupantes ni pueda dañarlos en caso de ser proyectada.

Transporte colectivo de personas.

A) El conductor deberá efectuar las paradas y arrancadas sin sacudidas ni movimientos bruscos, lo más cerca posible del borde derecho de la calzada y se abstendrá de realizar acto alguno que le pueda distraer durante la marcha; el conductor y, en su caso, el encargado, tanto durante la marcha como en los ascensos y descensos, velarán por la seguridad de los pasajeros.

El conductor y, en su caso, el encargado de los vehículos destinados al servicio público de transporte colectivo de personas deben facilitar el ascenso y descenso a los invidentes acompañados de perros especialmente adiestrados como lazarillos, como así también a los minusválidos con sus elementos ortopédicos o sillas de ruedas.

B) En los vehículos destinados al servicio público de transporte colectivo de personas se prohíbe a los pasajeros:

- a) Distraer al conductor durante la marcha del vehículo.
- b) Entrar o salir del vehículo por lugares distintos a los destinados, respectivamente, a estos fines.
- c) Entrar en el vehículo cuando se haya hecho la advertencia de que está completo.
- d) Dificultar innecesariamente el paso en los lugares destinados al tránsito de personas.
- e) Llevar materias u objetos peligrosos en condiciones distintas de las establecidas en la normativa específica sobre la materia.
- f) Desatender las instrucciones que, sobre el servicio, den el conductor o el encargado del vehículo.
- g) Que cualquier persona no autorizada para ello abra las puertas de estos vehículos o las cierre en las paradas, entorpeciendo el desplazamiento de los pasajeros.

Transporte de escolares

En el transporte de escolares o menores de catorce años, debe extremarse la prudencia en la circulación y cuando su cantidad lo requiera serán acompañados por una persona mayor para su control. No llevarán más pasajeros que plazas y los mismos serán tomados y dejados en el lugar más cercano posible al de sus domicilios y destinos.

Los vehículos tendrán sólo asiento fijo, elementos de seguridad y estructurales necesarios, distintivos y una adecuada salubridad e higiene.

Tendrán cinturones de seguridad en los asientos de primera fila

Queda totalmente prohibido transportar pasajeros en posición de pié.

Los pasajeros de la primera fila deberán llevar el cinturón de seguridad colocado, siendo el conductor del transporte el responsable del incumplimiento de esta disposición.

Los cinturones de seguridad deben ser inerciales y cruzar el pecho y la cintura.

Los asientos no deben estar sujetos sólo al piso del vehículo, sino que además deberán estar fijados a un soporte estructural ubicado debajo del piso, que impida el arrancamiento del asiento en caso de que el vehículo sufra un accidente.

Unidad 11: “Accidentes”

Definición

Se considera accidente de tránsito todo hecho que produzca daño en personas o cosas como consecuencia de la circulación.

Obligaciones en caso de accidentes

Es obligatorio para partícipes de un accidente de tránsito:

- a)** Detenerse inmediatamente.
- b)** Suministrar los datos de su licencia de conductor y del seguro obligatorio a la otra parte y a la autoridad interviniente. Si los mismos no estuviesen presentes, debe adjuntar tales datos adhiriéndolos eficazmente al vehículo dañado.
- c)** Denunciar el hecho ante cualquier autoridad.
- d)** Comparecer y declarar ante la autoridad de juzgamiento o de investigación administrativa cuando sean citados.

Unidad 12: “Primeros Auxilios”

SOCORRER

Antes de dar las normas sobre cómo socorrer a los heridos, debemos decir que en un accidente no sólo es importante hacer bien lo que se debe hacer, sino ser conscientes de **lo que no se debe hacer**.

Por eso, si **no sabemos** cómo socorrer a un herido, **no lo tocaremos** y pediremos ayuda. Muchas veces la mejor ayuda es dar aviso inmediato a las autoridades.

Para estar en condiciones de socorrer a un herido debemos asegurarnos primero que la escena es segura. Es decir que podemos acceder al lugar donde se encuentran las víctimas sin peligro para uno mismo. Por ej: si observo que existen cables de alta tensión que se han cortado y están en movimiento constante por el viento, esto puede generarme un potencial peligro para mi mismo por lo que no debo acceder aún a la escena.

En un accidente de tránsito existen tres tipos de choques. El primero es el del vehículo contra el objeto, el segundo es el del cuerpo contra el vehículo y el tercero que es el más letal, el de los órganos internos contra las paredes de nuestro cuerpo. Ante esta situación, se puede concluir que en la mayoría de los casos, el accidente de tránsito tiene como resultado a politraumatizados.

Debemos saber también que el accidente de tránsito puede producir **lesiones** muy graves **internas**, que no vemos, pero que se pueden sospechar para obrar en consecuencia.

La mortalidad en los accidentes de tránsito es muy alta: El 10 % fallecen en el acto, el 50 % dentro de las 2 ó 3 primeras horas posteriores al accidente, por lo que es muy importante actuar correctamente en ese tiempo para poder salvarles la vida. Un 23 % puede morir a las 24 horas siguientes y el restante 17 % morirán por complicaciones tardías o deficiencias orgánicas.

Debemos tener en cuenta que las causas más comunes de muerte son: el shock, la asfixia y la hemorragia

SHOCK O COLAPSO

Es un **estado de inconsciencia** y postración extrema a que se ha llegado por deficiencia circulatoria, especialmente en el cerebro. Este accidentado requiere nuestra **especial y prioritaria atención**. Suele presentar estos síntomas:

- ✍ Piel fría, pálida o bien con coloración azulada.
- ✍ Tiene el pulso cada vez más débil y aumenta su frecuencia.
- ✍ Se altera su respiración haciéndose entrecortado, superficial y rápida.
- ✍ Tiene sed intensa y sequedad de boca.
- ✍ Tiene desorientación y disminución del umbral de conciencia.

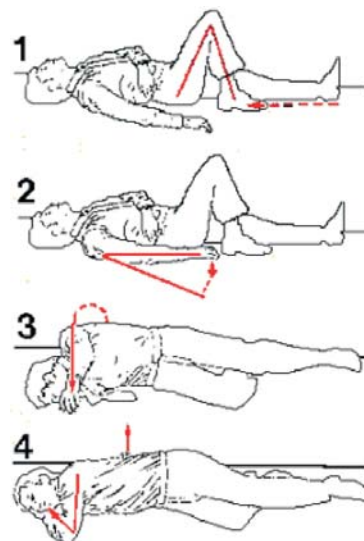
Para prevenir el "**Shock**" de una víctima se le debe colocar con los miembros inferiores más altos que la cabeza y el tronco.

Lo más importante es proceder rápidamente a la **reanimación** del herido. Para ello:

- ✍ **Evitar** mover la **cabeza** y el **cuello** del herido.
- ✍ Lo retiraremos del vehículo, si es posible, pero no tiraremos bruscamente de él, ni lo torceremos o doblaremos. A veces soltar o rasgar sus vestiduras son medidas que ayudan al rescate. Un buen método para sacarlo **es tomándolo desde atrás**, colocando nuestros brazos debajo de sus axilas y apoyando su mejilla contra la propia.
- ✍ **Moverlo lo menos posible** a fin de evitarle sufrimiento y agravación de posibles lesiones ocultas sobre todo.
- ✍ Intentaremos sacarlo como si fuera un **bloque rígido**, moviéndolo lo menos posible.
- ✍ Si el herido respira aceptablemente lo colocaremos en “posición de defensa” o “decúbito lateral estable”, para que no se mueva más. La posición lateral facilita la permeabilidad de las vías respiratorias y ayuda a la circulación.

Para colocar al lesionado en esta "**posición lateral estable**", actuaremos así:

1. El herido estará tendido boca arriba. Nos situaremos a su lado y doblaremos su pierna más próxima hasta que la rodilla forme un ángulo agudo.
2. Pondremos su brazo extendido de forma que su mano quede bajo la región glútea.
3. Tiraremos de la otra mano de la víctima de forma que su cuerpo gire suavemente sobre sí mismo hacia nosotros.
4. Cuando se encuentre en posición lateral empujaremos su cabeza hacia atrás, para que descansa sobre el piso. Colocaremos la mano de su brazo superior debajo de su mejilla para que la cara conserve esta posición, y alejaremos un poco de la espalda la mano de su brazo inferior.



En esta posición lateral, la cabeza se inclina hacia atrás, lo que evita que la **lengua bloquee las vías respiratorias**.

Como la cabeza queda **más baja** que el cuerpo, la sangre, el vómito y las mucosidades pueden fluir hacia fuera.

Debajo de la cabeza no debe colocarse ningún **tipo de almohadilla**.

La única excepción a esta postura serán los **heridos de tórax** que respiren con dificultad. A éstos los colocaremos **semisentados** solamente **si están conscientes**.

A los **inconscientes** no debemos dejarlos sin vigilancia, procurando comprobar con frecuencia el estado de su respiración.

✍ A los heridos de cualquier **clase los abrigaremos** con una manta incluso en verano y les aflojaremos cualquier prenda que oprima su cuello o cuerpo.

✍ **En ningún momento** les daremos de **beber agua**, y de ningún modo **bebidas alcohólicas**.

✍ Si algún herido tiene **quemaduras**, no intentaremos quitarle la ropa quemada, que está pegada a la carne, y, si usamos extintor, procuraremos no aplicarlo a las partes **desnudas** y mucho menos **a la cara**.

✍ Si está **envuelto en llamas**, le echaremos encima un **abrigo, mantas**, etc., para apagarlas, pero **nunca agua**.

Si las **quemaduras** son muy graves, **no** le aplicaremos **pomadas** o **líquidos**. Nos limitaremos a aplicarle vendajes amplios **y** flojos con sábanas o toallas limpias. **A estos** accidentados se **les** puede dar de **beber agua**, si es posible salada o **bicarbonatada**.

ASFIXIA.

La suspensión de la respiración por diversas causas se llama **asfixia**.

Para darnos cuenta si el herido presenta síntomas de asfixia, comprobaremos si respira, para ello, colocando nuestra mejilla encima de su boca y nariz, vigilarémos su pecho.

Si respira, notaremos que el pecho se mueve y oiremos su inspiración y expiración.

Si no respira procederemos inmediatamente a la **respiración artificial**.

✍ Nos colocaremos perpendicularmente al herido, tiraremos suavemente de su cabeza hacia atrás poniendo las manos como indica el dibujo.

✍ Pondremos nuestra boca sobre la del herido, apoyando



fuertemente para que el aire no se escape. Si es preciso **taparemos la nariz** con los dedos y soplaremos fuertemente para que entre el aire hasta los pulmones del herido, cuyo **pecho debe elevarse** al recibir el aire.



✍ Nos retiraremos para que el herido expulse el aire y volveremos a soplar, repitiendo esta acción a un ritmo **entre 15 y 18 veces por minuto**.

✍ Así continuaremos hasta que lleguen los auxilios sanitarios, si es que el herido no reacciona.

Durante la práctica de la respiración artificial puede ocurrir:

1. Que el tórax no se levante. En este caso conviene **revisar la posición** por si la **cabeza** del accidentado no **estuviese** bien colocada y comprobar **si existe algún obstáculo** en las vías respiratorias. Lo pondremos **de lado** y trataremos de **extraer** cualquier **cuerpo extraño**, barro, coágulos de sangre, dentadura postiza, etc. Debemos saber que en una víctima **inconsciente** reviste especial peligro **de asfixia** la **lengua**, que al relajarse, puede caer sobre la pared faríngea y **obstruye las vías respiratorias**. Para evitarlo inclinaremos su cabeza hacia atrás y no pondremos nada debajo de la misma, como acabamos de decir.

2. Que el accidentado vomite. En este caso **ladearemos su cabeza**, limpiaremos su boca y proseguiremos con la respiración. En cualquier caso, hemos de procurar que estén **libres las vías respiratorias** para que el accidentado no se asfixie. A veces el simple hecho de colocar la cabeza hacia atrás, basta.

✍ Si al accidentado **no le late el corazón** o presenta cortes en el ritmo cardíaco o una frecuencia anómala en el mismo (**más de 100 pulsaciones** por minuto, siendo **lo normal** aproximadamente de **70 a 80** en persona adulta y un poco más elevado en el niño) efectuaremos un masaje cardíaco. Para ello:

✍ Tumbaremos a la **víctima boca arriba**, sobre una superficie dura.

✍ Apoyaremos la palma de una mano sobre la parte inferior media del esternón y con la otra mano encima **presionaremos** con energía y cuidado.

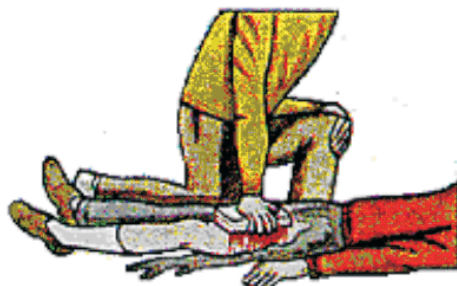
✍ Repetiremos la presión a un ritmo o frecuencia de **60 a 80** veces por minuto, hasta que el corazón **empiece a latir** o **llegue el auxilio sanitario**.

✍ **Cambiaremos** frecuentemente el **masaje** cardíaco con la **respiración** boca a boca. Si somos dos, nos alternaremos. Uno dará una respiración **boca a boca** y otro realizará cinco **masajes cardíacos**.

HEMORRAGIA

Hemorragia es la **salida de sangre** fuera de los **vasos (venas y arterias)** como consecuencia de un **traumatismo**.

Puede ser externa si la sangre sale al exterior a través de una herida, o **interna**, si la sangre se va acumulando **dentro del organismo**.



✍ La **interna** es difícil de reconocer de manera rápida. Es detectable únicamente por los síntomas que pueda presentar **el** accidentado, como palidez, vómitos, golpes de tos, orina, etc.

Ante una hemorragia **externa** mantendremos la calma y esperaremos a ver si la sangre **se coagula por sí misma**.

Si la herida **sigue sangrando** abundantemente procuraremos contener la hemorragia **comprimiendo** fuertemente la herida con un pañuelo o servilleta limpia. Este método es el mejor y

está desprovisto de peligro para contener la hemorragia hasta que lleguen los auxilios sanitarios.

- ✍ **Si la herida es en la cabeza, cuello o tronco**, aplicaremos un **vendaje** que cubra el foco **y** comprima ligeramente.
- ✍ Si la herida **está** en un **miembro (brazo o pierna)** mantendremos éste en posición elevada y aplicaremos un **vendaje compresivo**.

Las hemorragias pueden ser a su vez **arteriales** y **venosas**

- ✍ En las **arteriales** la sangre presentará un **color rojo vivo** y manará con fuerza a borbotones. Este caso representa verdadera urgencia.
- ✍ En las **venosas** la sangre tendrá un tono **rojo oscuro** y saldrá de forma continua, pero con menos fuerza.
- ✍ En las **arteriales** es importante poder **comprimir directamente** la arteria **antes del punto** de la hemorragia.
- ✍ Tengamos en cuenta que la vida de un adulto se halla amenazada cuando ha perdido **más de un litro de sangre**.
- ✍ A los heridos que quizá tengan **clavados** en el cuerpo **trozos de cristal, astillas, hierros, etc.**, **no intentaremos sacárselos** si ofrecen alguna resistencia, pues pueden estar comprimiendo vasos que no sangran.
- ✍ Las **hemorragias nasales** o **del oído** se pueden contener fácilmente, pero **éstas** últimas pueden proceder a **veces de lesiones intracraneales** por lo que este herido debe ser especialmente vigilado y trasladado con urgencia.
- ✍ En las **nasales** taponar **la** nariz, oprimiendo con **el** dedo, y mantener al herido con la **cabeza normal** o **ligeramente inclinada hacia adelante**.
- ✍ **Si se trata de alguna fractura**, cierta o probable, tratar de **no mover** al herido. Si la fractura es en una **pierna**, pueden unirse ambas con una venda o pañuelo para que la sana proteja a la accidentada.

ASPECTOS EMOTIVOS.

Hay que prestar atención en no generar, en los heridos, sensaciones que lo alteren emotivamente.

- ✍ Mientras estamos atendiendo a los heridos debemos abstenernos de hacer **cualquier comentario** en alta voz sobre **personas muertas** o **heridas**. Es posible que, aunque nos parezcan muy graves e inconscientes puedan **estar oyéndonos**.
- ✍ Por el contrario deberemos **tranquilizarlos** y **reconfortarlos** con nuestras palabras, hablándoles de la pronta llegada de los servicios médicos para trasladarlos a un centro sanitario.

Trataremos de complacerles cualquier deseo o petición que nos hagan en torno al accidente, pero **silenciaremos** por todos los medios aquellos datos que les pudieran resultar molestos o trágicos sobre las restantes víctimas.

TRASLADO DE LOS HERIDOS.

Como norma general, repetimos que el herido debe ser colocado en **“posición de defensa”**, y si hubiera que sacarlo del vehículo o trasladarlo, se hará por medio de varias personas tomándolo como si se tratara de un **“bloque rígido”**.

No se debe:

- ✍ Permitir que el herido camine **“para que no se enfríe”**.
- ✍ Traslado haciendo una silla con los brazos entre dos personas.
- ✍ Traslado al herido en una posición defectuosa dentro de un automóvil.
- ✍ En general **no se debe trasladar** al accidentado en **nuestro propio vehículo**.

Como norma general:

- ✍ El herido debe ser trasladado en vehículos de los servicios sanitarios (ambulancias).
- ✍ Si hubiera que trasladarlo porque no llegan los servicios sanitarios, se hará en un camión o furgoneta en los que el herido pueda ir en **“posición de defensa”**.

- ✍ No se debe colocar ningún tipo de almohadilla bajo su cabeza.
- ✍ Solamente los heridos de tórax, si están conscientes, pueden ir en posición de semisentados.
- ✍ Los lesionados de columna dorso-lumbar irán boca abajo e inmovilizados.
- ✍ La velocidad, al evacuar a los heridos, deberá ser más moderada que normalmente y lo más homogénea posible.
- ✍ Los heridos graves deberán ser trasladados directamente al Centro Sanitario de Alta Complejidad, en donde pueden ser tratados convenientemente. Llevarlos a casa del médico, al dispensario, al puesto de auxilio, a un centro sanitario de escasa complejidad o a una farmacia, etc., es perder tiempo.

Si es posible, conviene avisar **al Centro Sanitario** sobre la llegada de los heridos indicando, a ser posible, número de los mismos, lesiones y gravedad.

Unidad 13: “Los Niños y el Tránsito”

Introducción

En el tránsito, niños, ancianos, y personas con disminución de sus capacidades, conforman la porción más vulnerable de la población.

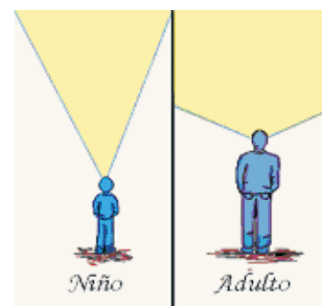
En esta Unidad, vamos a profundizar sobre la evolución y el crecimiento de los niños y en su manera de sentir el tránsito.

Los niños perciben lo que los rodea de una manera diferente a los adultos. Esa diferencia está determinada por el proceso de crecimiento y características de la conducta propias del niño. Se detallan aquellos factores que intervienen en su rol de peatón.

Campo Visual

El desarrollo de la visión en los niños lleva un tiempo de maduración. Entre los **10** y los **12** años, termina de madurar definitivamente su capacidad visual. Hasta que esa edad llega, su **campo visual es 1/3 menor al de un adulto**.

Por lo que distancia, profundidad y movimiento son percibidos de otra manera.



Un niño no sabe si un vehículo está en movimiento, porque éste, no cambia de forma; Un perro por ejemplo, cuando corre, pone en movimiento orejas, lengua, cola y patas que muestran claramente su acción.

En este caso, el niño podrá saber con claridad que el perro sí está en movimiento.



Sentido del Oído

Los niños perciben los sonidos de otra forma, la anatomía del oído, esta centrada en un sólo lugar, mientras que en un adulto, las distintas partes del oído (interno-medio-trompa de Eustaquio, etc), se encuentran separadas una de otra. En el niño están ubicadas en forma casi horizontal y en el adulto, de manera vertical. Frente al sonido de una sirena, por ejemplo, el niño centra su atención en el lado opuesto de la señal emitida. Esta forma de percibir el sonido se debe a que los canales por donde el aire entra, son más estrechos y pequeños. Esta forma de percepción hace que el niño se encuentre en una situación de riesgo frente a su tránsito por la vía pública.

Los Objetos Tienen Vida

Es común observar dibujos de niños donde se muestren objetos inanimados con ojos, nariz, boca y hasta gestos de enojo, alegría o tristeza. No se trata sólo de creatividad. En ellos, la vida está en cada objeto que ven. En esta etapa del desarrollo, el niño, personifica cada elemento inanimado. Es común verlos hablando con un amiguito invisible, o con su muñeco. Esto muestra que su noción del peligro es nula. ¿Qué ve realmente un niño, cuando mira un auto? Ellos interpretan que el auto los está viendo, y hasta sonriendo, por lo que consideran que no hay motivo de peligro alguno. Los niños no son conscientes de los peligros circundantes. Veamos este ejemplo de niños de 4 y 5 años de edad:



Los Niños y el Juego

El juego es la tarea mas preciada, la que tiene, toda la concentración. Los niños, cuando juegan, sólo están concentrados en el juego que realizan y nada mas importa a su alrededor.

Y, si a esto de sumamos, que su campo visual es mucho menor al de un adulto, estamos hablando de un estrecho campo visual concentrado en un punto, el juego. El ejemplo mas claro de esto es cuando en el juego, hay una pelota como protagonista. Cuando la pelota, cae a la calzada, detrás de ella, siempre viene corriendo un niño.

Zona de Incertidumbre en el Niño

La Zona de incertidumbre se ha visto definida como el espacio que rodea al peatón y la importancia de guardar la distancia de seguridad que permita prever alguna actitud imprevista o situación de riesgo. En los niños, podemos concluir que la **zona de incertidumbre está determinada por factores que intervienen en el proceso de crecimiento**, por lo que debe ser considerada no solo como zona de reacción imprevista sino además como un espacio de **peligro inminente**. Los niños, no son responsables de ningún acto imprevisto, por lo que todo conductor debe saber que la posibilidad de una acción inesperada y de riesgo es mucho más probable en un niño que en un adulto. Por ejemplo: En horario escolar, el niño está en un ámbito cerrado y de conductas establecidas por las normas de convivencia de la institución. Cuando llega el final de la jornada educativa, el sentimiento del niño es de recreo y liberación, por lo que la actitud más común que ha de tener, es salir corriendo y gritando. Esta forma de actuar es sólo una reacción a la situación de restricción a la que tuvieron que adaptarse durante el dictado de clases.

Asimismo, en el ámbito educativo, se deben instrumentar los mecanismos tendientes a disminuir este tipo de comportamientos, un claro ejemplo de ello, son los alumnos guía, que tienen una labor protagónica, ya que además de función, se convierten en referente para sus pares.

Infraestructura Urbana

Muchas veces, sucede que en aceras; plantas, canteros u otros elementos de escasa dimensión, entorpecen la visibilidad de los conductores y se expone a los niños a una innecesaria situación de peligro. Éstos elementos, tienen un fin personal, estético o comercial y no se tiene en cuenta el fin fundamental de la Seguridad Vial, que es el contemplar a **todos** los usuarios de la vía y al accionar de medidas tendientes a disminuir de riesgos.

Ciclos y Bicicletas

El **tránsito** se regula con **normas**. Éstas se basan en **derechos y obligaciones** que están dirigidos a **todos** los **usuarios de la vía**. Los **NIÑOS también deben ejercer estos DERECHOS y OBLIGACIONES**.

Tanto **padres** como **educadores**, deben tener en claro que el tránsito se maneja con reglas bien definidas de acuerdo al rol que se ocupe en la vía; y es su **responsabilidad** el **formar a los niños y jóvenes sobre los derechos y obligaciones** que se deben ejercer en el tránsito.

Suele suceder, que cuando un adulto regala u obsequia una **bicicleta** al niño, lo hace considerando la bicicleta como un juguete y no como lo que realmente es: **un vehículo**. Este regalo, se convierte en un generador de situaciones de riesgo, porque no existe la formación de **cómo se debe circular en la bicicleta** que se está obsequiando. Sólo se le enseña al niño a hacer equilibrio y a realizar movimientos de destreza, dejando al niño sin la enseñanza en las normas que rigen para la circulación de bicicletas

**Solo a personas mayores de 10 años les está permitido
andar en bicicleta sobre la calzada.**

Un **niño** mayor de 10 años, que circule en bicicleta, **tiene** los mismos **derechos** y **obligaciones** que el conductor de un vehículo particular. Estos derechos y obligaciones se basan en la **prioridad**. Siempre que **dos vehículos** pretendan ocupar un **mismo espacio físico**, sólo uno tendrá **prioridad**, por lo que el otro vehículo debe ceder el paso.

Los ciclos, para **poder circular**, deben disponer de:

1. Un sistema adecuado de **frenado** que actúe sobre las **ruedas delanteras y traseras**.
2. Un **timbre**, prohibiéndose el empleo de otro aparato acústico distinto de aquél.
3. Las bicicletas, para circular de **noche**, por tramos de vías señalizados con la señal de «túnel» o cuando existan condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad, deberán disponer de los siguientes dispositivos: **Luz de posición delantera y trasera, catadióptrico trasero (ojo de gato), y podrán disponer de: catadióptricos en los radios de las ruedas y en los pedales.**
4. Además, para circular de noche, por tramos de vías señalizados con la señal de «túnel» o cuando existan condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad, los **ciclos**, exceptuando las bicicletas, deberán disponer de:
 - a) **Luz** de posición delantera y trasera.
 - b) Catadióptricos **traseros y laterales** no triangulares (ojos de gato).
 - c) Catadióptricos en los **pedales** (ojos de gato).
 - d) Los ciclos y bicicletas **no podrán arrastrar remolque** o semirremolque alguno.
 - e) Los ciclos o ciclomotores no podrán ser ocupados por más de una persona si han sido construidos para una sola.

Reglas sobre la circulación en bicicleta:

- ✍ Revise su bicicleta cada vez que la vaya a usar, en especial los frenos y las llantas.
- ✍ El conductor de una bicicleta esta obligado a obedecer siempre las señales de tránsito.
- ✍ El conductor de una bicicleta debe circular siempre por el carril derecho, igual que los otros vehículos.
- ✍ Está obligado a advertir todas las maniobras que realice, utilizando sus brazos para indicar que va a doblar a la derecha o a la izquierda.
- ✍ Guarde siempre la distancia de seguridad.
- ✍ Esta prohibido circular tomado o asido de camiones o buses.
- ✍ Conduzca a baja velocidad, especialmente en curvas, pendientes o intersecciones.
- ✍ El conductor de la bicicleta es responsable de la seguridad de su vehículo. Por lo que debe colocar todos los dispositivos de seguridad que se exigen para su circulación.
- ✍ Bajo condiciones de reducida visibilidad; Utilice ropa clara o de tonos llamativos (retroreflectantes) para ser fácilmente identificado.
- ✍ Use casco.
- ✍ Es prohibido circular en bicicletas por autopistas.
- ✍ Está prohibido realizar maniobras zigzagueantes, alzar la parte delantera o brincar obstáculos como así también soltar la manivela, salvo en este último caso, que se haga para advertir una maniobra.
- ✍ La bicicleta es de uso individual. Está prohibido llevar a otras personas en la barra.
- ✍ La bicicleta es un vehículo y su conductor, está obligado a respetar todas las normas de circulación para este tipo de vehículo.
- ✍ El conductor de cualquier vehículo de tracción animal, vehículo especial con peso máximo autorizado no superior a 3.500 kilogramos, **ciclo**, ciclomotor o coche de minusválido, y todo vehículo que circule a velocidad anormalmente reducida, perturbando con ello gravemente la circulación; Debe: En caso de no existir vía o parte de la misma que le esté especialmente destinada, **circular por el arcén de su derecha**, si fuera transitable y suficiente, y, si no lo fuera, utilizará la **parte imprescindible de la calzada**.
- ✍ Se prohíbe que los vehículos enumerados en el apartado anterior circulen en posición paralela, deben hacerlo en fila, uno detrás del otro.
- ✍ El conductor de cualquiera de dichos vehículos **no podrá adelantar a otro**, si a **duración** de la marcha de los vehículos colocados paralelamente **excede** los **quince segundos** o el **recorrido** efectuado en dicha forma **supera** los **200 metros**.

Unidad 14: “Licencia de Conducir”

Función del Estado

Nadie puede alegar desconocimiento de la Ley cuando la viola. Sin embargo, el Estado tiene una herramienta para que todo conductor conozca la **Ley** y la **Reglamentación del Tránsito**, esta herramienta es la **LICENCIA DE CONDUCIR**. Por tal motivo, el otorgamiento de la licencia de conducir queda sometido **al régimen de autorización administrativa previa**, dirigido a verificar que los conductores tengan los requisitos de capacidad, conocimientos y habilidad necesarios para la conducción del vehículo del que se trate.

Significado Social de la Licencia de Conducir

Los hombres vivimos en sociedad. Esto quiere decir que tenemos que ejercer nuestros derechos en una convivencia que debe ser armoniosa y pacífica. Para que éstos, nuestros derechos sociales sean respetados por los demás, y para que también nosotros respetemos los de los otros, es necesaria la **intervención del ESTADO**, para que regule en cada momento el uso de nuestros derechos, que en una sociedad democrática y libre, terminan allí donde comienzan los derechos de los demás.

Entre los derechos fundamentales de la persona figura el derecho al **libre desplazamiento y circulación** por las vías públicas. Para circular por ellas de una manera ordenada y pacífica, conduciendo un automotor, el **ESTADO** debe **restringir** este derecho, y lo debe conceder a través de la **Licencia de Conducir**.

Significado Jurídico de la Licencia de Conducir

La licencia de conducir es una autorización para conducir vehículos a motor, que se expide a las personas que, **mediante unas pruebas** hayan demostrado reunir determinadas condiciones, conocimientos y aptitudes para ello.

Las **condiciones** se determinan mediante una evaluación psicofísica, los **conocimientos** mediante un test teórico, y las **aptitudes** mediante un examen práctico.

Objeto del Manual del Conductor

- ✍ Transmitir a los futuros conductores y también a los actuales, todos aquellos aspectos de la Ley y su Reglamentación necesarios para un correcto uso de las vías. Todo ello complementado con explicaciones y comentarios didácticos.
- ✍ Plasmar en un documento de una manera detallada las Normas de Comportamiento Vial, los Catálogos de Señalización, la clasificación y alcance de los distintos tipos de licencias de conducir, los distintos elementos componentes de la vía, obligaciones y derechos ante los controles policiales de tránsito, forma de comportarse frente a un accidente de tránsito, atención de heridos, conocimientos de mecánica ligera y todos aquellos aspectos que estima el **Estado** indispensables para la **Seguridad Vial y el Bien del conjunto de la Comunidad**.
- ✍ Cumplir el Estado con su obligación de publicar el documento básico destinado a la Educación Vial. De esta manera todo conductor tendrá a su alcance un instructivo que permita el cabal conocimiento de las **Normas que regulan la Circulación Vial**.
- ✍ Servir para la programación de la **capacitación de los conductores**.

Requisitos para obtener la Licencia de Conducir

1. *Fotocopia de las páginas del Documento de Identidad en el que consten sus datos filiatorios, su fecha de nacimiento y su domicilio.*

2. Examen médico psicofísico que comprenderá una constancia de aptitud física, visual, auditiva y psíquica.
3. Un examen teórico de conocimientos sobre normas de comportamiento vial, señalización, legislación, modos de prevención de accidentes, primeros auxilios y mecánica ligera.
4. Un examen práctico de idoneidad conductiva que se realizará en un vehículo de igual porte al determinado en la clase de licencia que se pretende, incluyendo la conducción en un circuito de prueba o en área urbana de bajo riesgo y, una vez probada la destreza conductiva, el examen se deberá continuar por vías públicas con tránsito.

Permiso de Aprendizaje

Se podrá autorizar la enseñanza no profesional mediante “Permiso de Aprendizaje”, tramitado ante la autoridad competente por el “Tutor” o “Representante Legal” del aprendiz, quien será responsable durante el período de enseñanza, en un todo de acuerdo a lo que reglamentariamente se determine. El vehículo que se utilice llevará una placa con la letra “A” en blanco sobre fondo azul durante el aprendizaje.

El Permiso de Aprendizaje podrá obtenerse hasta 6 meses antes de la edad mínima correspondiente a la licencia a tramitar. La responsabilidad recae sobre el tutor que ejerza la capacitación. El tutor deberá presentar al aprendiz ante el ente que lo vaya a evaluar, mediante una declaración jurada donde se informe la cantidad de horas de capacitación práctica que haya realizado el aprendiz bajo su control.

Conductor Principiante

La condición de conductor principiante se indicará durante los primeros seis meses de obtenida la licencia, mediante el uso de una señal que contenga una letra “P” de color blanco sobre fondo azul.

Edades mínimas para conducir

Para conducir vehículos en la vía pública se deben tener cumplidas las siguientes edades, según el caso:

- a) Veintiún (21) años para las licencias: **Camiones sin acoplado ni semiacoplado y casas rodantes motorizadas, transporte de pasajeros, camiones articulados y/o con acoplado, maquinaria especial no agrícola.**
- b) Dieciocho (18) años para las licencias: **motocicletas y triciclos motorizados, automóviles, camionetas y casas rodantes motorizadas**
- c) Dieciséis (16) años para ciclomotores de hasta 50 centímetros cúbicos en tanto no lleven pasajeros;
- d) Dieciocho (18) años para ciclomotores de más de 50 centímetros cúbicos.

Menores

Los menores de edad para solicitar licencia deben ser autorizados por su representante legal, cuya retractación implica, para la autoridad de expedición de la habilitación, la obligación de anular la licencia y disponer su secuestro si no hubiere sido devuelta.

Unidad 15: “Marco Jurídico”

Aspecto Constitucional

La Nación tiene las facultades que expresamente le otorga la Constitución Nacional, que son aquellas que le delegaron las provincias cuando concurrieron a formar el Estado Central, cediendo parte de la autonomía en forma definitiva. El resto de las facultades, las no enumeradas, las que se reservaron, son de manejo exclusivo de cada una de ellas, sin perjuicio que puedan haber algunas que son concurrentes.(1)

Entre las facultades no delegadas se encuentra el poder de policía, el tránsito, etc.

*Es por ello que **la Nación carece de atribuciones para dictar una Ley a la que deban ajustarse las provincias en esta materia.** Son éstas quienes tienen que sancionar y aplicar las Leyes de Tránsito. Tan solo quedan fuera de esta materia las regulaciones industriales referidas a la fabricación de vehículos, que son competencia de la autoridad nacional.(1)*

Convenios Internacionales

La ley dice que los Convenios Internacionales son aplicables a los vehículos. Esto, no es suficiente, y debe reglamentarse que estos convenios también son de aplicación para conductores. Mediante un decreto reglamentario, los conductores, sabrán cuales son sus obligaciones en cuanto a la circulación. Estas estarán contenidas en un anexo, que contemplará todas las reglas a la que cada conductor deberá ajustarse.

Adhesiones a Convenios Internacionales

Nuestro país adhirió, mediante la Ley 12.153 a la Convención de París de 1926. Mediante la Ley 13.206 hace lo propio con la de Washington de 1943, en tanto que la Ley 14.814 aprueba la de Ginebra de 1949. Con lo que formalmente nuestro país ha adoptado el sistema europeo de señales.(1)

Aunque la Argentina no adhirió a la convención de Viena de 1968, hace uso de la opción de utilizar señales en forma de rombo de color amarillo para las señales preventivas.

Nuestro país también ha participado en reuniones panamericanas, pero, nunca ha sido incorporadas a un marco jurídico, lo que hace que no tengan fuerza legal. Esto ha dado por resultado una mezcla de sistemas de señales y habitualmente mezclado con “inventos” locales.(1)

(1) Manual de Seguridad Vial (ISEV) 1987

Unidad 16: “Consideraciones Generales”

Definiciones:

1. **Accidente de tránsito:** Es el hecho que produce daño en personas o cosas como consecuencia de la circulación.
2. **Acera:** Espacio adyacente y longitudinal con relación a la vía, elevado o no, destinado al tránsito de peatones.
3. **Acta de constatación:** Es el documento, labrado por la Autoridad de Control de las disposiciones de la Ley y su Reglamentación, cuyo contenido se presume cierto mientras no se demuestre lo contrario.
4. **Altura libre o gálibo:** Distancia vertical entre la calzada y un obstáculo superior, que limita la altura máxima para el tránsito de vehículos.
5. **Apartadero:** Ensanchamiento de la calzada destinado a la detención de vehículos sin interceptar la circulación por la calzada.
6. **Áreas de Servicio:** Son las zonas colindantes con las rutas, diseñadas expresamente para albergar instalaciones y servicios destinados a la cobertura de las necesidades de la circulación, pudiendo incluir estaciones de suministro de combustibles, hoteles, restaurantes, talleres de reparación y otros servicios análogos, destinados a facilitar la seguridad y comodidad de los usuarios de la ruta, debiendo cumplir con las siguientes condiciones, sin perjuicio de las que fije el titular de la vía:
 - ✍ Ser planificadas y autorizadas por el titular de la vía o por la Autoridad Concedente de la Concesión Vial. Sólo podrán ser emplazadas en aquellos lugares donde se deba satisfacer necesidades de los usuarios de la vía.
 - ✍ No podrán ser emplazadas en vías (avenidas, vías rápidas, autovías y autopistas) de circulación, ni en zonas urbanas.
 - ✍ Tendrán acceso directo desde la ruta mediante carriles de aceleración y deceleración.
 - ✍ Todas las instalaciones deben cumplir con la normativa vigente en relación con su utilización por personas afectadas por minusvalías.
 - ✍ El estacionamiento y el uso de los baños debe ser libre y gratuito.
 - ✍ No se podrán establecer en estas áreas, instalaciones o servicios que no tengan relación directa con la ruta o que puedan generar un tránsito adicional, estando expresamente prohibidos los locales en que se realicen actividades de espectáculos o diversión.
 - ✍ No se podrán vender o suministrarse bebidas alcohólicas en los locales o instalaciones de áreas de servicios. De autorizarse la venta, la graduación alcohólica no podrá ser superior al cinco por ciento (5 %) del volumen.
 - ✍ Se deberán comunicar con el exterior únicamente a través de la ruta. A estos efectos, en Autopistas, Autovías y Vías Rápidas, deben poseer cerramientos en el límite del dominio público.
7. **Automotor:** Vehículo que tiene motor y tracción propia y que no es un Vehículo Especial.
8. **Autoridad de Aplicación:** Es la Secretaría de Seguridad Ciudadana o el área que en el futuro se determine en el orden provincial, y las que se establezcan en las jurisdicciones municipales que adhieran a ésta.
9. **Autoridad de Control:** Es la Policía de Tránsito de la Provincia, y/o el organismo que determine la Autoridad Municipal o Comunal en las jurisdicciones que adhieran a la Ley y su Reglamentación y cuyo personal esté especialmente capacitado mediante los cursos establecidos reglamentariamente y sea

habilitado por la Autoridad de Aplicación Provincial, para el control del tránsito.

10. Autoridad de Juzgamiento y Aplicación de Sanciones: Es la que determina el Código de Faltas de la Provincia y/o la Autoridad Municipal o Comunal en las jurisdicciones que adhieran a las disposiciones de la Ley y de su Reglamentación.

11. Autovía: Carretera que inicialmente fue realizada como un camino convencional y luego fue conformada según los lineamientos que caracterizan a las autopistas, donde está prohibido estacionar, y sólo podrá pararse en la banquina del lado derecho cuando, por desperfectos en el vehículo, el mismo no pueda circular, pudiendo el conductor sólo caminar hasta el teléfono de auxilio, y que además reúna las siguientes características:

- ✍ No tener acceso a la misma, en forma directa, las propiedades colindantes.
- ✍ No cruzar a nivel ninguna otra senda, vía, línea de ferrocarril o tranvía, ni ser cruzada a nivel por senda, vía de comunicación o servidumbre de paso alguna.
- ✍ Constar de distintas calzadas para cada sentido de circulación, separadas entre sí, salvo en puntos singulares o con carácter temporal, por una franja de terreno no destinada a la circulación, en casos excepcionales, por otros medios.
- ✍ Poseer Control Parcial de Accesos, es decir que los ingresos y egresos de la autovía pueden darse en otros puntos y no sólo a través de los enlaces o distribuidores de tránsito. Dichos ingresos y egresos se efectuarán a través de carriles especialmente diseñados para tales efectos.
- ✍ Tener banquetas pavimentadas a ambos lados de cada calzada.
- ✍ Ser de uso exclusivo de automotores, si las calzadas de servicios o vías alternativas, aseguran la continuidad del itinerario para aquellos vehículos cuya circulación por la calzada principal se vaya a limitar.

12. Automóvil: El automotor para el transporte de personas de hasta ocho (8) plazas (excluido conductor) con cuatro (4) o más ruedas, y los de tres (3) ruedas que exceda los mil (1.000) kilogramos de peso.

13. Autopista: Vía que está especialmente proyectada, construida y señalizada como tal para la exclusiva circulación de automotores, donde está prohibido estacionar, y sólo podrá pararse en la banquina del lado derecho cuando, por desperfectos en el vehículo, el mismo no pueda circular, pudiendo el conductor sólo caminar hasta el teléfono de auxilio, y que además reúna las siguientes características:

- ✍ No tener acceso a la misma, en forma directa, las propiedades colindantes.
- ✍ No cruzar a nivel ninguna otra senda, vía, línea de ferrocarril o tranvía, ni ser cruzada a nivel por senda, vía de comunicación o servidumbre de paso alguna.
- ✍ Constar de distintas calzadas para cada sentido de circulación, separadas entre sí, salvo en puntos singulares o con carácter temporal, por una franja de terreno no destinada a la circulación y en casos excepcionales, por otros medios.
- ✍ Poseer Control Total de Accesos, es decir que los ingresos y egresos de la autopista sólo pueden darse a través de los enlaces o distribuidores de tránsito. Sólo quedan exceptuados de este requisito las Áreas de Servicio.
- ✍ Tener banquetas pavimentadas a ambos lados de cada calzada.

14. Autoridad Jurisdiccional: Es el Estado, provincial o municipal.

15. Badén: Es la obra que da paso a las aguas intermitentes por encima de la calzada.

- 16. Baliza:** La Señal fija o móvil con luz propia o retrorreflectora de luz, que se pone como marca de advertencia.
- 17. Banquina:** Franja longitudinal que posee firmeza estructural, contigua a la calzada, que cumple con los siguientes requisitos:
- ✍ Un automotor debe poder ingresar y salir de la misma, a la velocidad de circulación permitida en la calzada, y bajo cualquier condición climática.
 - ✍ No debe poseer resaltos o cortes de ningún tipo.
 - ✍ Debe servir de resguardo ante eventuales adelantamientos fallidos de los vehículos que se desplazan en sentido contrario.
 - ✍ Debe servir de carril de circulación para aquellos vehículos que no puedan circular a la velocidad mínima reglamentada.
 - ✍ Debe poder ser utilizada para la detención de automotores.
 - ✍ Debe tener una superficie donde sea posible realizar la demarcación horizontal de la línea de borde de calzada y/u otras marcas viales, con cualquier clase de pintura.
- 18. Borde de Calzada:** Línea imaginaria o real, que separa la calzada del resto de la vía.
- 19. Bicicleta:** Vehículo de dos (2) ruedas que es propulsado por mecanismos con el esfuerzo de quien lo utiliza, pudiendo ser múltiple, de hasta cuatro (4) ruedas alineadas.
- 20. Calzada:** Zona de la vía destinada sólo a la circulación de vehículos y que se compone de uno o más carriles.
- 21. Cambio de rasante:** Es el lugar en que se encuentran dos tramos de la vía en sentido longitudinal de distinta inclinación.
- 22. Camino:** Vía rural de circulación.
- 23. Camión:** Automotor para transporte de carga de más de tres mil quinientos (3.500) kilogramos de peso total.
- 24. Camioneta:** Automotor para transporte de carga de hasta tres mil quinientos (3.500) kilogramos de peso total.
- 25. Carretera:** Vía de dominio y uso público, proyectada y construida para la circulación de automotores.
- 26. Carretón:** Vehículo especial, cuya capacidad de carga, tanto en peso como en dimensiones, supera la de los vehículos convencionales y que ha sido diseñado y construido para ser acoplado y remolcado por un automotor.
- 27. Carril:** Banda longitudinal en que puede ser subdividida la calzada, delimitada o no por marcas viales longitudinales, siempre que tenga el ancho suficiente para permitir la circulación de una fila de automotores que no sean motocicletas.
- 28. Carril estrecho:** El que mide menos de tres (3) metros de ancho.
- 29. Carril de aceleración:** Es el auxiliar de suficiente longitud, para que los vehículos ajusten su velocidad, con miras al ingreso a la vía principal.
- 30. Carril de deceleración:** Es el auxiliar de suficiente longitud, para que los vehículos efectúen la disminución de velocidad para abandonar la vía por la que vienen circulando.
- 31. Ciclo:** Vehículo de dos (2) ruedas, por lo menos, accionado exclusivamente por el esfuerzo muscular de las personas que lo ocupan, en particular mediante pedales o manivelas.
- 32. Ciclomotor:** Es una motocicleta de hasta cincuenta (50) centímetros cúbicos de cilindrada y que no puede exceder los cincuenta (50) kilómetros por hora de velocidad.
- 33. Cinemómetro:** Es el radar y todo instrumento de medición de velocidades, cualesquiera sea el mecanismo que utilice, creado o a crearse, con el fin de constatar y registrar gráficamente las contravenciones a los límites de velocidad.
- 34. Colectora o calzada de servicio:** Es la calzada generalmente paralela a una

vía principal a la cual no está unida. Sirve a las propiedades adyacentes y además colecta el tránsito proveniente de otras vías para canalizarlos a los puntos de cruce o de acceso a la vía principal.

- 35. Concesionario vial:** El que tiene atribuido por la autoridad estatal, la construcción y/o el mantenimiento y/o explotación, la custodia, la administración y recuperación económica de la vía, mediante el régimen de pago de peaje u otro sistema de prestación. Es también quien responde, en nombre del concedente, por el cumplimiento de las disposiciones contenidas en la Ley y su Reglamentación.
- 36. Conductor:** Persona que maneja el mecanismo de dirección y demás comandos de un vehículo, o a cuyo cargo está uno o varios animales, de manera de producir con ellos movimientos de tránsito. Son excepciones a este concepto, las personas que conducen vehículos en las condiciones especiales del apartado que define al peatón.
- 37. Congestión de tránsito:** Es la detención del tránsito o su marcha lenta y/o discontinua, motivada por cualquier situación u obstrucción que se produzca en la vía o intersección de vías, o por una concentración de vehículos superior a la capacidad de la vía o a la capacidad de la intersección de las vías.
- 38. Control de accesos:** Es la condición asignada a una vía, respecto a la cual los dueños o usufructuarios de las propiedades colindantes y otras personas, no tienen ningún derecho legal de acceso y/o desde la misma, excepto sólo en los puntos únicos y exclusivos fijados por el titular de la vía y de la forma que establezca en función de la tipología de la misma.
- 39. Control parcial de accesos:** Es el control de accesos en donde todos los ingresos y egresos a la vía no sólo se dan por medio de los enlaces o distribuidores de tránsito, sino también mediante carriles de aceleración y deceleración que permiten ingresos y egresos en otros puntos de la vía. Estos movimientos sólo pueden darse en el sentido de la calzada involucrada.
- 40. Control total de accesos:** Es el control de accesos en donde todos los ingresos y egresos a la vía, sólo se dan a través de los enlaces o distribuidores de tránsito.
- 41. Cuadriciclo a motor:** Vehículo de cuatro (4) ruedas con motor a tracción propia, y que no es un automóvil.
- 42. Cuneta:** Es la franja existente a cada lado de la vía, convenientemente emplazada para colectar y conducir las aguas de lluvia de la zona de camino.
- 43. Curva:** Es el tramo de vía en que ésta cambia de dirección.
- 44. Curva de visibilidad reducida:** La que no permite ver el ancho total de la calzada en una longitud suficiente.
- 45. Dársena:** Espacio de la vía resguardado de la circulación, dispuesto para carga y descarga de mercancías, o ascenso y descenso de pasajeros.
- 46. Dispositivos de guía:** Elementos utilizados dentro de la zona de camino para orientar la circulación en condiciones desfavorables de visibilidad.
- 47. Dispositivo reflectante:** Elemento colocado en un vehículo, destinado a señalar su presencia de noche y en condiciones de visibilidad normales; y debe ser advertido por el conductor de otro automotor, desde una distancia mínima que fijará la correspondiente reglamentación de homologación, cuando le ilumine su luz alta. Este dispositivo, también llamado catadióptrico, será de color blanco, si es delantero; amarillo si es lateral y rojo si es posterior.
- 48. Eje doble tándem:** Agrupamiento de dos ejes consecutivos pertenecientes a un mismo vehículo y unidos por un dispositivo que permite repartir el peso entre ambos. La distancia entre los ejes será mayor a un metro con veinte centímetros (1,20 m) y menor a dos metros con cuarenta centímetros (2,40 m).
- 49. Eje triple o tridem:** Agrupamiento de tres (3) ejes consecutivos de un mismo vehículo, unidos por un dispositivo que permite la distribución del peso entre ellos. La distancia entre los ejes consecutivos debe ser superior a un metro con veinte

centímetros (1,20 m) e inferior a dos metros con cuarenta centímetros (2,40 m).

50. Explotación vial: Concepto de la Ingeniería Vial que abarca todas las medidas y actuaciones destinadas a que el usuario de la vía, circule con comodidad, eficacia y seguridad.

51. Intersección: Nudo de la red vial en el que todos los cruces de trayectorias posibles de los vehículos que lo utilizan, se realizan a nivel.

52. Isla o Isleta: Porción de la vía acondicionada para excluir la circulación sobre ella y cuya función es la de encausar las corrientes de vehículos.

53. Jerarquización vial: Desde el punto de vista del tránsito, es la asignación de las prioridades de paso o de acceso de una vía sobre otra, a partir de la función principal de cada una de ellas, o de acuerdo a sus tipologías (características técnicas).

Desde el punto de vista del proyecto, es fijar las funciones principales que debe cumplir cada tipo de ruta y, en base a las mismas, establecer condiciones al trazado y sección transversal de la vía, ubicación, número y tipo de nudos, control de accesos, tratamiento de los peatones y otros elementos constitutivos del proyecto de una vía, de manera de producir la optimización de la circulación y de la seguridad vial.

54. Licencia de Conducir: La licencia de conducir es una autorización para conducir vehículos a motor, que expide el Estado a aquellas personas que, mediante unas pruebas, hayan demostrado reunir determinadas condiciones, conocimientos y aptitudes para ello. Las condiciones se determinan mediante una evaluación psicofísica, los conocimientos mediante un test teórico, y las aptitudes mediante un examen práctico.

55. Luz alta o larga: La situada en la parte delantera del vehículo, capaz de alumbrar suficientemente la vía de noche y en condiciones de visibilidad normales, hasta una distancia mínima por delante de aquél, acorde con la reglamentación de homologación en vigor. Debe ser de color blanco o amarillo.

56. Luz baja o corta: La situada en la parte delantera del vehículo, capaz de alumbrar suficientemente la vía de noche y en condiciones de visibilidad normales, hasta una distancia mínima por delante de aquél, acorde con la reglamentación de homologación en vigor, sin encandilar ni causar molestias injustificadas a los conductores y demás usuarios de la vía. Debe ser de color blanco o amarillo.

57. Luz de alumbrado interior: Es la destinada a la iluminación del habitáculo del vehículo en forma tal que no produzca encandilamiento ni moleste indebidamente a los demás usuarios de la vía. Será de color blanco.

58. Luz de emergencia: Consiste en el funcionamiento simultáneo de todas las luces indicadoras de dirección y en forma intermitente.

59. Luz de estacionamiento: Es la luz de posición delantera y trasera de un vehículo, que deberá quedar encendida en zona rural o interurbana para señalar la presencia del mismo, cuando permanezca estacionado.

60. Luz de frenado: Es la situada en la parte posterior del vehículo y destinada a indicar a los usuarios de la vía que están detrás del mismo, que se está utilizando el freno de servicio. Debe ser de color rojo y de intensidad considerablemente superior a la de la luz trasera de posición.

61. Luz de gálibo: La destinada a señalar el ancho y altura totales en determinados vehículos. Será blanca en la parte delantera y roja en la parte posterior.

62. Luz delantera de posición: Es la situada en la parte delantera del vehículo, destinada a indicar la presencia y el ancho del mismo y que, cuando sea la única luz encendida en aquella parte delantera, sea visible de noche y en condiciones de visibilidad normales cuando el vehículo esté estacionado en zona rural. Esta luz debe ser blanca, autorizándose el color amarillo únicamente cuando esté

incorporada en luces altas o bajas del mismo color.

- 63. Luz de retroceso:** Es la situada en la parte posterior del vehículo y destinada a advertir a los demás usuarios de la vía, que el vehículo está efectuando, o se dispone a efectuar, la maniobra de marcha hacia atrás. Esta luz debe ser de color blanco y sólo debe poder encenderse cuando se accione la marcha hacia atrás.
- 64. Luz de niebla:** Es la destinada a aumentar la iluminación de la vía por delante, o a hacer más visible el vehículo por detrás, en casos de niebla, nieve, lluvia intensa o nubes de polvo. Debe ser de color blanco o amarillo selectivo si es delantera y de color rojo si es posterior.
- 65. Luz de placa de dominio:** Es la destinada a iluminar la placa trasera de dominio.
- 66. Luz de giro o direccional:** Es la destinada a advertir a los demás usuarios de la vía, la intención del conductor de desplazar su vehículo lateralmente para un cambio de carril, de girar para el ingreso a otra vía diferente o de abandonar la calzada para su detención sobre la banquina. Esta luz debe ser de color amarillo, de posición fija, intermitente mientras se la active y visible de día o de noche.
- 67. Luz trasera de posición:** Es la situada en la parte posterior del vehículo, destinada a indicar la presencia y el ancho del mismo y que sea visible, de noche y en condiciones de visibilidad normales cuando el vehículo esté estacionado en zona rural. Debe ser de color rojo no deslumbrante.
- 68. Marcas viales:** Es la demarcación horizontal que se realiza sobre la calzada, mediante pintura u otro producto que cumpla igual objetivo.
- 69. Mediana:** Es la zona longitudinal de la vía que separa las calzadas y no está destinada a la circulación.
- 70. Motocicleta:** Vehículo de dos (2) ruedas con motor a tracción propia de más de cincuenta (50) centímetros cúbicos de cilindrada y que puede desarrollar velocidades superiores a cincuenta (50) kilómetros por hora. Comprende también los de tres (3) ruedas con sidecar, entendiéndose como tal el habitáculo adosado lateralmente a la motocicleta.
- 71. Normas de Comportamiento Vial:** Son el conjunto de derechos y obligaciones de los usuarios de la vía, basados en la prioridad de acceso, de paso y de circulación de unos sobre otros y que tienen por objeto regular el uso de la vía de manera armoniosa, eficaz y segura.
- 72. Ómnibus:** Vehículo automotor para transporte de pasajeros, de capacidad mayor de ocho (8) personas y el conductor.
- 73. Ómnibus articulado:** Automotor concebido y construido para el transporte de pasajeros, con capacidad para más de nueve (9) plazas, incluido el conductor, compuesto por dos secciones rígidas unidas por otra articulada que las comunica. Se incluye en este término el trolebús articulado.
- 74. Parada:** Lugar señalado para el ascenso y descenso de pasajeros del servicio pertinente.
- 75. Paso a nivel:** Cruce de una vía de circulación con el ferrocarril.
- 76. Peatón:** Usuario que transita a pie por las vías o terrenos aptos a tal fin. Son también peatones quienes empujan o arrastran un coche de niño o de minusválido o cualquier otro vehículo sin motor de pequeñas dimensiones; los que conducen a pie un ciclo o ciclomotor de dos ruedas; los minusválidos que circulan en una silla de ruedas, con o sin motor y los ciclos propulsados por menores de diez (10) años.
- 77. Peso:** El total del vehículo más su carga y ocupantes.
- 78. Peso máximo autorizado-(PMA):** Es el mayor peso en carga con que se permite la circulación normal de un vehículo.
- 79. Peso por eje:** Es el que gravita sobre el suelo, transmitido por la totalidad de las ruedas acopladas a ese eje.
- 80. Plataforma o coronamiento:** Zona de la carretera dedicada al uso de

vehículos, formada por la calzada y las banquetas.

- 81. Prioridad de paso:** Es el derecho legal que le asiste a un usuario sobre otro en las intersecciones, carriles, pasos peatonales y demás partes de la vía.
- 82. Radar:** Es todo sistema o aparato de funcionamiento electrónico, eléctrico, mecánico, visual, fotográfico, por ondas, u otro, destinado a la medición de velocidad de vehículos.
- 83. Rasante:** Línea continua que representa al eje de una calle o camino, considerados en su inclinación o paralelismo respecto del plano horizontal.
- 84. Recta:** Es el segmento de carretera cuyo eje longitudinal se mantiene sin cambio de dirección.
- 85. Refugio:** Espacio para peatones situado en la calzada y protegido del tránsito vehicular.
- 86. Remolque:** Vehículo proyectado y construido para circular arrastrado por un vehículo de motor.
- 87. Remolque agrícola:** Vehículo de transporte, construido y destinado para ser arrastrado por un tractor o máquina agrícola automotriz.
- 88. Remolque liviano:** Es aquel cuyo peso máximo autorizado no exceda de setecientos cincuenta (750) Kilogramos.
- 89. Resalto:** Es la franja transversal prominente en la calzada.
- 90. Rotonda:** Es una intersección donde confluyen tramos de vías que se comunican entre sí a través de un anillo, en el que se establece una circulación rotatoria alrededor de una isleta central. Las trayectorias de los vehículos no se cruzan, sino que convergen y divergen.
- 91. Ruta convencional:** Vía que no reúne los aspectos propios de las autopistas, autovías o vías rápidas, pero que tiene las siguientes características:
- a) Calzada única de dos carriles, uno por sentido de circulación (y un carril adicional en algún tramo).
 - b) Velocidad de proyecto mínima de ochenta (80) km/h (cien (100) km/h en terreno llano).
 - c) Calzada de siete (7,00) metros y banquetas pavimentadas de un metro con cincuenta centímetros (1,50 m) como mínimo.
- Aquellos casos de dudosa clasificación se asimilarán a este tipo de vía.
- 92. Semirremolque:** Remolque construido para ser acoplado a un automotor, de tal manera que repose parcialmente sobre éste y que una parte sustancial de su peso y de su carga sea soportado por dicho automotor.
- 93. Senda peatonal:** Sector de la calzada destinado al cruce de ella por peatones y demás usuarios de la acera. Si no está delimitada, es la prolongación longitudinal de ésta. Es la continuación de la acera en la calzada, donde los conductores de los vehículos deben cederles el paso a los peatones en todo momento cuando el cruce no esté regulado por semáforo o agente de control del tránsito.
- 94. Servicio de transporte:** Es el traslado de personas o cosas realizado con un fin económico directo (producción, guarda o comercialización) o mediando contrato de transporte.
- 95. Tara:** Peso del vehículo, con su equipo fijo autorizado, sin personal de servicio, pasajeros ni carga y con su dotación de agua, combustible, lubricante, repuestos, herramientas y accesorios reglamentarios.
- 96. Titular de la vía:** Es la repartición vial en el ámbito del estado, y la persona física o jurídica en su caso, dueños del patrimonio ubicado dentro de la zona de camino, responsables de la planificación, proyecto, construcción, conservación y explotación de la vía.
- 97. Titular del vehículo:** Es la persona física o jurídica, a cuyo cargo se halla inscripto el vehículo en el registro oficial correspondiente.
- 98. Tractor agrícola:** Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para arrastrar maquinaria o vehículos agrícolas.

- 99. Tractor y maquinaria para obras o servicios:** Vehículo especial concebido y construido para su utilización en obras o para realizar servicios determinados, tales como tractores no agrícolas, pintabandas, excavadoras, moto niveladoras, cargadoras, vibradoras, apisonadoras, extractores de barro y quitanieve.
- 100. Tramo de Concentración de Accidentes (TCA):** Es aquel tramo de carretera que presenta un riesgo intrínseco de accidente significativamente superior a la media, en tramos de características semejantes, y en el que, una actuación de mejora, puede conducir a una reducción efectiva de la accidentalidad, independientemente de los efectos aleatorios.
- 101. Tramo de gran pendiente:** Es aquel que tiene una inclinación igual o superior al siete por ciento (7%).
- 102. Tranvía:** Vehículo que marcha por rieles instalados en la vía.
- 103. Travesía:** Es la ruta que discurre por una zona urbana sin perder su continuidad dentro de la misma.
- 104. Triciclo a motor:** Vehículo de 3 (tres) ruedas con motor a tracción propia, y que no es un automóvil.
- 105. Trolebús:** Vehículo concebido y construido para el transporte de pasajeros, de capacidad mayor de ocho (8) personas y el conductor; conectado a una línea eléctrica aérea y que no circula por rieles.
- 106. Variante:** Es aquel tramo de ruta que evita atravesar una zona urbana, mediante un desvío con control total de accesos, permitiendo la continuidad de la carretera.
- 107. Vehículo (Maquinaria) agrícola automotriz:** Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para efectuar trabajos agrícolas.
- 108. Vehículo (Máquina) agrícola remolcada:** Vehículo especial concebido y construido para efectuar trabajos agrícolas y que para trasladarse y maniobrar, debe ser arrastrado por un tractor, o automotor. Se excluyen de esta definición los aperos agrícolas, entendiéndose por tales los útiles o instrumentos agrícolas, sin motor, concebidos y construidos para efectuar trabajos de preparación del terreno o laboreo que, además, no se consideran vehículos a los efectos de esta Ley y su Reglamentación.
- 109. Vehículo (Maquinaria) especial:** Vehículo, autopropulsado o remolcado, concebido y construido para realizar obras o servicios determinados y que, por sus características, está exceptuado de cumplir alguna de las condiciones técnicas exigidas en la Ley y su Reglamentación. También es vehículo (maquinaria) especial la maquinaria agrícola y sus remolques.
- 110. Vehículo de tracción a sangre:** Es aquel cuya propulsión está generada por la energía proveniente de la acción muscular de animales o personas.
- 111. Vehículo detenido:** Es la inmovilización momentánea de un vehículo por emergencia, por necesidades de la circulación, o para cumplir algún precepto reglamentario. A efectos de la señalización vial, para el ascenso o descenso de pasajeros, y para la carga o descarga, el vehículo se considera parado.
- 112. Vehículo estacionado:** Inmovilización temporal de un vehículo con abandono o no de su conductor, en lugares permitidos o en espacios especialmente dispuestos.
- 113. Vehículo parado:** Inmovilización de un vehículo, durante un tiempo inferior a dos (2) minutos, para tomar o dejar personas o cargar o descargar cosas.
- 114. Vía estrecha:** Es aquella cuya calzada mide menos de seis metros con cincuenta centímetros (6,50 m) de ancho.
- 115. Vía iluminada:** Es aquella en la que, con vista normal, en la totalidad de su calzada puede leerse la placa de dominio de un vehículo a diez (10) metros de distancia, y se distingue un vehículo de color oscuro a cincuenta (50) metros de distancia.

116. Vía rápida: *Vía que está especialmente proyectada, construida y señalizada como tal, para la exclusiva circulación de automotores donde está prohibido estacionar, y sólo podrá pararse en la banquina del lado derecho cuando, por desperfectos en el vehículo, el mismo no pueda circular, pudiendo el conductor sólo caminar hasta el teléfono de auxilio, y que además reúna las siguientes características:*

a) *Tener calzada única para ambos sentidos de circulación, de siete (7,00) metros de ancho como mínimo.*

b) *Tener banquetas pavimentadas de dos metros con cincuenta centímetros (2,50 m) de ancho mínimo en ambos lados.*

c) *Poseer un carril adicional en aquellos tramos donde la pendiente y longitud sean superiores al mínimo exigido en las Instrucciones y/o Normas de Trazado.*

d) *Estar previstas para convertirse en autopistas mediante la duplicación de calzada.*

e) *No tener acceso a la misma, en forma directa, las propiedades colindantes.*

f) *No cruzar a nivel ninguna otra senda, vía, línea de ferrocarril o tranvía, ni ser cruzada a nivel por senda, vía de comunicación o servidumbre de paso alguna.*

g) *Poseer Control Total de Accesos, es decir que los ingresos y egresos de la autopista sólo pueden darse a través de los enlaces o distribuidores de tránsito. Sólo quedan exceptuados de este requisito las Áreas de Servicio.*

A los fines de la señalización, la red vial nacional se asimila a esta categoría, pudiéndose asimilar también la red vial provincial primaria.

117. Vías multicarriles: *Son aquellas que disponen de dos o más carriles por manos.*

118. Zona de camino: *Espacio y/o franjas de terreno adquiridas o reservadas por el estado para la construcción de un camino afectado a la vía de circulación y sus obras complementarias o sus instalaciones anexas, comprendido entre las propiedades frentistas, y destinadas además al mantenimiento, seguridad, servicios auxiliares y ensanches de las vías.*

119. Zona peatonal: *Es la parte de la vía, elevada o delimitada de otra forma, reservada a la circulación de peatones.*

120. Zona urbana: *Es el espacio atravesado por una carretera, donde existe una sucesión continua de edificios colindantes a ella y en cuya entrada y salida están colocadas, respectivamente, señales de entrada a zona urbana y de fin de zona urbana”.*

CURSO SOBRE NORMAS DE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

BIBLIOGRAFÍA

1. Ley Provincial de Transito y Seguridad Vial N° 8560.
2. Decreto Reglamentario 1993/99 . Reglamento de la 8560
3. Manual del Conductor de la Provincia de Córdoba
4. I.S.E.V.
5. Los Niños y el Transito . Trabajo Médico de Investigación Pediatría . Montevideo . Uruguay
6. Aportes de la psicología al transito. Psicóloga Sandra Crescente . Santa FE.

Agradecemos el aporte desinteresado de todos los colaboradores.

